



Przewozy Regionalne S.A., mit über 40 Prozent des polnischen Passagierverkehrs, setzt weitgehend noch veraltetes Rollmaterial ein. Unter anderem werden auch zehn Skoda 163 von CD eingemietet.

Polen

Passagier-EVU im Umbruch

Die Marktliberalisierung in Polen begann 1990 mit dem Privatisierungsgesetz. Seit dem 1. Januar 2001 firmiert die ehemalige Staatsbahn PKP Polskie Koleje Państwowe als Aktiengesellschaft im Staatsbesitz. Am 1. Januar 2008 begann die Liberalisierung des Binnengüterverkehrs. Im gleichen Jahr wurde der Personennahverkehr als Przewozy Regionalne S.A. ausgegliedert; alle Aktien wurden auf die 16 Verwaltungsbezirke aufgeteilt.

Weiterhin fließen EU-Gelder in die Infrastruktur und in das Rollmaterial, denn mit dem schlechten Zustand des heute zweitgrößten Streckennetzes in Europa sowie dem weitgehend veralteten Rollmaterial stehen die zwölf polnischen Personen-Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und die Infrastrukturgesellschaft vor fast unlöslichen finanziellen Problemen.

Während der Straßenbau stark gefördert wird und rund siebenmal mehr Geld zugesprochen bekommt als die Bahninfrastruktur, hängt die Modernisierung des Rollmaterials fast ausschließlich an EU-Geldern. Weil kaum mehr refinanzierbar, werden Streckenstilllegungen wohl unvermeidbar sein.

Somit erstaunt es wenig, dass der Passagierverkehr zu Beginn des letzten Jahrzehnts um 25 Prozent schrumpfte um sich nun auf tiefem Niveau zu konsolidieren. Im letzten Quartal 2012 wurden in Polen monatlich 23,1 Millionen Passagiere befördert. 80 Prozent des Passagieraufkommens wird im regionalen Verkehr erbracht.

PKP Intercity S.A. vor Großinvestitionen

Das Unternehmen startete ab Januar 2008 als eigenständige Einheit und betreibt über 300 polnische und internationale Inter- und EuroCity-Verbindungen sowie die Twoje Linie Kolejowe (TLK) als Economy-Fernangebot. Ab 2014 werden Hochgeschwindigkeits-Verbindungen durch eine EU-Finanzierung mit dem Kauf von 20 Pendolino der zweiten Generation realisiert. Mit weiteren Ausschreibungen für 20 Fernverkehrs-Triebzüge mit 160 km/h und zehn Diesellokomotiven für den Passagierverkehr mit 140 km/h soll der überalterte Flottenpark erneuert und der 2012 auf unter zwölf Prozent geschrumpfte Passagierzahl-Marktanteil wieder gesteigert werden. Bezüglich der Verkehrsleistungen erbringt heute PKP IC noch über 41 Prozent.

Przewozy Regionalne S.A. – der Marktführer

Im Oktober 2011 konnte die PR S.A. ihr zehnjähriges Bestehen feiern. Seit 2008 ist das Unternehmen als öffentlich-rechtliches EVU für den Nahverkehr praktisch landesweit zuständig

und modernisierte das Tarifsystem, die Kundenkommunikation und das Managementsystem. In Bezug auf die Zahl der beförderten Passagiere erreichte das Unternehmen im Jahr 2011 einen Marktanteil von über 38 Prozent, in der Verkehrsleistung über 36 Prozent. RP S.A. betreibt heute mehr als 130 Loks, 900 Reisezugwagen sowie annähernd 900 Diesel- und Elektro-Triebzüge. Der Betriebsertrag erreichte 2011 knapp 200 Millionen Euro, der Aufwand 438 Millionen. Das Betriebsdefizit wird durch Subventionen der 16 beteiligten Verwaltungskörperschaften abgedeckt.

SKM – S-Bahn Danzig

Szybka Kolej Miejska w Trójmieście (Gdansk) firmiert als eigenständige Tochtergesellschaft der PKP S.A. und operiert im nördlichen Pommern. 2011 realisierte das Unternehmen einen Umsatz von 26,7 Millionen Euro. Der Nettogewinn stieg von knapp 13.000 Euro im Vorjahr auf 200.000 Euro. Das rein operative Ergebnis ist nach wie vor negativ. Heute operiert das Unternehmen mit 43 EN57-Einheiten sowie 14 EN71 und 7 EN58; einer Flotte mit einem relativ hohen Durchschnittsalter von 31 Jahren. PKPSKM unterhält 21 Stationen.

SKM – Forbes-Diamant 2013 für die S-Bahn Warschau

Das S-Bahn-Unternehmen der Stadt Warschau startete seinen Betrieb mit einem Fehlschlag: Nach nur neun

Monaten musste die erste S-Bahnlinie wegen Fahrgastmangels am 1. Juli 2006 eingestellt werden. 2013, also siebeneinhalb Jahre später, wird das Unternehmen Szybka Kolej Miejska w Warszawie mit dem Award „Forbes-Diamant“ der Wirtschaftsfachzeitung für seine herausragende wirtschaftliche Entwicklung geehrt. 2011 beförderte das Unternehmen über 17 Millionen Fahrgäste mit modernisiertem beziehungsweise neuem Rollmaterial und avancierte zum sechstgrößten EVU in Polen. Eingesetzt werden vornehmlich Neubau-Niederflur-Triebwagen der Firmen Pesa und Newag. Im Rahmen der Vorbereitung auf die EURO 2012 wurden durch den EU-Kohäsionsfonds die vierte S-Bahnlinie (Anbindung Flughafen Chopin) inklusive 13 EMU von Pesa mit rund 40 Millionen Euro beziehungsweise zu 59 Prozent finanziert.

Koleje Mazowieckie – Nummer 3 in Polen

Der Verwaltungsbezirk Masowien setzt seit 2005 auf ein eigenes EVU. Neben knapp 200 von PKP übernommenen EN57, EN71 und EW60 setzt das Unternehmen auf zehn neue Stadler Rail Flirt EMUs, auf elf Traxx P160DC-Pendelzüge mit Doppelstock-Reisezugwagen und Steuerwagen sowie seit 2011 auf 16 Pesa ELF EMUs, allesamt im eigenen Besitz und durch Kofinanzierungen des Europäischen Regionalfonds unterstützt. Für Lokalzüge sind 11 VT 627 und VT 628 DMU im Mieteinsatz. 2011 wurden täglich mit durchschnittlich 80 Verbindungen von 15 Zentren aus über 54 Millionen Passagiere transportiert; damit erreichte das EVU 2011 landesweit gemessen einen Passagier-Marktanteil von 20,5 Prozent und legte bis zum ersten Trimester 2013 weitere drei Prozent zu. KM beschäftigt über 2600 Personen. Im Rahmen eines eigenen Schulungsprogrammes werden 2012 bis 2014 über 1100 Mitarbeitende ein Training für Kundendienst und Betriebssicherheit durchlaufen. Parallel dazu laufen diverse Projekte unter

dem Titel „Soziale Verantwortung“ im Passagier- wie Personalbereich. 2011 erreichte das Unternehmen einen Umsatz von 144 Millionen Euro; eine Steigerung gegenüber 2010 von 11,4 Prozent. Nach Steuern und Verzinsung verblieben dem Unternehmen 2011 3,3 Millionen Euro Reingewinn.

Arriva RP als erste Privatgesellschaft

2007 gewann Arriva RP Sp. z o.o. als erstes Privat-EVU die Ausschreibung über den Betrieb von Personenverkehr auf den Diesellinien in der Woiwodschaft Kujawien-Pommern. Seither deckt das Unternehmen damit fast 40 Prozent aller Zugverbindungen mit 165 Mitarbeitern in dieser Region ab. Am 10. Dezember 2010 verlängerte die Gesellschaft den Vertrag um weitere zehn Jahre. Er umfasst Bahn-

dienstleistungen von circa 100 Bahnstationen und die Beförderung von über zwei Millionen Passagieren jährlich. Die Arriva RP setzt hierzu 27 Doppeldieseltriebwagen SA 134 und einteilige SA 106 sowie aus Dänemark übernommene Dieseltriebzüge ein. Im Rahmen eines Modernisierungsprogramms über 7,6 Millionen Euro werden seit Ende 2012 vier moderne SA133 Diesel-Triebwagen von Pesa beschafft.

Dolny Slask – Ihre freundliche Eisenbahn

Koleje Dolnoslaskie S.A. ist eine Kommunalgesellschaft mit modernem Auftritt und Leitspruch. Sie wurde am 28. Dezember 2007 ins Leben gerufen. Die Gesellschaft schaffte es, als erstes öffentlich-rechtliches EVU die Zulassung in Polen zu erhalten. Im Jahr 2011 beförderte das Unterneh-

ANZEIGE

SFT
SCHIENENFAHRZEUGTEILE

...mit Sicherheit auf Achse!

Kompetente Systemlieferanten für Ihre Sicherheit

LEX & HESSE
Fahrzeugtechnik + Fahrzeugteile

& Fahrzeugtechnik Hattingen

- Ersatzteilkompetenz für Schienenfahrzeuge
- Schulungskonzept "SFT-TechnikForum"
- Servicepartner der Industrie

Zertifiziert nach **ORIGINAL Marken-Qualität**

www.sftparts.de
01159 Dresden • Freiburger Straße 77-83 • Tel.: 0351 4991260



Über 1400 EN 57-EMU wurden 1962 bis 1964 in Polen gebaut und bilden heute, teils modernisiert, bei Przewozy Regionalne und anderen Gesellschaften nach wie vor das Rückgrat des Regionalverkehrs.

men aus Niederschlesien über 900.000 Passagiere und erzielte einen Umsatz von 8,5 Millionen Euro, was eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 11,8 Prozent bedeutete. Dank einer umsichtigen Finanzpolitik erwirtschaftete Dolny Slask eine Nettogewinnmarge von 4,6 Prozent. Das Unternehmen setzt heute verschiedene DMU-Typen ein. Im Dezember 2013 wird die fünfte und letzte Einheit der neuen, vierteiligen Niederflur-EMU 31WE von Newag erwartet.

WKD unter neuer Spannung

Die Vorortbahn Warszawska Kolej Dojazdowa ergänzt im Südwesten von Warschau auf einer Länge von 33 Kilometern die S-Bahnlinien der SKM. Die Gründung der WKD basiert auf einem Beschluss Masowiens und der Stadtregierung von Warschau vom Mai 2009 und sieht Vertragsleistungen bis ins Jahr 2024 vor.

Das Unternehmen fährt auf normaler Spurbreite, aber unter 600-Volt-DC-Spannung. WKD übernahm von Warszawska Kolej Dojazdowa, einer PKP-Tochter, 40 Trambügel EN94. 2012 und 2013 liefert Pesa 28 Halbeinheiten des neuen Typs EN97. Infolge der Umstellung 2013 auf die Standardspannung von drei Kilovolt DC werden die bestehenden EN97 modifiziert und die älteren EN94 ausgemustert.

Als weitere Maßnahmen hat das junge Unternehmen ein Fahrgastinformationssystem aufgebaut und die Sanierung und Überwachung der

Bahnhöfe initiiert.

Koleje Wielkopolskie – Phoenix aus der Asche

Unter der Regierung von Donald Tusk wurde 2008 die PKP Regional an die Regierungen der Verwaltungsbezirke übertragen. Die Zersplitterung der Eigentumsverhältnisse auf 16 Behörden und das daraus folgende organisatorische Chaos beeinträchtigte die Dienstleistungen für die Bahnkunden massiv.

Dies bewog die Regierung von Wielkopolska, ein eigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gründen. Am 28. September 2009 wurde dies per Regierungsbeschluss vollzogen und im folgenden Juli wurde die Betriebslizenz erteilt. Im März 2011 erhielt das Unternehmen die Sicherheitslizenzen und konnte den Betrieb aufnehmen.

Mit zwölf von Przewozy Regionalne gemieteten EN57-Triebzügen wurden die ersten Linien eröffnet. Dank der Bestellung von 22 ELF-Triebzügen wird seit 2012 mit den ersten sechs Einheiten nun auch zeitgemäßes Niederflur-Rollmaterial eingesetzt.

Koleje Slaskie geht 2010 an den Start

Das Unternehmen wurde erst im April 2010 durch die Regierung in Schlesien gegründet; es dient dem regionalen Schienenverkehr von Personen und Gütern und erbringt Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Transport. KS hat über 70 Fahrzeuge im Einsatz:

- Sieben EMU-Typen stammen von vier Herstellern, inklusive Flirt von Stadler Rail und EN76 von Pesa.
- Fünf unterschiedliche DMU-Modelle von drei Herstellern.
- Gemietete Streckenlokomotiven von PKP und Lotos Kolej/Railpool (F140 MS beziehungsweise F140 DC).

Das weitverzweigte Streckennetz wird mit zwanzig S-Bahnlinien betrieben. Das Unternehmen kämpft seit der Gründung mit Verlusten und bewegt sich seither trotz Sanierungsbemühungen am Rande einer Insolvenz. Die Pünktlichkeit (fünf Minuten) verschlechterte sich im vierten Quartal 2012 auf 77,15 Prozent, ein Tiefstwert bei den polnischen EVU.

LKA mit EU-Kapital am Start

Das erste Konzept eines S-Bahn-Netzes für die Region um Łódź wurde im März 2008 vorgestellt und wird nun in den kommenden Jahren mit EU-Unterstützung umgesetzt. Die gesamte Bahninfrastruktur wird modernisiert, verschiedene stillgelegte Strecken werden revitalisiert. Zurzeit werden die vorhandenen Linien um Łódź durch Przewozy Regionalne mit 17 von Newag modernisierten EN57 im Auftrag der Łódź Voivodeship betrieben. Ab April 2014 wird das neue EVU Łódźka Kolej Aglomeracyjna LKA mit den ersten von zwanzig EN75 Flirt von Stadler Rail an den Start gehen.

Leo Express vor dem Markteintritt?

Nach einem turbulenten Start, technischen Problemen und Managementwechsel im Jahr 2012 in Tschechien vermeldet die polnische Zeitung Wyborcza.biz, dass Leo Express Interesse an einer Trasse ab Dezember 2013 beim Infrastrukturbetreiber PKP PLK angemeldet hat. Da das Unternehmen über keine Betriebslizenz in Polen verfügt, wird dies mit dem lokalen Busunternehmen und neuen EVU DLA realisiert. Ob und womit Leo Express Business- und Premium-Klassen zu tiefen Preisen den polnischen Markt erobern werden, ist noch offen. *pt*