

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

unsere Anstrengungen um die Zufriedenheit unserer Kunden sind nachhaltig. Das zeigt unsere jüngste Kundenzufriedenheitsbefragung. Wir konnten beim Customer Satisfaction Index (CSI) den Wert 1,99 erreichen. Damit bewerten uns unsere Kunden zum vierten Mal in Folge mit der Note „gut“. Wir wissen das Feedback unserer Kunden zu schätzen und nehmen auch die „Hausaufgaben“ ernst, die uns aufgegeben wurden. Das betrifft insbesondere die häufig beklagten Kapazitätsengpässe im Netz. Infrastrukturmaßnahmen erfordern erhebliche (Bundes-)Investitionen und unterliegen meist einer langen Realisierungsdauer. Damit wir auch hier zu nachhaltigen Verbesserungen kommen, arbeiten wir intensiv an Lösungen. Denn unser Ziel ist es, die Qualität unserer Leistungen weiter zu steigern und so das hohe Zufriedenheitsniveau unserer Kunden zu sichern.



Wolfgang Bohrer,
Leiter Marktplanung und Vertrieb
DB Netz AG

Aus dem Inhalt

Markt & Produkte

- 4 **Konstruktive Diskussionen: Branchendialog in Fulda**

Blickpunkt

- 5 **Strategie DB2020: Oliver Kraft, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG, im Interview**

Infrastruktur & Technik

- 7 **Nadelöhr Köln: Gesamtkonzept soll den Knoten entlasten**



Foto: Hoffi1980/wikimedia commons

Am Nordportal des Katzenbergtunnels verzweigen sich die bestehende Strecke (rechts) und der Neubaubauabschnitt, der am 9. Dezember in Betrieb geht. Er erlaubt 250 km/h und führt in direkter Linie unter einem Bergrücken hindurch.

Katzenbergtunnel schafft mehr Platz auf der Rheintalstrecke

9,4 Kilometer lange Parallelröhren sorgen für hohes Tempo, direkte Linienführung und Lärmschutz für die Bevölkerung.

Mehr Kapazität und höheres Tempo im Güter- und Personenfernverkehr: Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember geht südlich von Freiburg ein weiterer Abschnitt der Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel in Betrieb. Zentrales Bauwerk ist der Katzenbergtunnel, mit 9,4 Kilometern der drittlängste Tunnel im deutschen Streckennetz. In den Gesamtabchnitt Schliengen – Eimeldingen, zu dem maßgeblich der Katzenbergtunnel gehört, haben Bund und Deutsche Bahn 610 Millionen Euro investiert.

Die neue Linienführung ist etwa dreieinhalb Kilometer kürzer und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h erheblich schneller als die bestehende Strecke, die mit geringer Geschwindigkeit um einen Bergrücken führt. Während diese künftig vorrangig dem Regionalverkehr dient, werden der Personenfernverkehr sowie der Güterverkehr den Katzenbergtunnel nutzen. Damit leisten die neuen Röhren einen wichtigen Beitrag zum Lärmschutz: Sie entlasten die bestehende Strecke

und die Anliegergemeinden, darunter die Kurstadt Bad Bellingen, vom durchgehenden Güterverkehr und Personenfernverkehr.

Finanzierung des Nordabschnitts steht

Die Rheintalbahn gilt als Herzstück des Güterkorridors Rotterdam – Genua und muss täglich deutlich mehr als 250 Nah-, Fern- und Güterverkehrszüge verkraften. Der viergleisige Aus- und Neubau auf 182 Kilometern Länge zwischen Karlsruhe und Basel hat für die DB Netz AG daher hohe Bedeutung. Bereits Ende 2004 ging der Abschnitt Raststatt-Süd – Offenburg in Betrieb. Auch für den nördlichsten Abschnitt zwischen Bashaide bei Karlsruhe und Raststatt sind jetzt die Weichen gestellt: Im August unterzeichneten der Bund und die DB Netz AG die Finanzierungsvereinbarung. Das 16 Kilometer lange Teilstück, das 2022 in Betrieb gehen soll, beinhaltet auch einen Tunnel unter der Stadt Rastatt. Das Investitionsvolumen beträgt 693 Millionen Euro. ■

Infos im Internet: www.karlsruhe-basel.de

835 Meter lange Züge steigern die Effizienz im Dänemark-Verkehr

Zwischen dem deutsch-dänischen Grenzbahnhof Padborg und dem Rangierbahnhof Maschen südlich von Hamburg dürfen ab Fahrplanwechsel am 9. Dezember erstmals im deutschen Netz Güterzüge mit einer regulären Länge von 835 Metern fahren. Das sind 95 Meter mehr als sonst im deutschen Netz maximal zulässig und 165 Meter mehr als bisher auf dieser Relation möglich war. In Dänemark sind

835 Meter lange Güterzüge bereits heute erlaubt. Sie können ab 9. Dezember in voller Länge von und nach Maschen durchfahren.

Um dies zu ermöglichen, hatte die DB Netz AG rund zehn Millionen Euro in die Ertüchtigung der 210 Kilometer langen Strecke investiert. Zudem wurden in einem umfangreichen Verfahren unter anderem die erforderlichen

Sicherheitsnachweise in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt erbracht. „Ich bin froh, dass das neue Angebot jetzt Wirklichkeit wird“, sagt Projektleiterin Angela Lang von der DB Netz AG. „Die Nachfrage ist da. Denn die längeren Züge erlauben es unseren Kunden, ihre Ressourcen effizienter zu nutzen.“ ■ www.dbnetze.com/laengeregueterzuege

Interaktiv informiert durch die kalte Jahreszeit

Pilotprojekt im RB Süd: Karte gibt im Internet Auskunft über winterbedingte Einschränkungen

Für besseres Wetter kann die interaktive Winterkarte des Regionalbereichs (RB) Süd der DB Netz AG nicht sorgen. Aber dafür gibt sie den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) schnell und bequem einen Überblick über Auswirkungen von Schneefall, Eisregen und Frost auf die Betriebslage. So informiert die Karte im Internet mit wenigen Klicks detailliert über winterbedingte Betriebseinschränkungen zwischen Frankenwald und Alpen – zum Beispiel Schneeräumfahrten, Abschaltungen der Oberleitungen und Abweichungen von der planmäßigen Zugreihenfolge. „Unsere interaktive Winterkarte ist ein neues Instrument, um die EVU verlässlich und frühzeitig zu informieren“, erläutert Gregor Thahammer vom Kundenmanagement des RB Süd das Pilotprojekt. „Als zentrale Informationsplattform hilft sie uns auch intern bei der Koordination des Winterdienstes.“ Um den für EVU kostenlosen Service zu nutzen, ist eine Anmeldung beim zuständigen Kundenmanagement im RB Süd nötig. ■



Foto: Gerhard Thiel

60.000 Trassenanmeldungen flossen in den Netzfahrplan 2013 ein

Fast 60.000 Trassenanmeldungen und damit so viele wie nie zuvor hat die DB Netz AG zum Netzfahrplan 2013 zusammengefügt. Am 9. Dezember 2012 tritt er in Kraft. Über 380 Eisenbahn-Verkehrsunternehmen hatten zuvor ihre Trassenwünsche an die DB Netz AG übergeben. 98 Prozent der Anmeldungen gingen elektronisch über das Trassenportal Netz (TPN) ein. Auch im Netzfahrplan 2013 sind die großen Baumaßnahmen bereits berücksichtigt. Über die Trassen des

Netzfahrplans hinaus konstruiert die DB Netz AG pro Jahr rund 950.000 Trassen für Gelegenheitsverkehre. Dies geschieht mit einem Vorlauf von oftmals weniger als 48 Stunden.

Neues Verfahren für Serviceeinrichtungen

Erstmals hat die DB Netz AG für die Nutzung von Serviceeinrichtungen ein geändertes Anmelde- und Vergabeverfahren durchgeführt. Wie bei der Trassenvergabe konnten

die Kunden die Serviceeinrichtungen längstens für den Zeitraum einer Netzfahrplanperiode bestellen. Bislang war dies für mehrere Jahre und unabhängig von der Netzfahrplanperiode möglich. Trotz laufender Verträge gingen für das Netzfahrplanjahr 2013 bereits rund 1.300 Anmeldungen ein. Die Zahl wird in den kommenden Jahren stetig weiter steigen. Mit Ausnahme einer Anmeldung konnte die DB Netz AG alle Kundenwünsche erfüllen. ■



Foto: Robert Altnermann/RED STAR

Vestas setzt auf umweltfreundliche Logistik

DB Netz unterstützt Windkraftanlagenbauer bei der Realisierung nachhaltiger Transportlösungen

Die Dimensionen sprengen jedes vertraute Maß, die Anforderungen an die Planung sind enorm: Zusammen mit dem globalen Logistik-Provider SNCF Geodis hat der dänische Windkraftanlagenhersteller Vestas die 55 Meter langen Rotorblätter einer neu entwickelten Anlage erstmals mit der Bahn vom Werk in Lauchhammer in den dänischen Hafen Esbjerg transportiert. „Mit diesem innovativen Ansatz senken wir die Energiekosten und den Schadstoffausstoß erheblich“, kommentierte Vestas Transportation Chief Specialist Mette

Heileskopf Bülow die Premierenfahrt. Darüber hinaus war die Ladung auch deutlich schneller am Ziel: 20 Stunden auf der Schiene statt 72 auf der Straße lautet hier die Bilanz.

Schiene überzeugt bei der Premiere

„Vestas hat eine Logistiklösung gesucht, die Schiene, Wasser und Straße zusammenführt, und die DB Netz AG konnte mit ihrem Know-how einen wichtigen Beitrag zur Realisierung leisten“, berichtet Jeannette Studier, die das

Projekt für die Regionalbereiche Südost und Nord federführend betreute. Kurvenradien, Maße, Transportwege, Stellwerke, Brücken, Signale – die gesamte Infrastruktur kam auf den Prüfstand, bis die betriebliche Zusatzanweisung für die Strecke stand. Nach der gelungenen Premiere steht aber bereits das nächste Projekt an. Denn die Rotoren werden bisher auf dem Gelände der BASF in Schwarzheide verladen. Studier: „Wir beraten Vestas bei der Planung eines eigenen Gleisanschlusses im Bahnhof Lauchhammer. ■“

Disponenten machen Anlagen effizienter

Schneller, effizienter, wirtschaftlicher: Mit dem Beginn des Fahrplanjahres 2012/13 stellt die DB Netz AG Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) auf den Bahnhöfen Aachen West, Köln Eifelort, Köln-Kalk Nord, Duisburg-Ruhrort Hafen und Oberhausen West einen Anlagendisponenten zur Verfügung. Andi – so das griffige Kürzel der neuen Funktion – soll auf ausgewählten Gleisen durch ein proaktives Kapazitäts-, Konflikt- und Schnittstellenmanagement dazu beitragen, dass EVU die Anlagen und Serviceeinrichtungen künftig effizienter nutzen können.

Unabhängiger Ansprechpartner

„Der Anlagendisponent disponiert und organisiert die knappen Kapazitäten der Serviceeinrichtungen. Er koordiniert die Nutzung der eigenen Infrastruktur, disponiert die Schnitt-

stellen zu den Infrastruktureinrichtungen Dritter und fungiert gegenüber den EVU als neutraler und unabhängiger Ansprechpartner“, beschreibt Frank Rossi, Kundenmanager im Regionalbereich West, die zentralen Aufgaben der Anlagendisponenten. EVU, die den Service in Anspruch nähmen, so Rossi weiter, könnten viel Zeit und Qualität gewinnen.

Nach der Formel „Zeit ist Geld“ sind auch die infrastruktur- und zugängenunabhängigen Entgelte für den Anlagendisponenten und die Dispogleise gestaffelt: In den ersten beiden Stunden fällt lediglich der Basispreis von stündlich 25 Euro an. Ab der dritten Stunde kommt ein Zuschlag von 25 Euro hinzu, der sich mit jeder Stunde um weitere 25 Euro erhöht. Rossi: „Der Andi wird sich für alle lohnen. Mit ihm können die EVU die Anlagen flexibler nutzen und erreichen ihr Ziel schneller.“ ■

HaBeMa entscheidet sich in Pirna für die Schiene

Vier Silos, ein Umschlagsilo, eine Lagerhalle, dazu ein Zugbildungsgleis, ein Umfahrgleis und ein Anschluss an den Bahnhof von Pirna: Seit Anfang Oktober setzt die HaBeMa Futtermittel GmbH & Co. KG beim Transport von Getreide und organischem Abfall zum Hamburger Hafen komplett auf die Schiene. Sechs Züge fahren gegenwärtig pro Woche Richtung Nordsee; bis zu hundert Lkw-Ladungen sollen hier täglich auf die Schiene umgeladen werden, wenn das neu errichtete Agroterminal seine volle Leistungsfähigkeit erreicht hat. Das macht 300.000 Trassenkilometer pro Jahr. Bisher transportierte HaBeMa die größtenteils aus Tschechien stammenden Güter per Lkw zum Hamburger Hafen. ■

„Wir müssen mit einer Stimme sprechen“

Zentrale Kundeninformationsveranstaltung etabliert sich als Plattform für branchenweiten Dialog

Welche Strategie verfolgt die DB Netz AG beim Infrastrukturausbau? Was bedeuten europäische Güterverkehrskorridore für den SPNV? Wie funktioniert das Lärmabhängige Trassenpreissystem in der Praxis? Die zentrale Kundenveranstaltung der DB Netz AG ließ keine Fragen offen und ging schon bei der abendlichen Auftaktveranstaltung des ersten Tages mit einer hochrangig besetzten Podiumsrunde in medias res: Beim Symposium zu Zukunftsthemen diskutierte Vorstandsvorsitzender Oliver Kraft mit den Netzbeiräten Dr. Norbert Reinkober und Armin Riedl sowie Wolfgang Hurtienne, Geschäftsführer Hamburg Port Authority, die Marktanforderungen an die Netzkonzeption 2030. Kraft: „Wir freuen uns, dass sich unsere Veranstaltung zu einem wichtigen Branchentreff entwickelt hat und als Plattform für konstruktive Diskussionen und offene Gespräche genutzt wird.“



Foto:Heinrich

Gut besuchter Branchentreff: Bei ihrer diesjährigen zentralen Kundeninformationsveranstaltung in Fulda begrüßte die DB Netz AG rund 180 Vertreter von Eisenbahn-Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern.

Bauliche Maßnahmen allein reichen nicht aus

Was die DB Netz AG heute schon leistet und welche Strategien nötig sind, um auch morgen eine leistungsfähige Infrastruktur bereitstellen zu können – Stichworte: Seehafenhinterlandverkehr, Wachstumsprogramm, Netzfonds, Kapazitätsmanagement –, war zentrales Thema des zweiten Tages. Bauliche Maßnahmen allein, so das Fazit, reichen nicht aus. Die Branche, so Dr. Jörg Sandvoß, Vorstand Vertrieb und Fahrplan, müsse ihr Anliegen auch geschlossener vertreten: „Um die gemeinsamen Wachstumsziele in unserem Sektor zu erreichen, müssen wir gegenüber der Politik mit einer Stimme sprechen, uns gemeinsam dafür einsetzen, den Schienenverkehr gegenüber der Straße zu stärken und den Umweltvorteil des Systems Schiene herausstellen.“ ■

Kunden bescheinigen der DB Netz AG gute Leistungen

Die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) sind mit den Leistungen der DB Netz AG so zufrieden wie im vergangenen Jahr. Dies bescheinigt die Kundenzufriedenheitsbefragung 2012 mit einem CSI (Customer Satisfaction Index) von 1,99 (Vorjahr 1,98). Die Zufriedenheit ist in nahezu allen Leistungsbereichen konstant geblieben. Erfreuliche Resultate förderte die Befragung aber noch an ganz anderer Stelle zutage: Hatte sich im vergangenen Herbst noch 189 Unternehmen an der Kundenzufriedenheitsstudie beteiligt, waren es dieses Jahr mit exakt 249 Firmen über 30 Prozent mehr. „Die

Bestätigung der Vorjahresnote erfolgte also auf einer deutlich breiteren Basis“, zieht Wolfgang Bohrer, Leiter Marktplanung und Vertrieb, Bilanz.

Für die CSI-Teams in den Fachbereichen und Regionen geht die Arbeit jetzt erst richtig los: Sie evaluieren die Ergebnisse und leiten passende Optimierungsmaßnahmen ab. Die bereits gut bewerteten Bereiche, wie die Servicekompetenz, sollen gehalten werden, die noch nicht so gut bewerteten Bereiche, sollen intensiv weiterentwickelt werden. Gute Noten fallen schließlich nicht vom Himmel. ■

Im Test: DB Netz AG kompensiert baubedingte Trassenmehrkosten

Die DB Netz AG wird erstmalig zum 9. Dezember 2012 eine Kompensation von Trassenmehrkosten bei baubedingten Umleitungen des Schienengüterverkehrs einführen. Das Testverfahren gilt für Verkehre, die zum Netzfahrplan 2013 auf den Baukorridoren Knoten Leipzig, Hamburg – Hannover, Nürnberg – Saalfeld – Naumburg und Bremen – Leer angemeldet wurden.

Weil baubedingte Umleitungen aufgrund des veränderten Laufwegs zu einem höheren Trassenentgelt führen können, hat die DB Netz AG gemeinsam mit dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine Lösung auf Grundlage einer Kulanzregelung entwickelt. Danach wird das Trassenentgelt für das betroffene Eisenbahn-Verkehrsunter-

nehmen reduziert, wenn eine baubedingte Umleitung deutliche Mehrkosten verursacht. Für die Auswahl der Test-Korridore definierten die DB Netz AG und die Verbänden gemeinsam die Kriterien. 2013 werden NEE, VDV und die DB Netz AG zusammen mit den Marktteilnehmern im Schienengüterverkehr ein Resümee ziehen. Danach wird die DB Netz AG über das weitere Vorgehen entscheiden. ■

Drei Dimensionen für nachhaltigen Erfolg

Top-Arbeitgeber, Umweltvorreiter, profitabler Marktführer – das sind die Ziele des DB-Konzerns. Was bedeutet das für die DB Netz AG? Vorstandsvorsitzender Oliver Kraft im Interview.

Im Frühjahr hat der DB Konzern die Strategie DB2020 auf den Weg gebracht. Wie war die Reaktion bei der DB Netz AG?

Oliver Kraft: Rundum positiv. DB2020 formuliert mit den Dimensionen Ökonomie, Ökologie und Soziales ein umfassendes Nachhaltigkeitsverständnis. Es geht darum, profitabler Marktführer, Umweltvorreiter und Top-Arbeitgeber zu werden und so die Vision eines weltweit führenden Mobilitäts- und Logistikdienstleiters zu verwirklichen. Wirtschaftlich hat die DB Netz AG nach einer langen Phase der Sanierung den Turn-around geschafft. Was wir ökonomisch erreicht haben, und zwar mit und für unsere Kunden, wollen wir sichern und ausbauen. Ich bin fest davon überzeugt: Das geht nur, wenn wir auch unsere soziale und ökologische Verantwortung offensiv und bewusst wahrnehmen.

Ökonomie, Ökologie und Soziales gelten allerdings häufig als widerstreitende Ziele.

Oliver Kraft: Das sind sie nur für den, der den schnellen Erfolg sucht und dabei in Kauf nimmt, die Grundlagen des Erfolgs zu untergraben. DB2020 will genau das Gegenteil, nämlich eine nachhaltig positive Entwicklung. Dafür müssen wir gewissermaßen dreidimensional denken: Wir müssen unser Tun und Lassen in jeder der drei Dimensionen immer mit Blick auf die Folgen auch in den anderen beiden Dimensionen beurteilen. Das macht unser Geschäft zwar anspruchsvoller, aber das Ziel der Nachhaltigkeit entspricht völlig unserem Selbstverständnis bei der DB Netz AG.

Warum?

Oliver Kraft: Weil wir ein Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen sind. Beständigkeit ist für uns ein zentraler Wert. Was wir heute entscheiden, muss sich auch morgen und übermorgen bewähren. Wenn wir bauen, investieren wir für Generationen. Wir kennen unsere Kunden seit Jahrzehnten und wollen auch in Jahrzehnten noch Dienstleister für sie sein. Unsere Mitarbeiter sind dem Unternehmen oft ein ganzes Arbeitsleben lang verbunden. Und schließlich: Das Verkehrssystem Schiene, für das wir verantwortlich sind, ist das umweltfreundlichste und nachhaltigste überhaupt.



Foto: DB Netz AG

Vorstandsvorsitzender Oliver Kraft: „Wir müssen dreidimensional denken.“

Kann ein nachhaltig ausgerichtetes Unternehmen auch dynamisch sein?

Oliver Kraft: Das ist unser Anspruch. Nachhaltigkeit heißt, Prioritäten richtig zu setzen. Nachhaltigkeit bremst nicht, sondern spornt an. Nehmen wir zum Beispiel das, was wir für unsere Kunden tun. Wir wissen: Ohne zufriedene Kunden gibt es keinen nachhaltigen Erfolg. Wir arbeiten daher hart an diesem Thema und sind von Jahr zu Jahr besser geworden. Aktuell geben uns die Kunden in unserer jährlichen Zufriedenheitsbefragung die Schulnote „gut“. Das ist ein Wert, den im ganzen Bahnsektor kaum ein Unternehmen erreicht. Dafür gehen wir auch neue Wege, etwa mit den Netzfonds. Mit diesem Finanzierungsinstrument realisieren wir gezielt Infrastrukturverbesserungen nach konkreten Kundenwünschen. Ein völlig neuer, innovativer Ansatz.

Was hat das Ziel, Top-Arbeitgeber zu werden, mit Nachhaltigkeit zu tun?

Oliver Kraft: Engagierte Mitarbeiter sind unsere wertvollste Ressource. Wir sind ein attraktiver Arbeitgeber. Aber nur als Top-Arbeitgeber können wir auch die Herausforderung des demografischen Wandels bestehen, also den Nachwuchs gewinnen, den wir brauchen. Deshalb treibt die DB Netz AG das Thema „Kulturwandel und Mitarbeiterzufriedenheit“ voran. Worauf es uns hier besonders

ankommt, ist ein wertschätzender Umgang miteinander, eine offene Kommunikationskultur, ein motivierendes Führungsverhalten.

Was bedeutet die Strategie DB2020 in ökologischer Hinsicht für die DB Netz AG?

Oliver Kraft: Beim Thema Lärmreduzierung wollen wir uns an die Spitze der Bewegung setzen. Mit der Realisierung des Lärmsanierungsprogramms und der Entwicklung neuer Technologien zur Lärminderung leisten wir einen wichtigen Beitrag für eine leisere Bahn. Das ist gut für Umwelt und Anwohner und stärkt die öffentliche Akzeptanz des Verkehrssystems Schiene. Was wir im Bereich Umwelt künftig stärker berücksichtigen müssen, ist die Einsparung von Energie und die Vermeidung von CO₂-Emissionen. Da müssen wir ungenutzte Potenziale nutzen, etwa bei Anlagen und Gebäuden. Über die ökologische Notwendigkeit hinaus ist das auch wirtschaftlich bedeutsam.

Das heißt, die Strategie DB2020 deckt auch Nachholbedarf auf?

Oliver Kraft: Sicher, aber vor allem fokussiert sie uns darauf, Vorreiter zu werden. Dazu müssen wir bei der DB Netz AG uns nicht neu erfinden. Die Richtung stimmt. Und wir lernen dazu. DB2020 ist eine Strategie, mit der wir uns unserer Verantwortung umfassend stellen und die uns nachhaltig erfolgreich macht. ■

Flaschenhals zwischen Braunschweig und Hildesheim beseitigt

Zweigleisig und für 160 km/h ausgebaut geht zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember die Strecke Braunschweig – Hildesheim in Betrieb. Auf einer Länge von 34 Kilometern hat die DB Netz AG in den vergangenen zwei Jahren das zweite Gleis ergänzt und die Voraussetzungen für eine um 20 km/h höhere Streckengeschwindigkeit geschaffen. Der Ausbau beseitigt nicht nur ein Nadelöhr auf der

Fernverkehrsachse Frankfurt a. M. – Berlin, sondern beschleunigt auch die Nahverkehrsverbindungen zwischen Braunschweig und Hildesheim um bis zu zehn Minuten.

Gemeinsame Finanzierung

Bislang passiert der schnelle Fernverkehr auf der eingleisigen Strecke die Nahverkehrszüge,

was zu langen Wartezeiten auf den Bahnhöfen führt. Auch die Flexibilität der regionalen und überregionalen Fahrplangestaltung war durch die Eingleisigkeit sehr eingeschränkt. Die Kosten für den Ausbau betragen rund 140 Millionen Euro. Der Bund, der den größten Anteil trägt, sowie das Land Niedersachsen und die DB Netz AG haben das Projekt gemeinsam finanziert. ■

Kurz notiert

Neue Rettungszüge für Schnellfahrstrecken bestellt

Die DB Netz AG stellt sieben neue Rettungszüge für die Schnellfahrstrecken Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart zusammen. Dafür hat sie die Firmen Dräger und Tatravagonka mit der Lieferung von 36 Aufbauten und ebenso vielen Trägerfahrzeugen beauftragt. Das Investitionsvolumen beträgt rund 80 Millionen Euro. Die neuen Rettungszüge werden die sechs rund 20 Jahre alten Rettungszüge sukzessive ersetzen. Sie sind Teil des Sicherheitskonzepts für die Tunnel der beiden Schnellfahrstrecken und bestehen aus je einem Sanitäts-, Löschmittel-, Geräte- sowie zwei Transportwagen. ■

Umgeleitete Italienverkehre liefern reibungslos

Nach der fünfwöchigen Sperrung des Brennerpasses haben die DB Netz AG, die österreichische ÖBB Infrastruktur AG und die italienische Rete Ferroviaria Italiana (RFI) die Umleitungsverkehre positiv beurteilt. „Wir haben den sieben Güterverkehrsgesellschaften die passenden Ersatzfahrpläne anbieten können“, so Stefan Kühn, Leiter Vertrieb und Fahrplan der DB Netz AG in Bayern. Rund 1.000 Güterzüge nahmen den etwa 200 Kilometer längeren Weg über Salzburg und die Tauernstrecke. Um die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, hatten die drei beteiligten Infrastrukturunternehmen bereits Ende 2010 mit der Planung der Umleitungsverkehre begonnen. Kühn: „Wir freuen uns sehr, dass wir beweisen konnten, dass auch unter großen Beeinträchtigungen das System Schiene leistungsfähig ist.“ ■



Foto: DUSS

Den neuen Terminal in Hamburg-Billwerder hat die DUSS Anfang November offiziell eingeweiht.

DUSS erhöht die Kapazitäten weiterer Umschlagbahnhöfe

Nach dem Ausbau der Terminals sind Hamburg-Billwerder und Köln-Eifelort für steigende Güterverkehrszahlen gerüstet.

Aufgrund steigender Umschlagzahlen erhöht die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) die Kapazitäten ihrer Terminals in den Umschlagbahnhöfen (UBf) Hamburg-Billwerder und Köln Eifelort.

Der Terminal Hamburg-Billwerder hat am 5. November sein drittes Umschlagmodul offiziell in Betrieb genommen. Es verfügt unter anderem über vier Ladegleise, zwei 41-Tonnen-Portalkräne sowie neue Fahr- und Ladespuren für Lkw. Dadurch hat sich seine Kapazität um 100.000 auf mehr als 400.000 Ladeeinheiten jährlich gesteigert. Die Investitionen für den Ausbau betragen rund 27 Millionen Euro.

Im UBf Köln-Eifelort befindet sich der Ausbau mit einem Investitionsvolumen von rund 47 Millionen Euro in der Schlussphase. Der Ausbau erhöht die Kapazität der Anlage von 270.000 auf rund 380.000 Ladeeinheiten. Das Kranbahnmodul mit einer Nutzlänge von rund 700 Metern verfügt über vier Umschlaggleise, zwei Portalkräne und vier Zugbildungs-gleise. „Die Deutsche Bahn arbeitet intensiv daran, die Leistungsfähigkeit ihrer Umschlagterminals an die wachsende Nachfrage des Markts anzupassen“, sagte Dr. Roland Bosch, Vorstand Finanzen und Controlling der DB Netz AG, bei der Inbetriebnahme am 23. November. „Nur so kann es gelingen, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.“ ■

„Nadelöhr“ Köln macht sich fit für die Zukunft

Um mit der prognostizierten Verkehrsentwicklung Schritt zu halten, müssen die Kapazitäten des Bahnknotens wachsen. Ein Gutachten empfiehlt ein Bündel baulicher und technischer Maßnahmen.

Angesichts des prognostizierten Wachstums des Verkehrsaufkommens bis zum Jahr 2025 muss der Bahnknoten Köln für die Verkehrsströme der Zukunft fit gemacht werden. Die DB Netz AG, der Nahverkehr Rheinland als SPNV-Aufgabenträger sowie das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen haben mit dem Langfristfahrplan der DB Netz AG, und einem externen Ingenieurbüro ein umfassendes Gutachten erstellt. Auf Basis dieses Gutachtens entstand ein Gesamtkonzept mit 15 verkehrlich einzeln wirksamen Infrastrukturmaßnahmen zur Entlastung des Knotens Köln.

Stetig steigende Fahrgastzahlen

„Als Verkehrskreuz wird der Kölner Eisenbahnring auch künftig von zentraler Bedeutung sein“, erläutert Dr. Michael Häßler, Leiter Vertrieb und Fahrplan des Regionalbereichs West der DB Netz AG, den Handlungsbedarf. „Allerdings ist die Infrastruktur seines Schienennetzes bereits heute an vielen Stellen sehr stark belastet.“ Elf Strecken laufen in der Domstadt sternförmig zusammen, täglich frequentieren mehr als 1.200 Züge die Gleise des Hauptbahnhofs, und 280.000 Fahrgäste steigen hier ein und aus – Tendenz steigend. Zudem werden sich in Köln künftig zwei Güterverkehrskorridore kreuzen, die Deutschland mit den internationalen Seehäfen Antwerpen und Rotterdam verbinden so-



Foto: Axel Hartmann

Das Schienennetz rund um die Domstadt ist bereits heute extrem belastet. Für das zunehmende Verkehrsaufkommen der Zukunft müssen Betriebsabläufe und Infrastruktur optimiert werden.

wie für eine bessere Anbindung der Nordseehäfen sorgen werden. Schon kleine Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf des „Nadelöhrs“ wirkten sich schnell auf den gesamten bundesdeutschen Schienenverkehr aus, stellt das Knotengutachten fest.

Außerdem sei die Verlagerung von Personen- und Güterverkehren von der Straße auf die Schiene nur noch begrenzt möglich – die Potenziale des Bahnknotens sind weitgehend ausgereizt. Die vielschichtige Problemlage lässt sich

nicht durch einen einzigen großen Eingriff entschärfen. Häßler: „Das Gutachten empfiehlt mehrere kleinere und mittlere Maßnahmen, die sukzessive umgesetzt werden sollen.“ Schlüsselrollen in dem Planungsansatz spielen verbesserte Betriebsabläufe und eine gezielt weiterentwickelte Infrastruktur. Im Mittelpunkt steht der Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke, der vorrangig angegangen werden soll. ■ **Übersicht aller Maßnahmen im Internet: www.nahverkehr-rheinland.de > projekte > Bahnknoten Köln**

Investitionen in Mitteldeutschland schaffen Kapazität für Wachstum

Die DB Netz AG stärkt die Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur in Mitteldeutschland. Im September begann die umfassende Modernisierung des Rangierbahnhofs Halle, der mit Investitionen in Höhe von 146 Millionen Euro aus Bundes- und Eigenmitteln einer der modernsten Zugbildungsanlagen in Europa werden wird. Nun stehen auch die Signale für den Ausbau des Knotens Halle auf Fahrt. Nach der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung für die zweite Baustufe zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und der DB Netz AG sollen 2014 die Bauarbeiten

beginnen. Die Vertragspartner investieren rund 252 Millionen Euro in die nördliche Einbindung der Ausbaustrecke Berlin – Leipzig/Halle in den Knoten Halle sowie in die Anbindung der neuen Zugbildungsanlage.

Im Schnittpunkt der Verkehrsachsen

Im Raum Halle kreuzen sich die Schienenwege in Nord-Süd- sowie in Ost-West-Richtung. „Insbesondere mit Blick auf die prognostizierten Zuwächse im Güterverkehr werden wir die erforderlichen Kapazitäten schaffen, um die Verkehre optimal aufzunehmen“, so Oliver

Kraft, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG. „Aber auch für die Fahrgäste im Personenverkehr schaffen wir die Voraussetzung für schnelle Verbindungen.“ Die erste Stufe für den Ausbau des Knotens umfasst den Neubau von rund 30 Kilometern Gleise mit Oberleitungsanlagen, 111 Weichen, zwei Stellwerksgebäuden, zwei Bahnübergängen und neun Eisenbahnüberführungen. 20 alte Stellwerke werden durch moderne Technik ersetzt. Ein neues Elektronisches Stellwerk wird künftig den Zugverkehr im Knoten Halle steuern. Ab Ende 2015 sollen die neuen Anlagen sukzessive in Betrieb gehen. ■

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/ni
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 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	RailNetEurope/ One Stop Shop DB Netz AG Steffi Klughardt Tel.: +49(0)69/265-30550 oss@deutschebahn.com	Fahrplan/ Kapazitätsmanagement Dr. Michael Beck Tel.: +49(0)69/265-31900 michael.beck@deutschebahn.com	Kundencenter Netzfahrplan Claus Kandels Tel.: +49(0)69/265-31980 claus.kandels@deutschebahn.com
DB Netz AG, Marktplanung und Vertrieb, Mainzer Landstraße 201 – 203, 60326 Frankfurt a. M.					Theodor-Heuss-Allee 7, 60486 Frankfurt a. M.	
Regionalbereiche	Leiter Vertrieb und Fahrplan		Kundenmanagement		Fahrplan	
Regionalbereich Nord Lindemannallee 3 30173 Hannover	Michael Körber Tel.: +49(0)511/286-49002 michael.m.koerber@deutschebahn.com		Jürgen Motzkau Tel.: +49(0)511/286-49112 juergen.motzkau@deutschebahn.com		Gert Janz Tel.: +49(0)511/286-49272 gert.janz@deutschebahn.com	
Regionalbereich West Hansastraße 15 47058 Duisburg	Dr. Michael Häßler Tel.: +49(0)203/3017-4001 michael.m.haessler@deutschebahn.com		Frank Rossi Tel.: +49(0)203/3017-4101 frank.rossi@deutschebahn.com		Herbert Dopstadt Tel.: +49(0)203/3017-4201 herbert.dopstadt@deutschebahn.com	
Regionalbereich Ost Granitzstraße 55 – 56 13189 Berlin	Arvid Kämmerer Tel.: +49(0)30/297-41000 arvid.kaemmerer@deutschebahn.com		Bernhard Buchhagen Tel.: +49(0)30/297-40150 bernhard.buchhagen@deutschebahn.com		Jens Pönitz Tel.: +49(0)30/297-40249 jens.poenitz@deutschebahn.com	
Regionalbereich Mitte Pfarrer-Perabo-Platz 4 60326 Frankfurt a.M.	Gisbert Brauner Tel.: +49(0)69/265-19200 gisbert.brauner@deutschebahn.com		Harald Hartmann Tel.: +49(0)69/265-19171 harald.hartmann@deutschebahn.com		Rainer Hennings Tel.: +49(0)69/265-19230 rainer.hennings@deutschebahn.com	
Regionalbereich Südost Brandenburger Straße 1 04103 Leipzig	Michael Wuth Tel.: +49(0)341/968-7600 michael.wuth@deutschebahn.com		Thomas Kleinsteuber Tel.: +49(0)341/968-7007 thomas.kleinsteuber@deutschebahn.com		René Neuhäuser Tel.: +49(0)341/968-7060 rene.neuhaeuser@deutschebahn.com	
Regionalbereich Südwest Schwarzwaldstraße 86 76137 Karlsruhe	Christian Becker Tel.: +49(0)721/938-7200 christian.becker@deutschebahn.com		Rüdiger Scherer Tel.: +49(0)721/938-7110 ruediger.scherer@deutschebahn.com		Thomas Lutz Tel.: +49(0)721/938-7330 thomas.t.lutz@deutschebahn.com	
Regionalbereich Süd Richelstraße 3 80634 München	Stefan Kühn Tel.: +49(0)89/1308-72100 stefan.kuehn@deutschebahn.com		Dirk Rothe Tel.: +49(0)89/1308-72110 dirk.rothe@deutschebahn.com		Dietmar Karg Tel.: +49(0)89/1308-72120 dietmar.karg@deutschebahn.com	

Impressum und Redaktionskontakt

Herausgeber DB Netz AG, Theodor-Heuss-Allee 7, D – 60486 Frankfurt am Main | **Verantwortlich** Wolfgang Bohrer (I.NMK) | **Redaktion** Janine Warnecke, Tel.: +49 (0)69 265-30529, Fax: +49 (0)69 265-30503, E-Mail: janine.warnecke@deutschebahn.com | **Redaktionsanschrift** DB Netz AG, Preise und Produkte (I.NMK 2), Mainzer Landstraße 201 – 203 | D – 60326 Frankfurt am Main, | **Realisation** idea Kommunikation GmbH, Dortmund, Agentur-Kennnummer 002304 | **Druck** DB Kommunikationstechnik GmbH, Druck und Informationslogistik, Karlsruhe | **Auflage** 1.700 Exemplare | **Nächste Quartalsausgabe** März 2013 | Änderungen vorbehalten, Einzelangaben ohne Gewähr. Geltung der SNB/NBS in ihrer jeweils gültigen Fassung bleibt unberührt.