

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

vom 4. bis zum 7. Juni trifft sich die Logistikbranche zur transport logistic in München. Ein Besuch am Stand der DB Netz AG lohnt sich: Mit innovativen Produkten, kundenorientierten Services und nachhaltiger Ressourcennutzung unterstreichen wir unsere Rolle als Wegbereiter des Wachstums im Schienenverkehr. Was die Kunden von uns erwarten und was die Zusammenarbeit stärkt, weiß auch unser neuer Vorstandsvorsitzender aus eigener Anschauung. Frank Sennhenn ist seit mehr als 20 Jahren in der Bahnbranche tätig und führte zuletzt die DB Regio AG. Ebenfalls neu im Vorstand ist Ute Plambeck, die das Personalressort leitet. Zuvor war sie Beauftragte der Konzernleitung für Hamburg und Schleswig-Holstein. Damit ist der Vorstand der DB Netz AG bestens aufgestellt, um gemeinsam mit unseren Kunden dem Schienenverkehr neue Chancen zu eröffnen.



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

Aus dem Inhalt

Markt & Produkte

- 3 **DB Zugradar bringt Bahnbetrieb in Echtzeit auf den Monitor**

Blickpunkt

- 5 **„Vertriebler“ sind neuen Chancen für die Schiene auf der Spur**

Infrastruktur & Technik

- 7 **Weichenwerk Witten steht für Tradition und Innovation**



Fotocredit

Wie bei der vorigen transport logistic 2011 wird der Stand der DB Netz AG auch diesmal wieder der Treffpunkt der Eisenbahnlogistiker und Transportunternehmen des Schienengüterverkehrs sein.

DB Netz AG weist Wege zum Wachstum auf der Schiene

Messestand bei transport logistic stellt Innovationen ins Zentrum

Unter dem Motto „Wegbereiter für Wachstum“ präsentiert sich die DB Netz AG auf der Messe transport logistic vom 4. bis zum 7. Juni in München. Das Unternehmen stellt innovative Angebote und Entwicklungen rund um die Wertschöpfungskette vor, die den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen im Güterverkehr unmittelbaren Nutzen bieten.

So geht es in der Halle B 6, Stand 107/208, zum Beispiel um die Innovationsstudie DB Zugradar, mit dem die Zugbewegungen auf einer interaktiven Karte in Echtzeit abgebildet werden. Die intelligente Plattform soll dazu dienen, gemeinsam mit den Kunden neue Produkte und Anwendungen, etwa in den Bereichen Qualitätssicherung oder Fahrzeug- und Personaldisposition, zu entwickeln. Ebenfalls vorgestellt wird die Energieverbrauchsprognose, ein Angebot der DB Netz AG, um den zu erwartenden Energieverbrauch für definierte Zugkonfigurationen in Abhängigkeit vom Fahrtverlauf und Lastverhalten

des Triebfahrzeugs realistisch einschätzen zu können. Aber auch zu aktuellen Themen, wie das Lärmabhängige Trassenpreissystem und die Einführung von Pre-Arranged-Paths (durchgebundenen Katalogtrassen) für den internationalen Güterverkehr, können sich die Besucher informieren. Einen Einblick in effiziente Umschlagtechniken gibt die Tochtergesellschaft Deutsche Umschlaggesellschaft Straße-Schiene (DUSS), die als Mitaussteller am Stand der DB Netz AG vertreten ist.

„Wir freuen uns auf Sie!“

„Kundenorientiert, innovationsstark und nachhaltig wirtschaftlich – so lautet die Strategie DB Netz 2020. Was sich dahinter verbirgt, wie ernst wir den Lärmschutz nehmen und mit welchen Innovationen wir Ihnen bereits heute Lösungen anbieten können, erfahren Sie auf unserem Messestand. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!“, so Wolfgang Bohrer, Leiter Marktplanung und Vertrieb der DB Netz AG. ■

DB Netz AG besetzt Vorstandsvorsitz und Personalressort neu

Franks Sennhenn, bisher Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG, hat am 1. Mai den Vorstandsvorsitz der DB Netz AG übernommen. Der 49-Jährige folgt Oliver Kraft, der sein Mandat in gegenseitigem Einvernehmen zum 30. April niedergelegt hatte. „Mit Herrn Sennhenn haben wir einen erfolgreichen und erfah-

renen Manager gewonnen, um die mannigfaltigen Herausforderungen in der Infrastruktur zu meistern“, erklärte Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG und zugleich Aufsichtsratsvorsitzender der DB Netz AG. Grube dankte Oliver Kraft ausdrücklich für seine langjährige Arbeit bei der DB.

Neu besetzt wurde auch das Personalressort. Im Vorstand folgt hier Ute Plambeck auf Hans-Otto Umlandt, der die DB Netz AG verlässt. Ute Plambeck war seit 2005 Konzernbevollmächtigte der DB für Hamburg und Schleswig-Holstein und seit 2007 Vertreterin der Leitenden Angestellten im Aufsichtsrat. ■

Europäischer Gerichtshof bestätigt Holdingmodell

Der Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) hat die Klage der Europäischen Union gegen Deutschland zur Umsetzung des Ersten Eisenbahnpakets in vollem Umfang zurückgewiesen und in einer Grundsatzentscheidung bestätigt, dass die Vorgaben des Ersten Eisenbahnpakets in Deutschland korrekt umgesetzt sind. Mit dem Urteil wird das von der Europäischen Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland angestrebte Vertragsverletzungsverfahren ebenso beendet wie die jahrelange Auseinandersetzung über umstrittene Anforderungen der Kommission an das Holdingmodell der Deutschen Bahn. Im Zentrum des Konflikts stand die Frage, ob Deutschland mit dem Allgemeinen Eisenbahngesetz die notwendigen Grundlagen für die Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben, vor allem zur Trennung von Netz und Verkehrsbetrieb, geschaffen habe. „Ich begrüße sehr, dass mit dieser Entscheidung des Gerichtshofs endlich Rechtssicherheit für das Holdingmodell besteht“, sagte Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der DB AG. ■

Mehr Strom aus Wasserkraft

Deutsche Bahn unterzeichnet weiteren Liefervertrag und erhöht Ökostromanteil aus Wasserkraft auf mehr als zwanzig Prozent.



Foto: Verbund AG

Sauberer Strom jetzt auch aus Österreich: Kraftwerkskette der Verbund AG im Maltatal in Kärnten

Die Deutsche Bahn baut den Anteil nachhaltig erzeugten Stroms weiter aus und hat einen Vertrag über die Lieferung von jährlich 300 Millionen Kilowattstunden (kWh) Ökostrom aus Wasserkraft unterzeichnet. Vertragspartner sind DB Energie, der Energiedienstleister der DB, und das österreichische Stromunternehmen Verbund AG. Die Vereinbarung ist bereits der dritte große Wasserkraftvertrag, den DB Energie in den vergangenen zwei Jahren abgeschlossen hat: RWE wird

ab 2014 jährlich über 900 Millionen kWh für den Bahnstrom liefern, von E.ON bezieht die DB ab 2015 jedes Jahr rund 600 Millionen kWh Ökostrom. Insgesamt werden dann über 20 Prozent des Bahnstroms aus Wasserkraft stammen. Die DB bezieht bereits seit über 100 Jahren Strom aus Wasserkraft – aus den Laufwasserkraftwerken sogar direkt in der bahnspezifischen Frequenz von 16,7 Hertz. Knapp zehn Prozent des Bahnstroms stammen aus Wasserkraftwerken in Deutschland. ■

Lärmabhängiger Trassenpreiszuschlag greift ab dem 1. Juni

Nachdem der Internationale Eisenbahnverband UIC im April die Voraussetzung für die Zulassung der LL-Sohle bis zum 30. Juni 2013 geschaffen hat, wird für laute Güterverkehrszüge ab dem 1. Juni 2013 ein einprozentiger Zuschlag auf den Trassenpreis erhoben. Anders als ursprünglich in der Eckpunktevereinbarung des Bundesverkehrsministeriums und

der DB festgelegt, adressiert das lärmabhängige Trassenpreissystem nun ausschließlich Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, damit sie leise umgerüstete Wagen einsetzen. Unabhängig von der Sohlenart erhalten sie für den Einsatz leiser umgerüsteter Güterwagen nun einen laufleistungsabhängigen Bonus von bis zu 211 Euro pro Achse, solange die Werte der TSI Lärm

eingehalten werden. Grund für die Änderung der Förderrichtlinie, die eine Anpassung der SNB 2013 erforderte, sind beihilferechtliche Bedenken der EU. Sie hatte daran Anstoß genommen, dass der Topf zur Finanzierung der Bonuszahlungen ursprünglich gleichermaßen aus der lärmabhängigen Entgeltkomponente und Bundesmitteln gespeist werden sollte. ■



DB Zugradar bringt das ganze Netz auf ein Display: Wolfgang Böhrer, Leiter Marktplanung und Vertrieb, stellt die Innovationsstudie vor.

Foto: picture alliance/dpa, Daniel Karmann

DB Netz AG visualisiert den Zugverkehr in Echtzeit

Innovationsstudie DB Zugradar soll Mehrwert für die gesamte Branche generieren. Auf der transport logistic ist sie zu sehen.

Einzelwagenzüge, Ganzzüge, intermodale Züge, Nah- und Fernverkehrszüge – rund 39.000 Zugfahrten finden täglich auf dem Streckennetz der DB Netz AG statt, Tendenz steigend. Nun visualisiert die DB Netz AG im Rahmen der Innovationsstudie DB Zugradar erstmals den laufenden Bahnverkehr in Deutschland auf einer interaktiven Karte live und stellt ihn auf Medien wie Internetbrowsern, Smartphones und Tablets bereit. Basis der Studie, die auch auf der Messe transport logistic auf dem Stand der DB Netz AG präsentiert wird, ist die von der DB Netz AG entwickelte Anwendung „DB LiveMaps“. Bereits seit März ist sie im DB Museum in Nürnberg zu sehen.

Ermöglicht wird die Anwendung durch die interaktive Verknüpfung von rund 8.000 Fahrplandatensätzen und über einer Million betrieblicher Zuglaufdaten pro Tag. „DB LiveMaps bündelt und visualisiert die Fülle der bei uns zusammenlaufenden Daten auf einer intelligenten Plattform“, erläutert Dr. Jörg Sandvoß, Vorstand für Vertrieb und Fahrplan bei der DB Netz AG. „Die Plattform versetzt uns in die Lage, gemeinsam mit unseren Kunden

völlig neue Produkte zu entwickeln. Erste konkrete Gespräche im Güterverkehrsmarkt führen wir hierzu bereits.“

Erste Umsetzung in die betriebliche Praxis

Tatsächlich kann die DB Netz AG als flächendeckender Anbieter von Informationsleistungen einen Mehrwert für die gesamte Schienenverkehrsbranche generieren – und den über 390 in Deutschland tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Plattform viele innovative Anwendungen ermöglichen. So können Kunden zum Beispiel die Bewegungsdaten der DB Netz AG mit eigenen Daten kombinieren und die so gewonnenen Informationen für die Optimierung ihrer betrieblichen Prozesse nutzen. Potenzielle Anwendungsgebiete, so Sandvoß, seien Bereiche wie Qualitätssicherung, Fahrzeug- und Personaldisposition oder energiesparende Fahrweise. Die Umsetzung in die betriebliche Praxis ist bereits angelaufen: Im Rahmen eines Tests sollen Triebfahrzeugführer im Güterverkehr mit der Tablet-Anwendung ausgestattet werden, um den Lokpersonalwechsel besser planen und steuern zu können. ■

„Echtzeit hat bei unseren Kunden hohe Priorität“

Mit DB Zugradar hat die DB Netz AG nicht nur den Wunsch ihrer Kunden nach Echtzeitinformationen erfüllt, sondern auch ihre Innovationsfähigkeit unter Beweise gestellt. Im Gespräch mit den Netznachrichten erläutert Wolfgang Böhrer, Leiter Marktplanung und Vertrieb, welchen Mehrwert Informationsdienstleistungen wie DB Zugradar der Branche bieten.

Der Zugradar bildet den Zugverkehr in Echtzeit ab. Trotzdem spricht die DB Netz AG nur von einer Innovationsstudie. Warum?

Bohrer: DB Zugradar zeigt beispielhaft, was möglich ist, wenn wir unsere großen Datenbestände vereinheitlichen und mit Daten aus anderen Quellen kombinieren. Antrieb für die Entwicklung der Applikation war der Wunsch vieler Kunden nach Echtzeitinformationen. Wir können die Daten unseren Kunden aber auch zur Verfügung stellen, um damit eigene Anwendungen zu entwickeln. Daher die Bezeichnung als Studie.

Im Güterverkehr sind gemeinsame Tests angelaufen. Sind weitere Vorhaben geplant?

Bohrer: Wir erproben die Anwendung zur Zeit zwar im Güterverkehr, aber die Applikation lässt sich auch problemlos mit dem ÖPNV oder Zusatzdiensten wie Carsharing verknüpfen. Sie eröffnet also auch im Personenverkehr interessante Chancen und wir sind gern dazu bereit, gemeinsam mit unseren Branchenpartnern neue Anwendungsmöglichkeiten zu entwickeln.

Welchen Einfluss wird die Studie auf künftige Produktentwicklung haben?

Bohrer: Die Anforderungen an die Transportkette steigen, der Zugriff auf Daten der DB Netz AG und die Möglichkeit ihrer unternehmensspezifischen Weiterverarbeitung gewinnt für die Branche an Bedeutung. Mit der Plattform, auf der DB Zugradar basiert, haben wir die dafür nötigen Voraussetzungen geschaffen. ■



Deutsche Bahn AG / Jochen Schmitt

Wie hier an der deutsch-niederländischen Grenze soll ERTMS den internationalen Verkehr in Europa erleichtern.

Europäisches Signalsystem für Korridor A beschlossene Sache

Bund und Bahn verhandeln über Finanzierungsvereinbarung

Der europäische Güterverkehrskorridor Rotterdam – Genua wird im deutschen Abschnitt zwischen Emmerich und Basel mit dem europäischen Signalsystem European Rail Traffic Management System (ERTMS) ausgerüstet. Das hat das Bundesverkehrsministerium in einer Grundsatzentscheidung festgelegt. Voraussetzung für die termingerechte Ausrüstung bis Ende 2018 ist der jetzt angestrebte Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Bahn und Bund. Sie könnte durch Gelder der EU ergänzt werden.

Das von der DB Netz AG und dem Bundesverkehrsministerium gemeinsam erarbeitete Umsetzungsszenario sieht eine abschnittsweise Ausrüstung mit dem European Train Control System (ETCS) in den Versionen Level 1 Limited Supervision (L1 LS) oder Level 2 Full Su-

pervision (L2 FS) vor. Die leistungsfähigere Version Level 2 FS erfordert elektronische Stellwerke und deckt auch den Hochgeschwindigkeitsverkehr ab. Sie soll dort zum Einsatz kommen, wo stellwerkseitig alle Voraussetzungen erfüllt sind oder aus Kapazitätsgründen die leistungsfähigere Version nötig ist.

Vorgabe der EU erfüllt

Die Europäische Union hatte die Ausstattung der europäischen Güterverkehrskorridore mit ERTMS verbindlich vorgeschrieben. Das betrifft auch die deutschen Abschnitte der europäischen Verbindungen Stockholm – Neapel, Dresden – Budapest sowie Aachen – Horka (Grenze). Da der Korridor Rotterdam – Genua am stärksten befahren wird, steht dieser zunächst im Vordergrund. ■

C-OSS bringt viele Vorteile für Korridor-Kunden

Nicht nur in Sachen Technik (siehe nebenstehenden Beitrag), auch beim Trassenvertrieb geht die DB Netz AG auf der Achse Niederlande/Belgien – Italien neue Wege. Ansprechpartner für die Kunden im internationalen Schienengüterverkehr ist hier ab November 2013 der „Corridor One-Stop-Shop“ (C-OSS). Über den bekannten Servicegedanken eines One-Stop-Shops hinaus wird der C-OSS für das Fahrplanjahr 2015 erstmals eine einheitliche Zuweisungsentscheidung für sogenannte Pre-Arranged-Paths (PAP) auf dem Korridor treffen. Diese Funktion wird die DB Netz AG im Auftrag aller am Korridor beteiligten Infrastrukturbetreiber ausüben.

Die speziell für den internationalen Schienengüterverkehr vorgehaltenen PAP werden im Januar 2014 veröffentlicht und exklusiv über den C-OSS vermarktet. Hierzu werden sie im „Path Coordination System“ (PCS) hinterlegt, wo die Kunden sie einsehen und buchen können. PAP bieten somit eine transparente und verlässliche Planungsgrundlage für die Kunden. Trassenanmeldungen für PAP gelten als reguläre Anmeldungen zum Netzfahrplan. Ein weiterer Service: Der C-OSS kümmert sich auch um die Trassen im Vor- und Nachlauf zu PAP und gibt ein Angebot aus einer Hand ab. Auch die Restkapazitäten des Korridors vermarktet der C-OSS, und zwar jeweils ab Oktober für das folgende Fahrplanjahr. ■

Informationen im Internet:

www.corridor1.eu/oss

Kontakt: oss@corridor1.eu

Network Rail und DB Netz AG: Austausch bereichert beide Seiten

Zwei Tage dauerte der Austausch auf höchster Ebene, zu dem die komplette elfköpfige Führungsriege des britischen Infrastrukturbetreibers Network Rail im Frühjahr die DB Netz AG in Frankfurt (M.) besuchte.

Dr. Jörg Sandvoß, Vorstand Vertrieb und Fahrplan, sowie Produktionsvorstand Hansjörg Hess begrüßten und begleiteten die Gäste, die sich besonders für die Themen Infrastruktur-

finanzierung, Instandhaltung, Investitionen, Sicherheit, Fahrplanerstellung, Schienennetz-Benutzungsbedingungen und Trassenpreise interessierten. Ein Besuch der Netzleitzentrale verschaffte zudem Einblick in das Betriebsmanagement bei der DB Netz AG. Network Rail-Vorstandsvorsitzender David Higgins lobte den intensiven Austausch. Man könne voneinander lernen, wo man Dinge unterschiedlich

angehe, sei aber auch im ähnlichen Umgang mit Herausforderungen bestätigt worden. Auch Dr. Sandvoß zeigte sich überzeugt, dass beide Seiten voneinander lernen und vom Dialog profitieren können. Der soll bei einem Gegenbesuch in Großbritannien sowie auf der Ebene von Arbeitsgruppen fortgesetzt werden. Network Rail betreibt das rund 16.000 Kilometer lange britische Streckennetz. ■



Deutsche Bahn AG / Michael Neuhaus



Deutsche Bahn AG / Martin Jehnichen

Bei 2.374 Unternehmen rollten im vergangenen Jahr Güterwagen vom Netz der DB über einen privaten Gleisanschluss bis auf das Werksgelände.

Gleisanschlüsse: Der Bund hilft mit Zuschüssen

Neue Förderrichtlinie für Neu- und Ausbau sowie Reaktivierung kommt Interessenten entgegen

Der Bund unterstützt auch weiterhin Unternehmen, die Güterverkehr auf die Schiene verlagern und dafür in private Gleisanschlüsse investieren. Seit dem 31. Dezember 2012 gilt dafür eine neue Richtlinie. Sie erleichtert die Inanspruchnahme der Förderung.

Nicht geändert hat sich deren Höhe. Sie bemisst sich nach dem jährlichen Güterverkehrsaufkommen und beträgt bis zu acht Euro pro Tonne oder alternativ 32 Euro pro 1.000 Tonnenkilometern. Dabei werden maximal 50 Pro-

zent der zuwendungsfähigen Kosten als Zuschuss gezahlt. Verbessert haben sich jedoch die Bedingungen für die Förderung.

Nachweispflicht flexibilisiert

So stellt die neue Richtlinie klar, dass der Ausbau und die Reaktivierung bestehender Gleisanschlüsse ebenso gefördert werden wie ein Neubau. Zudem müssen die Unternehmen jetzt nur noch für fünf statt für sieben Jahre innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren belegen, dass

sie die prognostizierten Transportmengen erreicht haben. Damit verringert sich das Risiko, bei schwankendem Aufkommen den Zuschuss ganz oder anteilig zurückzahlen zu müssen. Das regionale Kundenmanagement der DB Netz AG berät Interessenten gern. Zuständig für die Förderung ist das Eisenbahn-Bundesamt.

2012 waren 2.374 private Gleisanschlüsse mit dem Netz der DB verbunden. Das Förderprogramm des Bundes besteht seit 2004 und hat seither rund 120 Projekte unterstützt. ■

„Vertriebler“ der DB Netz ebnen Unternehmen Weg auf die Schiene

Für viele Unternehmen der verladenden Wirtschaft könnte die Schiene eine Alternative zur Straße sein – wären da nicht die Einstiegshürden, die häufig abschrecken. Wenn die Fracht nicht für den Kombinierten Verkehr geeignet ist, braucht es einen Gleisanschluss. Lohnt sich die Investition? Wie hoch wird sie voraussichtlich ausfallen, und wie lässt sie sich realisieren? Mit welchen öffentlichen Zuschüssen ist zu rechnen? Auf Fragen wie diese gibt DB Netz proaktiv durch „Vertriebler“ in den Regionalbereichen Antwort.

Marktchancen für die EVU

Der neue Weg soll dazu beitragen, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen und den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) neue Chancen zu eröffnen. „Dazu beobachten wir den Transportmarkt und die Verkehrsströme, sprechen gezielt die verladende Wirtschaft an

Das Kundenmanagement freut sich über Anfragen

Die „Vertriebler“ der DB Netz AG beraten und unterstützen Unternehmen, die Verkehre auf die Schiene verlagern wollen, in allen Fragen rund um die Infrastruktur. Erste Ansprechpartner sind die Leiter Kundenmanagement in den Regionalbereichen (siehe Seite 8).

und stellen unser Know-how in Sachen Infrastruktur zur Verfügung“, erläutert Frank Rossi, Leiter Kundenmanagement im Regionalbereich West. Auch die Industrie- und Handelskammern sowie die Verbände seien wichtige Ansprechpartner. Dabei gehe es ausschließlich darum, dem Verkehrssystem Schiene und nicht bestimmten EVU den Weg zu bahnen. „Wir beraten diskriminierungsfrei“, betont Rossi. „Die

Auswahl des EVU liegt selbstverständlich bei den Unternehmen.“

Auch nicht mehr genutzt Bahnanlagen, zum Beispiel offen gelassene Rangierbahnhöfe, sollen dazu beitragen, Verkehre für die Schiene zu erhalten oder zu gewinnen. Projekte mit Vorbildcharakter gibt es bereits. So wurde der ehemalige Rangierbahnhof in Falkenberg/Elstern zum Umschlagpunkt eines Logistikunternehmens für die Automobilindustrie. Das hat inzwischen weitere Kunden angezogen. „Solche ‚Kettenreaktionen‘ sind nicht unüblich“, berichtet Thomas Kleinstüber, Kundenmanagement Regionalbereich Südost, aus der Praxis. „Wenn zum Beispiel ein Getreidehändler seinen Transport auf die Eisenbahn umstellt, sehen die Konkurrenten, dass mit dem richtigen Partner an der Seite die Verlagerung auf die Schiene gar nicht so aufwendig ist.“ ■



Im Hamburger Hafen aufs Gleis gesetzt: die erste Hochleistungs-Schleifmaschine aus den USA für die DB Netz AG. Ende Mai war der Schleifzug auch bei der 26. Internationalen Ausstellung Fahrwegtechnik (iaf) in Münster zu sehen.

Foto: Hauke Haas

Schienenpflege bald mit eigenen Zügen

Per Schiff aus Houston (Texas) ist Mitte Mai die erste von zwei Hochleistungs-Schienenschleifmaschinen für die DB Netz AG in Hamburg angekommen. 40 Millionen Euro investiert das Unternehmen in die beiden 80 Meter langen Schleifzüge zur präventiven Instandhaltung. Nach ihrer Zulassung sowie der Abnahme durch die DB Netz AG soll der erste Zug im Januar 2014 in Betrieb gehen und der zweite im März folgen. Mit 60 Schleifsteinen und 12 km/h Arbeitsgeschwindigkeit tragen die beiden Spezialanfertigungen zur Minimierung von Sperrzeiten beim Schienenschleifen bei. Die DB Netz AG ist der erste europäische Infrastrukturbetreiber mit eigenen Schleifzügen. Der Hersteller Loram Inc. (Minnesota) erhielt den Auftrag als einziger Anbieter nach einer weltweiten Ausschreibung. ■

Kurz notiert

Neue Brücken in Verden

Die DB Netz AG erneuert in Verden an der Strecke Hannover – Bremen die Brücken über die Aller und über die Wätern. Die neue Aller-Brücke wird 380 Meter lang, die Spannweite über die Aller beträgt 80 Meter. Um den Betrieb nicht zu beeinträchtigen, entsteht die Stahlsegelkonstruktion neben der Bahnstrecke. Nach Fertigstellung werden die Gleise verschwenkt. Nur 800 Meter südlich davon erneuert die DB Netz AG zeitgleich die 100 Meter lange Brücke über die Wätern. Ende 2015 sollen die Züge über die neuen Brücken fahren. Die Baukosten betragen rund 40 Millionen Euro. ■

Baustart für ESTW im Westen

In Duisburg und Wuppertal haben die Bauarbeiten für neue Elektronische Stellwerke (ESTW) und die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik begonnen. In Duisburg investiert die DB Netz AG rund 69 Millionen Euro in die neue Technik, die im Herbst 2014 in Betrieb gehen soll. Die Inbetriebnahme des ESTW Wuppertal ist für den Herbst 2015 geplant. Hier liegt das Investitionsvolumen bei rund 32 Millionen Euro. ■

FPGA-Technologie rüstet Relaisstellwerke digital auf

Programmierbare Schaltkreise machen Anlagen leistungsfähiger. DB, ÖBB und SBB setzen dabei auf eine gemeinsame Plattform.

Die Deutsche Bahn, die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) reagieren auf die zukünftigen Herausforderungen im Bereich der Stellwerktechnik und haben dazu bereits 2010 ein gemeinsames Projekt ins Leben gerufen. Resultat dieser Kooperation ist eine einheitliche Stellwerksplattform, mit der die bestehenden Relaisstellwerke kosteneffizient modernisiert und an künftige Anforderungen angepasst werden können. Sie basiert auf der sogenannten FPGA-Technologie. Die DB Netz AG wird 2014 das erste mit dieser Technologie nachgerüstete Stellwerk in Betrieb nehmen.

Effiziente Modernisierung

FPGA bedeutet «Field Programmable Gate Array» und steht für einen elektronischen Schaltkreis, auf den eine logische Schaltung programmiert werden kann. Mit der Technologie werden die unzähligen analogen Schaltungen der Relaisstellwerke, die beispielsweise für jede Weichenstellung und jede Signalschaltung erforderlich sind, in digitale Signale um-

gewandelt und ohne Verzögerung übermittelt. Die innovative Lösung birgt viele Vorteile: Die Relaisstellwerke, die im Hinblick auf ihre Funktionalität und ihren Lebenszyklus langsam an ihre Grenzen stoßen, können durch den Einbau eines FPGA-Moduls modernisiert und den zukünftigen Anforderungen der Stellwerktechnik angepasst werden. Weil die Stellwerke nicht komplett ersetzt werden müssen, ist die Umrüstung mit der FPGA-Technologie sehr kosteneffizient und wirtschaftlich. Zudem können sie zusätzlich mit allen gewünschten Funktionalitäten ausgestattet werden. Dadurch ist es möglich, auch die national unterschiedlichen Bedürfnisse abzudecken und die Systemvielfalt langfristig zu reduzieren.

Erprobung an der Schwarzwaldbahn

2014 nimmt die DB Netz AG in Gengenbach an der Schwarzwaldbahn das erste Stellwerk mit einer entsprechenden Sicherheitszulassung in Betrieb. Die SBB erprobt voraussichtlich 2016 die erste Pilotstation in ihrem Netz. ■

Weichenwerk schaut zum Jubiläum in die Zukunft

Das Werk Oberbaustoffe Witten ist so einzigartig wie jede dort gefertigte Weiche. Seit 1863 schreibt es an der Eisenbahngeschichte mit.

Sie werden nach Maß gefertigt, müssen auch höchsten Beanspruchungen zuverlässig gewachsen sein und sind eine Voraussetzung für den Eisenbahnverkehr: die Weichen im Schienennetz. 72.000 davon gibt es bei der DB Netz AG. Das Werk Oberbaustoffe Witten, wie das Weichenwerk Witten offiziell heißt, baut zwei Drittel der jährlich neu installierten Weichen – und kennt auch alle anderen. „Uns liegen die Werkskonstruktionspläne sämtlicher Weichen im Netz vor“, sagt Hubertus Willeke, Leiter des Weichenwerks. Denn im Notfall muss eine defekte Weiche schnellstmöglich repariert oder ausgetauscht werden können. Die Kompetenz und das Potenzial dafür haben nur die Wittener. Auch deshalb sind sie zuständig für die Versorgung des gesamten Netzes mit Oberbaumaterialien, die für Instandhaltung und Instandsetzung benötigt werden. Ersatzteile für Weichen auf Hochgeschwindigkeitsstrecken hält das Werk in einem besonderen Lager vor. „So können wir in jeder Situation Sofortlieferung garantieren“, so Willeke.

Im Wettbewerb mit Drittanbietern

Das Weichenwerk verfügt über weitere Standorte: Das Werk Schwandorf (das ehemalige Schwellenwerk), die Passschienenlager in Königsborn und Duisburg sowie den Brückenbau Nürnberg. Von den insgesamt knapp 500 Mitarbeitern sind rund 390 im Stammwerk Witten tätig. Rund um die Uhr arbeiten die Experten



Foto: folgt aktuell

Prüfender Blick: Hubertus Willeke, Leiter des Weichenwerks Witten, erläutert die Vorteile eines Bainit-Herzstücks

hier an den Weichen und Weichenteilen. Pro Jahr verlassen etwa 1.200 Weichen sowie 100 Kreuzungen und Kreuzungsweichen das Werk, allesamt individuell gefertigt. Dazu kommen Tausende Ersatzteile für die Reparatur und Instandhaltung älterer Weichen.

Nicht nur technisch ist das Weichenwerk Witten unverzichtbar, auch wirtschaftlich hat es besondere Bedeutung. „Wir befinden uns im Wettbewerb mit Drittanbietern“, sagt Willeke. „Wir arbeiten günstig, fungieren als Preisregulator und senken so die Kosten der DB Netz AG.“ Gegründet wurde das Werk 1863 als „Central-Werkstätte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zu Witten“. Die Zukunftsaussichten sind gut, auch nach 150 Jahren: Die Kapazitäten und Anlagen sollen erweitert, neue Maschinen beschafft werden. Doch zuvor wird Jubiläum gefeiert: am 7. Juni mit Ehrengästen und am 8. Juni beim Tag der offenen Tür. ■



Für die Vormontage werden die Weichen aufgebockt.



Foto: folgt aktuell

Unter enormem Druck werden Weichenteile verschweißt.

Wittener bringen mit Innovationen Qualität auf die Schiene

Das Weichenwerk Witten baut nicht nur Weichen, es treibt auch die Entwicklung innovativer Techniken und Materialien voran. Zum Beispiel Weichenherzstücke aus Bainit – einem besonders harten Stahl, für dessen Bearbeitung spezielle Maschinen nötig sind. Die Haltbarkeit ist mit zwölf Jahren dreimal länger als bei konventionellen Herzstücken. 15.000 besonders beanspruchte Weichen will die DB Netz AG nach und nach mit Bainit-Herzstücken ausrüsten. 2013 will das

Weichenwerk Witten bis zu 500 Bainit-Herzstücke herstellen, ab 2014 sollen es 600 und letztendlich 950 jährlich sein. Um Kosten beim Transport zu sparen, hat das Weichenwerk die Klappweiche entwickelt. In der Mitte der Betonschwellen befinden sich Gelenke. So lässt sich der Schienenstrang aufklappen und kann ohne Spezialwagen oder aufwendige Gleissperrungen zum Einbauort transportiert werden. Nach dem Auseinanderklappen der Weiche werden die Gelenke

durch Schrauben stabilisiert. Die Technik des Wasserstrahlschneidens macht sich das Weichenwerk zunutze, um diagonale Schienenstöße (die „Lücke“, die zwei Freimeldeabschnitte eines Gleises trennt) herzustellen. Das Schneiden mit Wasserstrahl erlaubt die Änderung des Winkels von gerade zu diagonal, was mit herkömmlichem Werkzeug nicht möglich ist. Dank des kontinuierlichen Verlaufs der Schnittkante wird der Lasteintrag in die Schiene besser aufgenommen. ■

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 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** September 2013 | Änderungen vorbehalten, Einzelangaben ohne Gewähr. Geltung der SNB/NBS in ihrer jeweils gültigen Fassung bleibt unberührt.