

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

Gesamtzufriedenheit „Gut“ – das ist das Ergebnis unserer aktuellen Kundenzufriedenheitsanalyse. Damit können wir zufrieden sein – schließlich haben wir uns gegenüber dem Vorjahr nochmals leicht verbessert. Doch es geht nicht darum, ob wir zufrieden sind, sondern um die Zufriedenheit unserer Kunden. Was wir gelernt haben: Wir müssen dranbleiben, damit wir die guten Bewertungen im Bereich Servicekompetenz halten und weiterhin bestätigen. Und wir müssen uns anstrengen, damit wir in den Bereichen, in denen wir noch kein „Gut“ erhalten haben, die Kundenwünsche künftig besser erfüllen. Insgesamt hat die Befragung bestätigt, dass die Branche uns vertraut. Wir betrachten uns als kompetenten Partner aller Eisenbahn-Verkehrsunternehmen. So werden wir auch gesehen. Darüber haben wir uns gefreut und werden alles tun, damit dies so bleibt.



Wolfgang Bohrer,
Leiter Marktplanung und Vertrieb
DB Netz AG

Aus dem Inhalt

Markt & Produkte

- 2 **Pilotprojekt: Anlagendisponent soll Serviceeinrichtungen managen**

Blickpunkt

- 4 **Fragen und Antworten zum lärmabhängigen Trassenpreissystem**

Infrastruktur & Technik

- 7 **Hansjörg Hess, Vorstand Produktion, im Interview**



Foto: Ulwe Mielche

Getrennte Gleise für den Fernverkehr und den Güter- und Regionalverkehr verbessern die Betriebsqualität der Strecke Augsburg – München. Bereits seit Juni wird die Verbindung viergleisig befahren. Die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf den Fernverkehrsgleisen auf 230 km/h setzt zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember den Schlusspunkt des Ausbaus. Die DB Netz AG investierte rund 760 Millionen Euro. [Mehr Informationen zum Fahrplanwechsel: S. 5](#)

Verkehrsbranche begrüßt Netzfonds als wichtigen Schritt

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen würdigt Initiative der DB Netz AG und erwartet rasche Steigerung der Effizienz.

Der im September aufgelegte Netzfonds der DB Netz AG stößt bei Deutschlands Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern im SPNV auf breite Zustimmung. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) begrüßte das Vorhaben als „wichtigen Schritt zur Steigerung der Effizienz des Eisenbahnnetzes“ und lobte die DB Netz AG für ihre unternehmerische Initiative.

Schiene finanziert werden können. „Der Fonds stellt Mittel für Maßnahmen bereit, die zwar großen Nutzen entfalten, aufgrund ihrer Beschaffenheit aber aus dem Rahmen der komplizierten staatlichen Finanzierungsprozesse fallen“, kommentierte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolf.

Projekte mit Kunden identifiziert

Mit dem 130 Millionen Euro schweren Fonds wird die DB Netz AG in den nächsten vier Jahren Projekte realisieren, die aufgrund ihrer Beschaffenheit weder aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) noch aus dem Topf für den Bedarfsplan

Geplant sind bisher rund 50 Vorhaben – darunter die Verlängerung eines Überholgleises im Rheinkorridor und neue Signaltechnik für den Ausbau des Nahverkehrs in der Region München. „Wir haben die Projekte gemeinsam mit unseren Kunden identifiziert“, erläutert Oliver Kraft, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG. „Jetzt können endlich Dinge realisiert werden, die die Kunden seit Jahren brauchen, um mehr Verkehr fahren zu können.“ ■



Frohe Weihnachten und ein erfolgreiches neues Jahr!



Foto: Uwe Winkler

Nach China in drei Wochen

Eine 11.000 Kilometer lange Fahrt haben die Container vor sich, die im Umschlagbahnhof Leipzig-Wahren verladen werden (Foto). Ihr Ziel ist Shenyang im Nordosten Chinas, wo sie das dortige BMW-Werk mit Teilen und Komponenten für die Pkw-Fertigung versorgen. Seit Ende November verkehren die Züge täglich – und unterbieten mit 23 Tagen Transitzeit den Seetransport mit anschließendem Hinterland-Verkehr um mehr als die Hälfte. DB Schenker Rail betreut die Verkehre in Kooperation mit den Partnerbahnen in Polen, Weißrussland, Russland und China. Die Regelverkehre nach China seien „ein bedeutender Impuls für die eurasische Landbrücke“, so Dr. Karl-Friedrich Rausch, DB-Vorstand Transport und Logistik. ■

Pilotprojekt in Aachen West soll Schule machen

Knotendisponent hat den grenzüberschreitenden Güterverkehr signifikant verbessert.

Seit September 2010 optimiert in Aachen West ein „Grenzknotendisponent“ den grenzüberschreitenden Verkehr auf den Hauptverbindungsachsen Belgische Häfen – Ruhrgebiet/Osteuropa und Belgien – Köln/Südeuropa. Zu seinen Aufgaben gehören die Zuglaufüberwachung und -steuerung, die Koordination des Grenzübertritts sowie die Disposition der Bahnhofsgleise. Zudem ist er Ansprechpartner aller am Grenzverkehr beteiligten Eisenbahn-Verkehrsunternehmen. Das hat sich bewährt: Die DB Netz AG will das Pilotprojekt ausweiten. „Die Kapazitätssteue-

rung der Serviceeinrichtungen in Aachen West hat sich durch den Grenzknotendisponenten spürbar verbessert“, resümiert Frank Rossi, Leiter Kundenmanagement des Regionalbereichs West. „So sind unter anderem die Verspätungen durch Grenzübergaben signifikant zurückgegangen.“

Erweitertes Anforderungsprofil

Im Zuge der Weiterentwicklung der Nutzungsbedingungen der Serviceeinrichtungen wird die DB Netz AG den Piloten auf weitere Be-

triebsstellen ausdehnen. Dabei wird sich das Anforderungsprofil weiterentwickeln. Die Tätigkeit soll stärker der eines Managers entsprechen. Neben der Kommunikation und Disposition nimmt er Einfluss auf die Koordination von Fahrzeugen und Personal. Die neue Bezeichnung ist „Anlagendisponent“. Rossi: „Der Anlagendisponent wird zur Steigerung der Flexibilität in wettbewerbsintensiven Anlagen beitragen. Dadurch versprechen wir uns eine Qualitätssteigerung und eine Optimierung der Güterverkehre auch an anderen Standorten.“ ■

In eigener Sache

Wer Verkehr auf die Schiene bringt oder sich für Schieneninfrastruktur interessiert, sollte die NetzNachrichten lesen. Die digitale Ausgabe steht im Internet bereit und kann per E-Mail im Abo bezogen werden (www.dbnetze.com/abonetznachrichten). Die gedruckte Ausgabe verschicken wir per Post. Ob die Print-Ausgabe allerdings immer auf den richtigen Schreibtischen landet, wissen Sie, liebe Leserinnen und Leser, besser als wir. Deshalb unsere Bitte: Sagen Sie es uns, wenn weitere oder andere Empfänger die NetzNachrichten erhalten sollen. Dazu genügt ein E-Mail an folgende Adresse:
dbnetz@deutschebahn.com

EBuLa: Erweiterung zum Fahrplanwechsel

Das System EBuLa (Elektronischer Buchfahrplan und Langsamfahrstellen), die elektronische Anzeige von Fahrplänen in Triebfahrzeugen, wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember erweitert. Neben den Daten für die Regellaufwege der Züge können die Bordgeräte dann auch die Daten entsprechender Langsamfahrstellen anzeigen (Bild: Langsamfahrstabelle Lf1). „Das ist der nächste Schritt in die Richtung, Buchfahrpläne und La-Verzeichnisse durch EBuLa zu kommunizieren“, sagt Heinrich Thomas, Leiter Koordination Betrieb und Bau der DB Netz AG.

Wenn jedoch der Laufweg eines Zuges spontan geändert werden muss, etwa bei Unregelmäßigkeiten durch technische Störungen oder



Witterungseinflüsse, kann EBuLa den Ersatzfahrplan zurzeit noch nicht darstellen. „Als Rückfallebene dienen in diesem Fall immer noch Ersatzfahrpläne und die La Teilhefte in Papierform“, so Thomas. „Die DB Netz AG wird sie im Jahr 2012 weiterhin kostenlos an die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) abgeben.“

Ab Dezember 2012 können EVU, die an EBuLa teilnehmen, auch auf die La Teilhefte verzichten. Thomas: „Wir planen, EBuLa für das Fahrplanjahr 2013 gesamthaft auszurollen.“ Für EVU, die ihre Zugfahrten ohne EBuLa durchführen, werden die La Teilhefte ab diesem Zeitpunkt kostenpflichtig; alternativ können sie die Daten dann einer elektronischen Schnittstelle zum Selbstaussdruck entnehmen. ■

„Netzkurs“ macht Kunden fit für die Nutzung von Internetangeboten

Mit einem „Netzkurs“ bietet der Regionalbereich (RB) West der DB Netz AG interessierten Kunden eine effektive Unterstützung in ihrer täglichen Arbeit an. Der Kurs führt die Teilnehmer schrittweise durch das umfassende Internetangebot der DB Netz AG und macht Systeme, Produkte und Informati-

onen transparent. Der RB West bietet verschiedene Module an, die beispielsweise Trassen, Serviceeinrichtungen oder Abrechnungen thematisieren.

Wer alle Module in Anspruch nehmen möchte, sollte insgesamt neun Stunden einkalkulieren.

„Durch das Angebot, unsere Kunden nachhaltig zu qualifizieren, werden sie sicherer in der Nutzung unserer Angebote im Netz“, sagt Frank Rossi, Leiter des Kundenmanagements beim RB West. „Gleichzeitig verbessern wir die Arbeitsabläufe – es gibt beispielsweise weniger Nachfragen seitens der Kunden.“ ■

SNB und NBS 2013 bringen Neuerungen

Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) 2013 und die Benutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) 2013 stehen ab 9. Dezember 2011 im Internet zum Download bereit. Vorbehaltlich etwaiger Widersprüche der Bundesnetzagentur treten sie am 11. April 2012 in Kraft. Im Rahmen des Stellungnahmeverfahrens konnten sich die Kunden seit September bereits einen Überblick über die Neuregelungen verschaffen.

Überarbeitete Formulierungen

Für die SNB 2013 hat die DB Netz AG verstreute Inhalte zusammengeführt und schwer verständliche Formulierungen überarbeitet. Die Struktur folgt weitgehend dem von RailNetEurope empfohlenen Mustersaufbau, was den Kunden im internationalen Verkehr entgegenkommt. Die Entgeltgrundsätze enthalten die Aufnahme einer lärmabhängigen Entgeltkomponente für den Güterverkehr (siehe Beitrag Seite 4).

Die NBS 2013 sind in Anlehnung an die Systematik des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen in einen Allgemeinen Teil und einen Besonderen Teil gegliedert. Inhaltlich greifen sie Forderungen des Positionspapiers „Zugang zu Rangierbahnhöfen und anderen Zugangseinrichtungen“ der Bundesnetzagentur auf. Bei den Entgeltgrundsätzen ist die Bepreisung der Zuführungsgleise entfallen. ■

www.dbnetze.com/snb
www.dbnetze.com/nbs

Schweiz läutet Endspurt ein

Bereits 2016 soll der Gotthard-Basistunnel in Betrieb gehen.



Der Containerverkehr über den Gotthard hat im ersten Halbjahr um 5,8 Prozent zugenommen, der Wagenladungsverkehr sogar um 13,8 Prozent.

Foto: SBB Fotodienst

Die Schweizerische Eidgenossenschaft setzt alles daran, den Gotthard-Basistunnel schon im Dezember 2016 in Betrieb zu nehmen. Alle Arbeiten seien darauf ausgerichtet, teile das Bundesamt für Verkehr (BAV) in Bern mit. Ab wann der Gotthard-Basistunnel mit der maximalen Kapazität von sieben Zügen pro Stunde und Richtung befahren werden könne, hänge vom Stand des Ausbaus der Zulaufstrecken ab. Das konkrete Angebot werde 2014 festgelegt. Erst dann könne auch die geplante Inbetriebnahme für den Dezember 2016 definitiv bestätigt werden.

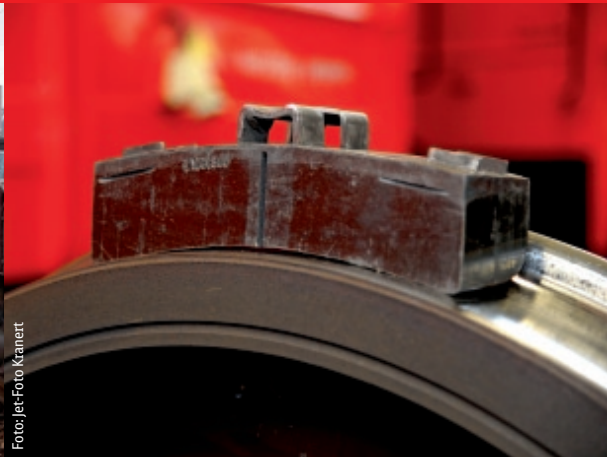
Schiene legte deutlich zu

Der Schienengüterverkehr durch die Schweizer Alpen verzeichnete im ersten Halbjahr 2011 mit einer Steigerung von 12,7 Prozent einen deutlich stärkeren Zuwachs als der Straßengüterverkehr (plus 5,3 Prozent). Nach Angaben des BAV trägt der Marktanteil der Schiene im alpenquerenden Verkehr damit 64,11 Prozent. Im ersten Halbjahr 2010 waren es 62,6 Prozent. ■

Zahlungsbedingungen neu festgelegt

Mit den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) für das Fahrplanjahr 2013 modifiziert die DB Netz AG die Zahlungsmodalitäten und passt sie den branchenüblichen Konditionen an. Für die Entgelte aus der Trassennutzung führt die DB Netz AG Abschlagszahlungen ein. Deren Höhe

steigt auf 25 Prozent im Jahr 2013. Die Rechnungen sind bis zum 25. eines Monats zu begleichen. Das Zahlungsziel für Monatsrechnungen wird sich von 20 auf 14 Kalendertage verkürzen, die Einspruchsfrist verringert sich auf vier Wochen nach Rechnungseingang. Auch die Regelungen zu den Sicherheitsleistungen werden überarbeitet. ■



Güterzüge sollen künftig leiser fahren

Der Bund und die DB Netz AG wollen den Schienenlärm halbieren. Höhere Trassenpreise und Bundesmittel sollen die Umrüstung auf lärmindernde Technologien finanzieren.

Ein Bonus nach der Umrüstung auf lärmindernde Technologien, ein lärmabhängiger Zuschlag auf den Trassenpreis – das ist der Kern des lärmabhängigen Trassenpreissystems (LaTPS), das am 9. Dezember 2012 in Kraft treten soll und ausschließlich die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) des Schienengüterverkehrs (SGV) betrifft. Diese Blickpunkt-Seite gibt Antworten auf die wichtigsten Fragen rund um das LaTPS.

Warum führt die DB Netz AG das LaTPS ein?

Mit dem prognostizierten Wachstum im SGV wäre ohne Gegenmaßnahmen auch eine Zunahme des Schienenlärms verbunden. Die DB Netz AG hat deshalb gemeinsam mit dem Bund Maßnahmen beschlossen, die den Schie-

nenlärm reduzieren sollen. Von zentraler Bedeutung ist hierbei die Umrüstung der Bestands-güterwagen auf lärmindernde Technologien. Das LaTPS soll dies zeitnah honorieren und sicherstellen, dass die mit der Umrüstung verbundenen Kosten die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs nicht gefährden.

Wie funktioniert das LaTPS?

Das LaTPS funktioniert zweigleisig: Ein Bonus, der die Wagenhalter nach der Umrüstung auf lärmindernde Technologien unterstützt und aus dem sogenannten LaTPS-Topf stammt, soll die Bereitschaft zur Modernisierung fördern. Finanziert wird dieser Bonus einerseits durch einen lärmabhängigen Zuschlag auf den

Trassenpreis und andererseits durch einen Zuschuss des Bundes. Die höheren Kosten für den laufenden Betrieb tragen die Wagenhalter selbst.

Welche Auswirkungen hat das LaTPS für die EVU?

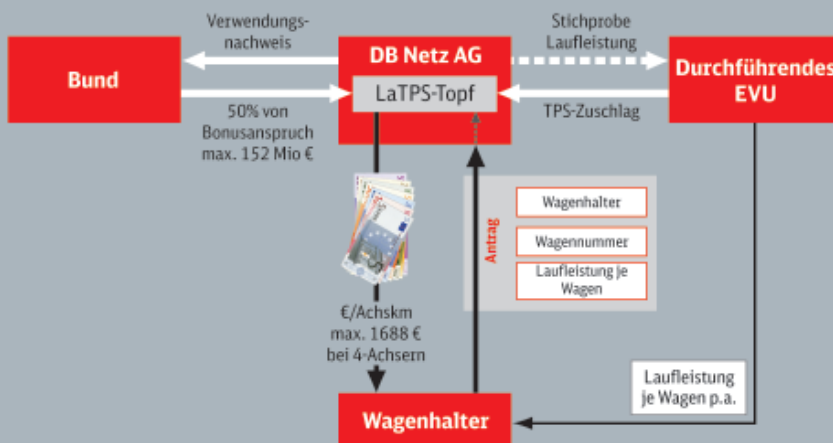
Die Höhe des Bonus hängt maßgeblich von der Laufleistung der umgerüsteten Wagen auf dem Schienennetz der DB Netz AG ab. Die Informationen über die Laufleistungen wiederum liefern die EVU an die Wagenhalter. Dort werden sie gesammelt und jährlich an die DB Netz AG übermittelt. Darüber hinaus sind die EVU in die stichprobenhafte Überprüfung der von den Wagenhaltern an die DB Netz AG übermittelten Daten eingebunden. Außerdem wird bei ihnen der lärmabhängige Zuschlag auf den Trassenpreis erhoben. Dies geschieht im Rahmen der monatlichen Trassenpreisabrechnung.

Was passiert, wenn das LaTPS scheitert?

Da keine gesetzliche Verpflichtung zur Umrüstung besteht, passiert erst einmal nichts. Im Hinblick auf die weiteren Wachstumsaussichten des SGV wäre es allerdings mehr als unbefriedigend, wenn die Bestandsflotte nicht in ausreichendem Umfang umgerüstet wäre und mit leisen Technologien lief. Denn dann kämen weitergehende ordnungspolitische Maßnahmen wie Nachtfahrverbote, Tempolimits, Lärmkontingente oder deutliche Trassenpreiszuschläge für laute Züge auf die Branche zu. ■

www.dbnetze.com/latps

Bonus für die Umrüstung auf lärmindernde Technologien



Regelwerke sind im Internet immer auf dem neuesten Stand

Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) sollten regelmäßig einen Blick in die Rubrik „Regelwerke“ im Internet-Auftritt der DB Netz AG werfen. Wenn sich betrieblich-technische Regelwerke nach Durchlauf der hierfür vorgegebenen Verfahren ändern, stehen sie dort zum Download bereit.

Halbjährlich zum „kleinen“ und „großen“ Fahrplanwechsel aktualisiert die DB Netz AG

bei Bedarf unter Beteiligung der EVU das betrieblich-technische Regelwerk. Die aktuellen Bestimmungen sowie Regelungen, die geändert werden sollen oder deren Änderung bereits beschlossen ist, veröffentlicht die DB Netz AG in ihrem Internet-Auftritt. Wenn bindende rechtliche Vorgaben (etwa Gesetze, Verordnungen, Urteile) unmittelbar zu erfüllen sind oder Fehler in den Regelwerken behoben werden müssen, erfolgen Änderungen jedoch

außerhalb des Beteiligungsverfahrens in Form von Ausnahmegenehmigungen. Die DB Netz AG informiert die Kunden darüber und stellt die Ausnahmegenehmigungen im Internet bereit. Sie sind ebenfalls verbindlich zu beachten. Die Überführung der Ausnahmegenehmigungen in das betrieblich-technische Regelwerk erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt. ■ www.dbnetze.com/regelwerke www.dbnetze.com/ausnahmegenehmigungen



Foto: Wolfgang Klee

Der erweiterte Umschlagbahnhof Regensburg-Ost bewältigt 150.000 statt zuvor 100.000 Ladeeinheiten pro Jahr.

Regensburg und Duisburg schaffen Platz für Wachstum

Leistungsfähige Terminals stärken den Kombinierten Verkehr.

Im Rahmen des Konjunkturprogramms der Bundesregierung entsteht in Duisburg-Ruhrort Hafen eine neue Drehscheibe der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) für den Kombinierten Verkehr (KV). Die Anlage auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs Duisburg-Ruhrort Hafen umfasst sieben Gleise mit einer Länge von je 700 Metern einschließlich zweier Portalkräne. Das Investitionsvolumen beträgt 45 Millionen Euro.

„Europäisches Format“

Die Anlage werde die Rolle Duisburgs als „Logistikdrehscheibe von europäischem Format“ weiter stärken, so Bringfried Belter, Leiter Vertrieb und Fahrplan im Regionalbereich West der

DB Netz AG. Der neue Terminal soll ab 2013 insbesondere Containerverkehre aus Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam umschlagen und mit regionalen Umschlagbahnhöfen verzahnen.

Deutlich mehr Umschlag- und Abstellkapazitäten bietet seit Herbst der DUSS-Umschlagbahnhof Regensburg-Ost. Sechs Millionen Euro kostete die zum Großteil aus dem Konjunkturprogramm des Bundes finanzierte Erweiterung. Der im Jahr 2000 in Betrieb gegangene Terminal hatte mit 100.000 Ladeeinheiten im Jahr seine Kapazitätsgrenze erreicht. Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigter der DB für Bayern: „Zur Lösung der Verkehrsprobleme der Zukunft müssen wir vernetzt über alle Verkehrsträger, also intermodal denken.“ ■

Infrastruktur für attraktive Verkehre

Die DB Netz AG nimmt rund um den Fahrplanwechsel am 11. Dezember eine Vielzahl an Infrastrukturverbesserungen in Betrieb. Einige Beispiele:

■ Nach der Fertigstellung des S-Bahngleises steht die **Strecke Nürnberg – Fürth** ab Fahrplanwechsel viergleisig zur Verfügung. Damit einher geht die Entflechtung schneller und langsamer Verkehre, was eine erhebliche Verbesserung der Betriebsqualität ermöglicht.

■ Gleiches gilt für die **Strecke München – Augsburg**, die bereits seit Juni viergleisig befahrbar ist. Jetzt steigt die Höchstgeschwindigkeit auf den Fernverkehrsgleisen von 200 auf 230 km/h, die Fahrzeit verkürzt sich um bis zu sechs Minuten.

■ Um bis zu 18 Minuten schneller sind ab Fahrplanwechsel die IC-Züge zwischen **Berlin und Cottbus**. Nach dem Ausbau zwischen Cottbus und Königs Wusterhausen erreichen sie dort 160 km/h.

■ Für den Verkehr nach Belgien steht nach seiner Sanierung der **Alte Buschtunnel** wieder zur Verfügung. Zusammen mit dem Neuen Buschtunnel bildet er ein Tandem: Jede Röhre nimmt ein Gleis auf.

■ Auch im ländlichen Raum profitieren die Kunden von Infrastrukturverbesserungen. So zum Beispiel auf der hessischen **Vogelsbergbahn** zwischen Fulda und Gießen. Nach ihrer Modernisierung steigt die Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h. Die Hessische Landesbahn und der Rhein-Main-Verkehrsverbund setzen dort künftig einen Stundentakt mit attraktiven Fahrzeiten um. ■

Kurz notiert

Nach 4.242 Metern Vortrieb Licht am Ende des Tunnels

Seit 7. November ist der neue Kaiser-Wilhelm-Tunnel durchschlagen. Genau 547 Tage brauchte die Vortriebsmaschine, um sich 4.242 Meter von Ediger-Eller bis Cochem vorzuarbeiten. „Mit dem Neubau einer zweiten Röhre und der Erneuerung des alten Kaiser-Wilhelm-Tunnels schaffen wir ein Stück modernster Infrastruktur auf der wichtigen Strecke zwischen Koblenz und Trier“, erklärte Dr. Jörg Sandvoß, Vorstand Vertrieb und Fahrplan der DB Netz AG. Nach der Inbetriebnahme der neuen Röhre wird der alte Kaiser-Wilhelm-Tunnel erneuert und auf eingleisigen Betrieb umgebaut. Ab 2015 läuft der Zugverkehr dann in zwei getrennten Röhren. Insgesamt werden 200 Millionen Euro investiert. ■

Neues ESTW in Nordhessen macht Strecken zukunftssicher

In Guntershausen südlich von Kassel hat die DB Netz AG ein neues Elektronisches Stellwerk (ESTW) in Betrieb genommen. Es ersetzt die bisherigen Stellwerke in Guntershausen, Grifte, Guxhagen und Körle und dient der Zukunftssicherung nordhessischer Regionalstrecken. Am Bahnhof Guntershausen laufen die Strecken von Gießen und Bebra zusammen und führen weiter Richtung Kassel. Zusammen mit der Erneuerung von Bahnsteigen und Bahnübergängen in mehreren Stationen sowie einer neuen Personenunterführung in Guntershausen betragen die Investitionen rund 40 Millionen Euro. ■

DB Netz erneuert Brücken und Gleise rund um Altenburg

Bis Ende 2013 saniert die DB Netz AG die gesamte Eisenbahninfrastruktur im Abschnitt Altenburg – Paditz der Strecke Leipzig – Hof. Im Mittelpunkt der Bauarbeiten in Ostthüringen steht der Neubau von rund acht Kilometern Gleisen und rund elf Kilometern Oberleitungsanlagen. Darüber hinaus müssen vier Eisenbahnüberführungen, eine Straßenüberführung sowie zwei Durchlässe erneuert werden. Das Investitionsvolumen beträgt rund 36 Millionen Euro. ■



Foto: SOB

Ehringer Brücke eingeweiht: Bundesverkehrsminister Ramsauer gab den Brückenfeiern den letzten Schliff.

Neue Brücke beseitigt Engpass

Meilenstein für den Ausbau der Strecke München – Freilassing und die bessere Anbindung des bayerischen Chiemdreecks.

Nach eineinhalbjähriger Bauzeit hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer die neue „Ehringer Brücke“ bei Mühldorf eingeweiht. Das 160 Meter lange und zwölf Meter hohe Spannbetonbauwerk ersetzt die mehr als hundert Jahre alte, mittlerweile abgerissene Innbrücke. Bund und Deutsche Bahn haben rund zwölf Millionen Euro aus dem Konjunkturprogramm I in den Brückenbau investiert.

„Die neue Innbrücke gibt den Startschuss für den zweigleisigen Ausbau der gesamten Strecke zwischen Mühldorf und Tüßling“, sagte Ramsauer. Die Strecke wird von den Zügen Richtung Freilassing, Burghausen und Trost-

berg befahren. Bis zu 60 Regional- und 50 Güterzüge sind hier täglich unterwegs. Ab 2016 wird der Eisenbahnverkehr über den Inn bei Mühldorf zweigleisig fahren.

Europäische Magistrale

Das zweite Gleis zwischen Mühldorf und Tüßling ist der nächste Schritt im Zuge des Ausbaus der Strecke München – Mühldorf – Freilassing. Sie ist Teilstück der europäischen Magistrale Paris – München – Bratislava und sorgt zudem für eine bessere Anbindung des bayerischen Chiemdreecks an das überregionale und internationale Schienennetz. ■

Mehrverkehr soll auf der Schiene rollen

Der Ausbau der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven hat begonnen. 210 Millionen Euro investieren Bund und Bahn, um zwei bisher eingleisige Abschnitte mit dem zweiten Gleis zu versehen. „Eine bedeutende verkehrs- und strukturpolitische Weichenstellung für den gesamten Nordwesten Niedersachsens“, betonte Ministerpräsident David McAllister beim ersten Spatenstich in Rastede.

Elektrifizierung in der zweiten Baustufe

Der künftige Tiefwasserhafen JadeWeserPort braucht eine leistungsfähige Zulaufstrecke. Der zweigleisige Ausbau schafft die notwen-

digen Kapazitäten dafür. In einer weiteren Baustufe wird die 52 Kilometer lange Verbindung elektrifiziert, mit Schallschutz versehen und soweit ertüchtigt, dass die Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 120 km/h steigt. Der Ausbau schaffe die Voraussetzungen, um mehr Verkehr auf die Schiene zu holen, so Oliver Kraft, Vorstandsvorsitzender DB Netz AG. Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, verwies auf weiter steigende Mengen im Güterverkehr. Die Prognosen seien eindeutig. „Diese Herausforderung können wir nur durch einen Ausbau der Infrastruktur meistern.“ ■

„Mein Ziel ist es, Instandhaltungsmaßnahmen auf drei Jahre hinaus planbar zu machen.“

Hansjörg Hess, seit Juni Vorstand Produktion, über die Folgen der ETCS-Entscheidung, die Grenzen der Instandhaltung, die Attraktivität der DB Netz AG für Fachkräfte und seine Pläne für den Winter.

Hundert Tage, heißt es, solle man einem neuen Vorstand zugestehen, bis er in seinem Ressort zuhause ist. Soviel Zeit hatte Hansjörg Hess nicht. Er hatte das Ressort Produktion gerade erst übernommen, als das Bundesverkehrsministerium erklärte, für die ETCS-Nachrüstung im Bestandsnetz keine weiteren Mittel mehr bereitstellen zu wollen.

Herr Hess, Licht und Schatten liegen oft auch auf der Schiene nah beieinander: Das Verkehrsaufkommen wächst stetig, dafür drohen Kapazitätsengpässe. Was können Betrieb und Instandhaltung beitragen, um die Kapazität zu erhöhen?

Hansjörg Hess: Investitionen in die Instandhaltung, die Integration von Instandhaltungsmaßnahmen in den Fahrplan oder Maßnahmen wie Blockverdichtungen tragen zwar leicht zur Kapazitätserweiterung bei, aber sie können die dringend nötigen Aus- und Neubauten nicht ersetzen. Das gilt beispielsweise für die Knoten Frankfurt, Köln oder Hamburg, aber auch für das Rheintal, wo es zwischen Mannheim und Basel noch Nadelöhre gibt. Bis die Strecke durchgehend vierspurig ist, bis also langsamer und schneller Verkehr entflochten und ein deutlich höherer Streckendurchsatz realisiert werden kann, muss noch einiges passieren.

Blockverdichtungen brauchen Verfügbarkeit, Bauarbeiten Sperrpausen. Wie viel Platz bleibt unter dem rollenden Rad?

Hansjörg Hess: Gerade in Hinblick auf die Integration von Baumaßnahmen in die Fahrplankonstruktion hat sich in den letzten Jahren enorm viel getan. Früher galt das als unmöglich. Heute wissen wir, dass es geht – und dass wir es auch tun müssen, um einen reibungslosen Verkehr abwickeln zu können. Denn wenn ich als Instandhalter weiß, in welchem Zustand meine Anlagen sind, weiß ich auch, wann Instandhaltungsmaßnahmen nötig sein werden. Dann kann ich sie planen, geografisch bündeln, erforderliche Sperrpausen einrichten und das Geld, das mir zur Verfügung steht, effizienter einsetzen. Mein Ziel ist es deshalb, Instandhaltungsmaßnahmen auf

Hansjörg Hess, Vorstand Produktion der DB Netz AG



Foto: DB Netz AG

Hansjörg Hess (60) ist seit 1. Juni 2011 Vorstand Produktion der DB Netz AG. Seine Karriere begann der Elektroingenieur bei der Siemens AG, wo er über 25 Jahre lang bis 2004 tätig war. Als Leiter Bahn-Automatisierung verantwortete er dort u. a. internationale Großprojekte wie den Hochgeschwindigkeitszug Transrapid in Shanghai, das Fahrgastinformationssystem in Hong Kong sowie führerlose U-Bahn-Systeme. Danach war er bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) als Leiter des Infrastrukturbereichs und Mitglied der Geschäftsleitung unter anderem für die Einführung und Inbetriebnahme des europäischen Zugsicherungssystems ETCS zuständig. Beim internationalen Eisenbahnverband UIC war Hess mehrere Jahre stellvertretender Vorsitzender der ERTMS Plattform. ■

drei Jahre hinaus planbar zu machen – damit die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen langfristig disponieren können, die Pünktlichkeit zunimmt und unsere Kunden zufriedener sind.

Um zu bauen, braucht man qualifiziertes Personal. Kann die DB Netz AG im Wettbewerb um Ingenieure und Fachkräfte punkten?

Hansjörg Hess: In meiner Zeit bei der SBB haben wir einmal errechnet, dass 200.000 Schaltkontakte einwandfrei funktionieren müssen, damit ein Zug von Zürich nach Bern fahren kann. Eisenbahn ist also eine fantastische und unglaublich spannende Herausforderung, die hohe Ansprüche an die Professionalität der Mitarbeiter stellt. Problematisch ist, dass das oft nur wenige Leute wissen. Wenn es uns gelingt, die Attraktivität dieser Herausforderung deutlich zu kommunizieren, sollte es kein Problem sein, engagierte und qualifizierte Kräfte für die DB Netz AG zu begeistern. Wer erst einmal dabei ist, wird feststellen: Es ist fantastisch. Es gibt nichts Schöneres, als für die Eisenbahn zu arbeiten. Deshalb bin ich ja auch immer noch dabei.

Das sagen Sie, obwohl die Nachrüstung mit ETCS vorerst in weite Ferne gerückt ist?

Hansjörg Hess: Die zeitliche Verschiebung betrifft ja nur das Bestandsnetz, die laufenden

Aus- und Neubaumaßnahmen hingegen werden wie geplant mit ETCS ausgestattet. Trotzdem wäre es mir natürlich lieber, wenn die durchgängige Ausrüstung eines europäischen Korridors mit ETCS ermöglicht worden wäre. Auf dem Korridor A hätte ETCS wunderbar umgesetzt werden können. Ich würde mich jedenfalls freuen, wenn sich hier doch noch eine Möglichkeit der Realisierung auftun würde. Denn die neue europäische Zugsicherungsnorm macht den grenzüberschreitenden Güterverkehr durchlässiger und bietet der Branche dadurch viele Vorteile.

Nach den vielen Störungen im letzten Winter ist der Erwartungsdruck groß. Wie gut ist die DB Netz AG vorbereitet?

Hansjörg Hess: Die DB Netz AG geht deutlich besser gerüstet in diesen Winter als in den letzten. Wir können mehr Räumungs- und Sicherungskräfte mobilisieren, wir haben Zuständigkeitsbereiche festgelegt und mit den Regionen Prozesse vereinbart, die sicherstellen, dass Weichen rasch geräumt werden und die Weichenheizungen funktionieren. Wir sind also gerüstet und werden diesen Winter zeigen, dass wir besser geworden sind. Respekt haben wir trotzdem. Denn wenn der Winter richtig zuschlägt, hat man selbst bei gründlicher Vorbereitung nicht jede Situation im Griff. ■

Das Netz im Web: Online immer gut informiert

Niemand kann alles wissen. Aber jeder sollte wissen, wo man fast alles finden kann. Die Internetseiten der DB Netz AG:

Direkt zu DB Netze Fahrweg

Der Einstieg ohne Umweg: www.dbnetze.com/fahrweg führt direkt zum Internetauftritt der DB Netz AG.
www.dbnetze.com/fahrweg
www.dbnetze.com/track

Schneller Link zum Trassenpreis

Umfassende Informationen zum Trassenpreissystem sowie Broschüren und Entgeltlisten zum Download.
www.dbnetze.com/trassenpreise

Broschüren zum Download

Die Broschüren zum Trassenpreissystem, zum Anlagenpreissystem sowie zu den Nebenleistungen stehen per DirektEinstieg schnell und bequem zum Download zur Verfügung.
www.dbnetze.com/tps
www.dbnetze.com/aps
www.dbnetze.com/nl
www.dbnetze.com/anreizsystem

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

Weitere Leistungen

Auch für die Serviceeinrichtungen, Nebenleistungen und Zusatzleistungen hält die Internetseite eigene Rubriken bereit.
www.dbnetze.com/anlagen
www.dbnetze.com/nebenleistungen
www.dbnetze.com/zusatzleistungen

Europäische Partner

Informationen zu internationalen Verkehren enthält die Website von RailNetEurope, dem Verbund der europäischen Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber. Eine wichtige Planungshilfe ist darüber hinaus das internationale Trassenpreis-Informationssystem EICIS.
www.railneteuropa.com, www.eicis.com

Ihre Ansprechpartner bei der DB Netz AG

Zentrale

Marktplanung und Vertrieb Wolfgang Bohrer Tel.: +49(0)69/265-30500 wolfgang.bohrer@deutschebahn.com	Kundenmanagement Personenverkehr Ralph Grassel Tel.: +49(0)69/265-30530 ralph.grassel@deutschebahn.com	Kundenmanagement Güterverkehr Monika Roth Tel.: +49(0)69/265-30540 monika.roth@deutschebahn.com	RailNetEurope / One Stop Shop DB Netz AG Dr. Daniel Thelen Tel.: +49(0)69/265-30550 oss@deutschebahn.com	Fahrplan / Kapazitätsmanagement Dr. Michael Beck Tel.: +49(0)69/265-31900 michael.beck@deutschebahn.com	Kundencenter Netzfahrplan Claus Kandels Tel.: +49(0)69/265-31980 claus.kandels@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
Regionalbereich Nord Lindemannallee 3 30173 Hannover	Michael Körber Tel.: +49(0)511/286-49002 michael.m.koerber@deutschebahn.com	Jürgen Motzkau Tel.: +49(0)511/286-49112 juergen.motzkau@deutschebahn.com	Gert Janz Tel.: +49(0)511/286-49272 gert.janz@deutschebahn.com
Regionalbereich West Hansastraße 15 47058 Duisburg	Bringfried Belter Tel.: +49(0)203/3017-4001 bringfried.belter@deutschebahn.com	Frank Rossi Tel.: +49(0)203/3017-4101 frank.rossi@deutschebahn.com	Herbert Dopstadt Tel.: +49(0)203/3017-4201 herbert.dopstadt@deutschebahn.com
Regionalbereich Ost Granitzstraße 55 - 56 13189 Berlin	Arvid Kämmerer Tel.: +49(0)30/297-41000 arvid.kaemmerer@deutschebahn.com	Bernhard Buchhagen Tel.: +49(0)30/297-40150 bernhard.buchhagen@deutschebahn.com	Jens Pönitz Tel.: +49(0)30/297-40249 jens.poenitz@deutschebahn.com
Regionalbereich Mitte Pfarrer-Perabo-Platz 4 60326 Frankfurt a.M.	Gisbert Brauner Tel.: +49(0)69/265-19200 gisbert.brauner@deutschebahn.com	Harald Hartmann Tel.: +49(0)69/265-19171 harald.hartmann@deutschebahn.com	Rainer Hennings Tel.: +49(0)69/265-19230 rainer.hennings@deutschebahn.com
Regionalbereich Südost Brandenburger Straße 1 04103 Leipzig	Michael Wuth Tel.: +49(0)341/968-7600 michael.wuth@deutschebahn.com	Thomas Kleinsteuber Tel.: +49(0)341/968-7007 thomas.kleinsteuber@deutschebahn.com	René Neuhäuser Tel.: +49(0)341/968-7060 rene.neuhaeuser@deutschebahn.com
Regionalbereich Südwest Schwarzwaldstraße 86 76137 Karlsruhe	Christian Becker Tel.: +49(0)721/938-7200 christian.becker@deutschebahn.com	Rüdiger Scherer Tel.: +49(0)721/938-7110 ruediger.scherer@deutschebahn.com	Thomas Lutz Tel.: +49(0)721/938-7330 thomas.t.lutz@deutschebahn.com
Regionalbereich Süd Richelstraße 3 80634 München	Stefan Kühn Tel.: +49(0)89/1308-72100 stefan.kuehn@deutschebahn.com	Dirk Rothe Tel.: +49(0)89/1308-72110 dirk.rothe@deutschebahn.com	Dietmar Karg Tel.: +49(0)89/1308-72120 dietmar.karg@deutschebahn.com

Impressum und Redaktionskontakt

Herausgeber DB Netz AG, Theodor-Heuss-Allee 7, D - 60486 Frankfurt am Main | **Verantwortlich** Wolfgang Bohrer (I.NMK) | **Redaktion** Mario Theis, Tel.: +49 (0)69 265-30520, Fax: +49 (0)69 265-30503, E-Mail: mario.theis@deutschebahn.com | **Redaktionsanschrift** DB Netz AG, Preise und Produkte (I.NMK 2), Mainzer Landstraße 201 - 203 | D - 60326 Frankfurt am Main, | **Realisation** idea Kommunikation GmbH, Dortmund, Agentur-Kennnummer 002304 | **Druck** DB Kommunikationstechnik GmbH, Druck und Informationslogistik, Karlsruhe | **Auflage** 1.600 Exemplare | **Nächste Quartalsausgabe** März 2012 | Änderungen vorbehalten, Einzelangaben ohne Gewähr. Geltung der SNB/NBS in ihrer jeweils gültigen Fassung bleibt unberührt.