

Bewegung im kroatischen Güterverkehr

Nach umfassender Harmonisierung der nationalen Gesetzgebung mit jener der Europäischen Union trat die Republik Kroatien am 1. Juli 2013 der EU bei. Im Eisenbahnsektor ging damit eine deutliche Vereinfachung des Netzzugangs einher. Die Kroatischen Eisenbahnen (HŽ) waren bereits auf den 1. September 2012 hin reorganisiert worden, was zur Gründung dreier neuer Gesellschaften führte: HŽ Putnički prijevoz (HŽPP) für den Personenverkehr, HŽ Cargo für den Güterverkehr und HŽ Infra für die Infrastruktur.

Die Haupttrouten des kroatischen Schienengüterverkehrs sind die Transitstrecken vom Hafen Rijeka zum kroatisch-ungarischen Grenzübergang Koprivnica / Gyékényes sowie die Achse Slowenien – Serbien (Dobova – Tovarnik). Beide sind mit 25 kV / 50 Hz elektrifiziert, allerdings nur auf den Abschnitten Dobova – Dugo Selo und Novska – Tovarnik doppelspurig. Gegenwärtig sind die Strecken Dobova – Gyékényes sowie die Zufahrtslinien zum Hafen Rijeka für Güter-EVU am interessantesten. Die Strecken zur serbischen und bosnischen Grenze sind weniger attraktiv, weil diese Staaten nicht Teil der EU sind, was die Grenzabfertigung erschwert.

Im Jahr 2011 transportierte das damalige Monopolunternehmen HŽ 11,8 Millionen Ton-

nen Güter, was einem Anteil von 10,1 % aller in Kroatien beförderten Güter entsprach. Im Jahr 2014 lag der Modal Split der Bahn – nach wie vor mit HŽ Cargo als einzigem Anbieter – bei 10,7 % (Strasse: 68,3 %), wobei das gesamte Verkehrsaufkommen leicht rückläufig war.

Das Gesetz für die Sicherheit und Interoperabilität im Bahnverkehr wurde im Jahr 2013 vom kroatischen Parlament verabschiedet. Die kroatische Agentur für Eisenbahn-Sicherheit (ASZ) ist für die Überwachung von Eisenbahnunternehmen, Fahrzeugen und Lokomotivführern zuständig. Aufgrund eines komplexen Nebeneinanders von alter und neuer Gesetzgebung zertifiziert die ASZ bislang jedes Triebfahrzeug einzeln, was in der Praxis bedeutet, dass jede Lokomotive vor einem Einsatz in Kroatien auf dem Netz von HŽ Infra getestet werden muss.

Laut der Europäischen Eisenbahn-Agentur besitzen vier EVU alle zur Durchführung von Güterverkehr in Kroatien nötigen Zertifikate: PPD Transport (ehemals Adria Transport), Rail Cargo Carrier (RCC), RTS und Train Hungary. Folgende Unternehmen haben der ASZ die Sicherheitsbescheinigung für das Jahr 2014 übermittelt: HŽ Putnički prijevoz (HŽPP), HŽ Cargo, HŽ Infra, RTS und Rail Cargo Carrier.

PPD Transport

Die ehemals unter dem Namen Adria Transport (nicht zu verwechseln mit dem slowenischen Unternehmen gleichen Namens!) firmierende PPD Transport wurde im März 2012 vom Slowaken Mário Mátaš gegründet; beim Geschäftsführer Oliver Krilić handelt es sich um den ehemaligen Chef von HŽ vuča vlakova (Traktion). Krilić hat in den kroatischen Medien mehrmals angekündigt, das Unternehmen werde demnächst den Betrieb aufnehmen. Bislang ist es allerdings bei der Demonstrationsfahrt vom 23. August 2014 von Slavonki Brod nach Vinkovci, durchgeführt mit einer elektrischen Lokomotive der HŽPP, geblieben.

Ende März 2015 wurde die Mehrheit des damals noch unter dem alten Namen auftretenden Unternehmens von der kroatischen Erdgasgesellschaft Prvo plinarsko društvo (PPD) übernommen, die ausserdem Aktienanteile des Hafens von Ploče besitzt. PPD Transport wird vermutlich mehrere Lokomotiven anmieten; im Raum steht ferner eine Kooperation mit der slowenisch-österreichischen Adria Transport. Deren Diesellokomotiven 2016 920 und 921 unternahm am 11. Oktober 2015 auf Betreiben von PPD Transport Testfahrten zwischen Zagreb und Sisak.

Rail Cargo Carrier

Unter dem Namen Rail Cargo Carrier fasst die ÖBB-Tochter Rail Cargo Group ihre internationalen Aktivitäten zusammen; das Unternehmen ist in Bulgarien, Rumänien, in der Slowakei, der Tschechischen Republik, Ungarn und Kroatien präsent, wobei die kroatische Filiale als Rail Cargo Carrier Croatia auftritt. Aus organisatorischen Gründen wird der Bahnbetrieb bislang von der ungarischen (!) Filiale RCC Kft durchgeführt, wobei beide ÖBB-Unternehmen über eine kroatische Netzzugangsbewilligung verfügen. In den vergangenen Jahren war die Rail Cargo Group in Kroatien als reiner Logistiker ohne eigenes EVU tätig; mit der Durchführung des Güterverkehrs wurde HŽ Cargo beauftragt.

Am 31. März 2015 nahm die RCC Kft den Betrieb mit einem Containerzug Koper – Budapest auf dem kroatischen Abschnitt Dobova – Gyékényes auf; zum Einsatz kam die elektrische ÖBB-Lokomotive 1063 032 (siehe Heft 6/2015). In der Vergangenheit fuhr dieser Zug via Pragersko – Hodoš; mit der Route über die Zagreber Umgehungslinie und Koprivnica können der Dieselbetrieb zwischen Pragersko und Hodoš vermieden und so die Traktionskosten gesenkt werden. Da RCA nicht über genügend elektrische Loko-



Oben: Die ÖBB-Lokomotiven 1216 148 und 2016 083 weilten am 7. Oktober 2015 im Rahmen von Zulassungsfahrten im Zagreber Hauptbahnhof (Foto: T. Bačić).

Unten: Die ÖBB-Lokomotiven 2016 081 und (dahinter) 1063 020 am 30. Juni 2015 im Bahnhof Zagreb Resnik, flankiert von der rangierenden 2132 302 von HŽ Cargo und der auf den nächsten Einsatz wartenden 43 0156 von Train Hungary (Foto: T. Bačić).