



Alle sieben České Dráhy Pendolinos durchliefen 2017/2018 ein Halbzeit-Modifikationsprogramm und erhielten dabei unter anderem ein wettbewerbsfähiges Interieur mit LED-Beleuchtung, 27 großen LCD-Infobildschirmen, WIFI-Empfänger, Kinder-Kinoabteil, speziellen Gepäckablagen und hellen Seitenpaneelen in zwei verschiedenen Holzfurnierdesigns.

Tschechien

SPV-Wettbewerb verschärft sich

Erstmals in der Geschichte der tschechischen Bahnen wurden PSO-Ausschreibungen (Public Service Obligation) in größerem Rahmen nach neuem EU-Wettbewerbsgesetz durchgeführt. Die Liberalisierung des tschechischen Bahnverkehrs machte mit diesen bezuschussten, neuen Linienkonzessionen für 2019 am 30. November 2018 einen wesentlichen Schritt zu mehr Wettbewerb.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 bricht ein neues Zeitalter im Personenverkehr an: Sieben Linienkonzessionen wurden für je drei bis zehn Jahre im Wettbewerb vergeben. Mit vier Linien im Raum Prag erhielt ARRIVA vlaky den größten Zuschlag, RegioJet konnte die Fernverbindung Brunn–Bohumin für sich entscheiden. Zwei Fernlinien von Prag nach Žilina, Slowakei, und nach Veselí nad Moravou, Südost-Tschechien, wurden von České Dráhy gewonnen. Letztere Linien machen 14 Prozent des subventionierten Fernverkehrs aus und werden 4,4 Millionen Zugkilometer generieren. Weitere regionale Ausschreibungen in Zlín und Pardubitz folgten und Arriva vlaky, Leo Express und České Dráhy konnten sich dafür qualifizieren.

RegioJet mit Service zum Erfolg

Laut dem Eigner, Roman Jančura, hat RegioJet im vergangenen Jahr knapp sechs Millionen Personen im Fernverkehr befördert. Das ist eine Zunahme

von 25,5 Prozent zum Vorjahr. Dabei wurde eine Gewinnmarge von 6 Prozent erwirtschaftet. Das Potenzial des RegioJet-Verkehrsnetzes soll in den nächsten Jahren 15 bis 20 Millionen Reisende pro Jahr betragen. Die Geschichte der Gesellschaft STUDENT AGENCY beginnt 1993, als der Radim Jančura, Student an der Technischen Universität in Brunn, eine Reiseagentur gründete. Seit 2004 ist das Unternehmen auch als Transportgesellschaft unterwegs. RegioJet entstand 2009 als Tochtergesellschaft der STUDENT AGENCY und betreibt seit 2011 den regelmäßigen Schienenpersonenverkehr. In der Folge wurde das Streckennetz kontinuierlich ausgebaut:

- Im Januar 2011 gewann RegioJet seine erste Ausschreibung mit der Regionalstrecke Bratislava–Dunajská Streda–Komárno in der Slowakei. Die Passagierzahl konnte seit der Übernahme von der slowakischen ZSSK im März 2012 auf heute 2,7 Millionen verdreifacht werden.
- Seit September 2011 betreibt das

EVU Züge zwischen Prag und Havířov über Ostrava. 2015 wurde diese Linie um 350 Kilometer in die Slowakei nach Martin und Košice erweitert.

- Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 fährt RegioJet auf der 396 Kilometer langen Strecke die Linie Prag–Brunn–Bratislava mit Preisen ab 14 Euro. Auch České Dráhy bewarb sich um die Streckenvergabe, unterlag jedoch dem Open-Access-Anbieter. Inzwischen laufen täglich neun Zugpaare auf der Verbindung.
- Seit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 bietet RegioJet gemeinsam mit dem österreichischen EVU GKB vier tägliche Relationen auf der Strecke Prag–Brunn–Wien an.
- Im Juli 2018 vergab die Region Ústí nad Labem in einer Ausschreibung sechs Regionallinien an RegioJet. Der Kontrakt hat ab 2019 eine zehnjährige Laufzeit. RJ beschafft hierzu sieben PESA-ELF-2-Triebzüge. Der Gesamtauftragswert beträgt mehr als eine halbe Milliarde Kronen (über 20 Millionen Euro). PESA wird die neuen Züge in der zweiten Hälfte des Jahres 2021 abliefern. In der Zwischenzeit betreibt RegioJet die Linie mit gemieteten zweiteiligen Dieseltriebzügen.
- Seit April 2019 wird Prag nach dem

südlichen Tábor und České Budějovice einmal täglich eigenwirtschaftlich verbunden.

- RegioJet konnte den ausgeschriebenen Achtjahres-Vertrag ab Dezember 2019 für die Linie Brunn–Pferov–Ostrava–Bohumin (an der polnischen Grenze) für sich entscheiden. Dies umfasst 17 Tagesverbindungen mit jährlich 2 Millionen Zugkilometern. Für die 25- und 3-Kilovolt-Stromsysteme dieser Strecke wird RegioJet neues oder gebrauchtes Rollmaterial beschaffen.



Ende 2019 läuft der České-Dráhy-Kontrakt für die Linie Prag–Dresden–Berlin aus. Eine PSO-Neuausschreibung ist eingeleitet. RegioJet wird, wenn notwendig auch eigenwirtschaftlich, ab 2020 die Strecke aufnehmen. Auch Leo Express hat beim Amt für Zugang zur Bahninfrastruktur UPDI einen Antrag gestellt.

Leo Express in Turbulenzen?

Insgesamt waren im vergangenen Jahr 1,8 Millionen Passagiere mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen Leo Express unterwegs. Der Umsatz von Leo Express stieg im siebten Betriebsjahr um mehr als 120 Prozent auf 800 Millionen Kronen (31,2 Millionen Euro). Hinter dem hohen Wachstum stehen der Zuwachs an Verbindungen in Deutschland, die Rückkehr der im Mai 2017 verunfallten fünften Flirt-Einheit in den Betrieb und eine neue Verbindung nach dem polnischen Krakau. Die erste Verbindung wurde Ende des Jahres 2012 in Betrieb genommen. Heute fährt das Bus- und Bahnunternehmen in mehr als 100 Städte in sieben Ländern – Tschechischen Republik, Slowakei, Polen, Deutschland, Österreich, Ukraine und Ungarn – und betreibt neben Carsharing täglich 32 Bus- und Minibuslinien und als Eisenbahnverkehrsunternehmen vierzehn Zugverbindungen. 2016 führte das EVU täglich elf Zugpaare:

- Zwei Zugpaare führen von Prag bis Košice (Ost-Slowakei),
- vier Zugpaare verkehren zwischen Prag und dem südöstlichen Staré Město u Uherského Hradiště,
- ein Zug zwischen Přerov und Staré Město u Uherského Hradiště,
- vier Zugpaare führen von Prag an die Grenzregion zu Polen (Ostrava, Bohumin, Karviná und Bystřice nad Olší).

Die Expansion des EVU wurde im Folgejahr vorangetrieben:

- Seit dem 24. August 2017 betreibt das deutsche Leo-Express-Tochterunternehmen den aus der Insolvenz erworbenen Fernzug Locomore in Partnerschaft mit FlixTrain und mit gemietetem Rollmaterial auf der Deutschlandstrecke Berlin–Stuttgart.
- Nachdem sich der Start im Dezember 2017 mit drei täglichen Verbindungen Prag–Kraków nicht hatte realisieren lassen, begann dann das EVU im Juli 2018 mit zwei wöchentlichen Verbindungen. Geplant war, diese ab 2019 auf täglich aufzustoßen. Nun wird im besten Fall im kommenden Sommer eine Verdichtung geplant. Eine einfache Fahrt startete 2018 bei Preisen um 4 bis 5 Euro.
- Ende 2018 gelang es dem Unternehmen, Verträge für die Sicherung der bezuschussten Verkehrsanbindung in der Region Pardubice auf den Strecken im Gebiet Orlicko und in der Zusammenarbeit mit Arriva vlaky auch in der Region Zlín für zehn Jahre ab Dezember 2019 abzuschließen. Hierzu wurde das Regional-EVU Leo Express Tenders s.r.o. gegründet.

Ein ambitioniertes Ausbauprogramm für 2019 mit Verbindungen wie Prag–Berlin (erstmalig geplant ab Februar 2019, aber nicht aufgenommen), Erweiterung der Verbindung Prag–Kra-

ANZEIGE

EN50121-3-2 EN61000-4-x EN50153 EN60077-1 EN61287

Fahrleitung
600/750 VDC

420 - 1000 VDC
1270 VDC/1 min
1950 V/10 ms
3000 V/2 ms

EN50163 EN61373 EN45545-1/2/5

DC Teil Onboard
potentialgetrennt

n x Aktive Aufschaltstromgrenze

SYKO®

Hilfsbetriebe-Umrichter bis zu Σ >45 kW/62 kW

AC Teil potentialgetrennt

Niedervolt 24 V/110 V (>600 V)/n x 200 A=800 A/n x 6 kW
Nulllastfähigkeit
Redundanter Betrieb, geregelt parallel
Keine Entkoppeldiode erforderlich

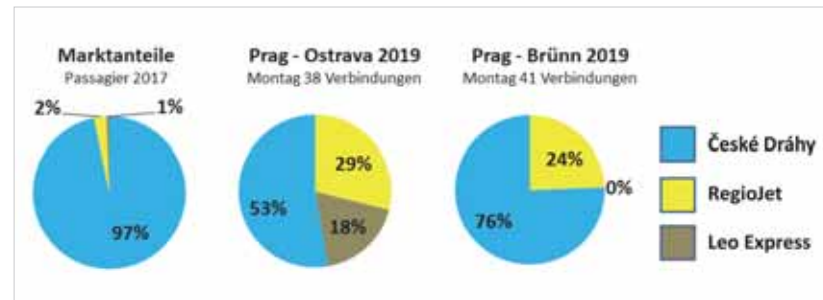
Funktionale Parallel-Schaltung
Kompressoren n x 6 kW/3 Ph/480 V/60 Hz-8 kW/20 sek-10 kW/4 sek (P1) I-U-control
Ventilatoren n x 6 kW/8,5 kW dyn. 1 Ph 230 V/50 Hz

Service Steckdosen

SYKO Ges. für Leistungselektronik mbH
63533 Mainhausen

Tel: +49 6182 9352-0/Fax: -15
www.syko.de/info@syko.de

kau bis Medyka an der ukrainischen Grenze (eine 780 Kilometer lange Strecke, vier Verbindungen pro Tag) ab Dezember 2019, Wien, Bratislava, Durchbindung Pardubice/CZ – Wrocław/PL sowie weiteren Regionalverbindungen kursierte in der tschechischen Presse. Dies wirft die Frage nach dem Rollmaterial und der Finanzierung auf. Mit dem bisherigen Rollmaterial von fünf EMU Flirt und Ende 2019 von Beacon Rail einzusetzenden 15 Alstom Coradia LINT DMUs lässt sich die internationale Expansion nicht bewerkstelligen. Die für 2018 bestellten, aber noch nicht gelieferten drei EMU (und Option auf 30 weitere Einheiten) von CRRC (China) haben den europäischen Boden noch nicht gesehen, geschweige denn eine Zertifizierung in Angriff genommen. Die Verschuldung 2017 mit langfristigen Verbindlichkeiten von 645 Millionen Kronen gegenüber 2016 von 547 Millionen Kronen (25,1 respektive 21,3 Millionen Euro) sowie Betriebsverluste 2017 von 28,3 Millionen Kronen (1,1 Millionen Euro) bei einem Umsatz von 326 Millionen Kronen (12,7 Millionen Euro) lassen Zweifel an der Nachhaltigkeit von Leo Express aufkommen. Ende 2017 wurde eine Liquidität von gerade noch 2,2 Millionen Kronen (86.000 Euro) berichtet. Dies ließ das Gerücht eines Verkaufes der fünf Flirt-EMU an České Dráhy im



2017 beförderten tschechische Bahnunternehmen 180 Millionen Personen. Der hohe Passagieranteil von České Dráhy ist vor allem dem Regionalverkehr um Prag geschuldet. Auf den Fernstrecken herrscht 2019 schon reger Wettbewerb.

Sommer 2018 zirkulieren. Im Februar 2019 wurden diese Verhandlungen ergebnislos abgebrochen. Mit Leoš Novotný jr., der 80 Prozent des Unternehmens besitzt, steht jedoch eine der reichsten Familien Tschechiens hinter Leo Express. Im Juli 2018 legte Leo Express eine zweijährige Anleihe mit 9,1 Prozent per annum über die Bondster P2B Crowdfunding-Plattform auf.

Arriva vlaky schafft den Durchbruch

DB Arriva ist seit 2006 auf dem sich liberalisierenden Markt in Tschechien tätig und mit 20 Prozent Marktanteil einer der größten Anbieter im Busverkehr. Im Jahr 2013 stieg das Tochterunternehmen Arriva vlaky (Arriva Züge) auf der 30-minütigen Kurzstrecke Prag – Kralupy nad Vltavou eigenwirtschaftlich in den tschechischen Eisen-

bahnmarkt ein. Mit Beginn des Jahres 2016 kamen zwei weitere Linien von Prag nach Benešov u Prahy und Prag – Trenčín hinzu.

Im Dezember 2018 hatte Arriva erstmals einen Vertrag im bezuschussten SPV von der Prager Verkehrsbehörde gewonnen und ist für die nächsten zehn Jahre mit der Linie S49 in Prag unterwegs. Gleichzeitig schaffte Arriva den Durchbruch mit ihrem bisher größten Schienenverkehrsvertrag in der Tschechischen Republik: Das Unternehmen betreibt nach der Vergabe ab Dezember 2019 vier Regionallinien um Prag. Der Drei-Jahres-Vertrag im Wert von 45 Millionen Euro bietet eine Option auf Verlängerung um bis zu zwei Jahre. Mit den vier Regionallinien wird Arriva vlaky ihre Flotte auf 35 Züge erweitern und ihr Zugpersonal verdoppeln. pt

Martin Hořínek, Präsident der ŽESNAD, im Interview

Dem SGV fehlt die Unterstützung

Der tschechische Verband Schienengüterverkehr, ŽESNAD.CZ, wurde am 19. Mai 2016 gegründet. Gründungsmitglieder waren ČD Cargo, METRANS Rail, AWT, UNIPETROL DOPRAVA, IDS CARGO, Rail Cargo Carrier – Czech Republic, EP Cargo, LTE und RM LINES. Damals deckten sie 95 Prozent des Volumens im Güterverkehr ab, heute sind es mit 25 Mitgliedern 98 Prozent.

Privatbahn Magazin: Welche Meilensteine wurden seit 2016 erreicht?
Martin Hořínek: Im Laufe von drei Jahren konnten wir unter anderem einige entscheidende Positionen erreichen.

■ Nach sehr schwierigen Verhandlungen wurde am 1. Januar 2019 die Traktionsenergiemessung entsprechend der tatsächlich an der Lok aufgenommenen Energie in Tschechien eingeführt.

- ŽESNAD.CZ ist für alle anstehenden Projekte und Bauarbeiten Partner der Infrastrukturbehörde SŽDC geworden. Ohne unsere Einbindung wird heute kein Eisenbahnprojekt gestartet.
- Seit September 2018 ist der Verband Mitglied der Wirtschaftskammer der Tschechischen Republik – und ist zu einem Bezugspunkt für die Diskussion von Gesetzen geworden.

Welche Schwerpunkte werden innerhalb des Verbandes behandelt?
 Neben der wichtigsten, das Gesetz behandelnden Arbeitsgruppe gibt es auch Arbeitsgruppen zu spezifischen Eisenbahnaufgaben wie Ausbildung und Schulung von Eisenbahnarbeitern, insbesondere von Triebfahrzeugführern. Darüber hinaus haben wir eine Arbeitsgruppe für Interoperabilität, die ein sehr wichtiges Thema geworden ist. Hier versuchen wir, die Einführung des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union mit dem Ministerium zu koordinieren. Weitere Gruppen behandeln die Infrastruktur, ETCS und die Traktionsenergie.

Welche Marktanteile haben die Güter-EVU?

ČD Cargo hat heute einen Anteil von 63 Prozent im nationalen Güterverkehr. Internationale Eisenbahnunternehmen decken rund 5 Prozent ab, 32 Prozent erbringen private Unternehmen.

Wo liegt der Modalsplit in Tschechien?

Die Situation im Verkehrsmarkt in Tschechien ist ähnlich wie in Mitteleuropa. Die Straßenlobby mit großer industrieller Unterstützung herrscht vor. Der Anteil des Güterverkehrs auf der Straße war im Jahr 2017 83 Prozent (2015 81,5 Prozent), derjenige der Eisenbahn 17 Prozent. Luft- und Wassertransport sind vernachlässigbar.

Wie teilen sich die Verkehrsarten auf?

Leider liegen uns keine Statistiken zum Anteil der kompletten Ganzzüge und einzelnen Warenladungssendungen vor. Wir wissen jedoch, dass der Anteil des intermodalen Verkehrs bei der Eisenbahn im Jahr 2017 15,2 Prozent betrug. Der Anteil des intermodalen Transports wird zukünftig zulasten des WLV steigen.

Welches sind die Herausforderungen für die Güter-EVU?

Die privaten Unternehmen im Eisenbahngüterverkehrs-Business befinden sich in einer schwierigen Situation. Sie müssen die europäischen Richtlinien

und die Interoperabilität einhalten, was unverhältnismäßig hohe Kosten verursacht (ETCS-Ausrüstungen und die Umstellung auf leise Wagen mit Komposite-Bremssohlen). Die Unterstützung der EU oder des Staates ist unzureichend, dies drückt auf die Wirtschaftlichkeit, ohne einen Zusatznutzen für das EVU zu generieren.

Stimmen die Rahmenbedingungen für ein Bahnwachstum?

Leider nein. Wenn wir sehen, welche Kosten das Lkw-Unternehmen für die Nutzung der Infrastruktur und welche Kosten die Güter-EVU haben, so finden wir, dass der Schienenverkehr schlechte Rahmenbedingungen für sein Wachstum hat. Auch die Zuverlässigkeit und Qualität der Bahn-Infrastruktur ist im Vergleich zur Straße schlechter. Die Güterzüge müssen die Personenverkehrsspitzen meiden und sind direkt von den Störungen auf dem nationalen Schienennetz betroffen.

Welche Entwicklungen sehen Sie?

Die tschechischen EVU wollen den Schienengüterverkehr stärken. Dafür brauchen wir geeignete Bedingungen. Erstens vom Infrastrukturbetreiber und dann auch von den nationalen und europäischen Behörden. Die tschechischen Eisenbahnunternehmen werden durch unzureichende Kapazitäten auf den Hauptkorridoren in der Tschechischen Republik sowie an den Grenzübergängen nach Deutschland und Polen eingeschränkt. Das Projekt des



Martin Hořínek
 Präsident ŽESNAD seit 2016
 Bei METRANS Rail bekleidet er die Position des Geschäftsführers. Als COO ist er Mitglied der Geschäftsleitung der METRANS a.s. Holding.

26 Kilometer langen grenzüberschreitenden Tunnels zwischen Děčín und Pirna (Linie Prag – Dresden) wird erst 2035 betriebsbereit sein. Die zweite Strecke Domažlice – Furth im Wald (Linie Prag – München) wird auf tschechischer Seite elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut. Auf deutscher Seite beginnen erst die Planungen und die Klärung der Finanzierungsfragen. Im November 2018 wurde die Bahnstrecke bis zur tschechischen Grenze in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 hochgestuft. Der Schienengüterverkehr müsste stärker unterstützt werden, nicht nur in den politischen Erklärungen.

Herr Hořínek, vielen Dank für das Interview.

Die Fragen stellte Peider Trippi.



Ein Containerzug fährt entlang der Elbe Richtung Deutschland. Bis eine schnellere und kürzere Verbindung zwischen Ústí nad Labem und Pirna voraussichtlich 2035 fertiggestellt ist, müssen sich die Güter-EVU in Geduld üben.