

Deutsche Bahn



Wer zwischen Frankfurt und Mannheim auf der Riedbahn pendelt, muss in den kommenden Monaten deutlich längere Fahrzeiten im Busersatzverkehr einplanen. MICHAEL BAYER/DFP

Bahnsinn Riedbahn – so betitelt die Deutsche Bahn ihre Videodokumentation zur bevorstehenden Generalsanierung ihrer vielbefahrenen Strecke zwischen Frankfurt, Biblis und Mannheim. Am Ende fasst der Konzern die Fakten zusammen: 15 Kilometer Schallschutzwände. 20 sanierte Bahnhöfe. 117 Kilometer neue Gleise. 152 neue Weichen. Schließlich, zu dramatischer Musik: „Und 84,7 Millionen, die glauben, dass wir scheitern“.

Generalsanierungen fordern Branche heraus

Auf der Riedbahn startet am Montag die grundlegende Erneuerung des deutschen Schienennetzes. Die Aufgabe könnte kaum größer sein

Von Michael Bayer

zum Zugbetrieb nicht mehr hinterherkommen. So bleiben nur die Generalsanierungen, bei denen Strecken über Monate voll gesperrt werden, um sie im Prinzip abzureißen und neu aufzubauen. Als letzte Möglichkeit ist dieses Vorgehen zum Erfolg verdammt.

300

ZÜGE UND MEHR

fahren jeden Tag über die Riedbahn

Die Riedbahn wurde zum Pilotprojekt, weil über die 70 Kilometer lange zentrale Nord-Süd-Verbindung zwischen Main und Neckar täglich mehr als 300 Regional-, Fern- und Güterzüge rollen. ICEs auf dem Weg von München, der Schweiz oder aus Frankreich fahren dort auf dem Weg ins Ruhrgebiet, nach Hamburg oder Berlin – genauso wie der europäische Güterverkehr zwischen Nordsee, Alpen und Mittelmeer. „Deshalb wirken sich Probleme auf der störanfälligen Riedbahn bundesweit aus“, sagt Bolte. Geplante Kosten der Sanierung: 1,3 Milliarden Euro.

Bereitstellungsflächen wie im südheissen Gernsheim vermitteln einen Eindruck von den organisatorischen Herausforderungen. Dort warten Berge an Schotter darauf, verteilt zu werden; 380 000 Tonnen sind es insgesamt. Grundlage für 230 000 Schwellen und Schienen, geliefert in 120-Meter-Stücken. Dazu Tausende digitale Signale und Sensoren, Oberleitungen, die Lärmschutzwände. Eine Materialschlacht.

an ihre Grenzen. „Fünf Monate durchpötern geht erst recht nicht“, sagt Bolte. Die Bahn reagierte. Jetzt gibt es für solche Aufgaben A/B-Teams, die sich abwechseln.

Das freilich bedeutet: Das Projekt beschäftigt mehr Menschen. Womit wir bei der dritten und größten Herausforderung wären: dem nötigen Personal.

Die Bahn muss für die Planung, Überwachung und Abnahme viele Fachleute konzentrieren zusammenziehen. Da fügt es sich gut, dass anderweitige Großprojekte wie der Ausbau der S-Bahn nördlich von Frankfurt zu Ende gehen. Dennoch sind Auswirkungen zu befürchten: „Für die Riedbahn wird man genug Personal haben, aber das fehlt dann anderswo“, warnt Lukas Iffländer vom Fahrgastverband Pro Bahn.

Auch für Sarah Stark ist die zentrale Frage: Wo bekommen wir ausreichend geschulte Leute her? Sie vertritt als Hauptgeschäftsführerin den Verband der Bahnindustrie in Deutschland – und damit jene Unternehmen, die die Arbeiten an den Strecken umsetzen. Nach Jahrzehnten mit wenigen Aufträgen habe die Branche ihre Kapazitäten zurückgefahren. Jetzt seien sie mit den anstehenden Generalsanierungen plötzlich maximal gefragt.

„Unsere Unternehmen suchen händleringend Personal, auch im Ausland und bilden dort sogar



Für die Arbeiten auf der Riedbahn wird viel Schotter benötigt: 380 000 Tonnen.

Geschätzt wie sonst das Topmanagement

Die Bahn gewinnt Buspersonal im Ausland – und setzt alles daran, es nicht zu verlieren

VON MICHAEL BAYER

Wenn die Deutsche Bahn jene Strecke sperrt, die sie als ihre wichtigste erklärt, ist logisch: Abhilfe zu schaffen, wird aufwendig. Das gilt vor allem für den Regionalverkehr, wo zwischen Mannheim und Frankfurt jeden Tag 16 000-mal Reisende in eine S-Bahn oder einen Regionalexpress steigen. Von Montag an kommen sie allenfalls mit Bussen weiter. DB-Regio-Projektleiter Felix Thielmann verspricht ihnen: „Wir schaffen den größten Ersatzverkehr, den die Bahn bisher auf die Straße gebracht hat“.

Die Fakten dazu: Bis zu tausend Fahrten pro Tag, 170 speziell entwickelte und neu angeschaffte Überland- und Gelenkbusse, von denen bis zu 150 unterwegs sind. Und: 400 Frauen und Männer, die sie steuern.

Integrationsteam hilft

Sie zu finden, war schwierig. Denn schon im regulären Nahverkehr fehlt Personal, das Züge oder Busse auf den Weg bringt. Deshalb blickten Thielmann und sein Team während der neunmonatigen Suche auch ins Ausland. DB Regio spannte dort Vermittlungsagenturen ein. Und polnisch sprechende Bahn-Beschäftigte verfassten Stellenanzeigen, die sie in Zeitungen des Nachbarlands veröffentlichten.

Ergebnis: Mehr als die Hälfte der 400 nötigen Fahrerinnen und Fahrer reisten aus anderen europäischen Staaten ein, darunter eine 50-köpfige Gruppe, die gemeinsam aus Polen kam.

Die Bahn weiß ihr mühevoll gewonnenes Personal zu schätzen. Obwohl offen ist, ob DB Regio den Zuschlag für die Ersatzverkehre der folgenden Sanierungen bekommt, sind die angebotenen Arbeitsverträge unbefristet. „Wir wollen die Fahrerinnen und Fahrer unbedingt halten“, sagt Thielmann. Bedarf sieht er bundesweit genug.

Damit sich die Eingereisten zurechtfinden, stehen ihnen Integrationsteams zur Seite, etwa bei Behördengängen. Die Bahn besorgt Wohnungen in der Nähe der Einsatzorte – und organisiert sogar gemeinsames EM-

Schauen mit Grillparty. Das Bus-team wird wertschätzend behandelt wie in anderen Firmen das Topmanagement.

Dazu kommt die Vorbereitung auf den Job. Deutschkurse etwa mit Fokus auf vorhersehbare Fragen der Fahrgäste sowie deren mögliche Antworten. Und an zweimal zwei Tagen ließ die Bahn den kompletten Ersatzplan probenhalber abfahren.

Das Konzept überzeugt auch die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (Verdi). „Hier handelt die Bahn verantwortungsbewusst“, lobt Andreas Schackert, Bundesfachgruppenleiter Busse und Bahnen. Und wundert sich sogar ein wenig über den Erfolg: „Eigentlich ist der europäische Markt längst abgegrast.“ Fahrpersonal werde derzeit vor allem in Asien gesucht.

Ob angesichts der umfassenden Hilfe Neid beim bestehenden Personal aufkomme? „Das in den Betrieben zu handhaben, ist nicht immer einfach“, räumt Schackert ein. Er erkenne aber auch eine Tendenz, dass kommunale Verkehrsbetriebe erwogen, Wohnraum zu bauen – um auch für einheimische Beschäftigte wieder attraktiv zu werden.

Große Pläne für die Schiene

Bis 2030 sollen Dutzende viel befahrene Abschnitte im Streckennetz der Bahn erneuert werden. Mehr als 4000 Kilometer werden zeitweise gesperrt



Quelle: Deutsche Bahn, Ippen/Media Daten-Team (Lini Tillmann)/FR

NÄCHSTE PROJEKTE

Das Konzept der Generalsanierungen umfasst 41 Strecken. Da nur Abschnitte mit hoher Auslastung überarbeitet werden, dürften Reisende immer wieder Einschränkungen erleben.

Im Zeitplan folgen diese Projekte:

- Emmerich – Oberhausen:** 15. Februar bis 13. Dezember 2025.
- Hamburg – Berlin:** August 2025 bis April 2026 sowie vom 16. August bis 14. Dezember 2024 zwischen Wittenberge und Ludwigslust.
- Hagen – Wuppertal – Köln:** 6. Februar bis 10. Juli 2026.
- Nürnberg – Regensburg:** 6. Februar bis 10. Juli 2026.
- Troisdorf – Koblenz:** 10. Juli bis 11. Dezember 2026.
- Koblenz – Wiesbaden:** 10. Juli bis 11. Dezember 2026. bay

UMLEITUNGEN

Fernverkehr bei der Riedbahnsperre: ICE und IC auf der wichtigen Nord-Süd-Achse werden über die parallelen Strecken Mainz-Worms-Mannheim und Frankfurt-Darmstadt-Heidelberg umgeleitet. Das bringt den Zügen durchschnittlich eine zusätzliche Fahrzeit von einer halben Stunde. Ein Drittel der Fernverkehrszüge muss zwischen Frankfurt und Mannheim ausfallen. Trotzdem stehen nach Berechnungen der Deutschen Bahn dank des Einsatzes längerer Fahrzeuge drei Viertel der üblichen Sitzplatzkapazität bereit.

Der Güterverkehr macht große Bogen um die Region. Beispielsweise biegen Züge aus dem Mittelrheintal kommend bei Koblenz ab und rollen entlang der Mosel nach Trier – und weiter über Saarbrücken nach Mannheim. bay



„Verkehrspurpur“ nennt die Bahn die Farbe ihrer Ersatzbusse. 170 Fahrzeuge stehen bereit. ANDREAS ARNOLD/DFP