

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

das neue Fahrplanjahr ist in Sicht und wir blicken auf ein ereignisreiches Jahr 2013 zurück: Im Schienengüterverkehr etablierten wir gemeinsam mit dem Markt ein



Testverfahren zur Kompensation baubedingter Trassenmehrkosten auf ausgewählten Strecken. Ebenso ist das LaTPS erfolgreich gestartet, das die Umrüstung auf leise Bremssohlen fördert. Mit Zulassung der LL-Sohle ist zudem ein weiterer Schritt zur nachhaltigen Senkung des Schienenlärms erfolgt. Dennoch, die Kundenzufriedenheitsstudie zeigt, dass weiterer Handlungsbedarf besteht: Mit der Note 2,08 liegen wir hinter dem Vorjahreswert von 1,99. Aufgrund Ihres kritischen Feedbacks, beispielsweise zur örtlichen Infrastruktur, werden derzeit in ausgewählten Serviceeinrichtungen, unter anderem in Oberhausen, gemeinsam mit Kunden vor Ort Maßnahmen zur Verbesserung erarbeitet und umgesetzt.

Wolfgang Bohrer,
Leiter Marktplanung und Vertrieb
DB Netz AG

Aus dem Inhalt

Markt und Produkte

- 3 **Netzfonds: Weitere Projekte im Portfolio**

Blickpunkt

- 5 **Grundlinien der Finanzierung der Infrastruktur**

Infrastruktur und Technik

- 6 **Berlin-Verkehr: Streckensperrung aufgehoben**



Foto: DB Netz AG

Wie sollen die Mittel für eine ausreichende Finanzierung der Schieneninfrastruktur aufgebracht werden? Auch diese Frage stand beim NetzDialog 2013 in Fulda auf der Tagesordnung. Moderiert von Timon Heinrici (4. v. l.), diskutierten darüber (v. l.) Ludolf Kerkeeling (Captrain Deutschland), Susanne Henckel (BAG -SPNV), Harmen van Zijderfeld (DB Fernverkehr) und Dr. Jörg Sandvoß (DB Netz AG).

Mehr zum Thema: Seite 4

Corridor One-Stop-Shop geht erfolgreich an den Start

Grenzüberschreitende Güterverkehre sind künftig besser planbar. Die EVU profitieren von beschleunigter Trassenvergabe.

Premiere für die PaPs: Nach der Inbetriebnahme des Corridor One-Stop-Shop (C-OSS) für den europäischen Güterverkehrskorridor 1 können Güterverkehrsunternehmen ab Frühjahr 2014 erstmals die neu eingeführten sogenannten Pre-arranged Paths (PaPs) bestellen. „Der Korridor von Rotterdam/Zeebrügge nach Mailand/Genua macht mit der Umsetzung der europäischen Güterverkehrskorridore gemäß EU-Verordnung 913/2010 den Anfang. Deshalb können wir hier mit dem Vertrieb der PaPs beginnen“, erläutert C-OSS-Managerin Pia Dittrich.

Besser planbare Verkehre

PaPs sind dem internationalen Güterverkehr auf den europäischen Güterverkehrskorridoren vorbehalten. Güterverkehrsunternehmen profitieren von ihnen unter anderem deshalb,

weil sie – anders als die bisher üblichen Katalogtrassen – gegenüber nationalen Trassenanmeldungen geschützt sind. Grenzüberschreitende Verkehre können nunmehr zuverlässiger geplant werden. Dreh- und Angelpunkt für den Vertrieb der PaPs auf dem europäischen Güterverkehrskorridor ist der am 10. November in Betrieb genommene Corridor One-Stop-Shop. „Der C-OSS bietet alle Leistungen aus einer Hand. Er ist für die Veröffentlichung der PaPs im Katalog und im Path Coordination System (PCS) zuständig, trifft die Zuweisungsentscheidung und leitet Bestellungen, die nicht positiv beschieden werden können, an die nationalen Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen für eine Tailor Made Solution weiter“, verdeutlicht Pia Dittrich die Vorteile des Corridor One-Stop-Shop. ■

Mehr zum Thema: Seite 3

Vorstandspositionen für Produktion sowie Finanzen neu besetzt

Als neuer Vorstand Produktion der DB Netz AG hat Dr. Roland Bosch die Aufgaben von Hansjörg Hess übernommen, der zum 31. August 2013 sein Mandat niedergelegt hat. Dr. Roland Bosch gehört bereits seit 2010 dem Vorstand der DB Netz AG an, wo er zuvor für das Ressort Finanzen und Controlling verantwortlich war. In dieser Funktion entwickelte er die Steuerung des Bestands-



netzes weiter und setzte sich für die Erhöhung der Finanzmittel für die Infrastruktur ein. Vor seinem Wechsel zur Deutschen Bahn war Dr. Roland Bosch Leiter Strategische Planung, Regionalstrategien und Wettbewerbsanalysen

bei der DaimlerChrysler AG sowie Chief Financial Officer bei Daimler Asien in Peking. Seine berufliche Laufbahn begonnen hat der Physiker und promovierte Betriebswirt bei der Boston Consulting Group GmbH.

Neu in den Vorstand der DB Netz AG wurde Bernd Koch berufen, der jetzt das Ressort Finanzen und Controlling verantwortet. Bernd Koch kam 1995 von der KPMG Unternehmensberatung zur DB, wo er zunächst unter anderem als Geschäftsführer Finanzen/Controlling bei der DB FuhrparkService GmbH sowie in Personalunion als Geschäftsführer bei der DB Rent GmbH und Bw FuhrparkService GmbH tätig war. Ab 2003 nahm er die Funktion des Geschäftsführers Finanzen/Controlling bei der DB Telematik GmbH und der DB Systems GmbH wahr, 2007 wechselte er als Vorstand Finanzen und Controlling zur DB Station&Service AG. In Personalunion obliegt ihm seit 2009 die Leitung des Bereichs Finanzen und Controlling für das Ressort Infrastruktur der Deutschen Bahn AG. ■



Foto: Christian Bedeschinski

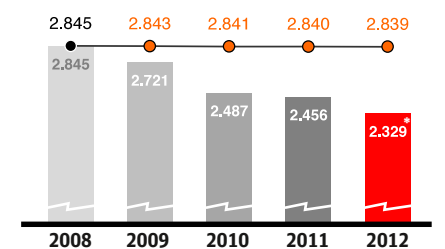
Um die Qualität der Infrastruktur zu erhalten, gaben Bund und DB im vorigen Jahr mehr als drei Milliarden Euro aus.

Bund legt Mittel für die bestehende Infrastruktur nach

2013 und 2014 stehen je 250 Millionen Euro mehr zur Verfügung

Der Bund und die Deutsche Bahn haben die seit 2009 gültige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) bis 2015 verlängert. Für die Jahre 2013 und 2014 stellt der Bund zusätzlich zu seinem jährlichen Beitrag von 2,5 Milliarden Euro jeweils 250 Millionen Euro zur Verfügung. Die zusätzlichen Gelder werden aus nicht verbrauchten Mitteln für Neubauprojekte umgeschichtet. Die LuFV legt die Mindestbeiträge für Ersatzinvestitionen und Instandhaltung fest, die der Bund und die DB zu leisten haben. Die Mittel sind für die bestehende Infrastruktur einzusetzen. Dabei ist die DB verpflichtet, zusätzlich zum Beitrag des Bundes aus eigenen Mitteln mindestens 500 Millionen Euro für Ersatzinvestitionen und eine Milliarde Euro für die Instandhaltung aufzuwenden. Zudem beinhaltet die LuFV Qualitätsziele. Mit dem jährlichen Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) legt die DB Rechenschaft ab, ob sie erfüllt und wie die Mittel der LuFV verwendet wurden. Genau

Theoretischer Fahrzeitverlust

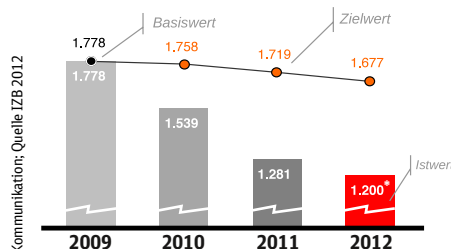


* zzgl. 146 nicht anrechenbare Minuten aus Datenkorrekturen (vor Prüfung EBA)

348 Seiten stark ist der IZB, den die DB im April für das Jahr 2012 vorgelegt hat. Vorbehaltlich der Bestätigung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat sie ihre Verpflichtungen in vollem Umfang erfüllt. Wie der Bericht ausweist, wurden 3,08 Milliarden Euro in die bestehende Infrastruktur investiert, davon 578 Millionen Euro aus Eigenmitteln der DB. Rund 2,67 Milliarden Euro entfielen auf die Schieneninfrastruktur, rund 300 Millionen auf die Bahnhöfe und 112 Millionen Euro auf die Bahnstromversorgung. Für die Instandhaltung der Infrastruktur wendete die DB darüber hinaus rund 1,48 Milliarden Euro auf.

Ebenfalls erfüllt wurden die Qualitätsziele. So hat die DB Netz AG bei den zentralen Qualitätskennzahlen „Theoretischer Fahrzeitverlust“ (theoretische Fahrzeit in einem mangelbehafteten gegenüber einem mangelbefreiten Netz) und „Anzahl Infrastrukturmängel“ auch 2012 die in der LuFV geforderten Zielwerte erreicht. ■

Anzahl Infrastrukturmängel



* zzgl. 242 nicht anrechenbare Mängel aus Datenkorrekturen (vor Prüfung EBA)

Gratik: idea Kommunikation, Quelle IZB 2012

Gratik: idea Kommunikation, Quelle IZB 2012



DB Netz AG

„Unsere Kunden erhalten alles aus einer Hand“

Europas erster Corridor One-Stop-Shop erleichtert den internationalen Güterverkehr erheblich

Wird die Eisenbahn auf dem Güterverkehrskorridor 1 zur „Einfachbahn“? Zwischen Rotterdam/Zeebrügge und Mailand/Genua, wo im November mit dem Start des Corridor One-Stop-Shop (C-OSS) der erste Güterverkehrskorridor gemäß EU-Verordnung 913/2010 in Betrieb gegangen ist, spricht Vieles dafür: „Der C-OSS erleichtert die Durch-

führung des internationalen Güterverkehrs enorm, weil die bisher auch bei Katalogtrassen nicht immer vermeidbaren Reibungsverluste wegfallen. Doppelanmeldungen oder jederzeit änderbare Fahrlagen gehören nun der Vergangenheit an“, sagt C-OSS Managerin Pia Ditt- rich. Stattdessen können Güterverkehrsunter- nehmen beim C-OSS attraktive, hochwertige

und international harmonisierte PaPs (Pre- arranged Paths) anmelden – nach gängigen Zugparametern vorkonstruierte Trassen, die vor einer nachträglichen Änderung der Fahrla- gen geschützt sind.

Einfache Anmeldung genügt

Dittrich: „Die Güterverkehrsunternehmen be- kommen bei uns alles aus einer Hand. Das trifft sogar dann zu, wenn kein PaP zugewie- sen werden kann: In diesem Fall gilt die Tras- senanmeldung als reguläre Anmeldung für den Netzfahrplan und der Kunde erhält ein al- ternatives Trassenangebot.“ Wie die Zuwei- sungsentscheidungen ausgefallen sind, erfah- ren die Kunden bereits Anfang Mai, kurz nach dem Ende der Anmeldefrist. Dittrich: „Wir hoffen, dass wir dadurch zu effizienteren Pla- nungsprozessen beitragen können.“ ■

Trassenanmeldung und -zuweisung beim Corridor One-Stop-Shop

Januar	April	Mai	August	September
Trassen- anmeldungen	Zuweisungs- entscheidung	Monitoring PaP und Zu-/Abbringer	Veröffent- lichung (I)	Veröffent- lichung (II)
<ul style="list-style-type: none"> ■ PaP werden veröffentlicht ■ Anmeldungen werden erfasst und geprüft 	<ul style="list-style-type: none"> ■ C-OSS trifft Zuwei- sungsentscheidung ■ Kunden werden informiert (Anfang Mai) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Übermittlung an EIU: Anmeldungen ohne positive Zuweisungs- entscheidung sowie Zu-/Abbringertrassen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vorläufiger Netz- fahrplanentwurf für PaP sowie Zu-/Abbringer- trassen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Endgültiger Netz- fahrplanentwurf für PaP sowie Zu-/Abbringer- trassen

Netzfahrplan integriert 60.000 Trassenwünsche

Mehr als 60.000 Trassenbestellun- gen, so viele wie noch nie zuvor, hat die DB Netz AG in den Netzfahrplan 2014 eingearbeitet, der zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember in Kraft tritt. Einen wesentlichen Grund für die erneut gestiege- nen Anmeldezahlen sieht die DB Netz AG in der intensiven Beratung der Kunden. Alle rund 390 Eisenbahn-Verkehrsunter- nehmen erhielten termingerecht zum 28. August ihre Trassenangebote. Für den Gelegenheitsverkehr konstruiert die DB Netz AG darüber hinaus jährlich rund 950.000 Trassen. ■

Weitere Projekte im Netzfonds-Portfolio

Zur raschen Realisierung von Investitionen mit hohem Nutzen hat die DB Netz AG eine dritte Tranche des Netzfonds aufgelegt. Sie umfasst neun Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen von insgesamt rund 21,5 Millionen Euro. Darin enthalten sind un- ter anderem die Kapazitätserweiterung des Bahnhofs Krefeld-Uerdingen, die der Abwick- lung des erhöhten Verkehrsaufkommens durch den neuen Terminal für den Kombi- nierten Verkehr in Hohenbudberg zugute- kommt, und der Ausbau der Infrastruktur im Bahnhof Seelze, von dem insbesondere der SPNV profitiert.

Der Netzfonds wird von der Deutschen Bahn gespeist und ist eine ergänzende Finanzie-

rungsform der DB Netz AG über die Mittel für das Bestandsnetz und den Bedarfsplan hinaus. Im Fokus stehen eigenwirtschaftliche Infrastrukturprojekte mit kleineren Inves- titionsvolumina, die im Hinblick auf Kapazi- tätsausbau und Engpassbeseitigung einen ho- hen Wirkungsgrad versprechen.

Bis jetzt 170 Millionen Euro mobilisiert

Seit dem Start des Netzfonds 2011 umfasst das Portfolio insgesamt 84 Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen von 170 Millionen Euro. Berücksichtigt werden alle Marktteilnehmer – Aufgabenträger und Schienenpersonennah- verkehr, Güterverkehrsunternehmen und Industrie sowie der Fernverkehr. ■

App bestimmt genaue Position im Streckennetz

„RaiLNav OrtungLive“ erleichtert die Orientierung bei Instandhaltungsarbeiten oder in Notfällen

Die DB Netz AG und die Gesellschaft für satellitengestützte geodätische und navigatorische Technologien mbH (Geo++) haben in einer Kooperation die App „RaiLNav Ortung-Live“ entwickelt und auf den Markt gebracht. Die App kann jede beliebige Position im Streckennetz der DB Netz AG lokalisieren und erleichtert damit beispielsweise Notfall-einsätze oder Instandhaltungsmaßnahmen. „RaiLNav OrtungLive“ konzentriert sich auf die präzise Abbildung der Infrastruktur. Anders als beim geplanten Produkt „DB Live-

Maps“ beinhaltet es keine Zugbewegungen. Nutzer erhalten durch Anklicken eines Punktes auf dem Streckenatlas dessen genauen Koordinaten und Streckenangaben oder können sich zu einem bestimmten Punkt navigieren lassen. Umgekehrt können Positionen sowohl durch Eingabe von Strecke und Kilometer als auch mittels GPS-Funktion des Smartphones bestimmt werden. „RaiLNav OrtungLive“ kann über www.db.geopp.de bezogen werden und kostet 70 Euro pro Jahr. Die Demoversion ist vier Wochen lang kostenfrei nutzbar. ■



Foto: Sam/idea Kommunikation

„RaiLNav OrtungLive“ bietet vielfältige Möglichkeiten.

65 Korridore bündeln im nächsten Jahr das Baugeschehen

In insgesamt 65 Baukorridoren mit regionalen und überregionalen Auswirkungen fasst die DB Netz AG im Jahr 2014 das wesentliche Baugeschehen räumlich und zeitlich zusammen. Neben den im Netzfahrplan berücksichtigten Korridoren werden 25 Korri-

dore – teilweise ergänzend zum Netzfahrplan – mit dem fahrplanerischen Instrument der „KonzeptSchätzung“ fahrplantechnisch betrachtet, um Bau und Betrieb bestmöglich in Einklang zu bringen. Aktuelle Informationen hierzu bietet die „Kundeninformation Groß-

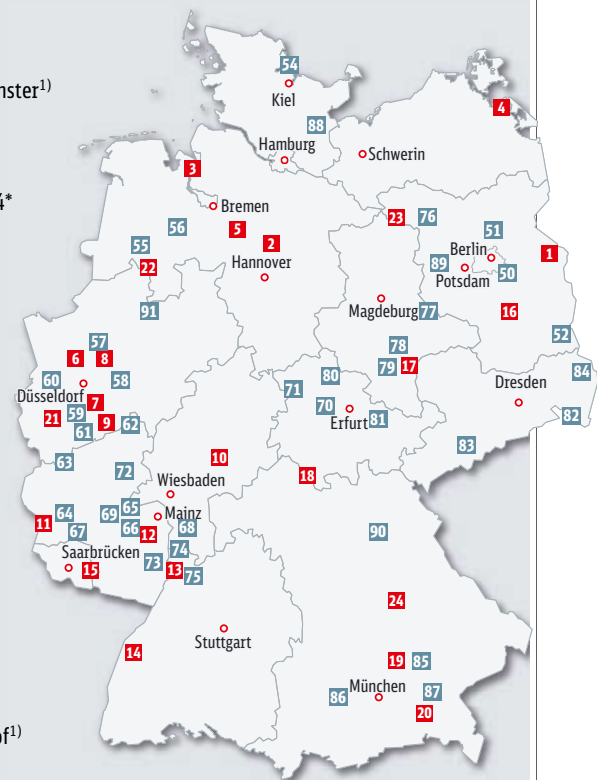
baustellen“ (KiGbau) im Internet. Namentlich benannte Vertreter von Eisenbahn-Verkehrsunternehmen und anderen Zugangsberechtigten können sich beim Kundenmanagement kostenlos registrieren lassen. ■

24 Baukorridore mit überregionalen Effekten

- | | | |
|---|--|---|
| 1 Berlin – Frankfurt | 11 Trier – Wasserbillig – Luxemburg | 20 München – Salzburg ¹⁾ |
| 2 Hamburg – Hannover ¹⁾ | 12 Mainz – Ludwigshafen | 21 Köln – Aachen ¹⁾ |
| 3 Oldenburg – Wilhelmshaven | 13 Karlsruhe – Mannheim | 22 Hamburg – Bremen – Münster ¹⁾ |
| 4 Knoten Hamburg ¹⁾ | 14 Basel – Karlsruhe – Bruchsal ¹⁾ | 23 Berlin – Hamburg ¹⁾ |
| 5 Hannover – Bremen | 15 Mannheim – Saarbrücken | 24 Frankfurt – Passau ¹⁾ |
| 6 Gelsenkirchen – Münster – Emden ¹⁾ | 16 Berlin – Dresden – Bad Schandau ¹⁾ | ■ Osterwochenende 2014* |
| 7 Hagen – Wuppertal – Düsseldorf/Köln ¹⁾ | 17 Knoten Leipzig ¹⁾ | ■ Pfingstwochenende 2014* |
| 8 Hamm – Hannover ¹⁾ | 18 Augsburg – Nürnberg – Saalfeld – Naumburg ¹⁾ | |
| 9 Köln – Siegen | 19 München – Ingolstadt ¹⁾ | |
| 10 Frankfurt – Fulda | | |

41 Baukorridore mit regionalen Effekten

- | | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|---|
| 50 Berlin Südlicher Außenring | 66 Knoten Mainz | 81 Leipzig – Weimar – Erfurt – Eisenach ¹⁾ |
| 51 Knoten Berlin ¹⁾ | 67 Neunkirchen – Bad Kreuznach | 82 Coswig – Zittau |
| 52 Knoten Cottbus ¹⁾ | 68 S-Bahn Frankfurt | 83 Sachsenmagistrale (Hof – Leipzig/Dresden) |
| 54 Rendsburger Hochbrücke | 69 Linker Rhein (Fahrplanfenster) | 84 Görlitz – Zittau |
| 55 Bremen – Leer | 70 Eichenberg – Bebra | 85 München – Regensburg |
| 56 Bremen – Bremerhaven | 71 Hannover – Würzburg ¹⁾ | 86 München – Memmingen/Kempten – Lindau ¹⁾ |
| 57 Gladbeck – Hamm | 72 Köln – Rhein/Main | 87 München – Simbach |
| 58 Gelsenkirchen – Dortmund | 73 Riedbahn ¹⁾ | 88 Hamburg – Lübeck ¹⁾ |
| 59 Duisburg – Dortmund | 74 Main-Neckar-Bahn | 89 Berlin – Dessau ¹⁾ |
| 60 Düsseldorf – Essen | 75 Knoten Mannheim | 90 Ansbach – Nürnberg – Hof ¹⁾ |
| 61 Wuppertal – Remscheid – Solingen | 76 Magdeburg – Stendal – Wittenberge | 91 Hannover – Rheine ¹⁾ |
| 62 Hagen – Siegen – Gießen | 77 Knoten Roßlau | |
| 63 Bonn – Euskirchen | 78 Bitterfeld – Halle | |
| 64 Koblenz – Trier | 79 Knoten Halle | |
| 65 Rechter Rhein | 80 Kassel – Halle | |



¹⁾ Maßnahmen mit KonzeptSchätzung * Bundesweite Bautätigkeiten (in der Grafik nicht dargestellt)

Grundlinien der Infrastrukturfinanzierung

Dr. Jörg Sandvoß, Vorstandsmitglied der DB Netz AG, erläuterte beim NetzDialog in Fulda die Prinzipien der Infrastrukturfinanzierung – und welche Konsequenzen daraus zu ziehen sind.

Vor rund 180 Teilnehmern der jährlichen Kundenveranstaltung der DB Netz AG nahm Dr. Jörg Sandvoß, Vorstand Vertrieb und Fahrplan, zu Fragen der Netzfinanzierung Stellung. Er betonte, Netzerhalt und Engpassbeseitigung seien die entscheidenden Herausforderungen für die Infrastrukturfinanzierung der Zukunft. Die Finanzierung könne nur über die Nutzer oder den Bund erfolgen. Dabei sei breite Akzeptanz nötig, dass der Erhalt des Bestandsnetzes Vorrang vor Neu- und Ausbau haben müsse, Engpassbeseitigung vor Neubau gehe und Betrieb und Instandhaltung durch die Nutzer zu finanzieren seien. Nachfolgend die Kernaussagen des Vortrags.

Die unternehmerische Ausrichtung der DB Netz AG hat wesentlich zum Erfolg des Schienensektors beigetragen.

Die Bahnreform definiert den unternehmerischen Anspruch an die DB Netz AG. Sie soll das Geld des Staates sinnvoll einsetzen, das Geld der Nutzer für Betrieb und Instandhaltung optimal verwenden und die für Ausbau und Erhalt des Schienennetzes investierten Eigenmittel angemessen verzinsen. Durch ihre unternehmerische Ausrichtung als Teil des DB-Konzerns, aber in klarer organisatorischer, rechtlicher, buchhalterischer und funktionaler Abgrenzung zu den anderen Töchtern der DB AG, hat die DB Netz AG wesentlich zum Erfolg des Schienensektors beigetragen. Durch Automatisierung und Produktivitätssteigerung konnten Kosten gesenkt sowie eine Steigerung der Netzauslastung um 43 Prozent realisiert werden. Der Modal Split der Schiene ist trotz zwischenzeitlich deutlicher Anteilsverluste bis Ende der 1990er Jahre zwischen 1994 und 2012 im Personenverkehr um 1,5 Prozentpunkte auf 8,2 Prozent gestiegen und im Güterverkehr um 0,5 Prozentpunkte auf 17,2 Prozent. Die Kundenzufriedenheit bei der DB Netz AG erreicht seit 2008 stets die Note „gut“. In Deutschland sind mit rd. 390 Marktteilnehmern mehr Eisenbahn-Verkehrsunternehmen tätig als in allen anderen europäischen Ländern zusammen. Die DB Netz AG investiert aus eigenen Mitteln jährlich rund 800 Millionen Euro in das Schienennetz und erwirtschaftet seit 2007 schwarze Zahlen. Die Kapitalkosten können mit den Gewinnen jedoch noch nicht vollständig gedeckt werden.



Eine transparente und marktverträgliche Finanzierung – gemeinsam getragen von Nutzern und dem Bund – ist Teil der Erfolgsgeschichte seit der Bahnreform.

Die Schieneninfrastruktur finanziert sich aus Zuschüssen des Bundes und Trassenerlösen der Kunden. Mit den Trassenerlösen der Nutzer betreibt die DB Netz AG die Infrastruktur und hält sie instand. Auch die Verzinsung und Abschreibung der von DB Netz investierten Eigenmittel refinanziert das Unternehmen aus den Trassenerlösen. Die Trassenentgelte sind seit 2004 moderat um rund 18 Prozent gestiegen. Die Erzeugerpreise haben im gleichen Zeitraum um 23 Prozent angezogen, die Ticketpreise im Nahverkehr um 30 Prozent. Das Geld des Bundes, das ausschließlich für Ersatz-, Neu- und Ausbauinvestitionen eingesetzt werden darf, geht nicht in die Unternehmensbilanz ein. Die Finanzierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen erfolgt projektbezogen, für Ersatzinvestitionen nach der zwischen Bund und DB 2009 geschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV).

Die Herausforderung der Zukunft – Netzerhalt und Engpassbeseitigung – müssen finanziert werden. Die Finanzierung kann nur über den Bund oder die Nutzer erfolgen.

Der Erhalt des Bestandsnetzes erfordert ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Instandhaltung und Ersatzinvestitionen. Zu wenig Instandhaltung hat einen schlechten Zustand der Anlagen und vorzeitigen Ersatzbedarf zur

Folge. Zu geringe Ersatzinvestitionen führen zu Überalterung und lassen den Instandhaltungsbedarf ansteigen. Nach der LuFV betragen die verfügbaren Mittel für Ersatzinvestitionen insgesamt drei Milliarden Euro jährlich, davon 2,5 Milliarden Euro Bundesmittel und 500 Millionen Euro Eigeninvestitionen der DB AG. Der Beitrag des Bundes bewegt sich seit 2003 nominal auf demselben Niveau und ist real erheblich zurückgegangen. Die Kommission „Zukunft der Verkehrsfinanzierung“ hat einen tatsächlichen Investitionsbedarf von insgesamt 4,2 Milliarden Euro ermittelt. Um die fehlenden Bundeszuschüsse zu kompensieren, sind die Aufwendungen für die Instandhaltung, die die DB Netz AG aus den Nutzerentgelten finanziert, erheblich gestiegen. Im Durchschnitt der vergangenen vier Jahre betrugen sie 1,44 Milliarden Euro pro Jahr. Das sind 440 Millionen Euro mehr, als in der LuFV mindestens für die Instandhaltung vertraglich vereinbart ist.

Die DB Netz AG ist nicht mit anderen regulierten Unternehmen vergleichbar. Eine Anreizregulierung würde keine nachhaltige Entlastung des Sektors bewirken.

Mit einer Anreizregulierung, also der Begrenzung der Umsatzerlöse durch die Regulierungsbehörde, sollen für das regulierte Unternehmen Anreize geschaffen werden, laufende Kosten zu senken und Rationalisierungsinvestitionen zu forcieren. Diese Mechanismen können bei der DB Netz AG jedoch nicht funktionieren. Während sich in anderen Märkten Unternehmen alleine über die am Markt erzielten Erlöse finanzieren, bestimmen bei der DB Netz AG die verfügbaren öffentlichen Zuschüsse den Umfang der Investitionen. Die DB Netz AG kann daher über die Investitionsstrategie nicht autonom entscheiden. Zudem sollen Effizienzgewinne nach der LuFV der Qualität zugutekommen und den Bundeshaushalt entlasten, nicht aber über Preisanpassungen an die Nutzer weitergegeben werden. LuFV und Anreizregulierung führen daher zu einer Doppelregulierung mit Zielkonflikten. Damit verbunden wäre das Risiko sinkender Eigeninvestitionen der DB Netz AG, eine Erhöhung des Investitionsrückstaus und eines deutlichen Qualitätsrückgangs zulasten der Nutzer. ■

„Sicherheit und Gründlichkeit vor Schnelligkeit“

Strecke Hannover – Berlin seit 4. November wieder befahrbar / Feste Fahrbahn hat nicht gelitten

Blaue Himmels, strahlende Sonne – am 22. Oktober präsentiert sich das Wetter, als hätte es nie ein Hochwasser gegeben. Zum ersten Mal seit Juni befährt ein Zug mit Tempo 250 die Strecke Berlin – Hannover. Nachdem der Abschnitt zwischen Rathenow und Stendal passiert ist, stellt sich Erleichterung im ICE-T ein: Die Ingenieure des Messzugs stellen keine Gleislagefehler oder sonstige Auffälligkeiten fest. Und geben grünes Licht für die Wiederaufnahme des Betriebs. Seit 4. November ist die Sperrung aufgehoben.

Sperrung ohne Alternative

Auf einer Länge von rund fünf Kilometern war der Abschnitt im Juni überspült worden. Als das Wasser sich endlich zurückgezogen hatte, blieb neben Unmengen an Unrat eine völlig zerstörte Leit- und Sicherungstechnik zurück – und die Ungewissheit, ob sich unter der „Festen Fahrbahn“ aus Beton Hohlräume gebildet hatten. Jetzt sind die Schäden repariert, die Untersuchungen des Bahndamms und Gleiskörpers abgeschlossen. Die Bestandsaufnahme ergab, dass die Feste Fahrbahn das Hochwasser nahezu unbeschadet überstanden hat. Zu erwar-



Foto: Max Lautenschlaeger

Um Hohlräume unter der Festen Fahrbahn auszuschließen, untersuchte DB Netz die Strecke mit Georadar.

ten war das nicht. „Wer Mitte Juni an der Strecke war, musste wirklich Bedenken bekommen“, sagt Andreas Ecker, Leiter Produktionsdurchführung der DB Netz AG in Magdeburg. Bis in den September dauerten die Georadar-Untersuchungen. Beginnen konnten sie erst, nachdem die Staunässe aus dem Untergrund

abgezogen war. Mehrfach optimierte die DB währenddessen die Ersatzfahrpläne, um die Reisezeitverlängerungen so gering wie möglich zu halten. Eine Alternative zur Streckensperrung bestand jedoch nicht. Andreas Ecker: „Bei der Überprüfung galt einfach: Sicherheit und Gründlichkeit vor Schnelligkeit.“ ■

PZB 90: Merkblatt liegt in aktualisierter Fassung vor

Die DB Netz AG hat ein aktualisiertes Merkblatt mit dem Titel „Fahrzeugeinrichtungen mit Betriebsprogramm PZB 90“ zum Download im Internet eingestellt. Es handelt sich um die fortgeschriebene Ausgabe des bisherigen Merkblatts „PZB-Bauformen mit Betriebsprogramm Punktformige Zugbeeinflussung, System PZB 90“. Die Überarbeitung wurde notwendig, um die Software-Versionen fortzuschreiben und eine neue Bauform aufnehmen zu können, mit der ein Fahrzeug ausgerüstet werden kann. Auch die Bezugsquellen und die Ansprechpartner wurden angepasst bzw. ergänzt. Die DB Netz AG stellt diese Informationen als besonderen Service für Ihre Kunden bereit. ■

Download unter:
www.dbnetze.com/eisenbahnfahrzeuge

Neue Fahrdienstvorschrift in Vorbereitung

Nach der Ende 2012 durch die EU veranlassten Neufassung der Technischen Spezifikation Interoperabilität (TSI) Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung folgt nun die Neuherausgabe der Fahrdienstvorschrift: Bis Dezember 2015 soll die Richtlinie 408 „Züge fahren und Rangieren“ den neuen Spezifikationen entsprechend gestaltet und weiterentwickelt werden und ab diesem Zeitpunkt auch wieder offiziell „Fahrdienstvorschrift“ heißen.

Die neue Struktur der Fahrdienstvorschrift wird vom Fokus der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung auf Zugfahrten bestimmt. Entscheidende inhaltliche Neuerung ist der Entfall der Funktionen Zugführer und Örtliche Aufsicht in den Regeln für das Fahren von Zügen. Ansprechpartner der Fahrdienstleiter und Weichenwärter ist im Sinne der TSI nur noch der Triebfahrzeugführer. „Aufgrund der Komplexität soll das Rangieren zu einem späteren Zeitpunkt gemeinsam mit dem Ver-

band Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) als ein eigenständiges, betreiberunabhängiges Rangierregelwerk erstellt werden“, erläutert Dr. Jochen Brandau, bei der DB Netz AG im Bereich der Betriebsverfahren tätig.

Stellungnahme ist noch möglich

Die Arbeit an der neuen Fahrdienstvorschrift ist im Gang: Noch bis April 2014 können alle Zugangsberechtigten zu den geplanten Änderungen Stellung nehmen und sich in den Veränderungsprozess einbringen. Im Oktober 2014 werden die neuen Regeln voraussichtlich in Druckform und in einem offenen Datenformat bereitgestellt. Ziel ist es, ab Anfang 2015 alle Mitarbeiter im Bahnbetrieb für die neue Fahrdienstvorschrift fit machen zu können. In den Folgejahren wird die Veröffentlichung der heutigen „Örtlichen Richtlinien“ voraussichtlich bis 2020 schrittweise auf eine elektronische Datenschnittstelle umgestellt. ■



City-Tunnel Leipzig sorgt für Qualitätssprung

Doppelröhre unter der Innenstadt bildet das Herzstück der neuen S-Bahn Mitteldeutschland

Mit dem Start der S-Bahn Mitteldeutschland beginnt zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember im Raum Halle/Leipzig ein neues Nahverkehrszeitalter. Die S-Bahn wird ein 430 Kilometer langes Streckennetz mit 104 Bahnhöfen befahren. Herzstück des Netzes ist der City-Tunnel Leipzig: Zwei eingleisige, 1.438 Meter lange Röhren mit vier unterirdischen Stationen unterqueren die Leipziger Innenstadt. Die kürzeste Taktfolge im City-Tunnel wird fünf Minuten betragen.

Reisezeiten schrumpfen

Die schnelle Nord-Süd-Achse unter dem Zentrum ermöglicht neue, umsteigefreie Nahverkehrsangebote und deutliche Reisezeitgewinne. Um 35 Minuten wird beispielsweise die



Fotos: Freistaat Sachsen



Zwei eingleisige Röhren unterqueren die City. Die Station „Markt“ ist einer von vier unterirdischen Haltepunkten.

Verbindung Halle – Altenburg schneller, um 39 Minuten die Verbindung Halle – Gaschwitz. 960 Millionen Euro, finanziert vom Freistaat Sachsen, der Europäischen Union, dem Bund, der DB, der Stadt Leipzig und dem Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig, hat das Projekt gekostet. Dessen Gesamtlänge einschließlich Rampenbereichen und der Südausfahrt

zum neuen Haltepunkt MDR umfasst 5,3 Kilometer. Als Voraussetzung für den Betrieb des City-Tunnels waren umfassende Modernisierungsarbeiten im Knoten Leipzig erforderlich. Dazu gehörte neben Bauarbeiten im zwölf Kilometer langen Streckenabschnitt Engelsdorf – Gaschwitz auch die Elektrifizierung der Strecke Borna – Geithain. ■

Fachstelle Brückenmessung übt für Notfälle

Schwindelfrei müssen sie sein, die Techniker und Ingenieure der Fachstelle Brückenmessung der DB Netz AG in Magdeburg. In luftiger Höhe sind die Sensoren und Instrumente zu installieren, um die Belastbarkeit der Konstruktionen zu untersuchen. An der stillgelegten Elbebrücke bei Barby hat das Team jetzt trainiert, was zu tun ist, wenn Kollegen dabei in Not geraten. Unter Begleitung des Roten Kreuzes übten die Mitarbeiter das Abseilen einer hilflosen Person. Zu einem solchen Fall kann es etwa kommen, wenn Kletterer in einem Gurt durch Kreislaufbelastung ein „Hängetrauma“ erleiden.

Rund 25.000 Brücken gibt es im Streckennetz der DB Netz AG. Ihr baulicher Zustand wird regelmäßig kontrolliert. Die Spezialisten der Fachstelle Brückenprüfung kommen in besonderen Fällen zum Einsatz – etwa bei Langzeitmessungen und Probelastungen. Die Ergeb-

nisse geben dann Aufschluss darüber, ob Berechnungen mit der Realität übereinstimmen, die Konstruktionen den betrieblichen Belastungen gewachsen sind und wie sie im Bedarfsfall verstärkt werden können. Rund 20 Messungen führt die Fachstelle pro Jahr durch. Bei komplexen Bauwerken sind dafür bis zu 250 Messpunkte nötig. ■



Foto: Karin Krebs

Auch bei bester Sicherung können Notfälle eintreten, die das Abseilen einer hilflosen Person erforderlich machen.

Tunnelsanierung kommt SPNV in Westfalen zugute

Sechs Monate dauerten die Arbeiten, seit Herbst ist der Rehbergtunnel bei Altenbeken (1.632 Meter) wieder in Betrieb und wird auf der Strecke nach Kreisen täglich von bis zu 118 Nahverkehrszügen genutzt. In enger Absprache mit den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen hatte DB Netz die Modernisierung des zweigleisigen Tunnels geplant und mit der Erneuerung von Weichen und Gleisen im Streckenverlauf gebündelt. Anstelle der ausgefallenen Züge waren Busse als Schienenersatzverkehr unterwegs. Für den Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter dankte Verbandsvorsteher Dr. Ulrich Conradi „allen Personen und Institutionen, die an Planung und Bauausführung sowie der Bereitstellung des SEV beteiligt waren“. Die DB Netz AG investierte 22 Millionen Euro. ■

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	Kundenmanagement Personenverkehr Ralph Grassel Tel.: +49(0)69/265-30530 ralph.grassel@deutschebahn.com	Kundenmanagement 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		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	

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 Dittrich | Tel.: +49(0)69/265-26771
oss@corridor1.eu | www.corridor1.eu

Impressum und Redaktionskontakt

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