

# NetzNachrichten

März 2014 | Ausgabe 1/14

Informationen für Kunden der DB Netz AG und Interessierte

## Besser planen im SPNV

Mit einem neuen Produkt bietet DB Netz Bestellern Unterstützung bei der Angebotskonzeption an. **S. 4**

## Einfach logisch: APS 2015

Zum Netzfahrplan 2015 schafft ein neues Anlagenpreissystem Übersicht und erleichtert die Berechnung. **S. 5**

## Schienen schlucken Lärm

„80E2“, so nennt sich ein neues Schienenprofil, das zu einem leiseren Bahnbetrieb beitragen soll. **S. 6**

## Festakt für die Bahnreform

Vor 20 Jahren begann die Renaissance der Eisenbahn in Deutschland. Die Bahnreform öffnete das Verkehrssystem für den Wettbewerb und brachte mehr Verkehr auf die Schiene. Sie entlastete nachhaltig den Bundeshaushalt und formte die Bahnbehörden Reichs- und Bundesbahn zu einem Unternehmen um. Ein Festakt in Berlin erinnerte jetzt daran - und brachte auf Einladung des DB-Vorstandsvorsitzenden Dr. Rüdiger Grube (3. v. l.) die ehemaligen Bahnpräsidenten bzw. Vorstandsvorsitzenden (v. l.) Dr. Heinz Dürr (1991-1997), Dr. Reiner Maria Gohlke (1981-1991), Hartmut Mehdorn (1999-2009) und Dr. Johannes Ludewig (1997-1999) zusammen.

Mehr zum Thema: Seite 2



Foto: jetFotoKranet

## DB Netz gibt 200 Millionen Euro zusätzlich für Instandhaltung aus

2014 fließen 4,6 Milliarden Euro ins bestehende Netz.

Für die Instandhaltung des Fahrwegs und der Anlagen des Eisenbahnbetriebs (ohne Verkehrsstationen und Bahnstromversorgung) wendet die DB Netz AG 2014 rund 1,6 Milliarden Euro auf. Das sind rund 200 Millionen Euro mehr als im Vorjahr. Hinzu kommen Ersatzinvestitionen im Umfang von rund drei Milliarden Euro, die der Bund und DB Netz gemeinsam tragen. Auf DB Netz entfallen rund 500 Millionen Euro. Insgesamt summieren sich die Aufwendungen 2014 damit auf rund 4,6 Milliarden Euro. „Die Modernisierung des Netzes ist eine entscheidende Voraussetzung für mehr Verkehr auf der Schiene“, so Frank Sennhenn, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG. Auch der Bund habe seinen Beitrag dazu 2013 und 2014 um jeweils rund 250 Millionen Euro aufgestockt. „Um die Infrastruktur in der gebotenen Qualität vorhalten zu können, ist allerdings auch in Zukunft eine entsprechende Mittelausstattung unerlässlich.“ ■

### Wichtige Bauschwerpunkte 2014

#### München – Ingolstadt

Wegen Erneuerung und Ertüchtigung der Strecke für 200 km/h ganzjährig abschnittsweise nur eingleisig befahrbar.

#### Hannover – Hamburg

Im Juni und Juli abschnittsweise eingleisig.

#### Frankfurt – Fulda

Schlüchterner Tunnel von Anfang März bis Anfang Juni nur eingleisig befahrbar.

#### München – Salzburg

Vom 7. April bis 27. November abschnittsweise eingleisig wegen Brückensanierung.

#### Karlsruhe – Mannheim

Vom 31. Juli bis 15. September wegen Gleisbauarbeiten zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe-Hagsfeld komplett gesperrt.

#### Knoten Leipzig

Umfangreiche Baumaßnahmen zur Einbindung der Schnellfahrstrecke Erfurt – Halle.

#### Baukorridor Ostern, 17. bis 21. April

Schwerpunkte: Rheine – Lingen, Rheine – Ibbenbüren, Hagenbüchach – Fürth; Baustellen in Leipzig Hbf, Düren und Karlsruhe.

#### Baukorridor Pfingsten, 6. bis 9. Juni

Schwerpunkte: Wächterbach – Steinau, Bonenburg – Hofgeismar, Lübeck – Reinfeld, Fulda – Dietershan, Scherfede – Warburg, Vach – Erlangen, Frankfurt Ost – Frankfurt Süd, Ziegenberg Flieden, Wolfgang – Hailer-Merholz, Weimar – Erfurt-Bischleben, Lichtenfels – Bad Staffelstein.

#### Aktuelle Informationen:

[www.dbnetze.com/baustellen](http://www.dbnetze.com/baustellen)

## Auf ein Wort

Liebe Leserinnen  
und Leser,

für viele von Ihnen ist unser Newsletter seit Jahren ein treuer Begleiter. Die Netz-Nachrichten informieren seit mehr als zehn Jahren über Themen aus dem Bereich Infrastruktur, die besonders Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) betreffen. Die Auflage ist seither fortwährend gewachsen. Das hat sicher mit dem Erfolg des Verkehrsträgers Schiene, verbunden mit der

steigenden Zahl von EVU auf unseren Gleisen, zu tun. Die DB Netz AG hat sich mit den EVU stetig verändert und verbessert, dies ist auch unser Anspruch für die Netznachrichten. Mit dieser Ausgabe machen wir einen großen Schritt auf diesem Weg. Wir haben das Layout angepasst, Inhalte neu justiert und die Rubriken „Panorama“ und „Dialog“ eingeführt. Sagen Sie uns, wie Ihnen die Netznachrichten gefallen, äußern Sie Anregungen, Kritik und gerne auch Lob. Dafür haben wir für Sie im Internet eine eigene Seite eingerichtet: [www.dbnetze.com/feedback](http://www.dbnetze.com/feedback). Lassen Sie zehn Jahre Revue passieren: Alle Ausgaben seit 2004 stehen unter [www.dbnetze.com/netznachrichten](http://www.dbnetze.com/netznachrichten) zur Verfügung.



Mit Ihnen ins Gespräch kommen möchten wir auch bei den Kunden- und Branchenveranstaltungen in diesem Jahr. Am 12. bis 13. Mai findet unsere betrieblich-technische Kundenveranstaltung statt, vom 23. bis 26. September sind wir auf der InnoTrans in Berlin vertreten, und vom 12. bis 13. November bieten wir beim „NetzDialog“ der Branche eine Plattform zum Austausch. Ich lade Sie schon jetzt herzlich dazu ein!

*W. Bohrer*

Wolfgang Bohrer,  
Leiter Marktplanung und Vertrieb  
DB Netz AG

## Verkehrspolitik

## Bahnreform brachte die Wende

Die Renaissance der Schiene nahm vor 20 Jahren ihren Anfang

**D**ie Bahnreform war ein Kraftakt. Bis sie am 1. Januar 1994 Wirklichkeit werden konnte, mussten das Grundgesetz geändert und ein gesetzlicher Rahmen geschaffen werden, um aus hoheitlicher Verwaltung einen dynamischen Markt und wettbewerbsfähigen Verkehrsträger zu entwickeln. Gleichwohl war sie nie grundsätzlich umstritten, sondern von breitem Konsens getragen. Angesichts der immensen Verschuldung von Bundes- und Reichsbahn wäre die Alternative eine Schrumpfbahn gewesen, reduziert auf wenige Achsen und Verkehre. Die Reform hielt diesen Trend nicht nur auf – sie drehte ihn um.

**Mut, Weitsicht und Leidenschaft**

Kein Zweifel: Die Bahnreform ist eine Erfolgsgeschichte: Nachdem die Verkehrsleistung auf der Schiene über Jahrzehnte ständig zurückgegangen war, ist sie zwischen 1994 und 2012 im Personenverkehr um 36 und im Güterverkehr um 58 Prozent gestiegen. Die öffentlichen Mittel des Bundes für die Eisenbahnen reduzierten sich im selben Zeitraum von 20,5 auf 16,7 Milliarden Euro pro Jahr, davon 7,1 Milliarden Euro für die Finanzierung des Nahverkehrs. „Die unternehmerische Ausrichtung der DB AG sowie die Öffnung der Märkte für Wettbewerber waren die richtigen Weichenstellungen“, betonte Dr. Grube anlässlich des Festakts zur Bahnreform in Berlin und forderte gleichzeitig, „auch heute wieder Mut, Weitsicht und Leidenschaft für die Schiene“.

**Herausforderungen meistern**

Dass der diskriminierungsfreie Wettbewerb funktioniert, unterstreicht auch Dr. Jörg Sandvoß, Vorstand Fahrplan und Vertrieb der DB Netz AG. „In keinem anderen europäischen Land sind so viele Eisenbahn-Verkehrsunternehmen aktiv wie in Deutschland – rund 390 waren es in 2013.“ Ein weiterer wichtiger Baustein der Erfolgsgeschichte der Bahnreform sei „eine transparente und effiziente Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur, gemeinsam getragen von Nutzern und Bund.“

Bei aller Freude über das Erreichte – um auch künftig Wachstumschancen für den Schienensektor nutzen zu können, gelte es, so Dr. Sandvoß, drei wesentliche Herausforderungen zu meistern. „Die Infrastruktur ist insgesamt auskömmlich zu finanzieren, um nachhaltig eine anforderungsgerechte Qualität und Verfügbarkeit gewährleisten zu können. Die Finanzierungslast ist dabei gerecht zwischen Nutzern und Bund aufzuteilen – nur dann können im intermodalen Wettbewerb weitere Marktanteilsgewinne realisiert werden. Und schließlich muss eine Doppelregulierung vermieden werden – denn hieraus resultierende Zielkonflikte gehen mittelfristig zulasten der Nutzer.“ Wenn es dem Eisenbahnsektor und der Politik gemeinsam gelinge, diese Herausforderungen zu bewältigen, werde auch das 25-jährige Jubiläum der Bahnreform Anlass zum Feiern bieten. ■



Foto: Deutsche Bahn

Januar 1994: Bahnchef Dr. Dürr und Verkehrsminister Wissmann beim symbolischen Start der DB AG

Güterverkehr

# Interaktive Karten erleichtern Zugang zur Schiene

Wichtige Informationen über Containerterminals, Ladestraßen und Ansprechpartner auf einen Blick

Seit Januar ist ein weiteres Internetangebot der DB Netz AG online: zwei interaktive Deutschlandkarten – eine mit der Darstellung aller Ladestraßen der DB Netz AG und eine mit allen schienenangebotenen Containerterminals des Kombinierten Verkehrs (KV). Interessierte Nutzer erhalten per Mausclick

auf einen der Standorte die Kontaktdaten des zuständigen Ansprechpartners im jeweiligen Regionalbereich (RB) der DB Netz AG. Angezeigt werden auch die Adressen der Terminals beziehungsweise Ladestraßen und Verlinkungen zu weiteren wichtigen Informationen über die Anlagen, wie beispielsweise die Erreichbarkeit, die Größe und Ausstattung, technische Daten sowie die Preise für die Nutzung (siehe Bild links).

**Service für Verlader, Spediteure und EVU**

„Mit diesen Webseiten wollen wir den Zugang zur Schiene einfacher und übersichtlicher gestalten“, begründet Dirk Rothe, Leiter Kundenmanagement RB Süd der DB Netz AG das neue Angebot. „Wir stellen in Gesprächen immer wieder fest, dass in dieser Hinsicht noch Informationsbedarf besteht.“ Der Service richtet sich unter anderem an Verlader, Spediteure und Eisenbahn-Verkehrsunternehmen,

so Rothe. Er solle dazu beitragen, weitere Güterverkehre von der Straße auf die Schiene zu ver-

lagern und damit eine umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität unterstützen.

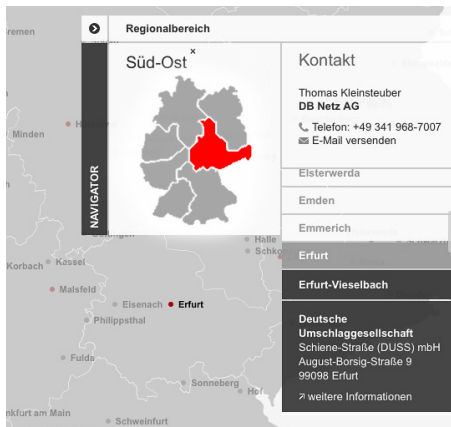
Das neue Internetangebot wird ständig aktualisiert und weiterentwickelt. „Unser Ziel ist es, künftig Informationen über alle KV-Terminals in Europa zur Verfügung zu stellen“, sagt Rothe. „Die erweiterte Karte wird mehr als 600 Terminals, über 100 Operateure und über 800 Zugverbindungen darstellen.“ Ab Mitte dieses Jahres soll auch dieses Angebot verfügbar sein. ■

**Im Internet:**

[www.dbnetze.com/ladestellen-karte](http://www.dbnetze.com/ladestellen-karte)  
[www.dbnetze.com/kv-karte](http://www.dbnetze.com/kv-karte)



Foto: Michael Neumann



## EU will mit multimodalen Korridoren Europa besser vernetzen

Die Mitgliedstaaten und das Europäische Parlament haben sich auf eine Neuausrichtung der EU-Politik zum Aufbau Trans-europäischer Verkehrsnetze (TEN) geeinigt. Bis zum Jahr 2030 soll ein zusammenhän-

gendes Kernnetz entstehen, auf das sich die künftige EU-Finanzierung konzentriert. Es soll neun multimodale Korridore mit jeweils mindestens drei Verkehrsträgern umfassen und die 94 wichtigsten Häfen Europas einbe-

ziehen. Die Kosten für den Aufbau des multimodalen Kernnetzes werden europaweit und für alle Verkehrsträger bis 2020 auf rund 250 Milliarden Euro veranschlagt. Sechs TEN-Korridore berühren Deutschland (siehe Kasten).

**Sechs multimodale Korridore führen durch Deutschland**

<b>North Sea-Baltic Corridor</b>	Verbindet die Nordseehäfen mit dem Baltikum und der weißrussischen Grenze
<b>Orient/East-Med Corridor</b>	Erstreckt sich von der deutschen Küste zum Schwarzen Meer und bis Griechenland
<b>Scandinavian-Mediterranean Corridor</b>	Schlägt über Deutschland und Österreich die Brücke zwischen Skandinavien und Italien
<b>Rhine-Alpine Corridor</b>	Verbindet die Rheinmündung durch Deutschland und die Schweiz mit Italien
<b>Atlantic Corridor</b>	Endet von Spanien und Portugal kommend in Mannheim und Straßburg
<b>Rhine-Danube Corridor</b>	Zwei Achsen verbinden Südwestdeutschland mit Rumänien und der Grenze zur Ukraine

Gleichzeitig mit dem Aufbau von TEN-Korridoren wurden auch die Korridore für den Schienengüterverkehr (SGV) gemäß VO 913/2010 angepasst, sodass Deutschland aufgefordert ist, sich nun an drei weiteren SGV-Korridoren zu beteiligen. Für die Anforderungen an die Infrastruktur gelten detaillierte Vorgaben. Die Strecken müssen durchgehend elektrifiziert sowie mit dem europäischen Leit- und Sicherungssystem ERTMS ausgestattet sein und den Betrieb mit 740 Meter langen Zügen erlauben. Die zulässige Achslast muss mindestens 22,5 Tonnen, die Streckenhöchstgeschwindigkeit mindestens 100 km/h betragen. ■

**Aufgabenträgerberatung**

# Service für Besteller verbessert Planungen

DB Netz bietet Aufgabenträgern Unterstützung bereits zu Beginn ihrer Angebotskonzeption an

**D**amit Aufgabenträger ihre Angebotskonzepte einfacher und schneller entwickeln können, bietet die DB Netz AG ihnen künftig das Produkt „Aufgabenträgerberatung“ an, welches in ihren Regionalbereichen durch die neue Abteilung „Infrastrukturentwicklung“ betreut wird. Das Angebot ermöglicht Bestellern, bereits in der Phase der Planung von Ausschreibungen das Know-how der DB Netz AG in Anspruch zu nehmen.

**Beratung in drei Schritten**

„Wir können den Bestellerorganisationen frühzeitig sagen, ob beispielsweise Zugfahrten und die dafür eingeplanten Fahrzeiten in der Praxis überhaupt durchführbar sind“, sagt Dr. Matthias Feil, Leiter Langfristfahrplan/Fahrtwegkapazität bei DB Netz. „Denn wir haben die Gesamtübersicht über das Netz – über die Trassen des Nah-, Fern- und Güterverkehrs.“ Wenn dieses Know-how frühzeitig in die Planungen einfließt, könnten diese spürbar vereinfacht und verbessert werden, so Feil.

Die Aufgabenträgerberatung gliedert sich in drei Schritte: Angebotsberatung, Betriebsprogrammstudie und Fahrplanrobustheitsprüfung. Kern der Angebotsberatung ist die (makroskopische) Fahrplankonzeption auf Basis von gegebenenfalls anzupassender Infrastruktur und betriebsoptimaler Bedienung der Nachfrage. Darauf aufbauend wird in der Betriebsprogrammstudie ein auskonstruierter Fahrplan inklusive aller Detailparameter (Fahr-, Halt-, Wendezeiten etc.) geprüft. Die sich gegebenenfalls anschließende Fahrplanrobustheitsprüfung erlaubt die Simulation dieses Fahrplans unter

zu erwartendem Störgeschehen und stellt so sicher, dass alle Stellschrauben für eine hohe Betriebsqualität gezogen wurden.

Die Vorteile des Services: eine Steigerung der Attraktivität des SPNV, basierend auf einer optimalen Angebotskonzeption mit hoher Betriebsqualität. Davon profitieren neben den Aufgabenträgern auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen. ■



## Prof. Rompf führt neues Ressort im Vorstand

**D**ie DB Netz AG hat den Vorstand um das Ressort „Netzplanung und Großprojekte“ erweitert. Es bündelt die Kompetenzen im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Netzes und die Realisierung von Großprojekten.



Foto: Int.-School of Management

An die Spitze des neuen Ressorts berief der Aufsichtsrat Prof. Dr. Dirk Rompf, der seit 2011 bei der DB AG den Bereich Strategie Infrastruktur und Dienstleistungen verantwortete.

Der promovierte Physiker begann seine Laufbahn 1997 bei der Unternehmensberatung McKinsey & Co, vier Jahre später wechselte er zur DB Fernverkehr AG und wurde 2006 bei Oliver Wyman Consulting Direktor Travel & Transportation. Seit 2009 lehrt Prof. Rompf zudem an der International School of Management (IMS) in Frankfurt am Main. ■

## DB Netz bringt DB LiveMaps an den Start

**D**ie DB Netz AG nimmt die Anwendung DB LiveMaps in ihr Produktportfolio auf und bietet sie zum Netzfahrplan 2015 (Fahrplanwechsel 14. Dezember 2014) allen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) an. Als Pilotanwender nutzt vorab bereits DB Schenker Rail die Möglichkeiten der interaktiven Echtzeitdarstellung des Eisenbahnbetriebs via Internet. Das vereinbarten Dr. Jörg Sandvoß, Vorstand Vertrieb und Fahrplan der DB Netz AG (links) und Dr. Markus Hunkel, Vorstand Produktion der DB Schenker Rail AG.



Foto: DB Netz AG

DB LiveMaps visualisiert den laufenden Eisenbahnbetrieb in Echtzeit und stellt ihn auf interaktiven Karten auch für mobile Medien wie Tablet-PC

und Smartphone zur Verfügung. Ermöglicht wird die Anwendung durch die Verknüpfung von Fahrplandatensätzen und betrieblichen Zuglaufdaten.

**Plattform für innovative Lösungen**

Dabei versteht sich DB LiveMaps als Plattform, die innovative Lösungen je nach den Bedürfnissen der Eisenbahn-Verkehrsunternehmen ermöglicht. So können die EVU zum Beispiel die Bewegungsdaten von DB Netz mit eigenen Daten kombinieren und die so gewonnenen Informationen zum Beispiel für die Verbesserung ihrer betrieblichen Prozesse nutzen.

Bei DB Schenker Rail soll DB LiveMaps die Planung und Steuerung des Lokpersonalwechsels optimieren. Darüber hinaus können die Triebfahrzeugführer die App zur Information über den Zuglauf nutzen. ■

Anlagenpreissystem 2015

# Schlüssige Preislogik vereinfacht Berechnung

Produktkategorien orientieren sich an der Funktion der Serviceeinrichtungen für die Kunden

**T**ransparent, unkompliziert und schlüssig: Die DB Netz AG hat das Anlagenpreissystem, das zum Netzfahrplan 2015 (Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014) wirksam wird, kundenorientiert weiterentwickelt. Bereits 2013 und 2014 waren Änderungen in der Entgeltssystematik und bei der Produktdifferenzierung umgesetzt worden. Bei der neuerlichen Weiterentwicklung standen vor allem eine starke Vereinfachung der Preissystematik und die Anpassung an die Marktanforderungen im Vordergrund. „Mit der Einführung von Produktkategorien, die sich am Nutzen für die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) orientieren, und der stundenweisen Verrechnung der Anlagenutzung erreichen wir Meilensteine zu mehr Markt- und Kundennähe“, sagt Wolfgang Bohrer, Leiter Marktplanung und Vertrieb der DB Netz AG.

**Alle Gleise zugeordnet**

Um ein möglichst kundenorientiertes Produktportfolio anbieten zu können, fasst das APS 2015 Gleise, Weichen und Oberleitung zu sogenannten „Nutzungsobjekten“ zusammen und weist diesen eindeutige Funktionalitäten (Zugbildung und -auflösung, Ab- und Bereitstellung, Be- und Entladung, Disposition) zu. Innerhalb der Funktionalitäten unterteilt das Preissystem die Nutzungsobjekte nochmals in drei unterschiedliche Produktkategorien. Die Differenzierung erfolgt auf Basis der technischen Ausstattung in Verbindung mit der



Foto: Uwe Meithe

zugewiesenen Funktionalität (siehe Übersicht). Welche Gleise welcher Produktkategorie zugeordnet sind, geht aus der „Liste der Serviceeinrichtungen“ hervor und ist auch im Anlagenportal Netz (APN) ersichtlich. Aktualisierungen erfolgen jährlich zum 1. April für den gesamten folgenden Netzfahrplan. Der Vergabeprozess ist fair geregelt. Liegen keine einander ausschließenden Anmeldungen vor, erfolgt die Zuweisung nach Kundenwunsch.

Anderenfalls wird in einem Koordinierungsverfahren nach Lösungen gesucht.

Das bisherige APS ist in seiner Grundstruktur rund 20 Jahre alt. Die Marktanforderungen haben sich seither deutlich geändert. „Zum einen haben wir es mit einer verstärkten Nachfrage nach kurzfristigen Nutzungen zu tun, zum anderen erwarten die Kunden unkomplizierte Regelungen, die ihren Bedürfnissen entsprechen“, sagt Frank Rossi, stellv. Leiter Preise und Produkte. „Den Weg dorthin hatten wir mit punktuellen Justierungen schon in den letzten Jahren eingeschlagen. Mit dem APS 2015 gehen wir den entscheidenden Schritt.“

**Regionale Infoveranstaltungen**

Die Umsetzung der neuen Entgeltssystematik ist für die DB Netz AG erlösneutral. Im Hinblick auf Nutzungsobjekte kann sich die Umstellung jedoch unterschiedlich auswirken. Aufgrund gestiegener Kosten werden die Preise um durchschnittlich zwei Prozent im Vergleich zu 2014 linear angehoben. Die DB Netz AG bietet den Kunden ab Ende März in den sieben Regionalbereichen Informationsveranstaltungen zum APS 2015 an. Die Einladungen und weitere Einzelheiten dazu erhalten die Kunden durch das regionale Kundenmanagement. ■

**Infos im Internet:** [www.dbnetze.com/aps2015](http://www.dbnetze.com/aps2015); [www.dbnetze.com/themenartikel](http://www.dbnetze.com/themenartikel)

**APS 2015 in der Übersicht**

Funktionalität	Produktkategorie	Merkmal	Zusatzausstattung
Zug bilden und auflösen	Zugbildung I	Vollautomatische Ablaufbetriebstechnik	Besandungsanlage, Drehscheibe, Druckluftständer, Einstiegshilfe, Elektrant, El. Zugvorheizanlage, Gleiswaage, Innenreinigungsanlage, Lagerfläche für Be-/Entladung, Medienschrank, Ölumfüllstelle, Ortfestes Bremsprobegerät, Triebfahrzeugabstellung, Wasserfüllständer, WC-Entsorgungsanlage
	Zugbildung II	Halbautomatische Ablaufbetriebstechnik	
	Zugbildung III	Kein bzw. einfachster Technisierungsgrad, > 2 Gleise mit min. 400 m	
Zug ab- und bereitstellen	Abstellung I	Zweiseitig angebunden, > 215 m NL, mind. 1 ferngestellte Weiche	
	Abstellung II	Ein- bzw. zweiseitig angebunden, < 215 m NL, keine manuellen Weichen	
	Abstellung III	manuelle Weichentechnik	
Zug be- und entladen	Beladung I	Ladekantenlänge > 215 m	
	Beladung II	Ladekantenlänge zwischen >90 m und <215 m	
	Beladung III	Ladekantenlänge < 90 m	

Nutzungsentgelt = Produktkategorieentgelt der Funktionalität je Stunde x Summe der Nutzungsstunden; zzgl. Entgelte Zusatzausstattung



Foto: Claus Weber

Noch läuft das Zulassungsverfahren: einer der beiden Schienenschleifzüge, die von einer US-Firma speziell für die Bedürfnisse der DB Netz AG entwickelt wurden.

## Schienenschleifmaschinen

# Spezialzüge erhöhen Verfügbarkeit des Netzes

Auch die zweite der in den USA bestellten Hochleistungs-Schienenschleifmaschinen ist per Seefracht in Deutschland eingetroffen. Die Züge sollen ab Herbst zum Einsatz kommen.

Das Duo ist komplett: Im Dezember hat die DB Netz AG auch die zweite ihrer neuen Hochleistungs-Schienenschleifmaschinen im Hamburger Hafen in Empfang genommen. Die erste Maschine kam bereits im Mai 2013 in der Hansestadt an (siehe NetzNachrichten 2/2013). Beide Züge kamen von Houston, Texas, als Seefracht nach Hamburg. Die Herstellerfirma Loram Inc. in Minnesota, USA, war im Rahmen einer weltweiten Ausschreibung der einzige Anbieter für die Sonderanfertigungen.

Die beiden Hochleistungs-Schienenschleifmaschinen sind baugleich. Zurzeit läuft beim

Eisenbahn-Bundesamt (EBA) noch das Zulassungsverfahren für die Züge. Dabei durchlaufen sie deutschlandweit verschiedene Teststationen. „Wir rechnen damit, dass wir sie ab Herbst dieses Jahres einsetzen können“, sagt Claus Köhler, Projektleiter DB Netz AG, Oberbauleitung Süd.

### Doppelt so schnell wie herkömmliche Züge

Die Maschinen dienen der präventiven Instandhaltung des knapp 34.000 Kilometer langen Streckennetzes der DB Netz AG. Jede besteht aus vier Einzelfahrzeugen, ist über 80 Meter lang und arbeitet mit 60 Schleifsteinen.

Die „Neuen“ können Hindernisse am Gleis, wie zum Beispiel Magnete, problemlos „umschleifen“. Die Schleifzüge haben eine Arbeitsgeschwindigkeit von zwölf Stundenkilometern und sind damit doppelt so schnell wie die bisher eingesetzten Maschinen. Dadurch verkürzen sich die Sperrzeiten für Schleifarbeiten und die Verfügbarkeit des Netzes erhöht sich. Die DB Netz AG investierte rund 40 Millionen Euro in die speziell für ihre Bedürfnisse entwickelten Maschinen. Sie ist damit europaweit der erste Infrastrukturbetreiber, der über eigene Schienenschleifzüge dieser Art verfügt. ■

## Neuartiges Schienenprofil 80E2 macht den Eisenbahnbetrieb leiser

Das Projekt „lärmmilde Schiene“ hat den 1. Platz beim Innovationspreis 2013 der DB Netz AG belegt, der Ende November in Mainz vergeben wurde. Das neue Schienenprofil mit der Bezeichnung 80E2 soll den Eisenbahnbetrieb leiser machen. „Zurzeit wird die 80E2 in einem Abschnitt der Strecke Dresden – Berlin getestet“, berichtet Projektleiterin Dr.

Susanne Lange. „Mit dem Einbau untersuchen wir das Lärmreduzierungs-potenzial und das Langzeitverhalten der Schiene während des Betriebs. Wir warten im Moment mit Spannung auf die Auswertung



der ersten Schalldaten.“ Wird ausreichend Lärmreduzierungs-potenzial nachgewiesen, startet die Anpassung der Baustellen- sowie der Leit- und Sicherungstechnik an das neue Profil, um es in das System Fahrbahn zu integrieren.

Der Unterschied zwischen der Neuentwicklung 80E2 (r.) und der Standardschiene 60E2 (l.) wird bei einem Blick auf die Profile offenbar: Der Schienenkopf der 80E2 ist deutlich größer als der Kopf der 60E2.

Auch die Stegbreite fällt bei der „lärmmilden Schiene“ um zehn Millimeter dicker aus als bei

der Standardschiene. „Durch das optimierte Profil schwingt die neue Schiene beim Befahren weniger“, erläutert Dr. Lange. „Das reduziert die Schallentwicklung.“

### Um 80 Prozent längere Lebensdauer

Die „lärmmilde Schiene“ bringt mit 80 Kilogramm pro Meter deutlich mehr Gewicht auf die Waage als die 60E2. „Damit gelingt es, den Abnutzungsvorrat um beachtliche 80 Prozent zu erhöhen. Die höheren Materialkosten werden so mehr als kompensiert“, sagt die Projektleiterin. Die „lärmmilde Schiene“ soll nach erfolgreicher Betriebserprobung ab 2018 sukzessive zum Einsatz kommen. ■

## Dr. Heike Hanagarth neue Technikchefin der DB

Dr. Heike Hanagarth leitet im Vorstand der Deutschen Bahn AG seit 1. Dezember 2013 das Ressort Technik. Erstmals ist in einem großen deutschen Konzern damit eine Frau ausschließlich für Technik zuständig. Vor ihrem Wechsel zur Deutschen Bahn war die promovierte Ingenieurin im BMW-Werk München für die Motorenfertigung verantwortlich. Sie begann ihre Karriere bei der Daimler-Benz AG und war danach bei der Tognum AG (vormals MTU Friedrichshafen) tätig. ■



Foto: Max Lautenschläger

## DB Netz baut bis 2016 die Strecke Weimar – Gera aus

Die DB Netz AG erhöht die Leistungsfähigkeit der Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Weimar und Gera. Mitte Februar haben die Bauarbeiten begonnen, um den 66 Kilometer langen Abschnitt für den Betrieb mit Neigezügen auszurüsten und zwischen Neue Schenke und Stadtroda sowie zwischen Weimar und Großschwabhausen zweigleisig auszubauen. Dafür werden 30 Kilometer Gleis, sechs Weichen und elf Eisenbahnüberführungen neu gebaut, 14 Stützwände ertüchtigt oder neu errichtet und in mehreren Bahnhöfen die Anlagen für den Personenverkehr erneuert. Das Investitionsvolumen beträgt 77 Millionen Euro. Die Bauarbeiten sollen im Dezember 2016 abgeschlossen sein. ■

## Lückenschluss zwischen Böhmen und Oberfranken

Die DB Netz AG und das tschechische Infrastrukturunternehmen SŽDC wollen die Strecke Selb-Plößberg – Aš reaktivieren. Die DB Netz AG geht davon aus, dass bis Herbst 2014 das Baurecht vorliegt und die Verbindung zwischen dem Fichtelgebirge und Nordwestböhmen im Dezember 2015 in Betrieb gehen kann. Wichtigste Maßnahmen in Deutschland sind neben der Gleisertüchtigung der Umbau des Bahnhofs Selb-Plößberg, die Erneuerung der

## Mineure feiern erste Tunneldurchschläge auf der Alb



Foto: Bahnprojekt Stuttgart – Ulm

Auf der Schwäbischen Alb gehen die Tunnelbauarbeiten für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm in raschem Tempo voran. Beim sogenannten Südvortrieb, einem 430 Meter langen Abschnitt bei Hohenstadt (Kreis Göppingen), feierten die Mineure bereits die ersten Tunneldurchschläge. Für die Röhre Richtung Ulm war es schon am 30. Oktober 2013 soweit, die Röhre Richtung Stuttgart folgte sieben Wochen später. „Es ist ein kleiner Meilenstein, aber doch ein bewegender Moment“, freute sich der Projektleiter des Alaufstiegs der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, Matthias Breidenstein. Die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, Teil des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm, umgeht den steilen und langsamen Streckenabschnitt der Geislinger Steige. Sie wird 59,6 Kilometer lang, davon verlaufen 30,4 Kilometer in Tunneln. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit wird 250 km/h betragen. ■

Leit- und Sicherungstechnik und die Anpassung von Bahnübergängen. In Tschechien ist unter anderem eine Modernisierung des Bahnhofs Aš geplant. Die Reaktivierung ermöglicht direkte Verbindungen zwischen Hof und Cheb. Auf deutscher Seite wird die Strecke bis Selb derzeit vom SPNV-Unternehmen Agilis befahren. ■



Foto: Agilis / Uwe Mirethe

Nahverkehrszug auf der Strecke Hof – Selb

## Fortschritt beim Lärmschutz

Von den rund 3.700 Streckenkilometern im Lärmsanierungsprogramm des Bundes für bestehende Schienenwege sind inzwischen rund 1.300 Kilometer saniert. Dafür baute die DB Netz AG insgesamt rund 500 Kilometer Lärmschutzwände und stattete etwa 51.000 Wohnungen mit Schallschutzfenstern aus. Auch im vergangenen Jahr ist die Deutsche Bahn

bei der Minderung der Lärmbelastung durch den Schienenverkehr „ein gutes Stück vorangekommen“, so Ines Jahnel, Lärmschutzbeauftragte der Deutschen Bahn. 62 Kilometer Lärmschutzwände und 2.500 Wohnungen kamen hinzu. Erneut wurden rund 100 Millionen Euro für die Lärmsanierung ausgegeben. 2014 wird das Programm fortgesetzt. Für innovative Maßnahmen wie Schienenstegdämpfer und niedrige Lärmschutzwände stehen aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II des Bundes zusätzlich 40 Millionen Euro zur Verfügung. ■

## Countdown am Gotthard

In der Schweiz läuft der Countdown für die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels. Auf einem 13 Kilometer langen Abschnitt in der Weströhre zwischen Bodio und Fadio hat der Versuchsbetrieb begonnen. Er soll wichtige Erkenntnisse für den fahrplanmäßigen Betrieb ab Dezember 2016 liefern. Die offizielle Einweihung ist bereits für Juni 2016 vorgesehen. Daran anschließen soll sich eine sechsmonatige Inbetriebnahmephase für das komplette Bauwerk. Mit rund 57 Kilometern Länge wird der Gotthard-Basistunnel der längste Eisenbahntunnel der Welt. ■

# Das Netz im Web: Online immer gut informiert

## Direkt zu DB Netze Fahrweg

Der Einstieg ohne Umweg – direkt zum Internetauftritt der DB Netz AG. Die Website steht auch in englischer Sprache zur Verfügung  
[www.dbnetze.com/fahrweg](http://www.dbnetze.com/fahrweg)  
[www.dbnetze.com/track](http://www.dbnetze.com/track)

## Schneller Link zum Trassenpreis

Umfassende Informationen zum Trassenpreissystem der DB Netz AG. Die Entgeltlisten und die Software „TPS-Preisauskunft“ stehen zum Download zur Verfügung.  
[www.dbnetze.com/trassenpreise](http://www.dbnetze.com/trassenpreise)  
[www.dbnetze.com/trassenpreisauskunft](http://www.dbnetze.com/trassenpreisauskunft)

## Broschüren zum Download

Broschüren der DB Netz AG unter anderem zum Trassenpreissystem, zum Anlagenpreissystem sowie zu den Nebenleistungen stehen per DirektEinstieg schnell und bequem zum Download zur Verfügung.  
[www.dbnetze.com/broschueren](http://www.dbnetze.com/broschueren)

## Informationen zu Baustellen

In der Rubrik „Baustelleninformationen“ informiert die DB Netz AG über aktuell bevorstehende Baumaßnahmen sowie über die Bauschwerpunkte der kommenden Wochen.  
[www.dbnetze.com/baustellen](http://www.dbnetze.com/baustellen)

## Weitere Leistungen

Auch für die Serviceeinrichtungen, Nebenleistungen und Zusatzleistungen hält die Internetseite eigene Rubriken bereit.  
[www.dbnetze.com/anlagen](http://www.dbnetze.com/anlagen)  
[www.dbnetze.com/nebenleistungen](http://www.dbnetze.com/nebenleistungen)  
[www.dbnetze.com/zusatzleistungen](http://www.dbnetze.com/zusatzleistungen)

## RailNetEurope

Die Internetseite der europäischen Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber. Eine wichtige Planungshilfe für den internationalen Verkehr ist das Trassenpreis-Informationssystem CIS.  
[www.rne.eu](http://www.rne.eu), [http://cis.rne.eu/](http://cis.rne.eu)

## Ihre Ansprechpartner bei der DB Netz AG

Zentrale			
<b>Marktplanung und Vertrieb</b> <b>Wolfgang Bohrer</b> Tel.: +49(0)69/265-30500 wolfgang.bohrer@deutschebahn.com	<b>Vertrieb Personenverkehr</b> <b>Ralph Grassel</b> Tel.: +49(0)69/265-30530 ralph.grassel@deutschebahn.com	<b>Vertrieb Güterverkehr</b> <b>Stefan Kirch</b> Tel.: +49(0)69/265-30540 stefan.kirch@deutschebahn.com	<b>Hafenbeauftragter DB Netz AG</b> <b>Bernhard Schmid</b> Tel.: +49(0)69/265-30506 bernhard.schmid@deutschebahn.com
			<b>Fahrplan/Kapazitätsmanagement</b> <b>Dr. Michael Beck</b> Tel.: +49(0)69/265-31900 michael.beck@deutschebahn.com
			<b>Kundencenter Netzfahrplan</b> <b>Rüdiger Weiß</b> Tel.: +49(0)69/265-31960 ruediger.weiss@deutschebahn.com
DB Netz AG, Marktplanung und Vertrieb, Mainzer Landstraße 201 – 203, 60326 Frankfurt a. M.			Theodor-Heuss-Allee 7, 60486 Frankfurt a. M.
Regionalbereiche	Leiter Vertrieb und Fahrplan	Kundenmanagement	Fahrplan
<b>Regionalbereich Nord</b> Lindemannallee 3 30173 Hannover	<b>Michael Körber</b> Tel.: +49(0)511/286-49002 michael.m.koerber@deutschebahn.com	<b>Jürgen Motzkau</b> Tel.: +49(0)511/286-49112 juergen.motzkau@deutschebahn.com	<b>Gert Janz</b> Tel.: +49(0)511/286-49272 gert.janz@deutschebahn.com
<b>Regionalbereich West</b> Hansastraße 15 47058 Duisburg	<b>Dr. Michael Häßler</b> Tel.: +49(0)203/3017-4001 michael.m.haessler@deutschebahn.com	<b>Hans Mattevi</b> Tel.: +49(0)203/3017-4101 hans.mattevi@deutschebahn.com	<b>Herbert Dopstadt</b> Tel.: +49(0)203/3017-4201 herbert.dopstadt@deutschebahn.com
<b>Regionalbereich Ost</b> Granitzstraße 55 – 56 13189 Berlin	<b>Arvid Kämmmerer</b> Tel.: +49(0)30/297-41000 arvid.kaemmerer@deutschebahn.com	<b>Bernhard Buchhagen</b> Tel.: +49(0)30/297-40150 bernhard.buchhagen@deutschebahn.com	<b>Jens Pönitz</b> Tel.: +49(0)30/297-40249 jens.poenitz@deutschebahn.com
<b>Regionalbereich Mitte</b> Pfarrer-Perabo-Platz 4 60326 Frankfurt a. M.	<b>Gisbert Brauner</b> Tel.: +49(0)69/265-19200 gisbert.brauner@deutschebahn.com	<b>Harald Hartmann</b> Tel.: +49(0)69/265-19171 harald.hartmann@deutschebahn.com	<b>Rainer Hennings</b> Tel.: +49(0)69/265-19230 rainer.hennings@deutschebahn.com
<b>Regionalbereich Südost</b> Brandenburger Straße 1 04103 Leipzig	<b>Michael Wuth</b> Tel.: +49(0)341/968-7600 michael.wuth@deutschebahn.com	<b>Thomas Kleinsteuber</b> Tel.: +49(0)341/968-7007 thomas.kleinsteuber@deutschebahn.com	<b>René Neuhäuser</b> Tel.: +49(0)341/968-7060 rene.neuhaeuser@deutschebahn.com
<b>Regionalbereich Südwest</b> Schwarzwaldstraße 86 76137 Karlsruhe	<b>Christian Becker</b> Tel.: +49(0)721/938-7200 christian.becker@deutschebahn.com	<b>Rüdiger Scherer</b> Tel.: +49(0)721/938-7110 ruediger.scherer@deutschebahn.com	<b>Thomas Lutz</b> Tel.: +49(0)721/938-7330 thomas.t.lutz@deutschebahn.com
<b>Regionalbereich Süd</b> Richelstraße 3 80634 München	<b>Stefan Kühn</b> Tel.: +49(0)89/1308-72100 stefan.kuehn@deutschebahn.com	<b>Dirk Rothe</b> Tel.: +49(0)89/1308-72110 dirk.rothe@deutschebahn.com	<b>Dietmar Karg</b> Tel.: +49(0)89/1308-72120 dietmar.karg@deutschebahn.com

## Ihre internationalen Ansprechpartner

**One Stop Shop DB Netz AG**  
**Steffi Klughardt-Mann** | Tel.: +49(0)69/265-30550  
 oss@deutschebahn.com | [www.rne.eu](http://www.rne.eu)

**Corridor-One-Stop-Shop Corridor Rhine – Alpine**  
**Pia Erlenkämper** | Tel.: +49(0)69/265-26771  
 oss@corridor1.eu | [www.corridor1.eu](http://www.corridor1.eu)

## Impressum und Redaktionskontakt

**Herausgeber** DB Netz AG, Theodor-Heuss-Allee 7, D – 60486 Frankfurt am Main | **Verantwortlich** Wolfgang Bohrer (I.NMK) | **Redaktion** DB Netz AG, Janine Warnecke (I.NMK 2), Mainzer Landstraße 201 – 203 | D – 60326 Frankfurt am Main, Tel.: +49 (0)69 265-30529, Fax: +49 (0)69 265-30503, E-Mail: [janine.warnecke@deutschebahn.com](mailto:janine.warnecke@deutschebahn.com) | **Realisation** idea Kommunikation GmbH, Dortmund | **Druck** DB Kommunikationstechnik GmbH, Karlsruhe | **Auflage** 1.700 Exemplare | **Nächste Quartalsausgabe** Juni 2014 | Änderungen vorbehalten, Einzelangaben ohne Gewähr. Geltung der SNB/NBS in ihrer jeweils gültigen Fassung bleibt unberührt.