DB NETZE

NetzNachrichten

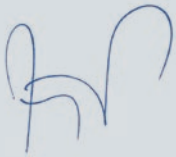
März 2013 | Ausgabe 1/13

Informationen für Kunden der DB Netz AG und Interessierte

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

steigende Kosten lösen nirgendwo Begeisterung aus. Auch bei uns nicht. Strom, Stahl und Personalkosten gehören in unserem Geschäft zu den klassischen Kostentreibern. Doch wir reichen solche Steigerungen nicht einfach an die Kunden weiter, sondern versuchen, sie so weit wie möglich durch Effizienzgewinne zu kompensieren. Deshalb sind in den vergangenen Jahren die Trassenpreise stets hinter der Entwicklung der Erzeugerpreise zurückgeblieben. Völlig um Preisanpassungen herum kommen wir jedoch auch nicht. Sonst könnten wir unser Leistungsangebot nicht halten und schon gar nicht verbessern. Was und wie viel wir Ihnen bieten, davon können Sie sich selbst überzeugen. Auf der Messe transport logistic besteht dazu vom 4. bis 7. Juni in München beste Gelegenheit. Wir freuen uns auf Sie!



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

Aus dem Inhalt

Markt & Produkte

3 **Moderate Anpassung: Entgelte im TPS 2014 und APS 2014**

Infrastruktur & Technik

6 **Inspektion aus der Luft: Helikopter fliegen Felshänge ab**

7 **Kleine Maßnahmen, große Wirkung: Investitionen aus Mitteln des Netzfonds**

„Kein Job wie jeder andere“: Direkt zu den Berufsbildern bei der DB und den Vorzügen der DB als Arbeitgeber führt die Karrierewebsite unter www.deutschebahn.com/karriere. Bis zu 7.000 Mitarbeiter jährlich will der Konzern in den kommenden zehn Jahren einstellen. Vor allem Schüler und Studenten klicken die Website an. Auf kreativen Wegen gewinnt auch die DB Netz AG neues Personal – und bietet dabei auch beruflichen Umsteigern Chancen. *Seite 3*

DB Netz AG verbessert Angebot auf Frachtkorridoren

Durchgebundene Katalogtrassen bieten Kunden mehr Planungssicherheit. Konstruktion auf Basis industrialisierter Trassen.

Mit Blick auf die im Fahrplanjahr 2015 für Korridor 1 anstehende Umsetzung der EU-Verordnung 913/2010 bietet die DB Netz AG bereits für den Netzfahrplan 2014 durchgebundene Katalogtrassen an, die ausschließlich mit Systemtrassen konstruiert worden sind. Außerdem wird erstmals ein gemeinsamer Trassenkatalog veröffentlicht, der mit allen anderen am Korridor 1 beteiligten Infrastrukturbetreibern abgestimmt ist.

Aus Katalogtrassen werden PAPs

Die Trassen werden auf den künftigen europäischen Güterverkehrskorridoren RFC 1, 3 und 8 angeboten. Korridor 1 führt von Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam via Basel und Chiasso/Luino/Domo nach Mailand/Gallarate/Novara, Korridor 3 von Stockholm via Malmö, Kopenhagen, Hamburg, Innsbruck nach Verona und Korridor 8 von Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen via Aachen/Emmerich, Berlin und Warschau ins littauische Kaunas. Trassenanmeldung und -zuweisung erfolgen auf dem Korridor 1 letztmalig auf Grundlage der bisherigen Schienennetz-Benutzungsbedingungen: Mit Beginn des Fahrplanjahrs 2015 ist dafür ein sogenannter Corridor OSS zuständig, der bereits im November 2013 implementiert wird.

Parallel dazu wird eine neue Bezeichnung für Katalogtrassen eingeführt. Sie heißen künftig Pre-Arranged Paths (PAPs) und werden online über das Path Coordination System PCS buchbar sein. Die Korridore 3 und 8 folgen zwei Jahre später. Konstruiert werden die PAPs auf Basis industrialisierter Systemtrassen. ■

Siehe „Blickpunkt“-Thema Seite 5.

Ein Zug der City-Bahn Chemnitz auf dem Bahrebachmühlenviadukt, das für die Autobahn A 4 umgebaut wurde.

Foto: wikimedia commons/ Kolossos

Leipzig – Chemnitz: Variantenauswahl soll Klarheit bringen

Für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Chemnitz – Leipzig haben der Freistaat Sachsen und die DB Netz AG einen Vertrag zur Variantenauswahl unterzeichnet. Vorausgegangen waren intensive Abstimmungen zwischen DB Netz, dem Freistaat Sachsen sowie den Aufgabenträgern im Schienenpersonennahverkehr. Die Variantenbetrachtung soll Aufschluss darüber geben, ob der Ausbau der Strecke über Bad Lausick oder über Borna bei Leipzig wirtschaftlich und verkehrlich sinnvoller ist. Bis Sommer 2014 soll die Vorplanung der bevorzugten Variante abgeschlossen sein. „Die Anbindung des südwestsächsischen Raums an den Schienenpersonenfernverkehr ist ein vorrangiges Ziel des Freistaats“, betonte der sächsische Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Sven Morlok. Der bedarfsgerechte Ausbau und die durchgehende Elektrifizierung zwischen Leipzig und Chemnitz sei die Voraussetzung dafür. Noch im Frühjahr wolle der Freistaat das Projekt zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan anmelden. ■

Rheintalbahn: Grünes Licht für Ausbau zwischen Müllheim und Auggen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die DB Netz AG haben die Finanzierungsvereinbarung für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn zwischen Müllheim und Auggen unterzeichnet. Rund 200 Millionen Euro werden Bahn und Bund in den nächsten Jahren in dieses Bauvorhaben investieren. Die Maßnahme umfasst den viergleisigen Ausbau nördlich des Katzenbergtunnels auf einer Länge von rund sechs Kilometern. Die Gleise der Neubaustrecke werden in diesem Streckenabschnitt östlich der Rheintalbahn gebaut. Alle erforderlichen Bauwerke, wie Brücken, Stütz- und Kreuzungsbauwerke, werden neu erstellt oder angepasst. Im Bahnhof Müllheim werden das Empfangsgebäude und das Stellwerk zurückgebaut und modernisiert. Ebenso werden Bahnsteiganlagen an die neue Situation angepasst und der Busbahnhof sowie die Park-and-Ride Plätze verlegt. Der Planfeststellungsbeschluss wird voraussichtlich im Sommer vorliegen. ■

DB Netz AG passt Entgelte in APS und TPS angemessen an

Trassen- und Anlagenentgelte für Fahrplanjahr 2014 veröffentlicht

Auch im Fahrplanjahr 2014 gibt die DB Netz AG steigende Kosten insbesondere in den Bereichen Personal und Energie nur teilweise an ihre Kunden weiter. Die Entgelte im Trassenpreissystem (TPS) 2014 erhöhen sich um durchschnittlich 2,8 Prozent, im Anlagenpreissystem (APS) 2014 um 2,0 Prozent.

Beim TPS 2014 steht die lineare Anpassung der Streckenkategoriegrundpreise im Mittelpunkt der Anpassungen. Hinzu kommen Anpassungen bei den Entgelten für Zusatz- und Nebenleistungen. Die lärmabhängige Trassenentgeltkomponente (LaTPS) für laute Güterzüge, bei denen weniger als 80 Prozent der Wagen die Grenzwerte der TSITSI „Noise“ einhalten, steigt zum 1. Juni 2014 von 1,0 auf 1,5 Prozent. Die hieraus erzielten Mehrerlöse kommen vollumfänglich der Förderung von Eisenbahn-Verkehrsunternehmen zugute, die lärmmindernd umgerüstete Bestandsgüterwagen einsetzen. Eine Reihe struktureller Neuerungen beinhaltet das APS 2014. Hierzu gehört die Umstellung der Berechnungslogik von Jahres- auf Stundenentgelte, was die Abrechnung und Rechnungsprüfung durch die Kunden vereinfacht. Weitere Änderungen betreffen den Wegfall der Zuschläge für die kurzzeitige Nutzung von Serviceeinrichtungen sowie die Einführung eines Entgeltnachlasses von zehn Prozent für eine vertragliche Bindung über die ganze Netzfahrplanperiode.

Moderate Preispolitik

Die neuen Entgeltlisten stehen seit 8. Februar im Internet zum Download bereit. In Kraft treten sie am 15. Dezember 2013. Die DB Netz AG hat ihre Entgelte stets moderat angepasst. Im Zeitvergleich bleiben die Preisanpassungen der DB Netz AG hinter dem Erzeugerpreisindex sowie den Steigerungen in vergleichbaren Branchen, zum Beispiel den Verkehrsverbünden, zurück. ■

www.dbnetze.com/tps2014
www.dbnetze.com/aps2014
www.dbnetze.com/themenartikel

DB Netz bietet Einsteigern und Umsteigern Perspektiven

Auf kreativen Wegen zu neuen Fach- und Nachwuchskräften

Foto: Stephan Giagla

Gabriele Tekath ist eine von 14 ehemaligen Filialleiterinnen bei Schlecker, die derzeit im Ruhrgebiet die Ausbildung zur Fahrdienstleiterin beziehungsweise Weichenwärterin absolvieren. Im Mai findet die Abschlussprüfung statt.

Weil die Schülerzahlen sinken und die Altersabgänge zunehmen, sind Nachwuchs- und Fachkräfte begehrt wie nie zuvor. Eine Herausforderung auch für die DB Netz AG. Die begegnet dem Problem mit frischen Ideen, wirbt um Einsteiger und Umsteiger.

Der Erfolg spricht für sich. So wurden die „DB Netz-Camps“, die der Regionalbereich Süd entwickelt hat, gerade erst mit dem „HR Excellence Award“ des Fachmagazins Human Resources Manager ausgezeichnet. Drei Tage Spaß, Action und Informationen rund um den Ausbildungsberuf, Besichtigungen, Gespräche mit Azubis und Führungskräften, Abschlussparty und Facebook-Seite: Die DB Netz-Camps machen die Faszination der Bahn und die Vorzüge der DB als Arbeitgeber für Schulabgänger greifbar.

Von der Schlecker-Filiale ins Stellwerk

Aktuell starten über 2.000 junge Menschen bei der DB Netz AG mit ihren 36.000 Beschäftigten ins Berufsleben. Doch das Unternehmen bietet auch Chancen für eine zweite Karriere. „Wir müssen unseren Bedarf an Fachkräften decken und gehen dazu auch unkonventionelle Wege“, sagt Oliver Kraft, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG. Den Anfang machte 2010 das Angebot an Bundeswehrsoldaten, sich nach dem Ende der Dienstzeit für Berufe bei der DB Netz AG zu qualifizieren. Eine ähnliche Vereinbarung besteht seit Anfang 2012 für die vom Ende des Steinkohlebergbaus betroffenen Mitarbeiter der RAG. Derzeit bildet die DB Netz in Nordrhein-Westfalen 14 ehemalige Filialleiterinnen der Drogeriemarktkette Schlecker zu Fahrdienstleiterinnen beziehungsweise Weichenwärterinnen aus.

Auf dem Weg zum Top-Arbeitgeber

Als bei Schlecker Schluss war, habe ihr das „den Boden unter den Füßen weggezogen“, sagt die 49-jährige Marlis Smolka. Die Einladung zum Infotag bei der DB hielt sie „für ein Versehen“. Jetzt bereitet sie sich auf die Prüfung im Mai vor, um danach in einem Stellwerk Weichen und Signale zu stellen. Dann soll schon die nächste Gruppe ihre Ausbildung beginnen. Marlies Smolka strahlt: „Jeden Tag sagt man uns, wie wichtig wir sind.“ Im gesamten DB-Konzern stehen die Zeichen auf Personalgewinnung. In den kommenden zehn Jahren wird die Deutsche Bahn pro Jahr bis zu 7.000 neue Mitarbeiter einstellen. „Qualifizierte und motivierte Mitarbeiter sind der Schlüssel zum zufriedenen Kunden“, so Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn. „Auch deshalb haben wir es uns in unserer Unternehmensstrategie 2020 zum Ziel gesetzt, zu den Top-Arbeitgebern in Deutschland zu gehören.“ ■

Lärmminderung auf der Schiene kommt voran

Die Deutsche Bahn hat 2012 bei der Minderung des Schienenverkehrslärms erneut Fortschritte gemacht. Knapp 100 Millionen Euro flossen allein in die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen. Etwa 55 Kilometer Lärmschutzwände wurden fertiggestellt, 2.000 Wohnungen mit Schallschutzfenstern und -dämmlüftern ausgestattet. „Auch 2013 werden wir mit Nachdruck an der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms arbeiten“, betont Oliver Kraft, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG. „Besonders freue ich mich, dass wir aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II des Bundes zusätzlich 40 Millionen Euro für mehr Lärmschutz erhalten sollen, 30 Millionen in diesem Jahr und zehn Millionen für 2014.“ Ziel der DB ist ist es, den Schienenverkehrslärm ausgehend vom Jahr 2000 bis 2020 zu halbieren. Wichtiger Bestandteil ist das 1999 von der Bundesregierung aufgelegte Programm „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“, für das der Bund auch 2013 wieder rund 100 Millionen Euro zur Verfügung stellt. ■

Lärm-Beirat bietet neue Plattform für den Dialog

Politik, Bürgerinitiativen und die DB stellen den Dialog und die Erarbeitung von Maßnahmen zur Lärmminderung am Mittelrhein auf eine neue Grundlage. In dem „Beirat leiseres Mittelrheintal“, der sich im Dezember konstituiert hat, sind mehrere Bürgerinitiativen, das Bundesverkehrsministerium, die Verkehrs- und Umweltministerien der Länder Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen, die Bundestagsabgeordneten Klaus-Peter Willsch, Gustav Herzog und Peter Bleser sowie die DB vertreten. Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn: „Nur wenn es uns gelingt, im Dialog mit den Anwohnern wirksame Maßnahmen für die beiden Rheinstrecken zu identifizieren und deren Finanzierung sicherzustellen, werden wir auch künftig Akzeptanz für den umweltfreundlichen Schienengüterverkehr schaffen.“ ■

„Zahlungsziele sind im europäischen Vergleich konziliant“

Mit Beginn dieses Jahres hat die DB Netz AG neue Zahlungskonditionen eingeführt: Das Zahlungsziel beträgt nun 14 Kalendertage, zudem werden Abschlagszahlungen erhoben, die bis zum 25. Kalendertag eines Leistungsmonats zahlbar sind. „Der Abschlag beträgt 25 Prozent des voraussichtlichen monatlichen Entgelts und wird zu einem Zeitpunkt fällig, an dem die DB Netz AG annähernd 85 Prozent ihrer Leistungen erbracht hat. Im europäischen Vergleich ist das sehr konziliant, denn oft werden Trassen schon vor Leistungserbringung in Rechnung gestellt“, erläutert Stefan Kirch, Leiter Kundenmanagement Güterverkehr. Die Abschlagszahlung betrifft nur Entgelte für die Nutzung von Trassen. Forderungen für die Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen, aus Infrastruktur-Anschluss-Verträgen oder Leistungen für Dritte fließen nicht in die Berechnung ein. Kirch: „Die Höhe der Abschläge wird standardmäßig auf Grundlage des Vormonats errechnet. Auf Wunsch können wir aber auch ein Zwölftel der Vorjahresentgelte als Basis heranziehen.“ ■

Berlin und Stettin rücken näher zusammen

Die Bahnverbindungen zwischen Deutschland und Polen werden weiter ausgebaut: Nach der Unterzeichnung eines Ressortabkommens durch Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer und seinen polnischen Amtskollegen Slawomir Nowak können nun die Planungen für den Ausbau der Strecke Berlin – Stettin beginnen. Die gesamte Strecke soll bis 2020 für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut und elektrifiziert, die Fahrzeit zwischen den Hauptbahnhöfen Berlin und Stettin auf 90 Minuten reduziert werden. Die Kosten für den Ausbau auf deutscher Seite werden auf über 100 Millionen Euro geschätzt. Ramsauer: „Eine schnelle Bahnverbindung zwischen Berlin und Stettin stärkt die gute Nachbarschaft unserer Länder. Grenzüberschreitende Straßen- und Bahnverbindungen sind nicht nur wichtig für das Zusammenwachsen Europas. Wir bringen durch den Ausbau der Schienenanbindung der Seehäfen auch mehr Güter auf die Schiene.“ ■

Foto: BMVBS

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (l.) und sein polnischer Amtskollege Slawomir Nowak besiegeln das Ressortabkommen über den Ausbau der Bahnverbindung zwischen Berlin und Stettin.

Bund und Bahn bauen Strecken Weimar – Gera weiter aus

Foto: Barteld Redaktion & Verlag

Die Strecke Weimar – Gera ist bislang nur stellenweise zweigleisig ausgebaut. Das soll sich ändern.

Bahn und Bund treiben den Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Paderborn und Chemnitz weiter voran und werden rund 70 Millionen Euro in den Ausbau der Strecke zwischen Weimar – Gera investieren. Die Finanzierungsvereinbarung darüber haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die Deutsche Bahn AG bereits unterzeichnet. „Rhein/Ruhr, Rhein/Main, Ostthüringen und Westsachsen werden mit einer leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur umweltfreundlich verknüpft. Durch die Erweiterung der Kapazität der Infrastruktur und die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit bis zu 160 km/h verbessern wir insbesondere die Reisezeiten im Regionalverkehr deutlich“, sagte Hansjörg Hess, Produktionsvorstand der DB Netz AG. Schwerpunkt der Baumaßnahmen ist der weitere zweigleisige Streckenausbau von rund 17 Kilometern zwischen Weimar und Gera. Gleise, Weichen, Signal-, Leit- und Sicherungstechnik werden neu gebaut oder erneuert. Die bauvorbereitenden Maßnahmen sind bereits angelaufen, die Hauptmaßnahmen werden zwischen 2014 und 2016 durchgeführt. ■

Foto: Georg Wagner

Netzfahrplan auf EU-Korridor vollständig systematisiert

Die im Projekt neXt entwickelte Industrialisierung der Fahrplankonstruktion kommt 2014 erstmals weiträumig zum Einsatz.

Der Epochenwechsel vollzieht sich schleichend – aber er kommt: Bei der Fahrplanerstellung für das Fahrplanjahr 2014 setzt die DB Netz AG erstmals in großem Umfang eine Methode ein, bei der eine den jeweiligen Anforderungen entsprechend optimierte Trasse belegt wird. Künftig soll dies über ein datenbankgestütztes Verfahren erfolgen. Es basiert auf sogenannten Systemtrassen – Trassensegmenten, die nach Parametern wie Zeit, Strecke, Zuglänge, Traktion, Gewicht oder Geschwindigkeit gebildet werden. Rund 20.000 dieser Systemtrassen wurden allein für den deutschen Abschnitt des EU-Korridors 1 in die Datenbank eingespeist. Entwickelt wird das Verfahren im Rahmen des Projekts neXt, das die Umsetzung der EU-Verordnung zur Schaffung eines Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr zum Ziel hat.

Neuer Prozess mobilisiert Effizienzreserven

Industrialisierter Fahrplan nennt die DB Netz AG dieses neu entwickelte Verfahren, das eine flexiblere Trassenkonstruktion zulässt, eine bessere Kapazitätsauslastung ermöglicht und schrittweise im gesamten Kernnetz des Güterverkehrs implementiert werden soll. „Die Infrastruktur kann nicht so schnell ausgebaut werden, wie die nachgefragte Betriebsleistung wächst. Wir müssen die bestehenden Ressourcen also effizienter nutzen. Die Industrialisierung der Fahrplankonstruktion liefert dafür eine wesentliche Voraussetzung, weil sie das Fahrplanmanagement und die Kapazitätsauslastung optimiert“, erläutert Dr. Michael Beck, bei der DB Netz AG für das Fahrplan- und Kapazitätsmanagement verantwortlich. Zentrales Merkmal des neu entwickelten Produktionsprozesses wird die Trennung von Trassenerstellung und -belegung. Trassen werden nicht erst auf Basis einer Anmeldung erstellt, sondern vorab konstruiert und erst nach dem Eingang einer Bestellung belegt. Beck: „Das gibt uns die Möglichkeit, für unsere Trassenkonstruktionen Eingangsparameter zu definieren, für die eine hohe Nachfrage existiert, und Fahrzeiten besser aufeinander abzustimmen. Das Resultat sind standardisierte und harmonisierte Systemtrassen, die eine maximale Kapazitätsauslastung erlauben.“

Effektivitätsgewinne will die DB Netz AG aber auch durch eine konsistentere Fahrplanerstellung generieren. So wird die bisher bestehende Prozesslücke zwischen Langfristfahrplan und integrierter Bündelung künftig durch einen sogenannten Basisfahrplan geschlossen, in den Infrastrukturdaten, Fahrplankonzepte, Rahmenvertragsdaten und Marktstudien einfließen. Der neu hinzugekommene Angebotsfahrplan gewährleistet ebenfalls einen besseren Datenfluss. Beck: „Alle Aktivitäten der Systematisierung werden in einem neuen, durchgängigen Fahrplanungsprozess hinterlegt.“ ■

„Alle Güterkorridore werden systematisiert“

Wachsende Verkehrsmengen, zunehmende Heterogenität der Nachfrage, steigende Regulierungsdichte: Bei der Bewältigung dieser Herausforderungen setzt Dr. Michael Beck, Leiter Fahrplan- und Kapazitätsmanagement (Foto), auf das Optimierungspotenzial industrialisierter Fahrplankonstruktion.

Foto: DB Netz AG

Sie haben auf dem Korridor 1 über 70 Millionen Trassenkilometer systematisiert. Wie geht es weiter?

Beck: Wir werden die Systematisierung ausweiten. Bis 2015 wollen wir auch die Güterkorridore 3 und 8 vollständig systematisieren.

Was geschieht mit den unbelegten Systemtrassen?

Beck: Nicht belegte Systemtrassen stehen dem Ad-hoc-Verkehr zur Verfügung.

Was passiert mit Bestellungen, die nicht in das Schema der Systemtrassen passen?

Beck: Die nehmen wir ganz klassisch in die Hand. Aber ich rechne nicht damit, dass wir bei vielen Bestellungen so vorgehen müssen. ■

Kurz notiert

Neue Brücken über die Aller und die Wätern

Die DB Netz AG erneuert an der Strecke Wunstorf – Bremen zwischen Verden (Aller) und Wahnebergen die Brücken über die Aller und über die Wätern. Die neue Allerbrücke wird insgesamt 380 Meter lang, allein die Spannweite über die Aller beträgt 80 Meter. Etwa 800 Meter südlich der Allerbrücke in Richtung Wahnebergen wird gleichzeitig die 100 Meter lange Brücke über die Wätern erneuert. Die Baukosten für die Erneuerung der beiden Brücken betragen rund 40 Millionen Euro. Um den Bahnbetrieb während der Bauzeiten aufrechtzuerhalten, werden die Neubauten neben den vorhandenen Brückengewölben errichtet. Dazu wird der Bahndamm auf einer Länge von rund zwei Kilometern verbreitert. Nach Fertigstellung des neuen Streckenabschnitts erfolgt der Abbruch der alten Gewölbebrücken. ■

Stendal – Uelzen soll kreuzungsfrei einfädeln

Zur kreuzungsfreien Anbindung der Strecke Stendal – Uelzen an die Strecke Hannover – Hamburg in Richtung Norden baut die DB Netz AG im Uelzener Stadtteil Veerßen ein zweites Streckengleis. Die umfangreichen Baumaßnahmen sollen bis Ende November andauern. Sie dienen der Verbesserung des Seehafen-Hinterlandverkehrs, für den die Strecke Stendal – Uelzen zunehmend an Bedeutung gewinnt. ■

Sicherheitscheck aus der Luft

Gegen Steinschlaggefahr: Per Helikopter lässt die DB Netz AG schwerpunktmäßig Felshänge an Schienenstrecken inspizieren.

Um den Schienenverkehr vor Steinschlag zu sichern, inspizieren Mitarbeiter der DB Netz AG und externe Spezialisten regelmäßig Felshänge an Eisenbahnstrecken. Zur Kontrolle unzugänglicher Areale setzt DB Netz zusätzlich Helikopter ein. Auf dem „Flugplan“ stehen die Streckenabschnitte an Rhein, Mosel und Saar. Die letzten Flüge fanden Ende 2012 statt. Sie werden auch künftig die turnusmäßigen Begutachtungen ergänzen.

Die ersten Inspektionsflüge starteten 2002, zuerst zwischen Boppard und St. Goar auf der linken Rheinstrecke Köln – Bingen. Danach führten Spezialfirmen Sicherungsmaßnahmen mit einem Volumen von mehr als 22 Millionen Euro durch. Dazu gehören Fangzäune und -netze, Felsplomben und -nägel sowie Spritzbetonsicherungen. Die Kosten für Schutzmaßnahmen auf der rechten Rheinstrecke nach Kontrollflügen in den Jahren 2003 und 2004 betrugen über 26 Millionen Euro. In den Jahren 2005 bis 2010 umfasste das Programm mehr als 30 Projekte, unter anderem an Rhein, Mosel, Lahn und Saar mit einem Volumen von rund 45 Millionen Euro. Für die kommenden Jahre sind weitere Investitionen von rund 25 Millionen Euro geplant.

Zusätzliche technische Systeme

Neben der Inspektion per Augenschein und Fotoapparat kommen auch technische Überwachungssysteme zum Einsatz. Dazu gehören Fissurometer zur Messung von Kluftweitenänderungen (beispielsweise am Roßsteintunnel) oder Bewegungsmelder (an der Mosel, in Pünderich und Winningen). ■

Start: Der Helikopter hebt zu seinem Inspektionsflug ab.

Seit 2002 läuft das Helikopter-Programm der DB Netz AG.

Fotos: DB Netz AG (3)

Die Rheinstrecke wird regelmäßig aus der Luft kontrolliert.

Foto: BMVBS

Ausgebaut: die Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven

Durchgehend zweigleisig zum JadeWeserPort

Auf der Strecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven läuft der Zugverkehr seit Dezember durchgehend zweigleisig. Der Ausbau verbessert die Schienennetz-Anbindung des Tiefwasserhafens JadeWeserPort in Wilhelmshaven. Im Rahmen der eineinhalb Jahre dauernden Arbeiten baute DB Netz die bisher eingleisigen Abschnitte Rastede – Hahn und Jaderberg – Varel zweigleisig aus. Dazu gehörte unter anderem die Aufrüstung von 20 Bahnübergängen auf den neuesten technischen Stand. Bund und DB investierten rund 210 Millionen Euro. Seit Februar laufen die Arbeiten zur Streckenertüchtigung zwischen Hahn und Jaderberg sowie südlich von Rastede und nördlich von Varel. Für das Gesamtprojekt (Streckenertüchtigung und Elektrifizierung) sind Kosten in Höhe von 557 Millionen Euro veranschlagt, von denen der Bund 505 Millionen und die Bahn 52 Millionen Euro trägt. ■

Betonierte Wege bringen Retter schnell vor Ort

Feuerwehrleute mit schwerem Gerät, Löschfahrzeuge, die kilometerweit in die Tunnelröhre hineinfahren, Rettungsfahrzeuge, die Verletzte zügig heraus befördern: Bei der Rettungsübung im badischen Katzenbergtunnel – mit 9.385 Metern Deutschlands längster Eisenbahntunnel mit zwei Röhren – konnte die Feuerwehr mit Einsatzfahrzeugen erstmals über einen betonierten Fahrbahnbelag in einen Eisenbahntunnel einfahren. Seit Dezember 2012 in Betrieb, ist er der erste Tunnel der DB Netz AG, bei dem aufgrund der Länge und des Zweiröhrenkonzepts die seit 2008 erforderliche feste Fahrbahn realisiert wurde. Grundlage ist die vom Eisenbahnbundesamt überarbeitete Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“. Die Anpassung steht im Kontext der Harmonisierung des europäischen Eisenbahnwesens. Sie war nötig geworden, um die EU-Richtlinie zur Technischen Spezifikation Interoperabilität – Safety in Railway Tunnels (TSI – SRT) in nationales Recht umzusetzen. ■

Rettungsübung im Katzenbergtunnel: Die Straßenfahrzeuge können über die feste Fahrbahn und befahrbare Gleiskörper rasch in den Tunnel vordringen.

Foto: Michael Peuckert

Geringe Investitionen, hoher Wirkungsgrad

Seit 2011 stehen für kurzfristig realisierbare Investitionen Mittel aus dem Netzfonds bereit. Die neue Finanzierungsmethode beschleunigt die Kapazitätserweiterung erheblich.

Mit Mitteln aus dem 2011 erstmals aufgelegten Netzfonds finanziert die DB Netz AG kurzfristig realisierbare Investitionen zur raschen Kapazitätserweiterung. „Im Mittelpunkt stehen Maßnahmen, die im Rahmen der konventionellen Infrastrukturfinanzierung nicht so schnell auf den Weg gebracht werden können, wie wir und unsere Kunden es uns wünschen“, erläutert Stefan Kirch, Leiter Kundenmanagement Güterverkehr. Insgesamt sechs Projekte hat die DB Netz AG im vergangenen Jahr erfolgreich abgeschlossen und in Betrieb genommen.

1. Gleiserneuerung in Bad Schandau: Nach der Erneuerung der Gleise 5 und 7 ist der Grenzübergang für mehr Güterzüge passierbar. Folge: Mehrverkehr und eine Verbesserung des Modal Splits zugunsten der Schiene.
2. Besserer Gleisanschluss in Zeitz: Die Instandsetzung eines Zuführungsgleises verbessert den Gleisanschluss der örtlichen Bio-Ethanol-Industrie, die künftig deutlich mehr Verkehr über die Schiene abwickeln kann.
3. Neue Ladestraße in Blankenburg: Die DB Netz AG errichtet im Harz eine Ladestraße für die Holz- und Baustoffverladung. Damit gibt es in der Region erstmals eine ernsthafte Alternative zum Holztransport über die Straße. Nun kann ein Teil des Holztransports über die Schiene abgewickelt werden.
4. Zusätzliches Signal in Singen: Im baden-württembergischen Singen wird ein zusätzliches Zugdeckungssignal installiert und die Kapazität erhöht.
5. Elektrifizierung in Oberhausen: Infolge der Elektrifizierung des Gleises 418 entfällt der bisher obligatorische Lokwechsel samt zusätzlichen dieselbetriebenen Rangierfahrten. Streckenentlastung und Kapazitätsverbesserungen sind die Folge.
6. Bessere Gleisanbindung in Köln Eifeltor: Im Umschlagbahnhof Köln Eifeltor wurden die Gleise 42/43 zweiseitig angebunden. Wegfallende Rangierfahrten schaffen zusätzliche Kapazitätssteigerung. ■

Grafik: idea Kommunikation

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, http://cis.rne.eu/

Ihre Ansprechpartner bei der DB Netz AG

Zentrale

Marktplanung und Vertrieb	Kundenmanagement Personenverkehr	Kundenmanagement Güterverkehr	Hafenbeauftragter DB Netz AG	RailNetEurope / One Stop Shop DB Netz AG	Fahrplan / Kapazitätsmanagement	Kundencenter Netzfahrplan
Wolfgang Bohrer Tel.: +49(0)69/265-30500 wolfgang.bohrer@deutschebahn.com	**Ralph Grassel** Tel.: +49(0)69/265-30530 ralph.grassel@deutschebahn.com	**Stefan Kirch** Tel.: +49(0)69/265-30540 stefan.kirch@deutschebahn.com	**Bernhard Schmid** Tel.: +49(0)69/265-30506 bernhard.schmid@deutschebahn.com	**Steffi Klughardt** Tel.: +49(0)69/265-30550 oss@deutschebahn.com	**Dr. Michael Beck** Tel.: +49(0)69/265-31900 michael.beck@deutschebahn.com	**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** 1.700 Exemplare | **Nächste Quartalsausgabe** Juni 2013 |
Änderungen vorbehalten, Einzelangaben ohne Gewähr. Geltung der SNB/NBS in ihrer jeweils gültigen Fassung bleibt unberührt.