



DB BBG SE Fahrbahn

Die Zukunft des Bauens!

27.08.2024 | Berlin

Bahnbau Gruppe

Was uns verbindet - **gemeinsam bauen wir die starke Schiene für Deutschland**



Unser Beitrag zur Konzernstrategie

Die Deutsche Bahn hat ein elementares Anliegen: mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen – für das Klima, für die Menschen, für die Wirtschaft und für Europa. Mit ihrer Dachstrategie „Deutschland braucht eine starke Schiene“ schafft sie die Voraussetzungen.

Dafür konzentriert sich die Bahn auf drei wesentliche Ausbaufelder: **ROBUSTER, SCHLAGKRÄFTIGER, MODERNER.**

Eine starke Schiene braucht eine starke DB Bahnbau Gruppe. Wir leisten unseren Beitrag, um die Dachstrategie auf den Weg zu bringen.

Wir bringen die starke Schiene voran, indem wir als DB Bahnbau Gruppe für eine schlagkräftige, robuste Fahrbahn sorgen und dabei modernste Gleisbautechnik einsetzen – für eine rasant wachsende Mobilität.“

Jörg Fenske, Leiter SE Fahrbahn

Übersicht SE Fahrbahn



Schlüsselaktivitäten

Akquisition & Angebotsbearbeitung
(Lösungen finden)

Bauvorbereitung & Projektmanagement
(Lösungen planen)

Projektentwicklung
(Lösungen umsetzen)

Projektnachbereitung

Kerngeschäft

- Die SE Fahrbahn hat mit 11 Technischen Einheiten an 20 Standorten und ca. 1700 Mitarbeiter*innen einen Jahresumsatz von 500 Mio. € im Gleisbau inkl. Oberbauschweißen und Maschinentechnik
- Derzeit hat die SE Fahrbahn einen Marktanteil im Investivgeschäft von ca. 25 % und in den Rahmenverträgen der Oberbauinstandsetzung ca. 40 %

Kontakt



**Leiter SE Fahrbahn
Jörg Fenske**

Am Studio 1A
12489 Berlin
Telefon: +49 (0)30 63987 488
Mobil: +49 (0)152 37503785
joerg.fenske@bahnbaugruppe.com

Die SE Fahrbahn – für eine schlagkräftige und robuste Fahrbahn



- Als zuverlässiger Partner bedienen wir deutschlandweit in zahlreichen Regionen Anlagen- und Instandhaltungsmanagementbereiche „AIM“ die **Instandhaltungsrahmenverträge** der DB Netz AG in den Losen:
 - Kleine Instandsetzung Gleise und Weichen,
 - Kleine Instandsetzung Bahnübergänge sowie
 - Schweißtechnische Arbeiten



Standorte unserer Werkstätten und der Vorhaltung

Leistungen:

- Die Wartung und Instandsetzung der Maschinen erfolgt Großteils in Eigenleistung in den oben genannten Werkstätten.
- Sicherstellung/Gewährleistung der Maschinenverfügbarkeiten und Kapazitäten
- Neubau und Erweiterung der Werkstatt in Königsborn
- Vorhaltung regional vertreten



Kapazität der Fahrbahn an schienenfahrbarer Bautechnik - Insgesamt über 650 Eisenbahnfahrzeuge

Stopftechnik



SSP



EM-SAT



USM



WTW



GSM

25x Stopfmaschinen
30 x SSP



SLE

1 x EM-SAT (Messtechnik)
6 x WTW
3 x SLE

Fließbandtechnik



2x Umbauzüge
2x Bettungsreinigungsm.
23x MFS

Gleiskraftwagen



15 x GKW

Wagenraum



65 x Schwellentransportw.
126 x Res-Wagen
15 x Kippwagen

Hebetechnik



7x EDK

Gleisarbeitsfahrzeug



14 x GAF

Traktion



18x Loks

Die SE Fahrbahn – **Grundsätze und Strategie Fahrbahn**

Bundesweit vertreten für die Betreuung mit Expertenfunktion

Leistungen

- Steuerung Angebote und Bauprojekte, Erstellung schienengebundener Logistikkonzepte, Grundsätze Kalkulation (Leitkalkulation Fahrbahn), Grundsätze Claimmanagement (Nachtragsmanagement Fahrbahn)
- SE Koordination (Überwachung von Tauglichkeiten und Qualifikation der SE)
- Grundsätze Oberbauschweißen
- Technische Grundsätze, Investition und Beschaffung
- Strategie, Entwicklung (Produktmanagement), Digitale Transformation
- Sonderprojekte

Die SE Fahrbahn – Kapazitätssteigerung



quantitativ

Durch:

- Mehr Maschinen z.B.
 - zusätzliche Weichentransportwagen
 - Reaktivierung der ZRM
 - zusätzliche Loks
 - zusätzliche GKWs
 - zusätzliche WTWs
 - zusätzlicher Wagenraum
- Mehr Personal

qualitativ

Durch:

- Maschineneffizienz
 - Ersatzinvestition - Dual Mode Loks
 - Ersatzinvestition - Stopfmaschinen
 - 3 Hybrid GAFs geplant ab 2025
 - ASM
- Qualifikation
 - Mehrfachqualifikation des Bedienpersonals

Investition in innovative Technologien – **Wir werden grüner**



Unser Beitrag zur Reduzierung von Emissionen und Lärm

Fließbandtechnik



Entstaubungsanlage für die BRM (aktiv seit 2023)

Traktion



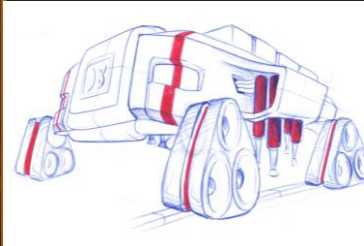
Dual Mode Loks 2x bis 2025/2026 & 16 x bis 2027

Gleisarbeitsfahrzeug



3 Hybrid GAFs geplant ab 2025

Robotik im Gleisbau



Automatische Schraubmaschine

Stopftechnik



Hybridstopfmaschine im Einsatz ab Q4/2024

Investition in innovative Technologien – **Wir werden grüner**



Entstaubungsanlage für die Bettungsreinigungsmaschine

Funktionalität

- Entsorgung der Stäube über Füllanlage und Silo-Dumper in der Linie
- Feinstaub gebunden
- Strapazierfähige und schwer entflammbare Planen

Benefit

- Einzeln nutzbar für Maßnahmen mit Erdbaugeräten in Tunnelbereichen
- Weniger Staubbelastung für Mitarbeiter und Umwelt
- Auf den Einsatz einer externen Bewetterungsanlage kann im Einzelfall verzichtet werden



Investition in innovative Technologien – **Wir werden grüner**



Dual Mode Loks

Neuentwicklung im Bereich der Zweikraft-Technik

Funktionalität

- Kombination aus Diesel- und Elektrolok
- Auf oberleitungsfreien Streckenabschnitten kann ohne Lokwechsel in den Dieselsbetrieb umgeschaltet werden.
- Diese Technik macht E-Traktion für die BBG möglich

Benefit

- Nachhaltige und wirtschaftliche Lösung für den Güterverkehr in Deutschland
- Einsparung von Kraftstoff und Emissionen
- Substituierung des Lokbestandes durch Zweikraft Lokomotive wird für 2025, 2026 und 2027 angestrebt



Investition in innovative Technologien – **Wir werden grüner**



Hybrid GAFs

geplant ab 2025 zum Ausbau der starken Schiene von morgen

Funktionalität

- Innovativer dieselelektrischer Antrieb mit Energiespeicher
- Neue Technik
- z.B. Fahrsteuerung und Bremssteuerung redundant ausgeführt
- Geringere Achslast

Benefit

- Emissionsfreies Arbeiten im Tunnel
- Zukunftssicher auf Grund der neuen Technik
- kurzer schlagkräftiger Vierachser mit besserer Performance bezogen auf Zuladung und Leistungsspektrum
- Hohe Flexibilität in Bezug auf Leistung und den möglichen Einsatzbedingungen



Investition in innovative Technologien – **Wir werden grüner**



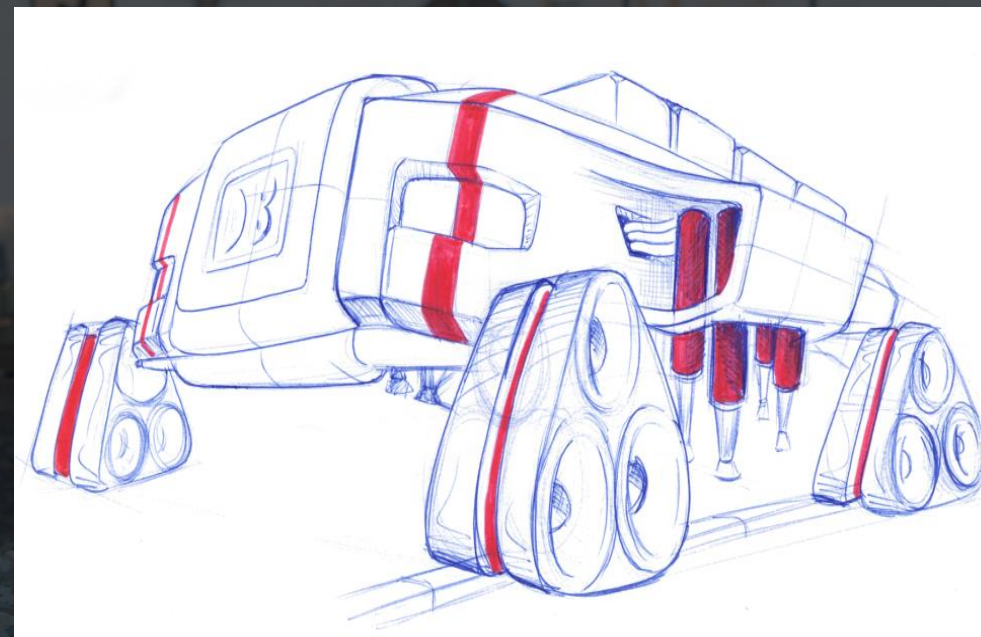
Automatische Schraubmaschine „ASM“

Funktionalität

- Sensorik
- Umweltfreundlicher Antrieb
- Acht-Spindel-Schraubeinheit
- Raupenfahrwerk

Benefit

- Ressourcenschonender und flexibler Einsatz
- Neue Qualitätsstandards
- Vollumfängliche Dokumentation aller Arbeitsschritte
- Verbesserung der Arbeitsbedingungen



Investition in innovative Technologien – **Wir werden grüner**



Hybrid-Stopfmaschine Umweltfreundliche Instandhaltungslösung

Funktionalität

- Hauptbetrieb elektrisch
- Duales Antriebssystem, auch im Arbeitsmodus möglich
- Rückspeisung von Bremsenergie ins Netz
- generatorisches Bremsen
- Für HVO100-Betrieb ausgelegt

Benefit

- Nachhaltige Energie Nutzung / die lokale CO2-Emission extrem niedrig
- weitere Schallschutzmaßnahmen an der Stopfmaschine senken die Lärmemissionen
- höhere Effizienz durch Nutzung E-Energie und weniger Betankungen
- den gesetzlichen Umweltauflagen weit voraus: emissionsarmes Arbeiten auf Bahnhöfen oder in Tunneln



Stopfmaschine HULK
Quelle: Plasser und Theurer

Investition in innovative Technologien – **Wir werden grüner**



Nachhaltiger Biokraftstoff zur CO2e-Emissionsminderung HVO100 (Mit Wasserstoff behandelte Pflanzenöle)

Funktionalität

- HVO100 erfüllt die DIN EN 15940 für „synthetische Kraftstoffe“
- Diesel-Bestandsflotten können ohne Umrüstung mit HVO100 weiter betrieben werden.
- „Dop-In“-Kraftstoff – Motorenverträglichkeit nachgewiesen!
- Zahlreiche Motorenhersteller haben bereits Freigabe für HVO 100 gemäß DIN EN 15940 erteilt.

Benefit

- HVO100 bei der DB besteht aus biologischen Rest- und Abfallstoffen und ist frei von Palmöl.
- Klimafreundliche Mobilität – Die Betankung von HVO100 erzielt bilanzielle CO2e-Einspareffekte von rund 90 %.
- Etwa +25 Cent je Liter Zusatzkosten im Vergleich zu fossilem Diesel
- Saubere Verbrennung – extrem verminderte Emissionen
Mitarbeitende sind weniger Schadstoffen ausgesetzt

Bildnachweis:
© DB Bahnbau Gruppe
„Tankstelle in Königsborn“





Bahnbau Gruppe