

Liebe Leserinnen und Leser,



das Jahr 2015 ist zum Jahr des Bauens im Deutschen Schienennetz erklärt worden. Dank der erfreulichen Aufstockung der LUV-Mittel (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) steht in 2015 und den Folgejahren so viel Geld zur Verfügung für den Erhalt der Schienenwege wie noch nie zuvor. Das ist eine große Herausforderung für DB Netz, für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und für die Kunden der Bahn. Aber auch die Bahnindustrie und die übrigen am Prozess beteiligten Behörden und Organisationen haben sich auf das höhere Bauvolumen einzustellen. Bei der DB Netz AG sollen 700 zusätzliche Ingenieure eingestellt werden, um die durchschnittlich 850 Baustellen im Netz managen zu können.

Als Erstes müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen über den Umfang der Baumaßnahmen informiert werden. Wenn die bestehende Infrastruktur während der Bauzeit gar nicht oder nur eingeschränkt zur Verfügung steht, sind Zugeständnisse unausweichlich. Manch einer wird sich noch an die Vollsperrung der Strecke Paderborn – Soest während des gesamten Fahrplanjahres 1993/94 erinnern. Als der ehemalige Vorstandsvorsitzende der DB, Heinz Dürr, seinerzeit eine Vollsperrung eines wichtigen Teils der Mitte-Deutschlandverbindung vorschlug, stieß er bei den meisten Eisenbahnerkollegen auf Unverständnis. Eine solch drastische Maßnahme war damals (noch) nicht vorstellbar. Heute – mehr als 20 Jahre später – sind längere Sperrungen und massive Eingriffe in das Zugangebot in vielen Fällen die Regel. Der zu Behördenbahnzeiten proklamierte Anspruch, das veröffentlichte Kursbuch muss unter allen Umständen gefahren werden, ist heute wegen der stark gestiegenen Zuganzahl und dem Verzicht auf teure Bauinfrastruktur (Bauweichen mit Hilfsbetriebsstellen!) nicht mehr aufrechtzuerhalten.

Um so wichtiger ist die Kommunikation mit allen Beteiligten, die so früh wie irgend möglich passieren muss. Als positives Beispiel dafür kann man die Vollsperrung des Nord-Süd-S-Bahntunnels in Berlin, die sich über fast vier Monate erstreckt, erwähnen. Der massive Eingriff in das Nahverkehrsangebot der Deutschen Hauptstadt wird durch Kapazitätsausweitungen bei den parallel verkehrenden Verkehrsmitteln und durch gute Kommunikation und den zusätzlichen Einsatz von Servicekräften vor Ort abgefedert.

Wir sind ein Fahr- und kein Baubetrieb, hat mal ein Kollege vor langer Zeit gesagt. Heute gilt: Damit wir ein Fahrbetrieb bleiben können, muss (auch) möglichst stetig gebaut werden.

Herzlichst, Ihr

Wilfried Messner

Wilfried Messner

Verbandsvorstandsvorsitzender BFBahnen