



„Railport“ 2022 (v. l.): Biedenkopfs (damaliger) Bürgermeister Joachim Thiemig, Bauamtsleiter Thorsten Schmack, Joachim Koch (Railistics), Rolf Heinecke (Christmann + Pfeifer), Hans-Martin König (Kurhessenbahn), Marian Zachow, Jürgen Köhler (Mercer Holz) und Breidenbachs Bürgermeister Christoph Felkl.

Öffentlich-Private Partnerschaften und Infrastruktur

Wir brauchen Trendsetter!

In PriMa 6/2022 hat Marian Zachow in fünf Thesen für kommunales Engagement für die Schiene plädiert. Hier entfaltet er nun Ideen zu Kooperationen zwischen privaten Bahnen und kommunalen Verwaltungen in fünf weiteren Thesen: Wie können Bahn, Politik und Wirtschaft gemeinsam neue Wege gehen? Zachow ist überzeugt: Privatbahnen werden dabei dringend gebraucht!

1. Wir brauchen Bahnbildung für Verwaltung und Wirtschaft

Wer wie ich für lokale Schienencoaches plädiert, muss erklären, woher diese kommen sollen. Auch wenn diese keine Alleskönner*innen, sondern vor allem Netzwerker*innen und Multiplikator*innen sein sollen, hat nicht jede/r Wirtschaftsgeograf*in, Verwaltungsfachangestellte oder Logistikkaufmann/-frau automatisch das Talent, eine solche Aufgabe auszufüllen.

Hier gilt etwas ganz Grundsätzliches: Verkehrswende gelingt nur mit kompetenten Fachleuten. Es braucht Macherinnen und Macher, die fachliche wie methodische Kompetenzen mitbringen, Wirtschaft wie Verwaltung, Bahnorganisation und Politik gleichermaßen kennen.

Hier könnten Privatbahnen, Logistikwirtschaft und Politik ansetzen und einen gemeinsamen Weiterbildungs- oder Ausbildungsgang für Verwaltung und Schienenlogistik aufbauen. Denn wer solche Kompetenzen mitbringt, ist als

Fachkraft für (lokale) Verwaltungen wie für Verkehrsunternehmen oder Logistikdienstleister interessant.

2. Wir brauchen Front-Runner und Trendsetter aus der Wirtschaft

Schienencoaches allein machen keine Verkehrswende. Der Wandel zur Schiene braucht – im Personen- wie im Güterverkehr – Trendsetter und Front-Runner aus der Wirtschaft, die wissen, dass Schienenverkehr Chancen bedeutet. Das sind dann die Persönlichkeiten, die voranmarschieren, ganz gleich, ob es um die Einführung von Job-Tickets fürs Personal oder um die Verlagerung von Güterverkehr geht.

So war es in Marburg-Biedenkopf. Ein Unternehmer hat vor wenigen Jahren mit einem privaten EVU einen Modellversuch zur Verladung seiner Produkte gestartet. Aus dieser Initiative ist ein breites Bündnis geworden, in dem IHK, Kommunen und mehrere Unternehmen vor Ort mit Fördermitteln des Landes einen Railport Hinterland in Bieden-

kopf auf den Weg bringen wollen. Hier wird sichtbar, was es braucht: Persönlichkeiten aus der Wirtschaft, die Trends setzen.

3. Wir brauchen Innovationen für die letzten Meilen

Bei aller Euphorie hinsichtlich eines Comebacks der Schiene: Ein Zurück zum Stückgutverkehr oder zum kleinteiligen Einzelwagenverkehr in jedes Dorf wird es nicht geben. Was aber bieten wir dem Unternehmen, dessen nächstgelegene Bahnstrecke vor 30 Jahren stillgelegt wurde und deren Reaktivierung kaum denkbar ist? Oder dem, der auch nur zwei oder drei Container im Monat dennoch gern nachhaltig verladen würde?

Mit der heute gängigen Logik – wenn erst einmal auf den Lkw verladen ist, bleibt man auch auf der Straße – wird man hier nicht (mehr) weiterkommen. Hier bedarf es passgenauer Lösungen vor Ort.

Die letzte Meile muss auch für den Güterverkehr ein Thema werden, man wird Modelle auch für die Vernetzung von abgelegeneren Industriegebieten mit Railports entwickeln müssen. Das wird mit Sicherheit NICHT der Culemeyer sein, aber andere multimodale Lösungen sind denkbar: innovative An-

FOTO: MARK ADEL (RAILPORT); THORSTEN RICHTER (PORTRÄT)

sätze wie zum Beispiel der HelromTrailer oder InterregioCargo könnten dabei wichtige Impulse geben.¹ Auch dabei ist die Kooperation von verladender Wirtschaft, Logistikern, EVU und Politik vor Ort wichtig.

4. Wir brauchen Infrastrukturbetrieb und -erhalt als ÖPP von Kommunen und Privatbahnen

Wenn es darum geht, Bahnstrecken und Gleisanschlüsse zu (re-)aktivieren, stellt sich die Frage, wer Infrastruktur besitzt und betreibt. Hier kann man nicht nur auf Bund beziehungsweise DB verweisen, schon allein angesichts der Fülle an Projekten scheidet eine zentralistische Lösung aus.

Hier könnten spannende Szenarien Öffentlich-Privater Partnerschaft (ÖPP) entstehen, wenn sich zum Beispiel Eisenbahnunternehmen, Kommunen, Gewerbeparks und so weiter zu (Schienen-)Infrastrukturgesellschaften zusammenschließen. Selbst die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger – zum Beispiel über Bürgeraktien oder Bürgerfonds – wäre denkbar. Vielleicht kann das, ähnlich wie bei Windenergie, sogar ein Stück „Akzeptanz-Management“ für Infrastrukturprojekte sein. Eine zusätzliche Aufgabe kann auf solche ÖPP noch zukommen: Auf die derzeitige Euphorie für Reaktivierungen – ob es um ganze Strecken oder Gleisanschlüsse geht – wird (leider) mitunter auch Ernüchterung folgen. Nicht jedes wünschenswerte Projekt kann Wirklichkeit werden.

Dennoch kann aber die Sicherung der Infrastruktur nützlich sein; heute wären wir zum Beispiel froh, wenn man-



Marian Zachow
Erster Kreisbeigeordneter
Landkreis Marburg-Biedenkopf

ches ungenutzte Überholgleis und manche Ladestraße in den 1990ern nicht abgebaut, sondern vorsorglich erhalten worden wäre. Von daher kommt der Trassen- und Infrastruktursicherung in Zukunft eine eminente Bedeutung zu und dazu bedarf es zukünftig nicht nur programmatischer Bekenntnisse, sondern auch konkreten Engagements, zum Beispiel durch Übernahme beziehungsweise Ankauf von vorhandener Infrastruktur. Dies wäre ein gemeinsames Handlungsfeld für EVU und lokale Akteure.

5. Gemeinsam voranfahren statt hinterherfahren

Es erscheint paradox: Noch vor Kurzem (!) hieß es, die Digitalisierung des ländlichen Raumes sei so wichtig wie *früher* der Bau der Eisenbahnen. Heute muss man sagen: Die Revitalisierung

der Schieneninfrastruktur ist mittlerweile – wenn man die Verkehrswende ernst nimmt – im 21. Jahrhundert fast genauso wichtig wie die digitale Erneuerung. Selbst wenn autonomes und elektrisches Fahren irgendwann ungeahnte Möglichkeiten eröffnen, nachhaltig(er) ist Verkehr dann, wenn er intelligent gebündelt wird.

Schließlich geht es nicht allein um CO₂-Einsparung, sondern um nachhaltigen Umgang mit anderen Ressourcen, wie zum Beispiel knappe Flächen, Lärmbelastung usw. Deswegen bleibt das Thema Schiene eine Zukunftsaufgabe: für Politik und Privatbahnen, für verladende Wirtschaft und (über)regionale Logistik: Vielleicht kann man es bei der Schiene besser machen als bei der Digitalisierung, bei der Politik (zu) viele Trends und Herausforderungen auch deswegen verschlafen hat, weil jeder für sich „gewurschtelt“ hat.

Beim „Comeback der Schiene“ sollte man schnell(er) gemeinsam voranfahren statt hinterherzulaufen.

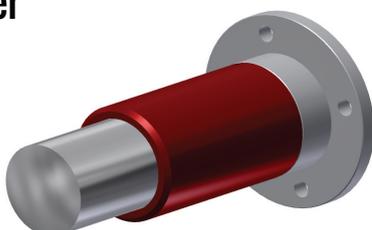
Marian Zachow

Hinweise

¹zum HelromTrailer siehe www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/trailer-aufbauten-ladehilfen/trailer-ohne-verladeterminale-auf-die-schiene-3324893?xing_share=news; zu InterregioCargo vgl.: Philipp Wegmüller: InterregioCargo – innovativ und grenzüberschreitend. Der Cargo-Pendelzug. In: GS1 network. Das Magazin für Standards, Logistik, Supply- und Demand Management, 4/2009, S. 74.

ANZEIGE

Hydrostat®
Aufprallpuffer



HYDROSTAT®

Neuteile und Service für
alle gängigen Fabrikate

www.hydrostat.de

Hydrostat International GmbH, Lise Meitner Str. 4, D-45699 Herten; Tel.: +49 2366 93833 11