



POLREGIO ist das größte Passagierunternehmen in Polen und fährt täglich über 1700 Züge. Bis zu 200 neue Züge sollen ab 2026 dank unterzeichneter Rahmenverträge mit vier Lieferanten den veralteten, teils über 50-jährigen Flottenpark ersetzen.

Polen

Rekordergebnisse im Personenverkehr

Die Erneuerung des polnischen Bahnnetzes beginnt zu greifen. Die Passagierzahlen liegen 2022 deutlich über 2019. Das Nationale Eisenbahnprogramm von 2015 steht mehrheitlich dieses Jahr vor dem Abschluss. Das nächste Programm bis 2030 ist in der Konsultationsphase.

Die Rekordergebnisse des polnischen Personenverkehrs im Jahr 2022 sind eine Rückkehr zu dem Trend, der vor dem Ausbruch der Pandemie zu beobachten war. Im Jahr 2022 musste sich die Bahn einer weiteren Herausforderung stellen – den Folgen des Kriegsausbruchs in der Ukraine. In den ersten drei Wochen des Konflikts kamen etwa zwei Millionen Flüchtlinge aus diesem Land in Polen an – eine erhebliche logistische Herausforderung. In dieser Hinsicht hat die Schiene als Transportmittel eine wichtige Rolle bei der Evakuierung der Bevölkerung in verschiedene Regionen Polens und ins Ausland gespielt.

342 Millionen Passagiere

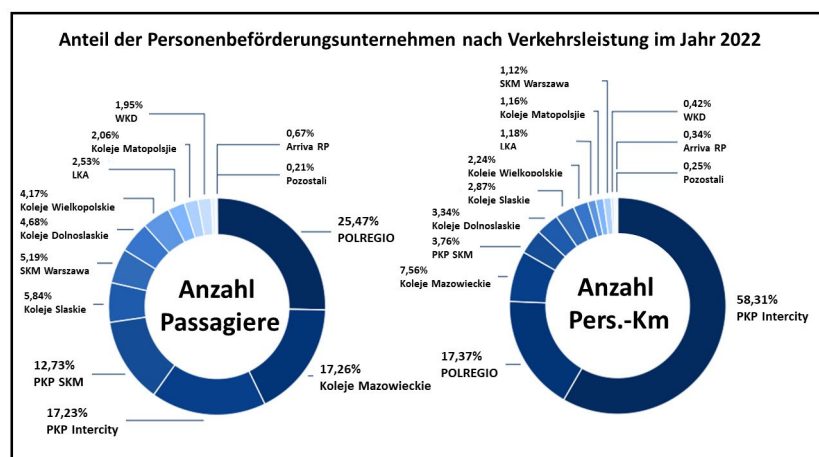
Im gesamten Jahr 2022 nutzten über 342 Millionen Menschen die Dienste aller EVU. Dieser Wert ist sogar im Vergleich zum Rekordjahr 2019 um 6,3 Millionen höher und das ist das beste Ergebnis seit dem Jahr 2000.

Dieses gute Ergebnis wurde nicht nur dadurch beeinflusst, dass die Bahn-

dienste zusätzlich von ukrainischen Bürgern genutzt wurden. Angesichts der kriegsbedingt gestiegenen Treibstoffpreise erwies sich die Bahn als optimale Form des Pendelns zur Arbeit, zur Schule, zur Universität und in die Ferien. Die größte Anzahl von Passagieren wurde von POLREGIO befördert – 87,2 Millionen Passagiere

(Marktanteil 25,47 Prozent). Die größten Transportleistungen wurden von PKP Intercity (58,31 Prozent) durchgeführt.

Im Jahr 2022 betrug die durchschnittliche zurückgelegte Strecke eines Passagiers 69,4 Kilometer, was einem Anstieg von 4,6 Kilometer (+ 7,1 Prozent) gegenüber 2021 entspricht. Der Wert der durchschnittlichen Strecke 2022 ist der höchste der letzten zehn Jahre. Der Trend setzt sich fort: Gemäß Angaben vom Eisenbahnverkehrsamt (UTK) sind es in den ersten vier Monaten 2023



Die vier führenden EVU beförderten knapp drei Viertel der Passagiere, die Unternehmen PKP Intercity und POLREGIO erbrachten drei Viertel der Personen-Kilometer-Leistungen.

FOTO: MAREK GRAFF; GRAFIK: UTK – URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO/PICTS

bereits 20 Millionen mehr Passagiere als im Vergleich zum Vorjahr.

Güterverkehr im Zeichen der Ukraine

Infolge der russischen Blockade der Schwarzmeerhäfen wurde ein großer Teil des lokalen Getreides auf der Schiene durch Polen exportiert. Vor dem Hintergrund der Energiekrise ist der Kohletransport zu einer vorrangigen Aufgabe für die Eisenbahn geworden. Zusätzlich wurde der Transport humanitärer und militärischer Güter erbracht.

Das Jahr 2022 im Güterverkehr auf der Schiene endete mit einem Ergebnis von 248,6 Millionen Tonnen. Dies ist ein Anstieg von 5 Millionen Tonnen im Vergleich zu 2021. Nach 2018, in dem 250,3 Millionen Tonnen transportiert wurden, ist dies das zweitbeste Ergebnis seit 2011. Dies zeugt von der Stabilität des Marktes, der in den letzten Jahren von den Veränderungen auf den internationalen Märkten geprägt war. Die Ereignisse des vergangenen Jahres haben die Struktur des Güterverkehrs verändert. Die Spediteure sahen sich mit der Notwendigkeit konfrontiert, die Struktur des bestehenden Verkehrs zu ändern. Änderungen in der Lieferrichtung und die Suche nach neuen Vertriebskanälen für Fracht im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine sind insbesondere für den intermodalen Markt zu einer Herausforderung geworden. Von den 24 im Güterverkehr tätigen Unternehmen mit über 2 Prozent Marktanteil verzeichnet PKP Cargo den größten Anteil, sowohl in Bezug auf das transportierte Gewicht (35,55 Prozent) als auch auf die Transportleistung (39,35 Prozent). Die Unternehmen DB Cargo Polska (16,0/5,3)

und Lotos Kolej (5,2/9,0) belegen die nächsten Ränge.

KV-Verkehr leidet

Eine große Herausforderung für die Schiene als nachhaltiges Verkehrsmittel sind die hohen Energiepreise, die zu höheren Preisen für Dienstleistungen führten und damit potenzielle Spediteure von der Nutzung von Schienendiensten abhalten können. So reagierte der intermodale Verkehr 2022 mit einem Minus von 1,5 Prozent besonders empfindlich auf die Verlagerung von Gütern auf die Straße.

Ohne angemessene Unterstützung kann es schwierig werden, den positiven Trend von jährlichen 8 bis 10 Prozent Steigerungen wie vor 2022 aufrechtzuerhalten. Auch muss eine Alternative zum Transsibirischen Korridor gefunden werden.

Erneuerung der Infrastruktur

Bis 2040 plant Polen, die Erneuerung des gesamten Schienennetzes und die Infrastruktur weitgehend abzuschließen. Ziel ist es, auf Regionallinien Geschwindigkeiten bis 120 Kilometer pro Stunde zu ermöglichen. Im Interregio-Verkehr gilt eine Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h, auf den IC-Trassen sind es 220 km/h (später ausbaubar auf 300 km/h). Die Geschwindigkeit der Güterzüge soll auf durchschnittlich 50 bis 60 km/h von heute 15 km/h steigen. Die Transformation wurde mit dem Nationalen Eisenbahnprogramm KPK (Krajowego Programu Kolejowego) von 2015 mit einem Beschluss des Ministerrates angestoßen und umfasste über 240 Projekte im Wert von fast 77 Milliarden PLN (17,3 Milliarden Euro) mit rund 9000 Kilometer Länge.

Dieses Nationale Eisenbahnprogramm ist bis 2023 gültig, das heißt bis zum Ende der Möglichkeit der Kofinanzierung von Projekten im Rahmen der Europäischen Union für 2014 bis 2020. Das Dokument definiert die Höhe und Quellen der Finanzierung (einschließlich EU- und nationaler Mittel) und ist die Grundlage für die Sicherstellung der Investitionsfinanzierung gemäß dem Gesetz über die öffentlichen Finanzen.

Die öffentlichen Konsultationen zum Nationalen Eisenbahnprogramm 2030 (mit Ausblick bis 2032) haben bereits begonnen. Das Programm stellt eine direkte Fortsetzung des KPK 2023 dar. Das Budget des KPK-Entwurfs 2030 beträgt 80 Milliarden PLN (18 Milliarden Euro).

Zu den wichtigsten Investitionen zählt unter anderem der Bau einer neuen Eisenbahnlinie, um die Reisezeit zwischen Krakau, Zakopane und Nowy Sącz zu verkürzen. Die städteübergreifenden Strecken in Warschau sollen modernisiert werden, was zu einer Kapazitätserhöhung am Warschauer Eisenbahnknotenpunkt führen wird. Gemäß Andrzej Bittel, stellvertretender Minister für Infrastruktur, fokussiert sich das neue Programm auf Investitionen im Zusammenhang mit dem TEN-T-Kernnetz und auf die Qualität der internationalen Verbindungen.

Der Wandel im polnischen Bahnwesen in den letzten Jahrzehnten ist beträchtlich. So ist es nicht zuletzt für den Bahnpassagier durch modernisierte Bahnhöfe und Verdichtungen des Angebots attraktiver geworden. Wo es noch hakt, sind die Umbauten auf ETCS, sowohl im Netz wie bei den Bordgeräten.

Peider Trippi