

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Erfolgsbedingungen der Reaktivierung von Schienenstrecken

Intro:

Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

Catharina Goj:

Nächster Halt: Erfolgsbedingungen der Reaktivierung von Schienenstrecken. Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Mein Name ist Catharina Goj.

Vor einigen Tagen hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, kurz VDV, eine Broschüre veröffentlicht, in der er gemeinsam mit der Allianz pro Schiene die Reaktivierung von 277 Schienenstrecken mit 4573 Kilometer Länge vorschlägt.

In dieser Podcastfolge möchte ich mit Prof. Dr. Corinna Salander über die Erfolgsbedingungen sprechen, damit die Reaktivierungen auch gelingen. Frau Salander ist Direktorin des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung, kurz DZSF, und somit eine echte Expertin. Schön, dass Sie da sind.

Prof. Dr. Corinna Salander:

Vielen Dank für die Einladung und auch meinerseits herzlich willkommen ans Publikum.

Catharina Goj:

Damit wir alle auf dem gleichen Stand sind. In drei kurzen Sätzen: Was ist die Aufgabe des DZSF?

Prof. Dr. Corinna Salander:

Das DZSF ist die Ressort-Forschungseinrichtung beim Bundesministerium für Digitales und



Verkehr, die für den Schienenverkehr zuständig ist.

Ich sage spaßeshalber immer, weil mit der Pandemie jetzt alle Herrn Professor Wieler und sein RKI kennen, wir sind das RKI und der Lothar Wieler für den Schienenverkehr. Das heißt, genauer gesagt, wir forschen im Auftrag des Bundes, um wissenschaftsbasierte Politikberatung machen zu können, um dem Ministerium Datenbasis und auch wissenschaftliche Erkenntnis weiterleiten zu können, die dann eine Grundlage für politisches Handeln darstellen können.

Catharina Goj:

Was sind denn die aktuellen Schwerpunkte Ihrer Forschung?

Prof. Dr. Corinna Salander:

Wir haben auf der einen Seite eine sehr, sehr große Breite in unseren Forschungsthemen, weil wir natürlich die gesamte Breite des Systems Bahn auch abbilden wollen. Das heißt also, wir forschen im Umweltbereich, im Resilienz Bereich von Infrastruktur. Wir forschen natürlich auch in Richtung Fahrzeuge. Wir forschen betriebliche Themen, Automatisierung und alles, was man sich vorstellen kann. Wir haben aber aufgrund sowohl der politischen

Agenda als auch der Notwendigkeiten im Bahnsystem natürlich Schwerpunkte gesetzt. Das ist zum einen Kapazitätserhöhung oder bessere Ausnutzung der Kapazität, was, wie wir alle wissen, ein ganz, ganz wichtiges Thema ist, auch im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt. Dann haben wir das Thema Cyber Security weit oben bei uns auf der Agenda, was ja durch die zunehmende Digitalisierung, den Einsatz digitaler Technologien auch immer wichtiger wird für die Bahnbranche, nicht nur für alle anderen Branchen - da sowieso. Und dann ist auch tatsächlich das Thema Reaktivierung eins der Themen, mit denen wir uns ganz intensiv am DZSF beschäftigen.

Catharina Goj:

Genau und da insbesondere ja die Erfolgsbedingung zur Reaktivierung ein großer Vorteil, so stelle ich mir das vor, der Reaktivierung ist sicherlich vorhandene Ressourcen zu nutzen. Welche Vorteile gibt es denn noch Schienenstrecken zu reaktivieren und nicht neu zu bauen?

Prof. Dr. Corinna Salander:

Also ein ganz, ganz wichtiger Aspekt sind die strukturpolitischen Auswirkungen. Das heißt, die Anbindung von kleineren Mittelzentren aneinander oder auch an das Umland und dies natürlich auch im industriepolitischen Sinn. Das heißt die Möglichkeit, durch Anschlüsse an Industriegebiete, an Industriegelände dann auch der Wirtschaft zu ermöglichen, mit der Schiene ihre Produkte oder auch den Bedarf, den sie haben, an Materialien sich liefern lassen zu können und wieder auszuliefern.

Die vorhandenen Ressourcen, die da sind, sind immer auch Teil eines Gesamtkonzeptes, eines verkehrlichen Gesamtkonzeptes. Und hier besteht eben die Chance, Menschen an das System Bahn heranzubringen, wenn ich eben tatsächlich so ein Gesamtkonzept habe. Das heißt, wenn berücksichtigt wird, wie kommen die Menschen zum Bahnhof hin, habe ich vernünftige Fahrradstellplätze, z. B., dass auch wenn ich mit einem etwas hochwertigeren E-Bike zum Bahnhof fahre, dass am Abend dann immer noch da ist, dass ich das abstellen kann entsprechend. Oder auch eben Carsharing-Modelle und ähnliche Dinge. Das heißt also, ich muss den Menschen ermöglichen, auch diese Strecken, die da sind, tatsächlich dann gut zu erreichen.

Und auf der anderen Seite, was auch noch ein wichtiger Aspekt ist, dass die Bevölkerung, sei es im Personenverkehr oder auch im Güterverkehr, animiert wird, das System Bahn zu nutzen, weil es einfach auch attraktiv ist. Weil z. B. der Bahnhof ein Ort ist, an dem ich noch weitere Dinge erledigen kann, wo auch in kleineren Gegenden vielleicht noch Läden dort sind, wo vielleicht auch Serviceeinrichtungen der Kommunen sich einfinden können und Ähnliches. Das heißt also diese Attraktivität, mit der man das schafft, die eingefahrenen Mobilitätsroutinen der Bevölkerung oder auch der industriellen Nutzung aufzubrechen.

Catharina Goj:

Also der Güterverkehr ein wichtiger Punkt und auch die Bahnhöfe. Dazu haben wir später noch, welche Rolle die genau spielen. Als Ergebnis Ihrer Forschung sprechen Sie unter anderem Handlungsempfehlungen an die Bundesregierung aus. Sie haben es gerade schon erwähnt und den Vergleich

gezogen, das RKI der Eisenbahn. Wie kann ich mir solche Empfehlungen vorstellen? Und Sie haben es auch gerade schon ein paar Faktoren genannt. Können Sie noch weitere Faktoren nennen, die Sie betrachten?

Prof. Dr. Corinna Salander:

Also von den Faktoren her betrachten wir natürlich auch den wirtschaftlichen Betrieb der Strecken. Das ist auch ganz klar. Da gibt es ja auch die standardisierte Bewertung, aber ich würde gerne noch dort einen anderen Punkt erwähnen, der wieder in die Richtung der von mir schon genannten strukturpolitischen Auswirkungen geht.

Wir haben z. B. vor längerer Zeit schon ein Forschungsprojekt gemacht, wo es um die Schließung von Bahnübergängen geht, und zwar die soziologische, gesellschaftliche Auswirkung der Schließung von Bahnübergängen, weil man dadurch natürlich auch Orte zerschneiden kann. Dann hat man zwar keinen Bahnübergang mehr und die Autos müssen dort nicht stehen, aber wenn jetzt keine Überführung gemacht wird oder keine Unterführung, kommt man eben auch nicht rüber.

Das heißt, es werden Gegenden zerschnitten. Und hier haben wir im Rahmen dieses Forschungsprojekts dann einen Katalog erstellt, der nutzbar ist von den Kommunen, um individuelle Entscheidungen auch zu treffen.

Das sind dann verschiedene Kategorien, verschiedene Empfehlungen für bestimmte Konstellationen und da kann dann jede Kommune sich das Passende raussuchen. Das ist also so die Art und Weise, wie wir unsere Ergebnisse aufbereiten. Die Forschungsberichte sind alle online auf unserer Homepage einzusehen.

Das heißt, es ist auch alles öffentlich, was als Ergebnis bei uns rauskommt. Und das wird erst mal so an die Politik

übergeben. Und je nach Interesse und Nachfrage bereiten wir das dann natürlich auch so auf, dass es tatsächlich dann in Regelwerksverfahren, in Gesetzgebungsverfahren usw. Einbindung finden kann.

Catharina Goj:

Die Links zu den Forschungsthemen würden wir auch, die schauen uns später packen, falls die interessierten Hörer*innen da noch einmal nachschlagen wollen. Ergänzend noch eine Frage: Müssen für eine Reaktivierung alle vier Hauptfaktoren, die Sie gerade genannt haben, erfüllt sein oder reicht auch ein gewisser Teil?

Prof. Dr. Corinna Salander:

Ich denke, das lässt sich so leider nicht mit ja oder nein beantworten. Das alles erfüllt sein muss oder nur ein Teil reicht, weil einfach die individuelle Betrachtung einer jeden Strecke ganz, ganz wichtig ist.

Nichtsdestotrotz spielen alle diese vier Dinge immer eine Rolle, nur in welchem Ausmaß ist dann jeweils unterschiedlich. Also natürlich muss ich den wirtschaftlichen Betrieb erfüllen können. Auf der anderen Seite ist es dann auch die Frage, was ist wirtschaftlich? Wie viel möchte sich die Kommune oder das Land oder der Bund auch leisten? Dass man sagt, die Strecken haben einfach einen Aspekt der Daseinsvorsorge oder andere Aspekte, sodass dann die Wirtschaftlichkeit vielleicht auch, selbst wenn sie etwas schwächer in der Bewertung ausfällt, trotzdem als sinnvoll angesehen wird oder als gegeben angesehen wird.

Wie gesagt, auch das verkehrliche Gesamtkonzept ist genauso ein Aspekt, wo man auch schauen muss, wo im Land befinde ich mich?

Befinde ich mich sehr weit draußen auf dem Land oder befinde ich mich in der Nähe eines Mittelzentrum oder auch eines großen Zentrums, um dann zu gucken, was ist denn am verkehrlichen Gesamtkonzept schon gegeben?

Was habe ich schon an Carsharing-Modellen? Das ist z. B. auch bekannt, dass Carsharing-Konzepte in großen Städten sehr gut funktionieren, auf dem Land aber nicht unbedingt, weil vielleicht brauche ich das schnell, stell das dann in irgendeinem Dorf ab und erst in zwei Wochen würde jemand das Auto wieder benutzen.

Also das ist dann die Frage, inwieweit solche Konzepte dann ineinandergreifen können unter diesen Umständen.

Die individuelle Betrachtung auf der einen Seite ist wichtig, aber ich kann schon sagen, dass ich im Grunde alle vier Bereiche, also auch die Ausschöpfung des Nutzungspotentials. Also das Hinbringen der Menschen und der Güter zum Zug und die strukturpolitischen Auswirkungen natürlich berücksichtigen werde und dass die auch ja Erfolgsfaktoren tatsächlich sind.

Catharina Goj:

Ein Thema, das auch wichtig ist, sind die Bahnhöfe. In den letzten 20 Jahren sind 80 % der Bahnhofsgebäude allein von der Deutschen Bahn AG verkauft worden. Mir scheint es oft so, dass insbesondere kleinere Bahnhöfe dunkel und verlassen sind. Das ist doch eigentlich hinsichtlich der Verkehrswende eher kontraproduktiv, denn ein attraktiver Zugang trägt auch zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs bei.

Prof. Dr. Corinna Salander:

Auf alle Fälle. Da haben Sie einen ganz, ganz wunden Punkt erreicht. Das geht, glaube ich, allen so, die dann auch in ländlichen Gebieten an Haltepunkte

oder Bahnhöfe kommen, dass man sagt und abends, auch wenn es dann vielleicht dunkel wird und so, man fühlt sich nicht mehr sonderlich wohl.

Hier haben wir ein Projekt gestartet, das allerdings noch bis in den Februar 2025 laufen wird. Also noch zweieinhalb Jahre. Das heißt „Bahnhof der Zukunft als Kern multimodalen Mobilitätsplattform der Kommunen“. Hier untersuchen wir genau die Dinge, die ich bereits angesprochen habe. Wie muss ein Bahnhof aussehen, damit die Leute sich da wohlfühlen und diesen auch als Visitenkarte, als Eingang in das System Bahn tatsächlich nutzen.

Und um auch die Breite zu zeigen, mit der wir forschen, möchte ich noch ein anderes Projekt erwähnen. Und zwar geht es in dem Projekt BALIN um Beleuchtung an Bahnhofsanlagen, die Insekten freundlich sind. Denn es kann natürlich nicht sein, dass wir, um die Insektenvielfalt zu schützen, die Beleuchtung an Bahnhöfen abschalten, weil dort Insekten verbrannt werden. Wir müssen Bahnhofsbeleuchtungen schaffen, die ermöglichen, dass also Insekten eben nicht verbrannt werden und trotzdem die Sicherheit der Nutzer oder das Sicherheitsgefühl vielmehr der Nutzer auch tatsächlich erfüllt wird und dass wir da Möglichkeiten schaffen, sich wohlfühlen und sich sicher zu fühlen durch Beleuchtung.

Catharina Goj:

Ich denke auch, so kann man nur Mobilitätsroutinen, die vielleicht im Moment eher Individualverkehr verankert sind, durchbrechen. Wenn Sie die Ergebnisse der Verkehrs Forschung heute betrachten, was wünschen Sie sich für die Zukunft?

Prof. Dr. Corinna Salander:

Ich wünsche mir einfach, dass die

Menschen einen guten Zugang haben zur besten Bahn, die wir ihnen zur Verfügung stellen können. Und dass unsere Forschungsprojekte genau das unterstützen, dass wir eine leise Bahn haben, dass wir eine Bahn haben, die auch optisch erfreut und von den Menschen angenommen wird, weil Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkt oder mit viel Gepäck oder was auch immer das System leicht nutzen können.

Aber auch, dass der Güterverkehr seinen Platz bekommt und dass auch die Gesellschaft so positiv eingestellt ist gegenüber dem System Bahn, dass sie auch die Dinge, die vielleicht nicht perfekt sind, einfach hinnimmt, weil die Vorteile so unglaublich groß sind.

Und wenn die Forschung dazu ihren Beitrag leisten kann, dann bin auch ich glücklich und zufrieden.

Catharina Goj:

Ich glaube, dieses Abschlussplädoyer lässt jedes Eisenbahner*innen-Herz höher schlagen. Liebe Frau Salander, vielen Dank für die interessanten Einblicke.

Ich hoffe, unsere Hörer*innen haben genauso viel gelernt wie ich. Und wer mehr zu einem gelungenen Beispiel, einer Reaktivierung erfahren möchte, dem kann ich die Podcastfolge 67 empfehlen. Da geht es um die Reaktivierung der Schönbuchbahn. Vielen Dank, dass Sie heute in unserem Podcast waren und dass Ihre Wünsche in Erfüllung gehen.

Prof. Dr. Corinna Salander:

Vielen Dank und ich habe es gerne gemacht und freue mich auf vielleicht ein späteres Mal. Tschüss!

Outro:

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir unter podcast@vdv-akademie.de erreichbar.