



# Cargovák



## Eröffnungsspalte

### Treffen mit Kunden in Olomouc

**V**iele Jahre lang war Anfang November der Termin für die Abhaltung der traditionellen Geschäftskonferenz. Nach dem 20. Jahrgang im letzten Jahr haben wir jedoch beschlossen, das Konzept dieser Veranstaltung in diesem Jahr komplett zu ändern. Wir haben alle unsere Geschäftspartner am Mittwoch, den 5. November nachmittags in das Clarion Congress Hotel in Olomouc zu einem Treffen mit dem Management und den Vertriebsleitern unseres Unternehmens eingeladen. Die Bedeutung eines solchen Treffens in diesem Jahr wird durch die Tatsache unterstrichen, dass der europäische Schienengüterverkehrsmarkt in diesem Zeitraum erhebliche Veränderungen erfährt, die den Einfluss natürlich auch auf die Aktivitäten und Dienstleistungen der Gesellschaft ČD Cargo haben. Über die Umstrukturierung unseres Unternehmens ist schon viel geschrieben worden, aber es war notwendig, unseren Kunden noch einmal im Detail zu erklären, warum wir die einzelnen Schritte unternehmen und was die Hauptziele dieses Prozesses sind. Es kam ebenfalls ein Ver-

treter des Aktionärs, ein Mitglied des Vorstands der ČD, Herr Lukáš Svoboda, der die Notwendigkeit und Richtigkeit der unternommenen Schritte betonte. Gleichzeitig wollten wir unseren Kunden versichern, dass die ČD Cargo im Jahr 2026 über ausreichende Kapazitäten zur Realisation der Beförderung ihrer Güter verfügen wird. Natürlich bei der Erreichung der entsprechenden und günstigen Bedingungen für die beiden Vertragsparteien. Im Hinblick auf die bevorstehenden Änderungen im System der Beförderung von einzelnen Wagenladungen war es notwendig, auch das Prinzip dieser Änderungen zu erläutern und vor allem über die Art der Durchführung dieser Transporte zu informieren. Es fehlten nicht einmal die traditionellen Informationen über die Preisgestaltung für das Jahr 2026. In der laufenden Diskussion wurden wohl die sämtlichen Fragen beantwortet wurden und alle konnten sich auf den Weg nach Hause machen. Was die Organisation und das neue Format des Kundentreffens betrifft, so kann auch im Hinblick auf die Notwendigkeit der Kostensenkung Zufriedenheit geäußert werden. In den folgenden Wochen wird sich zeigen, inwieweit das Treffen in geschäftlicher Hinsicht erfolgreich war.

MICHAL ROH

## Inhalt

### Blockade nach Solnice

06

Die Bahnstrecke Týniště nad Orlicí – Solnice wird schrittweise und mit großer Wahrscheinlichkeit modernisiert. Ziel ist es nicht nur, die Geschwindigkeit zu erhöhen und die Elektrifizierung voranzutreiben, sondern vor allem die Kapazität für den Güterverkehr zu steigern. In Lipovka entsteht außerdem ein neuer Rangierbahnhof.



### Güterzüge durch Bubny

07

Die Strecke zwischen Bubny und Dejvice am Rande von Prags Stromovka wird normalerweise nicht von Güterzügen befahren. In den letzten Wochen sind jedoch Lokomotiven der ČD Cargo an der Spitze von Güterzügen aufgetaucht.



Das Foto, aufgenommen von Peter Káčer im November 2023, weckt in uns zumindest ein wenig Winter- und vielleicht sogar Weihnachtsstimmung. Es zeigt die Fahrt eines Schleppzuges von Ždírec nad Doubravou nach Havlíčkov Brod mit dem „Blitzzug“ 750.333. Mit diesem schönen Foto möchten wir uns nicht nur vom alten Jahr verabschieden, sondern vor allem all unseren Mitarbeitern, Unterstützern und Lesern ein besinnliches und friedliches Weihnachten sowie Gesundheit, Glück und Erfolg im neuen Jahr wünschen.



# Umstrukturierung der ČD Cargo

## Ein weiterer historischer Rückblick

Öfter werden wir mit der Tatsache konfrontiert, dass die Eisenbahn noch in der jüngeren Vergangenheit ein viel breiteres Spektrum an Gütern transportiert hat als dies heute der Fall ist. Dies ist nur teilweise richtig. Ja, das war zu Zeiten der Entwicklung der Eisenbahn der Fall, als sie ein billigeres und schnelleres Transportmittel war als die Pferdekutsche. Dies belegen die Transportstatistiken, in denen wir über den Transport von Milch, Bier, aber auch von Glocken oder sogar Leichen lesen können. Mit dem Aufkommen des Automobilismus in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts begann sich die Warenstruktur erheblich zu verändern. Zum Beispiel beim Transport von Zuckerrüben und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen verdrängten die Lastkraftwagen die Eisenbahn vollständig, und Lebensmittel, Baumaterialien und andere Güter verschwanden nach und nach von den Schienen. Zum Teil aus Kapazitätsgründen, da alles dem Transport von Kesselkohle oder Eisenerz untergeordnet war, aber auch die größere Flexibilität der Straße in der Verbindung mit niedrigeren Kosten spielte eine Rolle. In den 1970er Jahren hingegen wurde der Containerverkehr immer beliebter.

Eine weitere Veränderung wurde durch die veränderten politischen und wirtschaftlichen Bedingungen Ende der 1980er Jahre herbeigeführt. Ähnlich wie einige Jahre zuvor im „Westen“ begannen auch die Kunden in der Tschechischen Republik und in anderen postsocialistischen Ländern, einen flexibleren und kostengünstigeren Straßenverkehr zu bevorzugen. Neue Logistikzentren wuchsen wie Pilze aus dem Boden nach dem Regen, leider ohne Schleppbahnen, jedoch in unmittelbarer Nähe zu den Autobahnen. Es erinnert ein wenig an den „Kampf“ der Kutscher und Fuhrleute mit der Eisenbahn im 19. Jahrhundert. Mit dem Übergang der Beförderung auf die Straße änderte sich logischerweise auch das Portfolio der beförderten Güter und die Gesellschaft České dráhy musste selbstverständlich auf diese Änderung und auch auf den Leistungsrückgang mit einer Anpassung ihrer Kapazität reagieren. Gleichzeitig ist es jedoch gelungen, das Transportvolumen zu erhöhen. Als Beispiel sei hier der Transport von Braunkohle zum Kraftwerk Chvaletice genannt, der früher auf dem Wasserweg durchgeführt wurde. Es entstanden neue Linien für den kombinierten Verkehr, auf den Gleisen erschienen Wechselaufbauten und auch Sattelaufleger. Eine kurze Episode stellt der Betrieb von zwei Ro-La-Linien nach Dresden und Villach dar. Mit dem Bau neuer Autofabriken hat der Transport im Bereich Automotive drastisch zugenommen. Die Rückgänge wurden also teilweise durch neue Beförderungen ausgeglichen.



Projekten zum Transport von Holzhackschnitzeln muss die gebührende Aufmerksamkeit gewidmet werden. FOTO: MICHAL ROH JR.

Derzeit befindet sich die Eisenbahn in einer ähnlichen Situation. Sie wird durch die Dekarbonisierung des Energie- und Wärmesektors, die Umstrukturierung der europäischen Industrie und andere geopolitische Auswirkungen beeinflusst. Zu nennen ist hier zum Beispiel der Krieg in der Ukraine, der zwar zu einem Anstieg der militärischen Transporte geführt hat, aber der zugleich einen erheblichen Rückgang des kombinierten Verkehrs (zerlegte Fahrzeuge in Containern, Waren aus China, metallurgische Produkte, Mineralien) zur Folge hatte und auch den Getreidehandel erheblich beeinträchtigt hat.

## Gibt es erfolgversprechende Handelsartikel?

**Große Mengen an Gütern verschwinden aus den Gleisen, und wir müssen uns bewusst sein, dass dies unwiderruflich ist.** Es ist nötig, hier den Unterschied beispielsweise im Vergleich zur Wirtschaftskrise in der zweiten Hälfte der 2010er Jahre zu sehen, als es klar war, dass ein großer Teil des Volumens nach Abklingen der Krise auf die Schiene zurückkehren wird.

Die Eisenbahnen, einschließlich der ČD Cargo, müssen sich auf Logistiklösungen für erfolgversprechende Güter konzentrieren. Welche sind es? Es sind ganz bestimmt Container. Das Segment des kombinierten Verkehrs weist von 2000 bis heute einen stetigen Anstieg des Volumens aus. Im vergangenen Jahr 2024 verzeichnete er die höchsten Werte und übertraf so auch die Ergebnisse aus dem Jahr 2018, das

bisher ein Rekordjahr war. Diese Entwicklung bestätigt die Voraussetzung, dass der kombinierte Verkehr eine der vielversprechendsten Möglichkeiten ist, wie die Vorteile beider Verkehrsträger, Schiene und Straße, in ihrer Zusammenarbeit effektiv zu nutzen sind. Obwohl der kombinierte Verkehr scheint, die vorteilhafteste Weise zur Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der Schiene zu sein, wird dies ohne einen weiteren Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Kapazität der Bahnbeförderungswege und Eisenbahnzugangsstellen) oder eventuell die Förderung regelmäßiger, ausreichend leistungsfähiger und zuverlässiger Strecken des kombinierten Verkehrs nicht möglich sein. Die Zuverlässigkeit, die Qualität und die Schnelligkeit sind für die Kunden im kontinentalen kombinierten Verkehr wichtig. Diese Kombination kann nur erreicht werden, wenn für dieses Verkehrssegment spezielle Schieneninfrastrukturkapazitäten zur Verfügung stehen und eine ausreichende Anzahl regelmäßiger Linien mit täglichen Abfahrten zwischen wichtigen Knotenpunkten in Europa und Umladestellen in der Tschechischen Republik angeboten wird.

Auch andere Segmente, die derzeit nur in geringem Umfang transportiert werden, stellen ein Potenzial für die Eisenbahn dar. Dabei handelt es sich hauptsächlich um alternative Brennstoffe, die vor allem in Heizwerken oder in MVA (Müllverbrennungsanlagen) verbrannt werden. Die Realisation der Beförderungen dieser Handelsartikel wird jedoch ganz bestimmt gesetzgeberische oder andere Unter-

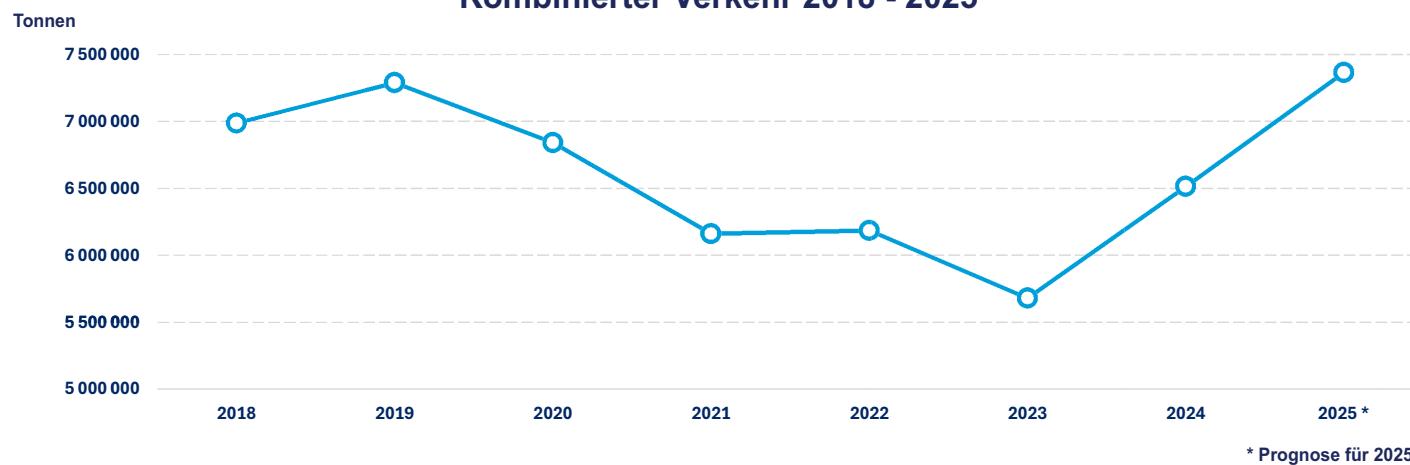
stützung erfordern. Es handelt sich vor allem um diese Handelsartikel: Siedlungsabfälle in MVA (seit 2017 befördert die ČD Cargo mit der Nutzung der ACTS-Technologie mit einem jährlichen Transportvolumen von ca. 15 Tsd. Tonnen in die Gesellschaft SAKO Brunn), energetische Biomasse (seit 2011 befördert die ČD Cargo die Biomasse zum Heizwerk in Pilsen, weitere Projekte zur Beförderung von der Biomasse sind in Vorbereitung), feste alternative Brennstoffe (die ČD Cargo realisiert derzeit keine Beförderung).

Ein weiteres ergebnisversprechendes Segment ist der Transport von Bodenabfällen. Bereits in den Jahren 2004-2007 transportierte die České dráhy das Abbaugut aus dem Bau der Tunnel der Neuen Verbindung in Prag. Die Aufbauten von Innofreight wurden für den Transport von der Erdmasse und vom Schutt aus dem Bauvorhaben „Kolbenova“ eingesetzt. Im vorigen Jahr haben wir die Erdmasse aus dem Prager Stadtteil Smíchov abtransportiert. Eine Reihe von Bauvorhaben sind in Vorbereitung, darunter auch die medienwirksamen „Hochgeschwindigkeitsstrecken“ – eine große Gelegenheit für Schienengüterverkehrsunternehmen. Der Bau der Kernkraftwerke Dukovany und Temelín wäre ohne die Eisenbahn nicht möglich. Und was ist mit dem derzeitigen Bau neuer Blöcke der Kernkraftwerke? Es wird auch über den Abbau von Lithium und die Überlastung der Absetzbecken mit dem Mangan-Gehalt in der Nähe von Chvaletice gesprochen, aber das ist alles noch sehr weit weg. Es wäre sicherlich wünschenswert, alle diese Projekte zu unterstützen, indem eine Bedingung für die Nutzung des Schienenverkehrs in die UVP aufgenommen wird. Eine interessante Möglichkeit wäre die Garantie der Nutzung des Schienenverkehrs bei der Durchführung öffentlicher Aufträge durch staatliche Investoren.

Es ist jedoch schon jetzt absehbar, dass ohne legislative und in vielen Fällen auch finanzielle Unterstützung die Beteiligung der Eisenbahn an den oben genannten Transporten nicht realistisch ist. Abgesehen von der bereits mehrfach erwähnten unterschiedlichen Kostenbasis für die beiden Verkehrsträger (Eisenbahn und Straße) handelt es sich auch um einen höheren Investitionsbedarf für die Entwicklung neuer Verkehrstechnologien für die Eisenbahn und andere Aspekte.

REDAKTION

## Kombinierter Verkehr 2018 - 2025



Entwicklung des kombinierten Verkehrs der ČD Cargo in den Jahren 2018-2025 (Schätzung) GRAF: LEONA PECKOVÁ



# Umsatzerlöse sind kein Gewinn

**N**icht nur in der Wirtschafts- und Finanzwelt herrscht oft der Wahn, dass hohe Umsatzerlöse automatisch ein prosperierendes und profitables Unternehmen bedeuten. Die Umsatzerlöse sind die gesamten Geldeinnahmen, während der Gewinn das ist, was dem Unternehmen nach Abzug der Kosten tatsächlich übrigbleibt. Die am häufigsten diskutierte Rentabilität von Unternehmen ist der Gewinn vor Steuern (EBT) und der Nettogewinn nach Steuern. Die Tatsache, dass die Umsatzerlöse nicht der Gewinn sind, ist wirklich die grundlegende Prämisse.

Die Umsatzerlöse sind ein wichtiger Indikator für die Größe und Aktivität eines Unternehmens auf dem Markt. Der Gewinn ist jedoch das tatsächliche Maß für die **finanzielle Leistungsfähigkeit, ohne die ein Unternehmen langfristig nicht funktionieren kann**. Nur ein rentables Unternehmen generiert einen Wert für seine Eigentümer, es kann in seine Zukunft investieren und ist in der Lage, wirtschaftlichen Schwankungen standzuhalten. Das Verständnis und die Verfolgung des Gewinns, nicht nur der Umsatzerlöse, ist daher eine unerlässliche Voraussetzung für die Führung eines erfolgreichen Unternehmens.

Das grundlegende Ziel jeder Aktiengesellschaft ist daher nicht die Erzielung der möglichst hohen Umsatzerlöse, sondern in erster Linie **die Erzielung von Gewinnen und die Bewertung von Investitionen** ihrer Aktionäre. Und die Aktiengesellschaft ČD Cargo ist in dieser Hinsicht keine Ausnahme. Sie ist in einem vollständig liberalisierten Markt ohne jegliche Unterstützung oder Subventionen tätig. Wir müssen uns alles verdienen. In den Medien oder in Kommentaren in den sozialen Medien lesen wir jedoch oft, dass wir kein Interesse an den Umsatzerlösen haben. Ein Beispiel dafür können die immer wiederkehrenden „sensationalen“ Artikel über den Transport von Holz oder Holzhackschnitzeln sein. Dies ist nur teilweise wahr, und hier kommen wir auf die Einleitung des Artikels zurück. **Natürlich interessieren wir uns für die Umsatzerlöse, aber wir können es uns auf keinen Fall leisten, für Transporte weniger als unsere Kosten zu berechnen und damit unseren Verlust zu vergrößern.** Typische Beispiele sind „Einzelstücke“ vom Holz oder sortierte Kohle auf Regionalstrecken. Aus wirtschaftlicher Sicht ist es nicht vertretbar, einen 50 km langen Arm mit einem „Nahgüterzug“ zu betreiben und einen oder zwei Waggon zu fahren. Die Kosten für die Beförderung solcher Sendungen übersteigen bei weitem die erzielten Umsatzerlöse. Wenn die Kosten vollständig gedeckt werden sollten, wird der Preis für den Kunden nicht wettbewerbsfähig sein.

Es stellt sich die Frage, warum diese Transporte früher rentabel waren und heute nicht mehr. Dafür gibt es eine Reihe von Gründen, die auf den Seiten des Cargovák-Magazins bereits mehrfach genannt wurden. Der erste Grund ist der enorme Kostenanstieg, vor allem bei den Strompreisen, aber man kann auch nicht den Anstieg der Preise für Ersatzteile, der Lohnkosten oder der Kosten für die Sicherung der Finanzierung vergessen. Ein weiterer wichtiger Grund ist der Rückgang der Beförderung von einzelnen Wagenladungen. **Während die ČD Cargo im Jahr 2012 25 Mio. Tonnen Einzelwagenladungen beförderte, betrug das Volumen der be-**



Biomasse sollte in naher Zukunft die Braunkohle ersetzen. Im Herbst dieses Jahres ist es der Gesellschaft ČD Cargo gelungen, die Transporte der Biomasse aus Rájec-Jestřebí zum Heizwerk in Brunn aufzunehmen. FOTO: MICHAL ROH JR.

**förderten Ware im Jahr 2024 (d. h. nach 12 Jahren) etwas mehr als 12 Mio. Tonnen, also eine Hälfte.** Gerade das Holz wird meistens in der Form der Einzelwagenladungen befördert, die eine enorme Kapazität sowohl an Güterwagen und Triebfahrzeugen, als auch an Arbeitnehmern binden, und der gesamte Prozess ist mit Bezug auf die Arbeitsorganisation wesentlich anspruchsvoller als das Produkt der Ganzzüge. Die Kosten für diese Kapazitäten stellen einen nicht unerheblichen Teil der Kosteninputs der ČD Cargo dar. Das Produkt EWW ist also langfristig verlustbringend. Während wir früher bei der Bedienung einer Station etwa 20 Fahrzeuge betrieben, sind es heute nur noch 5, aber die Personalintensität ist gleich geblieben. Im Jahr 2024 beschleunigte sich der Verlust im EWS und der geringere Gewinn aus den Ganzzügen reicht nicht mehr aus, diesen Verlust zu decken. Einfach ausgedrückt: Es gab eine Menge gewinnbringender Aufträge, heute hat sich das Verhältnis umgekehrt. Neben dem Strukturwandel in der Bran-

che (Rückgang des Transports von Schüttgütern, insbesondere von festen Brennstoffen) ist dies die Folge des Konkurrenzkampfs mit Straßen- und anderen Schienenverkehrsträgern, die wie wir aufgrund des Rückgangs der Industrieproduktion in Europa Überkapazitäten haben. Und der Konkurrenzkampf bedeutet vor allem eines – Senkung von Handelspreisen.

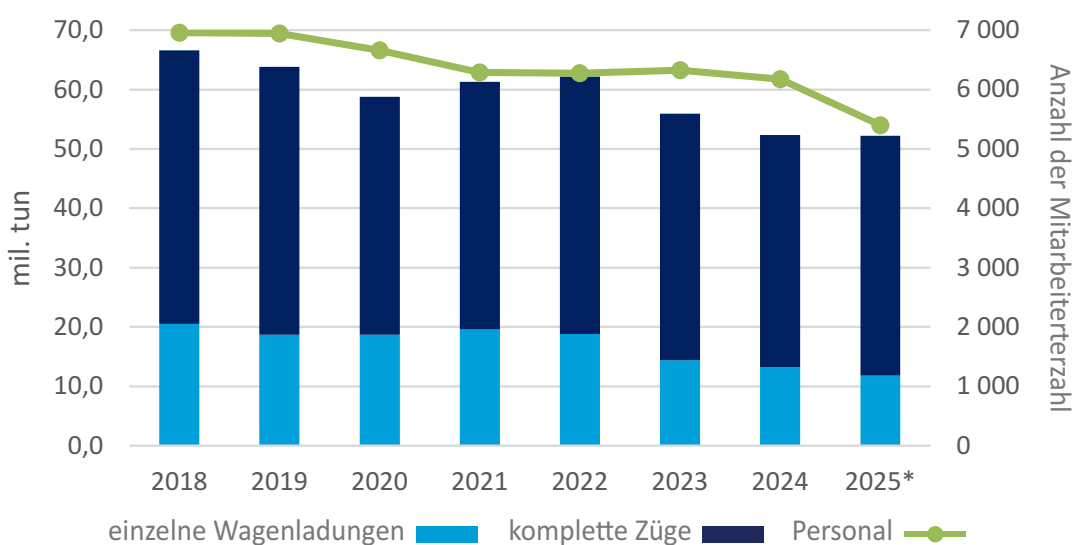
Der Verlust einiger Transporte in Ganzzügen ist jedoch nicht nur eine Folge des Konkurrenzkampfs, sondern eine logische **Entscheidung des Eigentümers der Güter oder des Besitzers der Eisenbahnwagen, die Beförderungen mit eigenen Kapazitäten durchzuführen.** Beispiele hierfür sind einige Transporte von chemischen Produkten durch das Transportunternehmen ORLEN Unipetrol Doprava oder der bereits erwähnte Transport von Holzhackschnitzeln aus den Sägewerken in Ždírec nad Doubravou und Planá u Mariánských Lázní. Hier kam es zur Entscheidung über den Einsatz eigener Wagen und Aufbauten für diese

Transporte seitens deren Eigentümer und zur Entscheidung, für die Zugförderung die Züge des Transportunternehmens selbst zu nutzen. Dies kann natürlich auch andere Holztransporte betreffen, insbesondere bei GigaWood-Aufbauten.

Keinesfalls legen wir die Hände in den Schoß und warten ab, was passiert. Wir haben unser Verkaufsteam verstärkt und **führen intensive Gespräche mit Kunden und suchen neue technologische Lösungen.** Für den Holztransport bieten wir zum Beispiel den Transport in Sammelzügen an, wir suchen nach geeigneten Standorten für die Verladung größerer Holzmengen usw. Wir wollen die vorhandenen Überkapazitäten nutzen, über die wir verfügen. Wir partizipieren am Wachstum des Containertransports und nutzen im maximal möglichen Maß die Chancen, die die Automobilindustrie in diesem Moment bietet. Wir sind an Projekten zur Beförderung erfolgversprechender Handelsartikel beteiligt, über die wir in der Oktoberausgabe von Cargovák berichtet haben.

Auch andere ehemalige nationale Beförderer in Nachbarländern stehen vor ähnlichen Problemen wie die ČD Cargo (siehe Artikel über die Schweiz). Diese Gesellschaften haben in den letzten Jahren enorme wirtschaftliche Verluste erlitten. Dieses Szenario wollen wir vermeiden. Deshalb passen wir seit mehreren Jahren unsere Kapazitäten an die Bedürfnisse des Marktes an und rationalisieren unsere Technologien und Tätigkeiten. Auch in den kommenden Jahren wollen wir unsere Liquidität erhalten, unsere Verbindlichkeiten begleichen können und ein vertrauenswürdiger Partner nicht nur für unsere Kunden, sondern selbstverständlich auch für die Banken sein, die die notwendigen Investitionen in die Erneuerung und Modernisierung der Fahrzeugflotte maßgeblich mitfinanzieren.

## Entwicklung des Transportvolumens und der Mitarbeiterzahl



Die Aktiengesellschaft ČD Cargo reagiert langfristig auf den Rückgang des Beförderungsaufkommens, indem sie unter anderem den Betrieb rationalisiert und die Zahl der Beschäftigten reduziert. GRAF: PETRA SLOVÁČKOVÁ

REDAKTION



# Änderungen im Transport von Einzelwagenladungen

**D**ie ČD Cargo führt mit Wirkung ab dem 1. Januar 2026 ein neues Modell für die Beförderung von Einzelwagenladungen (SWL) ein, das teilweise auf den bisher umgesetzten Maßnahmen beruht und gleichzeitig auf weitere Veränderungen auf dem Beförderungsmarkt und einen Nachfragerückgang reagiert.

Das Volumen der SWL sinkt langfristig, was sich in der geringen Betriebs- und Kosteneffizienz dieses Segments widerspiegelt. Zur Veranschaulichung dieser Tendenz sei auf die Statistiken über die Zahl der bedienten Tarifstellen verwiesen, an denen im Durchschnitt weniger als ein Wagen pro Monat be- oder entladen wurde. Im Jahr 2024 gab es 365 solcher Punkte und in den ersten sechs Monaten des Jahres 2025 gab es schon 430 solcher Punkte. Dieser Rückgang und die Zersplitterung der Transporte im gesamten Netz haben dazu geführt, dass die Möglichkeiten zur Konsolidierung von Ladungen geringer geworden sind, was sich auf die erwartete Erhöhung der Effektivität durch eine angemessene Koordinierung der Transporte auf den einzelnen Strecken auswirkt hat.

Die ČD Cargo möchte die SWL auch weiterhin anbieten und arbeitet daher an einem neuen, betrieblich effizienteren Modell, bei dem weitere Anpassungen vorgenommen werden, um den bedienten Teil des Netzes zu straffen und die Rangierarbeiten in wenig ausgelasteten Zugbildungsbahnhöfen zu reduzieren. Die Einschränkung betrifft etwa die Hälfte der Tarifschnittpunkte, in denen die realisierten Leistungen nicht einmal 1 % der Gesamtleistungen der ČD Cargo erreichen. Diese Tarifschnittpunkte wurden auf der Grundlage einer gründlichen Analyse in der Koordinierung der Abteilungen Betrieb, Vertrieb und Controlling ausgewählt, wobei die wichtigsten Kriterien deren betrieblich-technologische und wirtschaftliche Effizienz waren. Auf der Grundlage dieser Analyse werden die Tarifschnittpunkte ab dem 1. Januar 2026 in drei grundlegende Kategorien unterteilt:

## Bedient

Der überwiegende Teil des Netzes, der keinen technologischen Veränderungen unterliegt, ist das so genannte bediente Netz. Es besitzt ca. 450 Tarifschnittpunkte. Allerdings wird diese Kategorie jetzt in einen regelmäßig bedienten



Das Ziel der ab dem 1. Januar 2026 im SWL-Segment umgesetzten Maßnahmen ist es, die Profitabilität der Beförderung von Einzelwagenladungen zu gewährleisten. FOTO: TOMÁŠ BARTOŠ

Teil und einen laut Bedarf flexibel bedienten Teil unterteilt, wobei die Nebengebühr PD 27.35 erhoben wird.

Ein regelmäßig bedientes Netz weist keine Prozessanomalien auf. Es werden standardmäßig aufgegebenen Sendungen zum vereinbarten Preis befördert und die Beförderung wird von regulären Betreibern von Tarifschnittpunkten gemäß dem vordefinierten Kalender der Betreiber durchgeführt. Das System wird auf diese Weise für Tarifschnittpunkte eingerichtet, die sich an Betriebszweigen mit einer ausreichenden Anzahl von Wagen befinden.

Auf Betriebsstrecken mit unregelmäßigem Transportvolumen oder im Falle der unzureichenden Volumina, die nicht in ausreichend großen Gruppen realisiert werden, wird der unregelmäßige Betrieb unter Anwendung der Gebühr PD 27.35 gemäß den Sonderbedingungen für die

Aufgabe und Zustellung gewährleistet. Dieses System wird schon seit einiger Zeit angewendet, aber im Jahr 2026 kommt es zur Neubewertung der einbezogenen Punkte und zur Anpassung der Höhe der Gebühr. Für das Jahr 2026 wird die Gebühr nicht nur nach der Anzahl der in einer Gruppe beförderten Wagen, sondern auch nach der vom Standort des Betreibers kilometerischen Entfernung festgesetzt, wobei die Gebühr in drei Zonen unterteilt wird. Es wird die Anzahl der aufgegebenen und zugestellten Wagen beurteilt, die im Rahmen einer Bedienung auf einer bestimmten Bedienzweig befördert werden. Der Prozess selbst bleibt in dieser Kategorie gegenüber 2025 unverändert und standardmäßig kommt es vor der Aufgabe eines Wagens oder einer Wagengruppe zur Koordinierung und zur Planung der Bedienung nach den verfügbaren Kapazitäten und nach der Möglichkeit der Zusammenlegung mit anderen Transporten auf einem bestimmten Bedienarm.

## Beschränkungen für SWL

Eine völlig neue Kategorie, die ab dem 1. Januar 2026 eingeführt wird, ist die Kategorie, in der das Dienstleistungsangebot der ČD Cargo für SWL-Beförderungen auf etwa 300 Tarifschnittpunkte begrenzt wird. Dies sind die Tarifschnittpunkte, an denen Mindestmengen oder einmalige und stoßartig aufgetretene Beförderungen durchgeführt werden. Wie es sich schon aus dem Namen ergibt, wird die ČD Cargo diese Punkte für SWL-Beförderungen nicht standardmäßig anbieten. Das bedeutet jedoch nicht, dass sie solche Transporte nicht durchführen kann und wird. Im Falle eines Antrags eines Kunden auf die Durchführung ist es erforderlich, sich mit der Beförderungsanfrage an den zuständigen Vertriebsleiter der ČD Cargo zu wenden. Der Vertriebsleiter sichert den Vertragsabschluss hinsichtlich der Beförderung auf der Grundlage eines klar definierten internen Prozesses, der zu einer maßgeschneiderten Transporttechnologie und einem dieser Technologie entsprechenden Preis führt. Im Falle der Abstimmung des Preises und

des Abschlusses eines Abkommens über die Durchführung bestellt der Kunde die Beförderung im Kundenzentrum der ČD Cargo und die tatsächliche Durchführung erfolgt nach Maßgabe der Kapazitätsmöglichkeiten.

Die Beförderungen von Ganzzügen zu Tarifschnittpunkten dieser Kategorie werden nicht eingeschränkt.

## Nicht bedient

Die dritte Kategorie sind die Tarifschnittpunkte (ca. 160), an denen in den meisten Fällen seit mehr als 5 Jahren keine Beladung/Entladung mehr stattgefunden haben und kein Potenzial für die Realisation neuer Geschäfte vorhanden ist. Diese Tarifschnittpunkte werden weder für SWL noch für Ganzzüge standardmäßig angeboten. In den beiden Fällen kann ein Kunde, der eine Realisation von/zu einem Tarifschnittpunkt in dieser Kategorie erfordert, jedoch wie in der vorherigen Kategorie vorgehen, d. h. sich an den Vertriebsleiter wenden, der ein technologisches und preisliches Angebot intern unterbreiten wird.

Die Einteilung der Tarifschnittpunkte in die oben genannten Kategorien und die Differenzierung der Bedienungsart werden zusammen mit einer abweichenden Preisstrategie eine größere Betriebs- und Kosteneffizienz des gesamten Systems ermöglichen, was seine langfristige Nachhaltigkeit gewährleistet. Die konkrete Einstufung der Tarifschnittpunkte in Kategorien wird in allen Standarddokumenten und Informationssystemen angegeben. Eine Übersichtskarte mit der Zuordnung der Tarifschnittpunkte zu einer konkreten Kategorie ist unter <https://www.cdcargo.cz/nase-sluzby/jednotlive-vozove-zasilky/> veröffentlicht.

Abschließend ist zu erwähnen, dass die ČD Cargo das Recht hat, die Kategorisierung der Tarifschnittpunkte jederzeit zu ändern, und zwar in Abhängigkeit von der tatsächlichen Entwicklung der auf den jeweiligen Strecken realisierten Volumen.

RADEK NEDOMLEL



Bereits ab der Änderung des GVD im Dezember wird die Zugbildungsarbeiten in schwach ausgelasteten Rangierbahnhöfen reduziert. FOTO: MICHAL ROH



# Kiestransporte in Südböhmen

**D**as südböhmische Dorf Zlatá Koruna ist vor allem für sein mittelalterliches Zisterzienserkloster bekannt, aber es ist auch unter Wasserfahrern bekannt. Etwa 1,5 km nordwestlich des Dorfes im Ortsteil Plešovice befindet sich am Osthang des Jiříček-Bergs im Blansker Wald einer der Steinbrüche der Gesellschaft **Kámen a písek, spol. s r. o.** Diese Gesellschaft ist der größte Produzent von gebrochenen Zuschlagstoffen in der Region Südböhmen – in zehn Steinbrüchen produziert sie etwa 2,5 Millionen Tonnen Zuschlagstoffe pro Jahr.



wertem Umfang modernisiert. Dams wurde die Entscheidung getroffen, eine neue Vorbrechanlage mit einem Backenbrecher direkt im oberen Steinbruch zu errichten oder neue Bunker in der Nähe des Anschlussgleises zu bauen. Die Technologie wurde außerdem um drei Kegelbrecher erweitert. Interessanterweise wurde in Plešovice das erste Industriefernsehen in der Steinindustrie installiert. Die Jahresproduktion stieg auf 450 Tausend Tonnen. Der Stein aus Plešovice wurde zum Beispiel für den Bau der Talsperre und der Wasseraufbereitungsanlage in Římov geliefert. Ende der 1970er Jahre wurde auch das Anschlussgleis umgebaut und am Bahnhof Zlatá Koruna wurden Abstellgleise für Güterwagen gebaut. Der Bau des Kernkraftwerks Temelín wurde in den 1980er Jahren zu einem wichtigen Absatzgebiet für hiesige Zuschlagstoffe. Das Anschlussgleis des Steinbruchs zweigt von der offenen Strecke, von der Regionalbahn České Budějovice – Černý Kříž zwischen den



Eine Reihe von leeren Schüttgutwagen wartet am 14. August 2025 im Bahnhof Zlatá Koruna darauf, auf das Anschlussgleis zum Steinbruch Plešovice gebracht zu werden. FOTO: MICHAL ROH



Zwilling von Plecháč 242.272 + 242.201, aufgenommen am 19. August 2025 am Bahnhof Holkov mit einem kompletten Schotterzug von Zlatá Koruna nach Österreich. FOTO: JAROSLAV MĚŘINSKÝ



Gesamtansicht des Steinbruchs Plešovice mit dem Anschlussgleis FOTO: MICHAL ROH

Bahnhöfen Křemže und Zlatá Koruna an der Weiche Nr. 51 bei km 19,665 ab. Der Verkehr auf der Strecke wird vom Dispatcher vom Bahnhof Kájov bzw. Boršov nad Vltavou aus ferngesteuert. Mit ihnen wird auch die Zugfahrt zum/vom Anschlussgleis vereinbart. Die Bedienung des Anschlussgleises erfolgt in der Regel so, dass die leeren Wagen zum Bahnhof Zlatá Koruna gebracht werden, von wo sie dann in Richtung České Budějovice zurückfahren und nach der Bedienung auf eines der bei-

den Anschlussgleise verschoben werden. Das Rangieren der Wagen auf dem Anschlussgleis während der Verladung wird durch eine Winde gesichert. Die beladenen Waggons werden vom Anschlussgleis ohne „Fahrt“ nach Zlatá Koruna befördert. Die Fahrt der Überführungszüge bzw. die Bedienung des Anschlussgleises liegt vollständig in der Regie der Diesellokomotiven des OPŘ Západ, konkret des Betriebsbahnhofs České Budějovice. Am häufigsten sind hier die Lokomotiven der Reihe 742, 743 oder 742.71 zu sehen.

Der Granit aus Plešovice findet eine breite Anwendung. Er wird in verdichteten Asphalt-schichten und Gussasphalt oder zum Aufrauen von Fahrbahnen im Winter verwendet. Er ist auch für Stahlbeton und als Baustein geeignet. Im Hinblick auf die Zertifizierung durch die Eisenbahnverwaltung wird er auch auf Bahnbau-stellen eingesetzt. Und dorthin wird er gerade mit dem Zug transportiert. Die Transporte erfolgen ad hoc je nach Kundenwunsch und das Transportvolumen ist derzeit nicht sehr groß. Im Jahr 2024 transportierten wir aus dem Steinbruch nur etwa 70 Wagenladungen Kies für verschiedene Infrastrukturbauprojekte. In diesem Jahr sind bessere Zeiten angebrochen und die Verladung hat bereits fast 250 Wagen erreicht, hauptsächlich offene Schüttgutwagen der Reihe Faccs. Dies wird auch durch die Zusammenarbeit mit der Tochtergesellschaft ČD Cargo Logistics positiv beeinflusst, die in diesem Jahr Schotter für die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur in Österreich, insbesondere in der Umgebung von Wien und in Niederösterreich, befördert. Eine weitere nicht unerhebliche Menge Stein ging mit der ČD Cargo auf Baustellen in Südböhmen.

MICHAL ROH

## Trako 2025

Der 16. Jahrgang der TRAKO 2025, einer der wichtigsten europäischen Messen für Bahntechnik, fand vom 23. bis 26. September 2025 auf dem AMBEREXPO-Messegelände in Danzig, Polen, statt. Die TRAKO bietet traditionell nicht nur Ausstellungen in den Hallen und auf der Gleisanlage im Freien, sondern auch ein reichhaltiges fachliches Begleitprogramm mit den Schwerpunkten Innovationen, Digitalisierung und Nachhaltigkeit im Schienenverkehr. Dieses Jahr war für diese Messe in jeder Hinsicht ein Rekordjahr. **Mehr als 600 Aussteller aus 30 Ländern kamen nach Polen und die Messe selbst wurde von mehr als 25 Tausend Besuchern besucht.** Auch die tschechische Eisenbahnindustrie hinterließ auf der diesjährigen Messe einen bedeutenden Eindruck. Mehr als vierzig Unternehmen präsentierten sich sowohl im Rahmen der offiziellen tschechischen Ausstellung unter dem Banner des ACRI und des Ministeriums für Industrie und Handel als auch

mittels der selbstständigen Ausstellungsexpositionen. Traditionell gehörte dazu auch die Ausstellung der ČD Cargo Gruppe, für die der polnische Markt ein erhebliches Potenzial darstellt. In der ersten Hälfte dieses Jahres haben wir in

Polen 3 Millionen Tonnen an Gütern transportiert. Das sind 600 Tausend Tonnen mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

TEXT UND FOTO: ZDENĚK ŠILER





# Modernisierung der Strecke Týniště nad Orlicí – Solnice

V

Vom 17. Juni bis 29. August 2025 war die Strecke Častolovice – Solnice durchgehend gesperrt. Personenzüge wurden durch Busse ersetzt, der Güterverkehr wurde vollständig eingestellt. Diese Aussperrung hatte erhebliche Auswirkungen auf einen unserer wichtigsten Kunden, den Automobilhersteller Škoda, bzw. dessen Produktionswerk in Kvasiny.

Das Werk in Kvasiny wurde zu Beginn des Jahrtausends grundlegend rekonstruiert (die Gesamtinvestitionen beliefen sich auf 7 Mrd. CZK), und zusammen mit der neuen Roomster-Produktionslinie wurde im Jahr 2006 die Modernisierung des Gleisanschlusses und der Wagenverladeranlagen beschlossen. Es kam zur Erweiterung der Gleisanlage und zum Aufbau der Schiene für die Verladung der Automobile in einer überdachten Halle. An der Investition hat sich ebenfalls die damalige Gesellschaft České dráhy mit dem Betrag von 26 Mio. CZK teilgenommen. Die Zusammenarbeit zwischen ČD Cargo und der Gesellschaft Škoda hat an diesem Standort sehr solide Fundamente.

Im Rahmen der oben erwähnten Vollsperrung wurde ein Teil der Strecke modernisiert, es wurde eine neue zweigleisige Ausweichstelle Rašovice gebaut und in einigen Abschnitten wurden Vorarbeiten zur Elektrifizierung durchgeführt. Das Ziel des Projekts ist die Erhöhung der Kapazität, die Elektrifizierung mit einem 25-kV-Wechselstromsystem und die Erhöhung

der Geschwindigkeit bis auf 120 km/h. Außerdem sollte eine weitere Ausweichstelle in Tutleky entstehen. Die Arbeiten sind ein Bestandteil des Projekts zur **Erhöhung der Kapazität der Strecke Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice**, das auch den Bau eines modernen Rangierbahnhofs in Lipovka umfasst. Deren Aufbau wurde schon im März dieses Jahres aufgenommen und er sollte noch in diesem Jahr fertig gestellt werden. Der neue Rangierbahnhof wird für die Abstellung von Waggons vor der Verladung genutzt und ermöglicht auch die Zusammenstellung langer Ganzzüge (bis zu 650 m) mit neuen Automobilen. Diese Rangierarbeiten werden nun entweder in Týniště nad Orlicí oder in Nymburk durchgeführt. „Der neue Bahnhof wird es ermöglichen, die leeren und auch beladenen Wagen in unmittelbarer Nähe der Autofabrik abzustellen. Dank dieser Möglichkeit wird es nicht mehr notwendig sein, sie in kleinen Gruppen von Týniště nad Orlicí zu transportieren, um sie sofort zu verladen, und es wird möglich sein, sie vorzulagern. Dies gilt auch für den Abtransport von beladenen Wagen. Die Nähe des Industriegebiets Lipovka und die Kapazität des neuen Bahnhofs bieten zudem die Möglichkeit, die Lieferung von Bauteilen an die Produktion oder die Belieferung anderer Kunden effizient und umweltschonend auf der Schiene zu gewährleisten“, gibt Ing. Lucia Kliegrová, ČD Cargo's Commodity Sales Manager für das Automobilsegment, an und fügt hinzu: „Außerdem sind wir gerade dabei, den Zertifizierungsprozess der Stromverbrauchsrechnung und die Zertifizierung der Einsparung der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Ausnutzung der grünen Energie ab-



Rangierbahnhof Lipovka in Bau

zuschließen, was für Automobilkunden sehr interessant ist und uns in Zukunft einen weiteren Wettbewerbsvorteil verschaffen könnte.“

Es ist gelungen, die Verladung der neu hergestellten Pkw während der obigen Aussperrung teilweise auf den ca. 20 km entfernten Bahnhof Borohrádek bzw. auf das Anschlussgleis der Gesellschaft AD MACH s. r. o. zu verlegen. Es ist zwar mit keiner Frontladerampe ausgestattet, aber hier steht ein spezieller Škoda-Ladewagen zur Verfügung. Während der Sperrzeit wurden in Borohrádek mehr als 800 Eisenbahnwaggons mit neu hergestellten Škoda-Automobilen beladen, die in der Regel für Abnehmer auf dem deutschen, belgischen oder französischen Markt bestimmt waren.

Die Modernisierung der Strecke, einschließlich der Elektrifizierung, wird mit verschiedenen Einschränkungen bis 2028 dauern. Elektrische Lokomotiven werden erst ab 2027 auf der „Lokalbahn“ verkehren. Bis dahin werden die Strecke und der Rangierbahnhof Lipovka mit unseren modernisierten Lokomotiven der Baureihe 742.71 bedient. Es wird wünschenswert sein, die Möglichkeit zu nutzen, Autos während der Sperrzeit in Borohrádek zu verladen, um unnötige Verluste an Verkehrsleistung und Einnahmen sowie eine unnötige Belastung der Umwelt durch den Autoverkehr zu vermeiden.

TEXT UND FOTO: MICHAL ROH



Der Abschnitt Solnice – Rychnov nad Kněžnou wartet noch auf seine Modernisierung.



Der „Rucksack“ 742.065 startete mit einer leeren Zuggarnitur von der Ausweichstelle Rašovice in Richtung Častolovice. In diesem Abschnitt wurden bereits Änderungen im Vorfeld der Elektrifizierung vorgenommen.

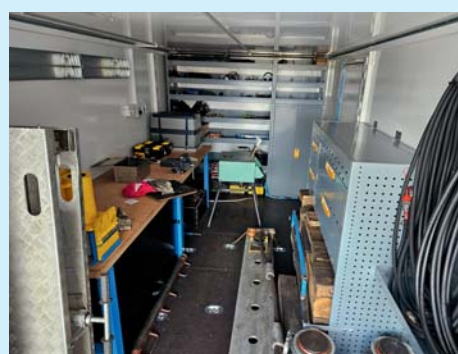
## Neue mobile Werkstatt in SOKV České Budějovice

M

Mit der Entstehung der Gesellschaft ČD Cargo kam es zu einer grundlegenden Änderung im System der Instandhaltung der Güterwagen. Bis zum Jahr 2007 wurde bei allen Unfällen ein Unfallzug mit der gesamten Aufgleistechnik eingesetzt.



Da der Transport eines Unfallzuges zu Notfällen sehr kompliziert, unflexibel und teuer war, wurde beschlossen, dass jede Eisenbahn-Instandhaltungswerkstatt ein Straßeneinsatzfahrzeug erhalten sollte. Im April 2008 machte sich die erste mobile Werkstatt von MAN auf den Weg nach České Budějovice. Sie verfügte über das maximale Gesamtgewicht von 8,8 Tonnen, über eine Ladelänge von 5,8 m und eine Gesamthöhe von 3,63 m. Der Antrieb des Fahrzeugs wurde von einem 4 580 cm<sup>3</sup>-Motor mit der Höchstleistung von 132 kW gesichert.



Die Antriebsübertragung wurde über die Hinterachse auf die Doppelräder sichergestellt. Der Aufbau des Fahrzeugs umfasste eine integrierte Elektrozentrale, einen Schweißgerätesatz, eine HOESCH-Hydraulikaufgleisvorrichtung, ein Transportfahrwerk und nicht zuletzt einen Arbeitstisch und Stauräume. Die mobile Werkstatt wurde nicht nur bei Unfällen einge-

setzt, sondern auch für Reparaturen von Lastwagen, die direkt am Ort des Defekts durchgeführt werden konnten, ohne dass die Wagen in eine Werkstatt geschickt werden mussten. In den letzten zwei Jahren ihres Betriebs hat die mobile Werkstatt mit einer beträchtlichen Anzahl von Pannen gekämpft. Daher kam im Juni 2025 eine neue moderne mobile Renault-Werkstatt in SOKV České Budějovice an, die sich in vielerlei Hinsicht von ihrem Vorgänger unterscheidet. Das Gesamtgewicht wurde auf 12 Tonnen erhöht. Das Fahrzeug wird von einem 7 698 cm<sup>3</sup>-Motor mit der maximalen Leistung von 188 kW angetrieben. Das Fahrzeug verfügt über ein erhöhtes Offroad-Fahrgestell mit dem 4x4-Antrieb. Die All-Terrain-Reifen mit Abmessungen von 365/85 R20 ermöglichen das Fahren auf rauem, unebenem und instabilem Terrain. Für den Fall von Glatteis ist das Fahrzeug mit automatischen Schleuderschneeketten ausgestattet. Der Aufbau des Fahrzeugs wird mit PUR-Platten neu wärme-



isoliert und enthält wieder alle Aufgleisgeräte. Es verfügt über eine neue intelligente Elektroinstallation einschließlich eines Spannungswandlers von 24 VDC auf 230 VAC, der die Spannung der Autobatterie in die Spannung 230 V umwandelt. Dieser wird im Aufbau dann verwendet, wenn ein Gerät (Winkelschleifer usw.) kurzzeitig angeschlossen werden muss, ohne dass die Elektrozentrale gestartet wird.

TEXT UND FOTO: RADOVAN MALÉŘ



# Güterzüge über Bubny

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts beeinflusste die Gesellschaft Buštěhradské dráhy maßgeblich die Entwicklung des Prager Eisenbahnknotens. Sie baute die Pferdeeisenbahn von Dejvice nach Kladno wieder auf, errichtete eine Strecke von Dejvice nach Bubny und im Jahre 1872 vollendete sie den so genannten Prager Semmering, womit sie eine Verbindung mit dem damaligen industriellen Stadtteil Smíchov erhielt.

Diese Strecken verloren allmählich ihre Bedeutung für den Güterverkehr, und heute dominiert auf den Zweigen Dejvice und Smíchov ein dichter Personenverkehr. Seit einigen Jahren wird ein Projekt für den Bau einer Hochgeschwindigkeitsbahn, die das Zentrum der Hauptstadt mit dem Flughafen in Ruzyně und Kladno verbindet, realisiert. Sie wird die Lebensqualität in den Orten, durch die sie führt, grundlegend verbessern: Elektrische Züge werden den Lärm erheblich reduzieren und sie werden emissionsfrei sein, die Zugänglichkeit wird durch neue Haltestellen mit Anschluss an den öffentlichen Verkehr verbessert, und dies wird zusammen mit P+R-Parkplätzen mit hoher Kapazität die Art und Weise, wie wir uns in der Region fortbewegen, verändern. Ein wesentlicher Vorteil wird die Verkürzung der Fahrzeit zwischen dem Stadtzentrum und dem Flughafen auf 25 Minuten sein.

Die Modernisierung ist in mehrere Etappen unterteilt und umfasst eine Sperre der Strecke



Durchfahrt des leeren umgeleiteten Zuges Pn 48511 durch den Bahnhof Praha-Dejvice (17. Oktober 2025)

FOTO: MICHAL ROH

zwischen den Bahnhöfen Praha-Bubny und Praha-Dejvice. Auf dem Abschnitt Praha-Bubny – Praha-Výstaviště wurde die Modernisierung durchgeführt. Die bisher eingleisige Strecke ist nun zweigleisig, alles ist auch für eine spätere Elektrifizierung vorbereitet. In Bubny wurde

ein brandneuer Bahnhof in Betrieb genommen, der derzeit der modernste in der Tschechischen Republik ist. Umgangssprachlich wird er dank den transparenten Paneelen an der Decke der Bahnhofshalle als „Emmentaler“ genannt. Der überwiegende Teil der Strecke

zwischen Bubny und Výstaviště verläuft neuerlich auf einer neuen Überführung, die die Entwicklung dieses Teils von Holešovice und eine bessere Erreichbarkeit des Gebiets ermöglichen wird. Der Probetrieb begann am 1. August 2025.

Dieser Abschnitt wird von regelmäßigen Güterzügen der ČD Cargo nicht befahren. Umso interessanter sind die Ad-hoc-Züge, die hier in den letzten Wochen durchgeschleust worden sind. Erwähnenswert sind die Züge mit Schotter, der in diesem Abschnitt in den letzten Wochen aufgefüllt wurde. Eine weitere Wiederbelebung des Verkehrs stellten die Umleitungszüge mit leeren Wagen nach der Entladung von Soda in Rakovník dar. Der Umleitungsbetrieb vom 7. September bis 20. November 2025 wurde durch eine Streckensperrung entlang des Berounka-Tals zwischen den Bahnhöfen Beroun-Závodí und Rožtoky u Křivokláta erforderlich. Für die Beförderung von schweren beladenen Zügen mit Soda aus Lenzing, Österreich, wurde eine Umleitungsstrecke über Prag nach Kralupy nad Vltavou und von dort in Dieseltraktion über Kladno nach Rakovník gewählt. Die leeren Wagen kehrten über eine kürzere Strecke über Hostivice und Praha-Dejvice zurück. Beladene GigaWoods mit Holz stellten oft eine Belastung für den Zug dar. Insgesamt fuhren 10 Ganzzüge durch Praha-Dejvice. Interessant ist die Tatsache, dass an bestimmten Tagen beladene und auch leere Züge auf einer anderen Sperrstrecke nicht über den Grenzübergangsbahnhof Horní Dvořiště, sondern über České Velenice geleitet wurden.



Der Kieseinbau auf dem neuen Bahnhof Praha-Výstaviště fand unter anderem am Sonntag, den 9. November 2025, statt.

FOTO: JAROSLAV MĚŘÍNSKÝ

MICHAL ROH



# Sicherheit im Eisenbahnbetrieb

## Eine Auswahl der schwerwiegendsten Vorfälle (MU) für das 3. Quartal 2025

Am 13. Juli 2025 ereignete sich ein Zwischenfall auf dem Anschlussgleis „Anschlussgleis – Mělník Hafen“ (Anschluss an die nationale Eisenbahnlinie Nymburk Hbf. – Ústí nad Labem West). Als das Triebfahrzeug selbst gegen die Zungen der falsch eingestellten Weiche Nr. 101 fuhr, kam es zur Entgleisung. Bei diesem außergewöhnlichen Ereignis kam es zu einem größeren Schaden an der Lokomotive und auch am Oberbau der Eisenbahn, der auf 180 000 CZK geschätzt wurde.



Am 11. August 2025 ereignete sich ein Zwischenfall auf dem Bahnhof Předměstí nad Labem (Strecke Pardubice Hbf. – Jaroměř). Auf dem Güterwagen der Reihe Roos, der im Zug Pn 62309 rangiert wurde, geriet das gestapelte Rohholz in Brand; die Ursache war eine nicht ausreichend gelöste Handbremse. Bei diesem außergewöhnlichen Ereignis kam es zu einem nicht geringen Schaden am Wagen, der auf 80 000 CZK geschätzt wurde.



Am 16. September 2025 kam es auf dem Anschlussgleis „AGROCHEM a. s. Lanškroun (ZZN)“ (Anschlussstelle D3 Lanškroun) zu einem Vorfall. Beim Verschieben des Triebfahrzeugs der Baureihe 742 selbst entgleisten alle vier Radsätze aufgrund einer falsch eingestellten Weiche Nr. 2. Bei diesem außergewöhnlichen Ereignis kam es zu einem größeren Schaden an der Lokomotive und auch am Oberbau der Eisenbahn, der auf 170 000 CZK geschätzt wurde.



MILAN MAŠEK  
FOTO: ERMITTLUNGSAKTEN

## Aktuelles zu Vorschriften, internen Richtlinien und Maßnahmen

Am 27. August 2025 wurde die neue Vorschrift **SŽ D1/1 Buch der europäischen und innerstaatlichen schriftlichen Anordnungen** unterzeichnet.

■ Die Vorschrift ist am Tag der Unterzeichnung (27. August 2025) gültig.

■ Die Vorschrift ist ab dem 14. Dezember 2025 wirksam (ab diesem Datum richten sich die Arbeitnehmer nach der neuen Vorschrift).

Die Vorschrift **SŽ D1/1 Buch der europäischen und innerstaatlichen schriftlichen Anordnungen** legt die Regeln für die Verwendung und Ausfüllung der europäischen und innerstaatlichen schriftlichen Anordnungen fest, und zwar auf der Grundlage der Bedingungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und in Übereinstimmung mit den geltenden rechtlichen Bedingungen für die Organisation und Verwaltung des Eisenbahnverkehrs. Sie

enthält alle europäischen und innerstaatlichen schriftlichen Anordnungen, die von den Mitarbeitern der staatlichen Organisation Eisenbahnverwaltung verwendet werden.

Die Arbeitnehmer der Gesellschaft ČD Cargo, a. s., werden mit der Verordnung im Herbst im Rahmen von regelmäßigen Schulungen vertraut gemacht.

Am 12. August 2025 wurde eine neue Vorschrift **SŽ Z 11 Vorschrift für die Bedienung von Funk- und Telefonanlagen** unterzeichnet.

■ Die Vorschrift ist am Tag der Unterzeichnung (12. August 2025) gültig.

■ Die Vorschrift ist ab dem 14. Dezember 2025 wirksam (ab diesem Datum richten sich die Arbeitnehmer nach der novellierten Vorschrift). Neben den formalen sprachlichen, stilistischen und grafischen Änderungen wurden in der neuen Fassung der Vorschrift folgende inhaltliche und sachliche Änderungen vorgenommen:

- Neugestaltung der einzelnen Teile der Vorschrift und der Anhänge;
- Eingliederung des relevanten Teils des In-

halts der Vorschrift SŽDC T1 Telefonbetrieb für die Bedienung der Telefonanlagen und des Teils der Bestimmungen der Vorschrift SŽ T7 Funkbetrieb für die Betriebsoperatoren zum Zweck der Vereinigung der

- Abänderung der Bedingungen für die Schaffung und Verwendung von Rufzeichen und die Identifizierung der Benutzer von Funknetzen auf dem Eisenbahnbeförderungsweg;
- Vereinigung der Terminologie für die Herstellung von Verbindungen über Funk- und Telefonanlagen;
- Änderung der Methode zur Übermittlung von Anweisungen für die Ausführung des Rangierens mittels der Funknetze.

Am 10. September 2025 wurde die Änderung Nr. 1 der Vorschrift **SŽ Z2 Vorschrift für die Bedienung von Bahnübergangssicherungsanlagen und Bahnübergangswarnanlagen** unterzeichnet.

■ Die Änderung Nr. 1 ist am Tag der Unterzeichnung (10. September 2025) gültig.

■ Die Änderung Nr. 1 ist ab dem 14. Dezember 2025 wirksam.

Die Änderung ist für die Arbeitnehmer der ČD Cargo, a. s., nicht relevant.

MIROSLAVA RAŠKOVÁ

## Sicherheitskultur der ČD Cargo, a. s.: Dank an die Kollegen aus dem Betrieb für ihre Professionalität und ihr vorbildliches Verhalten

**Wir möchten uns an dieser Stelle bei unseren operativen Kollegen für ihr vorbildliches Verhalten und ihre prompten Reaktionen in konkreten kritischen Situationen im Zusammenhang mit ihrer täglichen anspruchsvollen Arbeitstätigkeit bedanken. Dank dieser Arbeitnehmer im Betrieb hat das Konzept der „Sicherheitskultur“ ein klares Gesicht: Es bedeutet Konzentration, Disziplin und die Bereitschaft, die Verantwortung zu übernehmen, wenn es darauf ankommt. Die ausgewählten Situationen sind konkrete Beispiele für diese Arbeit – Momente, in denen die richtige Reaktion Zwischenfälle verhindert und den Verkehrsfluss unterstützt hat.**

Unsere Arbeitnehmer sind in das Sicherheitsmanagementsystem (Safety Management System – SMS) eingeschaltet, das eine wichtige Quelle für Sicherheitsanreize darstellt. Gerade dank ihres gewissenhaften Vorgehens bei der Übermittlung dieser Informationen, die in erster Linie über die Anwendungen „Meldungen der Lokführer“ und „D-VS-Meldungen“ erfolgt, konnten die entsprechenden Fälle identifiziert werden. Nachfolgend finden Sie nur einige dieser Situationen aus dem Betriebsalltag. Jeder von uns gerät von Zeit zu Zeit in eine schwierige Situation, in der es auf eine schnelle und richtige Reaktion ankommt, die einen Notfall verhindern kann, und deshalb sind diese Geschichten es wert, dass man sie erzählt.

■ Am 12. Mai 2025 fuhr der Lokführer Ing. Aleš Novák (PP Brno Maloměřice) den Zug Nr. 64431. Während der Fahrt zwischen den Bahnhöfen Praha Krč und Praha-Zahradní město bemerkte er, wie Angehörige der Feuerwehr und der Polizei der Tschechischen Republik im Profil des Gleises mit den Händen winkten und dann begannen, aus dem Profil des herannahenden Zuges zu springen. Durch eine Schnellbremsung und das gleichzeitige Signal „Achtung“ gelang es dem Lokführer, kurz vor der Stelle anzuhalten, an der die Feuerwehr bei einem anliegenden Brand eingriff. Dank der rechtzeitigen Reaktion des Lokführers entstand kein Sach- und vor allem kein Gesundheitsschaden bei den Beteiligten.

■ Am 1. Juni 2025 gegen 23:40 Uhr sah der Lokführer Michal Vacula (PP Břeclav) während der Fahrt mit dem Zug 45023 vom Bahnhof Brno Maloměřice zum Bahnhof Břeclav eine stark alkoholisierte Person auf der Gleisanlage. Dem Lokführer gelang es, den Zug mit einer Schnellbremsung anzuhalten, und der Betrunkene sprang ab. Nach dem Anhalten kontaktierte der Lokführer die Ar-

beitsstelle der CDP Píseň und sicherte den Zug. Daraufhin machte er die betrunkenen Person auffindig und brachte sie an einen sicheren Ort. In der Zwischenzeit setzten sich die CDP-Mitarbeiter mit der Polizei der Tschechischen Republik in Verbindung.

■ Am 11. Juli 2025, als der Zug 60124 vom Bahnhof Tršnice zum Bahnhof Cheb fuhr, bemerkte der Lokführer des Zuges Karel Schubert (PP Cheb), dass eine der Schranken am anliegenden Bahnübergang hochgefahren war und zugleich registrierte er eine Person, die den Übergang passierte. Er leitete daher sofort eine Schnellbremsung ein, um einen Zusammenstoß mit der querenden Person zu vermeiden, was ihm schließlich auch gelang. Nachdem er den Vorfall dem Fahrdienstleiter der Eisenbahnverwaltung gemeldet hatte, setzte Herr Schubert seine Fahrt fort.

■ Am 14. Juli 2025, als der Manipulationszug 86653 den Bahnhof Podbořany verließ, sah der Lokführer Vladimír Binder (PP Most) eine Person im Gleis liegen, die vergeblich versuchte, aufzustehen. Er hielt deshalb den Zug an, und der Rangierleiter, Josef Sedlák (PP Most), eilte dem gelähmten Mann aus dem Gleis zu Hilfe. Der Mann mit dem verletzten Knie weigerte sich daraufhin, den Krankenwagen zu rufen, und ging weg. Nachdem sie den Vorfall an die Fahrdienstleiterin der Eisenbahnverwaltung gemeldet hatten, setzten sie die Fahrt fort.

■ Am 24. Juli 2025 fuhr der Lokführer Samuel Chovanec (PP Ostrava Hbf.) auf dem Bahnhof Břeclav die Zuggarnitur 53644 an, die aus Österreich kommend von einem anderen Beförderer sog. im Vertrauen befördert wurde. Bei der Überprüfung der Anknüpfung stellte der Lokführer fest, dass sich eine größere Anzahl von Wagen von der durchgehenden Bremse der Zuggarnitur gelöst hatte. Nach der Überprüfung der Zugunterlagen, wonach alle 15 Wagen hätten gebremst werden müssen, wurde festgestellt, dass nur 7 Wagen tatsächlich durchgehend gebremst waren. In Wirklichkeit betrugen die Bremsprozente der Zuggarnitur also nur 44 %, obwohl im Bremsbericht 92 % angegeben waren. Durch diese Feststellung verhinderte der Lokführer potenziell gefährliche Situationen, die durch einen unzureichend gebremsten Zug hätten entstehen können.

■ Am 22. Juli 2025 erstickte die Lokomotive 742 396-5 im Bahnhof Žlutice im Zug 87014 aufgrund eines technischen Defekts im Abteil neben dem Lokgenerator. Der Lokführer, Herr Karel Polena (PP Cheb), begann sofort mit der Brandbekämpfung mit drei Feuerlöschern aus dem Triebfahr-

zeug und rief die Feuerwehr an, die ihm anschließend technische Hilfe leistete. Anschließend wurde die Lokomotive vom Zuggleis entfernt. Dank der vorbildlichen Zusammenarbeit der Beteiligten konnte der sonstige Verkehr ungehindert fließen.

■ Der folgende Fall wurde zwar bereits veröffentlicht, ist aber dennoch erwähnenswert. Am 12. August 2025 steuerte der Lokführer Jakub Tůma (PP Praha Libeň) den Messzug SŽ 53012 im Abschnitt Ledeč nad Sázavou – Sázava – Tábor. Beim Durchfahren der Rechtskurve an der Bahnhaltstelle Samopše sah Herr Tůma vom Beifahrersitz aus eine Person in der Gleisanlage. Er machte den Lokführer des Zuges der Eisenbahnverwaltung sofort lautstark auf diese Person aufmerksam, konnte aber aufgrund der geringen Entfernung den Zusammenstoß nicht mehr verhindern. Die ältere Frau, die vor dem Aufprall an Krücken ging und Gepäck trug, wurde etwa zur Hälfte eine angrenzende steile Felswand hinuntergeschleudert. Herr Tůma informierte die Fahrdienstleiterin der Eisenbahnverwaltung über den Notfall und kontaktierte die Notrufnummer 155. Dann stieg Herr Tůma zu der verletzten Frau und dem Lokführer der Eisenbahnverwaltung hinab und gemeinsam versuchten sie, die Frau vor Ort zu halten, da sie ständig den Abhang hinunterrutschte. Die Frau befand sich in einem sehr ernsten Zustand, stand unter Schock und schlief ein. Aufgrund des schlecht zugänglichen Geländes trafen die ersten Einheiten des Integrierten Rettungssystems erst nach relativ langer Zeit am Unfallort ein, obwohl sie bereits nach wenigen Minuten die Nähe der Unfallstelle erreichten. Anschließend luden sie mit den Rettern die verletzte Frau auf eine Trage und trugen sie zum Bahnsteig der Haltestelle Samopše, wo sie nach der Erstversorgung durch einen Arzt zum Hubschrauber gebracht wurde. Nach der Untersuchung des Notfalls setzten der Lokführer der Eisenbahnverwaltung und der Pilot Herr Tůma ihre Fahrt wie geplant zum Bahnhof Tábor fort.

Die angegebenen Situationen mögen wie ein standardmäßiger Bestandteil der beruflichen Praxis erscheinen, trotzdem ist es sinnvoll, sich von Zeit zu Zeit daran zu erinnern. Die richtige Einstellung und die menschliche Reife unserer Arbeitnehmer haben einen direkten Einfluss auf die Sicherheitskultur der ČD Cargo, a. s., und natürlich auch auf das positive Image unserer Gesellschaft.

LUKÁŠ SCHEJBAL



# Jenbach – Drei-Spurweiten-Bahnhof



**Jenbach ist eine kleine Stadt in Tirol im Inntal, etwa auf halber Strecke zwischen Innsbruck und Kufstein. Hier leben weniger als 7 Tausend Einwohner. Es kann auf eine reiche Geschichte zurückblicken.**

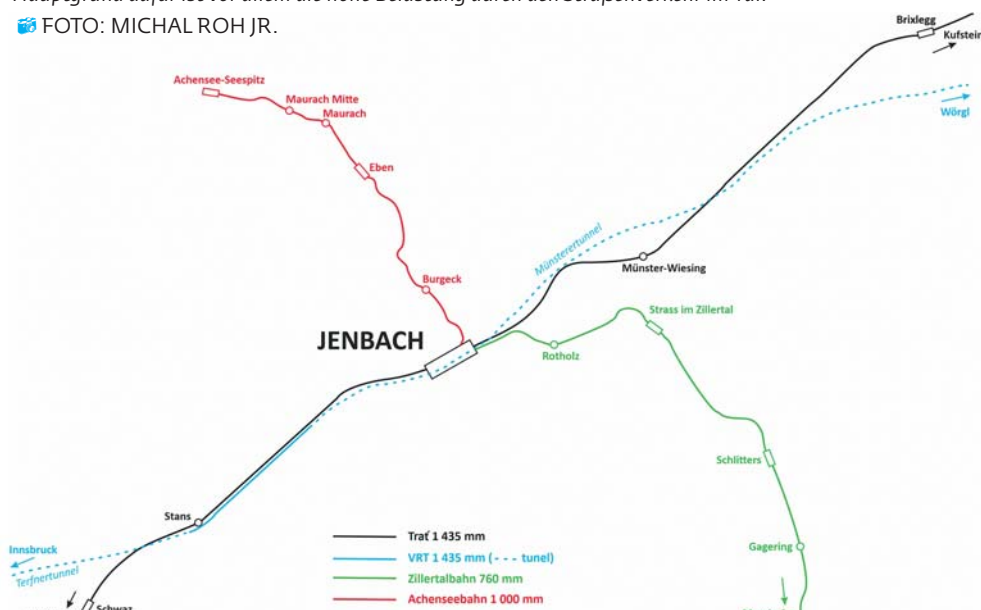
Die früheste Besiedlung ist für das Ende der frühen Bronzezeit und die frühe La Tène-Kultur belegt. Die erste schriftliche Erwähnung stammt aus dem Jahr 1269, als der Ort als Ymbach bezeichnet wird. Im Jahr 1487 errichtete die Familie Fugger hier Öfen und eine Gießerei, um die in den Bergwerken bei Schwaz abgebauten Silber- und Kupfererze zu verarbeiten. Aufgrund der Erschöpfung der Vorkommen stellte die Gießerei später auf die Eisenverarbeitung um. Im Jahr 1881 wurde das Unternehmen von Julius und Theodor Reitlinger übernommen. Während des Zweiten Weltkriegs war das Werk eine der größten Rüstungsfabriken Tirols, produzierte

bzw. Kufstein nach Innsbruck, auch als Unterinntalbahn bekannt, hat eine Normalspur von 1 435 mm, auf der Zillertalbahn nach Mayrhofen fahren die Wagen mit einer Spurweite von 760 mm und die Touristenstrecke zum Achensee wurde mit einer Spurweite von 1 000 mm gebaut und ist teilweise mit Rigenbach-Zahnstangen ausgestattet. Die Strecke von Kufstein nach Innsbruck wurde von den Tiroler Staatseisenbahnen auf der Grundlage eines Vertrags zwischen Österreich und Bayern über den Bau von grenzüberschreitenden Strecken im Juni 1851 gebaut. Die ersten Züge zwischen den beiden Bahnhöfen verkehrten am 24. November 1858. Im Jahr 1858 wurden die Tiroler Landesbahnen von der Südbahngesellschaft gekauft. Mit der Verstaatlichung im Jahr 1924 ging die Strecke wieder in staatliches Eigentum über. Im Dezember 2012 wurde der erste Teil der Hochgeschwindigkeitsstrecke (220 km/h) im Abschnitt der Abzweigung Radfeld – Abzweigung Fritzens-Wattens fertig-



Die Zillertalbahn ist eine der wenigen Schmalspurbahnen, die regelmäßigen Güterverkehr anbieten. Der Hauptgrund dafür ist vor allem die hohe Belastung durch den Straßenverkehr im Tal.

FOTO: MICHAL ROH JR.



LANDKARTE: MICHAL ROH



Nach der Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitstunnelstrecke ist die Hauptstrecke durch Jenbach hauptsächlich für den regionalen Personen- und Güterverkehr bestimmt. FOTO: MICHAL ROH JR.

aber auch Bremsklötze für die DR. Und mit dieser „Eselsbrücke“ kommen wir zum Anschluss von Jenbach an die Eisenbahn. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs reparierte das Werk Eisenbahnwaggons und 1959 wurde die Jenbacher Werke AG zum Hersteller von Schienenfahrzeugen. Ab 1987 wurden hier zum Beispiel die aus dem Betrieb der meisten österreichischen Lokalbahnen bekannten Triebwagen der Baureihe 5047 hergestellt. Heute ist Jenbacher auf die Produktion von Gas- und Benzinmotoren spezialisiert und beschäftigt im Werk Jenbach noch immer über 1 400 Arbeitnehmer. Eisenbahnfans und Reisende suchen Jenbach jedoch wegen einer anderen Attraktion auf. Es ist der einzige Bahnhof in Österreich, in dem drei Strecken mit drei Spurweiten aufeinandertreffen. Die zweigleisige Hauptstrecke von München

gestellt, zu dem auch der 16 km lange Münsterer Tunnel gehört, der auch unter der Stadt Jenbach hindurchführt. In naher Zukunft soll die Hochgeschwindigkeitsstrecke an den Brenner-Fußtunnel angeschlossen werden. Seit 1902 führt eine Schmalspurbahn durch das Zillertal und verbindet Jenbach mit Mayrhofen. Sie ist 31,7 km lang. Neben den regulären Personenzügen verkehren auf der Strecke auch Dampfausflugszüge und es gibt hier auch einen regelmäßigen Güterverkehr. Eigentümer und Betreiber der Strecke ist die Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (vormals Zillertalbahn AG). Diese befinden sich hauptsächlich im Besitz der Gemeinden entlang der Strecke. Neben der Bahn betreibt das Unternehmen auch mehrere Buslinien in der Region. Ein großer Kunde der Bahn war bis 1976 das Magnesitbergwerk in Tux. Das geförderte

Rohmaterial wurde mit einer mehrere Kilometer langen Frachtseilbahn zum Ladeplatz Bühel transportiert. Auch für den Transport von Baumaterialien für den Bau des Pumpspeicherkwerks Mayrhofen in den Jahren 1965-1971 spielte die Bahn eine sehr wichtige Rolle. Damals wurde die Bahn direkt bis zur Baustelle verlängert. Derzeit ist die Firma Binderholz der größte Kunde der Bahn, für die einige Güterzüge täglich mit Rundholz vom Terminal in Jenbach zur Anschlussbahn abgelassen werden, die von dem Fügen-Hart abbiegt. Für deren

Transport werden spezielle GigaWood-Aufbauten verwendet. Gelegentlich wird das Schnittholz in gedeckten Normalspurwagen auf den Rollwagen transportiert. Es gibt eine Reihe von Projekten zur Verlängerung der Bahn, zum Beispiel nach Rohrberg oder zur Talstation der Ahornbahn. Auch die Elektrifizierung der Eisenbahn wurde ähnlich in Betracht gezogen.

Die Strecke von Jenbach zum Achensee ist 6,7 km lang und hat eine maximale Steigung von 160 ‰. Deshalb wurde zwischen Jenbach (530 m) und dem 3,6 km entfernten Eben (970 m) die Rigenbach-Zahnstange eingerichtet. Die Lokomotive schiebt den Zug, umfährt ihn im Bahnhof Eben und fährt dann an der Spitze des Zuges mit dem Adhäsionsantrieb weiter zum Bahnhof Achensee-Seespitz. Das Betriebswerk und die Werkstätten der Bahn sind in Jenbach, an der Strecke befinden sich Haltestellen Burgeck, Maurach, Maurach Mitte und die Bahnhöfe Eben und Achensee-Seespitz. Der Abt des örtlichen Benediktinerklosters, der die Schifffahrt auf dem See betrieb, war ebenfalls maßgeblich am Bau der Strecke beteiligt. Die offizielle Inbetriebnahme fand am 8. Juni 1889 statt. Ursprünglich endete die Strecke kurz vor dem Dampferanleger, doch 1916 wurde sie bis zum neuen Kai verlängert. Einen großen Verkehrsaufschwung erlebte die Bahn nach dem Zweiten Weltkrieg, als sie für den Holztransport und die Versorgung der umliegenden Region mit Waren genutzt wurde. Der Güterverkehr wurde im Jahr 1973 beendet. Die

Bahn wurde von der Achenseebahn AG betrieben, die jedoch in finanzielle Schwierigkeiten geriet und im Jahr 2020 in Konkurs ging. Der Betrieb der Bahn wurde unterbrochen und wird nun von der im Jahr 2021 als Nachfolgegesellschaft gegründeten Achenseebahn Infrastruktur- und Betriebs-GmbH gesichert. Die Betriebssicherheit liegt in der Verantwortung von der Zillertalbahn. Die Strecke ist von Mai bis Ende



Eine Dampflokomotive mit der Nummer 704, gebaut 1889 von den Floridsdorfer Lokomotivwerken, brachte einen Personenzug zum Bahnhof Achensee-Seespitz. FOTO: MICHAL ROH



Die Personenbeförderung auf der Zillertalbahn erfolgt sowohl mit Triebwagen als auch mit Push-Pull-Zügen mit Diesellokomotiven. Ein Projekt zur Dekarbonisierung des Verkehrs mit batteriebetriebenen Autos ist jedoch in Vorbereitung. FOTO: MICHAL ROH JR.

Oktober in Betrieb und alle Züge werden mit Dampflokomotiven gefahren. Vier Zugpaare verkehren in der Hauptsaison und zwei Zugpaare in der Nebensaison. Die Fahrt „nach oben“ dauert 50 Minuten. An der Endstation besteht die Möglichkeit, auf Schiffe umzusteigen, die auf dem Achensee fahren.

Neben den Eisenbahnattraktionen bietet die Umgebung von Jenbach schöne Naturlandschaften, sodass auch Wanderer und im Winter Skifahrer auf ihre Kosten kommen.

MICHAL ROH