

Im Interview: Frank-Georg Keidel, Präsident der ÜGG

Höchste Priorität für die Schiene

Ohne die Mitgliedsunternehmen der Überwachungsgemeinschaft Gleisbau (ÜGG) gäbe es keine Verkehrswende. Sie sind gefragt wie nie – denn sie sind die Spezialisten für Ausbau und Unterhaltung des Schienennetzes. ÜGG-Präsident Frank-Georg Keidel spricht im Interview über die infrastrukturellen Herausforderungen der kommenden Jahre und Jahrzehnte.

Privatbahn Magazin: Herr Keidel, Deutschlands Schienennetz soll ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrswende werden. Was bedeutet das für die Überwachungsgemeinschaft Gleisbau?

Frank-Georg Keidel: Für uns sind das Schienennetz und die Auftraggeber essenziell wichtig, da unsere Mitglieder einen wesentlichen Anteil am Ausbau und der Instandhaltung des Schienennetzes haben.

Ohne Ihre rund 130 Mitgliedsunternehmen gibt es also auch keine Verkehrswende?

Richtig, wenn es keine Unternehmen gibt, die das Schienennetz ausbauen und unterhalten, werden wir die Verkehrswende nicht schaffen. Ohne Gleisbauer, Ingenieure und Logistikunternehmen kann sie nicht gelingen.

Im intermodalen Wettbewerb dominiert noch die Straße, aber die Transformation hin zur Schiene wird von der Politik immer stärker eingefordert. Sind Ihre Mitgliedsunternehmen auf diesen Wandel vorbereitet?

Wir sind nicht nur vorbereitet, sondern darauf spezialisiert, da wir uns fast ausschließlich um das System Schiene kümmern. Ohne die Schiene wird es uns nicht gelingen, den Wandel zu vollziehen, und deshalb sind wir auf die kommende Transformation vorbereitet.

Welche Voraussetzungen müssen Ihrer Meinung nach erfüllt sein, damit das Schienennetz und die Bahn-

infrastruktur den Wandel ermöglichen?

Aus unserer Sicht ist es an erster Stelle wichtig, dass die Transformation solide und nachhaltig finanziert ist. Damit meine ich auch einen langen Zeithorizont.

Die Politik hat den Deutschlandtakt ja mittlerweile auf 2070 verschoben und ich gehe davon aus, dass wir auch bis 2070 brauchen, um das Schienennetz in einen wirklich guten Zustand zu versetzen.

Ist es derzeit überhaupt möglich, das Schienennetz in Deutschland zu erweitern, oder muss die Sanierung der bestehenden Anlagen Vorrang haben?

Höchste Priorität hat erst einmal die Instandsetzung des bestehenden Netzes. Erst danach kann über den Ausbau nachgedacht werden. In den vergangenen Jahrzehnten wurden Gleise, Anschlussgleise, Weichen und andere Bestandteile zurückgebaut. Die werden wir, insbesondere mit Blick auf die Korridormaßnahmen, wieder benötigen.

Die Bahn will ja im Rahmen eines neuen Konzeptes bis 2030 sogenannte Korridormaßnahmen umsetzen. Während einer halbjährlichen Sperrung soll auf dem betreffenden Streckenabschnitt alles umgebaut werden. Da überlegen wir: Wie kann eine solche Maßnahme mit Blick auf Kapazität und Logistik bewältigt werden und wie gelingt es, dies qualitativ hochwertig umzusetzen? Für diese Fragen haben wir Arbeitskreise gebildet, um die Frage zu beant-



*Frank-Georg Keidel
Präsident der ÜGG*

worten, wie die Herausforderungen bewältigt werden können.

Ohne Milliarden-Investitionen ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur ungewiss. Dazu benötigen Ihre Mitgliedsunternehmen Planungssicherheit. Ist diese in ausreichendem Maße vorhanden?

Ja, der Zeithorizont, den wir mittlerweile haben, sorgt für Planungssicherheit bei unseren Mitgliedsunternehmen.

Deutschland hat vergangenes Jahr 124 Euro pro Einwohner in das Schienennetz investiert. Das ist zwar ein Rekordwert, aber recht wenig im europäischen Vergleich. Bis 2029 soll der Bund der Bahn rund 86 Milliarden Euro für die Instandhaltung des Schienennetzes geben. Reicht das, um die Bahn fit für die Zukunft zu machen?

Wir haben bei der Schiene insgesamt einen ganz erheblichen Instandhaltungsrückstau, der von der Bahn auf mehr als 90 Milliarden Euro beziffert wurde. Unter diesem Aspekt ist eine Er-

FOTO: ÜGG

höhung der Investitionen durchaus sinnvoll, zumal die Kapazitäten, diesen Sanierungsstau zu beheben, im Markt vorhanden sind.

Die Netz AG der DB hat im Frühjahr eine umfassende Generalsanierung ihres Schienennetzes gefordert. Um was geht es bei der Sanierung? Nur um die Gleise oder auch andere Teile der Infrastruktur?

Primär reden wir über den Oberbau, also die Gleisanlagen mit ihren Schienen, Schotter und Schwellen. Aber es geht natürlich auch um Signalanlagen, Stellwerktechnologie, und in letzter Instanz geht es auch um die vielen Bahnhöfe mit den Bahnsteigen und Gebäuden, die dringend saniert werden müssen.

Schaffen das Ihre Mitgliedsunternehmen? Wie stark belastet der Fachkräftemangel Ihre Mitglieder?

Der Fachkräftemangel ist wie in vielen Branchen auch bei uns sehr präsent. Aber dadurch, dass wir Bauvorhaben optimieren, haben wir die Möglichkeit, noch mehr zu schaffen als bisher. Wenn die Ressourcen optimal ausgenutzt werden, können wir noch eine Schippe drauflegen. Wir haben bei Baustellen oft diverse Einflüsse, die die Bauzeit verlängern, was wiederum dazu führt, dass die Arbeiten an der nächsten Baustelle nicht mehr pünktlich begonnen werden können. Die Planung muss also auf jeden Fall besser werden.

Sie zertifizieren Ihre Mitglieder schon heute in vielen Bereichen wie

etwa Umweltschutz, Arbeitssicherheit und Qualitätsmanagement. Auf welche neuen Anforderungen, insbesondere mit Blick auf die Digitalisierung des Schienennetzes, muss sich die Überwachungsgemeinschaft Gleisbau künftig einlassen?

Wir müssen uns auf die neuen Technologien einstellen. Wir haben uns zum Beispiel relativ frühzeitig im Bereich Building Information Modelling (BIM) engagiert und wir versuchen als Überwachungsgemeinschaft innovative Arbeitsprozesse dauerhaft zu implementieren. Unsere Mitglieder sind freiwillige Mitglieder und haben daher ein hohes Interesse an Qualität und Innovation. Zum Thema BIM hatten wir damals Arbeitskreise gemeinsam mit der

„Die dringendste Bitte an das Verkehrsministerium ist, durchzusetzen, der Schiene als nachhaltigstes Verkehrsmittel die höchste Priorität zuzuweisen.“

Bahn eingerichtet, bei deren Arbeit es um die Frage ging, wie BIM bei der Bahn funktionieren könnte.

Was erwarten Sie vom Bundesverkehrsministerium, um den Umstieg von der Straße auf die Bahn zu forcieren?

Die dringendste Bitte an das Verkehrsministerium ist, durchzusetzen, der

Schiene als nachhaltigstes Verkehrsmittel die höchste Priorität zuzuweisen, sowohl bei der Finanzierung als auch bei der Planung und dem Ausbau.

Die Überwachungsgemeinschaft Gleisbau ist das Sprachrohr für ihre Mitgliedsunternehmen und zugleich das Bindeglied zur Bahn und der Politik. Ist diese Kommunikation schwieriger geworden?

Nicht schwieriger als in den vergangenen Jahren. Wir sind ständiges Mitglied im Arbeitskreis Qualität der Deutschen Bahn und können an dieser Stelle unsere Punkte anbringen.

Im Bundesverkehrsministerium werden wir mit unseren Ideen und Vorschlägen durchaus gehört. Im Zuge der Transformations-Diskussion ist unser Stellenwert als gefragter Ansprechpartner gestiegen.

Wo sehen Sie die Überwachungsgemeinschaft Gleisbau in zehn Jahren?

Ich sehe uns als kleinen, aber feinen Verband, dessen Mitglieder das Interesse haben, wirklich qualitativ hochwertige Arbeit zu leisten und ein verlässlicher Partner der Bahn und unserer Auftraggeber zu sein. Wir arbeiten aus eigenem Antrieb heraus, und das wird uns auch in den kommenden Jahren hervorheben.

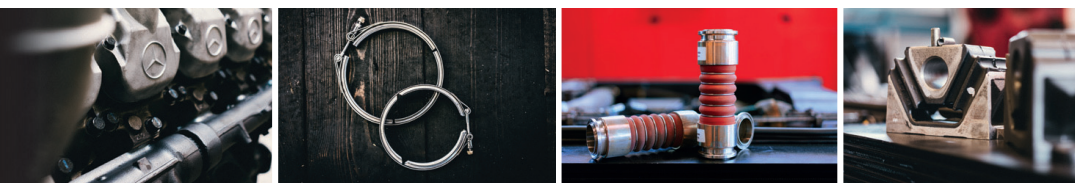
Herr Keidel, vielen Dank für das Gespräch!

Die Fragen stellte Robert Maus.

ANZEIGE

Mit uns fahren Sie auf Nummer sicher.

With us you will be safe.



**IHR ANTRIEB IST UNSER AUFTRAG. IHR AUFTRAG IST UNSER ANTRIEB.
YOUR DRIVE IS OUR MISSION. YOUR ORDER OUR DRIVE.**

NOTRUF
02206-95860



MOTOREN®
FEUER

www.motorenfeuer.de