

Gleisbau – über Linientreue und Schwellenangst

Wer im Zug sitzt, bekommt sie nur selten zu Gesicht, die Gleisbauer. Meistens arbeiten sie nachts, wenn der letzte Reisende sein Ziel erreicht und der Lokführer seinen Zug abgestellt hat. Wenn der ordentliche Verkehr stillsteht, kommen die Gleisbauer zum Einsatz. Doch wer sind diese Unbekannten, die für Sicherheit und Zuverlässigkeit auf dem Schweizer Eisenbahnnetz sorgen?

Die Schweiz ist das Land der Eisenbahnen. 2103 Kilometer legt jede Schweizerin und jeder Schweizer jährlich mit der Bahn zurück. Das ist Europarekord. Möglich macht dies ein dichtes Eisenbahnnetz: Rund 6000 Kilometer Gleis verbinden Städte, Agglomerationsgemeinden und abgelegene Dörfer untereinander und mit der Welt. Vor allem die Ost-West- und die Nord-Süd-Achsen sowie die Agglomerationsverbindungen werden so rege benutzt, dass die Bahninfrastrukturen nicht nur laufend saniert, sondern auch systematisch erweitert werden müssen. Die Neat, die Projekte der Agglomerationsprogramme und das Programm «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB) werden die Leistungsfähigkeit des Schweizer Schienennetzes weiter verbessern und damit den Gleisbauern in den nächsten Jahren verschiedene kleinere und grössere Aufträge bescheren. Dies sind sonnige Aussichten in ansonsten wirtschaftlich trüben Zeiten. Bedeutet dies nur eitler Sonnenschein oder doch ab und zu auch Gewitterwolken am Gleisbauershimmel?

Ein Markt von 6000 Kilometern Gleis

Die Vereinigung Schweizerischer Gleisbauunternehmer (VSG), in welcher die meisten

privaten Gleisbaufirmen zusammengeschlossen sind, geht davon aus, dass für Unterhalt, Sanierung und Erneuerung der Schieneninfrastruktur jährlich etwa eine Viertelmilliarde Franken ausgegeben wird. In dieser Summe nicht eingeschlossen sind Grossprojekte wie die Bahn 2000, die Neat oder die Durchmesserlinie Zürich. Der Schweizer Gleisbaumarkt ist nicht nur wegen des Bauvolumens, sondern auch wegen der beschränkten Anzahl Besteller und Anbieter überschaubar. Gemäss Betriebszählung 2005 des Bundesamts für Statistik unterhalten und sanieren in der Schweiz 52 private Firmen mit gut 1600 Arbeitnehmenden die Gleisanlagen der Schweizer Bahn- und Tramnetze. Davon sind rund 20 Bauunternehmen im Trasse- und Werkleitungsbau, also im Gleistiefbau, tätig. Den Gleisbauunternehmen steht eine übersichtliche Anzahl Nachfrager gegenüber. Dazu gehören die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), rund vierzig private Eisenbahngesellschaften, knapp zehn städtische Tramnetzbetreiber und vereinzelte Industrieunternehmen, die eigene Gleisanschlüsse besitzen. Der mit Abstand grösste Kunde der Schweizer Gleisbauunternehmer sind die SBB. Sie be-

treiben mit gut 3000 Kilometern auch mehr als die Hälfte des gesamten Schweizer Schienennetzes. Die Privatbahnen, die übrigens in den meisten Fällen im Besitz von Kantonen, Städten oder Gemeinden sind, verfügen zusammen über 2700 Kilometer. Die Tramnetze aller Schweizer Städte schliesslich weisen eine Gesamtlänge von rund 300 Kilometern auf.

Die Gleisbauer agieren also in einem Markt, in dem wenige Teilnehmer über sehr spezifische Bedürfnisse bzw. Produkte verfügen. Unter solchen Umständen ist es nicht selbstverständlich, dass sich von allein ein funktionierender Markt einstellt. Leicht geraten die Bauunternehmen gegenüber den potenten, sich in Staatsbesitz befindenden Betreibergesellschaften in eine ungesunde Abhängigkeit. Deshalb ist es wichtig, dass Besteller und Anbieter verlässliche Geschäftspartner sind, und dass für alle Marktteilnehmer einheitliche und faire Spielregeln gelten.

Der Kunde ist König – und manchmal Konkurrent

Das Verhältnis zwischen den Bahngesellschaften oder Verkehrsbetrieben und den Gleisbauunternehmen ist eng. Gewisse Aufgaben einzelner Bahnbetreiber unterscheiden sich kaum von denjenigen der Bauunternehmer. So verfügen unter anderem die SBB oder die Rhätische Bahn über eigene Bau- und Unterhaltsequipen, sind also selber auch Gleisbauer. Mit diesem Personal decken sie in der Regel ihren eigenen Grundbedarf an baulichen Leistungen ab. Wenn ihnen aber für eigene Projekte kurzfristig das nötige Personal fehlt, wird dieses bei den Gleisbaufirmen ausgeliehen. Diese so genannten «Rottenverstärkungen» erlauben es den Bahnunternehmen, auf temporäre Arbeitsspitzen zu reagieren, ohne dass der eigene Personalbestand ausgebaut werden muss. Umfangreichere Projekte, wie beispielsweise die Sanierung längerer Gleisabschnitte, werden von den Bahnbetreibern öffentlich ausgeschrieben und gemäss Beschaffungsgesetz an den Bewerber mit dem wirtschaftlich günstigsten Angebot vergeben. Das Ausleihen von Baupersonal an die Bahnbetreiber ist nichts Aussergewöhnliches, daran haben sich die Gleisbauunter-



In der Schweiz müssen 300 km Tramschienen unterhalten werden; dies möglichst schnell, damit der Stadtverkehr nicht zu stark ins Stocken gerät. Bild: zvg

nehmer gewöhnt. Dass staatliche Bahngesellschaften bei Arbeitsmangel jedoch vermehrt für Privatbahnen oder Industrieunternehmen die Gleisanlagen unterhalten und sanieren, führt in der Baubranche immer wieder zu Diskussionen. Plötzlich stehen nämlich die privaten Gleisbauunternehmer staatlichen oder halbstaatlichen Mitbewerbern gegenüber, Konkurrenten also, deren Leistungen zu einem beachtlichen Teil von der öffentlichen Hand mitfinanziert werden. Der Unmut der Gleisbauer darüber ist verständlich.

Die Zusammenarbeit zwischen den Gleisbauunternehmen und den meisten Bahngesellschaften klappt im Allgemeinen jedoch recht gut. Beide Seiten wissen, wie wichtig eine konstruktive Zusammenarbeit und ein gutes Klima in einem kleinen Markt ist. Der Kunde ist ja schliesslich König. Könnte der Gleisbauer seinen Kunden selber wählen (was bei Königen wie auch bei Kunden jedoch eher selten der Fall ist), so wäre dieser verlässlich im Umgang, würde seine Projekte langfristig planen, seine Infrastruktur konstant erneuern und sich für innovative Vorschläge der Gleisbauer interessieren. Entspricht dieses Idealbild der Realität oder ist es nur Wunschdenken?

Stillstand im Gleisbau?

Das Primat des Preises herrscht auch im Gleisbau. Kostensensibilität ist durchaus angebracht, doch billiger ist nicht immer günstiger. Beobachtet man die Entwicklung der Submissionspolitik bei bedeutenden Bahnunternehmen, liegt die Vermutung nahe, dass der offerierte Preis bald das alleinige Vergabekriterium sein wird. Der zunehmende Preiskampf setzt nicht nur die Gleisbauunternehmer unter massiven Druck, sondern wirkt sich mittel- bis langfristig auch negativ auf die ganze Branche aus. Kurzfristiges Denken und risikoscheues Verhalten vieler Bahnnetzbetreiber verunmöglichen nämlich etwas ausserordentlich Wichtiges: die Innovation. Denn nur durch ein starkes Interesse an Neuem und mit einer gewissen Risikobereitschaft sind Fortschritte auf der technischen und unternehmerischen Ebene erzielbar, von denen letztlich sowohl Besteller wie auch Anbieter profitieren. Dessen sind sich scheinbar nicht alle Bauherren bewusst. Ihre Bereitschaft, neue Lösungen zu testen und innovative Verfahren zuzulassen, ist bereits erstaunlich tief und nimmt noch weiter ab. Politiker oder Firmenleitungen drücken massiv auf die Spardremse und lassen so kaum Raum für Neues. Lieber bleibt man beim Bewährten, Erprobten und zurzeit nachweislich Funktionierenden. Damit werden aber Entwicklungen verunmöglicht, die neue Produkte und Prozesse hervorbringen

und so mehr Sicherheit und Effizienz erst möglich machen.

Die Zeit wird knapp für die Gleisbauer

Neue Infrastrukturen, aber auch modernste Leit- und Sicherungssysteme erlauben immer dichtere Fahrpläne. Mit steigender Mobilität nimmt die Belastung der Bahninfrastrukturen zu. Auf dem SBB-Netz verkehren beispielsweise pro Kilometer Schiene und Tag durchschnittlich 92,7 Züge. Kein Eisenbahnnetz der Welt ist stärker ausgelastet. Da liegt es auf der Hand, dass auch die Aufwendungen für den Erhalt der Gleise steigen. Bei den SBB erhöhte sich laut Geschäftsbericht der SBB im Jahr 2008 der Aufwand für den Unterhalt und die Substanzerhaltung der Infrastruktur im Vergleich zum Vorjahr um 7,3% auf 2,07 Mia. Franken.

Die steigende Netzbelastung wirkt sich auch auf die Zeitfenster aus, in denen die Bahninfrastruktur instand gehalten werden kann. Immer häufiger müssen Unterhalts- und Sanierungsarbeiten so ausgeführt werden, dass der Verkehrsbetrieb nicht gestört wird. Höhere Fahrfrequenzen und längere Betriebszeiten (z.B. durch Viertelstundentakt und Nachtfahrplan) machen die Arbeit am Gleis immer anspruchsvoller und komplexer. Mit der Absicht, die Infrastrukturen zu vereinfachen, sind bei vielen Bahnhöfen die überzähligen Gleise verschwunden. Benötigte Geräte und Maschinen müssen nun jedes Mal über weite Distanzen zur Baustelle gefahren und nach der Arbeit wieder rechtzeitig abtransportiert werden. Dieser Um-



Pausen sind für Gleisbauer wichtig, um die Arbeit in der Nacht gut verrichten zu können. Bild: Infra

stand reduziert die Leistungsfähigkeit der eingesetzten Bauequipen massiv.

Eine Stunde Anfahrt bis zur Baustelle ist heutzutage keine Seltenheit mehr. Erlaubt der Fahrplan die Benützung eines Gleises von Mitternacht bis 5 Uhr morgens, so kann nur gerade während drei bis dreieinhalb Stunden pro Nacht gearbeitet werden. Entlohnt wird das Personal jedoch für eine reguläre Arbeitszeit von 8,1 Stunden. Aus ökonomischer Sicht ist diese Situation wohl eher suboptimal.

Dass eine stark befahrene Hauptstrecke für Unterhaltsarbeiten nicht ohne Weiteres gesperrt werden kann, ist durchaus verständlich. Bei vielen Regionallinien wäre es aber günstiger und sinnvoller, den Schienenverkehr an den Randstunden zu unterbrechen und den Bahnkunden einen Busersatz zur Verfügung zu stellen. Die einzelnen Einsätze der Gleisbauer würden dadurch länger, die Bauarbeiten kämen zügiger voran und würden schlussendlich deutlich günstiger.

Spardruck kann teuer werden

Sparen beim Infrastrukturunterhalt kann für die Bahnbetreiber zum Eigentor werden. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) untersuchte 2008 den Zustand der Infrastrukturen der Privatbahnen in der Schweiz. Die Studie zeigt, dass eine Strategie mit kurzfristig tieferen Substanzerhaltungskosten langfristig teurer wird als eine Strategie, die einen höheren Sanierungsetat vorsieht. Kurzfristige Einsparungen beim Unterhalt und der Sanierung zahlen sich also nicht aus. Von den SBB, den Privatbahnen wie auch den städtischen Tramnetzbetreibern sollte man eine nachhaltige und weitsichtige Geschäftsführung erwarten dürfen, die nicht bloss auf vorübergehende Spareffekte abzielt. Einige wichtige Gesellschaften sind sich dessen durchaus bewusst. Aber leider nicht alle. Das Schweizer Eisenbahnnetz ist sicher und wird es auch bleiben. Unverhältnismässiger Spardruck im Gleisunterhalt und bei der Gleisqualität beeinträchtigt aber die Netz-zuverlässigkeit. Streckenunterbrüche haben in einem intensiv beanspruchten Bahnverkehr gravierende Folgen und können diesen im schlimmsten Fall in einem ganzen Landesteil lahm legen. Wer also beim Unterhalt spart, nimmt damit automatisch mehr Zugverspätungen und -ausfälle in Kauf. Dies geht zu Lasten des guten Ansehens, das der öffentliche Verkehr in der Schweiz nach wie vor genießt. ☺

Dr. Benedikt Koch, Geschäftsführer, und Matthias Forster, stv. Geschäftsführer, Fachverband Infra

Info: Fachverband Infra, Weinbergstrasse 49
Postfach, 8042 Zürich
info@infra-schweiz.ch, www.infra-schweiz.ch