





Foto: DB AG/Porsche Consulting/Marco Prosch

## Modernisierungsoffensive

# Frischekur für die Infrastruktur

**Frank Sennhenn**, Vorsitzender des Vorstandes, DB Netz AG, Frankfurt am Main



Millionen Menschen fahren täglich mit der Bahn. Viele pendeln zur Arbeit oder reisen zu privaten oder beruflichen Terminen. Darüber hinaus bildet das deutsche Schienennetz das Rückgrat für unzählige Gütertransporte und Warenströme durch ganz Europa. Gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen wollen wir den Fahrgästen und Transporteuren vor allem eines bieten: Verlässlichkeit und Qualität. Basis dafür ist ein leistungsfähiges Schienennetz.

**Infrastruktur auf bestem Stand der letzten Jahre: Rekordinvestitionen in Netz und Bahnhöfe zahlen sich aus**

- Weite Teile der Schieneninfrastruktur erneuert**  
Mehr als 5.000 Kilometer Gleise, 5.500 Weichen und 380 Brücken saniert\*
- Zahl der Infrastrukturmängel im Netz reduziert**  
Rückgang um fast 50 Prozent\*
- Modernisierung der Stationen fortgesetzt**  
Rund 8 Prozent der Bahnhöfe haben allein 2017 Frischekur erhalten
- Überwiegende Zahl der Bahnhöfe barrierefrei**  
Über drei Viertel der Stationen mit Rampen, Fahrtreppen oder Aufzügen ausgestattet
- Rollout für digitale Analysesysteme über Plan**  
Mehr als 15.700 Weichen an DIANA angeschlossen, alle Aufzüge und Fahrtreppen in den Bahnhöfen mit ADAM überwacht
- Baustellenbedingte Verspätungen gesenkt**  
Rückgang um 10 Prozent gegenüber Vorjahr

\* seit Start der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II

Quelle: DB AG

Die Deutsche Bahn setzt auch 2018 ihre Modernisierungsoffensive fort und steigert die geplante Investitionssumme gegenüber dem Vorjahr um 800 Millionen Euro, auf insgesamt 9,3 Milliarden Euro. Rund 5,5 Milliarden Euro fließen davon in die Instandhaltung und Erneuerung von Gleisen, Brücken, Tunneln und Technik des Bestandsnetzes. Hinzu kommen 1,2 Milliarden Euro für moderne Bahnhöfe. Etwa 2,6 Milliarden Euro werden in Neu- und Ausbauprojekte investiert. Damit werden enge Flaschenhälse im über 33.200 Kilometer langen Netz angepackt, etwa im Zulauf großer Knoten. Allein für 12 Großprojekte sind Spatenstiche geplant.

### Investitionen zeigen Wirkung

Die Investitionsoffensive zeigt Wirkung. Seit dem Start des Modernisierungsprogramms in 2015 wurden bisher über 5.000 Kilometer Gleis komplett erneuert. Das entspricht in etwa dem gesamten Streckennetz der Schweiz. Hinzu kommen im gleichen Zeitraum über 5.500 Weichen, die technisch überholt wurden. Verbunden damit ist die Anzahl der Infrastrukturmängel seit Start des Modernisierungsprogramms in 2015 um fast die Hälfte zurückgegangen. Auch

bei den Brücken gab es einen Qualitätssprung: 2015 bis 2017 wurden bereits rund 380 Eisenbahnbrücken modernisiert. Der Zustand der Bauwerke hat sich kontinuierlich verbessert.

Mit unseren Neu- und Ausbauprojekten schaffen wir mehr Kapazität und schnellere Verbindungen in unserem Netz. Stellvertretend dafür steht die feierliche Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke zwischen Nürnberg, Erfurt, Leipzig/Halle und Berlin (VDE 8) Ende letzten Jahres. Seit 10. Dezember 2017 sind Reisende zwischen Berlin und München in weniger als vier Stunden unterwegs und haben damit eine schnelle, konkurrenzfähige und umweltgerechte Alternative zu Straße und Flugzeug.

### Bauen „unter dem rollenden Rad“

Mit den Rekordinvestitionen ins Netz der DB steigt auch die Anzahl der Baustellen. 2017 waren es zeitweise bis zu 800 Baustellen pro Tag. In diesem Jahr wird die Bautätigkeit auf einem ähnlich hohen Niveau bleiben. Klar ist: Wo gebaut wird, stehen Strecken zeitweilig nicht oder nur begrenzt zur Verfügung, kann der Bahnverkehr nicht uneingeschränkt laufen. Auf der einen Seite steht

der Wunsch nach zukunftsfähiger Infrastruktur, wofür Investitionen und damit verbunden auch Baustellen notwendig sind. Auf der anderen Seite müssen täglich über 40.000 Züge über die Schiene geleitet werden – viele davon im engen Fahrplankontakt.

Züge fahren lassen und gleichzeitig das größte Modernisierungsprogramm für die Infrastruktur in der DB-Geschichte umsetzen: Die Prozesse von Fahren und Bauen möglichst

gut unter einen Hut zu bekommen, gleicht manches Mal einer Quadratur des Kreises. Aber auch hier sind wir in 2017 erneut vorangekommen. Die von Baumaßnahmen verursachten Verspätungsminuten konnten – trotz gestiegenem Bauvolumen – um 10 Prozent gesenkt werden.



*2017 waren es zeitweise bis zu 800 Baustellen pro Tag*

### Das Lagezentrum Bau

Dieses Resultat ist nicht zuletzt auf die Arbeit unseres neuen Lagezentrums Bau zurückzuführen. In dieser „Spezial-Einheit“ für kundenorientiertes Bauen laufen seit Juli 2017 alle Informationen zu größeren Baustellen in ganz Deutschland zusammen, die einen erheblichen Einfluss auf die Betriebsqualität haben. Ziel ist es, die Situation der Kunden während des umfangreichen Baugeschehens klar zu verbessern.



Foto: DB Netz AG/Porsche Consulting/Marco Prosch

*Gleisarbeiten in Koblenz: Das Management der zahlreichen Baustellen im Schienennetz bleibt eine Herausforderung*

Gemeinsam mit über 100 zentralen und regionalen Bahn-Fachleuten aus der Baubetriebsplanung und dem Fahrplan ist das Lagezentrum Bau ausschließlich mit der Frage beschäftigt, wie Bauauswirkungen reduziert werden können. Konkret werden dabei zum Beispiel Bauverfahren optimiert oder es wird darüber entschieden, ob man eine Baumaßnahme verschieben kann. Zudem sorgt das Lagezentrum Bau für Transparenz in den Planungsabläufen für Baustellen.

## **Baustellenkoordination: eine Mammutaufgabe**

Ein weiterer wichtiger Baustein zur Bewältigung der Herausforderungen des zunehmenden Bauvolumens ist die Bündelung von Baustellen in Korridoren. Die Koordination der Bauarbeiten in Europas größtem Schienennetz ist eine Mammutaufgabe. Die Planer müssen nicht nur das Baumaterial zur rechten Zeit an den richtigen Ort schaffen, sondern auch den Betrieb im Auge behalten, um die Auswirkungen der Arbeiten auf den Zugverkehr so gering wie möglich zu halten.

Hier hat sich bewährt, räumlich nah beieinander liegende Maßnahmen zeitlich in sinnvollen Korridoren zusammenzufassen. Dadurch können eine Vielzahl unterschiedlicher Arbeiten möglichst schnell durchgeführt werden. Auf diese Weise lassen sich Baustellen vorab in den Fahrplan integrieren. Das wiederum ermöglicht eine langfristige Planbarkeit. Auch der Einsatz

leistungsfähiger Großmaschinen ist im Korridor besser möglich. Komplexe Streckenmodernisierungen können so in kürzerer Zeit und zu geringeren Kosten als beim Bauen „unter dem rollenden Rad“, also parallel zum Schienenverkehr, durchgeführt werden. Im laufenden Jahr baut die DB in über einhundert Baukorridoren.

## **Mehr Personal im Bahnbau**

Wir können unser Modernisierungsprogramm nur mit qualifizierten und motivierten Mitarbeitern stemmen. Daher haben wir rund um das Thema Bauen und beim Personal kräftig investiert. Seit dem letzten Jahr erhöhte sich der Personalbestand der DB Netz AG im Bereich Bau um über 760 Kolleginnen und Kollegen auf über 17.700. Zudem wurden im Jahr 2017 über 520 Nachwuchskräfte eingestellt, darunter Experten, die für bessere Bau- und Betriebsabläufe sorgen oder in der Fahrplannerstellung und Disposition im Einsatz sind. Auch Ingenieure und Gleisbauer sind neu hinzugekommen. Im laufenden Jahr sucht die Bahn in allen Bundesländern weitere Verstärkung – im Berufsfeld Bau sollen bei der DB Netz AG rund 580 Nachwuchskräfte und über 1500 neue Kolleginnen und Kollegen eingestellt werden. ■

**Lesen Sie auch**

**Qualitätsorientierte Erneuerung  
des Bestandsnetzes**

Deine Bahn 5/2017, ab S. 8