



Cargovák



Eröffnungsspalte

Große Ziele entscheiden sich in kleinen Details

In der öffentlichen Debatte dominieren heute große Worte: Klimaneutralität, Energiesicherheit, Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft. Der Konsens über die Richtung ist überraschend breit. Weniger Aufmerksamkeit wird jedoch dem gewidmet, wo diese Ziele in die Realität umgesetzt werden. Nicht in Gesetzen, Strategien oder Erklärungen, sondern in alltäglichen betrieblichen Entscheidungen, die meist außerhalb des öffentlichen Interesses bleiben. Einer dieser Bereiche ist der Güterverkehr. Ein unattraktives Thema, ohne Emotionen, ohne starke Symbole. Und doch handelt es sich um einen Sektor mit erheblichen ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen, die wir dann mit anderen – meistens teureren – Instrumenten zu korrigieren versuchen. Die Wahl zwischen Straße und Schiene findet sich nämlich nicht im abstrakten Raum der „richtigen Lösungen“ statt, sondern unter konkreten Bedingungen: Energiepreise, Verfügbarkeit der Infrastruktur, Dauer von Betriebsunterbrechungen, Verwaltungsaufwand. Der Schienengüterverkehr weist in diesem

Vergleich mehrere Eigenschaften auf, die ihn zu einem logischen Träger öffentlicher Ziele machen, ohne dass er besonderer ideologischer Unterstützung bedürfte. Er ermöglicht den Transport großer Gütermengen bei deutlich geringerem Energieverbrauch pro Tonnenkilometer sowie geringeren externen Kosten für die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung. Dort, wo sie funktioniert, entlastet sie das Straßennetz, verringert die Transitbelastung der Gemeinden und bietet einen stabilen Transport für Industrie, Energiewirtschaft und Bauwesen. Zudem ist sie technisch bereit für weitere Emissionssenkungen – nicht nur in Form von Versprechungen, sondern im operativen Betrieb. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Eisenbahn eine universelle Lösung wäre. Das Bestreben, Kosten vom Lkw auf die Schiene zu verlagern, ist legitim und rational. Die Schiene allein wird die Welt nicht retten. Aber dort, wo sie Sinn macht und wo das System ihr keine Steine in den Weg legt, stellt sie eine Lösung dar, die bereits existiert. Und sie zu ignorieren bedeutet, sich mit Zielen zufrieden zu geben, die in Präsentationen gut aussehen, in der Praxis aber deutlich schlechter funktionieren.

MICHAL ROH

Inhalt

Wie sich ČD Cargo im Ausland schlägt

03

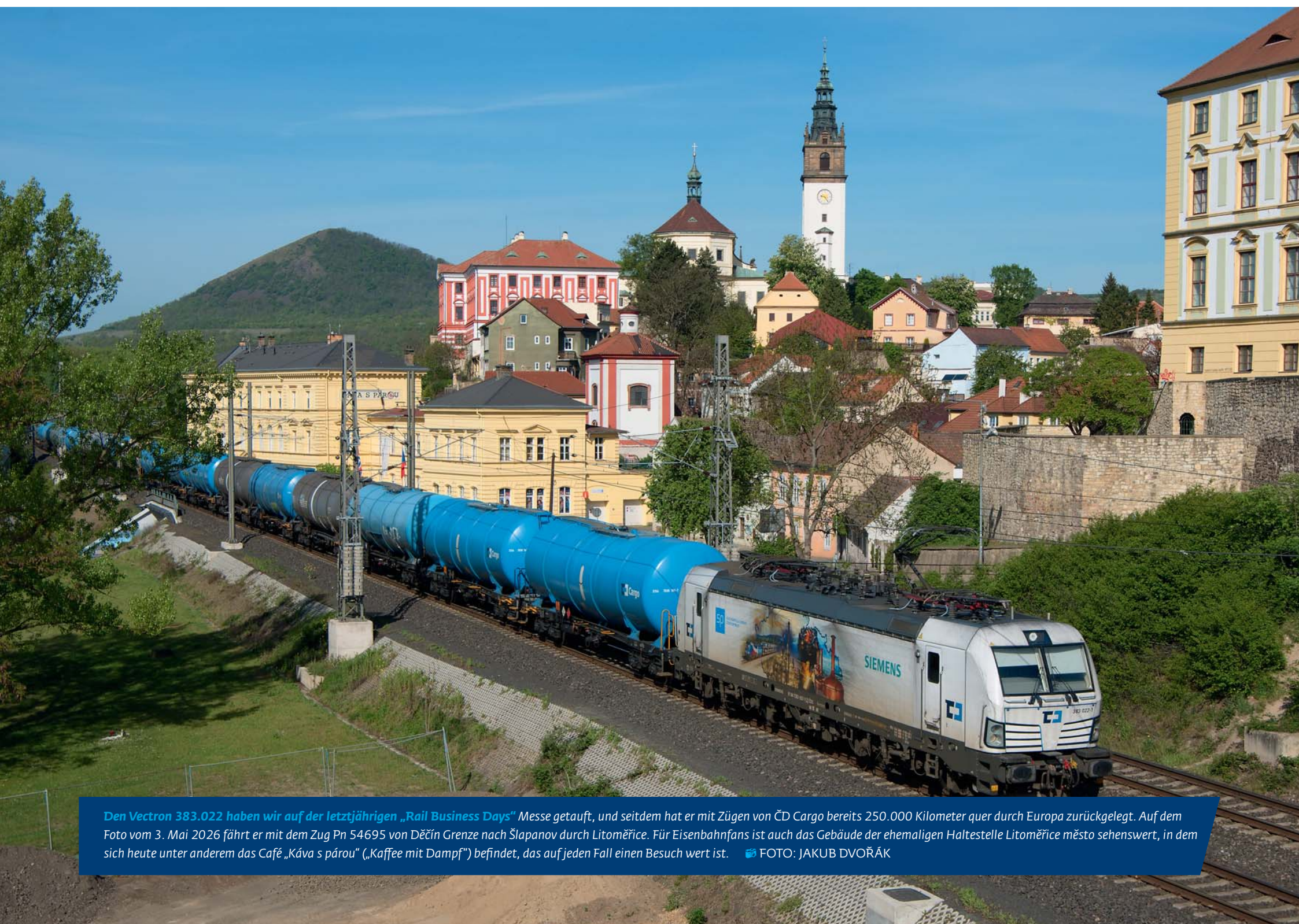
Der Anteil von ČD Cargo am internationalen Transportgeschäft des Konzerns wächst von Jahr zu Jahr. Mittlerweile sind wir in sechs europäischen Ländern als Transportunternehmen tätig. So erzielte ČD Cargo Poland im vergangenen Jahr ein Rekordtransportvolumen von mehr als 6 Millionen Tonnen. In der Slowakei steigt der Anteil des intermodalen Verkehrs.



Investitionen von ČD Cargo in die Photovoltaik

07

ČD Cargo hat sich im Rahmen zweier Ausschreibungen des Modernisierungsfonds – konkret im Programm „Neue erneuerbare Energiequellen (RES+)“ – erfolgreich Fördermittel gesichert. Im Zuge dieser Initiative realisierte ČD Cargo ein Projekt zur Installation von Photovoltaikanlagen in České Budějovice und Břeclav.



Den Vectron 383.022 haben wir auf der letztjährigen „Rail Business Days“ Messe getauft, und seitdem hat er mit Zügen von ČD Cargo bereits 250.000 Kilometer quer durch Europa zurückgelegt. Auf dem Foto vom 3. Mai 2026 fährt er mit dem Zug Ph 54695 von Děčín Grenze nach Šlapanov durch Litoměřice. Für Eisenbahnfans ist auch das Gebäude der ehemaligen Haltestelle Litoměřice město sehenswert, in dem sich heute unter anderem das Café „Káva s párou“ („Kaffee mit Dampf“) befindet, das auf jeden Fall einen Besuch wert ist. FOTO: JAKUB DVORÁK

Ich habe die Situation bei ČD Cargo stets im Auge behalten

sagt der Verkehrsminister der Tschechischen Republik, Ivan Bednárik. Er wurde am 15. Dezember 2025 in sein Amt berufen, und nach einem halben Jahr im Amt ist dies der ideale Zeitpunkt für ein Bilanzgespräch. Es ist der erste echte Meilenstein – was ist gelungen, was nicht, was hat sich verändert?

► Sie sind nun schon seit einem halben Jahr im Amt des Verkehrsministers. Wie beurteilen Sie nach dieser Zeit den Zustand des gesamten Ressorts?

Ich bin froh, dass es mir gleich zu Beginn des Jahres gelungen ist, den Verkehrshaushalt zu sanieren, in dem mir mein Vorgänger ein Defizit in Höhe von 40 Milliarden hinterlassen hatte. Das barg natürlich das Risiko, dass einige Bauvorhaben zum Stillstand kommen würden. Wir haben den Haushalt jedoch stabilisiert, ihm eine realistische Grundlage gegeben und setzen die Investitionen fort. Dabei hilft uns auch die Kostensenkung bei einigen laufenden Bauvorhaben, wie beispielsweise der Sanierung des Eisenbahnknotens Hradec Králové oder der Modernisierung der Strecke zwischen Ruzyně und Kladno. Dank einer offenen Ausschreibung ist es gelungen, die Kosten für dieses wichtige Bauvorhaben um mehr als eine halbe Milliarde Kronen zu senken.

► Was sind Ihre wichtigsten Prioritäten für den tschechischen Verkehrssektor in den nächsten zwei Jahren?

Meine Priorität ist es, schnell, kostengünstig und klug zu bauen. In der Praxis bedeutet das, Autobahnen fertigzustellen und in die Eisenbahn zu investieren – sei es durch die Modernisierung von Strecken und Bahnhöfen oder durch gezielte Investitionen in das TEN-T-Kernnetz und die Terminals. Außerdem möchte ich mich auf die Stärkung des Schienengüterverkehrs konzentrieren. Wir müssen die Eisenbahninfrastruktur so ausbauen, dass sie den Kapazitätsanforderungen des Güterverkehrs besser entspricht. Gleichzeitig müssen die Preise für Traktionsstrom angegangen und die Kapazitätzuweisung verbessert werden. Deshalb habe ich dem EU-Kommissar für nachhaltigen Verkehr, Apostolos Tzitzikostas, einen Brief geschickt, in dem ich zu einer raschen europäischen Debatte über die Förderung des Schienengüterverkehrs aufrufe, und ich werde dieses Thema auf der Sitzung des EU-Verkehrsrats im Juni zur Sprache bringen. Es ist mir bereits gelungen, die Unterstützung mehrerer Mitgliedstaaten zu gewinnen, sodass die



Ivan Bednárik, Verkehrsminister der Tschechischen Republik FOTO: ARCHIV DES VERKEHRSMINISTERIUMS

Tschechische Republik in diesem Kampf nicht alleinsteht.

► Der Güterverkehr wird heute von Lkw dominiert. Warum sollten Unternehmen Ihrer Meinung nach auf die Schiene umsteigen?

Dafür gibt es mehrere Gründe – überlastete Autobahnen und Straßen, auf denen immer mehr Lkw unterwegs sind, Umweltaspekte und Sicherheit. Manchmal habe ich den Eindruck, dass wir vergessen, wie viele tödliche Unfälle sich täglich auf unseren Straßen ereignen und wie viele davon auf menschliches Versagen zurückzuführen sind. Überladene Lkw stellen dabei eine große Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Jede Tonne über dem zulässigen Limit verlängert den Bremsweg und kann zu einem tragischen Verkehrsunfall führen. Im Vergleich zum Straßenverkehr ist der Schienenverkehr nicht nur sicherer, sondern auch umweltfreundlicher, und beispielsweise die Alpenstaaten sind sich dessen sehr wohl bewusst. Die dortigen Transportunternehmen bevorzugen umweltfreundlichere Verkehrsmittel, ohne dass dies irgendwo vorgeschrieben wäre – sie haben einfach eine andere Denkweise. Diese können wir bei uns jedoch nur ändern, indem wir günstige Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr schaffen.

► Seit Langem ist von einem überlasteten Schienennetz bzw. von einigen Hauptstrecken die Rede. Ist es also überhaupt realistisch, größere Gütermengen auf die Schiene zu verlagern?

Ja, ich sehe hier Potenzial, aber gleichzeitig muss man offen zugeben, dass dies ein Langstreckenlauf ist. Wie ich bereits sagte, verfügt die tschechische Eisenbahn auf einigen Schlüsselstrecken über begrenzte Kapazitäten und wird ohne neue Strecken und Investitionen nicht weiter vorankommen. Daher ist es für uns von entscheidender Bedeutung, die Eisenbahninfrastruktur so auszubauen, dass sie den Kapazitätsanforderungen des Güterverkehrs besser entspricht. Aus Ländern außerhalb Europas kenne ich zahlreiche Beispiele, bei denen die Eisenbahn im Güterverkehr gerade dank ihrer Leistungsfähigkeit mit dem Straßenverkehr konkurrieren kann. Leider stagniert die Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in Europa jedoch eher. Wenn wir diesen Trend stoppen wollen, müssen wir schnell und koordiniert handeln. Wir brauchen gezielte Investitionen in das TEN-T-Kernnetz und die Terminals, eine effizientere Kapazitätssteuerung auf den Strecken, eine echte Priorisierung internationaler Güterzüge sowie deutliche Fortschritte bei der Digitalisierung und Interoperabilität.

► Welche Rolle sollte Ihrer Meinung nach der Schienengüterverkehr im zukünftigen Verkehrsmix nicht nur der Tschechischen Republik, sondern ganz Europas spielen?

Eine große, aber solange sich die Bedingungen für die Transportunternehmen nicht verbessern, wird es noch eine Weile dauern. Unter den derzeitigen Bedingungen ist daher der kombinierte Verkehr realistischer, der schrittweise zunimmt und in dem wir großes Potenzial sehen. Aus diesem Grund bauen wir auch das Netz der Terminals aus. So hat das Verkehrsministerium beispielsweise im Rahmen des Operationellen Programms „Verkehr III“ Projekte gefördert, die sowohl auf die Modernisierung bestehender Umschlagplätze als auch auf die Errichtung eines neuen Terminals

in Mittelböhmen abzielen. Wir arbeiten zudem an einer Studie zur Kapazität intermodaler Terminals, die uns aufzeigen wird, wo das Netz weiter ausgebaut werden muss. Im Rahmen unseres Expertenteams im Verkehrsressort, dem auch Vertreter von Verkehrsunternehmen und Kunden des Schienenverkehrs angehören, haben wir dann nicht nur über die Terminals selbst diskutiert, sondern auch über die Notwendigkeit, ein Netz kleinerer Verladestellen sicherzustellen. Der nächste Schritt ist die Auswahl geeigneter Standorte innerhalb des Netzes der Eisenbahnverwaltung Správa železnic.

► Es ist noch nicht lange her, dass Sie erfolgreich an der Spitze von ČD Cargo standen. Wie beurteilen Sie die aktuelle Lage des Unternehmens und wie sehen Sie dessen Zukunft?

Ich habe die Situation bei ČD Cargo nie aus den Augen verloren und weiß sehr gut, was das Unternehmen derzeit durchmacht. In ganz Europa sehen wir heute, dass der Schienengüterverkehr mit einer außerordentlich schwierigen Lage konfrontiert ist und viele Unternehmen in ernsthafte Schwierigkeiten geraten. Viele Jahre lang haben wir gehört, dass gerade der Güterverkehr auf der Schiene die Zukunft des Verkehrs darstellt, unter anderem auch im Zusammenhang mit den Zielen des Green Deal. Heute stoßen wir jedoch auf die harte wirtschaftliche Realität. Ich bin jedoch überzeugt, dass die derzeitige Führung von ČD Cargo weiß, was sie tut, und dass die nächsten Schritte bei der Umstrukturierung des Unternehmens zu einer Stärkung seiner Marktposition führen werden. Ich bin überzeugt, dass das Unternehmen die aktuelle Krise überwinden und gestärkt daraus hervorgehen wird. Wir dürfen auch nicht vergessen, dass die Eisenbahn in Europa ursprünglich vor allem für den Güterverkehr entstanden ist; der Personenverkehr kam erst später hinzu. Auch deshalb bin ich überzeugt, dass der Schienengüterverkehr eine Zukunft hat – und damit auch ČD Cargo.

► Erinnern Sie sich manchmal an Ihre Zeit bei ČD Cargo?

Gelegentlich schon, und das Beste daran ist, dass es sich überwiegend um gute Erinnerungen handelt. Bei ČD Cargo habe ich schöne Jahre verbracht und viele großartige Menschen kennengelernt. Ich bin kein großer Nostalgiker, aber manchmal schwebe ich doch in Erinnerungen. Und eigentlich ist mir gerade jetzt eine Erinnerung in den Sinn gekommen. Ich habe das Gerichtsurteil im Rechtsstreit mit einem Unternehmen aus Ostrava zur Kenntnis genommen. Nach sieben Jahren Rechtsstreit wurde bestätigt, dass sowohl ČD Cargo als auch der Staat damals richtig gehandelt haben. Ich gebe zu, dass dies für mich auch eine gewisse persönliche Genugtuung ist, denn im Zusammenhang mit der ganzen Angelegenheit gab es viel Druck und persönliche Angriffe. Umso mehr schätze ich all jene, die sich nicht einschüchtern ließen und dabei halfen, die Interessen des Staates und von ČD Cargo zu verteidigen. Und dafür danke ich ihnen allen von ganzem Herzen und grüße sie herzlich.

Vielen Dank für das Interview.

MICHAL ROH



Das Verkehrsministerium will unter anderem den Bau von Terminals für den kombinierten Verkehr fördern.

FOTO: MATĚJ BARTOŠ

Wie sich ČD Cargo im Ausland schlägt

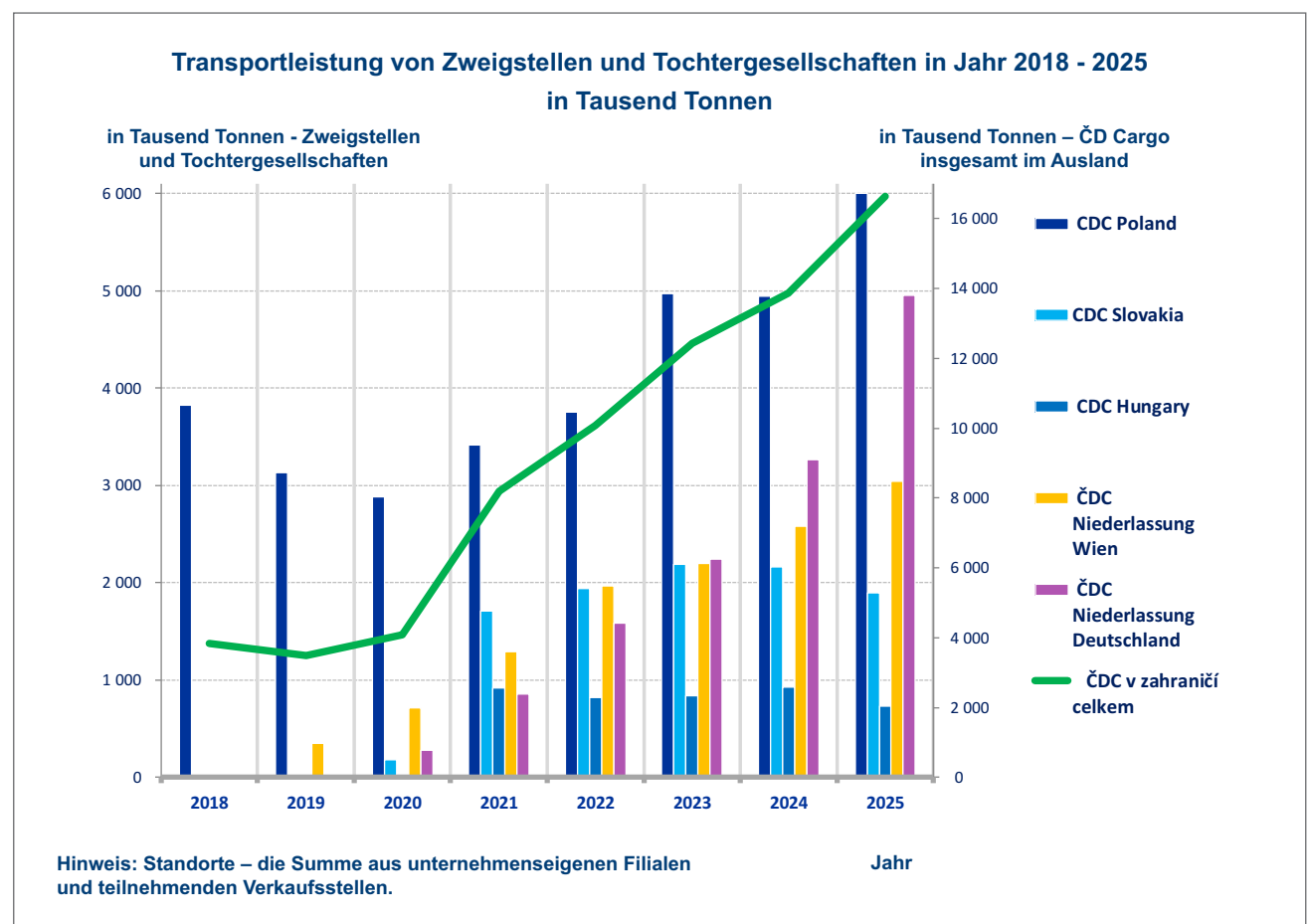
In unserem Artikel vom April über die Lage der europäischen Schienengüterverkehrsunternehmen hatten wir unseren Lesern eine Fortsetzung zum Thema der Auslandsaktivitäten unseres Unternehmens versprochen. ČD Cargo hat seine Präsenz auf den ausländischen Märkten in den letzten Jahren deutlich ausgebaut. Während noch vor einigen Jahren Inlandsstrecken den Transportumsatz dominierten, zeigen die aktuellen Daten für den Zeitraum 2018–2025 einen deutlichen Trend zur Internationalisierung der Aktivitäten und eine wachsende Bedeutung der ausländischen Tochtergesellschaften und Niederlassungen.

Dynamisches Wachstum der Auslandsleistungen

Ein grundlegender Indikator für die Entwicklung ist das Transportvolumen im Ausland. Dieses stieg von rund 3,8 Mio. Tonnen im Jahr 2018 auf über 16,6 Mio. Tonnen im Jahr 2025 und hat sich damit mehr als vervierfacht. Dieses Wachstum ist insbesondere nach dem Jahr 2020 außerordentlich dynamisch, als eine grundlegende Expansion nach Deutschland, in die Slowakei und nach Ungarn stattfand. Gleichzeitig steigt auch der Anteil der Auslandsleistungen am Gesamtvolumen. Während der Auslandsanteil im Jahr 2018 nur 5,4 % betrug, erreicht er im Jahr 2025 bereits fast 25 %. Diese Entwicklung bestätigt die strategische Ausrichtung des Unternehmens auf die Diversifizierung der Märkte und die Verringerung der Abhängigkeit von inländischen Transporten, deren Volumen im Laufe der Zeit eher zurückgeht.

Schlüsselmärkte: Polen, Deutschland und Österreich

Gemessen an den absoluten Transportleistungen zählen Polen, Deutschland und Österreich zu den wichtigsten Auslandsmärkten. Die polnische Tochtergesellschaft CDC Poland stellt seit Langem das größte Auslandssegment dar – ihre Transportleistungen stiegen von 3,8 Mio. Tonnen im Jahr 2018 auf rund 6,0 Mio. Tonnen im Jahr 2025. Ein deutliches Wachstum ist auch in Deutschland zu beobachten, wo die Aktivitäten der Niederlassung Deutschland kontinuierlich zunehmen und im Jahr 2025 etwa 5 Mio. Tonnen erreichten. Ebenso steigerte die österreichische Niederlassung Wien ihre Leistung schrittweise auf rund 3 Mio. Tonnen. Neben diesen Hauptmärkten spielen auch die Slowakei und Ungarn eine wichtige Rolle, wo die Lei-



stungen jedoch eine leicht schwankende Entwicklung aufweisen. So verzeichnete beispielsweise CDC Slovakia nach einem raschen Wachstum in den Jahren 2020–2023 einen leichten Rückgang, während die Leistungen in Ungarn langfristig niedriger, aber relativ stabil sind.

Wachsende Marktanteile – wenn auch noch begrenzt

Trotz des deutlichen Leistungswachstums bleiben die Marktanteile von ČD Cargo auf den ausländischen Märkten relativ gering. Im Jahr 2025 lagen sie zwischen etwa 1,5 % (Deutschland) und mehr als 5 % (Slowakei). Im Einzelnen: ca. 1,5 % Marktanteil in Deutschland; 3,1 % Marktanteil in Österreich; 2,9 % Marktanteil in Polen; mehr als 5 % Marktanteil in der Slowakei und 1,8 % in Ungarn. Diese Werte zeigen, dass ČD

Cargo trotz des Leistungswachstums auf den meisten ausländischen Märkten nach wie vor als kleinerer Akteur auftritt. Andererseits ist der Trend eindeutig steigend – in Österreich beispielsweise stieg der Marktanteil von rund 1,5 % im Jahr 2018 auf über 3 % im Jahr 2025. Ein wichtiger Aspekt ist auch der Wandel in der Struktur der Auslandsleistungen. Während in Österreich der Anteil der Eigengeschäfte wächst, nehmen im benachbarten Deutschland die sogenannten Beteiligungstransporte zu, d. h. Transporte, die in Zusammenarbeit mit der „Muttergesellschaft“ ČD Cargo durchgeführt werden. Dies betrifft unter anderem den Transport von Kraftstoffen, Containern oder Personenkraftwagen.

Starkes Wachstum mit Potenzial für weitere Expansion

Die Daten zeigen eindeutig, dass sich ČD Cargo im Zeitraum 2018–2025 von einem überwiegend inländischen Transportunternehmen zu einem bedeutenden mitteleuropäischen Akteur mit wachsender internationaler Präsenz gewandelt hat. Die Auslandsleistungen haben sich mehr als vervierfacht, und ihr Anteil an den Gesamtbeförderungen erreichte fast ein Viertel. Dennoch bleibt Raum für weiteres Wachstum. Die Marktanteile in den Schlüsselmärkten sind bislang relativ gering, was auf Potenzial für eine weitere Expansion hindeutet, insbesondere in Deutschland und Polen. Ein entscheidender Erfolgsfaktor wird die Fähigkeit sein, die eigenen Geschäftsaktivitäten im Ausland weiter auszubauen, Partnerschaften zu stärken und Synergien innerhalb des europäischen Eisenbahnmarktes zu nutzen. Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Auslandsaktivitäten zu einer der Hauptsäulen der zukünftigen Entwicklung von ČD Cargo geworden sind und ihre Bedeutung mit hoher Wahrscheinlichkeit weiter zunehmen wird. Die Entscheidung zur Expansion ins Ausland, unterstützt durch den Kauf moderner, interoperabler Lokomotiven, hat sich somit eindeutig als richtig erwiesen. Sie hat maßgeblich zum schrittweisen Übergang von ČD Cargo von einer reinen Transportrolle hin zum Angebot umfassenderer Logistikdienstleistungen und zu einer stärkeren Integration in den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt beigetragen.

MICHAL VÍTĚZ

GRAFIK UND KARTE: MILAN KOSKA



Braunkohle nach Komořany

In einem Interview mit dem Vorstandsvorsitzenden von ČD Cargo, Radim Ječný, fiel in der März Ausgabe des „Cargovák“ der Satz, dass Kohle für Kraftwerke und Heizwerke noch einige Jahre lang eine Rolle spielen werde. Ein Beleg dafür sind die Kohletransporte zum Heizwerk der Firma United Energy in Komořany (Teil der EPH-Gruppe).

Der Bau des **Kraftwerks Komořany** wurde 1943 im Rahmen der damaligen Bemühungen zur Sicherung des Energiebedarfs der nordböhmischen Industrieregion begonnen. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurde der Bau im Rahmen der verstaatlichten Energiewirtschaft fortgesetzt. Der erste Kessel und die erste Turbine wurden 1951 in Betrieb genommen. Im Laufe der 1950er Jahre wurden nach und nach fünf Dampfkessel und drei Kondensationsturbogeneratoren in Betrieb genommen, wobei von Anfang an Braunkohle aus dem Most-Bekken als Brennstoff verwendet wurde, die vor allem aus der benachbarten Kohleverarbeitungsanlage Komořany geliefert wurde. Im Jahr 1955 begann der Bau des zweiten Teils der Anlage – Komořany II, der bis 1959 abgeschlossen wurde. Damit erreichte das Kraftwerk eine installierte Gesamtleistung von etwa 212 MW und zählte fortan zu den wichtigsten Energiequellen Nordböhmens. Ein entscheidender Wendepunkt erfolgte in den 1960er Jahren, als im Rahmen des Projekts EKY III mit dem Umbau des Kraftwerks zu einem Heizkraftwerk begonnen wurde. Im Jahr 1964 begann die Wärmeversorgung der Stadt Most über eine Fernwärmeleitung aus Komořany, was den Beginn der Ära der zentralen Wärmeversorgung bedeutete. Anschließend wurden Fernwärmeleitungen nach Chomutov und Litvínov verlegt. Seit Anfang der 1990er Jahre wurde das Heizkraftwerk umfassend modernisiert und umweltfreundlicher gestaltet (so wurden beispielsweise Anlagen zur Entschwefelung und zur Reduzierung der Emissionen von Feinstaub und Stickoxiden installiert). Derzeit wandelt sich das Heizkraftwerk schrittweise von ei-



Anfahren eines Güterzugs mit Innofreight-Aufbauten an den Bahnanschluss der Heizungsanlage



nem klassischen Kohlekraftwerk zu einem Mehrstoff-Energiezentrum, wobei die Einstellung der Kohleverbrennung für das Ende dieses Jahrzehnts geplant ist. In dem Heizkraftwerk wird bereits Biomasse mitverbrannt; derzeit laufen dort der Bau von Gas- und Dampfturbinenanlagen sowie der Bau einer Anlage zur energetischen Verwertung von Abfällen.

Trotz der oben genannten Modernisierungen stellt Braunkohle derzeit einen unverzichtbaren Brennstoff dar. In der Vergangenheit wurde sie über Förderbänder aus dem angrenzenden ČSA-

Tagebau bzw. aus der benachbarten Aufbereitungsanlage Komořany an das Heizkraftwerk geliefert. Nach der Änderung der Eigentumsverhältnisse und im Zusammenhang mit der Einstellung des Abbaus im „Armáda“-Bergwerk ist die Firma Vršanská uhelná der Hauptlieferant dieses Brennstoffs. Für den Transport der Kohle nach Komořany werden Innofreight-Aufbauten (sog. MonTainers) verwendet, die auf Wagen der Baureihe Sggrs verladen werden. Die Beladung erfolgt am Standort Hrabák, der unweit des Steinbruchs Vršany liegt. Von Hrabák aus wird der beladene Zug von einer der Lokomotiven des Beförderers SEVEN INNTECH über die Bergbaubahn zum Bahnhof Počeradý transpor-

tiert, wo er von Lokomotiven der ČD Cargo übernommen wird. Der Zug besteht in der Regel aus bis zu 15 beladenen Wagen (60 MonTainer-Aufbauten), was einem Zuggewicht von rund 2.500 Tonnen entspricht. Aus diesem Grund werden die Züge in der Regel von zwei Lokomotiven gezogen, die bei Bedarf zusätzlich von einem Nachschub unterstützt werden.

Nach der Ankunft am Bahnhof Třebušice wird der Zug aufgeteilt und in Gruppen von jeweils drei Wagen (12 MonTainer) zur Entladung auf das Nebengleis des Heizkraftwerks gebracht. Zunächst wird mit einem Hydraulikbagger ein Teil der Kohle aus den Aufbauten entnommen; anschließend wird der Aufbau mit einem Entladestapler zum Entladeort transportiert, wo er durch Drehen entladen und anschließend wieder auf den Eisenbahnwagen verladen wird. Das Entladen von drei Wagen dauert ca. 1,5 bis 2 Stunden. Züge von Počeradý nach Třebušice verkehren in der Regel dreimal pro Woche; auf Kundenwunsch können wir auch weitere Züge bereitstellen. Der Betrieb der Anschlussbahn erfolgt mit Lokomotiven der Baureihe 742 oder modernisierten 742.71 in einer separaten Schicht. Bei einer Störung des Entladewagens sind wir dem Kunden entgegengekommen und haben den Transport der Kohle in Hochwandwagen der Eas-Baureihe sichergestellt. Deren Entladung war jedoch wesentlich aufwendiger und dauerte deutlich länger. In den ersten drei Monaten haben wir über 80.000 Tonnen Braunkohle nach Komořany transportiert. Gleichzeitig haben wir im Februar dieses Jahres für das Heizkraftwerk einen Testtransport von Biomasse aus Sušice durchgeführt. Die Biomasse von Lieferanten aus der Umgebung wird derzeit mit Lastkraftwagen zum Heizkraftwerk transportiert, bei Transporten über längere Strecken nimmt die Eisenbahn jedoch einen unersetzlichen Platz ein.



Der Bahnanschluss der Heizungsanlage besteht aus nur einem Anschlussgleis, auf dem die Kohle entladen wird.

TEXT UND FOTO: MICHAL ROH

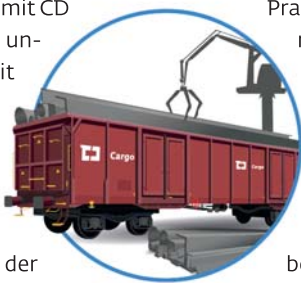
Transporte von Hüttenmaterial im Raum Slaný

S

Stahl ist das Rückgrat der modernen Zivilisation, und trotz des derzeitigen Rückgangs in der Hütten- und Stahlindustrie machen die Transporte dieser Industriezweige einen nicht unerheblichen Anteil am Gesamtvolumen von ČD Cargo aus.

Im Jahr 2025 haben wir in den Bereichen **Eisen und Maschinenbauprodukte** mehr als 9 Millionen Tonnen Güter befördert, was einem Anteil von ca. 17 % entspricht. Dabei handelt es sich nicht nur um den Transport von Rohstoffen für die Primärproduktion oder von metallurgischen Halbzeugen, sondern auch um den Transport von Stahlprodukten für kleinere, aber sehr wichtige Abnehmer. In der Region Slaný, also in der Umgebung der mittelböhmisches Stadt Slaný, befinden sich zwei bedeutende Abnehmer von Metallprodukten. Der erste ist das Unternehmen MCE Slaný s.r.o., der zweite das Unternehmen METAL TRADE COMAX a.s. Beide Firmen nutzen in relativ großem Umfang die Dienstleistungen von ČD Cargo.

Das erstgenannte Unternehmen wurde 1991 unter dem Namen VOEST-ALPINE Stahlkonstruktionen I.C.E. gegründet. Dieser Name wurde 1997 in VOEST-ALPINE M.C.E. Stahlkonstruktionen geändert. Seit 2016 gehört das Unternehmen zur HABAU GROUP. Das Angebot von MCE Slaný umfasst die Herstellung von Stahlbrücken, Transformatorbehältern und speziellen Stahlkonstruktionen. Solche anspruchsvollen Projekte erfordern hochwertiges Stahlmaterial für die Fertigung. Per Bahn werden daher mit ČD Cargo „Erzeugnisse aus Eisen oder unlegiertem Stahl, flachgewalzt, mit einer Breite von 600 mm oder mehr, warmgewalzt, nicht plattiert, nicht metallbeschichtet und nicht überzogen“ transportiert. So lautet die nüchterne Formulierung der Warennummer; in der



Praxis bedeutet dies dicke Bleche mit großer Breite. Lieferanten sind in der überwiegenden Mehrheit die Stahlwerke im niederösterreichischen Linz. Für den Transport kommen Spezialwagen verschiedener Baureihen zum Einsatz, wie beispielsweise Slps-u oder Uais,

die dank ihrer klappbaren Ladefläche einen effizienten und reibungslosen Transport von Blechen größerer Abmessungen ermöglichen. Im vergangenen Jahr haben wir fast 5.000 Tonnen metallurgisches Material für MCE Slaný angeliefert. Der Betrieb des Bahnhofs Slaný auf der Strecke von Kralupy nad Vltavou nach Louny erfolgt je nach Bedarf und den Anforderungen der Kunden. Die Zustellung der Wagen mit Ble-

chen erfolgt auf dem Nebengleis der ČKD Slaný, das bei km 53,467 von der Hauptstrecke in Richtung der Haltestelle „Slaný předměstí“ abzweigt. Angesichts des relativ hohen Gewichts der Sendungen werden für den Betrieb in Slaný meist Lokomotiven der Baureihe 753.7 eingesetzt.

Das Unternehmen METAL TRADE COMAX hat seinen Sitz in Velvary und kann neben einer mehr als fünfzigjährigen Tradition auch damit aufwarten, der einzige Hersteller von kontinuierlich lackiertem Blech in der Tschechischen Republik zu sein und als eines der wenigen Unternehmen in Europa sowohl Stahl als auch Aluminium lackieren zu können. Die Anschlussbahn zum Lager- bzw. Produktionsgelände des Unternehmens zweigt vom Verkehrsknotenpunkt Velvary ab. Dieser ist der Endbahnhof der Strecke aus dem Vorort Kralupy nad Vltavou, auf der der Betrieb gemäß der Vorschrift D3 der Eisenbahnverwaltung Správa železnic geregelt wird. Die „Manipulationszüge“ fahren fast jeden Arbeitstag nach Velvary, und angesichts des relativ starken Personenverkehrs ist für ihre Fahrt und die Bedienung der Anschlussbahn ein „Zeitfenster“ am Vormittag reserviert. Früher waren hier regelmäßig die legendären „Bardot-Lokomotiven“ anzutreffen, heute fahren hier vor allem modernisierte Lokomotiven der Baureihe 742.71 ein. Aufgrund der anspruchsvollen Steigungsverhältnisse beträgt die zulässige Last pro Lokomotive nur 325 Tonnen. Daher muss für den Transport der Ladung häufig ein Lokomotivpaar eingesetzt werden. In Eisenbahnwaggons der Shimmns-Baureihe werden Bandringen von Herstellern aus ganz Europa, insbesondere aus der Slowakei, Deutschland und Italien, nach Velvary transportiert. Das jährliche Transportvolumen schwankt zwischen 850 und 900 Waggons, was ein sehr beachtliches Volumen darstellt.



Rangiertag mit Wagen auf dem Anschlussgleis der Firma METAL TRADE COMAX in Velvary



Detailansicht eines Wagens der Baureihe Uais, beladen mit Blechen mit Abmessungen von bis zu 8 200 x 3 300 mm

TEXT UND FOTO: MICHAL ROH

Sicherheitsziele – ein Spiegelbild der Sicherheit in der Organisation

Im vergangenen Jahr haben wir Sie über den „Cargovák“ mit der Thematik der Festlegung und Überwachung von Sicherheitszielen im Bereich des Schienenverkehrs vertraut gemacht. Dabei handelt es sich um einen wichtigen Indikator für die Bewertung des bei ČD Cargo etablierten Sicherheitsmanagementsystems.

Dieser Prozess ist ein wesentlicher, aber natürlich nicht der einzige bewertete Aspekt, dessen Erfüllung anschließend den Bewertungsgremien der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) bei der Beantragung der Erteilung oder Aktualisierung der Einheitlichen Sicherheitsbescheinigung (SSC) vorgelegt wird. Ohne diese Bescheinigung könnte unser Unternehmen den Schienenverkehr nicht in der Form betreiben, wie wir ihn heute kennen. In diesem Artikel möchten wir Sie über die Entwicklungen im Bereich der grundlegenden Sicherheitsziele informieren, Ihnen die Ergebnisse der Bewertung für das Jahr 2025 vorstellen, und gleichzeitig einige der für das Jahr 2026 festgelegten Sicherheitsziele präsentieren. Die Sicherheitsziele werden im Rahmen dieses Prozesses unterteilt in grundlegende Ziele (für den gesamten Tätigkeitsbereich von ČD Cargo, d. h. in der Tschechischen Republik sowie in den Auslandsniederlassungen in Österreich (NLW) und Deutschland (NL DE)), gemeinsame Ziele (ebenfalls gültig im gesamten Tätigkeitsbereich von ČD Cargo) sowie nationale Sicherheitsziele, die von den einzelnen oben genannten Bereichen von ČD Cargo festgelegt und bewertet werden.

Im Rahmen der Bewertung für das Jahr 2025 beginnen wir mit den gemeinsamen Sicherheitszielen. Für das Jahr 2025 wurden Ziele festgelegt, die sich vor allem auf die Sicherheitskultur beziehen. Die Strategie zur Entwicklung der Sicherheitskultur für den Zeitraum 2026 bis 2030 wurde ausgearbeitet und genehmigt, und am 22. Dezember 2025 wurde die sogenannte Europäische Erklärung zur Sicherheitskultur im Schienenverkehr verabschiedet. Über die Zeitschrift „Cargovák“ wurden die positiven Leistungen unserer Mitarbeiter in den Medien vorgestellt. Dabei handelte es sich um Mitarbeiter, die durch ihr vorbildliches Verhalten Unfälle und Zwischenfälle verhindert oder durch ihr Handeln Kollegen oder anderen Mitbürgern angemessene Hilfe geleistet haben.

Erinnern wir uns außerdem daran, dass bei ČD Cargo grundlegende Sicherheitsziele festgelegt sind – relative Werte (d. h. die Anzahl der zurückgelegten Zugkilometer pro aufgetretenem Störfall) im Verhältnis zur Gesamtzahl der Störfälle, zur Anzahl der unerlaubten Zugfahrten bei rotem Signal, die Anzahl der Zusammenstöße von Schienenfahrzeugen (Zusammenstoß eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug und Zusammenstoß eines Zuges mit einem Hindernis im Fahrprofil), die Anzahl

der Zugentgleisungen sowie die Anzahl der Störfälle beim Transport gefährlicher Güter (RID) im Zug. In allen Fällen handelt es sich um Störfälle, für die Mitarbeiter von ČD Cargo bzw. ČD Cargo als Ganzes verantwortlich sind. Zur Beurteilung der Erfüllung der grundlegenden Sicherheitsziele wurden die quantifizierten Werte aus dem Jahr 2024 verglichen. Die Gesamtzahl der Vorfälle, für die ČD Cargo verantwortlich ist, betrug umgerechnet auf die zurückgelegten Zugkilometer 0,199; mit anderen Worten: Pro Vorfall legten die Züge von ČD Cargo etwa 199.000 Zugkilometer zurück. Im Jahr 2024 lag dieser Wert bei 0,178, sodass festgestellt werden kann, dass das Ziel erreicht wurde. Die Anzahl der unerlaubten Fahrten bei einem Fahrverbotssignal (nur Zug) lag bei 1,234. Im Vergleich zum Wert des Jahres 2024, der aus Sicherheitsgründen um 10 % erhöht wurde (1,276), müssen wir dieses Ziel als nicht erreicht bewerten und es für das Jahr 2026 neu definieren. Die übrigen grundlegenden Sicherheitsziele wurden erreicht, da wir im Jahr 2025 bei Zusammenstößen von Schienenfahrzeugen während der Zugfahrt lediglich eine Mitschuld von 30 % an einem Unfall verzeichnen, während im Jahr 2024 ein „vollständig“ durch das Verschulden eines Mitarbeiters von ČD Cargo verursachter Unfall registriert wurde. Bei Entgleisungen von Schienenfahrzeugen oder Unfällen während des RID-Transports verzeichnen wir keinen einzigen Unfall.

Was die nationalen Sicherheitsziele betrifft, so wurden für die Tschechische Republik für das Jahr 2025 beispielsweise folgende Ziele festgelegt:

- Senkung der Unfallrate bei Rangierfahrten,
- Fortsetzung der ETCS-Einführung in den Triebfahrzeugen der ČDC,
- Lieferung neuer Triebfahrzeuge,
- Überprüfung des Ausbildungsprozesses für Lokführer sowie Aufrechterhaltung und Erweiterung ihrer fachlichen Befähigung,
- Verbesserung der Qualität der Präsenzs Schulungen durch methodische Überwachung beim Anbieter „Dopravní vzdělávací institut“ (Verkehrsausbildungsinstitut)
- Erhöhung der Häufigkeit von orientierenden Atemalkoholtests,
- Einführung des praktischen Teils der kommissionellen Wissensüberprüfung im Rahmen eines Simulators für Lokführer.

Die meisten nationalen Sicherheitsziele wurden erreicht oder zumindest teilweise erfüllt, wobei ihre vollständige Umsetzung bis zum Jahr 2026 andauern wird. Dies betrifft beispielsweise den Bereich ETCS oder die Verbesserung der Qualität der Mitarbeiterschulungen, unter anderem dank der Einrichtung eines Schulungszentrums im Rahmen von ČD Cargo.

Es gibt jedoch ein wesentliches Sicherheitsziel, das definitiv nicht erreicht wurde. Und zwar die Senkung der Unfallrate beim Rangieren. Auf der Grundlage früherer Erfahrungen und der aktuellen



Entwicklung der Verkehrslage wurde ein ehrgeiziges Ziel von maximal 65 Zwischenfällen beim Rangieren festgelegt. Leider konnte dieses Ziel nicht erreicht werden, und die tatsächliche Zahl liegt deutlich über dem festgelegten Wert. Im Jahr 2025 verzeichnen wir im Rahmen des Rangierbetriebs insgesamt 79 außerordentliche Ereignisse, für die Mitarbeiter von ČD Cargo im Betrieb in der Tschechischen Republik verantwortlich sind. Bei weiteren 5 außerordentlichen Ereignissen liegt die Verantwortung bei einer der Abteilungen von ČD Cargo, ohne dass ein bestimmter Mitarbeiter schuldhaft handelt. Dies ist eine wirklich ungünstige Entwicklung, und im Gesamtvergleich mit den anderen Jahren war das Jahr 2025 das schlechteste hinsichtlich der Verantwortung der Mitarbeiter von ČD Cargo für den Störfall. Der Anteil des Störfalles, für die Mitarbeiter von ČD Cargo verantwortlich sind, an der Gesamtzahl der Störfälle in der Tschechischen Republik erreichte fast 57 %. Das ist in der Tat alarmierend. Wir verzeichnen einen extremen Anstieg von dem Störfall, deren Hauptursache in einer unzureichenden Sicherung der Schienenfahrzeuge gegen Wegrollen lag, was anschließend zum Wegrollen der Schienenfahrzeuge mit weiteren Folgen (Zusammenstoß, Entgleisung usw.) führte.

In vielen Fällen wurden die Anweisungen und technischen Vorschriften im Rahmen des Rangiervorgangs nicht beachtet: So wurde das Rangierfahrzeug nicht rechtzeitig vor dem Ende der Rangierstrecke angehalten, die Sicherungsvorrichtungen gegen Wegrollen wurden nicht entfernt oder das entsprechende Signal, das die Fahrt des Rangierfahrzeugs untersagte, wurde nicht beachtet. Die Aufzählung konkreter Betriebsstörungen könnte noch lange fortgesetzt werden. Es ist daher dringend erforderlich, weitere umfassende Maßnahmen zur Beseitigung dieser Betriebsstörungen zu ergreifen – dies wird die Aufgabe für das Jahr 2026 sein.

Die grundlegenden Sicherheitsziele für das Jahr 2026 entsprechen den für die Vorjahre festgelegten Zielen. Von besonderer Bedeutung wird vor allem die Entwicklung der Gesamtzahl der Betriebsstörungen unter Berücksichtigung aller Leistungsparameter sein. Detailliert wird die Anzahl der unerlaubten Fahrten bei einem Fahrverbotssignal (nur Zug) verfolgt, bei denen der geforderte Wert bereits wiederholt nicht erreicht wurde, sowie die Entwicklung im Bereich der Zusammenstöße von Schienenfahrzeugen (Zusammenstoß eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug und Zusammenstoß eines Zuges mit einem Hindernis im Fahrprofil). Diese Ziele sind klar definiert und in den internen Normen von ČD Cargo verankert. Ein wesentlicher Aspekt für alle Mitarbeiter von ČD Cargo ist die Festlegung gemeinsamer Sicherheitsziele, d. h. Ziele, die sowohl für den Betrieb in den ausländischen Niederlassungen (Österreich, Deutschland) als auch für den Betrieb in der Tschechischen Republik gelten. Es ist erforderlich, die Funktionsfähigkeit der Prozesse des Sicherheitsmanagementsystems angemessen zu bewerten, die aktive Einbindung der Mitarbeiter in diesen Prozess zu überprüfen (Feedback, Anregungen, Informationsaustausch usw.) und das Bewusstsein

für die Sicherheitskultur zu stärken. Zur Umsetzung dieses Ziels wird ein übersichtlicher Fragenkatalog erstellt, der im Rahmen einer Umfrage allen Mitarbeitern im operativen Bereich vorgelegt wird. Auf der Grundlage der Umfrageergebnisse und gegebenenfalls auch der Gesamtzahl der teilnehmenden Mitarbeiter werden die nächsten Schritte der Strategie zur Entwicklung der Sicherheitskultur bei ČD Cargo festgelegt. Damit verbunden ist ein weiteres Ziel, das darin besteht, ein kurzes und verständliches Dokument über die Sicherheitskultur bei ČD Cargo zu erstellen und dieses allen Mitarbeitern von ČD Cargo in geeigneter Weise zu präsentieren.

Von großer Bedeutung ist die Festlegung nationaler Sicherheitsziele für den Betrieb in der Tschechischen Republik. Hier spiegelt sich vor allem die Nichterreichung des Sicherheitsziels für das Jahr 2025 hinsichtlich der Anzahl der Unfälle beim Rangieren wider. Das Ziel besteht daher darin, die Unfallrate beim Rangieren unter Berücksichtigung der Leistungsparameter des Betriebs zu senken. Zu diesem Zweck wird eine Reihe konkreter Maßnahmen festgelegt, deren Umsetzung im Jahr 2026 erfolgen soll. Interessant ist sicherlich auch ein weiteres Sicherheitsziel, das auf die Kontrolle der Einhaltung der Fristen für die Bearbeitung von Anregungen der Betriebsmitarbeiter von ČD Cargo ausgerichtet ist – die fortlaufende Überwachung der Situation und die Identifizierung ungelöster Anregungen innerhalb der festgelegten Frist (im Zusammenhang mit der Strategie zur Entwicklung der Sicherheitskultur bei ČD Cargo). Viele werden sicherlich auch an einem weiteren Ziel interessiert sein, dessen Aufgabe darin besteht, das System zur Einweisung der Lokführer in die Dokumente zu analysieren und Maßnahmen zur Verringerung des Verwaltungsaufwands vorzuschlagen. Und nicht zuletzt wird ein Fragebogen zum Thema Vertrauen und Offenheit erstellt, in dem sich die Mitarbeiter von ČD Cargo zu allen Themen im Zusammenhang mit der Sicherheitskultur äußern können – das Ziel ist ein Fragebogen im Jahr 2026.

Sicherheitsziele nehmen im Sicherheitsmanagementsystem einen unverzichtbaren Platz ein, und ihre Umsetzung liegt in der Verantwortung jedes Einzelnen von uns. Entscheidend sind vor allem gewissenhaftes Handeln und ein verantwortungsbewusster Umgang mit den beruflichen Pflichten, wobei die Sicherheit stets oberste Priorität haben muss. Auch im Jahr 2026 wird die Erreichung der Sicherheitsziele weiterhin kontinuierlich überwacht und bewertet, damit alle Prozesse des Sicherheitsmanagementsystems konsequent in die Praxis umgesetzt werden, einschließlich der betrieblichen, organisatorischen und technischen Sicherheitsmaßnahmen auf allen Ebenen des Unternehmens. Abschließend möchten wir uns bei allen bedanken, denen ein sicherer Bahnbetrieb am Herzen liegt und die durch ihre Einstellung zur erfolgreichen Erreichung der Sicherheitsziele unserer Organisation beitragen.

LUKÁŠ SCHEJBAL
JAN HNILICA

ILLUSTRATIONSFOTO: ERMITTLUNGSAKTEN



Investitionen von ČD Cargo in die Photovoltaik



Spolufinancováno Evropskou unií

Systém pro obchodování s emisemi
Modernizační fond

Ministerstvo životního prostředí



STÁTNÍ FOND
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
ČESKÉ REPUBLIKY

Die Tschechische Republik steht ebenso wie ganz Europa vor den Herausforderungen des Klimawandels und der Erreichung der CO₂-Neutralität bis zum Jahr 2050. Eines der wichtigsten Instrumente zur Unterstützung dieses Ziels ist der Modernisierungsfonds, der von der Europäischen Kommission für den Zeitraum 2021–2030 eingerichtet wurde.

Der Fonds stellt den Mitgliedstaaten der Europäischen Union erhebliche Finanzmittel zur Verfügung, die für die Entwicklung kohlenstoffarmer Technologien, die Modernisierung der Energiesysteme und die Steigerung der Energieeffizienz bestimmt sind. Die Hauptfinanzierungsquelle sind die Einnahmen aus Emissionszertifikaten im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems (EU-ETS), wobei der Fonds ab 2024 zusätzlich um weitere 2,5 % der im Zeitraum 2024–2030 versteigerten Zertifikate aufgestockt wird.

Der Modernisierungsfonds konzentriert sich auf mehrere Schlüsselbereiche, in deren Rahmen regelmäßig einzelne Programme und Ausschreibungen veröffentlicht werden. Zu den wichtigsten Förderbereichen gehören insbesondere:

Der Modernisierungsfonds konzentriert sich auf mehrere Schlüsselbereiche, in denen regelmäßig einzelne Programme und Ausschreibungen veröffentlicht werden. Zu den wichtigsten Förderbereichen gehören:

- Erneuerbare Energiequellen (einschließlich Wasserstoff)
- Effiziente Heizung und Kühlung
- Steigerung der Energieeffizienz
- Modernisierung der Energiesysteme
- Unterstützung einkommensschwacher Haushalte und kohleabhängiger Regionen

Der Fonds ist Teil der umfassenderen Initiative „Europäischer Green Deal“, die den Übergang zu einer nachhaltigen und klimaneutralen Wirtschaft unterstützt. In Tschechien werden die Mittel des Fonds vom Staatlichen Umweltfonds der Tschechischen Republik verwaltet, dessen Träger das tschechische Umweltministerium ist. Der Modernisierungsfonds ist somit eines der wichtigsten Instrumente zur Förderung der Energiewende in Tschechien.

ČD Cargo hat erfolgreich Fördermittel in zwei Ausschreibungen des Modernisierungsfonds im Rahmen des Programms „**Neue Erneuerbare Energiequellen**“ (RES+) beantragt. Eine dieser Ausschreibungen, ModF – RES+ Nr. 1/2022, konzentriert sich auf die Förderung von Projekten zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen und zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien.

Im Rahmen dieser Ausschreibung realisiert ČD Cargo das Projekt „**ČD Cargo – FVE Břeclav, České Budějovice**“. Ziel des Projekts ist die Installation von Photovoltaikanlagen mit einer Gesamtleistung von 203,57 kWp. Die Anlagen befinden sich auf den Dächern von Gebäuden – auf einem Dach des OKV-Komplexes in Břeclav und auf vier Dächern des SOKV-

Komplexes in České Budějovice. Das Projekt umfasst somit zwei Standorte mit jeweils eigenem Anschlusspunkt an das Verteilnetz.

Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf 10 Millionen CZK, wovon 1,6 Millionen CZK aus dem Modernisierungsfonds stammen. Die Projektlaufzeit war von September 2025 bis März 2026.

Dieses Projekt ist Teil des umfassenderen Pilotprogramms des Unternehmens zur Entwicklung von Photovoltaikanlagen in Reparaturwerkstätten im ganzen Land. Erste Erfahrungen liefert bereits die erwähnte Photovoltaikanlage in der SOKV České Budějovice, die zum Jahreswechsel in Betrieb genommen wurde. Die endgültige Genehmigung für die Anlage in der OKV Břeclav liegt bereits vor, und die Anlage befindet sich derzeit im Probetrieb.

Ein weiteres genehmigtes Projekt ist die Photovoltaikanlage „**ČD Cargo – SOKV České Budějovice – neue Halle**“, die ČD Cargo im Rahmen der Fördermaßnahme ModF RES+ 1/2025 eingereicht hat. Diese Fördermaß-

nahme konzentriert sich auf die Unterstützung von Projekten zur Emissionsreduzierung und zum verstärkten Einsatz erneuerbarer Energien.

Im Rahmen des Projekts plant ČD Cargo die Installation von Photovoltaikmodulen mit einer Gesamtleistung von 69,6 kWp auf dem Dach der neuen SOKV-Halle in České Budějovice. Das Projekt umfasst die Optimierung des Energiemanagements durch die Umsetzung von Energiesparmaßnahmen. Hauptziele des Projekts sind die Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am Gesamtenergieverbrauch, die Reduzierung von Treibhausgasemissionen, die Verbesserung der Energieeffizienz und die Modernisierung der Energiesysteme. Die Gesamtprojektkosten belaufen sich auf 3,3 Mio. CZK, wovon 2,8 Mio. CZK förderfähig sind. Die Förderung aus dem Modernisierungsfonds beträgt 552.000 CZK. Projektbeginn ist für den 30. März 2026 geplant, die Fertigstellung für den 1. Oktober 2026.

ČD Cargo plant außerdem ein weiteres, finan-

ziell gefördertes Projekt. Im Rahmen anderer Projekte soll auf dem Dach des SOKV-Gebäudes in Ostrava eine Photovoltaikanlage installiert werden.

Diese Anlage hat eine geplante installierte Leistung von 195 kWp. Die Baugenehmigung liegt bereits vor, die Projektdokumentation wird derzeit erstellt.

Alle genannten Photovoltaikanlagen verfolgen das Ziel, die direkt am Produktionsstandort erzeugte Energie so effizient wie möglich zu nutzen. Eine Einspeisung in das Verteilungsnetz ist derzeit nicht zulässig; der gesamte erzeugte Strom wird daher innerhalb der jeweiligen Standorte verbraucht.

Fazit:

Die umgesetzten und geplanten Projekte bestätigen den aktiven Ansatz von ČD Cargo zur Modernisierung der Energiewirtschaft und zur Nutzung erneuerbarer Energien. Diese Maßnahmen tragen nicht nur zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen bei, sondern auch zur langfristigen Nachhaltigkeit und einem effizienteren Betrieb des Unternehmens.

PETRA KREISCHE
MARTIN ZEIS



Photovoltaikmodule bei SOKV České Budějovice FOTO: STANISLAV BILEC

Verkehrsbezogene Sehenswürdigkeiten der Stadt Gmunden

Die Kreisstadt Gmunden liegt im Bundesland Oberösterreich, etwa 50 km südwestlich von Linz. Hier leben rund 13.000 Einwohner. Die Stadt ist bekannt für ihre Lage am Nordufer des Traunsees sowie für ihre Keramik mit weiß-grünem Flammendekor.

Der Traunsee, an dessen Ufern sich die Stadt erstreckt, ist mit einer Tiefe von 191 m der tiefste See Österreichs und besticht durch sein kristallklares, türkisfarbenes Wasser. Am 8. Mai 1945 stürzte ein Flugzeug vom Typ P-47 Thunderbolt in den See. Es gilt als das letzte während des Krieges in Europa verlorene Flugzeug der US-Luftwaffe. Es wurde erst im Jahr 2005 in einer Tiefe von 70 m gefunden. Das Landschaftsbild über dem See wird vom felsigen, 1.691 m hohen Gipfel des Traunsteins geprägt. Zu den bedeutendsten Sehenswürdigkeiten der Stadt zählen das Rathaus, das Insel-schloss Orth sowie die St.-Nikolaus-Kirche. Die ersten Erwähnungen des Schlosses Orth reichen bis ins 11. Jahrhundert zurück. Das Schloss ist nicht in einem einheitlichen Stil erbaut, sondern

befördert wurde, das als Zentrum für die Lagerung und den weiteren Vertrieb des Salzes diente. Die Schifffahrt war angesichts des bergigen Verlaufs des Flusses beschwerlich und gefährlich. Problematisch war auch die Rückfahrt der leeren Boote zum Verladeort. Im 17. Jahrhundert wurde diese Situation durch den Bau einer mehrere Kilometer langen Holzrohrleitung gelöst, über die die Salzlake aus den einzelnen Bergwerken zur Weiterverarbeitung in die am südlichen Ufer des Traunsees gelegene Kleinstadt Ebensee transportiert wurde. Diese Methode wird – nur unter Verwendung von Kunststoffrohren – bis heute für den Transport der Salzlake nach Ebensee genutzt.

Von Gmunden aus wurde das Salz erneut auf der Traun bis zur Donau transportiert, wo es auf größere Schiffe umgeladen wurde. Erst der Bau der Pferdebahn brachte eine Veränderung mit sich. Im Jahr 1832 wurde die Strecke zwischen České Budějovice und Linz in Betrieb genommen, 1836 wurde die Pferdebahn der Ersten Eisenbahngesellschaft bis nach Gmunden verlängert. In der Stadt erinnern zahlreiche Denkmäler daran, von denen das bekannteste wohl das Gebäude des ursprüng-



Straßenbahn, die am Ufer des Traunsees entlangfährt.

Steiermark über Gmunden nach Scharding im Jahr 1877 wurde aus der ehemals wichtigen Verbindung eine reine Lokalbahn.

Im Jahr 1912 wurde die elektrifizierte Traunseebahn (750 V Gleichstrom) mit einer Spurweite von 1.000 mm eröffnet, die von der Firma Stern & Haferl betrieben wurde und durch ein Gleisverschlingung den Abschnitt Engelhof – Gmunden nutzte. Auf dem Endabschnitt der ursprünglichen Strecke von Lambach nach Gmunden stellte die ÖBB den Betrieb 1998 ein; für den Güterverkehr wird nur noch die Strecke Lambach – Laakirchen genutzt. Im Zusammenhang mit dem Verkehr in Gmunden ist noch die elektrische Straßenbahn zu erwähnen, die seit 1894 den Bahnhof der Salzkammergutbahn mit dem Zentrum von Gmunden verbindet. Im Jahr 2018 erfolgte die Integration des Straßenbahnbetriebs und der Traunseebahn.

Passagierschiffe verkehren bereits seit 1839 auf dem Traunsee, als die Engländer John Andrews und Joseph John Ruston mit dem Raddampfer „Sophie“ den Betrieb der ersten kommerziellen Schifffahrtslinie auf einem Binnensee in Österreich aufnahmen. Im Jahr 1858 wurde der zweite Dampfer „Elisabeth“ vom Stapel gelassen, das Schwesterschiff des bis heute in Betrieb befindlichen Dampfers „Gisela“ aus dem Jahr 1872. Die Dampfschiffahrt erreichte ihren Höhepunkt in den Jahren 1850–1890, als sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr florierten. Mit der Eröffnung der Salzburger Eisenbahn (siehe weiter unten) nahm die Bedeutung des Schiffsverkehrs deutlich ab. Im Jahr 1911 trat Rudolf Ippisch auf die Szene, der zusammen mit anderen Interessierten die Traunsee Motorboat Company gründete, die Elektroboote einsetzte. Später wechselten die Betreiber des Schiffsverkehrs, und heute ist die Reederei Traunsee nicht nur eine der größten privaten Reedereien Österreichs, sondern auch eine der ältesten der Welt. Ihre Flotte besteht

aus dem Dampfer „Gisela“, dem im Yachtstil gebauten Motorschiff „Poseidon“ und vier kleineren Motorschiffen. Für Fahrten stehen sowohl Linienverbindungen als auch Fahrten auf Bestellung zur Verfügung.

Die letzte verkehrstechnische Sehenswürdigkeit von Gmunden ist die Seilbahn auf den 986 m hohen Grünberg. Die erste Seilbahn mit 18 Kabinen (Wallmannsberger-System) und einer Länge von 1.962 m wurde im September 1957 eröffnet. Sie überwand einen Höhenunterschied von 539,3 m. Im Jahr 1973 wurde die Anzahl der Kabinen auf 24 erhöht, um die Beförderungskapazität zu steigern. In den Jahren 2000–2001 wurde die Seilbahn saniert, im Jahr 2010 wurde ihr Betrieb eingestellt.



Station der Pferdebahn in Engelhof

in seiner Architektur vermischen sich mehrere Stilrichtungen, insbesondere Renaissance und Barock. Das Hauptgebäude, das sich auf dem Festland befindet, ist im Renaissancestil gehalten, während der kleinere Teil auf der Insel, bekannt als Seeschloss, Elemente der Barockarchitektur aufweist. Historisch gesehen war die Stadt in den Jahren 1301–1850 Verwaltungszentrum des gesamten Salzkammerguts, von wo aus der Salzabbau geleitet, und Zölle erhoben wurden. Und gerade mit dem Abbau und der Verarbeitung von Salz sind auch einige verkehrstechnische Besonderheiten von Gmunden verbunden.

Das Salz aus den Bergwerken in Hallstatt, Bad Ischl und Bad Aussee wurde zunächst über Bergpfade zum Fluss Traun transportiert, von wo aus es auf Flachbooten (Zillen) oder Flößen zum Traunsee und von dort auf Frachtseglern nach Gmunden

lichen Bahnhof in Gmunden-Engelhof ist. Vom Rathausplatz, wo das Salz von den Schiffen auf die Wagen der Pferdebahn umgeladen wurde, wurden die einzelnen Wagen stets von zwei Pferdegesspannen durch die Stadt und über einen steilen Abschnitt (Steigung bis zu 34,5 %) nach Engelhof gezogen, wo – in der heutigen Terminologie ausgedrückt – bis zum Jahr 1855 Ganzzüge zusammengestellt wurden. Die Bahn mit einer Spurweite von 1.106 mm wurde in den Jahren 1855–1856 auf Dampfantrieb umgerüstet; später wurde auch der abschließende steile Abschnitt aufgegeben, als der Seebahnhof (1870) entstand, an dem ein direkter Umstieg auf die auf dem See verkehrenden Dampfschiffe möglich war. Im Jahr 1903 wurde die Bahn auf die übliche Spurweite von 1.435 mm umgebaut. Nach der Fertigstellung der Salzkammergutbahn von Stainach-Irdning in der



Kabine der Seilbahn auf den Grünberg

FOTO: REISEERINNERUNG

Die neue Seilbahn wurde am 14. Juni 2014 eröffnet und nutzt größtenteils die Trasse der abgebauten Kabinenbahn. Es handelt sich um eine Zweiseilbahn mit zwei Kabinen und einer Kapazität von 60 Personen. Sie ist 2.025 m lang. Die Fahrt zum Gipfel dauert 8 Minuten. Dort erwarten Sie dann zahlreiche Attraktionen – eine Sommerbobbahn oder der Baumwipfelpfad (Länge 1.400 m, Höhe 39 m über dem Boden).

TEXT UND UNBESCHRIFTETES

FOTO: MICHAL ROH



Auf dem Rathausplatz in Gmunden wurde Salz von Schiffen auf Wagen der Pferdebahn umgeladen.



Das Insel-schloss Orth