

Anfänge der Liberalisierung des Eisenbahngüterverkehrs in Tschechien



Radim Ječný

KEYWORDS:

Railway — Rail Freight Transport — The Czech Republik — 20th Century

Während der Wende der 80-er und 90-er Jahre des 20. Jahrhunderts geriet der Eisenbahngüterverkehr in Europa das erste Mal seit seiner Entstehung in eine ernste Existenzkrise. Seine dominante und unentbehrliche Rolle verlor er bereits in den 50-er und 60-er Jahren infolge des rasanten Aufschwungs des Straßenverkehrs, und der Niedergang der Bergbau- und Schwerindustrie in Westeuropa in den 70-er Jahren versetzte der Eisenbahn einen weiteren Schlag. Während der ganzen 80-er Jahre kommt es nicht nur zum relativen Rückgang des Anteils der Eisenbahn am Gütermarkt, sondern auch zum Rückgang der beförderten Tonnage. Zwischen 1970 und 1991 sank die beförderte Gütermenge per Eisenbahn in den EG-Ländern um 6 %, und der Anteil der Eisenbahn am Gütertransportmarkt sank von 21 % auf magere 8 %.¹ Trotz gewisser Unterschiede in der Organisation und vor allem in der Leistung war der Eisenbahnverkehr in ganz Europa nach gleichem Muster organisiert: in jedem Land gab es eine staatliche (unitäre) Eisenbahngesellschaft, die sowohl die Schieneninfrastruktur, als auch den Personen- und Güterverkehr betrieb.²

Die Fähigkeit der Eisenbahn im Wettbewerb mit anderen Transportarten zu bestehen war durch hohe interne Kosten belastet. Diese Kosten rührten von der Notwendigkeit her alle Kosten zu decken, die mit der Eisenbahninfrastruktur verbunden waren³ (hingegen benutzte der Straßenverkehr und die Binnenschifffahrt die Straßen und Gewässer kostenlos).⁴ Hinzu kam noch eine ziemlich geringe Effizienz der Staatsbahnen. Diese Effizienzlosigkeit entsprang einer Reihe historischer Ent-

-
- 1 Loris Di Pietrantonio — Jacques Pelkmans, *The Economics of EU Railway Reform*, Brüssel 2004, S. 2.
 - 2 Privates Eisenbahnunternehmertum verblieb nur als Randerscheinung einiger Regionalbahnen (hauptsächlich in Deutschland und der Schweiz), bzw. einiger Unternehmen der Großindustrie und des Bergbaus, die ihre eigenen Anschlussbahnen betrieben.
 - 3 Im Falle des Einbeziehens aller Investitionskosten für die Infrastruktur ist der Gesamtanteil des IBE fast 80 %. Vgl.: L. Di Pietrantonio — J. Pelkmans, *The Economics of EU Railway Reform*, S. 7.
 - 4 Wir gehen davon aus, dass die Treibstoff-Umsatzsteuer eine allgemeine Fiskalquelle des Staates ist.



wicklungen, begonnen von dem starken (negativen) Einfluss der Gewerkschaften, über den durchwucherten Beamtenapparat der Staats- und Bahnbehörden bis hin zu der Verpflichtung⁵ und Willigkeit der Bahn Verlustgeschäfte zu betreiben. Der Staat gab Preise vor, die oft keinerlei Bezug zu den wirklichen Eigenkosten aufwiesen. Die entstandenen Verluste wurden von der öffentlichen Hand beglichen und die Eisenbahngesellschaften entfernten sich zunehmend jeglicher Wirtschaftsrealität.

In den 80-er Jahren begann sich das Bild der Rolle des Staates in der Wirtschaft zu wandeln, die Gedanken von Milton Friedman und seiner Chicago-Schule bedeuteten eine Abwendung von dem vorherrschenden Keynesianismus hin zur neoklassischen Wirtschaftslehre. Dieser Wandel betonte den freien Markt, Deregulierung und Privatisierung. Die Eisenbahn wurde als Netzmonopol vernommen, das zu zerschlagen sei, um den Wettbewerb verschiedener Eisenbahnunternehmer zu ermöglichen. Von diesem Wettbewerb wiederum versprach man sich mittels Preissenkung und Qualitätsanstieg die negative Entwicklung der Eisenbahngüterbeförderung zu wenden. Allerdings vermochte die Eisenbahnbeamtenschaft während ihrer hundertjährigen Entstehung in den einzelnen Ländern mächtige Interessensvertreter aufzubauen, welche, oft im Einklang mit den Gewerkschaften, jegliche Strukturveränderungen zu blockieren versuchte und im Gegenteil noch höhere staatliche Subventionen forderten. Das Ergebnis war dann eine zumal unterschiedliche Entwicklung in den einzelnen Ländern, sowohl hinsichtlich des zeitlichen Ablaufs der einzelnen Liberalisierungsschritte, als auch in deren Tiefgründigkeit.

Die vorgelegte Studie befasst sich mit der Entwicklung der Liberalisierung des Eisenbahngüterverkehrs in der Tschechischen Republik. Die Arbeit versucht die Frage zu beantworten, inwiefern die Vorgaben der EU über einen freien Zugang verschiedener Unternehmungen zur Eisenbahninfrastruktur erfüllt wurden und in welchen Ausmaß es der ehemaligen unitären Staatsbahn ČD gelungen ist, ihre Vormachtstellung zu behaupten. Oder, anders betrachtet, wie es den externen Gesellschaften gelang, mit ihren Zügen auf das tschechische Schienennetz vorzudringen.

BEARBEITETE QUELLEN UND TERMINOLOGIE

Bei der Bearbeitung des Themas stützte sich der Autor vor allem auf seine langjährige Praxis, da er im Eisenbahngüterverkehr seit 1999⁶ beruflich tätig ist. Zur Bestätigung stützt sich die Arbeit auf zeitgeschichtliche Fachzeitschriften (*Železničář*, *Železniční magazín*), offizielle Dokumente der staatlichen Gesellschaften *České dráhy a.s.* und *Správa železniční dopravní cesty s.o.*,⁷ statistischer Übersichten des tschechischen

5 Man sprach von der sog. „Tarif-Pflicht“ der Eisenbahn, die unter gleichen Bedingungen das gesamte Staatsgebiet zu bedienen hatten.

6 Allmächtige in unterschiedlichen Positionen in Unternehmen, die im Eisenbahngüterverkehr tätig waren: Čechofracht 1999–2004, SPEDI-TRANS Praha 2004–2006, CMA CGM 2008–2010, SBS CARGO Praha 2010 — bis jetzt.

7 Verfügbar on-line auf www.cd.cz und in der Zentralen technischen Bibliothek des Verkehrs der ČD a.s.

Verkehrsministeriums und des Tschechischen Statistischen Amtes, sowie der entsprechenden Gesetznormen, die im Gesetzbuch publiziert worden sind.

Im Text werden verkehrstechnische Fachbegriffe verwendet, die auch in der verkehrslogistischen Fachliteratur oft falsch verwendet werden. Für die Untersuchung der neusten Eisenbahngeschichte sind dies die wichtigsten davon:

Eisenbahninfrastruktur: in dieser Arbeit im engeren Sinne verwendet, d. h. als Menge von Verkehrsbauten (Schienen) und der entsprechenden Sicherungstechnik. Als Synonym gilt der Begriff Eisenbahnverkehrsweg, der weiter in einen toten (die Bauwerke allein) und lebendigen (inklusive des Personals, das die Zugfahrt gewährt, d. h. Fahrdienstleiter, Funker u. a.). Mit der Infrastruktur hängt eng der Begriff Anschlussgleis/Anschlussbahn zusammen — die Verbindung zwischen dem öffentlichen Bahnsystem und jenem eines Betriebes, der Inhaber und alleiniger Nutzer dieses Anschlussgleises ist. Anschlussgleise können von einigen Dutzend Metern lang sein, bis hin zu Dutzenden Kilometern langen Anschlussbahnen, z. B. im Falle von Bergwerken oder großen Industriebetrieben.

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU): ein Subjekt, das eigene Züge auf der Eisenbahninfrastruktur befördert

Frächter: ein Kunde des EVU im Güterverkehr, im Personenverkehr geht es um den Reisenden

Externes EVU: Bezeichnung eines EVU, das den Verkehr unabhängig von dem staatlichen früher monopolistischen EVU (ČD) betreibt. Manchmal wird auch der Begriff „Privates EVU“ verwendet, der Autor gebraucht aber diesen Begriff nicht ob des oft öffentlichen Charakters der Eigentümer externer EVUs.

Ganzzug: die Reihung eines kompletten Zuges (meistens mindestens 20 Wagen, bzw. 1000 Tonnen von Fracht einer Art. Als typisches Beispiel dienen Kohlezüge für Kraftwerke.

Einzelwagen: die Beförderung von Güterwagen in einem Zug, wobei jeder Wagen einen eigenen Absender und Empfänger hat. Der Übertritt der Einzelwagen von einem Zug in einen anderen erfolgt in Rangierbahnhöfen. Gegenüber Ganzzügen ist die Beförderungszeit viel länger und kostenaufwändiger.

DIE ENTWICKLUNG IN EUROPA

Das Grundprinzip bei der europäischen Eisenbahnreform in den 90-er Jahren des 20. Jahrhundert war die Trennung der Infrastruktur von der Beförderung der Züge, die sog. „vertikale Teilung“ des Monopols. Die Infrastruktur sollte auch weiterhin in öffentlicher Hand bleiben, aber der Verkehr auf dieser sollte von einer größeren Zahl gegenseitig im Wettbewerb stehender EVUs betrieben werden, die für deren Nutzung zu zahlen hätten. (IBE: Infrastrukturbenutzungsentgelt). Als Inspiration dienten ähnliche Reformschritte in anderen Netzindustrien (Strom, Gas, Telekom, hier „unbündig“ genannt). Für den Eisenbahnbereich war dies ein revolutionäres Vorhaben. Obwohl die Praxis, dass ein EVU auf der Infrastruktur eines anderen fährt, schon lange bestand, handelte es sich meist nur um außergewöhnliche Maßnahmen in Grenzbezirken, in denen ursprüngliche Bahnverläufe durch neugezogene Grenzen



durchtrennt wurden.⁸ Eine gewisse historische Kuriosität stellen in diesem Bezug die Züge der Staatlichen Eisenbahngesellschaft im 19. Jahrhundert dar, die von Kralupy nad Vltavou [Kralup an der Moldau] aus auf der Strecke der Bustehradener Eisenbahn Kohle aus den Kladno-Bergwerken abholten.⁹

Als Inspiration für die gesamteuropäische Eisenbahnpolitik galten zwei Reformen: die britische und die deutsche.¹⁰ Der britische Weg folgte der Logik der Wirtschaftspolitik der Regierungen unter Margareth Thatcher. Diese war u. a. mit der rasanten Stilllegung nichteffizienter Kohlegruben verbunden, wodurch die Beförderungsmengen dieser vormals grundlegenden Verkehre einbrachen, was hernach zu großen Defiziten der British Railways (BR) führte. Das Reformgesetz¹¹ wurde allerdings erst in der Regierungszeit ihres Nachfolgers John Major verabschiedet. Die Infrastruktur wurde abgetrennt, sie verblieb zwar weiterhin im Besitz des Staates, aber deren Erhalt und Verwaltung wurde auf die private Gesellschaft Railtrack übertragen, deren Einnahmen das IBE der EVUs waren. Für den Güterverkehr wurde die Gesellschaft English Welsh and Scottish Railways (EWS) gegründet, in die alle Güterwagen der BR und ein Teil der Lokomotiven überführt wurden. Gleichzeitig wurde es auch anderen EVUs ermöglicht, die Infrastruktur zu nutzen — das bekannteste war die Firma Freighliner. Der Personenverkehr wurde noch radikaler umstrukturiert: das ehemalige BR-Netz wurde in einzelne Linien aufgegliedert, und diese wurden dann in einem Franchising-Verfahren vermietet. Die Gewinner waren die Gesellschaften, die für die Bedienung des jeweiligen Gebietes am meisten boten, bzw. die geringste öffentliche Subventionen forderten. Die erste privatisierte Linie war der Gatwick Express, der London mit dem Flughafen Gatwick verbindet, im Jahre 1996. Die Reform führte zu einer sofortigen Kostensenkung (vor allem im Bereich der Personalkosten) und nach kurzer Zeit fallender Verkehrsleistungen zu deren rasantem Wachstum, hauptsächlich im Personenverkehr.¹² Die britische Eisenbahn unterzog sich auch einer grundlegenden Modernisierung. Das Interesse privater Gesellschaften eine Lizenz zu erlangen dauerte auch in der Folgeperiode an, da u. a. Fluggesellschaften um sie ansuchten (die bedeutendste darunter ist wahrscheinlich die Gruppe um Richard Bronson, die unter VirginTrains firmiert). Die Schattenseite der britischen Reform zeigte der Erhalt der Infrastruktur, wo das niedrige IBE unter

8 Z. B. die Strecken Jindřichov ve Slezsku [Hennersdorf] — Mikulovice [Niklasdorf] über das polnische Glucholazy, oder Hrádek nad Nisou [Grotttau] — Varnsdorf [Warnsdorf] über das deutsche Zittau [Žitava].

9 Belegt in den 60-er Jahren des 19. Jahrhunderts. Vgl.: Václav Šimůnek, Učňovská léta Buštěhradské železnice, Železničář, 1990, Nr. 7, S. 4.

10 Die erste buchhaltungsmäßige Trennung der Infrastruktur von dem Verkehr ist aber 1991 in Schweden zu verzeichnen, beide Unternehmen blieben aber weiterhin in staatlicher Hand.

11 Railway Act 1993.

12 Binnen 10 Jahren der Reformen (1993–2013) verdoppelte sich die Anzahl der Reisegäste und erreichte die Grenze von 1 Milliarde pro Jahr, die Tarifeinnahmen wuchsen von 4,5 Mrd. £ auf 9,2 Mrd. £, vgl.: UK Department of Transport, verfügbar on-line auf <https://www.gov.uk/government/collections/rail-statistics>.



gleichzeitigem Druck auf die Profitabilität des Unternehmens zum Aufschub notwendiger Investitionen führte, und dies bei wachsendem Verkehrsaufkommen. Eine Serie von Unfällen¹³ an der Jahrhundertwende führte dann nach einer Vereinbarung mit den Aktionären zur Verstaatlichung von Railtrack und Gründung einer neuen Gesellschaft — Networkrail im Jahre 2003, was in der Folge die allfälligen Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur ermöglichte.¹⁴

In Deutschland war die Ausgangslage anders, aus der Sicht der öffentlichen Finanzen noch prekärer. Nach der Eingliederung der ostdeutschen Deutsche Reichsbahn (DR) in die westdeutsche Deutsche Bundesbahn (DB) stand die deutsche Eisenbahn vor der schwierigen Aufgabe ein veraltetes sozialistisches Bahnunternehmen zu modernisieren. Die Zeit der Wiedervereinigung brachte mit sich einen erhöhten Druck auf öffentliche Ausgaben, und dem Koloss namens DB wurde Intransparenz bei der Verwendung staatlicher Subventionen vorgeworfen. Als Ergebnis der Bundestagsdebatte erfolgte 1993 die Verabschiedung eines Maßnahmenpakets unter der Bezeichnung „Bahnreform“. Der staatliche Bahnbetrieb wurde in eine staatliche Aktiengesellschaft umgewandelt unter dem Namen Deutsche Bahn AG. Diese besaß als Holding-Gesellschaft die Infrastruktur (DB Netz), der Personenfernverkehr (DB Reise und Touristik, 2003 in DB Fernverkehr umbenannt — diese hätte ohne staatliche Subventionen auf Marktbasis agieren sollen), den Nahverkehr (DB Regio), die Bahnhofsbetreiber (DB Station und Service) und eine weitere Anzahl an Tochtergesellschaften. Die Schulden, Kosten der Umweltbelastung und ein Teil der Sozialabgaben beider ehemaliger Bahnbetriebe wurden auf eine Sondergesellschaft namens Bundeseisenbahnvermögen (BEV) übertragen, um die neugegründete DB AG zu entlasten. Gleichzeitig wurde externen im Güterverkehr EVUs gestattet für ein Entgelt (das IBE) die Infrastruktur der DB Netz zu verwenden.¹⁵ Die Betriebswirtschaft wurde transparenter, man beseitigte die sog. Querfinanzierung des Personenverkehrs aus den Gewinnen des Güterverkehrs, und staatliche Subventionen wurden zu kalkulierbaren Einnahmen des EVU. Der Staat und die einzelnen Bundesländer bekamen ein solches Volumen an Personenverkehr, das sie bestellt und bezahlt haben. Investitionen der privaten Hand sollten nicht nur durch den direkten Eintritt externer EVUs zustande kommen, sondern auch durch einen Börsengang der Holdinggesellschaft DB AG.¹⁶

Eine ähnliche Eisenbahnstruktur verfocht Deutschland dann auch auf EU-Ebene. Das Ergebnis dieser erfolgreichen Bemühungen war dann die Verabschiedung der Richtlinie 95/19/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten im Jahre 1995 und

13 Verkehrsunfall bei Hatfield im Jahre 2000 hatte 70 Opfer zur Folge, verursacht durch einen Schienenbruch infolge mangelnder Wartung. Vgl.: Hatfield Train Crash: The Guardian, verfügbar on-line auf www.theguardian.com/uk/hatfield.

14 Petr Pernička, *Desetiletí privatizace britských železnic*, *Železniční magazín*, 2005, Nr. 1, S. 23–26; Nr. 2, S. 22–27; Nr. 3, S. 20–27.

15 Die Liberalisierung des Personenfernverkehrs wurde erst 2012 gestattet, und dies inklusive des Fernbusverkehrs, der bis dahin unter dem DB-Monopol stand.

16 Dieses Ziel besteht weiter, allein ist dessen Termin zur Zeit der Entstehung dieser Studie (Jänner 2017) nicht bekannt.



in der Folge weiterer Maßnahmen in Form von sog. „Eisenbahnpaketen“.¹⁷ Ein erkanntes Problem der europäischen Eisenbahn war deren nationaler Charakter, d. h. in jedem Mitgliedsland war ein eigenständiges Verkehrssystem. Es ging nicht nur um den nationalen Charakter der Eisenbahnverwaltungen, aber vor allem um technische Hindernisse — von unterschiedlichen Elektrifizierungs- und Sicherungssystemen bis hin zu unterschiedlichen Anforderungen auf Schienenfahrzeuge. Ein grenzüberschreitender Verkehr bedeutete einen Wechsel von Lokomotive und Zugbesatzung in den Grenzbahnhöfen, was den Verkehr langsamer und teurer machte. Ziel der EU-Maßnahmen war es nicht nur externen EVUs den Betrieb zu ermöglichen (sog. „open-access“), sondern einen wirklich europäischen Eisenbahnmarkt zu schaffen, zumal vorerst nur im Güterbereich. Der Personenverkehr sollte später, mit Hinsicht auf die Beschäftigungspolitik, nachziehen.¹⁸

Die Lage in dem sich schrittweise öffnenden Güterverkehr nutzte dann die DB-Gruppe. Unter Führung des Vorstandsvorsitzenden Hartmut Mehdorn kam es zu einer Expansion der deutschen Güter-EVUs in Europa: 2000 kaufen sie die Gütersparte der niederländischen Eisenbahn NS Cargo, 2001 folgt die dänische DSB Gods und die Eingliederung beider in ein neues europäisches Güterverkehr-Unternehmen namens Railion. Im Jahre 2008 erwarb die DB den Spediteur Schenker¹⁹ und betrat als DB Schenker den internationalen Markt der Logistik. Für den Aufbau eines europaweiten Netzes war dann von Wichtigkeit der Erwerb des polnischen externen EVU PCC Rail²⁰ im Jahre 2011, der im Schlesischen Becken gut aufgestellt war, sowie einer Reihe an kleineren EVUs von Bulgarien und Rumänien bis nach Frankreich. Symbolträchtig war die abermalige „Verstaatlichung“ der britischen EWS im Jahre 2007, obgleich nun durch den deutschen Steuerzahler. Die DB ist heute in den meisten Ländern Europas tätig, und in den meisten zählt sie zu den größten EVUs. Obgleich infolge der Eisenbahnliberalisierung in Deutschland der Anteil der DB an den Gesamtvolumen des Eisenbahngüterverkehrs gefallen ist, konnte der Konzern diesen Rückgang durch seine Expansion im Ausland mehr als wettmachen. Deutschland und seine staatliche Eisenbahn nutzten also die europäische Bahnreform zur eigenen Stärkung.²¹

17 Der Grund waren die Richtlinie des EG-Rates No. 1995/18 und No. 1995/19.

18 Mit Hinsicht auf die britische Reform herrschte Sorge u. a. vor rasanter Reduzierung der Belegschaft bei der Bahn.

19 Die Speditionsgesellschaft Schenker wurde 1872 von Gottfried Schenker in Wien gegründet. Im Jahr 1931 wurde sie (heimlich) von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Schenker war Eigentum der Bundesregierung bis 1997, als sie vom Stinnes-Konzern übernommen wurde, der sie allerdings 2002 an die DB-Gruppe zurückverkaufte. Vgl. z. B. Ivan Jakubec, Firma Schenker za velké hospodářské krize. In: Eduard Kubů — Jindřich Soukup — Jiří Šouša (Eds.), Fenomén hospodářské krize v českých zemích 19. až do počátku 21. století, Prag — Ostrau 2015, S. 281–291.

20 Die PCC Rail war ursprünglich (1947 gegründet) eine Sandgrube mit ihrer Anschlussbahn namens Kopalnia Piasku Szczakowa, 2003 bereits als externes EVU von der deutschen PCC privatisiert, die anschließend einen wichtigen Anschlussbahnbetreiber in Schlesien (und EVU) namens PTKiGK Rybnik übernahm. Vgl.: Over 20 years PCC, verfügbar online auf <http://www.pcc.eu/about-pcc/history/?lang=en>.

21 Andreas Schwilling — Stephan Bunge, 20 Jahre Bahnreform und Deutsche Bahn AG, Berlin 2013.

DIE ENTWICKLUNG IN DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK

DIE GRÜNDUNG DER ČESKÉ DRÁHY A. S.



Ende der 80-er Jahre hatte auch in der sozialistischen Tschechoslowakei die Eisenbahn ihren Zenit bereits überschritten. Im Personenverkehr erfolgte, obwohl mit zeitlichem Abstand zu den Ländern Westeuropas, die Zunahme des individuellen PKW-Verkehrs²² und der Ausbau des Linienbusverkehrs. Im Güterverkehr herrschte noch immer das Plan-System und die Bahn hatte also gesicherte Leistungen, unabhängig von einem möglichen Wettbewerb. Gleichzeitig, u. a. im Zuge der größeren Eigenständigkeit der von den sog. „Volkseigenen Betrieben“ [národní podnik, Abkürzung n. p.] in Staatsbetriebe [státní podnik, Abkürzung s. p.] transformierten Unternehmungen, breitete sich zu Kosten der Bahn der flexiblere LKW-Werkverkehr aus. Vor allem wurde jedoch die Verringerung des Energieaufwandes der Wirtschaft vorangetrieben, es erfolgte eine rasante Verbreitung der Gasanschlüsse, was wiederum zum Rückgang bei der Beförderung von energetischen Brennstoffen führte.²³ Ein großer Teil der Leistungen basierte auch auf einem niedrigen Niveau des Gütertarifs, wo im internationalen Verkehr die ausländischen Abschnitte minimalisiert wurden. So fuhren z. B. die Züge mit Stahlprodukten der VSŽ aus Košice [Kaschau] in das polnische Stettin über die ganze Tschechoslowakei über den Grenzübergang (Frydlant v Čechách [Friedland]), d. h. um 654 km länger, als über die kürzeste Trasse via den Grenzbahnhof Plaveč [Platsch].

Der Anfang der Transformation der Wirtschaft im Jahre 1990 führte zu einem drastischen Einbruch der Leistungen im Eisenbahngüterverkehr, der sich bereits in den ersten fünf Jahren beinahe halbierte — von etwa 190 Mio. Tonnen 1989 auf 108 Mio. Tonnen im Jahre 1995.²⁴ Der Hauptgrund dafür lag in der weitreichenden Restrukturierung der Wirtschaft mit der Eindämmung der Schwerindustrie, der Schließung verlustmachender Bergwerke und dem Verlust (traditionell per Bahn beliefert) Märkte im Osten. Die Überalterung des Fuhrparks und die niedrige Qualität der Dienstleistungen minderte die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber den neu entstehenden privaten LKW-Unternehmen, vor allem bei der Beförderung von Stückgut und palettierter Ware.²⁵

22 Das Verhältnis Einwohner pro PKW sank von 23 im Jahre 1968 auf 5 im Jahre 1989. Vgl.: Václav Průcha, *Hospodářské a sociální dějiny Československa*, 2. Teil, Brunn 2009, S. 800.

23 Seinen Gipfel erreichte der Eisenbahngüterverkehr im Jahre 1984, danach begannen Volumen und Anteil zu sinken. Vgl.: statistische Jahrbücher der ČSSR.

24 Für das Jahr 1989 ist nur die Angabe für die ganze ČSD (inklusive Slowakei) verfügbar: 283 Mio. T. Vgl.: V. Průcha, *Hospodářské a sociální dějiny Československa*, 2. Teil, S. 800.

25 Bis Anfang des 21. Jahrhundert hatte die ČD im Bereich gedeckter Schiebewandwagen lediglich moralisch veraltete Wagen der G-Reihe, die über eine enge Tür be- und entladen wurden, und größere Gabelstapler nicht einsetzbar waren. Erst im Jahre 1998 wurden die ersten 2-achsigen Wagen der Reihe Hbbillns mit voller Ladelänge in Betrieb genommen, im Jahre 2002 dann die 4-achsigen Habbillns-Wagen.



Die České dráhy [Tschechische Bahnen, weiter nur ČD]²⁶ entstanden aus der ehemaligen Československé státní dráhy [Tschechoslowakischen Staatsbahn, weiter nur ČSD]. Für deren Teilung verwendete man den Schlüssel 2:1 (Tschechien: Slowakei), ähnlich, wie in anderen Bereichen der Aufteilung der vormals föderalen Eigentums. Das Volumen der Verkehrsleistung entsprach im ganzen dieser Aufteilung, sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr.²⁷ Bei der Entstehung der ČD s.o. (staatliche Organisation) wurden keinerlei Reformen durchgeführt und das Unternehmen wurde als unitäre Eisenbahn gegründet. Für den Erhalt und die Akquisition neuer Aufträge errichtete die Generaldirektion der ČD die Abteilung Handel im Güterverkehr). Neue Aufträge an Land zu ziehen erwies sich aber als äußerst schwierig. Als eines der Verkaufsinstrumente dienten die nach Jahrzehnten wiedereingeführten Rabatte zum offiziellen Tarif (der eigentliche Tarif wurde einige Male dramatisch erhöht, um ihn in die Größenordnung der Selbstkosten zu bekommen) und die Gewährung von Saisontarifen, deren Ziel es war die Transporte gleichmäßig auf das ganze Jahr zu verteilen und dadurch die verfügbaren Kapazitäten besser auszulasten. Aber auch in dieser schwierigen Phase gelang es der ČD neue Verkehre zu gewinnen, vor allem Massensubstrate, die der Binnenschifffahrt abgeworben wurden. Der größte Verlust der Elbe-Schifffahrt war der Transport von Braunkohle für das Kraftwerk Chvaletice [Chwaleticz] im Volumen von 2 Mio. Tonnen jährlich.²⁸ So sank das Transportvolumen der Binnenschifffahrt infolge der Konkurrenz der Bahn von 4,9 Mio. Tonnen im Jahr 1994 auf magere 1,5 Mio. Tonnen 1998.²⁹ Die Binnenschifffahrt hat sich von diesem Schlag nie wieder erholt. Der Grund dafür war die aggressive Geschäftspolitik der ČD, und nicht die oft genannte Abwesenheit von Schleusen bei Děčín [Tetschen] oder der sinkende Elbe-Pegel infolge der globalen Erwärmung.³⁰

Das Programm der Entschwefelung von Kohlekraftwerken brachte neue Transporte entschwefelnder Kalksteine einher, die nach 1994 starteten. Für die Belange der Kraftwerke Pruněřov [Brunnersdorf] und Tušimice [Tuschmitz] wurden Züge aus dem Steinbruch Mořina (Bahnhof Nučice) nach Kadaň [Kaaßen] eingeführt, seit 1997 zwei Züge pro Werktag.³¹

26 In der Rechtsform einer „staatlichen Organisation“ per Gesetz No 9/1993 Gb Gesetz über die České dráhy (Tschechische Bahnen).

27 Im Jahre 1994 im Güterverkehr 23 Mio. Tonnenkilometer in Tschechien und 14 Mio. Tonnenkilometer in der Slowakei; im Personenverkehr 8 Mio. Personenkilometer in Tschechien und 4 Mio. Personenkilometer in der Slowakei. Vgl.: statistische Jahrbücher Tschechien und Slowakei.

28 Der Gesamtverbrauch an Kohle im Kraftwerk Chvaletice liegt bei 3,7 Mio. Tonnen pro Jahr, der Rückgang der Elbe-Schifffahrt erfolgte allmählig, seit 1996 wird das Kraftwerk jedoch ausschließlich per Bahn beliefert, in den Jahren 2013–2014 durch das EVU AWT, sonst ČD, bzw. ČD Cargo.

29 Vgl.: statistische Jahrbücher des tschechischen Verkehrsministeriums.

30 Die durchschnittlichen Wasserpegel sind über die Zeit gesehen stabil. Vgl.: Wasserstand Ústí nad Labem [Aussig], verfügbar u. a. on-line auf <http://www.plavba.cz/cz/data/stat12-c3.html>.

31 Martin Boháč, Cesty vápence, 2012, verfügbar on-line auf <http://www.k-report.net/clanky/cesty-vapence/>.



Die Neuausrichtung auf die Westmärkte bedeutete zwar vor allem einen Anstieg des internationalen LKW-Verkehrs, zum Teil profitierte allerdings auch die Bahn davon. Eines der Beispiele waren Zement-Transporte nach Deutschland. Die Eisenbahnwagons fuhren bis in die Nähe der tschechisch-deutschen Grenze. Hier wurde der Zement in LKWs deutscher und tschechischer Frächter umgeladen, die ihn dann zur jeweiligen Baustelle in Deutschland beförderten. Besonders in der ersten Hälfte der 90-er Jahre erfuhren dabei zahlreiche Bahnhöfe im Böhmerwald einen derartigen Aufschwung des Güterverkehrs, den sie offenbar nie zuvor und nie danach erfuhren (mit Ausnahme der kurzen Episode bei der Beseitigung von Kahlschlag infolge des Orkans Kyrill³²). Intensive Umlade-Tätigkeiten fanden statt in den Bahnhöfen Lenora [Eleonorenhain], Soumarský most [Säumerbrücke], Domažlice [Taus], Česká Kubice [Böhmisch Kubitzten], Jiříkov [Georgswalde] und zahlreichen anderen Stellen. Diese Verkehre ebten dann in der zweiten Hälfte der 90-er Jahre ab, nachdem die tschechischen Exporteure genügend Silo-LKWs erwarben, sodass der gesamte Transport auf die Straße verlagert wurde.³³

Die ursprünglichen Prognosen von einem dramatischen Rückgang der Kohletransporte im Zuge der Inbetriebnahme der Atomkraftwerk Temelin traten nicht ein, das Kraftwerk wurde erst im Jahre 2000 an das Netz angeschlossen und CEZ verwendet deren Produktion zur Deckung des erhöhten Strombedarfs, vorwiegend im Ausland.

DIE ANFÄNGE DER EXTERNEN EVUs

Im Mai 1993 wurde eine Neuauflage des tschechische Eisenbahngesetzes verabschiedet, in dem zum ersten Mal die Abtrennung der Infrastruktur definiert wurde. Die ČD wurde per Gesetz zum Betreiber dieser Infrastruktur bestellt und externen EVUs wurde der Zugang gewährt.³⁴ Dieser Zugang konnte allerdings nur anhand eines Vertrages mit der ČD stattfinden und war lediglich „berechtigten“ EVUs gestattet. Diese Berechtigung erteilte das Gewerbeamt und anhand einer Anweisung des Verkehrsministeriums konnte sie nur ein Subjekt erlangen, das eine aktuelle Tätigkeit

32 Radim Ječný, Šumavská kalamita z jiného pohledu, 2007, verfügbar on-line auf <http://www.k-report.net/clanky/sumavska-kalamita-z-jineho-pohledu/>.

33 Große Anteile an diesen Transporten hielt die deutsche Firma Muska, die Eigentümer der slowakischen Zementfabrik in Turna nad Bodvou war und Ganzzüge in Silo-Waggons der Reihe Uacs (Raj) zum Umschlag im Grenzgebiet expedierte.

34 Per Gesetz No. 9/1993 Gb., § 4j: „Jede Person, welcher die Betriebsgenehmigung für den öffentlichen Eisenbahnverkehr erteilt wird, hat das Recht, bei Einhaltung der festgelegten Bedingungen, ohne Diskriminierung den Eisenbahnverkehrsweg der Staatsbahnen zu benutzen. Die Tschechische Bahn (České dráhy) ist per Gesetz verpflichtet ihr die Nutzung des Eisenbahnverkehrsweges der Staatsbahnen zu ermöglichen. Die Bedingungen der Nutzung des Eisenbahnverkehrsweges der Staatsbahnen hinsichtlich Zeit und Zeitspanne werden Gegenstand eines Vertrags, der zwischen der Tschechischen Bahn (České dráhy) und der berechtigten Person vereinbar wird. Der Zweck ist die Beseitigung des Monopols bei der Nutzung des Eisenbahnverkehrsweges der Staatsbahnen.“



im Eisenbahnverkehr aufwies, was in der Praxis nur Betreiber von Anschlussbahnen waren.

Die Erste, der es versucht hat, war die Pilsener Škoda doprava s.r.o. Im März 1994 mietete diese Gesellschaft 38 Waggons von der ČD für Kohletransporte und bekundete öffentlich ihre Pläne mit der ČD einen Vertrag abschließen zu wollen, um in eigener Regie Kohle von Sokolov³⁵ und Abfälle auf die eigene Betriebsdeponie in Sulkov zu fahren. Sobald die ČD erfahren haben, dass in ihren Wagen Sokolover Kohle gefahren werden sollte, kündigten sie umgehend den Mietvertrag. Die Nicht-Existenz eines amtlich festgelegten Preises für die Infrastrukturbenutzung führte bei den Folgeverhandlungen zu keiner Preiseinigung. Paradoxerweise entstand also ein Zustand, wo die ČD zwar verpflichtet waren auf „ihre“ (sprich staatliche) Gleise einen Wettbewerber zuzulassen, diesem aber gleichzeitig einen Preis für die Infrastruktur diktieren konnten.

Die Škoda-Werke gaben letztendlich ihre Pläne eigener Kohlezüge auf und es kam nur zum Transport einiger Züge mit Abfällen innerhalb Pilsens zur Station Plzeň-Valcha, von dem aus die Mülldeponie per Anschlussgleis angebunden war. Die ČD missbrauchten hier im vollem Ausmaß ihre Monopolstellung und erlaubten einem neuen EVU keinen Zugang zu „ihren“ Gleisen.³⁶

Was sich die Staatsbahn gegenüber den Škoda-Werken erlaubten, konnten sie nicht bei einem ihrer größten Kunden wiederholen, den Ostrau-Karwiner-Kohlegruben OKD, bzw. gegenüber dem Betreiber deren Anschlussbahn — der Gesellschaft OKD Doprava (weiter nur OKDD). Der Kohlebergbau im Ostrauer Becken war historisch eng mit der Eisenbahngesellschaft Kaiser-Ferdinand-Nordbahn (KFNB) verbunden, die — ähnlich wie die Ostrauer Witkowitz-Eisenhütte — im Eigentum der Familie Rothschild war. Nach der Verstaatlichung der KFNB im Jahre 1908 verblieb im Eigentum der Kohlegruben auch weiterhin die sog. Montanbahn,³⁷ welche die einzelnen Zechen mit der Staatsbahn, den Witkowitz Eisenhütten und den Kokswerken verband und den Betrieb auf dieser Bahn mittels eigener Lokomotiven und Wagen bewerkstelligte. Im Jänner 1946 wurden die Kohlegruben und die Kokswerke verstaatlicht und in der Volkseigenen Betrieb Ostrau-Karwiner Kohlegruben (OKD) eingegliedert, samt deren Anschlussbahn (diese wurde dann 1952 in einen eigenständigen Betrieb namens OKR-Doprava). Die Staatsbahn ČSD erwarb jedoch im Zuge dieser Verstaatlichung von der Montanbahn den „Montanbahnhof“ (heute Ostrau Hauptbahnhof [Ostrava hlavní nádraží]) und einen Teil der Gleisanlage in Vítkovice [Witkowitz]. Dadurch wurde die Montanbahn (neuerdings nur noch „Montan-Anschlussbahn“ genannt) zweigeteilt und für die Kohletransporte für die Kokswerke und Witkowitz musste die OKD sich der Leistungen der ČSD bedienen. Der OKD (vormals OKR) passte dieser Sachverhalt nie, und so kam es sogar in der sozialistischen Planwirtschaft wiederholt zum Streit zwischen den staatlichen ČSD und OKD sowohl wegen Betriebsmodalitäten, als auch hinsichtlich der Tarife. Nach der Eröffnung der Kohlezubereitungsanlage in Paskov im Jahre 1986 wurde das niedrige Qualitätsni-

35 Bis 1945 Falkenau [Falknov].

36 Michaela Zázvorková, Dopravce Škoda na koleje, Hospodářské noviny, 16. 3. 1994, S 2.

37 Tschechisch: Uhelná dráha.



veau der ČSD bei der Zufuhr von Kohle aus den anderen Zechen unerträglich — die Staatsbahn beförderte die Kohle oft mehr als 24 Stunden lang und im Winter kam es zum Einfrieren der Kohle. Nach langwierigen Verhandlungen mit der ČSD gelang es der OKR-Doprava durchzusetzen, die Kohletransporte aus den eigenen Zechen nach Paskov [Paskau] und zurück selbst fahren zu dürfen. Die Waggons gehörten der Kohlegruben, die Lokomotiven wurden samt Lokführer von der ČSD angemietet. Dieser „Paskov-Express“ fuhr dann bis in den Anfang der 90-er Jahre, mit der Zeit wurden neben ČSD Lokomotiven auch jene der OKR-D eingesetzt.

Im Jahre 1990 erbaute die OKD über die Station Zárubek eine direkte Anbindung der Hüttenwerke Nová Hut, die eine Belieferung der größten Eisenhütte in der Tschechoslowakei jenseits des ČSD-Netzes ermöglichte.

Zum 1. Jänner 1994 entstand dann aus der OKR-D die Aktiengesellschaft OKD-Doprava a. s., die unter Ausnutzung des neuen Eisenbahngesetzes am 2. September 1994 mit der ČD einen Vertrag über die Nutzung folgender Abschnitte der staatlichen Infrastruktur abschloss:

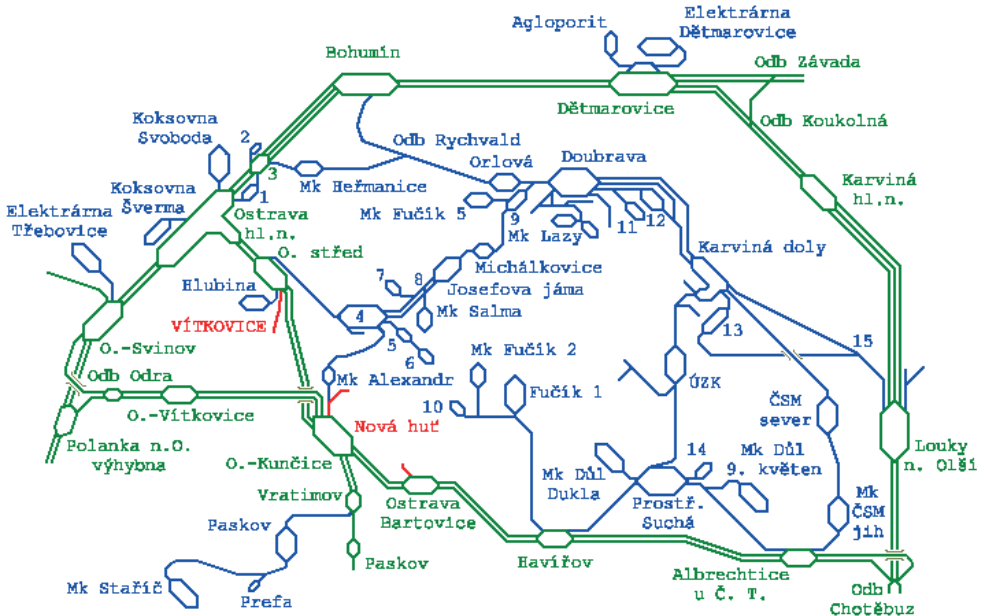
Rattimau [Vratimov] — Ostrava střed [Ostrau Mitte] — Ostrava hl. n. [Ostrau Hauptbahnhof]
 Albrechtice u Českého Těšína [Albersdorf] — Havířov [Hawirzow] — Ostrava Svinov [Ostrau Schönbrunn]
 Ostrava Hrušov [Ostravu Hrušov] — Ostrava hl. n. [Ostrau Hauptbahnhof]– Ostrava Svinov [Ostrau Schönbrunn]
 Dětmárovice [Dittmarsdorf] — Bohumín [Oderberg]
 Louky nad Olší [Lonkau] — Dětmárovice [Dittmarsdorf]

Die monatliche Leistung belief sich auf etwa 6 Mio. Bruttotonnenkilometer (BTKm), bzw. 5500 Zugkilometer (ZKkm). Es handelte sich dabei um Kohletransporte in die Kokswerke, die Kraftwerke Dětmárovice und Trebovice die Witkowitz-Eisenhütten und um technologische Transporte zwischen Kohlelagern, Kohleaufbereitungsstätten und Deponien. Obwohl die OKDD damals öffentlich bekundeten, dass sie auch künftig außer dieser Transporte an keinen weiteren interessiert wäre, zeigte die Entwicklung der Folgejahre, dass die OKDD zum größten Konkurrenten geworden ist, und zwar auf dem gesamten Netz und nicht nur bei Kohle. Die Überlegung liegt nahe, dass es womöglich kein Zufall war, dass ausgerechnet diese Gesellschaft sich im hohen Maße eines externen EVU bediente (zumal einer Tochtergesellschaft), weil das Gefühl eines geschehenen Unrechts infolge der Abtrennung eines Kernstücks der Montanbahn-Infrastruktur im Kohlerevier im Jahr 1946 langfristig nicht vergessen wurde.³⁸

Eine wirkliche Veränderung des rechtlichen Rahmens brachte allerdings erst die Neuauflage des Eisenbahngesetzes aus dem Jahr 1994, das per 1. Januar 1995 in Kraft trat.³⁹ Neben einer ganzen Reihe technischer Einzelheiten (vor allem der Definition, was die Bahn eigentlich ist) trennte es eindeutig die Infrastruktur (die Bahn, d. h. den

³⁸ Ivan Skulina, Největším bohatstvím jsou lidé..., rozhovor s ředitelem OKD, Doprava a. s. ing. O. Faimanem, Železničář, 24. 8. 1994, S 1.

³⁹ Per Gesetz No. 266/1994 Gb vom 14. 12. 1994, Bahn-Gesetz.



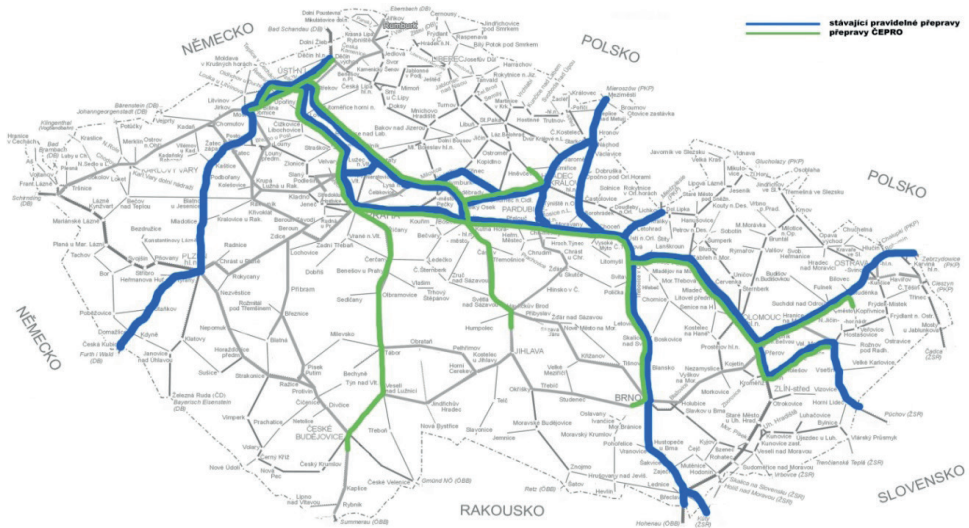
BILDUNG NO. 1: Das Schema der OKR-Infrastruktur (grün: Staatsbahn, blau: Montan-Anschlussbahn, rot: andere Anschlussbahnen):4 — Station Zárubek, Anbindung an die Anschlussbahn von Nová Hut. Quelle: Petr Štefek, Uhelné dráhy v Ostravsko — karvinském revíru, verfügbar on-line: <http://spz.lo-gout.cz/trate/bdr.html>

„toden Eisenbahnverkehrsweg“) von dessen Betreiber („lebendiger Eisenbahnverkehrsweg“) und ČD den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Es führte die Notwendigkeit des Erwerbs einer Betriebslizenz ein und das Recht eines solchen EVU die Infrastruktur zu nutzen. Aufgrund dieses Gesetzes begann dann auch das Finanzministerium in seinem Amtsblatt die festgelegten Preise für das IBE zu veröffentlichen.⁴⁰ Das IBE war gesondert für den Personenverkehr (ermäßigte Sätze) und den Güterverkehr angeführt. Ein weiterer Preisfaktor war dann die Strecken-Kategorie. Erst dank dieser Preisfestlegung konnten ab 1995 die EVUs den Markt des Eisenbahngütertransports (vorerst nur im Binnenverkehr) unter vorab bekannten und klaren Bedingungen betreten. An der Position der ČD als unitärer Eisenbahn hat sich dabei aber nichts geändert, sie war nach wie vor Infrastruktur-Betreiber, kassierte von den übrigen EVUs das IBE und stellte bei eigenen Zügen das IBE sich selbst intern in Rechnung.

Im dem darauffolgendem Zeitabschnitt entstanden neue EVUs vor allem aus großen Anschlussbahn-Betreibern, bzw. aus Baufirmen, die die Infrastruktur bauten und warteten. Unter ihnen zählte zu den bedeutsamsten die Firma Viamont⁴¹ aus

⁴⁰ Die maximalen Preise und Bedingungen für die Benutzung des inländischen Eisenbahnverkehrsweges der Staatsbahnen im Eisenbahnpersonen- und güterverkehr (IBE, Anm: Autor), herausgegeben als Anlage zum Amtsblatt des Finanzministeriums.

⁴¹ Einer der Gründer war der spätere Verkehrsminister Aleš Řebíček.



BILDUNG NO. 2: regelmäßige Strecken, befahren von UNIDO, Stand 2015:
Quelle: www.unipetrol doprava.cz

Ústí nad Labem [Aussig]. In der zweiten Hälfte der 90-er Jahre war Viamont nach der OKDD das zweit größte externe EVU. Abgesehen von eigenen Bau-Zügen transportierte sie auch Braunkohle von Březno u Chomutova [Priesen] und Světec für das Kraftwerk Mělník [Melnik]. Auf dieser Trasse bediente sie sich einer elektrischen Lokomotive der Baureihe 121, wohingegen alle anderen externen EVUs fast bis zur Mitte des ersten Jahrzehnts des 21. Jahrhunderts ausschließlich Diesel-Lokomotiven der eigenen Anschlussbahnen verwendeten.

Im Jahre 1995 gliederte die Litvínover Raffinerie Chemopetrol seine Anschlussbahn samt Betrieb und etwa 1000 Tank-Waggons in die Tochtergesellschaft Chemopetrol Doprava a.s. Mit dem stufenweisen Aufbau der Unipetrol-Holding übernahm diese Anschlussbahnen auch anderenorts: in Kralupy nad Vltavou [Kralup an der Moldau] — Kaučuk a rafinérie, Pardubice [Padubitz] — Paramo, Rosice nad Labem — Synthesia, Kolín [Kolin] — (Koramo) und Neratovice [Neratowitz] — Spolana, und firmierte 2003 in Unipetrol Doprava a.s. um (UNIDO). Im gleichen Jahr beginnt sie unter Führung von Jaroslav Richter Transporte auf der staatlichen Infrastruktur — mit Raffinerie-Produkten zwischen ihren Hauptwerken in Litvínov [Leutensdorf] und Kralupy nad Vltavou [Kralup an der Moldau], einzeln auch in die Depots von Čepro.⁴² Überraschenderweise blieb die Belieferung des Prager Flughafens mit Kerosin in die Station Středokluky in der Hand der ČD.

42 Čepro a.s. bewirtschaftet die staatlichen Erdölprodukt-Reserven, die meisten Depots haben eine Anschlussbahn (zu den größten gehören Bělčice, Hájek, Hněvice, Hněvčeves, Mstětice, Smyslov, Šlapanov, Třemošná und Včelná).



In der zweiten Hälfte der 90-er Jahre begann dann eine ganze Reihe von Industriebetrieben die eigenen Anschlussbahnen von externen Betreibern zu bedienen, die sich auf Anschlussbahnen spezialisierten. Äußerst aktiv war dabei die OKDD, die diese neuen Standorte zur weiteren Expansion nutzte. Dank der Zusammenarbeit bei der Kohlebelieferung der Dalkia-Fernwärme in Ostrava-Třebovice konnte sie weitere Dalkia-Anschlussbahnen in Olomouc [Olmütz] und Přerov [Prerau] gewinnen, wohin sie anschließend eigene Kohle aus Ostrau lieferte. Die Akquisition der Anschlussbahn des ČEZ-Kraftwerks in Hodonín im Jahre 1996 ging einher mit dem Beginn der Lignit-Transporte der naheliegenden Zeche Mír in Mikulčice (Station Lužice). 1997 erwarb sie auch die Anschlussbahn der ehemaligen Poldi-Hütte in Kladno-Dubí [Eichen],⁴³ wohin sie daraufhin auch einen Teil der Rohstoffe beförderte (Braunkohle aus Bílina [Bilin], Zement aus Čížkovice [Tschischkowitz] und naturgemäß auch Steinkohle aus dem Ostrau-Karwiner Revier).

Bei EVUs die mit Ostrava verbunden waren, ist auch das EVU Vitkovice Doprava zu erwähnen, das nach Schließung der Hochöfen in Vítkovice [Witkowitz] 1998 flüssiges Gußeisen⁴⁴ aus der Hütte Nová Hut für den Bedarf der Witkowitz Stahlwerke transportierte. Hier verwendete es teils auch die Infrastruktur der OKDD. Das öffentliche Netz betrat es erst 2004 mit Kalstein-Transporten aus Štramberk [Stramberg].

REFORMEN DER ČESKÉ DRÁHY

Die Probleme der permanenten Defizite der ČD gipfelten in der zweiten Amtszeit von Ministerpräsident Václav Klaus, als Martin Říman Verkehrsminister wurde. Inspiriert (eher verbal) von dem britischen Wege lieferte die Regierung 1996 den Plan einer Teilprivatisierung. Als Hauptproblem der staatlichen Eisenbahn wurden Überkapazitäten betrachtet, die auf diese Weise reduziert werden sollten. Wenig benutzte Regionalbahnen sollten privatisiert, im Falle mangelnden Interesses eingestellt werden. Es sollten auch eine ganze Reihe an „non-core“ Aktivitäten abgestoßen werden, die mit dem Verkehr nicht unmittelbar verbunden waren, und diese sollten auch privatisiert werden.⁴⁵ Auf den Hauptstrecken sollte der Personenverkehr reduziert werden, sprunghaft wurde das IBE für Personen- und Güterverkehr angehoben. Diese Schritte trafen aber auf entschiedenen Widerstand der Gewerkschaften, und nach einem Streik vom 4. bis 8. Februar 1997 ließ die Regierung die Reform zur Gänze fallen und tauschte die Führungsriege der ČD aus. Obgleich auch zu späteren Zeiten die Privatisierung und Schließung von Regionalbahnen erörtert wurde (das Gesamt-

⁴³ Im Areal ist eine ganze Reihe von Industrieunternehmen angesiedelt, zu den größten gehören ein Walzwerk, das der Moravia Steel Trinec gehört und das Kohle-Kraftwerk Kladno (seit 2002 Alpiq Generation CZ s.r.o.), das außer Strom auch Fernwärme und Warmwasser für Kladno und einen Teil Prags liefert.

⁴⁴ In besonderen Waggonen, sog. „Veronikas“. Vgl.: Černohorský, M., 2003: Železniční vozy hutních provozů, verfügbar on-line auf https://www.parostroj.net/katalog/nv/clanky/Hutni_vozy/hutni_vozy.php3.

⁴⁵ Gesundheitswesen der Eisenbahn, Freizeiteinrichtungen, Seilbahnen u. a.



netz sollte um bis zu 30 % reduziert werden), entschied man sich in Wirklichkeit für schrittweise Veränderungen. Die vorsichtige Regierungspolitik war sicher auch auf die Androhung eines weiteren Streiks im Herbst 1997 zurückzuführen. Die einzigen tatsächlich privatisierten⁴⁶ Strecken waren die Schmalspurbahnen in der Gegend von Jindřichův Hradec [Neuhaus], die der Staat 1997 dem neugegründeten EVU Jindřichohradecké místní dráhy um den symbolischen Preis von 1,- Kč verkaufte.⁴⁷

Ein weiterer Schritt der stufenweisen und vorsichtigen Restrukturierung der unitären Eisenbahn war die Aufteilung der ČD s.o. (s.o. steht für Staatsorganisation) in einen Infrastrukturbetrieb Správa železniční dopravní cesty s.o. (kurz SŽDC) am 1. Januar 2003,⁴⁸ in den der „tote Eisenbahnverkehrsweg“ und sämtliche Schulden⁴⁹ überführt wurden, eine Eisenbahnspektion [Dražní inspekce] und eine neue Aktiengesellschaft České dráhy a.s., die nicht nur ein EVU im Personen- und Güterverkehr war, sondern anhand eines Vertrages mit der SŽDC auch Infrastrukturbetreiber. Die ČD a.s. zahlte einerseits der SŽDC für all ihre Züge das IBE wie andere EVUs auch, andererseits bezahlte die SŽDC der ČD a.s. alle Kosten, die mit dem Betrieb der Infra-

-
- 46 Der Betrieb der Bahn und der Eisenbahnverkehr wurde außerhalb der ČD noch auf einigen weiteren Strecken betrieben, die für die ČD und das Verkehrsministerium nicht von Interesse waren — in all diesen Fällen verblieb die Infrastruktur jedoch in öffentlicher Hand: 1997 lehnte der Staat es ab, die nach einem Hochwasser beschädigte Strecke entlang des Desna-Flusses von Šumperk [Mährisch Schönberg] nach Kouty nad Desnou [Winkelsdorf] mit einer Abzweigung nach Sobotín zu erneuern. Die Strecke wurde durch die regionalen Gemeinden neuhergerichtet, die folglich die Firma Stavební obnova železnic a.s. mit ihrem Betrieb beauftragten. Auf der Strecke von Trutnov [Trautenau] nach Svoboda nad Úpou [Freiheit], wo die ČD 1997 den Betrieb stilllegte, wurde Viamont Infrastruktur-Betreiber und EVU. Im Jahre 1998 übergibt die ČD an Viamont noch die Strecke Sokolov [Falkenau] — Kraslice [Graslitz] — ab 2000 bis zur Staatsgrenze, wobei der Streckenabschnitt Kraslice [Graslitz] — Klingenthal seit 1952 stillgelegt war. Vgl.: ČD Fahrpläne 1999–2001.
- 47 Die neue Gesellschaft eröffnete den Betrieb auf der Strecke nach Nová Bystřice [Neu Bistritz] am 14. 6. 1997 und auf dem nördlichen Ast bis nach Obratan am 23. 10. 1997. Neben dem Personenverkehr (hauptsächlich für touristische Zwecke) fand auch Güterverkehr statt: am wichtigsten waren Holztransporte aus verschiedenen Stationen, Eisenschrott-Transporte aus Kunžak [Königseck], seit 2005, und Nová Včelnice [Neuötting-Vtschelnitz], von 2006 bis 2009, Heizöl-Schwer auf die Schmalspur-Anschlussbahn der Firma Jitka (bis 2010), Bleche für Heizkörper nach Kamenice nad Lipou [Kamnitz an der Linde] — bis 2004, Kohle nach Nová Bystřice [Neu Bistritz] u. a. Ihren Gipfel erreichte der Güterverkehr auf der JHMD in den Jahren 2006–2008 mit ca. 100 Wagen monatlich. Die meisten Verkehre wurden aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt, nachdem der Betrieb gemischter Züge verboten wurde (auf Personenzügen wurden Güterwagen befördert), wegen der Subventionsbedingungen des Personenverkehrs. Vgl.: Jahresberichte der JHMD.
- 48 Per Gesetz No. 77/2002 Gb. über die Aktiengesellschaft České dráhy, die staatliche Organisationen Správa železniční dopravní cesty und die Veränderung des Bahn-Gesetzes No. 266/1994 Gb.
- 49 Finanziert anschließend durch Anleihen der SŽDC, arrangiert von der Konsolidační agentura, die Emissionshöhe betrug 7 Mrd. Kč.



struktur verbunden waren („lebendiger Eisenbahnverkehrsweg“, sprich: Personal). Der Saldo lag mit gut 5-6 Mrd. Kronen pro Jahr zugunsten der ČD.⁵⁰

Im Jahre 2007 wurde dann der Güterverkehr in die eigenständige Tochtergesellschaft ČD Cargo a.s. ausgegliedert, die als eigenständiges EVU tätig wurde. Die neugegründete Gesellschaft übernahm aller Güterwagen, einen Teil der Lokomotiven und Werkstätten. Der bisherige ČD a.s. Generaldirektor Josef Bazala wurde neuer ČD Cargo Direktor. Vor dieser Ausgliederung des Güterverkehrs lief eine lange Diskussion über dessen hohe Profitabilität (zumal sprach man von 1 Mrd. Kronen jährlich) mit dem Vorsatz, diese Querfinanzierung zugunsten des Personenverkehrs zu beenden und dem Personenverkehr neue Einkommensquellen zu erschließen. Der Leitung der ČD gelang es diese umstrittenen Angelegenheiten (in der eigenständigen Geschichte erwirtschaftete die ČD Cargo nie einen Gewinn aus ihrem Hauptgeschäft, nämlich dem Eisenbahngüterverkehr) in der Öffentlichkeit so darzustellen, dass die Finanzierung des Personenverkehrs aus öffentlichen Geldern erhöht wurde. Das Verkehrsministerium erhöhte die Subvention des Fernverkehrs um 1 Mrd. Kronen ab 2007, und im Regionalverkehr schloss die ČD a.s. Verträge mit den einzelnen Regionen auf weiter 10 Jahre. Mit Bedacht vorsichtig zu agieren und womöglich im Einklang mit den Gewerkschaften verliefen auch die weiteren Schritte der tschechischen Bahnreform. Erst 2008 begann die SŽDC mit dem Infrastruktur-Betrieb (sie übernahm von der ČD die einzelnen Gebietszentren der Infrastruktur SDC) und 2011 übernahm sie auch den „lebendigen Eisenbahnverkehrsweg“. Gänzlich unlogisch verblieben jedoch im Eigentum der ČD sämtliche Bahnhofsimmobilien, die „musste“ die SŽDC von der ČD erst 2016 um 3,3 Mrd. Kč abkaufen.⁵¹

INTERNATIONALE VERKEHRE

Die tschechische Wirtschaft ist eine offene Wirtschaft, die stark in den internationalen Warenaustausch eingebunden ist. Es nimmt also kein Wunder, dass etwa 2/3 aller Eisenbahngüterverkehre die Staatsgrenze überschreiten. Im Saldo der Außenhandelsbilanz wurde in den 90-er Jahren ein Defizit verzeichnet, das in der Folgezeit durch einen Exportüberschuss ersetzt worden ist. Im Güterverkehr per Eisenbahn überwog jedoch immer der Import, was durch die Warenströme der tschechischen Industrie bedingt ist — während Rohstoffe und Halbfertigprodukte oft per Bahn transportiert werden, finden die Fertigprodukte ihren Weg zum Kunden hauptsächlich per LKW.

Ein Anliegen der europäischen Verkehrspolitik war es u. a. allen in einem beliebigen EU-Land lizenzierten EVUs freie Fahrt über die Grenzen zu gewähren. Vor dem Beitritt Tschechiens zur EU war jedoch dieser Grenzübertritt legislativ nur in der Zusammenarbeit der staatlichen, vormals unitären Eisenbahnen möglich. Zwi-

⁵⁰ Jahresberichte der SŽDC.

⁵¹ Pressebericht des Verkehrsministeriums von 25. 5. 2016, verfügbar on-line auf <http://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Prevodu-nadrazi-z-Ceskych-drah-na-statuz-nic-nebr>.



schen den einzelnen Ländern herrschten gegenseitige Verträge, die bis hin in das 19. Jahrhundert zurückreichten. Die Verträge wurden schrittweise erneuert, sie sahen aber nie die Zusammenarbeit von anderen als staatlicher Eisenbahnbetrieben vor. Auf diesen Verträgen waren dann Zusatzvereinbarungen über den Verlauf des Verkehrs auf den Grenzstrecken aufgebaut. Diese Vereinbarungen bestimmten den Grenzbahnhof für den Lokomotivwechsel und die Organisation des Verkehrs auf den die Staatsgrenze überschreitenden Strecken. Man erwähnte explizit nur staatliche EVUs, da zur Zeit der Entstehung der Vereinbarungen andere auch nicht vorhergesehen wurden. Trotz dieser legislativen Hürden versuchten einige kleinere EVUs die Grenzen mit ihren Lokomotiven zu durchbrechen, sie wurden jedoch stets seitens der ČD gestoppt. Die einzige Möglichkeit, die Güter eines externen EVU über die Grenze zu fahren, war es den Verkehr im letzten ČD Bahnhof, der als Versandstation galt, zu beenden und die Sendung per Staatsbahn weiterzuleiten. Auf diesen kurzen Abschnitten konnte man keinerlei Rabatte gegenüber dem geltenden Tarif erhalten, und so konnte der Transport einer kleinen Museums-Lok auf mehrere Zehn-Tausend Kronen (Tausende EUR) hinauslaufen. Das EVU Česká severní dráha s.r.o. [Tschechische Nordbahn] verfrachtete daher 1999 die Schienenfahrzeuge nach Jiříkov, weil von dort aus die Tarifentfernung nach Deutschland die kürzeste war — lediglich 1 Kilometer.

Der größte Druck die Grenze zu durchbrechen war auf der tschechisch-deutschen Grenze. Auch die DB Netz war externen EVUs nicht wohl gewogen und beharrte bei dem größten Grenzübergang Děčín [Tetschen] / Bad Schandau auf der Frachtübergabe gemäß Zusatzvereinbarung auf der tschechischen Seite in Děčín východ [Tetschen Ost]. Die ČD spielten dann hier zur Gänze nicht nur ihre Position als eines der EVUs, sondern auch als Infrastrukturbetreiber — in Laiensprache übersetzt: solange der Fahrdienstleiter als ČD Angestellter den Verkehrsweg nicht stellte und das Signal nicht grün erleuchtete, konnte sich der Zug nicht von der Stelle bewegen.

Bei der Öffnung der tschechisch-deutschen Grenze spielte schließlich die größte Rolle die in Dresden angesiedelte Import-Transport-Logistics (ITL) Eisenbahngesellschaft. Dieses EVU, von zwei ehemaligen DR Mitarbeitern gegründet und im Eigentum von Uwe Wegat, war anfangs in der Abfallwirtschaft engagiert und beteiligte sich mit ihren Zügen am Abtransport von Bauschutt. Im Jahr 1999 kaufte sie die Eisenbahnwerkstatt in Nymburk (ŽOS Nymburk), wo sie auch ihre eigenen Lokomotiven zu reparieren begann, vor allem ehemalige sowjetische Diesellokomotiven der BR 781⁵² (genannt auch „Sergey“ und „Ludmila“) aus den Beständen der ehemaligen DR und ČSD. Für deren Beförderung schlug die ITL vor, den damals seitens der DB für den Güterverkehr geschlossenen Bahnübergang Rumburk / Ebersbach (Sachs) zu verwenden. Im Sinne der Zusatzvereinbarungen betrieb die ČD den Verkehr bis nach Ebersbach, von wo aus die ITL dann übernehmen konnte. Die ersten Verkehre fanden 2002 statt, seitens der ČD handelte es sich um die erste Übergabe an ein externes EVU im Ausland. Der erste wirkliche Güterzug fuhr über Rumburk im Januar 2003, es handelte sich um Glassplitter von Ústí nad Labem [Aussig] nach Riesa, die, anstatt die Elbe entlang zu fahren, den Umweg über den Lausitzer Berg

52 Deutsche Bezeichnung: V200.



nehmen mussten. In der zweiten Hälfte 2003 starteten auch weitere Verkehre: Petrochemie aus Pardubice [Pardubitz] und Litvínov [Leutensdorf] nach Leuna und Hamburg und in entgegengesetzter Richtung, Eisenschrott Züge nach Riesa u. a. Das Gesamtvolumen belief sich 2003 auf etwa 60 000 Tonnen. Die ITL bot auf deutscher Seite spürbar günstigere Preise an, als die zu dieser Zeit monopolistische DB, und die ČD unterstützte diese Verkehre angesichts höherer Einnahmen dank der längeren tschechischen Strecke im Vergleich zu Bad Schandau. Zu einem weiteren Durchbruch kam es im Jänner 2004, als sich der Betreiber des Container-Terminals in Prag Žižkov — die Gesellschaft ČSKD Intrans⁵³ — mit der DB preislich wegen ihrer Container-Züge nach Hamburg nicht einigen konnte und das günstigere Angebot der ITL annahm. Für Verkehre über Rumburk [Rumburg] interessierte sich auch die UNIDO, als tschechisches externes EVU konnte es allerdings nicht über die Staatsgrenze fahren. Eine Lösung wurde nach Verhandlungen mit der ČD und ITL gefunden, die UNIDO fuhr mit ihren Zügen bis in die Station Rumburk, hier kam es zum neuen Versand⁵⁴ — die ČD spannte ihre Lokomotiven ein, um sie in Ebersbach bereits wieder auszuspannen und von da übernahm dann die ITL. In der Zugplanung der Jahre 2004 und 2005 erschien daher das Zugpaar 48366 und 48367 in der kuriosen Relation Rumburk — Ebersbach (Sachs) mit der Fußnote „Zug von UNIDO für ITL“. Auf nichtelektrifizierten und einspurigen Strecken von Děčín [Tetschen] über Benešov nad Ploučnicí [Bensen], Jedlová und Rybníště [Teichstatt] fuhr 2004 ein internationaler Güterzug nach dem anderen, im Jahr 2004 wurde hier mehr als eine halbe Million Tonnen Güter befördert.⁵⁵

Die Lösung über Rumburk [Rumburg] konnte allerdings nur eine zeitweilige sein, die Strecke konnte von der Kapazität her die Hauptstrecke über Děčín [Tetschen] nicht ersetzen. Wieder war es die ITL, die aktiv wurde: sie ließ sich seitens der Bundesrepublik ihre Lokomotiven in die Zusatzvereinbarung eintragen. In Anbetracht der Mitgliedschaft Tschechiens in der EU seit 2004 und dem übergeordneten Charakter des Europa-Rechts dem nationalen Recht gegenüber musste schließlich auch die ČD auf Empfehlung des tschechischen Verkehrsministeriums den Weg räumen und den Verkehr über Děčín gestatten. Der erste Zug war eine Lieferung Braunkohle von Bílina [Bilin] nach Kassel zwischen den EVUs OKDD und ITL, welcher am 10. Februar 2005 die Grenze überschritt. Allmählig wurden alle anderen Züge von Rumburk nach Děčín auf die Hauptstrecke umgeleitet und die Übergabe von Zügen unterschiedlicher EVUs in Bad Schandau wird Wirklichkeit (die Übergabe von Zügen zwischen DB und ČD bleibt auch weiterhin am Bahnhof Děčín východ [Tetschen Ost] erhalten).

An den anderen Grenzen war die Lage nicht so dramatisch und der externe Verkehr nahm nach dem Beitritt Tschechiens und weiterer Länder Mitteleuropas in die EU allmählig zu: im Juni 2004 startete die OKDD die Zugübergabe in Annaberg/Chalupki (Polen) mit dem polnischen privaten EVU PTKiGK (Steingut) und in Pet-

53 Die in die Gruppe der staatlichen österreichischen ÖBB gehörte.

54 D. h. Erstellung eines neuen Frachtbriefes.

55 Petr Kadeřávek, Nákladní vlaky ITL/ČD běžnou realitou, *Železniční magazín* 2013, Nr. 7, S. 6.



rovíce u Karviné [Petrowitz bei Freistadt] mit der polnischen staatlichen PKP Cargo (Kokstransporte nach Ostrau). Im Oktober 2004 drangen schließlich externe Züge auch in die Slowakei vor, zwischen den EVUs OKDD und ŽDD Bratislava (eine Tochtergesellschaft der OKDD in der Slowakei). Seit dem Jahr 2005 kann man sagen, dass der Eisenbahngüterverkehr in Tschechien bereits liberalisiert ist, den grenzüberschreitenden Verkehr mit inbegriffen. Diese Liberalisierung betraf allerdings nur das Segment der Ganzzüge, Einzelsendungen verblieben bei den Staatsbahnen. In der zeitgenössischen Presse wird dieser Sachverhalt deshalb auch oft kritisiert und die Erfolge der privaten EVUs auch als „Rosinenpicken“ bezeichnet, zum Leidwesen der Staatsbahnen, bei denen die Beförderungspflicht wenig lukrativer Sendungen hängen bleibt.⁵⁶

Eine Entwicklung machte auch die Einstellung der ČD durch, von dem Wehren jeglicher grenzüberschreitender Verkehre außerhalb von Staatsbahnen am Anfang, bis hin zu einer äußersten Offenheit gegenüber ausländischen externen EVU zum späteren Zeitpunkt. Ziel dieser Politik war es die ausländischen EVU an der Grenze aufzuhalten, gemeinsamen mit ihnen dem Endkunden einen interessanten Preis und Qualität anzubieten, und gleichzeitig die Binnenabschnitte für sich zu behalten. Für zahlreiche ausländische externe EVUs war diese Zusammenarbeit auch deshalb interessant, weil sie dadurch Zugang zu den mehreren Tausend Wagen der ČD Zutritt bekamen, die für den internationalen Verkehr taugten. Nach der ITL schloss im Mai 2004 die ČD mit einem zweiten externen EVU ein Zugübergabeabkommen — der slowakischen Bratislavská regionálna koľajová spoločnosť (BRKS), und am 5. August 2004 kam es zur Übergabe des ersten Zuges mit Zement für den Endkunden Holcim von Prachovice (Tschechien) nach Lábattlán (Ungarn), über Kúty und Komárom. Es handelte sich wahrscheinlich um den ersten externen Zug, der zwischen zwei Staatsbahnen (ČD a MÁV) transitierte. Vor Weihnachten nutzte die ČD auch das günstigere Angebot der BRKS für einen Bananen-Zug (ursprünglich aus Antwerpen) für das Chiquita-Großlager in Veľké Kostolany. Dieser Zug wäre bei den angebotenen Preisen der slowakischen Staatsbahn ZS anderenfalls per LKW gefahren worden.⁵⁷ In den folgenden Jahren gehörte dann die BRKS zu den strategischen Partnern der ČD in der Slowakei (2006 kam es beinahe zu einer Beteiligung der ČD an der BRKS), abgesehen von ČD Verkehren (z. B. mit Stahlprodukten in den Hafen Rijeka, Kroatien⁵⁸, Braunkohle ins Kraftwerk Ajka, Ungarn, Braunkohle für die Fernwärme-Kraftwerke in Žilina und Martin, beide Slowakei), arbeitete die BRKS auch mit der UNIDO zusammen (Transporte petrochemischer Erzeugnisse zur Sloznaft in Bratislava und Düngermittel aus dem Werk Duslo Šala).⁵⁹ Dass das Unternehmertum

56 Petr Kadeřávek, Průlom na přechodu Děčín/ Bad Schandau, *Železniční magazín* 2015, Nr. 2, S. 9.

57 Martin Boháč, Banány na kolejích, 2004, verfügbar on-line auf <http://www.k-report.net/clanky/banany-na-kolejich/>.

58 Martin Boháč, Adria Expres, 2005, verfügbar on-line auf <http://www.k-report.net/clanky/adria-expres/>.

59 Martin Boháč, Unipetrol vozí na Slovensko, 2005, verfügbar on-line auf <http://www.k-report.net/clanky/unipetrol-vozi-na-slovensko/>.



im Eisenbahngüterverkehr schwierig ist, beweist auch das Beispiel der BRKS. Im Unterschied zu der Mehrzahl anderer externer EVUs hatte sie keine eigene Wahre (wie es UNIDO mit Erdölprodukten und OKDD mit Kohle hatten). Knapp gerechnete Margen und ein stetiger Druck seitens der slowakischen Staatsbahn ŽSSK Cargo und des Verkehrsministeriums führten zu Cash-Flow Problemen vor allem gegenüber dem staatlichen Infrastrukturbetreiber Železnice Slovenskej Republiky [Eisenbahn der Slowakischen Republik, kurz ŽSR]. Trotz der persönlichen Ausstrahlung des Gründers und Mehrheitsaktionärs der BRKS Roman Filistein musste die BRKS Konkurs anmelden.

Durch die Zusammenarbeit mit ausländischen externen EVUs gelang es zahlreichen tschechischen Exporteuren eingependelte Handelsparitäten zu wenden, von der Parität „bezahlt an der tschechischen Grenze“ zur Lieferung „zum Bestimmungsort“, was diesen Firmen zusätzliche Einnahmen und Gewinne ermöglichte. Als Beispiel dienen da petrochemische Erzeugnisse für die Total-Raffinerie in Leuna, oder Ausfuhren von Eisenschrott in deutsche Hüttenwerke.

DIE ENTWICKLUNG 2006–2015

Die Entwicklung seit Beginn der Weltwirtschaftskrise im Jahre 2008 geht einher mit dem gesteigerten Wettbewerb unter den EVUs und einem allgemeinen Preisverfall. Die ČD Cargo betrat diesen Kampf personell geschwächt, der langjährige erfahrene Manager Josef Bazala wurde von seinen Posten abberufen⁶⁰ und das neu-angekommene Management verlor Umsätze und Marktanteile. Im Segment der Container-Transporte expandierte die Gesellschaft Metrans, die allmählich von den Diensten der ČD Cargo Abstand nahm, um die Züge in eigener Regie als neues EVU zu fahren.

Im Jahre 2004 kaufte die Kohlegruben des Ostrau-Karwiner Reviere Zdeněk Bakala, der anschließend die Firmen der OKD-Gruppe neu aufstellte. Die Kohlegruben stießen ihre Verkehrstochter OKDD ab, die 2007 Eigentum der in den Niederlanden ansässigen Gesellschaft New World Resources Transportation⁶¹ wurde und in Advanced World Transport (AWT) umfirmierte. Nach mehr als hundertfünfzig Jahren verlor die Montanbahn das Eigentümerband mit dem Kohlerevier. AWT kaufte 2008 von Viamont⁶² dessen Eisenbahnsparte und ein Jahr später von René Holeček die Spedi-

⁶⁰ Seit 2008 hat die ČD Cargo keinen Generaldirektor mehr, da Bazala anhand einer Veränderung der Organisationsstruktur abberufen wurde, zum höchsten Entscheidungsträger wurde dann der Vorstandsvorsitzende. Gleichzeitig begann man eine strafrechtliche Verfolgung von Bazala wegen Schadenszufügung der ČD, die jedoch Mangels an Beweisen eingestellt werden musste.

⁶¹ Der Eigentümer der Kohlegruben war die damals auch in den Niederlanden ansässige Gesellschaft New World Resources.

⁶² Die Bau-Sparte wurde später der österreichischen Gesellschaft Strabag verkauft, samt des Verkehrs der Bau-Züge. Das neuentstandene EVU, das personell und betriebsmäßig eine Kontinuität zur ursprünglichen Viamont darstellt, firmiert unter dem Namen Strabag Rail.

tions-Holding Čechofracht. Die gesamte AWT-Gruppe wurde schließlich 2015 von der Gütersparte der polnischen Staatsbahn PKP Cargo übernommen, im Rahmen ihrer ausländischen Expansion.⁶³



ABSCHLUSS

Seit dem Ende der 90-er Jahre ist der Markt des Eisenbahngüterverkehrs stabilisiert. Zwar sinkt andauernd das Volumen der Massensubstrate, wie Kohle, Erze u.Ä., der Bahn gelingt es aber diese Rückgänge durch neue Aufträge zu kompensieren, es wächst der Container-Verkehr, neue Industrie-Investments werden in Tschechien getätigt, wovon einige, z. B. in der Automobil-Branche, den Eisenbahnverkehr nutzen. Die Bahn war im Stande den Folgen der Wirtschaftskrise 2008 standzuhalten, nach deren Abklang steigen wieder die Volumina.

Das Zeitmaß der Öffnung des Eisenbahnmarktes in Tschechien war äußerst gestreckt, dergleichen auch die Restrukturierung der ursprünglich unitären České dráhy. Die ersten externen EVUs entwickelten sich aus den Betreibern großer Anschlussbahnen. Sowohl OKD-Doprava, als auch Unipetrol-Doprava begannen mit ihren Zügen der ČD zu konkurrieren, trotzdem behielt die ČD den größten Teil der Sendungen für deren Mutterbetriebe. Zu einem wirklichen Durchbruch kam es erst in den Jahren 2004 und 2005 nach dem EU-Beitritt, als sich die Möglichkeiten grenzüberschreitender Verkehre öffneten, und die tschechischen EVUs von dem liberalisierten Markt in ganz Europa zu profitieren begannen.

Es stellt sich naturgemäß die Frage, ob durch die Marköffnung es der Bahn gelungen ist neue Verkehre ans Land zu ziehen. Der Autor beantwortet diese Frage mit Nein. Gannzüge mit Kohle, Petrochemie oder Zement würden auch im Falle einer unitären Eisenbahn diese benutzen. Andererseits ist die untersuchte Zeitspanne bislang zu kurz, die externen EVUs weisen eine höhere Flexibilität und ein Vermögen zur Kostensenkung, wodurch auf den dominanten Marktspieler Druck ausgeübt wird. Dies alles formt Voraussetzungen, damit der Eisenbahngüterverkehr auch zukünftige Veränderungen verkraftet, die die europäische Industrie erwarten. Gleichzeitig gilt aber auch, dass der Eisenbahngüterverkehr in Europa nur so lange Bestand haben wird, solange hier eine Industrie erhalten bleibt...

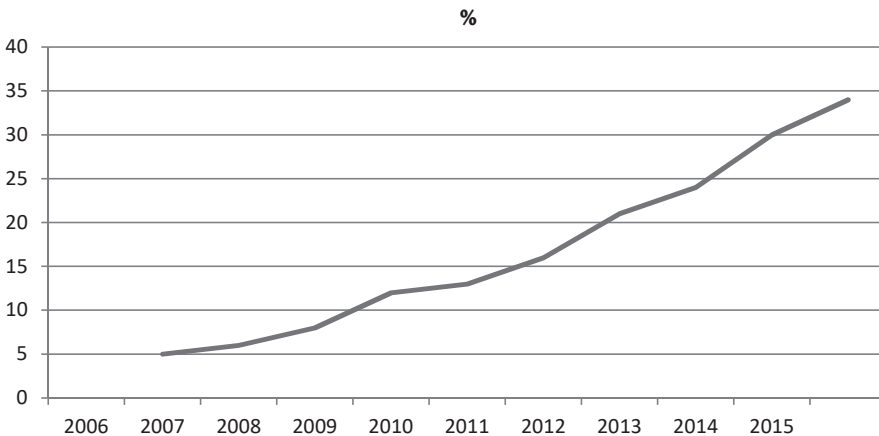
⁶³ Holeček erhielt jedoch einen Minderheitsanteil an der AWT, den er über die Investment-Gesellschaft Minezit SE auch nach dem Verkauf der AWT an die PKP Cargo beibehält. Vgl.: Pressemitteilung der AWT vom 29. 5. 2015, verfügbar on-line auf <http://www.awt.eu/cs/novinky/pkp-cargo-oficialne-prevzalo-rizeni-awt> und Handelsregister der Tschechischen Republik, verfügbar on-line www.justice.cz.



ANLAGE: STATISTISCHE DATEN ZUM EISENBAHNGÜTERVERKEHR:

Jahr	Mio. Tonnen	Mio. BruttoTonnenKm
1995	108 871	22 623
1996	107 235	22 338
1997	111 379	21 010
1998	104 788	18 709
1999	90 734	16 713
2000	98 255	17 496
2001	97 218	16 882
2002	91 989	15 810
2003	93 297	15 862
2004	88 843	15 092
2005	85 613	14 866
2006	97 491	15 779
2007	99 777	16 304
2008	95 073	15 437
2009	76 715	12 791
2010	82 900	13 770
2011	87 096	14 316
2012	82 968	14 266
2013	83 957	13 965
2014	91 564	14 575
2015	97 280	15 261

TABELLE NO. 1: Eisenbahngüterverkehr in Tschechien
Quelle: ČSÚ



GRAFIK NO. 1: Anteile externer EVU:

Bemerkung: vor 2006 wurden die Leistungen externer EVUs nicht erfasst

Quelle: Jahresberichte SŽDC