

NetzNachrichten

Dezember 2014 | Ausgabe 4/14

Informationen für Kunden der DB Netz AG und Interessierte

LiveMaps geht an den Start

DB Netz AG bietet echtzeitnahe Darstellung des Zugverkehrs als neue Nebenleistung an.

S. 3

Mängel-La werden weniger

Vorstand Produktion Dr. Roland Bosch über neue Ansätze zur Reduzierung von Langsamfahrstellen.

S. 5

Baukorridore im Überblick

79 Korridore und damit 14 mehr als im laufenden Jahr fassen 2015 das Baugeschehen zusammen.

S. 6



180 Kunden folgten der Einladung zum „NetzDialog 2014“ am 12. und 13. November in Kassel. Moderiert von Ilona Lindenau, stellten sich Dr. Jörg Sandvoß (r.), Vorstand Vertrieb und Fahrplan, und Mario Theis (Mitte), Leiter Preise und Produkte, den Fragen des Publikums zur Weiterentwicklung des Trassenpreissystems.

„Wir setzen auf offenen und intensiven Dialog“

Marktkonsultationen für Trassenpreissystem 2017 eingeleitet / LuFV II soll Investitionsstau lockern

Die DB Netz AG und der Bund stellen wichtige Weichen für die Zukunft des Verkehrssystems Schiene. Beim „NetzDialog 2014“ in Kassel informierte DB Netz über die Grundlogik des weiterentwickelten Trassenpreissystems (TPS 2017), das zum Netzfahrplan 2017 wirksam werden soll. Einen Tag zuvor hatten Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube in Berlin die ab 2015 gültige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Bahn (LuFV II) vorgestellt.

TPS 2017 besteht aus drei Bausteinen

Mit dem NetzDialog 2014 begann die Phase der Marktkonsultation für das TPS 2017. Die Weiterentwicklung ist nötig, um der EU-Richtlinie 2012/34 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums gerecht zu werden. Nach der von der DB Netz AG entwickelten Systematik bilden ab Dezember

2016 die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs die Basis des Trassenpreissystems, hinzu kommen je nach Marktsegment unterschiedliche Aufschläge. Einen dritten Baustein stellen besondere Anreize etwa zur Lärminderung oder zur Förderung von Neuverkehren dar. Mit der Bundesnetzagentur sei man bereits im Gespräch, sagte Dr. Jörg Sandvoß, Vorstand Vertrieb und Fahrplan. Jetzt gehe es darum, die Kunden frühzeitig und weit über das rechtlich vorgegebene Maß hinaus zu beteiligen. Die Phase der Marktkonsultationen dauert bis Ende März und beinhaltet auch regionale Veranstaltungen. Dr. Sandvoß: „Wir setzen auf offenen und intensiven Dialog.“

Weiteres wichtiges Thema beim NetzDialog 2014 war die LuFV II. Insgesamt 28 Milliarden Euro fließen in den nächsten fünf Jahren in die bestehende Infrastruktur einschließlich der Verkehrsstationen. Damit verbessert sich die

Finanzierungsbasis deutlich. Eine zentrale Neuerung ist der geschlossene Finanzierungskreislauf für Gewinne aus der Infrastruktur: Jeder Cent, den die Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen der DB verdienen, wird an den Bund ausgeschüttet und fließt von dort ohne Abstriche wieder in die Infrastruktur zurück.

Stabilität in der Infrastrukturfinanzierung

Ab 2015 erreichen die Haushaltsmittel des Bundes für Ersatzinvestitionen durchschnittlich vier Milliarden Euro pro Jahr. Die DB stellt zudem jährlich im Durchschnitt 1,6 Milliarden Euro aus Eigenmitteln für die Instandhaltung zur Verfügung, insgesamt also acht Milliarden Euro bis 2019. Der Vorstandsvorsitzende der DB Netz AG Frank Sennhenn betonte, die LuFV II schaffe Stabilität und damit auch die Voraussetzungen für eine bessere Planbarkeit der Bauprogramme. „Wir können auf diese Weise mehr aus den Mitteln herausholen.“ ■

Auf ein Wort

Liebe Leserinnen und Leser,

bei unserer Kundenveranstaltung „Netz-Dialog“ in Kassel ist der Startschuss für die Marktkonsultation zum weiterentwickelten Trassenpreissystem gefallen. Aufbauend auf den Erfordernissen des EU-Rechts und des Regulierungsrahmens haben wir der Branche die Grundlogik des TPS 2017 vorgestellt. Bereits während der konzeptionellen Entwicklung hatten wir die Bundesnetzagentur gebeten, uns immer wieder bei der Arbeit über die Schulter zu schauen. Jetzt sind unsere Kunden, jetzt sind Sie gefragt: Wir laden Sie ein zu einer breiten Marktkonsultation, die weit über das hinausgeht, wozu wir rechtlich verpflichtet sind. Noch im Januar und dann noch einmal im März finden dazu in unseren Regionen Veranstaltungen statt.



Wir brauchen Ihr Praxiswissen, damit wir nichts unberücksichtigt lassen. Und wir hoffen, dass das weiterentwickelte Trassenpreissystem von einem breiten Konsens getragen wird, wenn es im Dezember 2016 Wirklichkeit wird. Dass mit dem TPS 2017 alle unsere Kunden besser dastehen, können wir nicht versprechen. Es wird auch andere Fälle geben. Doch wir sind uns unserer Verantwortung bewusst und wollen Verwerfungen im Markt auf jeden Fall minimieren. Wir hoffen auf Ihr Vertrauen. Es geht nicht um uns, die DB Netz AG, es geht um die Infrastruktur des Verkehrssystems Schiene. Denn für dessen Betrieb brauchen wir die Trassenentgelte und dorthin (und nur dorthin!) fließt unser Gewinn.

Herzlichst Ihr

Dr. Jörg Sandvoß
Vorstand Vertrieb
und Fahrplan der DB Netz AG

Hanau – Würzburg/Fulda

Dialogforum bindet die Bürger frühzeitig in die Planung ein

Land Hessen und DB Netz AG setzen auf Transparenz und Teilhabe



Die Verbindung zwischen Hanau und Fulda – im Bild der Schlüchterner Tunnel – ist chronisch überlastet. Im südlichen Abschnitt wird sie viergleisig ausgebaut. Für den nördlichen Bereich kommen verschiedene Varianten infrage.

Bei der dringend notwendigen Ertüchtigung der Achse Hanau – Fulda gehen die DB Netz AG und das Hessische Wirtschaftsministerium neue Wege. Ein „Dialogforum“ begleitet die Suche nach der optimalen Variante und gibt Bürgern und Kommunen die Möglichkeit, sich frühzeitig und unabhängig vom formalen Beteiligungsverfahren einzubringen.

Während der viergleisige Ausbau zwischen Hanau und Gelnhausen bereits feststeht, ist der Trassenverlauf nördlich von Gelnhausen noch offen. Grundsätzlich infrage kommen eine Neubaustrecke von Gelnhausen durch den Spessart zur Schnellfahrstrecke zwischen Würzburg und Fulda sowie der viergleisige Ausbau der bestehenden Strecke durch das Kinzigtal. Innerhalb der nächsten drei Jahre soll die Vorzugsvariante ermittelt und im Rahmen des Raumordnungsverfahrens geprüft werden. Im Anschluss daran erfolgt dann die Planfeststellung.

Das Dialogforum bezieht Kommunen, Bürger und Interessensgruppen, wie zum Beispiel Umwelt-, Wirtschafts- und Fahrgastverbände, in den Prozess der Entscheidungsfindung ein, soll transparent und kontinuierlich informieren sowie das Ergebnis nachvollzieh-



Foto: Wolfgang Klee

bar machen. Nach dem Auftakt im Juli fand im November bereits das zweite Treffen des Dialogforums statt. In der Zwischenzeit tagten Arbeitsgruppen.

Beteiligung von Anfang an

„Wir befinden uns noch ganz am Anfang unserer Planungen und haben uns bewusst für eine frühzeitige Beteiligung entschieden. In dieser frühen Phase können wir Anregungen und Hinweise aus der Bevölkerung sehr viel einfacher aufnehmen, als wenn die Planungen schon weit fortgeschritten sind“, beschreibt Prof. Dr. Dirk Rompf, Vorstand für Netzplanung und Großprojekte der DB Netz AG, das Vorgehen. Der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir ist überzeugt, dass es sich auszahlt, die Bürger bereits bei den ersten Planungsschritten zu beteiligen. „Die Bahn ist gut beraten, im Laufe des Projekts auf die Sachkunde vor Ort zu setzen. Dies ist der Schlüssel für ein effizientes und schnelles Verfahren“, sagt der Minister und betont zugleich die hohe landespolitische Bedeutung des Vorhabens. „Es ist Zeit, dass die Engpässe insbesondere auf dem Korridor zwischen Hanau und Fulda aufgelöst werden und das Projekt termingerecht geplant und umgesetzt wird.“ ■

Workflow

LiveMaps bringt Zugposition auf jedes Display

Echtzeitnahe Darstellung des Zugverkehrs optimiert den Workflow und erhöht die Prozesseffizienz

Die Anforderungen an die Transparenz von Logistikprozessen steigen, der Zugriff auf Daten der DB Netz AG und die Möglichkeit ihrer unternehmensspezifischen Weiterverarbeitung gewinnt für die Branche an Bedeutung. Mit DB LiveMaps stellt die DB Netz AG zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember die dafür nötige Informationstechnologie zur Verfügung. Die Anwendung verknüpft Fahrplandatensätze mit betrieblichen Zuglaufdaten und generiert daraus visualisierte Zugläufe, die mit Smartphones, Tablets und PCs abrufbar sind. Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) können LiveMaps als Nebenleistung bei der DB Netz AG bestellen.

„Die Business-to-Employee-Anwendung ist ein echter Gewinn für EVU und ihre Mitarbeiter.“
Wolfgang Bohrer

Betriebsstellen nach ihren jeweiligen Nummern differenziert suchen und darstellen. Außerdem können sie ihren Kunden mit der mandantenfähigen Applikation anbieten, die Position der für sie relevanten Züge jederzeit am eigenen Monitor zu verfolgen.

Triebfahrzeugführer (Tf) wiederum können sich bei Soll-/Ist-Fahrplanabweichungen nicht nur durch eine individuell konfigurierbare Push-Funktion

alarmieren lassen. Die visualisierte Darstellung von Zügbewegungen erspart ihnen zusätzlich auch aufwendige Rückfragen beim Disponenten, weil sie jederzeit wissen, wo welcher Zug fährt und welche Zuggattung sich vor oder hinter ihrem Zug befindet. Gleichzeitig profitiert die Kommunikation zwischen Disponenten und Tf, weil beiden identische Informationen zur Verfügung stehen. Wolfgang Bohrer,

Leiter Marktplanung und Vertrieb: „Mit DB LiveMaps erteilen EVU ihren operativen Mitarbeitern direkten Zugriff auf relevante Systemdaten. Das erhöht die Prozesseffizienz und die Produktivität. Für EVU ist DB LiveMaps daher ein echter Gewinn.“ ■

Informationen und Preise:
www.dbnetze.com/nebenleistungen



Foto: DB Netz AG

Die Vorteile für die betriebliche Praxis liegen auf der Hand: EVU können ihre Züge deutschlandweit im Echtzeitbetrieb auf einer Karte verfolgen sowie ausgewählte Züge oder

Netzfahrplan 2015: Trassennachfrage wächst

Insgesamt 69.889 Trassenverträge hat die DB Netz AG für den Netzfahrplan 2015 abgeschlossen. Das Plus von 10,8 Prozent gegenüber 2014 speist sich unter anderem aus dem hohen Bauvolumen und den zahlreichen Fahrplankonzepten, die mit den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) für Baumaßnahmen erarbeitet wurden. Die rund 12.500 Trassenkonflikte konnten mit Ausnahme von 19 Entscheidungsverfahren einvernehmlich gelöst werden. Bei der Kapazitätszuweisung von Serviceeinrichtungen, die erstmals auf Basis des neu entwickelten Anlagenpreissystems abgerechnet werden, wurden 933 Nutzungskonflikte im Koordinierungsverfahren gelöst. Ein Höchstpreisverfahren wurde eingeleitet, durch den Verzicht eines EVU auf die Kapazität aber nicht bis zum Ende verfolgt. ■

Trassenanmeldung nur mit ETCS möglich

Noch ein Jahr, dann nimmt die DB Netz AG mit der Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle erstmals einen Streckenabschnitt in Betrieb, der nur von Zügen befahren werden kann, die mit dem European Train Control Systems ETCS Level 2 ausgestattet sind. Die DB Netz AG informiert auf ihrer Website umfassend über ETCS und die damit verbundenen Anforderungen an Fahrzeuge und Betrieb. Daneben wird tief gehender auf die derzeit geplante Migrationsstrategie eingegan-

gen. Abgerundet wird das Informationsangebot durch Hinweise auf das einschlägige Regelwerk, auf die streckenbezogene Darstellung im Infrastrukturregister (ISR) sowie auf die Beschreibung der Schlüsselzuweisung für ETCS Level 2-Strecken.

Erfolgreiche Messfahrten

Die Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle ist Teil des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) Nummer 8. Die ersten Hochstammessfahrten, die im Herbst auf dem etwa 100 Kilometer langen Streckenabschnitt Erfurt – Gröbers durchgeführt wurden, sind allesamt erfolgreich verlaufen: „Die bislang vorliegenden Messergebnisse bestätigen die geforderte Qualität der Planung und der Bauausführung. Die Praxiswerte für die bisher nur theoretisch ermittelten Toleranzen lagen noch deutlich unterhalb der Prognosewerte“, bilanziert Projektleiter Olaf Drescher. ■

Weitere Informationen:
www.dbnetze.com/etcs



Foto: Deutsche Bahn AG

Bei den Hochstammfahrten erreichen die Züge 330 km/h.

Hinterlandverkehr

„Capesizer“ liegen in Wilhelmshaven richtig

Kohle von der Küste: DB Netz berät Transportwirtschaft beim Schmieden der Logistikketten



Die „Anangel Seafarer“, ein Frachter der „Capesizer“-Klasse, vor Wilhelmshaven. „Capesizer“ müssen Kap Horn und das Kap der Guten Hoffnung umrunden, weil sie für Suez- und Panamakanal zu groß sind.

Foto: Rhenus Midgard

Exakt 172.448 Tonnen Kohle aus Südamerika hatte die „Anangel Seafarer“ an Bord, als sie im Herbst am Rhenus Bulk Terminal in Wilhelmshaven anlegte. Nie zuvor wurde in einem deutschen Seehafen eine größere Kohleladung gelöscht. Möglich gemacht haben das die Vertiefung des Liegebeckens für die riesigen „Capesizer“-Massengutfrachter sowie die Investitionen von Rhenus Midgard. So ist in den vergangenen Jahren neben dem Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port ein hochmodernes Kohle-Terminal samt Waggonbeladestation entstanden. Jahreskapazität: rund zehn Millionen Tonnen.

DB Netz steuert Know-how bei

Über die zweigleisig ausgebaute Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg rollt der Brennstoff zu Kraft- und Stahlwerken etwa in Berlin, im

Saarland und im Ruhrgebiet. Beim Schmieden der Logistikketten steht Frank Kunefke als regionaler Ansprechpartner der DB Netz AG der Transportwirtschaft in Norddeutschland zur Seite. „Es geht darum, das System Schiene so attraktiv wie möglich zu machen“, so Kunefke. Wie seine Kollegen in anderen Regionen sieht er sich dabei als „Kümmerer“ und strikt neutralen Berater mit dem Ziel, Güter auf die Schiene zu bekommen. Das betrifft beim Massengutverkehr ab Wilhelmshaven übrigens nicht nur die Kohle. So stehen bei der Wilhelmshavener Raffineriegesellschaft 1,2 Millionen Kubikmeter Tanklagerkapazitäten für Erdölprodukte bereit. Kunefke: „Für einen neuen Großkunden wird hier seit Kurzem Diesel eingelagert und per Bahn bis nach Tschechien zur Tankstellenversorgung gebracht.“ ■

Beste Bedingungen auch für Kombinierten Verkehr

Wilhelmshaven ist der einzige Tiefwasserhafen Deutschlands. Tideunabhängig können hier nicht nur Massengutfrachter der „Capesizer“-Klasse festmachen (siehe Beitrag links), sondern auch die größten Containerschiffe. Derzeit laufen zwei Container-Liniendienste Wilhelmshaven regelmäßig an – eine Verbindung nach Asien und ein Feederdienst. Das Reedereinetzwerk 2M (Maersk Line und MSC) hat angekündigt, Wilhelmshaven ab dem kommenden Frühjahr mit einem weiteren Asiendienst anzusteuern. Auf der Schiene bedienen mehrere Güterverkehrsunternehmen den Jade-Weser-Port. Über ein Zuführungsgleis sind das Containerterminal und das Güterverkehrszentrum an die Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg angebunden. Für das Zusammenstellen von Zügen bietet die Hafenbahn eine Vorstellgruppe mit 16 Gleisen. Die Entgeltordnung der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG gewährt Nutzern, die ihre Züge bereits mit der Flüsterbremse ausgerüstet haben, einen Nachlass von zehn Prozent pro Anlauf. Das Containerterminal selbst, das von Eurogate betrieben wird, umfasst sechs Gleise. ■

DB Netz betreut One-Stop-Shop für Korridor North Sea – Baltic

Das Management Board des künftigen europäischen Güterverkehrskorridors 8 North Sea – Baltic hat der DB Netz AG die Betreuung des Corridor One-Stop-Shops (C-OSS) ab dem Fahrplan 2017 übertragen. Der C-OSS bietet als exklusive Anlaufstelle für die Kunden im Schienengüterverkehr im Auftrag der beteiligten Infrastrukturunternehmen und Zuteilungsstellen vorkonstruierte, durchgebundene Zugtrassen (Pre-arranged Paths/PaP) an. Der Korridor 8 erstreckt sich von den belgischen,

niederländischen und deutschen Nordseehäfen bis Litauen und Ostpolen. Auch Tschechien wird angebunden. International operierende Güterverkehrsunternehmen



erhalten vom OSS des Korridors ein gebündeltes internationales Fahrplanangebot. Die PaP werden im Januar 2016 für das Fahrplanjahr 2017 (Fahrplanwechsel Dezember 2016) veröffentlicht und sind exklusiv über das Online-Tool Path Coordination System (PCS) bestellbar. Die Trassenzuweisung erfolgt nach einheitlichen, von den Anliegerstaaten vereinbarten Regeln. Die DB Netz AG betreibt bereits den C-OSS für den Korridor 1 Rhine – Alpine. ■

Informationen: www.rfc8.eu

Interview

Zielgerichtete Strategie reduziert „Mängel-La“

Vorstand Produktion Dr. Roland Bosch zur Entwicklung mangelbedingter Langsamfahrstellen

Im Interview erläutert Dr. Roland Bosch, Vorstand Produktion der DB Netz AG, die Vorgehensweise zur weiteren Reduzierung mangelbedingter Langsamfahrstellen.

Herr Dr. Bosch, können Sie nachvollziehen, dass La-Stellen für die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen ein echtes Ärgernis sind?

Dr. Roland Bosch: Selbstverständlich. Wenn Züge immer wieder außerplanmäßig abbremsen müssen, beeinträchtigt das die Pünktlichkeit. 2013 waren unsere Kunden aufgrund

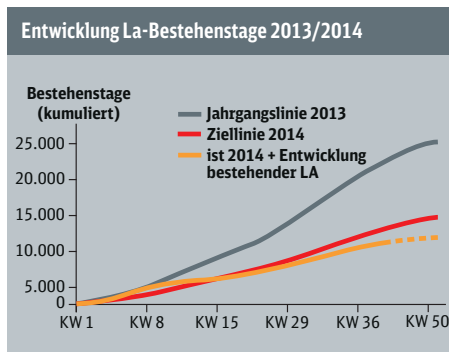


von Hochwasserschäden besonders stark von La-Stellen betroffen. Wir hatten uns das Ziel gesetzt, die Werte des letzten Jahres um 50 Prozent zu reduzieren. Es konnte uns gelingen, dieses Ziel zu übertreffen. Trotzdem kann mit La-Stellen natür-

lich niemand zufrieden sein. Auch wir sind das nicht und arbeiten intensiv an diesem Thema.

Wo setzen Sie an?

Dr. Bosch: Seit knapp zwei Jahren untersuchen wir systematisch die Ursachen von La-Stellen und die regional unterschiedlichen Herangehensweisen zu ihrer Beseitigung. Dazu haben wir das zuvor rein betriebliche zu einem technischen Berichtswesen ausgebaut, Dokumentationssysteme ausgewertet, Experteninterviews geführt. Wir konnten Cluster besonders betroffener Gleisabschnitte bilden, neuralgische Punkte und wiederkehrende Auffälligkeiten identifizieren. Wir nutzen diese



Erkenntnisse, um unsere Instandhaltungspraxis zu hinterfragen und anzupassen.

Damit ist allerdings noch keine Langsamfahrstelle beseitigt.

Dr. Bosch: Aber wir können auf dieser Grundlage zielgerichteter und nachhaltiger arbeiten. Technisch betrachtet sind geometrische Gleislagefehler der Längshöhe der Haupttreiber für Langsamfahrstellen. Gemeinsam mit den regionalen Leitern der Produktion haben wir für die nächsten Jahre einen Pfad zur Reduzierung der Gleislagefehler vereinbart. Die DB Netz-Zentrale unterstützt die Regionen dabei durch Analysen und technische Vorgaben. Ein weiteres Handlungsfeld ist die Entwässerung des Bahnkörpers, die sich ja auch auf die Gleislage auswirkt. Bei der Zustandserfassung, Instandsetzung und Pflege unserer Entwässerungsanlagen haben wir Nachholbedarf, den wir aufarbeiten müssen. Die Schienenpflege in Weichen ist ein weiterer Hebel, den wir nutzen wollen. Auf den Streckengleisen ist die Pflege der Schienen durch Schienenschleifzüge ja bereits eine Erfolgsgeschichte. Daran wollen wir für die Schienen in den Weichen anknüpfen.

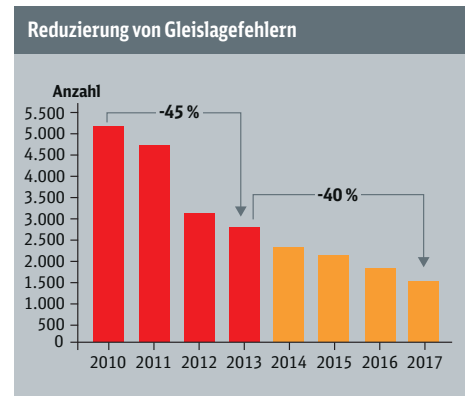
DB Netz hat „La-Bestehenstage“ als Kennzahl eingeführt. Nutzt das den Kunden?

Dr. Bosch: Die stichtagsbezogene Anzahl von La-Stellen hat als Kenngröße Grenzen. Das sind Momentaufnahmen, die nicht die Möglichkeit geben, die Entwicklung kontinuierlich zu verfolgen. „La-Bestehenstage“ ist eine viel aussagefähigere Kennzahl: Sie nimmt die La-Stellen mit ihrer Dauer vom Tag der Einrichtung bis zum Tag der Beseitigung in den Blick.

Das ist eine strikt kunden- und qualitätsorientierte Betrachtung, die Transparenz schafft.

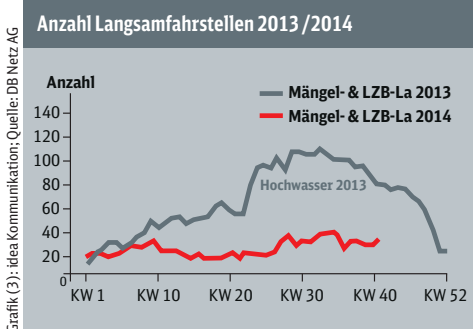
Wenn allerdings mangelbedingte La-Stellen in den Fahrplan eingearbeitet werden, tauchen sie in der Statistik nicht mehr auf.

Dr. Bosch: Wir werden vom Bund und übrigens auch von unseren Kunden an der Qualität des Fahrwegs gemessen. Da bleibt ein Mangel ein Mangel – es ändert sich nur das Etikett, mit dem er gekennzeichnet wird. Es geht hier um etwas ganz anderes: Wir müssen abwägen, ob wir La-Stellen kurzfristig beseitigen und damit auch kurzfristig Strecken sperren wollen, oder ob wir das im Rahmen geplanter und mit den Kunden abgestimmter Baumaßnahmen machen. Das bietet auch den Vorteil, dass wir nachhaltiger vorgehen und beispielsweise Gleislagefehler ursächlich beheben können. Zudem brauchen Arbeiten wie Brückenerneuerungen oder Dammsanierungen langfristige Vorläufe, weil sich solche Instandsetzungen ad hoc gar nicht machen lassen.



Halten Sie „Null La-Stellen“ für ein realistisches Ziel?

Dr. Bosch: Bei einem Netz von rund 33.300 Kilometern wird es immer La-Stellen geben. Es wäre unredlich, irgendetwas anderes zu versprechen. Unser Ziel ist es, die Anzahl der La-Stellen und deren Bestehensdauer nachhaltig zu reduzieren und auf niedrigem Niveau zu halten. Hier sind wir erfolgreich unterwegs – ich bin zuversichtlich, dass uns das auch weiterhin gelingt. ■



Grafik (3): idea Kommunikation; Quelle: DB Netz AG

Messzüge

Neuer GMTZ gab auf der InnoTrans sein Debüt



Foto: Volkmarr Otto

Übergabe auf der InnoTrans: Johannes Max-Theurer (l.) und Frank Sennhenn, Vorstandsvorsitzender DB Netz AG

Hersteller aus Österreich liefert vier Hightech-Messfahrzeuge

Die DB Netz AG hat auf der Eisenbahn-Fachmesse InnoTrans in Berlin einen Gleisgeometriemesszug (GMTZ), den ersten von vier neuen Messzügen (GMTZ) des österreichischen Herstellers Plasser & Theurer, in Empfang genommen. Ende dieses beziehungsweise Anfang nächsten Jahres folgen ein Oberleitungsmessfahrzeug und ein Schienenprüfzug. Die Auslieferung eines weiteren Schienenprüfzugs ist für 2017 geplant. Für die neuen Fahrzeuge und weitere innovative Messtechnik gebe die DB Netz AG mehr als 30 Millionen Euro aus, betonte Frank Sennhenn, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG, bei der Übergabe. Gleisgeometriemesszüge erfassen unter anderem Spurweiten, Überhöhungen und Verwindungen eines

Gleises. Genutzt werden die Daten insbesondere für die Planung der Instandhaltung. Die neuen, zweiteiligen Messzüge sind universell einsetzbar, selbst in engen Lichtraumprofilen wie bei den S-Bahnen Berlin und Hamburg. Sie erreichen eine Geschwindigkeit von 140 km/h und sind für den Begegnungsverkehr auf Hochgeschwindigkeitsstrecken ausgelegt.

Johannes Max-Theurer, Geschäftsführer des Herstellers, freute sich bei der Übergabe vor allem über den kurzen Fertigungsprozess für das multifunktionale Hightech-Fahrzeug. Der Zeitraum von der Vertragsunterzeichnung bis zur Auslieferung des EBA-zugelassenen Fahrzeugs betrug lediglich 22 Monate. ■

DB Netz fasst Baumaßnahmen 2015 in 79 Korridoren zusammen

Die DB Netz AG richtet im kommenden Jahr 14 Baukorridore mehr ein als 2014. Insgesamt fassen 79 Baukorridore das wesentliche Baugeschehen 2015 räumlich und zeitlich zusammen. Hinzu kommen – wie in den Vorjahren – besondere Baukorridore über Ostern und Pfingsten mit Bauarbeiten auf verschiedenen Strecken. Besondere Bauschwer-

punkte mit überregionaler Bedeutung betreffen 2015 unter anderem die Schnellfahrstrecken Köln – Rhein/Main und Hannover – Würzburg, den Knoten Leipzig, die Strecke München – Salzburg sowie die Stadtbahn Berlin. Über Großbaumaßnahmen und deren voraussichtlichen betrieblichen Folgen informiert DB Netz mit der Internetanwendung

„KiGbau“ (Kundeninformation Großbaustelle) unter www.dbnetze.com/kigbau. Eine grenzüberschreitende Baustellenübersicht ist außerdem für den Güterverkehrskorridor Rhine – Alpine verfügbar: www.corridor-rhine-alpine.eu

Baukorridore mit überregionalen Effekten

- 1 Berliner Stadtbahn
- 2 Hamburg – Hannover
- 3 Hannover – Berlin¹⁾
- 4 Hannover – Göttingen – Kassel – Würzburg¹⁾
- 5 Hannover – Bremen
- 6 Hannover – Minden – Osnabrück¹⁾
- 7 Bremen – Osnabrück – Münster – Recklinghausen¹⁾
- 8 Köln – Aachen
- 9 Köln – Siegen¹⁾
- 10 Oberhausen – Emmerich
- 11 Hamburg – Rostock¹⁾
- 12 Hamburg – Bremen¹⁾
- 13 Mannheim – Saarbrücken
- 14 Berlin – Coswig¹⁾
- 15 Knoten Leipzig¹⁾
- 16 Nürnberg – Saalfeld – Naumburg¹⁾
- 17 München – Ingolstadt¹⁾
- 18 Kufstein – Rosenheim – Salzburg
- 19 Mühltal – Salzburg
- 20 Naumburg – Halle – Bitterfeld¹⁾

- 21 Kassel – Frankfurt¹⁾
- 22 Mannheim – Stuttgart/Karlsruhe¹⁾
- 23 Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg
- 24 Hamburg – Berlin – Leipzig¹⁾
- 25 Frankfurt – Aschaffenburg – Nürnberg – Passau¹⁾
- 26 Koblenz – Mainz (Linker Rhein)¹⁾
- 27 Köln – SFS – Frankfurt¹⁾
- 28 Köln – Wuppertal – Hamm¹⁾
- 29 Halle – Magdeburg¹⁾
- 30 Regensburg – Marktredwitz
- 31 München – Garmisch-Partenkirchen
- 32 Basel – Schaffhausen
- 33 Knoten Darmstadt
- 34 Au – Limburg
- 35 Fürstenwalde – Bad Saarow

Baukorridore mit regionalen Effekten

- 50 Berlin – Cottbus
- 51 Berlin – Roßlau
- 52 Wittenberge – Schwerin
- 53 Hamburg – Cuxhaven
- 54 Rendsburger Hochbrücke
- 55 Knoten Hamburg¹⁾
- 56 Bremen – Bremerhaven
- 57 Hamburg – Elmshorn
- 58 Oberhausen – Herne
- 59 Duisburg – Dortmund – Hamm¹⁾
- 60 Knoten Moers
- 61 Hagen – Siegen
- 62 Koblenz – Trier
- 63 Rechter Rhein (Köln-Wiesbaden)
- 64 Frankfurt – Fulda – Bebra
- 65 Knoten München¹⁾
- 66 Knoten Frankfurt
- 67 Eichenberg – Bebra
- 68 Knoten Ulm
- 69 Stuttgart – Heilbronn
- 70 Karlsruhe – Basel
- 71 Trier – Saarbrücken
- 72 Duisburg – Dortmund – Hamm¹⁾
- 73 Magdeburg – Stendal – Wittenberge
- 74 Coswig – Bad Schandau
- 75 Chemnitz – Riesa
- 76 Knoten Halle¹⁾
- 77 Kassel – Halle
- 78 Naumburg – Weimar – Erfurt – Eisenach¹⁾
- 79 Dresden – Görlitz
- 80 Ruhland – Horka
- 81 Zwickau – Falkenstein
- 82 Nürnberg – Arnsbach
- 83 Lichtfels – Coburg
- 84 Knoten Augsburg
- 85 Ansbach – Würzburg
- 86 Fahrplanfenster** Hannover – Würzburg

- 87 Fahrplanfenster** Rechter Rhein
- 88 Fahrplanfenster** Linker Rhein
- 89 Fahrplanfenster* Aschaffenburg – Würzburg
- 90 Fahrplanfenster** Nürnberg – Würzburg
- 91 Fahrplanfenster** Würzburg – Treuchtlingen
- 92 Fahrplanfenster** Nürnberg – Passau
- 93 Fahrplanfenster** Riedbahn



¹⁾ Maßnahmen mit KonzeptSchätzung
 * Bundesweite Bautätigkeiten (in der Grafik nicht dargestellt)
 ** Regelmäßig wiederkehrende, im Netzfahrplan integrierte Infrastruktureinschränkung

Grafik: idea Kommunikation, Quelle: DB Netz AG

Solar Mover produziert am Zukunftsbahnhof Südkreuz grünen Strom für saubere Mobilität

Am Zukunftsbahnhof Berlin Südkreuz hat DB Energie den ersten Solar Mover an einem europäischen Bahnhof in Betrieb genommen. Die 53 Quadratmeter große Modulfläche der Solaranlage ist beweglich und folgt automatisch dem Sonnenlauf. Das erhöht die Energieausbeute im Vergleich zu einer starren Anlage um mehr als 30 Prozent. Der erzeugte Strom wird in ein sogenanntes Micro Smart Grid eingespeist, das die Energie je nach Bedarf auf die Verbraucher verteilt oder in einer Batterie zwischenspeichert. Am Bahnhof Südkreuz sind



Foto: Pablo Castagnola

Ladepunkte für Elektrofahrzeuge installiert. Den Strom dafür produzieren über den Solar Mover hinaus auch zwei Windräder auf dem Bahnhofsdach. Die intelligente Steuerung sorgt für ein weitgehend autarkes System. Am Bahnhof Südkreuz erprobt die DB gemeinsam mit Partnern innovative Mobilitäts-, Informations- und Energiekonzepte. Im Mittelpunkt steht ein neues Verständnis des Bahnhofs als Drehscheibe für nachhaltige Mobilität, als intelligenter Wegweiser sowie als grünes Energiezentrum in der Stadt von morgen. ■

Verknüpfung neu vereinbart

Die DB Netz AG und der französische Infrastrukturbetreiber Réseau Ferré de France (RFF) haben neue Regeln für einen reibungslosen Grenzverkehr vereinbart. Auf der Fachmesse InnoTrans in Berlin unterzeichneten die Vorstandsvorsitzenden beider Unternehmen, Frank Sennhenn und Jacques Rapoport, den ab Dezember 2016 gültigen Infrastrukturverknüpfungsvertrag. Er soll einen ungehinderten Grenzverkehr gewährleisten und ersetzt Vereinbarungen, die zum Teil noch aus den 60er-Jahren stammen. ■

In einem Zug nach Zhengzhou

DB Logistikvorstand Dr. Karl-Friedrich Rausch und der Gouverneur der chinesischen Provinz Henan, Xie Fuzhan, gaben im DUS-Terminal Hamburg-Billwerder das offizielle Abfahrtsignal zum Start des ersten Zugs in die zentralchinesische Metropole Zhengzhou. Der mit 41 Containern beladene Zug transportiert unter anderem Industrieroboter, steht aber als „Multi-Customer-Train“ weiteren interessierten Kunden zur Verfügung. ■



Foto: Michael Rauthe

Schlaue Assistenten vernetzen die Verkehrsträger

Auf dem Weg zum Parkhaus falsch abgebogen? Vielleicht ein verkapptes Schienenfahrzeug? Nichts davon – der BMW i 3 war auf der Eisenbahn-Fachmesse InnoTrans im September in Berlin ganz richtig. Auf dem Stand der DB diente das Elektroauto als Beispiel für vernetzte Mobilität: Die Assistenzsysteme empfehlen öffentliche Verkehrsmittel, wenn damit das Ziel schneller erreicht wird. Als persönlicher Mobilitätsberater versteht sich auch die Anwendung Qixxit, die auf Initiative der DB entwickelt und ebenfalls am Stand der DB vorgestellt wurde. Qixxit vergleicht und kombiniert alle verfügbaren Verkehrsmittel und hilft so verkehrsmittelübergreifend, flächendeckend und hausnummerngenau bei der Auswahl der passenden Reisekette.



Foto: JetFoto Kranert

Gütergleis zum Frankenhafen „Bestes Unternehmen 2.0“: DB Netz auf der Siegertreppe

Der Frankenhafen in Stralsund, Bestandteil des maritimen Gewerbegebiets Franzenshöhe mit rund 200 Arbeitsplätzen, bekommt Anschluss an das Streckennetz der DB. Die Hansestadt Stralsund und das Land Mecklenburg-Vorpommern wollen damit der Nachfrage von Verladern und Investoren Rechnung tragen. Die Gesamtkosten betragen rund 8,6 Millionen Euro, davon trägt das Land 7,7 Millionen. „Im Frankenhafen treiben wir den Strukturwandel der ehemaligen Werftflächen zum modernen Gewerbebestandort voran“, so Wirtschaftsminister Harry Glawe. ■

Die DB Netz AG hat den „Digital Transformation Award 2.0“ der Zeitschrift „Wirtschaftswoche“ in der Kategorie „Bestes Unternehmen 2.0“ gewonnen. Die Innovationskraft der DB Netz AG im Bereich der Informationstechnik und vor allem der „IT-Baukasten“ überzeugten die Jury. Mit ihm lassen sich IT-Lösungen besonders schnell, flexibel und wirtschaftlich umsetzen. Um die in drei Kategorien vergebene Auszeichnung sowie einen Sonderpreis hatten sich rund 100 Unternehmen beworben. ■

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
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
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

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

RailNetEurope

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

Ihre Ansprechpartner bei der DB Netz AG

Zentrale

Marktplanung und Vertrieb Wolfgang Bohrer Tel.: +49(0)69/265-30500 wolfgang.bohrer@deutschebahn.com	Vertrieb Personenverkehr Ralph Grassel Tel.: +49(0)69/265-30530 ralph.grassel@deutschebahn.com	Vertrieb Güterverkehr Stefan Kirch Tel.: +49(0)69/265-30540 stefan.kirch@deutschebahn.com	Hafenbeauftragter DB Netz AG Bernhard Schmid Tel.: +49(0)69/265-30506 bernhard.schmid@deutschebahn.com	Fahrplan/Kapazitätsmanagement Dr. Michael Beck Tel.: +49(0)69/265-31900 michael.beck@deutschebahn.com	Kundencenter Netzfahrplan Rüdiger Weiß 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	Vertrieb	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	Hans Mattevi Tel.: +49(0)203/3017-4101 hans.mattevi@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

Ihre internationalen Ansprechpartner

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

Corridor One-Stop-Shop Corridor Rhine – Alpine
Pia Erlenkämper | Tel.: +49(0)69/265-26771
 oss@corridor-rhine-alpine.eu | www.corridor-rhine-alpine.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 | **Realisation** idea Kommunikation GmbH, Dortmund | **Druck** DB Kommunikationstechnik GmbH, Karlsruhe | **Auflage** 1.700 Exemplare | **Nächste Quartalsausgabe** März 2015 | Änderungen vorbehalten, Einzelangaben ohne Gewähr. Geltung der SNB/NBS in ihrer jeweils gültigen Fassung bleibt unberührt.