

SCHIENENVERKEHR

25.04.16

## Deutsche Bahn saniert Gleise – 850 Baustellen täglich

*Von Wolfgang Mulke*

Zurzeit werden überall im Bundesgebiet die Gleisanlagen der Deutschen Bahn erneuert. Das Schienennetz ist jahrzehntelang vernachlässigt worden

Unternehmen braucht Jahre, um unterlassene Investitionen nachzuholen. Im Norden werden dieses Jahr 210 Millionen Euro verbaut.

Berlin/Hamburg. Viele Besucher der Hannover-Messe müssen ein paar Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen. Denn pünktlich zum heutigen Messestart sperrte die Bahn die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hannover und Kassel. Die Strecke muss umgehend saniert werden, weil der Schotter im Gleis die Schwellen unter den Schienen nicht richtig hält. Die kurzfristige Entscheidung hat viel Ärger über das Unternehmen ausgelöst. Doch die Ergebnisse der letzten Messfahrten verhiessen einen dringenden Handlungsbedarf. Die Alternative wäre Tempo 80 für die Züge gewesen. Dabei ist die Generalüberholung eigentlich erst 2019 fällig. Dann wird der Abschnitt 30 Jahre alt.

### Sanierungsbedarf im Schienennetz ist riesig

An Umleitungen, Streckensperrungen und Langsamfahrstellen müssen sich die Fahrgäste überall im Land einstellen. Der Sanierungsbedarf im Schienennetz ist allerorten riesig, weil die Instandhaltung jahrzehntelang vernachlässigt wurde. Der Bund als Eigentümer investierte zu wenig in den Erhalt der Trassen. Die **Bahn** wiederum knauserte mit dem Einsatz eigener Mittel. Die vielen Verspätungen sind unter anderem darauf zurückzuführen.

Nun soll alles besser werden. Allein in diesem Jahr geben Bund und Bahn 5,5 Milliarden Euro für Brücken, Schienen, Schotter oder Weichen aus. Bis zu 850 Baustellen werden täglich gezählt. Angesichts der Dimension des 34.000 Kilometer langen Gleisnetzes ist das nicht viel, auch wenn die Pläne für das laufende Jahr ehrgeizig klingen. 2016 werden 2000 Weichen, 2,9 Millionen Schwellen und vier Millionen Tonnen Schotter verbaut. Dazu kommt die Sanierung von 150 Brücken.

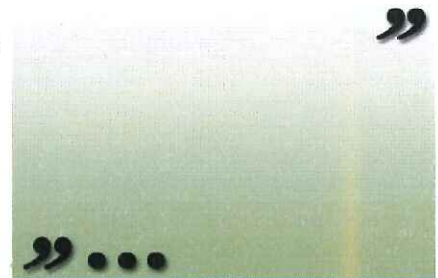


In Hamburg und Schleswig-Holstein verbaut die Bahn allein in diesem Jahr 210 Millionen Euro im bestehenden Schienennetz. Dazu gehört die Erneuerung zweier Bahnbrücken am Berliner Tor. Dauer der Maßnahme bis Ende 2020. Zu einer langen Streckensperrung kommt es auf der S-Bahn-Strecke zwischen Harburg und Hauptbahnhof. Während der Sommerferien werden Gleise und Weichen zwischen Hammerbrook und Wilhelmsburg erneuert. Die Bahn richtet einen Bus-Pendelverkehr ein.

Bis 2019 wird die hohe Bauaktivität bundesweit weitergehen. Erst dann ist der Nachholbedarf gedeckt. Insgesamt kostet es 28 Milliarden Euro, allein die Sünden der Vergangenheit aufzuarbeiten. Den Fahrgästen wird also auch weiterhin viel Nachsicht und Geduld abverlangt. "Unser Ziel ist es, die Verfügbarkeit deutlich zu erhöhen", wirbt der Produktionsvorstand der Bahn, Roland Bosch, um Verständnis.

*Mit der Maus über das Bild fahren*

In der Vergangenheit lief es beim Bahnbau alles andere als rund. Häufig konnte das Unternehmen die vom Bund bereitgestellten Gelder gar nicht vollständig ausgeben. Was am Jahresende noch in der Kasse war, muss dann wieder zurückgezahlt werden. Das lag unter anderem an einem strukturellen Missstand bei der Planung der Baustellen. Lange Zeit bereiteten Ingenieure Bauprojekte vor, bei denen niemand wusste, ob der Bundestag dafür auch Geld bereitstellt. Kam bei den jährlichen Haushaltsberatungen im Parlament nicht genug für diese Investitionen zusammen, waren die vorfinanzierten Planungsleistungen verlorenes Geld. Das führte dazu, die Vorratsplanung ganz zu unterlassen. Gab es unerwartet mehr Geld für die Instandhaltung, fehlte dann plötzlich das Baurecht. Aus den vielen Fehlern im Umgang mit dem bundeseigenen Infrastrukturvermögen haben Bund und Bahn immerhin gelernt. Eine Neuerung ist die sogenannte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und Bahn. Sie gilt fünf Jahre lang bis 2019 und umfasst ein Volumen von 28 Milliarden Euro für das Bestandsnetz. Damit kann das Unternehmen auch jahresübergreifend planen und bauen.



### **Größere Baumaßnahmen werden gebündelt durchgeführt**

Die zweite Neuerung ist die Konzentration der Modernisierung auf Korridore im Netz. Die größten Baumaßnahmen werden nun gebündelt durchgeführt. "So können wir die Anzahl und Dauer baubedingter Sperrungen weiter reduzieren und das bei steigendem Bauvolumen", sagt Netz-Vorstand Thomas Schaffer. Auf den jeweils betroffenen Abschnitten läuft dadurch eine gewisse Zeit lang mitunter gar nichts mehr.

Da diese Korridore auf das gesamte Bundesgebiet verteilt sind, ist auch der Ärger der Kunden nahezu flächen-deckend, wie ein Blick auf die Landkarte zeigt. So wird von Anfang Mai bis in den September hinein zwischen Hamburg und Göttingen gebaut. Im ersten Schritt ist zwischen Hamburg und Hannover nur noch ein Gleis befahrbar. Die Fahrt dauert dadurch eine halbe Stunde länger. Eingleisig wird im Hochsommer auch eine der wichtigsten Bahnlinien zwischen Frankfurt und Karlsruhe/Stuttgart betrieben.

Es wird noch lange dauern, bis das gesamte Netz auf einem modernen Stand ist. Der erste große Block wird am Ende des Jahrzehnts abgearbeitet sein. Dann steige der Nachholbedarf nicht mehr weiter an, heißt es bei der Bahn. Und nach und nach wird der verbleibende Bedarf abgearbeitet.