

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Stephan Honkomp: Sicherung der Bahnübergänge in der Gemeinde
Steinfeld

Stephan Honkomp

Sicherung der Bahnübergänge in der Gemeinde Steinfeld

Ein spürbares Aufatmen war bei allen Beteiligten aus Rat und Verwaltung der Gemeinde Steinfeld am 14.03.2012 zu spüren, als die Umsetzung des gemeindlichen Sicherheitskonzeptes an den Bahnübergängen der Gemeinde Steinfeld mit der offiziellen Inbetriebnahme des letzten zu sichernden Bahnüberganges endlich zum Abschluss gebracht werden konnte.

Vorab sei ein kleiner Rückblick in die wechselvolle Geschichte der Bahn in Südoldenburg erlaubt: Zum 1. Mai 1900 erhielt die Gemeinde Steinfeld mit dem Gleisanschluss an die Oldenburgische Bahnlinie gleichzeitig auch zwei Bahnhöfe, in Mühlen und in Steinfeld. Der Streckenabschnitt Vechta-Lohne war in den Jahren zuvor bereits der Bestimmung übergeben worden. Das bedeutete eine deutliche Verbesserung der Infrastruktur für das Amt Vechta, das auf diese Weise mit ganz Deutschland auf der Schiene verbunden war. Großen Nutzen davon hatte die hiesige Landwirtschaft, mussten doch von hier reichlich Schlachttiere in die Schlachthäuser in Westfalen und im Rheinland transportiert werden. Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm der „Export-Boom“ aber schlagartig ab, als mutige Unternehmer vor Ort eigene Schlachthöfe errichteten. Das war in den 1960er-Jahren, als noch alte, mächtig dampfende Lokomotiven täglich die Strecke befuhren. Dennoch begann, wie auch auf vielen anderen Nebenstrecken in Deutschland, der Niedergang der Bahnlinie Delmenhorst-Osnabrück. Auf Steinfelder Gemeindegebiet gab es zu der Zeit noch 27 Bahnübergänge, die zu großen Teilen nur noch für die Landwirtschaft eine Bedeutung hatten.

Die Deutsche Bahn hatte wegen der fehlenden Resonanz den Personenverkehr bis auf wenige Fahrten pro Werktag reduziert. Der Güterverkehr verlagerte sich immer mehr auf die Straße, das Streckennetz wurde schlechter, und die einst so stolzen Bahnhofsgebäude verfielen



zunehmend. Die Fahrtgeschwindigkeit wurde auf 50 km/h reduziert, und man dachte sogar über die Aufhebung der Strecke nach.

Während man in Mühlen das Bahnhofsgebäude in den 1960er-Jahren bereits wieder abriß und an gleicher Stelle Wohnungen baute, kaufte die Gemeinde Steinfeld Anfang der 1990er-Jahre das Bahnhofsareal am Steinfelder Bahnhof von der Deutschen Bahn auf. Nach Verlegung der dortigen „Ladestraße“ wurden die Flächen einer gewerblich-industriellen Nutzung durch die expandierende Fa. Berding-Beton zugeführt. Der Landhandel der „Genossen“ wurde 1992 an die heutige „Bergmannstraße“ verlegt, und die Lagerschuppen der Fa. Krapp wurden abgerissen. Einige Jahre danach verschwand auch das marode Bahnhofsgebäude mit seinen Lagerschuppen.

Nach fast genau 100 Jahren begann die neue Geschichte der Bahnstrecke, als die NordWestBahn den Gleiskörper von der DB übernahm und die Strecke „reaktivierte“. In den folgenden drei Jahren wurde die Strecke auf Vordermann gebracht, und seit Dezember 2003 fahren die Züge im Stundentakt mit 80 km/h zwischen Delmenhorst und Hesepe hin und her und erfreuen sich einer guten Resonanz. Nahezu 6.000 Passagiere nutzen heute täglich das Angebot auf der gesamten Strecke. Damit hatten die kühnsten Optimisten nicht gerechnet.

Eine solche Bahnstrecke bringt aber auch Probleme mit sich. Nicht erst seit die NordWestBahn im Stundentakt fährt, ereigneten sich insbesondere im Bereich des Kirchdorfs Mühlen mehrere schreckliche Unfälle. Wahrlich ein schweres Kreuz für die betroffenen Familien und Freundeskreise. Aber auch für die Zugführer, die zwar keine sichtbaren Verletzungen davon trugen, aber immer wieder schweren physischen und psychischen Belastungen ausgesetzt waren. Vergessen dürfen wir in diesem Zusammenhang auch nicht die Rettungskräfte vor Ort, für die das Gleiche gilt.

Im Zeitraum von 1969 bis Ende Mai 2008 wurden zwischen dem Bahnübergang „Misbäker Damm“ im Norden und dem Bahnübergang „Gewerbering“ im Süden sieben Personen bei Unfällen getötet. Sieben weitere Personen konnten schwer verletzt geborgen werden. Leichtverletzt wurden ebenfalls sieben. Wie gefährlich dieser kurze Streckenabschnitt war, das belegen auch die Erhebungen der NordWestBahn. Im Zeitraum zwischen Mai 2005 und Juni 2008 wurden in 14 Fällen Schnellbremsungen des Lok-Führers eingeleitet, der damit einen Zusammenprall verhinderte. Und was wäre gewesen, wenn der

25-jährige Zugführer der NordWestBahn am 23. Februar 2008 nicht bemerkt hätte, dass ein vollbesetzter holländischer Reisebus (50 Personen) mitten auf dem Bahnübergang „Am Riedenbach“ parkte. Eine Schnellbremsung und der Daueralarmton bewirkten, dass der Bus noch im letzten Moment den Bahnübergang verlassen konnte. Gar nicht auszudenken, was gewesen wäre, wenn ... Der hoffentlich letzte tödliche Unfall ereignete sich am Freitag, dem 30. Mai 2008, am Bahnübergang „Misbäker Damm“. Der 40-jährige LKW-Fahrer aus Lindern starb nach einer Notoperation auf einer Wiese am Bahnkörper auf dem Weg zum Krankenhaus im Rettungshubschrauber.



*Abb. 1: Evakuierung der NordWestBahn-Fahrgäste durch das Krisenmanagement der Bahn im Mai 2008 am Bahnübergang Misbäker Damm in Mühlen.
Foto: Freiwillige Feuerwehr Steinfeld*

Im Steinfelder Rathaus hatte man sich bereits seit März 2005 damit beschäftigt, wie man die Sicherung der „Bahnübergänge“ angehen sollte. Eine konkrete Vorstellung hatte zu dem Zeitpunkt niemand. Dennoch war man nicht untätig. So erteilte man den Auftrag zu einer „Bahnübergang-Auditierung“, die von der Fa. Technologie GmbH aus Achim durchgeführt wurde. Als „Auditierung“ wird in sicherheitsrelevanten Bereichen die Überprüfung, Erfassung und qualitative Bewertung bereits bestehender Sicherheitsmaßnahmen (hier Bahnübergänge) bezeichnet. Diese Zusammenfassung wurde Anfang Juni 2005 vorgestellt. Im Ergebnis wurden bei fast allen Bahnübergängen Mängel festgestellt, die per Ratsbeschluss vom 22. September 2005 künftig als Grundlage für die Gespräche mit der Deutschen Bahn die-

nen sollten. Schon zu diesem frühen Zeitpunkt waren sich die Verantwortlichen darüber im Klaren, dass man nicht punktuell Herr der Lage werden, sondern mit einem Gesamtkonzept ein Ende der schrecklichen Unfälle herbeiführen wollte. So wurde auf Vorschlag des Ratsherrn Martin Schlarmann der Beschluss gefasst, das vom Bauamt im Steinfelder Rathaus vorgeschlagene Gesamtkonzept für die 13 Bahnübergänge umzusetzen.

In den ersten Wochen war man sich nicht so richtig klar darüber, wo man den Hebel ansetzen konnte. Einen Monat später bildete sich eine „Arbeitsgruppe Bahnübergänge“, zu der aus dem Rat der Ausschussvorsitzende Josef Brokamp sowie von drei im Rat vertretenen Parteien Frank Pille (CDU), Martin Schlarmann (SPD) und Heinrich Luhr (UWG) zählten. Von der Verwaltung waren zu Beginn Gemeindedirektor Peter Möllmann - später ab November 2006 Bürgermeisterin Manuela Honkomp - sowie Bauamtsleiter Udo Koschate und Stephan Honkomp vom Ordnungsamt dabei. Dieses Gremium, so stellte sich schnell heraus, war genau das richtige Instrument, um effektiv vorwärts zu kommen, das Gesamtkonzept mit der Bahn umzusetzen.

Schon im November 2005 trat man zu einer ersten Gesprächsrunde zusammen. Darunter auch Vertreter der DB Netz AG Hannover und DB Netz Regional Oldenburg. Sichtlich überrascht zeigten sich die Vertreter der Deutschen Bahn, als die Gemeinde Steinfeld den Verantwortlichen schon ein Gesamtkonzept für alle existierenden Bahnübergänge im Gemeindegebiet vorstellen konnte. Die noch recht grobe Planung sah zunächst vor, dass von den 15 vorhandenen gemeindlichen Bahnübergängen an der „Bahnstrecke 1560 – Delmenhorst-Hesepe“ neun geschlossen werden sollten. Zu den zwei schon gesicherten Bahnübergängen an den überregionalen Straßen in Steinfeld (B 214) und im Zuge der Dorfstraße in Mühlen (K 268), sollte an den verbleibenden vier eine Sicherung durch Halbschranke und Blinklicht erfolgen. Nach umfassenden Überlegungen sollte sich später zeigen, dass nur noch acht geschlossen und fünf „gesichert“ werden sollten. „Gott sei Dank hatten wir sofort die richtigen Ansprechpartner bei uns am Tisch“, weiß heute rückblickend Josef Brokamp, damals noch Vorsitzender des Umwelt-, Straßen- und Wegeausschusses, zu berichten, denn die „Bahner“ attestierten der Gemeinde Steinfeld mit ihrem zukunftsweisenden Ratsbeschluss vom 22. September 2005 eine sehr gute Vorarbeit und das richtige Ziel.



Bereits drei Wochen später erging der Planungsauftrag an das Ing.-Büro Frilling aus Vechta, das bereits im Mai 2006 das Grobkonzept vorstellen konnte. Am 22. Juni 2006 wurde dieses Konzept vom Rat der Gemeinde Steinfeld „abgesegnet“. Das Ing.-Büro konnte nun mit der detaillierten Planung beginnen.

Richtig Fahrt nahm das „Unternehmen Bahnübergänge“ aber erst nach dem zweiten Treffen der „Arbeitsgruppe“ im Februar 2007 auf. Das Ing.-Büro Frilling stellte die ersten Planungen vor. Mit dem Ergebnis, dass aufgrund der Forderungen der Bahn nun ein von der Bahn „zugelassenes“ Fachplanungsbüro die fachliche Bauplanung fortsetzen musste. Diese Arbeiten übernahm das Ing.-Büro Claus aus Hannover.

Während auf der einen Seite das vereinfachte Planverfahren mit dem Landkreis Vechta auf den Weg gebracht wurde, mussten auf der anderen Seite die unterschiedlichsten Bedenken von Anliegern sachlich begründet aus dem Wege geräumt bzw. Kompromisse gefunden werden. „Uns war von Anfang an klar, dass es in so einem komplexen Verfahren auch Einwände von Bürgern geben wird. Letztlich waren aber alle auch gewillt, die zügige Umsetzung des Konzeptes nicht zu blockieren“, so Steinfelds Bürgermeisterin Manuela Honkomp. Verbunden damit waren zahlreiche Verhandlungen in Sachen Grunderwerb. Eine arbeitsintensive Aufgabe, um die erforderliche „Planreife“ zu erlangen und die Ersatzwege zu schaffen.

Ein neuer Schock für alle Beteiligten: Am Samstag, dem 23. Juni 2007, verunglückt ein 30-jähriger Mühlener am Bahnübergang „Am Riedenbach“ tödlich. Es sollte aber immer noch nicht der letzte schwere Unfall an den neuralgischen Bahnübergängen Mühlens sein. Noch Anfang Juli 2007 trat der Arbeitskreis „Bahnübergänge“ zum 3. Mal zusammen. Man war sich einig: „Wir müssen noch mehr Druck hinter unser Anliegen setzen.“ Dann überschlugen sich die Ereignisse.

Binnen weniger Tage nach dem oben erwähnten tödlichen Unfall hatten die Anlieger des Bahnübergangs „Am Riedenbach“ im Steinfelder Rathaus über 1000 Unterschriften vorgelegt. Der Sprecher der Aktion, Thomas Giere, damals: „Wir fordern die sofortige Schließung des lebensgefährlichen Bahnüberganges“. Zahlreiche Leserbriefe in den örtlichen Zeitungen forderten von den Behörden ähnliche Schritte.

Was war zu tun, um die verständlichen Emotionen vor Ort zu beruhigen? Zusammen mit der Verkehrssicherheitskommission des Land-

kreises Vechta wurden Vorschläge diskutiert. Eine zusätzliche Beschilderung, das war allen klar, würde lediglich eine Alibi-Funktion haben. Letztlich wollte man behördlicherseits Zeichen setzen, und man einigte sich auf eine Montage von Bodenschwellen auf der Fahrbahn „Am Riedenbach“. Die Schwellen wurden auf beiden Seiten rd. 20 m vor dem Bahnübergang montiert, um den Straßenbenutzer auf den Gefahrenpunkt „Bahnübergang“ aufmerksam zu machen. Natürlich gab es wieder die vermeintlich „Unverbesserlichen“, die über den Straßenseitenraum die Schwellen umfuhren, so dass der gemeindliche Bauhof den Bereich mit Baken optisch zusätzlich einengen musste. Sowohl die Anlieger als auch die Verantwortlichen im Rathaus hofften damals auf eine schnelle Lösung. Bis dahin sollte aber noch einige Zeit vergehen. Zumindest blieb man während dieser Zeit nicht untätig. Zusammen mit dem Polizeikommissariat Vechta und der Bundespolizei Bad Bentheim startete am Bahnübergang „Am Riedenbach“ eine Aufklärungskampagne unter dem Motto: „Jeder Unfall an Bahnübergängen ist einer zu viel“. Zu dieser Kampagne zählte auch, dass sich die Beamten direkt an die passierenden Autofahrer wandten und diese über die Verkehrssicherheit an Bahnübergängen informierten. „Als Anlieger und täglicher Nutzer nimmt man die Bahnübergänge oftmals nicht mehr wahr“, so seinerzeit Helmut Manietta von der Bundespolizei. Eine Aktion, die man im Steinfelder Rathaus begrüßte, zumal die Bundespolizei auch in der St. Antonius-Schule mit einem Präventionsteam regelmäßig im Schulunterricht informierte. Zum Thema „Prävention an Bahnübergängen“ erhielten die Grundschüler eingehende Ratschläge, wie man sich richtig an Bahnübergängen verhält. Eine durchaus angebrachte Aktion, war doch zuvor ein Mitschüler beim Spielen an einem Bahnübergang schwer verletzt worden. Auch die örtlichen und überörtlichen Medien berichteten über das ambitionierte Ziel der Steinfelder, möglichst bald das Gesamtkonzept umsetzen zu können.

Das Fachplanungsbüro Claus aus Hannover begann mit der Bestandsaufnahme an den Bahnübergängen. Der Rat traf die endgültige Entscheidung, dass von 13 Bahnübergängen acht geschlossen werden sollten und die restlichen fünf Bahnübergänge eine technische Sicherung erhielten. Die Planungen des Ing.-Büros Frilling für den Bau der Ersatzwege liefen bereits parallel. Ebenfalls im Juli 2007 setzten sich die Vertreter der Gemeindeverwaltung mit Unterstützung südolden-



burgischer Parlamentarier wie Friedhelm Biestmann (MdL a.D.), Dr. Stephan Siemer (MdL) sowie Franz Josef Holzenkamp (MdB) und Gabriele Groneberg (MdB) für die Umsetzung des Gesamtkonzeptes im zuständigen Ministerium und bei der Deutschen Bahn in Berlin, Hannover und Oldenburg ein. Noch im Dezember 2007 legten die beiden Ing.-Büros ihre Planungen der Gemeindeverwaltung vor. Den Planungen für den Ersatzwegebau des Ing.-Büros Frilling sowie den Detailfachplanungen und Planfeststellungsunterlagen des Ing.-Büros Claus, Hannover, stimmte die Gemeinde Steinfeld im selben Monat zu und leitete die Unterlagen noch am gleichen Tag nach Hannover an das Eisenbahnbundesamt über die DB Netz AG weiter.



*Abb. 2: „Arbeitskreis Bahnübergänge der Gemeinde Steinfeld“ im Oktober 2010 (v.l.n.r.): Wegeausschussvorsitzender Arndt Möhlenhaskamp, Franz Josef Holzenkamp (MdB), Dipl.-Ing. Andreas Rolfs (Ing.-Büro Frilling), Dr. Stephan Siemer (MdL), Martin Schlarmann (Ratsherr), Bürgermeisterin Manuela Honkomp, Marcel Ballhausen (DB Netz AG), Natascha Sonnenberg (DB Netz AG), Frank Pille (Ratsherr), Josef Brokamp (Ratsherr)
Foto: Gemeinde Steinfeld*

Die Dringlichkeit des „Steinfelder Konzeptes“ wurde dann auch in Hannover von der DB Netz AG in dem Gespräch vom 14. Juli 2008 erkannt. Und da die Unterlagen bereits dem Eisenbahnbundesamt zur Prüfung vorlagen, wurde ein Baubeginn für das Frühjahr 2009 zugesagt. In Steinfeld war man froh über die Zusage, wenngleich es am Ende das Frühjahr 2010 werden sollte, bis die Bauarbeiten wirklich

starteten. Entscheidende Gespräche wurden in dieser Zeit auch mit der Landesstraßenbaubehörde in Hannover geführt. Diese hatte die finanzielle Seite und die Ausbauart der erforderlichen Ersatzwege zu prüfen. Auch diese Hürde nahm die Gemeinde Steinfeld souverän.

Den Sommer 2008 verbrachten Mitarbeiter der Gemeindeverwaltung damit, an jedem einzelnen Bahnübergang im Gemeindegebiet eine Verkehrszählung durchzuführen. Eine mühsame Arbeit von morgens 6.00 bis abends 22.00 Uhr. Schockierend war für die Zähler vor Ort die Tatsache, dass wohl annähernd 20 % aller Kfz-Fahrer es nicht für nötig hielten, vorschriftsmäßig vor dem Bahnübergang zu stoppen und zu schauen, ob wohl ein Zug herankommt. Wohl darauf vertrauend, dass der Zug pünktlich „um viertel vor“ bzw. „viertel nach“ kommt. „Ein törichtes Verhalten wie Russisch Roulette“, sagte ein Bahnbediensteter, der wohl wusste, dass auch die Nordwestbahn nicht immer den Zeitplan auf die Minute genau einhalten kann.

Ein Wermutstropfen für die Gemeinde Steinfeld war die Tatsache, dass bis zum 1.1.2009 nur die Schließungsvereinbarung „Mühlerwiesen“ unterzeichnet war. Zwar lagen auch die übrigen Vereinbarungen und Planungen bereits im November 2007 in Hannover bei der DB Netz AG vor, einzig die Bahn sträubte sich dagegen, diese noch vor dem besagten Datum zu unterschreiben. Hintergrund: Bei der Bahn wusste man, dass ab dem 01.01.2009 eine neue gesetzliche Regelung in Kraft treten würde, wonach beim Ersatzwegebau, den früher die Bahn zu 100 % allein tragen musste, nun auch eine Kostendrittellung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz gültig sein sollte. Im Klartext bedeutete dies, dass sowohl die Gemeinde Steinfeld als auch der Bund neben der Bahn jeweils ein Drittel der Kosten zu tragen hatte. In Zahlen bedeutete das für die Gemeinde Steinfeld, dass sie zur Umsetzung ihres Konzeptes zusätzlich 300.000,- Euro an Eigenanteil aufbringen musste. Im Rathaus schluckte man diesen bitteren Wermutstropfen und verlor das Ziel zur Umsetzung des Bahnübergang-Konzeptes aber nicht aus den Augen. Es ging weiter voran.

Zwischenzeitlich hatte man im Rathaus in Erwägung gezogen, den Bahnübergang „Gewerbering“ wegen möglicher Erweiterungsflächen für die Fa. Berding-Beton zu schließen und den Bahnübergang „Honkomper Weg“ gesichert auszubauen. Davon waren die Anlieger der Straße „Honkomper Weg“ wenig begeistert. Diese starteten eine Eingabe im Rathaus, in der sie nachdrücklich für die Schließung des

Bahnüberganges „Honkomper Weg“ plädierten, um dadurch zusätzlichen Industrie- und Gewerbeverkehr zu verhindern. Die durchaus berechtigte Aufregung war allerdings nicht nötig, denn die Firmenleitung von Berding signalisierte „keinen Bedarf“. So blieb alles bei der ursprünglichen Planung für diese beiden Bahnübergänge.

Nun konnte es losgehen: „Bauanlaufbesprechung“ im kleinen Sitzungssaal des Rathauses - Eigentlich nichts Besonderes, aber ...! Wer einmal die Möglichkeit hatte an einer solchen „Bauanlaufbesprechung“ teilzunehmen, der wird erkannt haben, dass selbst ein Beamter mit weit über 30-jähriger Erfahrung mit dem „Behördendeutsch“ nicht in der Lage war, dem zu folgen, worüber sich die Vertreter der diversen Bahninstitutionen und Auftrag nehmenden Firmen unterhielten. Das einzige, was ich als neutraler Beobachter am Ende wahrnahm, war der Satz „Schönen Dank für die leckeren Brötchen und den Kaffee“.

Hier nun das „Bautagebuch“ der Steinfelder Bahnübergänge im Zeitraffer:

- | | |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 09.06.2010 | Freigabe Bahnübergang „Misbäker Damm“ und der Ersatzwege „Kleiner Weg“ / „Grüner Weg“ sowie Schließung der Bahnübergänge „Bültenweg“ und „Mühlerwiesen“ |
| 28.06.2010 | Freigabe des Bahnübergangs „Am Sportplatz“ mit Ersatzwegebau |
| 20.10.2010 | Freigabe Bahnübergang „Münsterlandstraße“ mit Ersatzwegebau sowie Schließung des Bahnübergangs „Am Riedenbach“ |
| 24.02.2011 | Bekanntmachung: Schließung Bahnübergang „Honkomper Weg“ |
| 10.12.2011 | Freigabe des Ersatzweges „Pumpenstraße“ |
| 14.12.2011 | Freigabe des Bahnübergangs „Gewerbering“ und des Ersatzweges „Drosteweg“ mit getrennt geführtem Rad/Fußweg |
| 26.01.2012 | Freigabe des Bahnübergangs „Grevenland“ und Schließung der Bahnübergang „Drosteweg“, „Pumpenstraße“, „Langkamp“ und „Lönsweg“ |
| 14.03.2012 | Offizielle Freigabe der fertiggestellten Bahnübergänge am Bahnübergang „Grevenland“ in der Harpendorfer-Heide |

Christina Blanck

Fachkräftemangel im Mittelstand – Das Oldenburger Münsterland als Wirtschaftsraum der Zukunft?

Warum schon wieder „Fachkräftemangel“? Die Frage des geneigten Lesers ist legitim. Es wurde bereits viel gesprochen, diskutiert und geschrieben zum Thema. An Aktualität und Dringlichkeit hat es jedoch nicht eingebüßt. Insbesondere mittelständische Unternehmen der Region brauchen eine Antwort auf die Frage: „Was tun, wenn es an qualifiziertem Personal mangelt?“ Dass die Zukunft der Region von der Verfügbarkeit qualifizierten Personals abhängt, zeigen 28 Experteninterviews mit Unternehmern, Personalleitern, Gestaltern und Entscheidern der Region.¹

Zentrale Ergebnisse der Interviews sind: Im Oldenburger Münsterland gibt es einen Fachkräftemangel! Dieser schadet der wirtschaftlichen Entwicklung der Region. Dies gilt aktuell jedoch nur für bestimmte Branchen bzw. bestimmte Qualifikationsbereiche. Als betroffene Branchen werden insbesondere die Elektrotechnik, die Metallverarbeitung sowie die Logistik genannt.

Vom Mangel gekennzeichnete Qualifikationsbereiche sind die Fertigung bzw. Produktion sowie der Vertrieb, und zwar sowohl auf Facharbeiter- als auch auf Ingenieurebene. Sinkende Bewerberzahlen und damit verbundene geringere Auswahlmöglichkeit für die Unternehmen sind offenkundig vorhanden. Der Personalmangel ist bereits eklatant an Vakanzen festzumachen, die langfristig oder überhaupt nicht besetzt werden können. Konkrete Beispiele zeigten, dass es zu Auftragsverlusten aufgrund Personalmangels kam und kommt.

Das Problem des Fachkräftemangels ist ungenügend erkannt worden. Bis dato wurden kaum Strategien zum Vorgehen hiergegen in den Unternehmen entwickelt. Ein Großteil der befragten Unternehmen verfolgt zwar bereits implizit Handlungsansätze. Anzumerken bleibt