



14.09.2011

Tschechien baut Eisenbahntrasse nach Bayern weiter aus

Tschechien baut Eisenbahntrasse nach Bayern weiter aus

Zwei wichtige Ausschreibungen 2011 / Hoher Preisdruck / Von Miriam Neubert

Prag (gtai) - Die Tschechische Verwaltung der Eisenbahnwege will bis zum Jahresende 2011 einen Großauftrag zum Bau einer neuen Eisenbahntrasse von Rokycany nach Pilsen (Plzen) ausschreiben. Zusammen mit der geplanten Modernisierung des Knotenpunkts Pilsen und der laufenden Optimierung am Verkehrskorridor III wird das zur Beschleunigung der Verbindung nach Deutschland über Cheb beitragen. Angestrebt wird, in der Zukunft auch die Südverbindung von Pilsen über Domazlice nach Bayern auszubauen. (Kontaktanschrift)

Die Tschechische Verwaltung der Eisenbahnwege (SZDC) hat für neue Investitionen 2011 etwa 15,0 Mrd. Tschechische Kronen (Kc; rund 614 Mio. Euro; Wechselkurs am 8.9.11: 1 Euro = 24,415 Kc) in ihrem Budget und kann daher Projekte ausschreiben. Anders als die durch Kürzungen wesentlich stärker betroffene Autobahnverwaltung steht sie relativ stabil da. Auch ist es bisher nicht zu einer erwogenen Umwidmung von den für Schienenprojekte bestimmten EU-Fördermitteln zugunsten des Autobahnbaus gekommen. Auch wenn die staatlichen Zuschüsse, wie im Haushaltsentwurf vorgesehen, 2012 reduziert werden, behält die Finanzierung der mit EU-Fördermitteln laufenden Bauarbeiten an den tschechischen Eisenbahnkorridoren III und IV Priorität. Beide verbinden Tschechien mit Deutschland - der III. Korridor mit dem Freistaat Bayern über Cheb, der IV. Korridor mit dem Freistaat Sachsen über Decin.

Der Verkehrskorridor III wird im Abschnitt zwischen Prag und Pilsen sowie Pilsen und Cheb gegenwärtig an verschiedenen Stellen unter hohem Mitteleinsatz optimiert. Tschechien kann dazu EU-Fördermittel aus dem Operationellen Programm Verkehr in Anspruch nehmen. Die Verbindung Prag - Nürnberg gehört zu der vorrangigen europäischen Eisenbahnachse 22 (Athen - Sofia - Budapest - Wien - Prag - Nürnberg/ Dresden). Laut SZDC wird das Projekt zur Modernisierung des Eisenbahnknotens und der Durchfahrt Pilsen den Verkehr von Prag nach Bayern beschleunigen.

Die entsprechende Ausschreibung wurde im Spätsommer 2011 ausgewertet. Als Schätzwert waren in dem Tender rund 1,5 Mrd. Kc (61,4 Mio. Euro) angegeben worden, was aber nach Informationen der SZDC noch auf der Basis von Preistabellen und Vorgehensweisen früherer Jahre beruhte. Dass sich die Preise durch die Krise der Bauwirtschaft, den verschärften Wettbewerb und den wachsenden Druck des Staates verändert haben, zeigt das Ergebnis der Auswertung: Unter acht Anbietern bot den niedrigsten Preis der Baukonzern Skanska mit 942,3 Mio. Kc (38,6 Mio. Euro). An zweiter Stelle lag eine Vereinigung von mittelständischen Unternehmen mit deutschem Hintergrund, "Leonhard Wiess, Berger Bohemia - Knoten Pilsen". Ihr Angebot fiel nur um

20,0 Mio. Kc (819.000 Euro) höher aus und blieb damit ebenfalls unter einer Milliarde Kronen. Das höchste Angebot kam nach Auskunft der SZDC von der Vereinigung Swietelsky Plzen, Swietelsky Baugesellschaft C.B. und Swietelsky rail C.B.

Dieses Ergebnis wurde von SZDC-Chef Pavel Habarta als Beweis dafür gewertet, dass der Druck auf die Baugesellschaften, ihre Preise zu senken, Erfolg habe. Schon 2010 sei es gelungen, durch eine bessere Vorbereitung der öffentlichen Ausschreibungen und vor allem durch Verhandlungen mit den Baufirmen bei geplanten und laufenden Projekten rund 6,0 Mrd. Kc (237,2 Mio. Euro) einzusparen. Der Sparkurs der Regierung hat in Tschechien den Konkurrenzkampf verschärft. Vom Rotstift besonders betroffen ist das Verkehrsministerium, das gleichzeitig aber durch frühere Vergaben und laufende Großprojekte hohe Zahlungsverpflichtungen hat. Das Ministerium drückt seit 2010 daher sehr nachdrücklich auf die Preise. Verkehrsminister Pavel Dobes drängt auf feste Preisvereinbarungen. Nachzahlungen wegen Zusatzarbeiten sollen nicht mehr geltend gemacht werden können. Als erstes Projekt könnte die Modernisierung des Eisenbahnkorridors Pilsen davon betroffen sein. Mit dem künftigen Ausschreibungsgewinner sollen jedenfalls Vertragsbedingungen vereinbart werden, die jedwede Möglichkeit späterer Preissteigerungen verhindern, war in einer Pressemeldung der SZDC zu lesen.

Diese Vorgehensweise dürfte auch für ein weiteres Großprojekt gelten, das wegen seines geschätzten Umfangs von 8,5 Mrd. Kc (348,1 Mio. Euro) von der SZDC als "Auftrag des Jahrzehnts" bezeichnet wird: die Modernisierung der Schienenstrecke Rokycany - Pilsen. Der Tender sei in Vorbereitung und solle bis Ende 2011 ausgeschrieben werden, hieß es gegenüber Germany Trade & Invest. Dabei handelt es sich zu einem großen Teil um den Bau einer neuen, modernen Trasse, die die Strecke zwischen beiden Städten um sechs Kilometer verkürzt. Ein mehr als vier Kilometer langer neuer Tunnel wird Teil des Auftrags sein. Die Installation von ERTMS-Signalsystemen soll die Interoperabilität verbessern. Durch die baulichen und technischen Maßnahmen wird sich die Fahrgeschwindigkeit auf 160 km/h erhöhen. Dies ist in Tschechien bisher die geltende Höchstgeschwindigkeit. Eine spätere Erhöhung auf 200 km/h soll aber durch den Ausbau auf dieser Strecke gegeben sein, so dass ein Übergang ins Hochgeschwindigkeitszeitalter möglich ist.

Zwei weitere Abschnitte zwischen Prag und Pilsen (Beroun - Zbiroh und Zbiroh - Rokycany) sind im Ertüchtigungsprozess. Die Arbeiten sollen 2012 abgeschlossen werden. Projektarbeiten zur Rekonstruktion der Verbindung Prag Smichov - Beroun laufen. Vom Tisch ist dabei inzwischen ein Megaprojekt, das Prag und die Stadt Beroun über einen 25 Kilometer langen Tunnel verbinden sollte (geschätzte Kosten: 1,8 Mrd. Euro). Die EU-Kommission konnte nicht für das Projekt gewonnen werden. Die Strecke zwischen Pilsen und Cheb ist weitgehend optimiert. Der Ausbau von Cheb bis an die deutsche Grenze befand sich 2011 im Projektierungsstadium. Im Jahr 2014 könnten die Arbeiten aufgenommen werden. Der III. Korridor führt 358 km von der slowakischen Grenze über Most u Jablunkova, Detmarovice, Prerov, Ceska Trebova, Prag, Pilsen, Cheb bis an die deutsche Grenze. Für die Finanzierung sind insgesamt 75,6 Mrd. Kc vorgesehen, rund 3,0 Mrd. Euro.

Während die Modernisierung der Strecke Prag - Cheb voranschreitet, liegt ein zweites grenzüberschreitendes Projekt noch in der Zukunft: der Ausbau der Schienenstrecke Prag-Pilsen-Regensburg-München, auch Donau-Moldau-Bahn genannt, den Deutschland und Tschechien anstreben. Sie ist aber noch nicht Teil des europäischen Streckennetzplanes. Auch müsste auf deutscher Seite der Ausbau bis zur tschechischen

Grenze erst in einen neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden, um umgesetzt werden zu können. Von tschechischer Seite könnte die sogenannte südliche Abzweigung des III. Korridors von Pilsen nach Domazlice und zur deutschen Grenze (Furth im Wald) nach Informationen der SZDC etwa 2017 in Angriff genommen werden. In einem Entwurf der Strategie des Ressorts findet sich die Unterteilung der 73 km langen Strecke in drei Abschnitte. Demzufolge könnte die bereits elektrifizierte Trasse sukzessive bis 2024 modernisiert werden.

Die derzeitigen Reisezeiten per Zug halten auf keiner der beiden Strecken mit der Autobahn mit. Auch auf deutscher Seite herrscht Nachholbedarf auf den zum Teil nicht elektrifizierten Schienenverbindungen zur tschechischen Grenze. Wer von Nürnberg nach Prag reisen möchte, muss auf den Gleisen mit fast fünf Stunden Fahrt rechnen. Von München aus sind es fast sechs Stunden. Nicht zufällig hat die Deutsche Bundesbahn auf der Strecke Nürnberg - Prag einen Expressbus eingesetzt, der etwa dreidreiviertel Stunden benötigt.

Kontaktanschrift:

Railway Infrastructure Administration, state organization (SZDC)

Dlazdena 1003/7, 110 00 Praha 1

Telefon: 00420/222 335 777

Internet:  <http://www.szdc.cz>

(M.N.)

Dieser Artikel ist relevant für:

Tschechische Republik
Eisenbahnbau, Schienenverkehr

KONTAKT

Regina Wippler

 0228/24993-416

 **Ihre Frage an uns**

VERWANDTE ARTIKEL

-  **Ein Zug nach Nirgendwo**
-  **Energiesektor und Infrastruktur bleiben Herausforderung in Polen**

- Grünes Licht für die Kenia-Uganda-Bahn
- Türkei öffnet zweite Hochgeschwindigkeitsstrecke
- Mehr Beihilfen, neue Kredite und höhere Tarife sollen Modernisierung der kasachischen Staatsbahn mitfinanzieren

<http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=210892.html>

© 2012 Germany Trade & Invest