

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

zwei wichtige Termine stehen vor der Tür. Am 18. September öffnet in Berlin die InnoTrans, Leitmesse für die Schienenverkehrstechnik, ihre Pforten. Ein Besuch lohnt – vor allem in Halle 18. Auf dem Stand der DB, an dem sich die DB Netz AG beteiligt, geht es in vielen Facetten um die Strategie DB 2020, die Ökologie, Ökonomie und Soziales in Einklang bringt. Was das konkret für die DB Netz AG heißt, darüber können sich die Gäste der zentralen Kundenveranstaltung der DB Netz AG bereits eine Woche zuvor ein Bild machen. Sie findet am 11. und 12. September in Fulda statt. Von rechtlichen Fragen bis zu technisch-betrieblichen Neuerungen steht in Fulda auch all das auf dem Programm, was für unsere Partner bei der Nutzung des Verkehrssystems Schiene wichtig ist. Ein Termin, den Sie sich nicht entgehen lassen sollten. Ich freue mich auf Sie!



Dr. Jörg Sandvoß,
Vorstand Vertrieb und Fahrplan

Aus dem Inhalt

Markt & Produkte

- 2 **LaTPS: Finanzielle Unterstützung für Wagen mit leisen Bremsen**

Blickpunkt

- 5 **EU-Güterverkehrskorridore: Dr. Jörg Sandvoß im Interview**

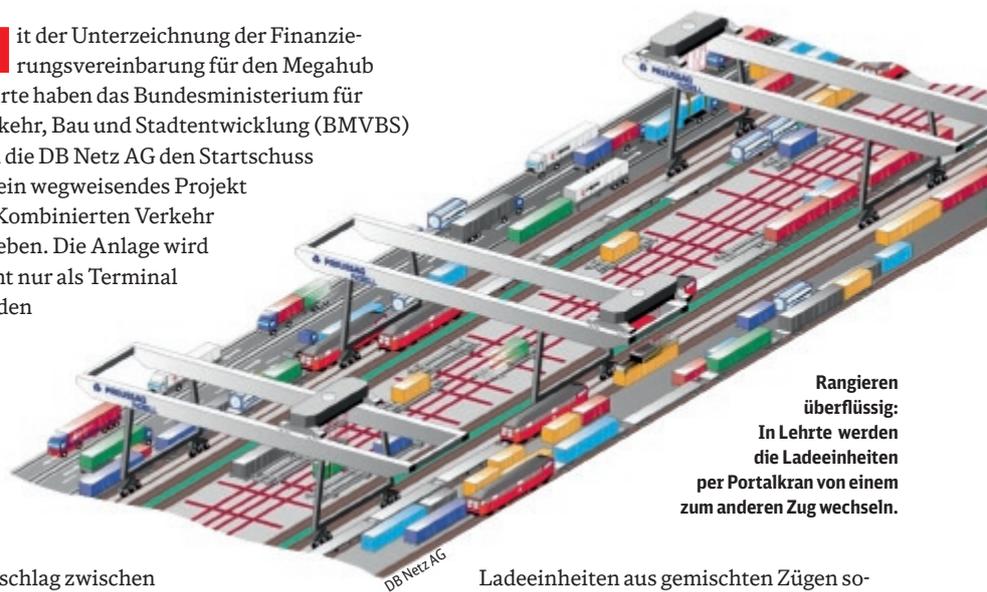
Infrastruktur & Technik

- 6 **Netzfonds: Kleinere Investitionen können großen Nutzen stiften**

Im Megahub Lehrte wechseln Container von Zug zu Zug

Bund und DB Netz AG investieren rund 100 Millionen Euro in ein wegweisendes Projekt. Der Probetrieb soll Ende 2015 starten.

Mit der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung für den Megahub Lehrte haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und die DB Netz AG den Startschuss für ein wegweisendes Projekt im Kombinierten Verkehr gegeben. Die Anlage wird nicht nur als Terminal für den



Rangieren überflüssig:
In Lehrte werden die Ladeeinheiten per Portalkran von einem zum anderen Zug wechseln.

Umschlag zwischen Straße und Schiene, sondern auch als norddeutsches Drehkreuz für die Züge im Kombinierten Verkehr fungieren. Dank ihrer innovativen Technik besitze der Megahub Lehrte „Pilotfunktion“, so Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer. Ende 2015 soll der Probetrieb beginnen, bis Ende 2016 sollen die Baumaßnahmen abgeschlossen sein.

Kapazitäten für Seehafen-Verkehr

Insgesamt rund 100 Millionen Euro investieren die Vertragspartner in den nächsten Jahren in die Anlage. Konzipiert ist sie wie ein Umsteigebahnhof für Container: Statt Wagen zu rangieren und zu neuen Zügen zusammenzustellen, werden die Ladeeinheiten von einem auf den anderen Zug umgesetzt. Das spart Zeit, ermöglicht neue und schnellere Verbindungen und schafft Kapazitäten, die insbesondere für die zunehmenden Güterströme im Seehafen-Hinterlandverkehr benötigt werden. So können im Megahub Lehrte die

Ladeeinheiten aus gemischten Zügen sowohl aus als auch zu den Terminals der Nordseehäfen schnell und effizient zu zielreinen Verkehren zusammengestellt werden. Damit komme die Anlage nicht nur der Wirtschaft in Niedersachsen zugute, sondern stärke „den gesamten Standort Deutschland“, so Oliver Kraft, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG.

Rechnergesteuerte Sortieranlage

Das Herz des Megahubs ist eine innovative Sortieranlage, die von einem Materialflussrechner gesteuert wird. Für den Güterverkehr auf der Schiene stehen sechs Umschlaggleise mit jeweils rund 700 Metern Länge zur Verfügung. Für den Umschlag von Zug zu Zug sowie zwischen Straße und Schiene sorgen drei leistungsfähige Portalkräne. Der Standort des Megahubs bietet ideale Voraussetzungen. Lehrte ist in alle Richtungen an das Schienennetz angeschlossen. In unmittelbarer Nähe führen die Autobahnen A 2 und A 7 vorbei, zudem grenzt die Anlage an das bestehende Güterverkehrszentrum Lehrte. ■

Neues Fahrplanjahr bringt Bonus für leise Güterwagen

Das lärmabhängige Trassenpreissystem LaTPS wird Realität: Mit Beginn des Fahrplanjahres 2013 am 9. Dezember dieses Jahres führt die DB Netz AG einen Trassenpreisbonus für leise Güterwagen als finanziellen Anreiz zur Umrüstung auf leise Brems-technologien ein.

Wagenhalter haben dann einen Anspruch auf finanzielle Unterstützung für umgerüstete Güterwagen und sollen abhängig von der Laufleistung ihrer Güterwagen mit einem Betrag von bis zu 422,00 Euro je Achse (0,7 Cent pro Achsen-Kilometer) gefördert werden. Voraussetzung hierfür ist die dauerhafte Einhaltung der Grenzwerte nach TSI Lärm sowie der Nachweis

der Umrüstung nach dem 9. Dezember. Eisenbahn-Verkehrsunternehmen müssen 2013 einen einprozentigen Zuschlag auf den Trassenpreis für Güterzüge zahlen, wenn der Zug nicht als leise eingestuft ist.

Ohne Zulassung kein Zuschlag

Der Schwellwert für die Bewertung als leiser Güterzug soll stufenweise auf 100 Prozent erhöht werden, um die Lärmemission bis 2020 um bis zu zehn Dezibel zu reduzieren. Ein Zugverband gilt als leise, wenn dieser zu mindestens 80 Prozent aus Güterwagen besteht, die die TSI-Anforderungen einhalten. Der Zuschlag wird aber nur dann erhoben, wenn die dafür benöti-

gte LL-Sohle (Verbundstoffsohle) oder eine wirtschaftlich-technisch gleichwertige Alternative bis zum 9. Dezember zugelassen und verfügbar ist.

„Verzögert sich die Zulassung, wird der Zuschlag auch erst später erhoben“, erläutert Mario Theis, Leiter Preise und Produkte bei der DB Netz AG. Mario Theis: „Wir halten unsere Kunden auf dem Laufenden. Spätestens am 9. Oktober werden wir über die Anwendung des Zuschlags informieren.“ Davon unberührt bleibt die Bonusregelung für Wagenhalter, die ihre Bestandsfahrzeuge auf lärmindernde Technologien umrüsten. Für sie beginnt die Fördermöglichkeit am 9. Dezember. ■

Doppelstrategie gegen Schienenlärm überzeugt

Investitionen in lärmindernde Technologien für Strecken und Fahrzeuge zeigen Wirkung.

Im Rahmen eines Symposiums des Verbands Deutscher Eisenbahn-Ingenieure (VDEI) zum Thema Lärmschutz haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und die DB Netz AG die Ergebnisse der mit Mitteln des Konjunkturprogramms II erprobten innovativen Technologien zur Lärm- und Erschütterungsminde- rung am Fahrweg vorgestellt. Insgesamt knapp 80 Millionen Euro flossen in 13 neue Technologien, die in 82 Einzelprojekten auf ihr Potenzial zur Lärmreduzierung getestet wurden.

Ermutigende Ergebnisse

„Wir gehen den Lärm mit einer Doppelstrategie an“, sagte Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im BMVBS. „Wir investieren in die Entwicklung innovativer Lärmreduzierungsmaßnahmen entlang der Strecken und in die Umrüstung der Güterwagen auf lärmreduzierende Technik.“

Die jetzt vorliegenden Ergebnisse zeigen, dass ein Großteil der getesteten Technologien zur Vermeidung von Immissionen am Gleis geeignet ist. So können etwa Schienenstegabschirmungen einen Lärmreduzierungsbeitrag von drei Dezibel leisten. Bei dieser Technologie werden Masse-Federsysteme an die Schiene angebracht, die von der Schiene abgestrahlte Schwingung bei einer Zugüberfahrt und somit das abgestrahlte Rollgeräusch mindern. Eben-



Foto: Hering Bau

Innovativer Lärmschutz: Messungen an Schienendämpfern, die Schienenschwingungen und Rollgeräusche absorbieren

falls drei Dezibel weniger Lärm wird laut Schlussbericht durch das sogenannte High Speed Grinding erreicht.

Bahn setzt Lärmschutzbeauftragte ein

Mit dieser spezifischen Schleiftechnologie ist es möglich, Unebenheiten an der Schienenoberfläche zu beseitigen und die daraus entstehenden Emissionen zu vermeiden. Den größten Effekt mit bis zu acht Dezibel hat das Einbringen von Reibmodifikatoren für Gleisbremsen an Ablaufbergen in Rangierbahnhöfen.

Von der Deutschen Bahn AG kommt indes auch personelle Unterstützung: Sie berief Ines Janel zum 1. August auf die neu geschaffene Position der Lärmschutzbeauftragten. Die ehemalige Personalleiterin der Zentrale der DB Services GmbH wird künftig alle Aktivitäten zur Lärmreduzierung innerhalb des Konzerns bündeln und verbindliche Umsetzungsstrategien für alle Geschäftsfelder entwickeln. „Damit unterstreicht die Deutsche Bahn die zentrale Bedeutung des Themas Lärmschutz“, sagte Dr. Volker Kefer, Vorstand Infrastruktur und Technik der DB. ■



Foto: Uwe Mielke (2)

Mit der neuen Fährverbindung „rücken Deutschland und Russland wirtschaftlich noch enger zusammen“, sagte Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel bei der Eröffnung.

Eisenbahnfähre schlägt Brücke nach Russland

Ab Sassnitz in 38 Stunden nach Ust Luga bei St. Petersburg / Bundeskanzlerin kam zur Premiere

Bereits bei ihrer ersten Reise war die neue Eisenbahn-Fährverbindung zwischen Sassnitz und Ust Luga bei St. Petersburg gut gebucht. Auf dem Weg von Russland nach Rügen transportierte die Fähre 49 beladene Güterwagen, zurück nach Ust Luga bei St. Petersburg befand sich unter anderem ein fabrikneuer Triebzug für die Russische Eisenbahn (RZD) an Bord. Seit Juni verbindet die „Petersburg“ der russischen Reederei Black Sea Ferry & Investments (BFI) im wöchentlichen Rhythmus beide Städte. 38 Stunden

dauert die Fahrt über 660 Seemeilen (1.220 Kilometer).

Bahnhof mit Breitspur-Gleisen

Das Startzeichen gab Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel zusammen mit RZD-Präsident Wladimir Jakunin, Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der DB, und Volker Schlottmann, Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern. Die Bundeskanzlerin vertritt Nordvor-

pommern-Rügen als Abgeordnete im Bundestag. Sassnitz ist der größte Eisenbahn-Fährhafen in Deutschland – und der einzige, in dem Gleise der russischen Breitspur (1.520 mm) sowie Umachs- und Umladeanlagen zur Verfügung stehen. Er befindet sich im Besitz der Stadt Sassnitz sowie des Landes Mecklenburg-Vorpommern und hat direkten Anschluss an die DB-Strecke Stralsund – Sassnitz. Auch nach Schweden, Dänemark, Litauen und Lettland bietet der Hafenstandort attraktive Verbindungen an. ■

Hamburg-Köln-Express aufs Gleis gesetzt

Ein weiteres nicht zum DB-Konzern gehörendes Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) hat den Fernverkehr auf der Schiene aufgenommen. Seit dem 23. Juli verbindet der Hamburg-Köln-Express (HKX) die Hansestadt und die Rheinmetropole. HKX bietet in beiden Richtungen von montags bis mittwochs täglich eine, von donnerstags bis sonntags täglich bis zu drei Zugfahrten an. Gesellschafter der HKX GmbH sind die Railroad Development Corporation (RDC) Deutschland, die locomore rail GmbH & Co. KG sowie der Eisenbahninvestor Michael Schabas.

Erste Bilanz fällt positiv aus

Zunächst setzt HKX frühere „Rheingold“-Fernverkehrswagen aus dem Bestand der Vogtlandbahn sowie am Wochenende Züge der Nord-Ostsee-Bahn der Veolia Verkehr GmbH ein. Veolia fungiert zudem als Partnerunter-

nehmen für den Eisenbahnbetrieb. Wie HKX gut einen Monat nach dem Start mitteilte, hatten bis dahin rund 25.000 Reisende die Verbindung zwischen Rhein und Elbe genutzt. Die durchschnittliche Auslastung habe sich bei Werten zwischen 70 und 80 Prozent eingependelt. Dazu habe auch die hohe betriebliche Zuverlässigkeit beigetragen.

Mit dem Start des HKX nimmt nun auch der Wettbewerb im Fernverkehr an Fahrt auf. Während der Marktanteil der nicht zum DB-Konzern gehörenden EVU im Güterverkehr bereits 26 Prozent und im Personennahverkehr 24,1 Prozent beträgt, hat sich der Wettbewerb im SPFV bisher deutlich langsamer entwickelt. Anders als im SPNV, der von den Aufgabenträgern bestellt wird, liegt das Auslastungsrisiko hier allein bei den EVU. ■

Informationen im Internet: www.hkx.de

DB Netz auf der InnoTrans: Besuchen Sie uns!

Mehr als 2.400 Aussteller aus 46 Ländern präsentieren vom 18. bis 21. September auf der InnoTrans 2012 in Berlin ihre Produkte und Dienstleistungen der Fachwelt. Am 22. und 23. September finden Publikumstage statt. Die internationale Leitmesse für Verkehrstechnik ist täglich von 9 bis 18 Uhr geöffnet, erwartet werden rund 100.000 Fachbesucher aus über 100 Ländern. Die DB Netz AG präsentiert sich gemeinsam mit der Deutschen Bahn in der Halle 18, Stand 110. Themen und Inhalte richten sich an der neuen Konzernstrategie DB2020 mit dem Schwerpunkt Nachhaltigkeit aus. Wir erwarten Sie auf den Themeninseln Infrastruktur und Betrieb. Besuchen Sie uns! ■

„Nur konstruktiver Dialog bringt Qualität im internationalen Schienengüterverkehr voran“

Die DB Netz AG lädt Terminals, Häfen und Eisenbahnunternehmen dazu ein, sich in den Beratenden Gruppen der EU-Güterverkehrskorridore zu engagieren.

Häfen, Terminals und Eisenbahnunternehmen spielen bei der Einrichtung der EU-Güterverkehrskorridore eine wichtige Rolle. Diese Marktakteure werden über Terminal Advisory Groups (TAG) beziehungsweise Railway Undertaking Advisory Groups (RAG) organisatorisch in die Arbeiten der einzelnen Güterverkehrskorridore eingebunden: Mit ihren Stellungnahmen zu korridorrelevanten Themen unterstützen diese Gremien – im deutschen Sprachgebrauch Beratende Gruppen genannt – den Verwaltungsrat bei der praktischen Umsetzung der europäischen Vorgaben. Welche Mitwirkungsmöglichkeiten Beratende Gruppen und die darin vertretenen Unternehmen haben, erläutert Dr. Jörg Sandvoß, Vorstand Vertrieb und Fahrplan bei der DB Netz AG.

Herr Dr. Sandvoß, die EU-Verordnung sieht vor, Eisenbahnunternehmen und Terminalbetreiber über eigene Gremien in das Korridormanagement einzubinden. Welche Mitwirkungsmöglichkeiten haben diese sogenannten Beratenden Gruppen?

Dr. Jörg Sandvoß: Grundsätzlich haben die beiden Beratenden Gruppen das Recht zur Stellungnahme und Anspruch darauf, dass diese Stellungnahmen vom Verwaltungsrat berücksichtigt werden. Stellungnahmen können sich auf Vorschläge des Verwaltungsrates beziehen, die bei Terminalbetreibern beziehungsweise Eisenbahnunternehmen unmittelbare Auswirkungen auf Investitionen und Betrieb haben. Sie sind aber auch aus eigener Initiative möglich. In der Gruppe der Terminalbetreiber sieht die EU-Verordnung übrigens auch die See- und Binnenhäfen vor.

Nur wer informiert ist, kann Stellung beziehen. Wie sind die Beratenden Gruppen in den Informationsfluss integriert?

Dr. Jörg Sandvoß: Der Verwaltungsrat wird die Beratenden Gruppen organisatorisch unterstützen, also die Sitzungen organisieren



Foto: Fotolia/Thkatz

Bis 2015 sollen innerhalb der Europäischen Union neun Güterverkehrskorridore eingerichtet sein. Gesetzliche Grundlage dieser Vorgabe ist die EU-Verordnung 913/2010. Für jeden der Korridore sind neben dem Exekutiv- und dem Verwaltungsrat zwei Beratende Gruppen einzurichten, über die sich Eisenbahnunternehmen beziehungsweise Terminals und Häfen in die Arbeiten zur Einrichtung des Korridors einbringen können. Berechtig sind Unternehmen, die am Korridor gelegen, funktional in ihn eingebunden sind oder ihn nutzen beziehungsweise nutzen möchten. Interesse kann bei den Projektkoordinatoren der DB Netz AG für die EU-Korridore angemeldet werden. Für den Korridor 8 sollte das bis Ende September, für den Korridor 3 bis Ende Oktober geschehen.

und den notwendigen Informationsfluss sicherstellen. Sobald es um korridorrelevante Themen und Aufgaben geht, die unmittelbare Auswirkungen auf die Bahnunternehmen, Häfen und Terminals haben, muss der Verwaltungsrat sie über geplante Maßnahmen informieren und Gelegenheit zur Stellungnahme geben. Das gilt ganz allgemein für die Erstellung des Durchführungsplans und des Informationsdokuments zu den Nutzungsbedingungen des Korridors.

Was genau ist ein Durchführungsplan?

Dr. Jörg Sandvoß: Der Durchführungsplan umfasst die Gesamtheit aller Ziele eines Güterverkehrskorridors, insbesondere in Bezug auf die Leistungsfähigkeit, im Sinne von Dienstleistungsqualität und Kapazität sowie das Programm der erforderlichen Maßnahmen. Diese betreffen die Bereiche Investitionsplanung, etwa die Beseitigung von Kapazitätsengpässen, oder die Implementierung technischer Spezifikationen, die Zuweisung von Infrastrukturkapazitäten wie Katalogtrassen und das Verkehrsmanagement – etwa die stärkere grenzüberschreitende Koordinierung der Prozesse im Fall von Störungen.

Aber wie weit reicht die Mitwirkungsmöglichkeit in der Praxis? Der Verwaltungsrat muss Stellungnahmen ja lediglich berücksichtigen.

Dr. Jörg Sandvoß: Gemäß EU-Verordnung ist der Verwaltungsrat gehalten, sich mit den Stellungnahmen der Beratenden Gruppen auseinanderzusetzen. Ihm verbleibt aber in jedem Fall das Letztentscheidungsrecht.

Auf den Korridoren 1, 3 und 8 ist die DB Netz AG einer von mehreren Infrastrukturbetreibern im Verwaltungsrat. Welche Wünsche hat sie an die Beratenden Gruppen?

Dr. Jörg Sandvoß: Die DB Netz AG wünscht sich vor allem Vorschläge, die die Infrastrukturbetreiber in ihrem Vorhaben unterstützen, die Korridore und den Schienengüterverkehr wettbewerbsfähiger zu machen. Außerdem setzen wir auf ein konstruktives, kontinuierliches und engagiertes Miteinander.

Projektkoordinatoren:
Korridor 3: Sophie Didier,
 sophie.didier@deutschebahn.com;
Korridor 8: Corinna Bonati,
 corinna.bonati@deutschebahn.com

Hoch und historisch: Müngstener Brücke wird wieder fit gemacht



Foto: Zoonar/travelphoto

Beim Anblick der Müngstener Brücke zwischen Solingen und Remscheid im Bergischen Land (Nordrhein-Westfalen) geraten nicht nur Eisenbahnfreunde ins Schwärmen. Mit 107 Metern ist sie die höchste deutsche Eisenbahnbrücke und galt, als sie 1897 eingeweiht wurde, als technisches Meisterwerk. Jetzt hat die DB Netz AG mit der Sanierung der filigranen Stahlkonstruktion begonnen, die unter Denkmalschutz steht. Langwierige statische Untersuchungen sowie Versuche mit Korrosionsschutzmitteln waren vorausgegangen. Rund 30 Millionen Euro investiert die DB Netz AG in den nächsten vier Jahren. Nach Abschluss der Arbeiten soll die Müngstener Brücke für weitere 25 bis 30 Jahre dem Personenverkehr zur Verfügung stehen. Sie überspannt das Tal der Wupper sowie den „Brückenpark“, der jährlich mehr als 300.000 Besucher anlockt. ■

Netzfonds zeigt Wirkung

Regionalbereich West ermöglicht mit Mitteln aus dem Netzfonds spürbare Kapazitätswachse in Köln-Eifeltror und Oberhausen.

Der Ende vergangenen Jahres aufgelegte Netzfonds für die kurzfristige Finanzierung kleinerer Investitionen in die Infrastruktur zeigt auch im Regionalbereich (RB) West Wirkung: Mit der Elektrifizierung des Gleises 418 zwischen Oberhausen Hbf und Oberhausen-West sowie der beidseitigen Anbindung der Gleise 42/43 im Umschlagbahnhof Köln-Eifeltror sind dort mit überschaubaren Investitionen spürbare Kapazitätsverbesserungen erzielt worden.

„Zusätzliche Kapazitäten enorm wichtig“

„Diese zusätzlichen Kapazitäten sind für uns enorm wichtig“, freut sich Thomas Neul, Koordinator regionale Infrastrukturentwicklung im Regionalbereich West. „Denn mit jeder Rangierfahrt, die wir durch die zweiseitige Gleisanbindung sparen, wächst die Kapazität und damit auch die Anzahl möglicher Frequenzen.“ Ohne die Mittel aus dem Netzfonds wäre die Ausbaumaßnahme wohl kaum so rasch realisiert worden: Der Umschlagbahnhof war gerade erst um ein drittes Modul erweitert worden. „Angesichts des Verkehrsmengenwachstums, das wir hier schon lange beobachten, war uns aber klar,

dass wir noch mehr Kapazität brauchen“, berichtet Tomas Neul.

Großer verkehrlicher Nutzen

Auch in Oberhausen erzielten Neul und seine Kollegen mit verhältnismäßig geringem Einsatz große Wirkung in Hinblick auf den verkehrlichen Nutzen: Seit der Elektrifizierung des Gleises 418 auf der Verbindung zwischen Oberhausen Hbf und Oberhausen-West fällt der bisher obligatorische Lokwechsel weg. Die Folge sind nicht nur weniger dieselbetriebene Fahrten, die damit einhergehende Streckenentlastung schafft auch freie Kapazitäten für zusätzliche Zugfahrten. Insgesamt werden im Regionalbereich West 13 Maßnahmen aus dem Netzfonds finanziert und bis 2015 umgesetzt.

130 Millionen für kurzfristige Maßnahmen

Bundesweit werden aus dem Netzfonds bis 2015 rund 50 Einzelmaßnahmen realisiert, die gemeinsam mit Kunden aus dem Personen- und Güterverkehr entwickelt wurden. Der Fonds hat ein Volumen von rund 130 Millionen Euro, die überwiegend aus Mitteln der Deutschen Bahn AG stammen. ■

Neue Etappe beim Ausbau Rostock – Berlin

Die DB Netz AG treibt den Ausbau der Strecke Berlin – Rostock voran. Vom 10. September dieses Jahres bis zum 26. April 2013 bleiben dafür die Streckenabschnitte Lalendorf Ost – Waren sowie Oranienburg – Neustrelitz gesperrt. Güter- und Fernverkehrszüge werden umgeleitet, die Nahverkehrszüge durch Buslinien ersetzt. Auch der Bahnhof Oranienburg ist während der gesamten Zeit gesperrt, da dort gleichzeitig mit großem Aufwand nach Munitionsresten gesucht wird. Die S-Bahn ist nicht betroffen. Die 196 Kilometer lange Eisenbahnstrecke Berlin–Rostock ist Bestandteil des trans-europäischen Verkehrsnetzes. Bis 2015 wird die Strecke für schwere Güterzüge mit bis zu 25 Tonnen Radsatzlast und für 160 km/h im Personenverkehr ausgebaut. Dabei stehen die Erneuerung der Gleise und die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, die Sanierung von 13 Eisenbahnüberführungen und die Ertüchtigung der Oberleitung im Mittelpunkt. Europäische Union, Bund und Bahn investieren insgesamt rund 850 Millionen Euro in das Vorhaben. ■



Grund zum Feiern: Der Tunnel Höhnberg, der letzte der Neubaustreckenabschnitte des Projekts VDE 8, ist durchschlagen.

Foto: Frank Kniestedt

Röhren kreuzen sich unter Tage

56 Kilometer sind die Neubaustreckentunnel der Bahnmagistrale Nürnberg – Berlin lang. Jetzt wurde der letzte durchschlagen.

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8 (VDE 8), die neue Eisenbahnmagistrale Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin, hat einen weiteren Meilenstein erreicht: Seit August sind sämtliche Tunnel durchschlagen. Der 25. und letzte war der 824 Meter lange Tunnel Höhnberg in Oberfranken bei Coburg.

Tunnelbau beschäftigt 2.500 Menschen

Insgesamt umfasst das Bahnprojekt VDE 8 rund 500 Kilometer Neu- und Ausbaustrecken. 230 Kilometer lang sind die Neubauabschnitte, davon verlaufen 56 Kilometer unterirdisch. Der größte Teil befindet sich im Thüringer Wald und in Oberfranken, wo die Neubaustrecke auf einer Länge von 41 Kilometern die Mittelgebirge in Tunnelbauwerken unterquert. Etwa 2.500 Menschen waren und sind beim Tunnelbau für das Projekt VDE 8 direkt beschäftigt. Mit 2,2 bis fast zehn Metern in 24 Stunden haben sich die Mineure durch teils sehr komplizierte geologische Formationen gearbeitet. Dabei beträgt die Überdeckung der Tunnel zwischen drei Meter beim Finnetunnel in Sachsen-Anhalt und 330 Meter beim Tunnel Bleßberg in Thüringen. Technisch anspruchsvoll ist auch der Tunnel Höhnberg: Er überquert den Tunnel Füllbach der eingleisigen Anbindung Coburgs an die Magistrale. Zwischen den beiden Bauwerken liegen sechzehn Meter Gestein.

Strecke soll 2017 in Betrieb gehen

Die neue Strecke von Franken durch den Thüringer Wald nach Mitteldeutschland soll 2017 komplett betriebsbereit sein. Sie ermöglicht im Personenverkehr eine Reisezeit von München nach Berlin von etwa vier Stunden statt bisher sechs Stunden und ist im Güterverkehr Teil der europäischen Verkehrsachse zwischen Skandinavien und Italien. Der Bund, die DB und die Europäische Union investieren rund zehn Milliarden Euro in das Projekt VDE 8. ■

Zweites Gleis zur Grenze nach Luxemburg

Mit dem Abschluss der Finanzierungsvereinbarung sind jetzt die Weichen für die Erweiterung der Kapazitäten im Schienenverkehr von und nach Luxemburg gestellt. Schwerpunkt des Vorhabens ist der durchgehend zweigleisige Ausbau zwischen Trier und der Grenze. Dafür errichtet die DB Netz AG im Abschnitt Igel – Igel West auf einer Länge von zwei Kilometern ein zweites Gleis. Hinzu kommen der Neubau von Überführungen sowie Maßnahmen zum Schallschutz und zur Fellschallsicherung. Neben dem Bund und der DB Netz AG beteiligen sich das Großherzogtum Luxemburg und das Land Rheinland-Pfalz an der Finanzierung des rund 20 Millionen Euro teuren Projekts. Abhängig von der Dauer der Planfeststellungsverfahren findet die Hauptbauphase voraussichtlich 2014/2015 statt. ■

Kurz notiert

Nahverkehr profitiert von Modernisierung in Thüringen

Für einen attraktiven Nahverkehr auf der eingleisigen Strecke Erfurt – Arnstadt – Ilmenau hat die DB Netz AG mit der Modernisierung des 19 Kilometer langen Abschnitts Plaue – Ilmenau begonnen. Noch bis 19. November 2012 sowie vom 12. Juli bis 9. September 2013 bleibt der Abschnitt dafür gesperrt. Rund 13 Millionen Euro fließen in das Projekt, darunter auch mehr als eine Million Euro aus Mitteln des Freistaats Thüringen. Rund zwei Millionen Euro kostet allein die Sanierung des historischen Viadukts bei Angelroda. ■

München-Riem schafft jetzt 100.000 Ladeeinheiten mehr

Mit der Inbetriebnahme des dritten Moduls ist die Kapazität des Umschlagterminals München-Riem um 100.000 auf 360.000 Ladeeinheiten pro Jahr gestiegen. Zum Großteil aus den Konjunkturprogrammen des Bundes finanziert, errichtete die DB Netz AG zwei neue Containerportalkräne sowie neue Zugbildungs- und Umfahrgleise. „Die fast 24 Millionen Euro Bundesmittel für München-Riem sind gut angelegtes Geld“, betonte Dr. Andreas Scheuer, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, zur Eröffnung. „Hier entsteht eine Drehscheibe von europäischer Bedeutung.“ Schon jetzt werden in München vorwiegend internationale Sendungen umgeschlagen. Mehr als die Hälfte sind Seehafen-Hinterlandverkehre von und zu den deutschen Nordseehäfen. ■

ESTW Wolmirstedt nach sechs Monaten Bauzeit am Netz

In nur sechs Monaten hat die DB Netz AG in Wolmirstedt bei Magdeburg (Strecke Magdeburg – Stendal) ein neues Elektronisches Stellwerk (ESTW) gebaut. Auch sieben Bahnübergänge sowie stellenweise die Oberleitung und das Überholgleis in Wolmirstedt wurden angepasst. Insgesamt investierte die DB Netz AG rund zehn Millionen Euro aus Bundesmitteln. Das ESTW Wolmirstedt ist in die ESTW-Unterzentrale Biederitz integriert. Die Steuerung und Disposition erfolgt aus der Betriebszentrale Leipzig. ■

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 – direkt zum Internetauftritt der DB Netz AG.

www.dbnetze.com/fahrweg
www.dbnetze.com/track

Schneller Link zum Trassenpreis

Umfassende Informationen zum Trassenpreissystem sowie Entgeltlisten und die Software „TPS-Preisauskunft“ zum Download.

www.dbnetze.com/trassenpreise
www.dbnetze.com/trassenpreisauskunft

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 CIS.

www.rne.eu, 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	Hafenbeauftragter DB Netz AG Bernhard Schmid Tel.: +49(0)69/265-30506 bernhard.schmid@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	Dr. Michael Häßler Tel.: +49(0)203/3017-4001 michael.m.haessler@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** Janine Warnecke, Tel.: +49 (0)69 265-30529, Fax: +49 (0)69 265-30503, E-Mail: janine.warnecke@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** Dezember 2012 | Änderungen vorbehalten, Einzelangaben ohne Gewähr. Geltung der SNB/NBS in ihrer jeweils gültigen Fassung bleibt unberührt.