

Transdev sieht sich benachteiligt – DB Netz weist Vorwürfe zurück

Infrastruktur Als „sehr mühsam“ beschreibt Thierry Mallet, Präsident Generaldirektor des französischen Personenverkehrsanbieters Transdev, die Zusammenarbeit mit dem Infrastrukturunternehmen DB Netz in Deutschland. „Im deutschen Schienennetz gibt es viele Engpässe. Wenn die Disponenten deshalb Prioritäten setzen müssen, geben Sie den DB-Fernzügen immer den Vorrang, weil der Bahnvorstand an der Pünktlichkeit des Fernverkehrs gemessen wird“, sagte er der *Süddeutschen Zeitung*. Danach kämen die Regionalzüge und der DB-Güterverkehr. Dann erst seien die Züge des eigenen Unternehmens und der Wettbewerber an der Reihe. Mallet: „Diese Diskriminierung erleben wir jeden Tag. Die Bahn drückt uns die Verspätungen rein.“ Die Äußerungen Mallets decken sich allerdings

nicht mit den Dispositionsregeln der DB aus der Richtlinie 420.0201. Danach sind die Prioritäten wie folgt festgelegt: Hilfszüge, Schienenpersonenfernverkehr (Marktsegment „Express“), Schienengüterverkehr (Marktsegment „Express“), Schienengüterverkehr (Marktsegment „schnell“). Nicht genannte Züge gelten untereinander als gleichwertig. Bei gleichwertigen Zügen haben schneller fahrende Züge Vorrang vor langsamer fahrenden Zügen (Reisegeschwindigkeit). Züge auf besonderen Schienenwegen haben dort Priorität vor anderen Zügen, wenn sie Leistungen erbringen, für welche diese Strecken ausgewiesen sind. Dringliche Hilfszüge haben aber auch dort Vorrang.

DB Netz erklärt, Vorwürfe dieser Art habe die Aufsichtsbehörde in der Vergangenheit geprüft und keine Verstöße festgestellt. RB 30.9.19 (ici)

Gute Fortschritte bei der Strecke Geltendorf–Lindau

Elektrifizierung Die Elektrifizierung der Strecke Geltendorf–Lindau, die Anpassungen für Neigetechnik-Züge und die damit verbundenen, baulichen Maßnahmen mit Gesamtkosten von 440 Mio. EUR schreiten zügig voran, wie eine Begehung verschiedener Baustellen am 13.08.2019 zeigte. Durch den neuen Durchgangsbahnhof Lindau-Reutin entfällt zukünftig die Spitzkehre über den Insel-Hauptbahnhof.

Rascheres Durchfahren von Bahnhöfen und eine über weite Strecken erhöhte Geschwindigkeit von 160 km/h dank dem Einsatz des Schweizer Neigezugszugs „Astoro“ (ETR 610) führen ab Ende 2020 zu einer verkürzten Fahrzeit von Zürich nach München von noch 3 h 30 min. Sie schaffen einen Zeitgewinn von über einer Stunde, was die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße (Stichwort FlixBus) und dem Flugverkehr deutlich erhöht.

Aktuell wird die Sommer- und Herbstferienzeit genutzt, um mit Streckensperrungen die Bauarbeiten effizient voranzutreiben. Dazu gehören Straßenüberführungen, Bahnübergänge, Gleisanpassungen und -erneuerungen sowie der Ersatz von Brücken. Schallschutzwände werden auf rund 25 km errichtet, die Oberleitung mit 3560 Masten auf 199 km Strecke eingebracht und sieben elektronische Stellwerke neu gebaut. Das Umrichterwerk für die Stromversorgung in Leutkirch mit der direkten Anbindung an die bestehende Überlandleitung nimmt Form an. Herausragendes Werk entlang der 155 km langen Baustrecke ist die 136 m-Brücke über die Argen im Stadtgebiet von Wangen. Hier wird demnächst die vorgebaute Überführung der Lindauer Straße mit einem 500-t Kran auf die neuen Widerlager gesetzt, um ab 07.10.2019 wieder freie Fahrt zu gewähren. RB 30.9.19 (km)



Arbeiten an der Brücke Wangen

Foto: K. Metz

Vossloh Rail Services: „Sense, see, solve“



Die Messschiene zur Erfassung des Querprofils an einer HSG 2

Schieneninstandhaltung Die Vossloh Rail Services GmbH, Hamburg, arbeitet weiter an ihrer Strategie, die Prozesse der Schieneninstandhaltung weniger kompliziert zu machen. „Sense, see, solve“ fasste Geschäftsführer Marcel Taubert auf dem Vossloh-Fachtag am 24.9.2019 das Vorgehen zusammen.

Ein Bestandteil ist, dass die Schieneninstandhaltungsmaschinen von Vossloh gleichzeitig auch als Messfahrzeuge dienen. Augenblicklich erfasst

eine Messschiene das Querprofil, so dass bei den folgenden Überfahrten die Arbeiten automatisch an den erfassten Profilabweichungen ausgerichtet werden können. Außerdem wird an den Messungen des Längsprofils und dem Einsatz von Wirbelstrom zur Rissdetektion gearbeitet. Die Daten werden in die Instandhaltungssoftware Mapl-e eingespeist. Ab 2020 soll Mapl-e dann auch mit der Anlagenmanagementsoftware MR.pro verbunden werden. RB 30.9.19 (dr)

Foto: D. Rees