ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Klühspies, Johannes; Hazod, Melanie

Book — Published Version

Aspekte des Mobilitätsmanagements: Erfolgsfaktoren für eine Reaktivierung regionaler Bahnstrecken

The International Maglev Board Research Series, No. 8

Suggested Citation: Klühspies, Johannes; Hazod, Melanie (2024) : Aspekte des Mobilitätsmanagements: Erfolgsfaktoren für eine Reaktivierung regionaler Bahnstrecken, The International Maglev Board Research Series, No. 8, ISBN 978-3-947957-08-8, The International Maglev Board, München

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/343526

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

The International Maglev Board

TECHNISCHE HOCHSCHULE DEGGENDORF THD

J. Klühspies
M. Hazod

Aspekte des Mobilitätsmanagements

Erfolgsfaktoren für eine Reaktivierung regionaler Bahnstrecken



TECHNISCHE HOCHSCHULE DEGGENDORF

The International Maglev Board

Aspekte des Mobilitätsmanagements:

Erfolgsfaktoren für eine Reaktivierung regionaler Bahnstrecken

Johannes Klühspies – Melanie Hazod

Research Series, Volume 8

2023

Unter studentischer Mitarbeit von:
Johanna Hörfurter (THD)
Victoria Horni (THD)
Emilia Lautner (THD)
Lena Prommersperger (THD)
Alexander Prüll (THD)
Johanna Rank (THD)
Xenia Sabolotni (THD)
Annalena Salzberger (THD)
Nina Schegerer (THD)
Viktoria Schlegel (THD)
Thomas Stierstorfer (THD)
Bibiana Treffer (THD)
Jasmin Weinmann (THD)
Mona Wellhöfer (THD).

Coverdesign:
Kenji Eiler (IMB)

Fotos (sofern nicht anders gekennzeichnet):
Johannes Klühspies (IMB, THD)

Impressum | Imprint Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über dnb.dnb.de abrufbar.

Copyright und Herstellung:

The International Maglev Board (IMB), München ©2023.

ISBN: 978-3-947957-08-8

Danksagung

Die Durchführung der Studie wurde von den Verbänden ProBahn und Verkehrsclub Deutschland VCD durch einen Hinweis an ihre Mitglieder unterstützt. Inhaltliche Anregungen lieferten mehrere Veröffentlichungen der Allianz pro Schiene. Eine wichtige Rolle spielte auch die Internet-Diskussionsplattform Drehscheibe-Online, über die auf die Studie hingewiesen werden konnte. Auch viele Reaktivierungsinitiativen unterstützten die Studie durch die Weitergabe der Information an Mitglieder.

Die Studie wurde ausschließlich aus Forschungsmitteln des Lehrstuhls Verkehrsbetriebslehre / Angewandte Verkehrswissenschaften der Technischen Hochschule Deggendorf THD sowie aus Forschungsfördermitteln des International Maglev Board IMB finanziert.

Offenlegung von Interessenkonflikten

Die Autoren erklären, dass keine Interessenkonflikte bestehen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis I

1 Einführung ..... - 1 -

1.1 Ausgangslage ..... - 1 -

1.2 Zur aktuellen wissenschaftlichen Diskussion ..... - 4 -

1.3 Ziele, Forschungsfragen und Abgrenzungen ..... - 12 -

2 Methodik ..... - 15 -

2.1 Zur Fragebogen-Konzeption ..... - 15 -

2.2 Zur Durchführung der Umfrage ..... - 15 -

3 Themen und Ergebnisse ..... - 17 -

3.1 Demographische Kenngrößen ..... - 17 -

3.1.1 Altersverteilung ..... - 17 -

3.1.2 Aktivitätsort der Beteiligten ..... - 18 -

3.2 Praxisbezug, Kenntnisstand ..... - 19 -

3.2.1 Berufliche Befassung oder Beteiligung an Reaktivierungen - 19 -

3.2.2 Benannte Reaktivierungsprojekte ..... - 20 -

3.3 Aktivitätsformen ..... - 22 -

3.3.1 Bereiche und Umfang des individuellen Engagements ..... - 22 -

3.3.2 Organisationsformen ..... - 24 -

3.4 Status der Reaktivierungsprojekte ..... - 26 -

3.4.1 Projektstand Juni 2023 ..... - 27 -

3.4.2 Folgenutzung stillgelegter Trassen ..... - 30 -

3.5 Wichtige Nutzungen für zukünftigen Betriebserfolg ..... - 34 -

3.6 Erfolgsfaktoren und Hindernisse aus Sicht Beteiligter ..... - 37 -

3.6.1 Erfolgsrelevante Argumente ..... - 37 -

3.6.2 Hindernde Faktoren ..... - 40 -

3.7 Finanzierungsquellen ..... - 44 -
3.8 Nutzungsperspektiven bei Reaktivierung ..... - 46 -
3.8.1 Investitionsbedarf für Güterverkehr ..... - 47 -
3.8.2 Auswirkungen auf regionalen Busverkehr ..... - 49 -
3.9 Zur Wahrnehmung von Medienbedeutung und -einfluss ..... - 53 -
3.9.1 Einsatz von Kommunikationsstrategien ..... - 54 -
3.9.2 Erfolgsbewertung von Medienstrategien ..... - 56 -
3.9.3 Bewertung der Darstellung durch Medien ..... - 58 -
3.10 Identifikation und Relevanzeindrücke ..... - 60 -
3.10.1 Identifikation mit dem Reaktivierungsprojekt ..... - 60 -
3.10.2 Bedeutung des individuellen Tuns ..... - 62 -
3.10.3 Bedeutungseindruck nach Tätigkeiten ..... - 64 -
4 Zusammenfassung ..... - 67 -
5 Fazit ... . - 71 -
5.1 Einordnung der Ergebnisse ..... - 72 -
6 Handlungsempfehlungen ..... - 76 -
6.1.1 Aspekte der Strategieentwicklung ..... - 76 -
6.1.2 Inhaltlich-argumentative Aspekte ..... - 76 -
7 Quellen ..... - 79 -
8 Anlagen ..... - 83 -
8.1 Häufigkeiten benannter Reaktivierungsprojekte ..... - 83 -
8.2 Anmerkungen zur regionalen Mediendarstellung ..... - 84 -
8.3 Anmerkungen zum Stand der Reaktivierungsprojekte ..... - 88 -
8.4 Anmerkungen der Teilnehmer zur Umfrage ..... - 96 -

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: „Lieber Bahn statt Autobahn.“ ..... - 2 -
Abbildung 2: „Eine gute Idee braucht einen langen Atem!“ ..... - 4 -
Abbildung 3: Streckenstilllegungen in Deutschland 1994 -2020 ..... - 5 -
Abbildung 4: „Bestätigte Effekte“ von Bahnreaktivierungen. gemäß BBSR ..... - 8 -
Abbildung 5: Kriterienliste Reaktivierung, Freistaat Bayern. ..... - 9 -
Abbildung 6: Probebetrieb. ..... - 10 -
Abbildung 7: Infrastrukturinvestitionsbedarf bei Reaktivierungen. ..... - 11 -
Abbildung 8: Warten auf Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie ..... - 12 -
Abbildung 9: Thematische Schnittmengen mit BBSR-Studie ..... - 14 -
Abbildung 10: Drehscheibe-Online Forum mit Link zur Umfrage. ..... - 16 -
Abbildung 11: Altersverteilung der Teilnehmer an der Studie ..... - 18 -
Abbildung 12: Aktivitäts-Standort der Befragten ..... - 19 -
Abbildung 13: Befassung mit Bahnreaktivierungen ..... - 19 -
Abbildung 14: Benannte Reaktivierungsprojekte ..... - 22 -
Abbildung 15: Handlungsfelder des individuellen Engagements. ..... - 23 -
Abbildung 16: Handlungsfelder und Zeitaufwand im Reaktivierungsprojekt ..... - 23 -
Abbildung 17: Organisationsformen ..... - 25 -
Abbildung 18: Vereine als bevorzugte Organisationsform ..... - 26 -
Abbildung 19: Status der Reaktivierungsprojekte [Juni 2023] ..... - 27 -
Abbildung 20: Probebetrieb bei Reaktivierungsprojekten ..... - 28 -
Abbildung 21: Exemplarische Anmerkungen zum Reaktivierungsstatus. ..... - 30 -
Abbildung 22: Nutzung stillgelegter Bahnstrecken als Fahrradweg ..... - 31 -
Abbildung 23: Nachnutzung stillgelegter Trassen ..... - 33 -
Abbildung 24: Wichtige Nutzergruppen im Falle einer Reaktivierung ..... - 34 -
Abbildung 25: Zur Situation mobilitätseingeschränkter Personen. ..... - 36 -
Abbildung 26: Angebotene Argumente. ..... - 37 -
Abbildung 27: Erfolgsrelevanz benannter Argumente ..... - 38 -
Abbildung 28: Hindernde Faktoren ..... - 41 -

Abbildung 29: Eine Initiative trifft auf starken politischen Widerstand .....- 42 -
Abbildung 30: Reaktivierungsprojekt und kritische Machbarkeitsstudien .....- 43 -
Abbildung 31: Finanzierungsquellen von Aktivitäten zur Bahnreaktivierung .....- 44 -
Abbildung 32: Angestrebte Nutzung nach einer Streckenreaktivierung n .....- 46 -
Abbildung 33: Güterverkehr und Fahrradtransporte. .....- 47 -
Abbildung 34: Tauglichkeit der Infrastruktur für Güterverkehrslasten?.....- 48 -
Abbildung 35: Investitionsnotwendigkeit für Güterverkehrsnutzung.....- 49 -
Abbildung 36: Reaktivierungsauswirkungen auf bestehende Busnetze.....- 50 -
Abbildung 37: Regionalbusse – neue Rolle bei Bahnreaktivierungen? .....- 51 -
Abbildung 38: Anschlusssicherung im ländlichen Raum. .....- 52 -
Abbildung 39: Demographische Entwicklung als Argument.....- 53 -
Abbildung 40: Medienstrategie zugunsten einer Reaktivierung .....- 54 -
Abbildung 41: Emotionalisierte Kommunikation. .....- 55 -
Abbildung 42: Erfolgversprechende Kommunikation?.....- 56 -
Abbildung 43: Einschätzung des Erfolgs der Medienstrategie .....- 57 -
Abbildung 44: Bewertung der medialen Berichterstattung.....- 58 -
Abbildung 45: Unterstützende Berichterstattung.....- 59 -
Abbildung 46: Identifikation mit der Reaktivierungsinitiative .....- 61 -
Abbildung 47: Starke Identifikation mit einem Reaktivierungsprojekt. .....- 62 -
Abbildung 48: Bedeutungseinschätzung des eigenen Engagements.....- 63 -
Abbildung 49: „Weitersagen!“ .....- 63 -
Abbildung 50: Bedeutungseinschätzung nach Tätigkeiten.....- 64 -
Abbildung 51: Reaktivierung stillgelegter Regionalbahnstrecken?.....- 71 -

1 Einführung

1.1 Ausgangslage

Im Zuge der sogenannten Bahnreform 1994 wurden in Deutschland vor allem im ländlichen Raum zahlreiche Streckenkilometer stillgelegt. Diese Stilllegungen wurden betriebswirtschaftlich begründet und führten in vielen Fällen zu einem vollständigen Rückbau der Schieneninfrastruktur. Gleise wurden herausgerissen, Brücken abgerissen, Strecken- und Verkehrsrechte aufgegeben. Teilweise wurden die stillgelegten Bahntrassen anschließend zu Rad-, Feld- oder Wanderwegen, Parkplätzen oder Bauland umgewidmet und genutzt.

Stilllegungen und Rückbauten erfolgten jahrzehntelang unter der Prämisse, dass (angesichts der Dominanz des Kfz-Individualverkehrs) ein wirtschaftlicher Schienenverkehr in der Fläche nicht leistbar sei und ein Rückbau zu finanziellen Einsparungen führe. Maßgeblich für diese Sichtweise waren stets Abwägungen, die vor allem betriebswirtschaftliche Parameter betrachteten - kaum aber die Bedeutung und die volkswirtschaftlichen Potenziale, die in den Regionen und ländlichen Räumen durch ein gutes Schienenverkehrsangebot erreicht werden können.[1]

Seit der Bahnreform 1994 wurden in Deutschland nach Berechnungen der Allianz pro Schiene (u.a.) insgesamt „deutlich mehr Strecken im Schienenpersonennahverkehr stillgelegt als reaktiviert“. [2] Der ab den 1990er Jahren aufkommende Begriff des „Gesundschrumpfens“ [3] kann aus heutiger Sicht als euphemistische Umschreibung für Rationalisierungsmaßnahmen im Schienenverkehr angesehen werden, die lokal und regional unter Ausblendung größerer Zusammenhänge durchgesetzt wurden. Ziel war es, die betriebswirtschaftliche Bilanz zu verbessern und staatliche Zuschüsse zu reduzieren. Oft war es aber wohl nicht die Regionalpolitik, die Stilllegungen

[1] Siehe: Hazod, M. [2021].

[2] Allianz pro Schiene [o. D.]

[3] Schön, C. [2020], S. 55.

forderte, sondern Manager der Deutschen Bahn AG, die mit solchen betriebswirtschaftlichen Begründungen ihr eigenes Streckennetz infrastrukturell ausdünnten.

Ein besonders auffälliger Aspekt der Rationalisierung ist der Verkauf von Bahnhöfen im ländlichen Raum durch die DB AG: Von 1999 bis Ende 2021 hat die Deutsche Bahn AG 2.824 ihrer 3.507 Bahnhofsgebäude verkauft.[4] Damit wurden in diesem Zeitraum über 80% des Bestandes veräußert.



Abbildung 1: „Lieber Bahn statt Autobahn." Werbung der ÖBB in Wien Hbf., 2015.

Rückblickend [aus dem Jahr 2023] fällt auf, dass die strikt betriebswirtschaftliche Sichtweise (ohne Berücksichtigung regionalökonomischer Faktoren) vor allem im regionalen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zum Tragen kam - bei den großen Infrastrukturprojekten des schienengebundenen ICE-Fernverkehrs mit seinen massiven Investitionen in Brücken, Trassen und Bahnhöfe (u.a. Stuttgart 21) spielte sie dagegen kaum eine Rolle.

[4] Allianz pro Schiene [2022].

Das Wirtschaftlichkeitsgebot wurde daher im ländlichen Raum häufig streng angewandt - während im Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn solche betriebswirtschaftlichen Überlegungen kaum relevant waren.

Die Diskussion um die Schaffung einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte der Deutschen Bahn (InfraGo) ab dem Jahr 2024[5] stellt eine Abkehr von den bisherigen Stilllegungs- und Verkaufsplänen dar, die den ländlichen Raum über Jahrzehnte beschäftigt haben. Das damit neu akzentuierte Kriterium der Gemeinnützigkeit im Kontext der Sicherung der Daseinsvorsorge[6] kann das Potenzial haben, die ökonomische Bewertung von Schienenwegen und Bahnhöfen[7] in Stadt und Region erheblich zu verändern.

Diese Entwicklung betrifft insbesondere auch länderspezifische Einzelregelungen, wie z.B. das sog. „1000er-Kriterium“ für Mindestanforderungen an die Fahrgastzahlen, wie es u.a. im Freistaat Bayern[8] angewendet wird (→ Abbildung 5, S. - 9 -) und von Gegnern seit langem als willkürlich und ohne wissenschaftliche Substanz kritisiert wird. Die nun angestrebte Betonung des Gemeinwohls bei der Schaffung, Nutzung und Erhaltung der Infrastruktur wird die Sinnhaftigkeit des 1000er-Kriteriums voraussichtlich noch stärker in Frage stellen.

Bei Reaktivierungen werden stillgelegte Bahnstrecken wieder in Betrieb genommen und an das bestehende Schienennetz angebunden. Vor allem von Bürgerinitiativen oder Verbänden werden Diskussionen über mögliche Reaktivierungen angestoßen, auf die die Regionalpolitik bis 2023 im Einzelfall sehr unterschiedlich reagiert hat. Es ist absehbar, dass die Schaffung eines gemeinwohlorientierten Infrastrukturbereichs die Argumentationsstrategien von Befürwortern und Gegnern von Schienenreaktivierungen deutlich beeinflussen wird.

---

[5] Siehe: Deutscher Bundestag [2023] Drucksache 20/7487 vom 27.06.2023.

[6] Zur speziellen Frage der Generationengerechtigkeit: Siehe Hekler, M. [2018].

[7] Siehe: Hazod, M. [2021].

[8] Klühspies, Joh. [2012], S.4.



Abbildung 2: „Eine gute Idee braucht einen langen Atem!“ Beispiel: Lumdatalbahn.[9]

Reaktivierungsprojekte haben lange Laufzeiten und stets einen ungewissen Ausgang: „Eine gute Idee braucht einen langen Atem!“ lautet daher wohl auch ein Slogan der Initiative zur Reaktivierung der Lumdatalbahn.[10]

1.2 Zur aktuellen wissenschaftlichen Diskussion

Der Höhepunkt der Streckenstilllegungen lag in den Jahren 1995 bis 1998,[11] also in der Zeit des Beginns der sogenannten Bahnreform. Viele der damals stillgelegten Strecken befinden sich inzwischen wieder in der Reaktivierungsdiskussion.

Die Reaktivierung von Bahnstrecken bedeutet, „dass Personen- und/oder Güteverkehr auf zuvor ungenutzten Gleisen wieder aufgenommen wird. Je nach Einzelfall kann die Schieneninfrastruktur noch betriebsbereit sein. In diesem Fall ist eine Reaktivierung des Schienenverkehrs relativ schnell und

[9] https://www.lumdatalbahn.de/ Screenshot der Website der (01.11.2023).

[10] https://www.lumdatalbahn.de/ (01.11.2023).

[11] Siehe BBSR [2022], S. 9.

mit überschaubarem Aufwand zu realisieren. Wurde dagegen die Schieneninfrastruktur bereits stillgelegt oder sogar demontiert, ist der Aufwand [...] größer".[12]

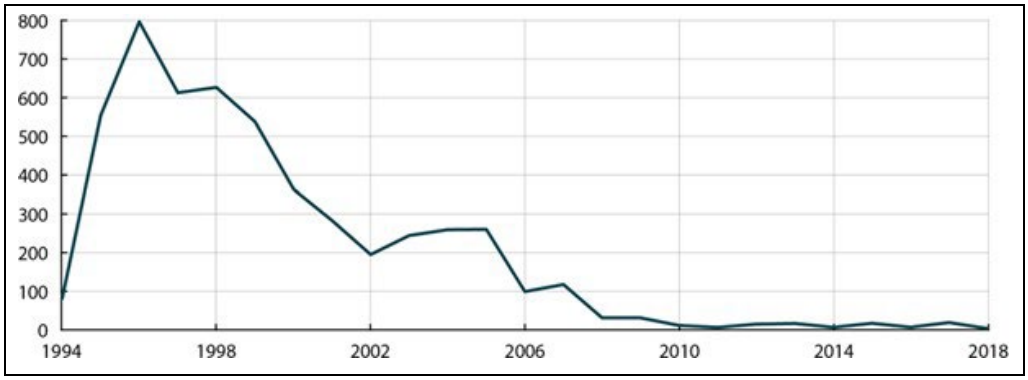


Abbildung 3: Streckenstilllegungen in Deutschland 1994 -2020 (in km).
Grafik des BBSR.[13]

Auch in der Europäischen Union gewinnt das Thema Bahnreaktivierung grundsätzlich an Relevanz [Stand 2023]. In Deutschland ist mit diesem Bedeutungszuwachs oft der Begriff der „Verkehrswende" [14] verbunden. Herausforderungen, die diese Entwicklung antreiben, sind u. a. eine zunehmende Umweltbelastung (Klimawandel), unzureichende Verkehrsanbindungen speziell in ländlichen Regionen sowie ein grundsätzlicher Trend hin zu ressourcenschonender Mobilität. Reaktivierungen von Bahnstrecken gelten als Teil möglicher Antworten auf diese Herausforderungen. Reaktivierungen werden somit Konzepten zugeordnet, die den öffentlichen Nahverkehr stärken, Mobilität verbessern und dauerhafte Alternativen zum Individualverkehr aufzeigen sollen. Bereits seit etwa 2010 gibt es im deutschsprachigen Raum vermehrt solche Diskussionen zu Umsetzungen von Bahn-Reaktivierungsprojekten, um das regionale Mobilitätsangebot zu verbessern.

Seit der sogenannten Bahnreform Mitte der 1990er Jahre „sind die Bundesländer für die Organisation des Schienenpersonennahverkehrs zuständig.

[12] Allianz pro Schiene [o. D.]

[13] BBSR [2022], S. 9.

[14] Vergl.: Jakob, M. [2023].

Sie, beziehungsweise die sogenannten Aufgabenträger, entscheiden, wo und in welchem Umfang Regionalverkehr auf der Schiene stattfindet und wo er eingestellt wird. Oft kommt der Anstoß für die Reaktivierung von Bahnstrecken von lokalen Initiativen, die sich für ihr Projekt einsetzen. Für eine Reaktivierung müssen dann das zuständige Bundesland bzw. der Aufgabenträger tätig werden",[15] weil diese Art und Qualität der gewünschten Verkehrsleistungen für ihr Territorium bestellen.

Abwägungen zur Reaktivierung von Bahnstrecken erfordern eine faktenbasierte, gesamthafte Betrachtung relevanter Faktoren. Dazu gehören je Betrachtungsfall u.a.:

- Die langfristige betriebswirtschaftliche Rentabilität,
- eine Einbeziehung möglicher Angebotsausweitungen (z.B. auch für Güterverkehr)
- eine Quantifizierung des überregionalen ökonomischen Potentials,
- eine Bewertung nach Kriterien der Raumplanung, Regional- und Landesentwicklung[16]
- eine Bewertung der Effekte nach umweltpolitischen Kriterien (u.a. Umweltverträglichkeitsabwägungen im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern),
- eine Einordnung im Hinblick auf Heimat, regionale Identität und Kulturraum,
- eine Bewertung aus tourismuswirtschaftlicher Perspektive,
- die Beachtung möglicher Konfliktsituationen mit konkurrierenden Nutzungen, z.B. in Form von Radverkehrswegen, Parkflächen oder Überbauungen.
- eine Erfassung der Effekte einer (Re-) Integration in bestehende Verkehrsnetze,
- die Synergien einer diesbezüglichen Zusammenarbeit zwischen Verkehrsbehörden, Bahnunternehmen, Landkreisen und Kommunen,
- eine mögliche Einbindung privatwirtschaftlicher Betreiber.

[15] Allianz pro Schiene [o. D.].

[16] Siehe u.a: BBSR. [2022].

Verschiedene Studien bahnnaher Organisationen haben in den letzten Jahren erste Hinweise darauf gegeben, welche Aspekte für den Erfolg (oder Misserfolg) von Bahnreaktivierungsinitiativen primär relevant erscheinen. Insbesondere die Vorarbeiten und Studien von Bahninitiativen wie *Verkehrsclub Deutschland (VCD), Pro Bahn,*[17] *Allianz pro Schiene*[18] oder des *Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)* [19] haben hier wichtige Inhalte benannt.

Das BBSR hat 2022 die Effekte von Bahnreaktivierungen analysieren lassen[20] und dazu in einer Studie einen thematisch breiten Ansatz gewählt, um mögliche Effekte in ihrer Gesamtheit zu betrachten. Als eine Stärke dieser Studie kann die Vielzahl der betrachteten Aspekte gelten. Insgesamt benennt die BBSR-Studie, welche der betrachteten Effekte tatsächlich als wirksam verifiziert werden konnten. Allerdings gilt: Eine Generalisierbarkeit der in der Studie dargestellten Zusammenhänge erscheint allenfalls eingeschränkt gegeben, da die Ergebnisse (in ihrer thematischen Vielfalt) nur an drei Fallbeispielen und somit lediglich exemplarisch untersucht wurden. Zudem sind auch die als relevant bzw. verifiziert dargestellten Effekte oft nur teilweise oder überwiegend belegt, kaum jedoch zur Gänze. Dies mindert die Reliabilität der Aussagen der BBSR-Studie. Dennoch bleibt sie beispielgebend bei der umfassenden Benennung von vermutet relevanten Effekten und kann als eine der hier weitestgehenden Untersuchungen [2023] gelten. Es erscheint daher angemessen, zumindest ausgewählte Ergebnisse in den weiteren Abwägungen (für die hier vorliegenden Betrachtungen) zu berücksichtigen.

- Positiver Effekt auf die Bevölkerungsentwicklung in einer Region,
- Zuwachs des Verstädterungsgrads,

[17] Siehe: https://www.pro-bahn.de/fakten/reakt.htm (Zugriff 15.10.2023)

[18] z. B.: Allianz pro Schiene [o. D.] : Reaktivierung von Bahnstrecken – Das Comeback der Schiene.

[19] z. B.: VDV [2022a]. Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken.

[20] BBSR [2022].

- Entlastung von Wohnungsmärkten sowie Ausbau von neuen Wohngebieten und Siedlungsstrukturen,
- Flächeneinsparungen aufgrund von sinkendem MIV-Aufkommen,
- Anstieg der Immobilienpreise,
- touristische Erschließung und Attraktivierung von Freizeitangeboten
- Stärkung des Regionalmarketings,
- Einsparung von MIV-Vorhalte und Betriebskosten,
- Erhöhung der Steuereinnahmen,
- Einsparung von Unfallkosten
- Entlastung von Verkehrswegen mit hohem Verkehrsaufkommen und Vermeidung der Überlastung von bestehenden Verkehrssystemen,
- reduzierte Zerschneidung der Landschaft,
- reduzierte/r) Flächenverbrauch/-versiegelung

Abbildung 4: „Bestätigte Effekte" von Bahnreaktivierungen. gemäß BBSR [21]

Ein weiteres Beispiel für einen Versuch, auf möglichst prägnante Art eine Operationalisierung von Kriterien vorzunehmen, ist der im Freistaat Bayern formulierte (und oft kritisierte)[22] Kriterienkatalog, der vier Anforderungen zusammenfasst, die (in Bayern) über die Möglichkeit einer Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken vorentscheiden sollen.

Erste Voraussetzung für den Beginn des Reaktivierungsprozesses ist das Vorliegen sämtlicher positiver, schriftlicher Gremienbeschlüsse für die Reaktivierung der Strecke durch die Aufgabenträger des ÖPNV. Darüber hinaus müssen folgende Reaktivierungskriterien, die in Bayern einheitlich gelten, erfüllt werden:

[21] BBSR [2022], S. 7.

[22] Siehe → Kap. 8.3 Anmerkungen zum Stand der Reaktivierungsprojekte, z.B. ID 249.

1. *Eine Prognose, die vom Freistaat Bayern anerkannt wird, ergibt, dass eine Nachfrage von mehr als 1.000 Reisenden pro Werktag zu erwarten ist (1.000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer betriebener Strecke).*
2. *Die Infrastruktur wird ohne Zuschuss des Freistaats in einen Zustand versetzt, der einen attraktiven Zugverkehr ermöglicht.*
3. *Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) ist bereit, die Strecke und die Stationen dauerhaft zu betreiben und berechnet hierfür Infrastrukturkosten, die das Niveau vergleichbarer Infrastruktur der Deutschen Bahn nicht über-steigen.*
4. *Die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) müssen sich vertraglich verpflichten, ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen.*

Die Staatsregierung hat für eine Reaktivierung von Bahnstrecken die oben genannten Kriterien entwickelt, die bayernweit einheitlich gehandhabt werden.

Abbildung 5: Kriterienliste Reaktivierung, Freistaat Bayern.[23]

Aus Sicht mancher bayerischer Reaktivierungsinitiativen handelt es sich bei dieser Liste um „die *Nicht-Reaktivierungs-Kriterien* der Bayerischen Staatsregierung", die eine Reaktivierung möglichst erschweren oder unterbinden sollen: „Es sind […] gerade diese Kriterien, die Streckenreaktivierungen erfolgreich ausbremsen".[24] Die Bürgerinitiative Go-Vit beschreibt dies so: „Dieses 1000-Fahrgastkriterium ist der Dreh- und Angelpunkt einer kontrovers geführten Diskussion zwischen Bahnbefürwortern und Bahngegnern. Die Frage, ob die von der Bayerischen Staatsregierung (scheinbar willkürlich) festgelegte, runde Zahl ‚*1000*' als Grundlage für eine Entscheidung von enormer Tragweite genommen werden darf, ist äußerst umstritten".[25]

[23] Zitiert nach: Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr [16.08.2019]

[24] Ilztalbahn GmbH [20.10.2019]

[25] Go-Vit [o. D.]



Abbildung 6: Probebetrieb. Der Verein Go-Vit nutzte eine Potentialabschätzung (2012) erfolgreich für politischen Druck für einen Probebetrieb zwischen Viechtach und Gotteszell (Reaktivierung).[26]

Die bisherigen Ergebnisse dieser Untersuchungen im Hinblick auf die Durchführung von Reaktivierungsprojekten lassen sich wie folgt zusammenfassen: Initiativen, die sich für die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken einsetzen, stehen vor Herausforderungen bei der Finanzierung ihrer Aktivitäten. Eine bereits anderweitige Nutzung stillgelegter Trassen durch andere Verkehrsträger wird oft als Hemmnis genannt, z.B. die Nutzung der Trassen als Parkplätze, Rad- oder Wanderwege. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Strecke sowie eine entsprechende politische Unterstützung werden als erfolgsrelevante Themen hervorgehoben.

[26] https://www.go-vit.de/ Screenshot der Webseite (05.11.2023)]

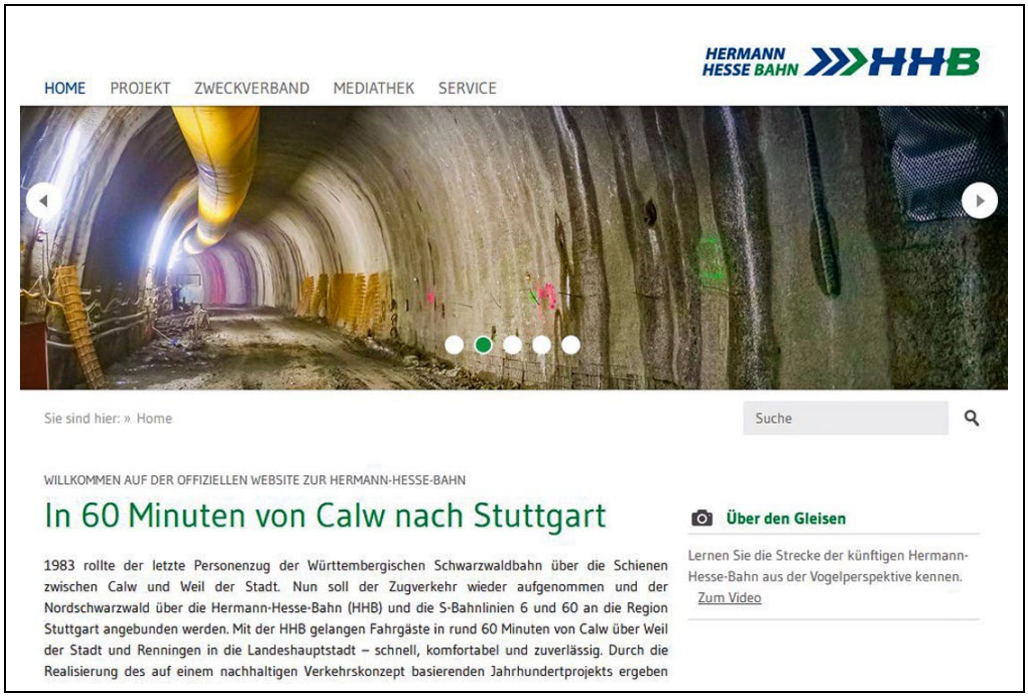


Abbildung 7: Infrastrukturinvestitionsbedarf bei Reaktivierungen.[27] Tunnelerneuerung. Beispiel Hermann-Hesse Bahn.

Zunehmend mehr Regionen in Deutschland haben Interesse daran, stillgelegte Schienenstrecken zu reaktivieren. Der *Verband der Verkehrsunternehmen (VDV)* und *Allianz pro Schiene* belegen dies in einer Auswertung von Reaktivierungsprojekten in Deutschland bis 2022: „Das zeigt die zunehmende Zahl an Studien, die in allen Teilen Deutschlands in Auftrag gegeben werden, um eine Reaktivierung zu prüfen. […] Ganz überwiegend kommen sie zu einem positiven Ergebnis. Bei der Zahl der beauftragten Studien gibt es zwar große Unterschiede zwischen den einzelnen Bundesländern. Insgesamt zeigt das stark gewachsene Interesse jedoch, dass die Reaktivierung von Schienenstrecken großes Potenzial hat, das ÖPNV-Angebot auch in der Fläche zu verbessern“.[28]

[27] https://www.hermann-hesse-bahn.de/ Screenshot der Webseite (05.11.2023)

[28] Allianz pro Schiene [2023]



Abbildung 8: Warten auf Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie (2023). Beispiel Bürgerinitiative Leutkirch - Isny.[29]

Die vorliegende Studie greift die in den Vorgängerarbeiten identifizierten Themen auf, überprüft sie auf ihre generelle Relevanz für aktuelle Reaktivierungsprojekte und ergänzt die verifizierten Themen um relevante Aspekte aus weiteren Perspektiven, z.B. zu Identitäts- und Bedeutungsempfindungen der Akteure, zur Kommunikations- und Medienstrategie, oder zu Optionen zusätzlicher Trassennutzungen durch den Güterverkehr. Auch wird versucht, den entstehenden Zeitaufwand nach Tätigkeiten einzugrenzen.

1.3 Ziele, Forschungsfragen und Abgrenzungen

Gegenstand der Arbeit ist eine Strategieanalyse von Bahnreaktivierungsinitiativen, eingegrenzt auf den deutschsprachigen ländlichen Raum. Ziel der

[29] https://www.leutkirchisnybahn.de/ Screenshot der Webseite (05.11.2023)

Studie ist es, generelle Faktoren für den Erfolg (oder Misserfolg) eines Reaktivierungsprojektes aus Sicht der Akteure herauszuarbeiten sowie Aspekte, die den Erfolg eines solchen Projektes beeinflussen können, zu erfassen und nach ihrer Bedeutung zu gewichten. Dies geschieht unter anderem dadurch, dass Personen, die bereits an Bahnreaktivierungsprojekten beteiligt waren, zu ihren Erfahrungen befragt werden (qualitative und nachfolgend quantitative Untersuchung). Die Erkenntnisse über fördernde und hemmende Faktoren können in Zukunft helfen, Bahnreaktivierungsprojekte effektiver durchzuführen.

Im Rahmen der Studie wird auf Aspekte Bezug genommen, die vom BBSR[30] als relevante Effekte von Bahnreaktivierungen benannt wurden (→ Abbildung 4, S. - 8 -). Diese Themen werden insbesondere bei der Frage, welche Argumente aus Initiativen-Sicht besonders erfolgsförderlich bzw. hinderlich sind, betrachtet.

Effekte von Bahnreaktivierungen gemäß BBSR[31]	Bezugnahme
• Flächeneinsparungen aufgrund von sinkendem MIV-Aufkommen	→ Abbildung 15 (7) → Abbildung 26 (6, 7, 8)
• Anstieg der Immobilienpreise	nicht thematisiert[32]
• Touristische Erschließung und Attraktivierung von Freizeitangeboten	→ Abbildung 26 (1; 3) → Abbildung 27
• Stärkung des Regionalmarketings	→ Abbildung 15
• Einsparung von MIV-Vorhalte- und Betriebskosten	→ Abbildung 15 (10) → Abbildung 26 (6; 7)
• Erhöhung der Steuereinnahmen	→ Abbildung 26 (8)
• Einsparung von Unfallkosten	nicht thematisiert[33]

[30] BBSR [2022], S. 7. Zur Kritik an der BBSR Studie: → S. - 6 -

[31] BBSR [2022], S. 7 ff.

[32] Grund: Für Reaktivierungsinitiativen i.d.R. nicht eigenständig erfassbar.

[33] Grund: Durch Reaktivierungsinitiativen i.d.R. nicht eigenständig quantifizierbar.

• Entlastung von Verkehrswegen mit hohem Verkehrsaufkommen und […]	→ Abbildung 26 (7)
• Reduzierte Zerschneidung der Landschaft	→ Abbildung 15 (7) → Abbildung 26 (4)
• Reduzierter Flächenverbrauch /-zersiedelung	→ Abbildung 15 (7) → Abbildung 26 (2, 4)

Abbildung 9: Thematische Schnittmengen mit BBSR-Studie [2022]

Es bestehen allerdings weitere Themen, welche in der BBSR-Studie (bedingt durch die dortige Fragestellung) wenig betrachtet werden. Dazu gehören z. B. die Frage der Relevanz von Güterverkehrsnutzungen, klimabezogene Aspekte oder gesellschaftliche Forderungen wie z. B. gleichwertige Mobilitätschancen in Stadt und Region. Diese Themen bestimmen die gesellschaftliche und politische Diskussion der letzten Jahre [bis 2023] in Deutschland bekanntermaßen stark und sind daher in der vorliegenden Studie notwendig aufzugreifen.

Es ist das Anliegen, ein Gesamtbild zu zeichnen und nicht, einzelne Bahnreaktivierungsprojekte zu bilanzieren. Es soll vielmehr ein Bedeutungsranking zu jenen Faktoren und Argumentationen erstellt werden, die Bahnreaktivierungen besonders stark fördern (oder hemmen) können. Daraus können weiterführende Handlungsempfehlungen abgeleitet werden.

Es werden Faktoren eingegrenzt, die für den Erfolg von Reaktivierungsprojekten relevant sein können und inhaltlich über die üblichen Finanzierungsfragen hinausgehen. Die Erstellung eines repräsentativen Meinungsbildes für die Gesamtbevölkerung erscheint nicht sinnvoll, da hier die in der Praxis erfolgsrelevanten Faktoren zum Thema erfasst werden sollen. Dies setzt eine Erfahrung der Akteure und somit deren individuelle Beteiligung an Reaktivierungsprojekten voraus.

Die vorliegende Studie basiert auf einer Online-Befragung, die im Juni 2023 durchgeführt wurde. Die Umfrage richtete sich gezielt an Stakeholder von Bahnreaktivierungen, um das Wissen und die Meinungen von Akteuren aus der Praxis zu erfassen. Die Ergebnisse der Umfrage werden im Folgenden dargestellt.

2 Methodik

Bei der Entwicklung des Fragebogens ist auf die primär relevanten Aspekte einzugehen, die bei Bahnreaktivierungen auftreten. Aufschluss zu hierfür relevanten Themen geben Vorarbeiten und Studien zu Bahninitiativen *von Pro Bahn, VCD, Allianz pro Schiene* oder des *Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)*.[34]

2.1 Zur Fragebogen-Konzeption

Die Umfrage wurde in mehreren Diskussionsrunden zwischen Studentinnen, Studenten und Dozenten auf Basis der zitierten Quellen (→ S. - 79 -) entwickelt. Es erfolgte zusätzlich eine fallweise Einbeziehung von Anregungen, Kritik und Themenvorschlägen durch Verkehrsexperten aus deutschen Bundesministerien, Verkehrsunternehmen, Bahn-nahen Organisationen und aus Reaktivierungsinitiativen, um den Fragebogen realistisch und praxisnah zu halten. Der Fragebogen wurde vor der Aktivierung im Internet mehrfach getestet (Pretest).

Es werden die Antworten von Teilnehmern erfasst und ausgewertet, die möglichst Erfahrungen zum Thema Bahnreaktivierungen mitbringen, sei es aus Gründen beruflicher Befassung oder durch konkrete Mitarbeit in Reaktivierungsprojekten.

2.2 Zur Durchführung der Umfrage

Die Umfrage fand im Zeitraum 29. Mai 2023 bis 14. Juni 2023 online statt. Für die Bekanntmachung der Umfrage wurden die E-Mail-Kontaktadressen der Reaktivierungs-initiativen im Internet recherchiert. Diese Initiativen wurden direkt angeschrieben und um Teilnahme gebeten. Zusätzlich erhielt

[34] Siehe die Liste der Studien im Quellenverzeichnis S. - 48 -

die Initiative Unterstützung durch die Verbände *Pro Bahn* und *VCD Verkehrsclub Deutschland*, die den Internetlink zur Befragung an Vereinsmitglieder weiterleiteten.

Eine wichtige Rolle bei der Verbreitung der Information spielte auch das Bahnverkehrs-Diskussionsforum *Drehscheibe-online* im Internet, über das zahlreiche Teilnehmer auf die Umfrage aufmerksam wurden.[35] Dazu wurde der Link mit kurzer Erklärung zu den Zielen im Allgemeinen Forum gepostet und mit der Bitte um Teilnahme von Personen mit Reaktivierungserfahrung versehen.

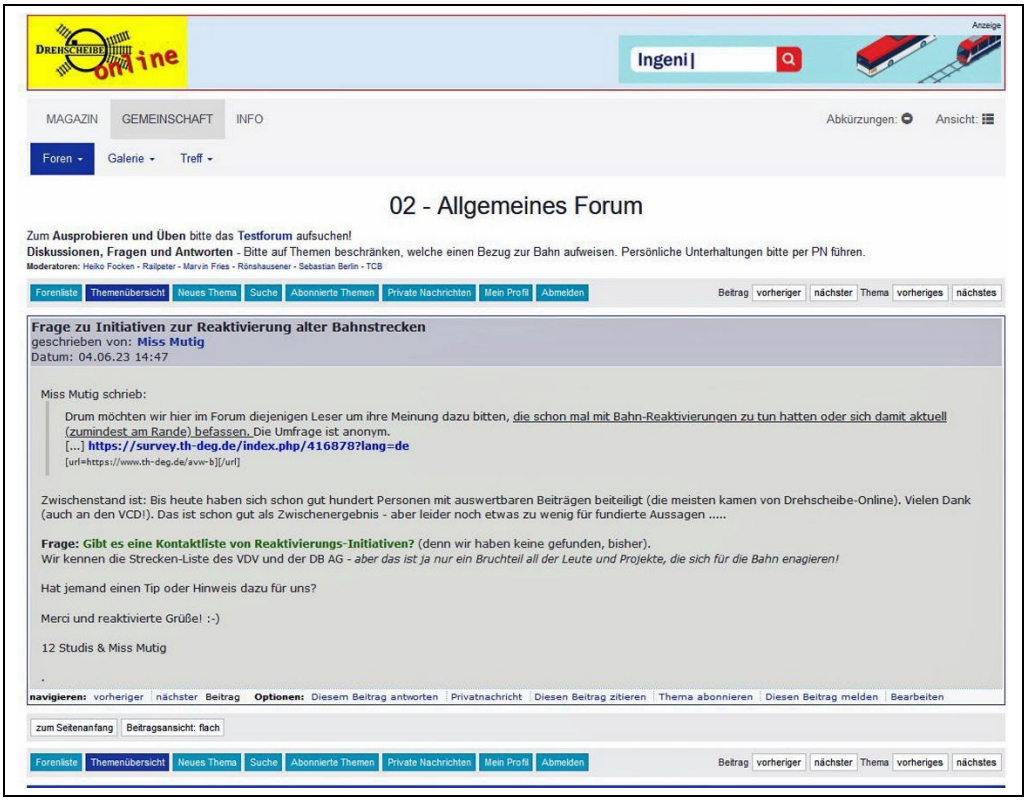


Abbildung 10: Drehscheibe-Online Forum mit Link zur Umfrage.[36]

[35] Drehscheibe-Online [29.05.2023]: Link mit der Information zur Umfrage.

[36] Screenshot Website: https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?003,10449604,10449604#msg-10449604 (05.11.2023).

3 Themen und Ergebnisse

Die Umfrage zur Reaktivierung von Bahnstrecken wurde im Internet über tausend Mal aufgerufen. Manche Personen klickten sich dabei allerdings nur durch den Fragebogen, ohne Fragen zu beantworten. Dies war bei der Konzeption des Fragebogens allerdings erwartet worden, da auf die Erstellung von Pflichtfragen verzichtet wurde.

Der Disclaimer betonte die Ausrichtung des Fragebogens auf Personenkreise mit Erfahrungen in Reaktivierungsprojekten, so dass hier in einigen Fällen (von Interessenten ohne Erfahrungen) auf eine weitere Teilnahme verzichtet worden sein dürfte. Insgesamt haben sich 490 Personen aktiv an der Beantwortung der technischen Fragen beteiligt. Diese 490 Beiträge der Umfrageteilnehmer konnten für eine Auswertung herangezogen werden.

Es zeigte sich eine sehr unterschiedliche Antwortbereitschaft, so dass die Anzahl der Antworten je Frage von Fall zu Fall zwischen 181 und 486 schwankt. Im Durchschnitt (ohne Zählung der Kommentare) wurden die einzelnen Fragen von 237 Personen beantwortet (arithmetisches Mittel; Modus 235; Median 231).

3.1 Demographische Kenngrößen

Für eine mögliche Differenzierung der Ergebnisse wurden zwei demographische Kenngrößen ermittelt: Das Alter und das Land der Tätigkeit (in einem Reaktivierungsprojekt).

3.1.1 Altersverteilung

Die Frage lautete: *Zu welcher Altersgruppe gehören Sie bitte?*

Die Mehrheit der Teilnehmer gehört den Altersgruppen zwischen 51 und 70 Jahren an. Die Altersgruppe der 41- bis 50-Jährigen stellt den zweitgrößten Anteil. Die jüngste Altersgruppe (bis 20 Jahre) und die älteste Altersgruppe (81-90 Jahre) sind in der Befragung zwar deutlich vertreten, jedoch weniger

häufig als die mittleren Altersgruppen. Das rechnerische Durchschnittsalter der Teilnehmer liegt bei über 50 Jahren. [37]

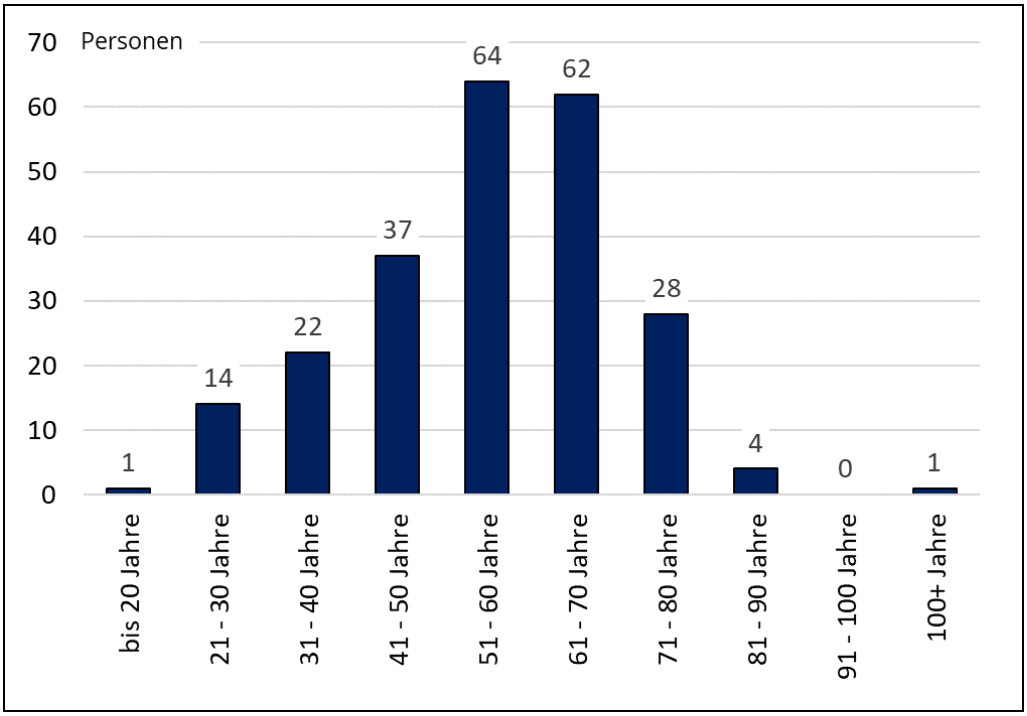


Abbildung 11: Altersverteilung der Teilnehmer an der Studie (n = 233).

Interpretation

Die Beteiligung der Altersgruppen 51-60 Jahre und 61-70 Jahre lässt vermuten, dass Menschen in diesem Lebensabschnitt ein besonders hohes Interesse am Thema Bahnreaktivierung haben. Die Beteiligung der Altersgruppen 31-40 Jahre und 41-50 Jahre deutet zudem darauf hin, dass auch Personen in der Mitte des Berufslebens ein deutliches Interesse an Bahnreaktivierungen haben. Insgesamt scheinen sich vor allem Personen im mittleren und höheren Lebensalter besonders häufig engagieren.

3.1.2 Aktivitätsort der Beteiligten

Die Frage lautete: *In welchem Land sind Sie überwiegend aktiv?*

[37] Median, Modus und Arithmetisches Mittel bei Altersgruppe 51 – 60 Jahre.

Die dargestellte Auswertung gibt Auskunft darüber, in welchen Ländern die befragten Personen zum Thema Reaktivierung von Bahnstrecken aktiv sind bzw. waren.

	Häufigkeit	Prozent
Deutschland	223	97,0
Österreich	7	3,0
Gesamt	230	100

Abbildung 12: Aktivitäts-Standort der Befragten (n=230).

Fast alle Befragten sind bzw. waren in Deutschland aktiv.

3.2 Praxisbezug, Kenntnisstand

Die Fragen sollen eingrenzen, ob die Zielgruppe von Personen mit Reaktivierungsprojekterfahrung erreicht werden konnte.

3.2.1 Berufliche Befassung oder Beteiligung an Reaktivierungen

Die Frage lautete: *Hatten Sie schon mit Bahnreaktivierungen zu tun oder haben Sie sich damit (zumindest am Rande) befasst?*

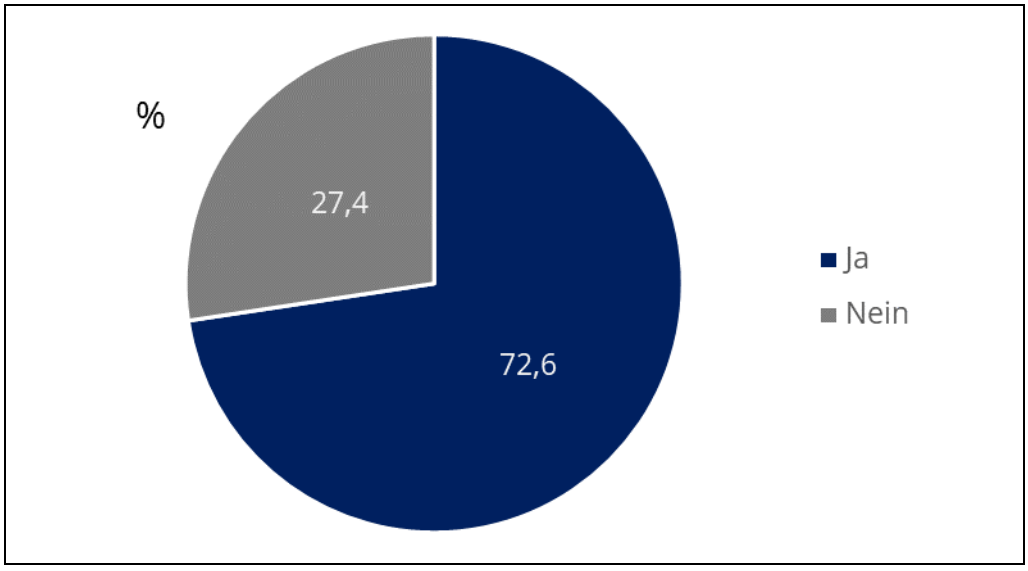


Abbildung 13: Befassung mit Bahnreaktivierungen (n = 409).

72,6% haben sich zumindest am Rande mit Bahn-Reaktivierungen befasst. Mit 27,4 % war nur etwa ein Viertel der Teilnehmer ohne Erfahrungen zu Bahn-Reaktivierungen.

Interpretation:

Das Ergebnis kann als Bestätigung gewertet werden, dass die Zielgruppe der Befragung (Personen mit Praxiserfahrung in Reaktivierungsprojekten) wie angestrebt erreicht werden konnte.

3.2.2 Benannte Reaktivierungsprojekte

Die Teilnehmer konnten im offenen Kommentarfeld Projekte benennen, in denen sie aktiv sind. 287 Teilnehmer machten von dieser Möglichkeit Gebrauch. In der Auswertung erwiesen sich nicht alle Nennungen als auswertbar, da z.B. teilweise nur die Region, eine größere Kommune o.ä. als Projektname angegeben wurde. Soweit eindeutig möglich, wurden diese Angaben in der Auswertung den jeweiligen Projekten der Region zugeordnet.

Insgesamt wurden 115 Projekte durch die Befragten genannt, zum Teil waren Befragte in mehreren Projekten aktiv. Folgende Strecken bzw. Reaktivierungsprojekte wurden benannt bzw. konnten durch Recherchen eindeutig zugeordnet werden (alphabetische Reihenfolge):

1. Aartalbahn	59. Köllertalbahn
2. Ablachtalbahn	60. Königsseebahn
3. Albbahn	61. Kurbadlinie (Winden)
4. Almetalbahn (Paderborn)	62. Kyffhäuserbahn
5. Altstadtbahn Wasserburg	63. Laabertalbahn
6. Angelbachtalbahn	64. Lachtetalbahn
7. Aurich-Abelitz	65. Leutkirch-Isny
8. BachGauBahn	66. Lumdatalbahn
9. Bad Nauheim - Münzenberg	67. Mainschleifenbahn
10. Bad Salzungen-Unterbreizbach	68. Maulbronn West - Stadt
11. Balkantrasse (Opladen)	69. Maxhütte - Burglengenfeld
12. Bentheimer Eisenbahn	70. Menden – Hemer
13. Biberbahn	71. Mühlkreisbahn (Österreich)
14. Bibertbahn	72. Muldentalbahn

15. Bindweide-Weitefeld	73. Neumünster - Ascheberg
16. Bocholt-Borken-Coesfeld	74. Niederbergbahn
17. Bollerbahn	75. Nördlingen-Gunzenhausen
18. Bördebahn	76. Pinzgauer Lokalbahn (Öster.)
19. Breisachbahn bzw. Colmarer Bahn	77. Primstalbahn
20. Brexbachtalbahn	78. Rastatt-Hagenau
21. Bückebergbahn	79. Rhabarberschlitten (Siegburg)
22. Chiemgauer Lokalbahn	80. Rinteln – Stad
23. Delmenhorst–Lemwerder	81. Schorfheide-Bahn
24. Dietzhölztalbahn	82. Schwarzbachtalbahn
25. Donauuferbahn (Österreich)	83. Selb – Asch
26. Düren - Euskirchen	84. Senden-Weißenhorn
27. Eggmühl-Langquaid	85. Singen – Erzingen
28. Eifelquerbahn	86. Soltau - Neuenkirchen
29. Erms- und Ammertalbahn	87. Spargel-Express (Harvesse)
30. Ermstalbahn	88. Stade-Osterholz-Scharmbeck
31. Euregiobahn Aachen	89. Stammbahn Berlin Potsdam
32. Fichtelgebirgsbahn	90. Staudenbahn
33. Freizeitexpress Albtäler	91. Steigerwaldbahn
34. Fuchstalbahn	92. Talgangbahn
35. Gersprenztalbahn (Groß-Bieberau)	93. Traisen-Kernhof (Österreich)
36. Granitbahn	94. Überwaldbahn
37. Gredl-Bahn	95. Unstrutbahn
38. Hamburg-Bergedorf - Geesthacht	96. Untere Queichtalbahn
39. Härtsfeldbahn	97. VB Grafschaft Hoya
40. Heidekrautbahn Berlin	98. Viechtach - Gotteszell
41. Hermann-Hesse-Bahn	99. Viersen – Kaarst
42. Herrnhuter Bahn	100. Voralbbahn
43. Hesselbergbahn	101. Vorwohle - Emmerthal
44. Hochwaldbahn	102. Wächtersbach -Bad Orb
45. Höllentalbahn	103. Waldviertelbahn (Österreich)
46. Horlofftalbahn	104. Wehratalbahn
47. Hunsrückquerbahn	105. Werratalbahn
48. Ilmebahn	106. Westeifelbahn
49. Ilztalbahn	107. Wiehltalbahn
50. Innerstetalbahn bzw. Harzbahn	108. Wriezener Bahn
51. Inselbahn Fehmarn	109. Wrist – Itzehoe
52. Ischlerbahn (Österreich)	110. Wuppertalbahn

53. Johannlandbahn	111. Wutachtalbahn
54. Kandertalbahn	112. Xanten – Kleve
55. Kanonenbahn	113. Zellertalbahn
56. Kiel-Schönberger Strand	114. Zschornewitzer Kleinbahn
57. Koblenz-Ochtendung	115. Zweibrücken - Homburg
58. Kochertalbahn	

Abbildung 14: Benannte Reaktivierungsprojekte (n = 115). Mehrfachantworten möglich.

Eine Übersicht der von den Befragten am häufigsten genannten Projekte bzw. Bahnstrecken findet sich im Anhang 8.1 - 83 -(siehe S. - 83 -).

3.3 Aktivitätsformen

In welchen Bereichen und in welchem zeitlichen Umfang sind die Beteiligten an Reaktivierungsprojekten im Durchschnitt tätig?

3.3.1 Bereiche und Umfang des individuellen Engagements

Im Zusammenhang mit dem Engagement für Reaktivierungsprojekte gibt es eine Vielzahl von Aufgaben und Handlungsnotwendigkeiten, die von den Akteuren zu bewältigen sind, wenn eine gesellschaftliche und politische Akzeptanz erreicht werden soll. Es gibt ein breites Spektrum an Themen und Bereichen, die hier relevant erscheinen.

Für die Befragung wurden die folgenden zehn Handlungsfelder eingegrenzt und den Teilnehmern zur Auswahl gestellt:

(1) Unterstützung gemeinsamer Aktionen der Initiative
(2) Marketing und Öffentlichkeitsarbeit
(3) Strategische Planung, Konzeption des Vorgehens
(4) Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen für den Betrieb
(5) Technik, Betriebssicherheit der Strecke
(6) Investitionsbedarfe in Infrastruktur und Fahrzeuge
(7) Forschung zu Umwelt, sog. Nachhaltigkeit oder Regionalentwicklung

(8)	Management, Leitung, Geschäftsführung
(9)	Controlling, Buchhaltung, Finanzen der Initiative
(10)	Juristische Unterstützung

Abbildung 15: Handlungsfelder des individuellen Engagements.

Die Frage lautete entsprechend : *Zu welchen Themen sind / waren Sie im Reaktivierungsprojekt tätig?*

Mehrfachauswahlen waren bei diesen Themen bzw. Tätigkeiten möglich. Es bestanden je Tätigkeit drei Ankreuzmöglichkeiten: *Häufiger als drei Tage im Monat; Bis drei Tage im Monat* sowie *nicht tätig*.

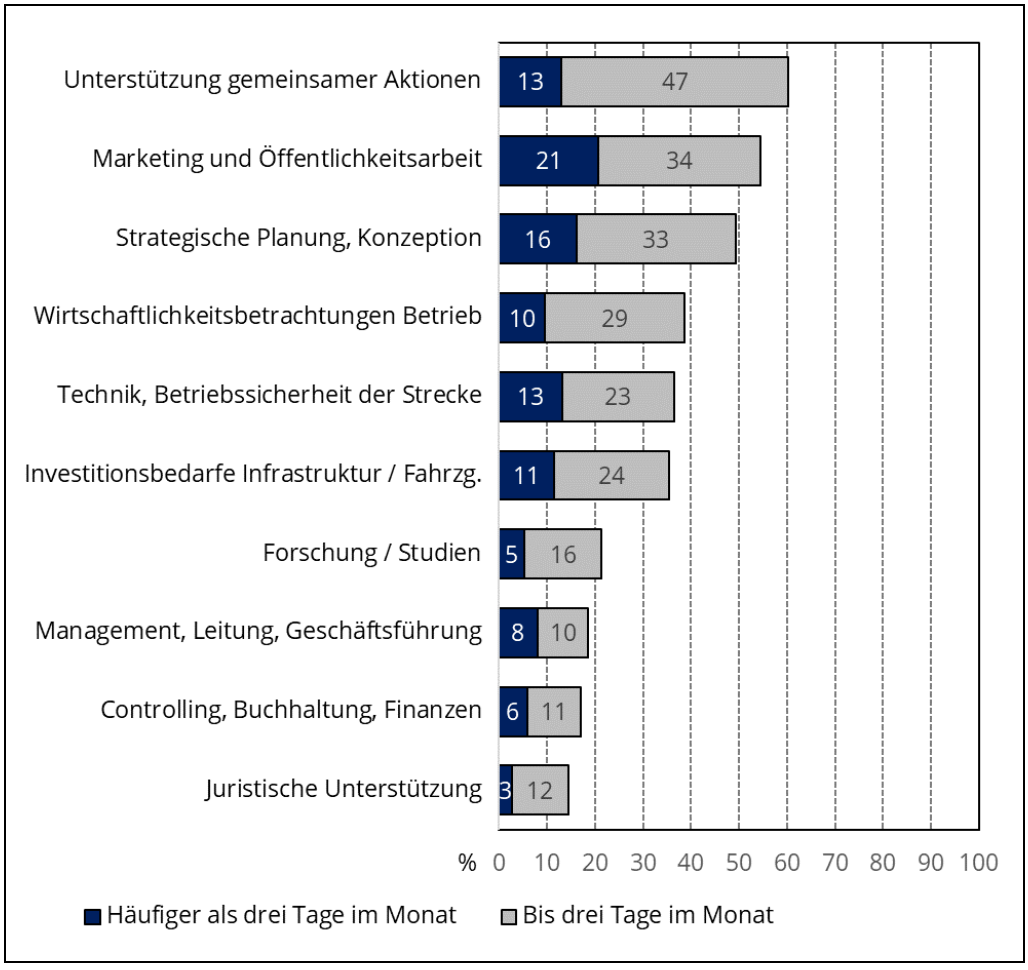


Abbildung 16: Handlungsfelder und Zeitaufwand im Reaktivierungsprojekt (n = 272). Mehrfachantworten möglich, auf volle Prozent gerundet.

Gemeinsame Aktionen und *Marketing bzw. Öffentlichkeitsarbeit* sind die Tätigkeitsfelder, die bei den Befragten der Initiativen den größten Zeitaufwand beanspruchen. Dabei ist kein statistischer Zusammenhang zwischen den Altersgruppen und den ausgeübten Tätigkeiten erkennbar, d.h. im Durchschnitt über alle Initiativen hinweg sind alle Altersgruppen in allen Tätigkeitsfeldern engagiert.

3.3.2 Organisationsformen

Im Bemühen, Reaktivierungsziele zu erreichen, wählen Aktive oft Organisationsformen, die ein gemeinsames Handeln koordinieren sollen und möglichst effektiv handeln zu können. Ein Blick auf die möglichen und gewählten Organisationsformen gibt Aufschluss über die derzeit (2023) präferierten, organisatorischen Strukturen.

Die Frage 3 lautete dazu: *In welcher Organisationsform sind / waren Sie dabei zum Thema Reaktivierung tätig?*

Die mit Abstand wichtigste Organisationsform, in der sich Akteure von Reaktivierungsprojekten zusammenschließen, ist der eingetragene Verein, der in der Regel einen gemeinnützigen Status hat.[38] Mit deutlichem Abstand folgen die eher informell geprägten Bürgerinitiativen, die aber ebenfalls meist geordnete Strukturen aufweisen (z.B. gewählte Sprecher für die Initiative haben). Zusammen decken diese beiden Organisationsformen bereits rund 85% der in der Befragung erfassten Reaktivierungsfälle ab (Einschränkung: Mehrfachnennungen waren möglich).

Ein weiterer, wenn auch quantitativ geringer Anteil entfällt auf Personen, die von ihrem Arbeitgeber zur Teilnahme an einem Reaktivierungsprojekt entsandt wurden (15,6 %). Dieser Personenkreis kann jedoch für die Erfolg-

[38] Die von den Befragten benannten Projekte wurden über ihre Internetauftritte weiter recherchiert und betrachtet, hier zeigt sich ein Großteil der Initiativen als gemeinnütziger Verein registriert.

saussichten eines Projektes von erheblicher Relevanz sein, wenn ein solches Engagement z.B. mit rechtlicher, administrativer oder finanzieller Unterstützung durch das jeweilige Unternehmen einhergeht.

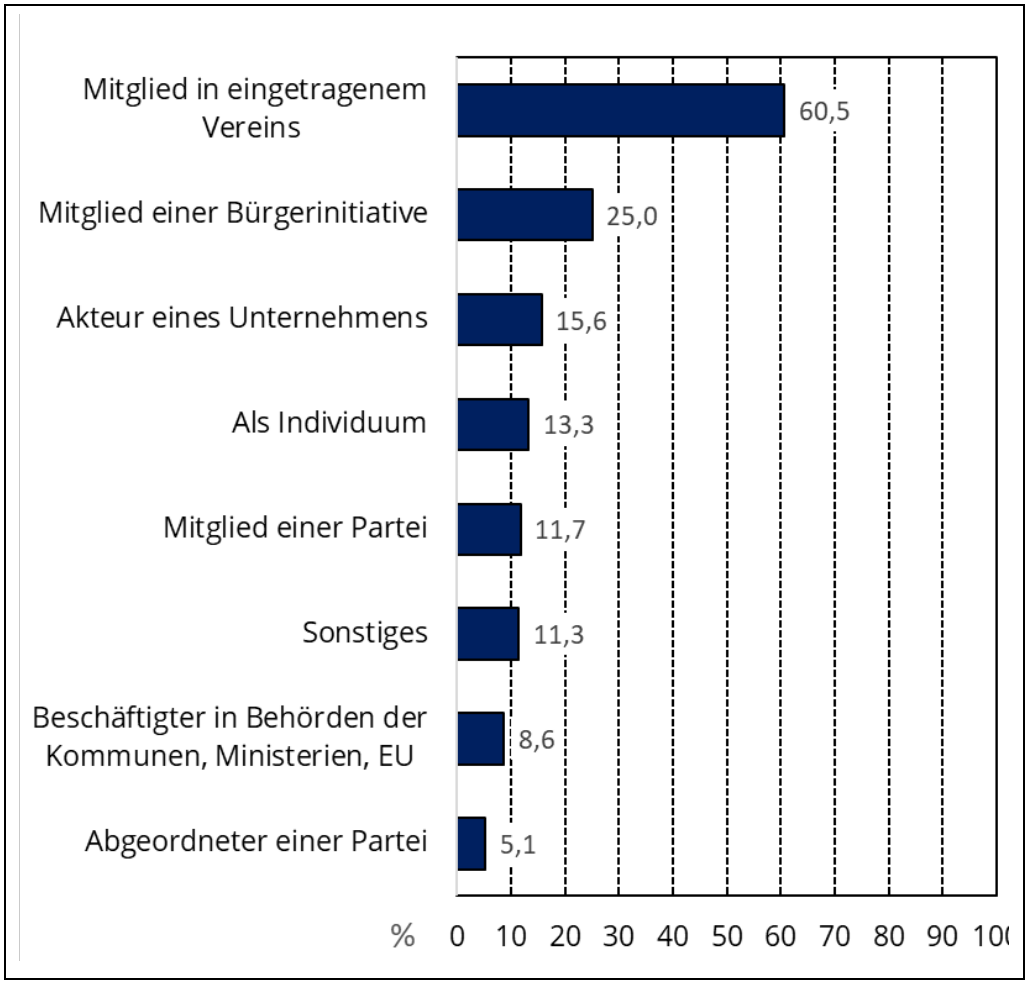


Abbildung 17: Organisationsformen (n = 256) Mehrfachantworten möglich.

Eine weitere Personengruppe mit 13,3 % der Befragten sind jene Aktiven, die sich nicht in Organisationsstrukturen wiederfinden (wollen?) und sich als Individuen ohne strukturelle Bindung beteiligen.

Die Rolle eines Mandatsträgers wird von 8,6 % der Befragten genannt. Als Mandatsträger einer Partei in Gemeinde, Kreis, Landtag, Bundestag oder Europaparlament sind 5,1 % der Befragten aktiv.

Unter der Antwortmöglichkeit "Sonstiges" wurden weitere Optionen genannt, darunter z.B. Studenten in Projektarbeiten oder Betreuer von Abschlussarbeiten an einer Hochschule.



Abbildung 18: Vereine als bevorzugte Organisationsform Beispiel Reaktivierungsinitiative „Förderverein Lokalbahn Hauzenberg – Passau e.V." (sogenannte Granitbahn).[39]

Insgesamt scheinen Vereine und Bürgerinitiativen derzeit die beliebtesten Organisationsformen für Personen zu sein, die sich für das Thema Bahnreaktivierung engagieren. Gleichzeitig können Personen mit diesen Organisationszugehörigkeiten auch in anderen Rollen aktiv sein, z.B. als Abgeordnete, Parteimitglieder, Sponsoren oder Behördenvertreter.

3.4 Status der Reaktivierungsprojekte

Die erfassten Reaktivierungsprojekte unterscheiden sich in ihrem Umsetzungsstand und liegen zwischen den Extremen abgeschlossene Reaktivierung und Projektabbruch.

[39] https://lokalbahn-hauzenberg.de/ Screenshot der Webseite (05.11.2023)

3.4.1 Projektstand Juni 2023

Die Frage lautete: *Wie ist der aktuelle Status des Reaktivierungsprojektes (Stand Juni 2023)?*

Das Balkendiagramm (Abbildung 19) zeigt den Status der in der Umfrage erfassten Reaktivierungsprojekte im Juni 2023. Bei der Frage waren Mehrfachnennungen möglich, weshalb die Summe der Ergebnisse mehr als 100 % beträgt. Die Mehrfachnennungen waren notwendig, da z.B. eine Strecke sowohl werktags im Probebetrieb als auch am Wochenende im touristischen Freizeitbetrieb sein kann.

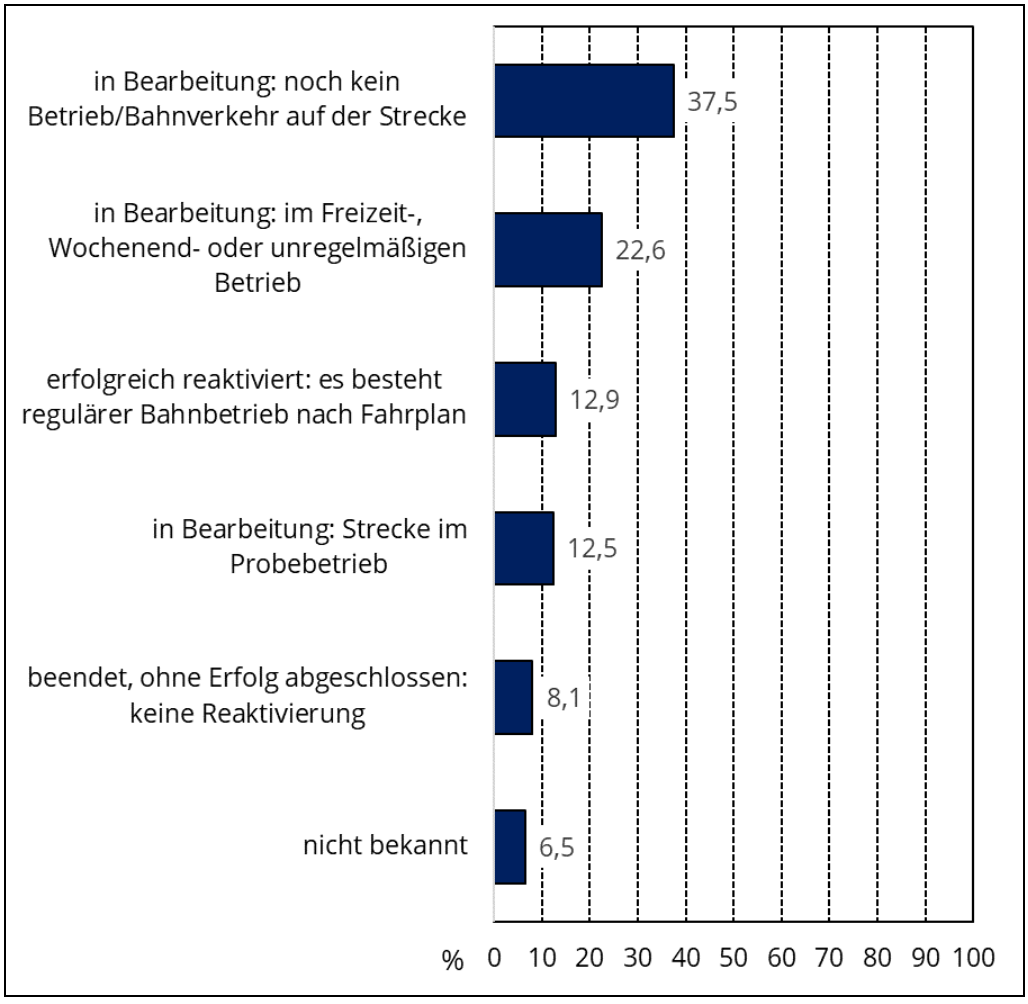


Abbildung 19: Status der Reaktivierungsprojekte [Juni 2023] (n = 248).

Die Ergebnisse zeigen, dass in den letzten Jahren bis zur Umfragedurchführung nur etwa ein gutes Zehntel (12,9 %) aller erfassten Reaktivierungsprojekte erfolgreich war und auch mit dem angestrebten Ergebnis einer vollen Betriebsaufnahme abgeschlossen wurde.[40]

8,1 % der Projekte wurden bis Juni 2023 ohne Erfolg beendet bzw. abgebrochen.



Abbildung 20: Probebetrieb bei Reaktivierungsprojekten. Beispiel Waldbahn (Bayern): Umstieg zwischen Regionalbahn (rechts) und Fahrzeug auf Strecke nach Viechtach im Probebetrieb, am Bahnhof Gotteszell.

[40] Die Zahl kann in der Realität allerdings höher liegen: Reaktivierungsinitiativen lösen sich nach einem Endergebnis in der Regel auf und sind dann für Umfragen nicht mehr erreichbar. Sie werden von der Statistik damit nicht erfasst. Um diesem Zusammenhang allerdings entgegenzuwirken, wurde die Umfrage auch in Internet-Diskussionsforen zu Bahnthemen platziert, in denen ehemalige Aktive auch weiterhin vertreten sind.

In Bearbeitung befinden sich zum Juni 2023 knapp drei Viertel (72,6 %) der erfassten Projekte, diese dabei in unterschiedlichen Phasen: Im *Probebetrieb* (12,8 %),[41] im *Freizeit-, Wochenend- oder unregelmäßigen Betrieb* (22,6 %); oder noch *ohne Betrieb/ Bahnverkehr* auf der Strecke (37,5 %).

Die Kommentarmöglichkeit zu dieser Frage wurde von 106 Befragten genutzt. Die Anmerkungen zeichnen ein vielfältiges Bild der diversen Schwierigkeiten und Aktionen bei Reaktivierungsprojekten. Oft wird vor allem auf unzureichende politische Unterstützung, ministerielle bzw. parteipolitische Blockaden sowie Finanzierungsschwierigkeiten hingewiesen.

Exemplarisch dafür stehen folgende Anmerkungen:[42]

ID	Anmerkung
126	*Leider haben sich die parlamentarischen Mehrheiten für einen Betrieb auf der Strecke trotz günstiger Voraussetzungen nicht gefunden. Die Strecke wurde abgebaut und entwidmet. Ursächlich war m. E. insbesondere der bahnskeptische "Vorturner" in der Mehrheitsfraktion.*
192	*Da die alte Trasse, obwohl nicht entwidmet, mit Häusern bebaut ist, wird nach alternativen Routen gesucht.*
236	*Die Strecke wird nach dem Probebetrieb weiterhin bis zur endgültigen Entscheidung für den Dauerbetrieb betrieben. Wir haben auf politischer Ebene erreicht, dass insgesamt 7,5 Mio. Euro für die Sanierung der Strecken für das Jahr 2023 eingeplant wurden. Man kann davon ausgehen, dass damit die Strecke bald in den Dauerbetrieb gehen wird.*

[41] Die Option des Probebetriebs war bis 2023 vor allem für Projekte im Freistaat Bayern relevant und wurde bei der Strecke Viechtach-Gotteszell angewendet.

[42] Die ID benennt die Nummer des Fragebogens, zu der die Anmerkung des Teilnehmers gehört. Bei der Erfassung der Umfragen wurden diese IDs automatisiert und anonym zugewiesen. Die Anmerkungen werden inhaltlich unverändert wiedergegeben, lediglich Rechtschreibung wurde aus Gründen der Lesbarkeit korrigiert.

258	*Die 50km-lange, durch bürgerschaftliches Engagement vor der Zerstörung bewahrte Trasse wird seit Jahren von der regionalen Politik eher mäßig unterstützt. Viele Regionalpolitiker sind mehr oder weniger klare Skeptiker und würden einen Radweg. bevorzugen. Die Landespolitik/Regierung verweist auf die Zuständigkeit der Regionalpolitik - und umgekehrt.*
340	*Zu wenig Unterstützung durch die Stadt Passau!!*
375	*Politik glaubte überwiegend nicht, dass die Streckenreaktivierung Betriebskosten gemäß Berechnung der Verwaltung senken könne, Argumente von Autofahrern, die Parkplatzverluste fürchteten, gewannen die Oberhand*
469	*Vom Bundesverwaltungsgericht in Leipzig abgelehnt, doch es besteht weiterhin Hoffnung angesichts steigendem Bahnverkehrsbedürfnis.*

Abbildung 21: Exemplarische Anmerkungen zum Reaktivierungsstatus. [Juni 2023] (n = 106).

Alle erfassten Kommentare sind im Anhang 8.3 (S. - 88 -) aufgeführt.

3.4.2 Folgenutzung stillgelegter Trassen

Bei der Diskussion über eine Reaktivierung stillgelegter Trassen kann es zu konkurrierenden Planungen und Nutzungsvorstellungen kommen. In einer Studie des VDV zur Reaktivierung wird dazu betont: „Insbesondere besteht eine Tendenz, (touristische) Rad- und Fußgängerwege auf die Trassen zu bauen bzw. vielerorts gibt es bereits derartige Radwege, welche gut angenommen sind und daher kaum wieder entfernt werden können“.[43]

[43] VDV 2022b., S. 4



Abbildung 22: Nutzung stillgelegter Bahnstrecken als Fahrradweg. Beispiel Ostbayern, Bayerischer Wald.

Konflikte mit bestehenden, neuen Nutzungen auf stillgelegten Trassen können somit ein erhebliches Reaktivierungshindernis darstellen. Der VDV betont dazu jedoch auch: „In vielen Reaktivierungsprojekten zu stillgelegten Eisenbahnstrecken mit Nachnutzung als (touristischer) Rad- und Fußgängerweg wurde bisher die Schienen- und Radwegverbindung als unvereinbar angenommen. Die vorliegende Studie legt dar, dass eine Koexistenz der umweltfreundlichen Verkehrsträger grundsätzlich möglich ist“.[44]

Um die Möglichkeit einer Koexistenz bzw. Synergie der Verkehrsträger bei Reaktivierungsprojekten sinnvoll diskutieren zu können, erscheint ein genereller Überblick über die aktuelle Gesamtsituation sinnvoll. Vor diesem Hintergrund soll für die Projekte, die bis Juni 2023 noch nicht abgeschlossen sind (d.h. weder erfolgreich in Betrieb genommen noch eingestellt wurden),

[44] VDV 2022b., S. 5

der Frage nachgegangen werden, wie die Trassen in der Zwischenzeit genutzt werden.

Die Frage lautete: *Wie wird die Trasse aktuell genutzt?* In der Online-Umfrage wurde dieser Aspekt nur jenen Befragten zur Beantwortung angezeigt, die sich noch in laufenden Reaktivierungsbemühungen befanden (n=127). Die Frage ließ Mehrfachantworten zu.

Das Ergebnis zeigt: Die Trassen der erfassten Reaktivierungsprojekte werden in stark unterschiedlicher Weise genutzt, wenn der Personenverkehr eingestellt worden ist. Für den größten Anteil (48%) geben die Befragten eine Nichtnutzung der Trasse an, d.h. die Gleise sind (zumindest weitgehend) betrieblich ungenutzt. Die Befragten weisen in ihren schriftlichen Anmerkungen (siehe 8.3, S. - 88 -) häufig auf solche erfolgten Entwidmungen oder Stilllegungen (ohne Betrieb, aber noch nicht entwidmet) hin.[45]

Die meisten Zwischen- oder Folgenutzungen auf noch bestehenden Trassen liegen in einer veränderten Verwendung als Verkehrsfläche: als *Parkplatz* für Kfz, als *Fahrrad- oder Wanderweg*; oder als *Straße bzw. Wirtschaftsweg*. Etwa 48 % der von den Befragten benannten Trassen unterliegen dieser bahnfremden verkehrlichen Nutzung. In knapp einem Fünftel aller benannten Projekte kam es zu einer zumindest teilweisen Umnutzung in Fahrradweg.

[45] Die Frage einer Entwidmung ist von erheblicher Relevanz für die Erfolgsaussichten eines Reaktivierungsprojektes. Mit einer Entwidmung erlöschen die Verkehrsrechte für den Bahnbetrieb, was aufwändige Verfahren für eine Wiedererlangung bedingt.

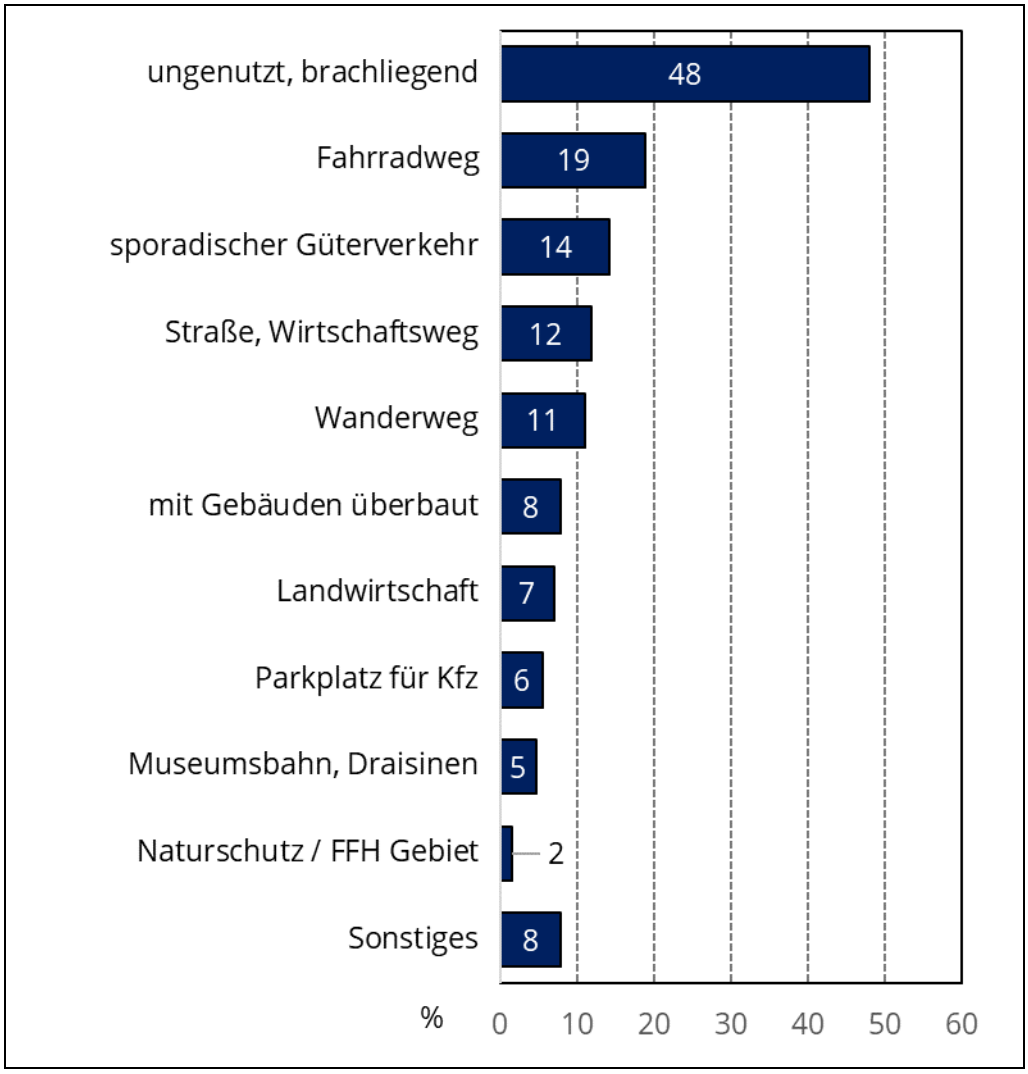


Abbildung 23: Nachnutzung stillgelegter Trassen [Juni 2023] (n = 127). Mehrfachauswahl möglich. Darstellung auf volle Prozentwerte gerundet.

Vereinzelt werden für noch betriebsfähige Strecken sporadische *Güterverkehrsnutzungen* (14%) oder gelegentlicher *Museumsbahnverkehr* genannt. Für 2 % der Projekte wurde eine Deklarierung als *Flora-Fauna-Habitat-Gebiet oder Naturschutzfläche* vorgenommen.

Unter *Sonstiges* sind ungewöhnliche Verwendungen verzeichnet, die in Kommentaren erläutert wurden: Hier finden sich z.B. Nutzungen der Trasse als Skiloipen, als Kletterwände (in Einschnitten) oder als Kleingartenanlagen.

3.5 Wichtige Nutzungen für zukünftigen Betriebserfolg

In der Diskussion um Reaktivierungen werden in der Regel auch Zukunftsvorstellungen für einen zukünftigen Betrieb thematisiert. Welche Nutzergruppen sind daher aus Sicht der Reaktivierungsinitiativen für einen langfristig wirtschaftlich tragfähigen Betrieb besonders relevant? Die Frage dazu lautete: *Wie relevant sind für Ihre Bahnstrecke folgende Nutzungen, um nach einer Reaktivierung möglichst auch bleibende Betriebserfolge zu erreichen?*

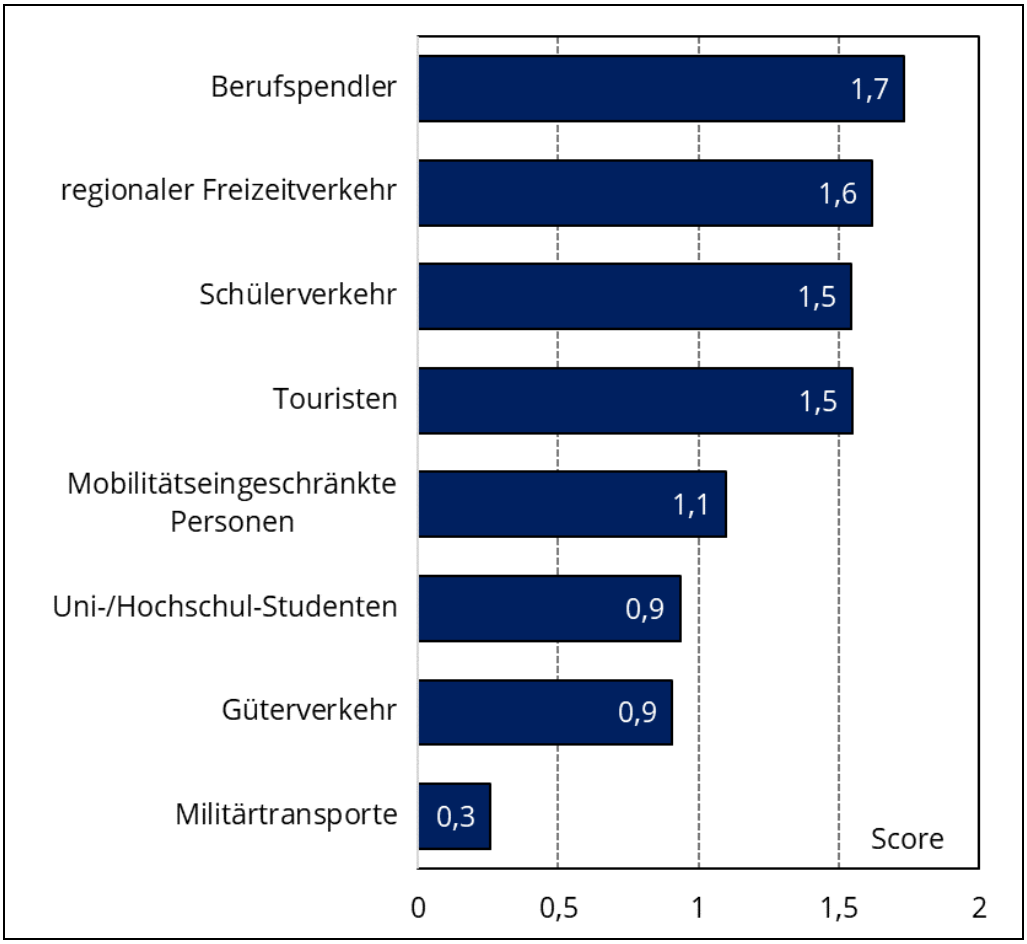


Abbildung 24: Wichtige Nutzergruppen im Falle einer Reaktivierung (n = 220 bis 229). Maximaler Score: 2,0.

Es wurden ausgewählte Zielgruppen bzw. Nutzungen für eine Bewertung angeboten: *Berufspendler; Bürger im regionalen Freizeitverkehr; Schüler(verkehr); Touristischer Verkehr; Transport von Uni-/Hochschul-Studentinnen und -*

Studenten; Transport mobilitätseingeschränkter Personen; Güterverkehr sowie *Militärtransporte.*

Für die Auswertung wurde ein Bedeutungsranking auf Basis eines Scores erzeugt. Die Zielgruppen bzw. Nutzungen konnten dazu nach einem Dreier-Schema bewertet werden: *nicht relevant (= 0 Punkte); leicht / manchmal relevant* (= 1 Punkt) sowie *stark relevant* (= 2 Punkte).[46]

Die Ergebnisse (Abbildung 24)zeigen, welch hohen Stellenwert *Berufspendler* und *der regionale Freizeitverkehr* für die Erwartung einer positiven wirtschaftlichen Bilanz eines Bahnbetriebes im ländlichen Raum hat. Von erheblicher Bedeutung sind auch *touristische Verkehre* sowie der sogenannte *Schülerverkehr*.[47]

Hinzuweisen ist auf den niedrigen Score des *Güterverkehrs*. Die Befragten bewerten die Relevanz des Güterverkehrs deutlich geringer als die meisten anderen Nutzungen.

Auch *mobilitätseingeschränkte Personen* gelten im Durchschnitt als weniger relevante Zielgruppe für Betriebserfolge. Hier ist auch eine – wenngleich leichte – Korrelation mit dem Alter der Befragten erkennbar: Ältere Befragte bewerten den Transport mobilitätseingeschränkter Personen tendenziell als wichtiger als jüngere Menschen.[48]

Interpretation:

Die im Durchschnitt geringe Bedeutung des Güterverkehrs erscheint angesichts der verbreiteten politischen Forderungen nach einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene auffällig. Auch wenn im Einzelfall einige der diskutierten Bahntrassen abseits gewerblicher Produktionsstandorte verlaufen oder die Bahninfrastruktur teilweise noch nicht

[46] Der Score wird für jeden Aspekt errechnet aus der Gesamtsumme aller Punkte seiner Bewertungen, dividiert durch die Zahl der teilnehmenden Befragten (n).

[47] Die Kosten des Schülerverkehrs werden durch staatliche Subvention (Kostenübernahme) in der Region gefördert. Dies stellt grundsätzlich eine bedeutende Einnahmequelle für Bahnbetreiber dar.

[48] Rangkorrelationskoeffizient nach Spearman: Rho = 0,113

oder nicht mehr höhere Achslasten zulässt, wäre insgesamt eine Fokussierung auf Mehreinnahmen durch Güter-/Containertransporte doch naheliegend. Die festgestellte durchschnittlich geringe Bedeutung des Güterverkehrs kann möglicherweise auf die (emotionale) Fokussierung der Initiativen auf den Personenverkehr zurückgeführt werden: Engagement für Menschen ist in der Öffentlichkeitsarbeit leichter vermittelbar als die Förderung des Güterverkehrs, der wohl eher als Aufgabe von Industrie und Logistik gesehen wird.



Abbildung 25: Zur Situation mobilitätseingeschränkter Personen.

Auffällig ist der niedrige Score für die Nutzergruppe der mobilitätseingeschränkten Personen. In einer alternden Gesellschaft wäre eine hohe Bedeutung dieses Themas zu erwarten: Aber auch hier gilt, dass Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für Themen rund um Behinderung, Krankheit und Einschränkungen schwierig erscheint und diese Themen nur schwer mit jenen positiven Zukunftsaspekten verknüpfbar scheinen, die vielleicht für Aktivitäten in Bürgerinitiativen und Vereinen erfreulicher oder ansprechender sind.

Insgesamt kann die These vertreten werden, dass die durchschnittlich geringen Werte bei *Mobilitätseinschränkung* und *Güterverkehr* in der Reaktivierungsdiskussion auch Ausdruck eines Wahrnehmungsproblems sein können, somit eher Unlust-Themen sind, die seltener Interesse finden.

3.6 Erfolgsfaktoren und Hindernisse aus Sicht Beteiligter

In der Diskussion werden verschiedene Argumente genannt, die für eine Durchsetzung von Bahnreaktivierungen unterschiedlich erfolgversprechend erscheinen.

3.6.1 Erfolgsrelevante Argumente

Gibt es Argumente, die aus Sicht der Befragungsteilnehmer besonders starke oder nur geringe Bedeutung haben?

(1) Fahrgastpotentiale ausweiten
(2) Verlagerung von Kfz auf Bahn
(3) Verbesserung des touristischen Angebots
(4) Klimafreundliche Mobilität fördern
(5) Mobilitätschancen „für alle“
(6) Verkehrswende
(7) Entlastung bestehender Verkehrswege / anderer Verkehrsmittel
(8) Stärkung strukturschwacher Räume
(9) Potenziale im Güterverkehr ausbauen

Abbildung 26: Angebotene Argumente.

Das Thema wurde mit folgender Frage angesprochen: *Welche der folgenden Argumente sind / waren für den Erfolg des Reaktivierungsprojektes besonders relevant?*

Für die Auswertung wurde ein Bedeutungsranking auf Basis eines Scores erzeugt. Die Argumente konnten dazu wieder nach einem Dreier-Schema

bewertet werden: *nicht relevant (0 Punkte); leicht / manchmal relevant* (1 Punkt) sowie *stark relevant* (2 Punkte).[49]

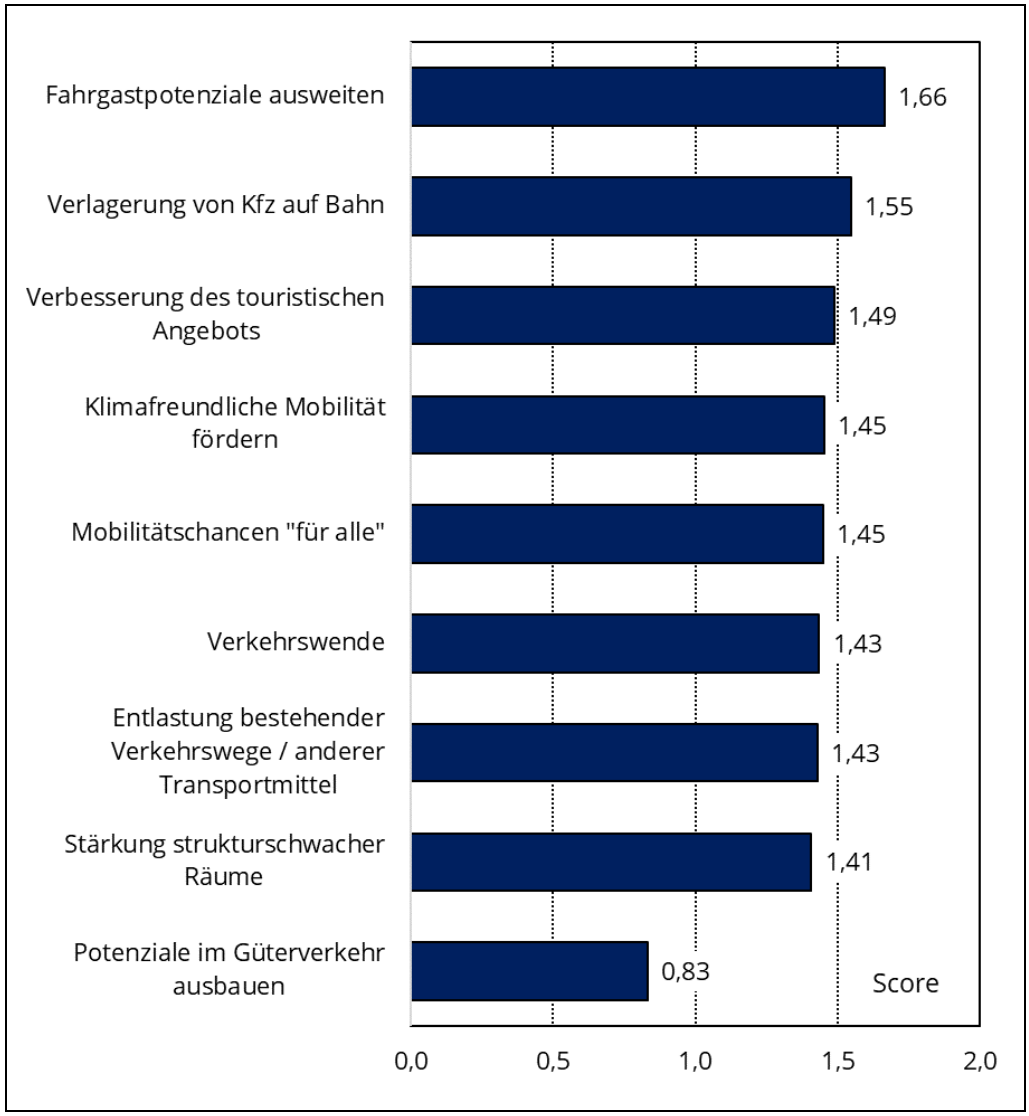


Abbildung 27: Erfolgsrelevanz benannter Argumente (n = 223). Maximaler Score: 2,0.

[49] Der Score wird für jedes Argument errechnet aus Gesamtsumme aller Punkte seiner Bewertungen, dividiert durch die Zahl der teilnehmenden Befragten (n).

Das Ergebnis: In der Rangfolge der Erfolgsrelevanz der Reaktivierungsargumente ergibt sich - mit einer Ausnahme - ein eher homogenes Bild mit wenigen Unterschieden. Am wichtigsten erscheint das Argument der *Erweiterung* des *Fahrgastpotenzials*, d.h. des quantitativen Fahrgastzuwachses. Ein (erhoffter) Fahrgastzuwachs stellt in der Regel auch eine wichtige Grundlage für den Betrieb einer reaktivierten Bahnstrecke dar. Im breiten Mittelfeld finden sich dann fast alle anderen Argumente. Große Unterschiede in der Bewertung der Wichtigkeit gibt es hier nicht.

Auffällig erscheint hingegen die geringe Relevanz, die generell der Erschließung von Potenzialen im *Güterverkehr* beigemessen wird. Dies gilt umso mehr, als das Argument der Verkehrswende einen hohen Stellenwert besitzt und eine Verlagerung des Güterverkehrs (die zumindest in der politischen bzw. gesellschaftlichen Diskussion als wesentlicher Bestandteil einer Verkehrswende angesehen wird) hier nur wenig berücksichtigt zu sein scheint.[50]

Interpretation:

Die mögliche Steigerung der Nutzerzahlen ist das wichtigste Argument für die Reaktivierung. Fast alle anderen Argumente werden ebenfalls als relevant eingestuft, so dass der Eindruck entsteht, dass eigentlich jedes Argument für eine Reaktivierung als sinnvoll erachtet wird und kaum eine Bedeutungsdifferenzierung stattfindet.

Die geringe Relevanz des Güterverkehrs für die Argumentation ist jedoch auffällig und kann ein Indiz dafür sein, dass die Notwendigkeit einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene entweder wenig bekannt ist oder als Argument die Reaktivierungsbefürworter nicht überzeugt bzw. als wenig realistisch eingeschätzt wird. Möglicherweise spielen bei der geringen Akzeptanz des Arguments auch Wahrnehmungs- und

[50] Das schwache Ranking der Güterverkehrspotentiale bekräftigt hier auch entsprechende Bewertungen in der Abbildung 24, S.- 19 -.

Kommunikationsinteressen eine Rolle, die wohl erst durch vertiefte psychologische Forschung zu erfassen wären.

3.6.2 Hindernde Faktoren

Welche Faktoren erschweren aus Sicht der Befragten ein Erreichen der Reaktivierungsziele? Welche Aspekte sind aus Wahrnehmung der Befragten besonders bremsend? Und gibt es Einflüsse, die in der Praxis weniger gravierend sind als angenommen oder medial dargestellt? Die Umfrage stellte dazu folgende Frage: *Welche der folgenden Aspekte sind / waren Hindernisse für eine Reaktivierung der Bahnstrecke?*

Für die Auswertung wurde ein Bedeutungsranking auf Basis eines Scores erzeugt. Benannte Hürden konnten dazu wieder nach einem Dreier-Schema bewertet werden: *nicht relevant (= 0 Punkte); leicht / manchmal relevant* (= 1 Punkt) sowie *stark relevant* (= 2 Punkte):[51]

Schwierigkeiten bei der *Finanzierung* von Aktivitäten zu Bahnreaktivierungen stellen im Durchschnitt für die Befragten die größte Hürde dar. Die Schaffung einer soliden Grundlage zur Finanzierung von Aktionen der Vereine und Initiativen stellt ein gravierendes Hindernis dar.

Als zweitwichtigstes Hemmnis wird eine fehlende oder unzureichende Unterstützung der Ziele von Reaktivierungsinitiativen durch die Politik genannt. Der mit der politischen Bewertung verbundene Nachweis der Wirtschaftlichkeit gegenüber den Genehmigungsbehörden stellt aus Sicht der Befragten eine wesentliche Schwierigkeit dar.

[51] Der Score wird für jedes Argument errechnet aus der Gesamtsumme aller Punkte der Bewertungen, dividiert durch die Zahl der teilnehmenden Befragten (n).

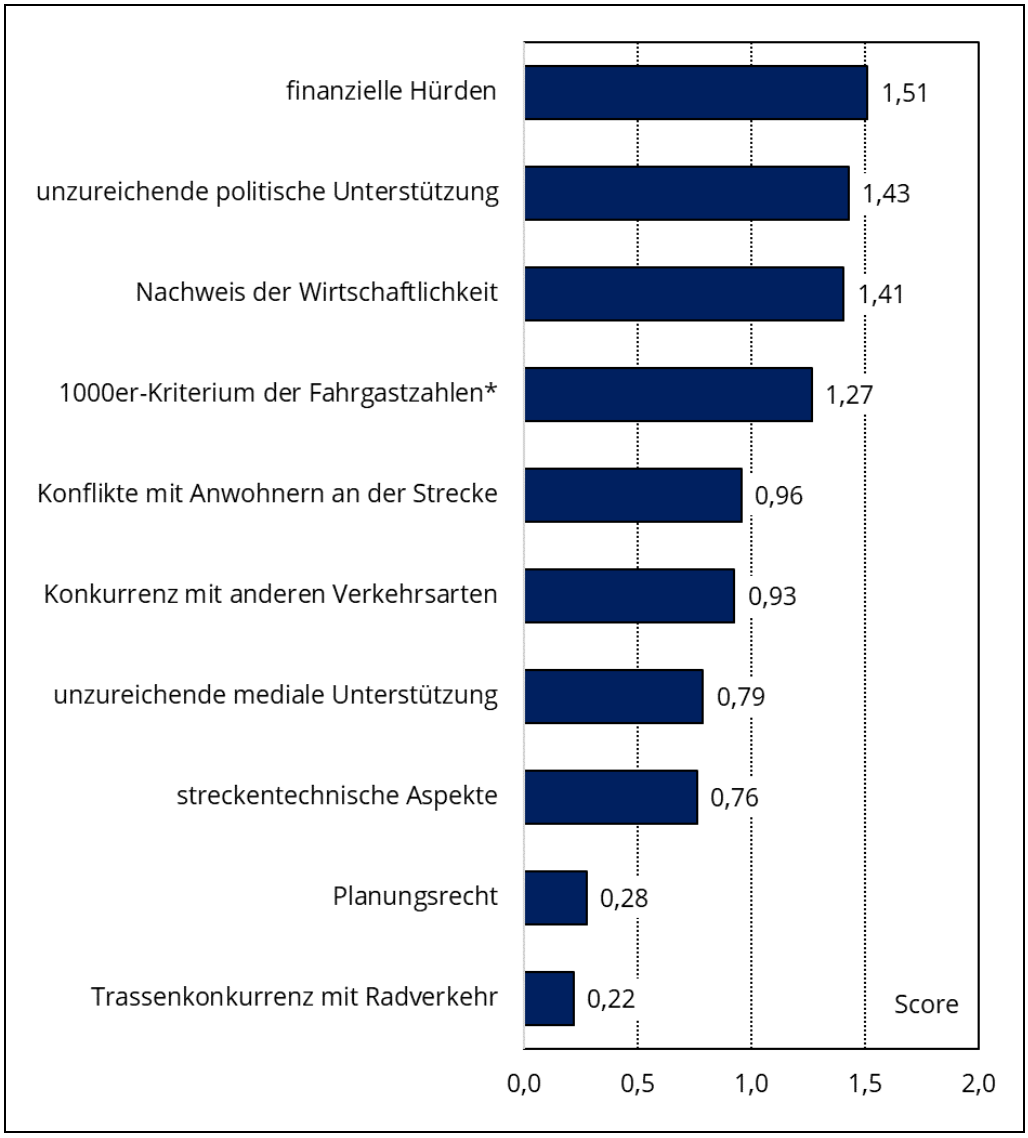


Abbildung 28: Hindernde Faktoren (n = 220). Maximaler Score: 2,0. *Primär im Freistaat Bayern relevant, nicht deutschlandweit.

Für die letztlich politische Entscheidung, ob Wirtschaftlichkeitsberechnungen als valide angesehen werden, scheinen sich die Reaktivierungsbefürworter mehr Unterstützung zu wünschen.



Abbildung 29: Eine Initiative trifft auf starken politischen Widerstand Beispiel Steigerwaldbahn.[52]

Ein Sonderfall ist das *1000er-Fahrgastkriterium (→ Kap. 1.1.*) Obwohl dieses Kriterium nur in wenigen Bundesländern relevant ist, hat es aus Sicht der Befragten einen so großen Einfluss, dass es auch bei einer deutschlandweiten Durchschnittsbetrachtung zu einem hohen Wert führt. Betrachtet man nur die bayerischen Initiativen, so wird dieser Aspekt von fast allen Befragten genannt und steht bei diesen bayerischen Initiativen meist an erster Stelle.

Konflikte mit Anwohnern an der Strecke rangieren im Mittelfeld des Rankings. Infrastrukturell-technische Aspekte, wozu beispielsweise eine Einfädelung auf die Hauptstrecke, fehlende Tunnel oder vorhandene Tunnel zählen, sind hier ebenfalls zu finden.

Die Unterstützung der Reaktivierungsinitiativen durch die Medien (hier primär Presse, Radio, Fernsehen) wird differenziert bewertet: Insgesamt wird – wie der im Mittelfeld rangierende Score zeigt – eine noch stärkere, positive

[52] https://fv-steigerwald-express.de/ Screenshot der Webseite (05.11.2023).

mediale Begleitung gewünscht. Zugleich besteht allerdings auch oft eine erkennbare Zufriedenheit darüber, dass Medien sich des Reaktivierungsthemas annehmen. Dies wird auch in den Einzeläußerungen der Befragten deutlich (siehe Anlage S. - 84 -).



Abbildung 30: Reaktivierungsprojekt und kritische Machbarkeitsstudien Beispiel Mainschleifenbahn „Trotz negativer Bewertung und Planungspannen bleibt der Förderverein zuversichtlich".[53]

Insgesamt wurden die vier Aspekte *Wirtschaftlichkeitshürde, 1000er-Kriterium der Fahrgastzahlen, finanzielle Hürden* sowie *unzureichende Unterstützung der Politik* am deutlichsten als starke Hindernisse bewertet. Das Ergebnis bestätigt die Studien der Bahn-nahen Initiativen wie *Allianz pro Schiene*, *Pro Bahn* oder des *Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV*) (siehe S. - 4 -). Lediglich die Trassenkonkurrenz mit dem Radverkehr scheint nach vorliegenden Ergebnissen hingegen die oft erwartet hohe Bedeutung nicht ganz so stark aufzuweisen.

[53] https://www.mainschleifenbahn.de/trotz-negativer-bewertung-und-planungspannen-bleibt-der-foerderverein-zuversichtlich/ Screenshot der Webseite (05.11.2023).

3.7 Finanzierungsquellen

Die Frage lautete: *Wie wurden die Aktivitäten zur Bahnreaktivierung in den letzten 12 Monaten wesentlich finanziert?*

Die Darstellung zeigt das durchschnittliche Finanzierungsportfolio. Es sind daraus keine Aussagen über die Höhe der jeweiligen finanziellen Beiträge ableitbar.

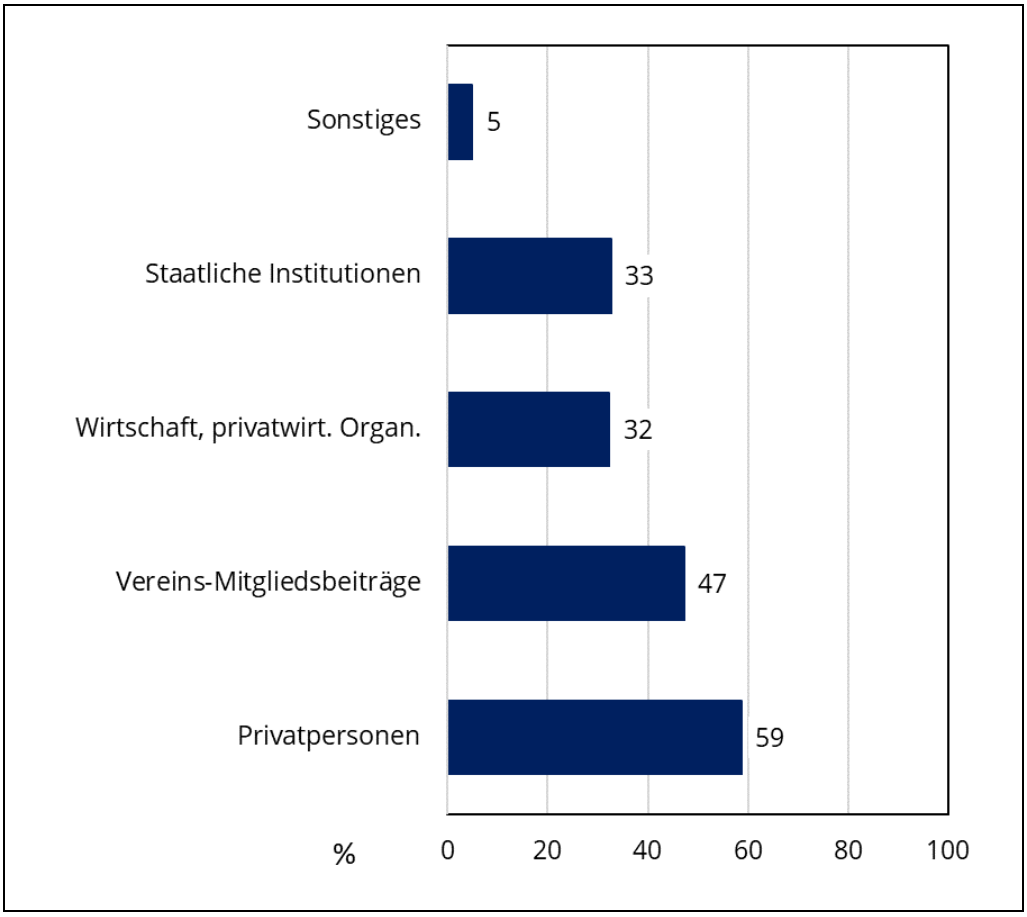


Abbildung 31: Finanzierungsquellen von Aktivitäten zur Bahnreaktivierung (n = 235). Mehrfachauswahl möglich. Darstellung auf volle Prozent gerundet.

Bei der Frage nach der Finanzierung des Reaktivierungsprojektes wurde eine Mehrfachauswahl angeboten, da bei Reaktivierungsinitiativen mehrere Finanzierungsquellen gleichzeitig möglich und wahrscheinlich sind.

Für Bahnreaktivierungsinitiativen *sind Spenden von Privatpersonen* und *Mitgliedsbeiträge von Vereinen* besonders wichtig. Fast alle Initiativen setzen auf diese Finanzierungsquellen.

Etwa ein Drittel der Initiativen erschließen finanzielle Mittel (unbekannter Höhe) aus der *Privatwirtschaft* oder von *privatwirtschaftlichen Organisationen*. Förderungen *staatlicher Institutionen* werden ebenfalls von etwa einem Drittel der Befragten genannt.

In der Kategorie *Sonstiges* sind Mittelzuflüsse aus anderen Quellen enthalten, wie z.B. Beiträge der streckenbesitzenden Eisenbahnunternehmen oder Erbschaften. Auch Crowdfunding über das Internet wird als Finanzierungsquelle genannt. In einigen Fällen findet sich der schriftliche Hinweis, dass mit so geringen finanziellen Aufwendungen gearbeitet wird, dass ganz oder weitgehend auf Eigenmittel zurückgegriffen werden kann (Low-Budget-Initiative).

Interpretation:

Die Ergebnisse verdeutlichen grundsätzlich die hohe Relevanz bürgerschaftlichen Engagements bei Reaktivierungsbemühungen. Ohne die vielfältigen und individuellen Finanzierungsbereitschaften der Bürger (über Spenden und Mitgliedsbeiträge) erscheinen aufwändigere Maßnahmen der Initiativen erschwert oder gar nicht mehr realisierbar.

Nicht neu, aber bei den Initiativen noch wenig etabliert erscheint die Finanzierungsmöglichkeit des Crowdfunding. Dies mag bei den Initiativen daran liegen, dass für eine erfolgreiche Umsetzung ein erhebliches Maß an Know-how und Erfahrung mit Software, Kooperationsplattformen und Abrechnungsmodalitäten mit Banken notwendig ist. Vermutlich können nur dann, wenn unter den Akteuren der Bahnreaktivierung auch Personen mit einschlägigem Crowdfunding-Wissen aktiv sind, die notwendigen Anfangsinvestitionen durch Eigenleistung geringgehalten werden.

3.8 Nutzungsperspektiven bei Reaktivierung

Hier wird die Frage einer Nutzung nach Reaktivierung thematisiert, auch eine mögliche Güterverkehrsnutzung angesprochen:

Die Frage lautete: *Wie soll / wird (aus Sicht der Initiative) die Bahnstrecke bei Reaktivierung genutzt werden?*

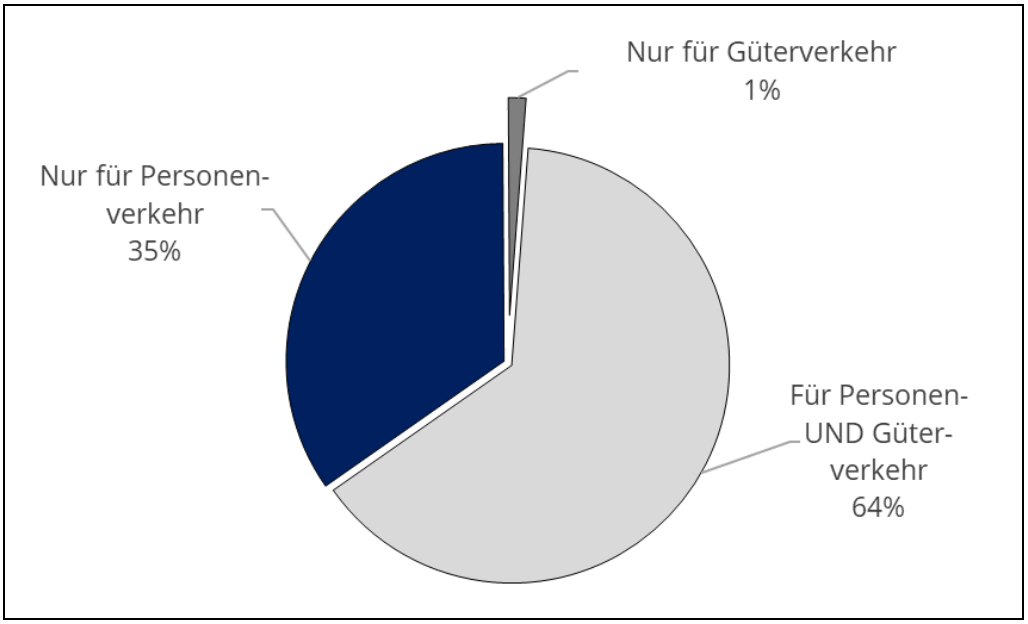


Abbildung 32: Angestrebte Nutzung nach einer Streckenreaktivierung n (n = 231). Darstellung auf volle Prozent gerundet.

Etwa ein Drittel der Befragten sieht eine Nutzung ausschließlich für den Personenverkehr, knapp zwei Drittel eine Nutzung sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr. Eine ausschließliche Güterverkehrsnutzung ist dagegen für die Befragten insgesamt nahezu irrelevant (1%).

Interpretation:

Die Initiativen sind in erster Linie auf den Personenverkehr ausgerichtet. Der Güterverkehr wird dort berücksichtigt, wo es sinnvoll erscheint - eine Aktivität nur für den Güterverkehr scheint es kaum zu geben. Ob diese primäre Orientierung auf den Personenverkehr eine Folge des jahrzehntelangen Abbaus von Industrieanschlussbahnen im ländlichen Raum und damit

Ausdruck einer eher fatalistisch-resignativen Anpassung an die jeweils vorherrschende Realität ist, kann wohl nur im Kontext einer Einzelfallbetrachtung beantwortet werden. Zumindest für einzelne Strecken erscheint es denkbar, dass tatsächlich kein Gewerbe angesiedelt ist, das einen Güterverkehr auf diesen Strecken ermöglichen könnte.



Abbildung 33: Güterverkehr und Fahrradtransporte. Beispiel: Zentralbahn, Schweiz.

Auch die Notwendigkeit zusätzlicher Investitionen in die Infrastruktur, um Güterverkehr grundsätzlich zu ermöglichen, kann die Argumentation für Reaktivierungen erschweren. Das Kapitel 3.8.1 geht auf diesen Aspekt weiter ein.

3.8.1 Investitionsbedarf für Güterverkehr

Soll bzw. kann die betreffende Bahnstrecke für den Güterverkehr nutzbar gemacht werden?

Bei Güterverkehrsnutzung sind häufig zusätzliche Investitionen erforderlich, z.B. für die Ertüchtigung der Trasse für höhere Lasten oder die Neuanlage von Industriegleisen, Ladestraßen oder Güterumschlagsflächen. Inwieweit sind diese Aspekte für die Projekte der Initiativen relevant?



Abbildung 34: Tauglichkeit der Infrastruktur für Güterverkehrslasten? Beispiel: Brücke der Waldbahn, Ostbayern.

Die Frage lautete: *Sind / waren zusätzliche Investitionen notwendig, um Güterverkehr auf der Strecke zu ermöglichen?*

Bei rund zwei Dritteln der Projekte sind aus Sicht der Befragten Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur notwendig, um einen Güterverkehr grundsätzlich zu ermöglichen oder den Betrieb des Güterverkehrs zu verbessern. Ein Drittel der Befragten sieht dagegen keinen solchen Investitionsbedarf für das jeweilige Reaktivierungsprojekt.

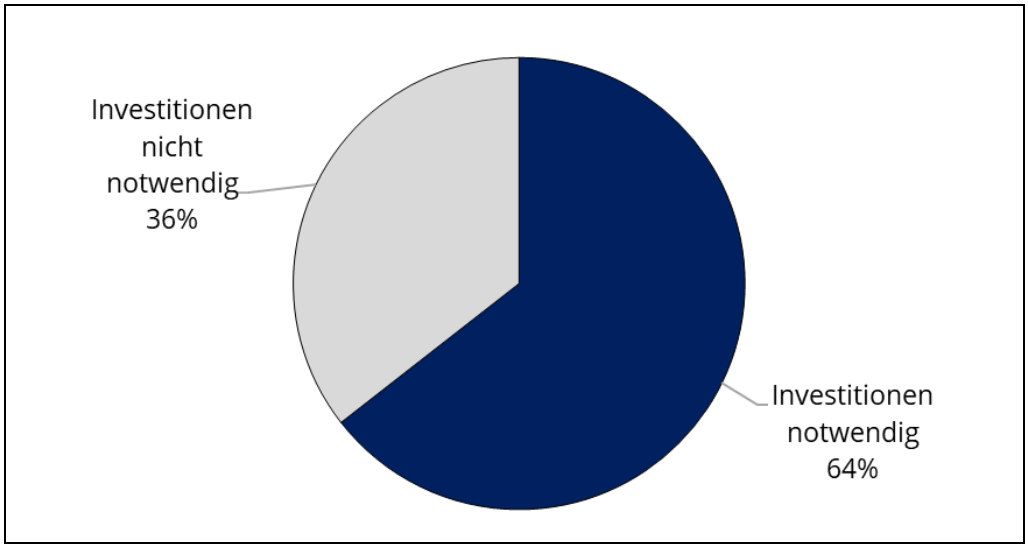


Abbildung 35: Investitionsnotwendigkeit für Güterverkehrsnutzung (n =166). . Darstellung auf volle Prozent gerundet.

Interpretation:

Für die überwiegende Mehrheit der Befragten bzw. der betrachteten Reaktivierungsprojekte stellt die Ertüchtigung auch für eine Nutzung im Güterverkehr einen zusätzlichen finanziellen Aufwand dar. Angesichts der hohen Bedeutung des Kostenaspekts bei Reaktivierungen, der die gesellschaftliche Diskussion häufig dominiert, können zusätzliche finanzielle Aufwendungen als Erfolgshindernis angesehen werden. Dies kann zu einer eher eingeschränkten Bereitschaft führen, sich mit dem Thema Güterverkehr auseinanderzusetzen oder dieses medial zu kommunizieren. Insgesamt kann dies ein Erklärungsansatz dafür sein, warum der Güterverkehr weniger thematisiert wird, als es vielleicht sachlich angemessen wäre.

3.8.2 Auswirkungen auf regionalen Busverkehr

Der ÖPNV in der Region wird durch einen teilweise rudimentären Busverkehr sichergestellt, der oft wenig attraktiv ist. Eine Reaktivierung von Bahnstrecken, die hier zu Angebotsveränderungen führt, kann Anpassungen des Busliniennetzes erforderlich machen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn reaktivierte Bahnstrecken von den Aufgabenträgern (z.B. Landkrei-

sen) als Hauptverkehrsverbindungen definiert werden und bisherige Buslinien als Zubringerverkehre umgeplant oder sogar substituiert werden. Diese Änderungen können erhebliche Auswirkungen auf die Gesamtkosten des ÖPNV-Angebots haben, da je nach Ausgestaltung der Busliniennetze Kosteneinsparungen oder auch Kostensteigerungen möglich sind. Angesichts der hohen Bedeutung der Kosten des ÖPNV-Angebots stellt sich die Frage, inwieweit Reaktivierungsinitiativen diese Zusammenhänge berücksichtigen.

Die Frage lautete: *Hat / hätte eine Bahnreaktivierung Auswirkungen auf das derzeitige regionale Busnetz?*

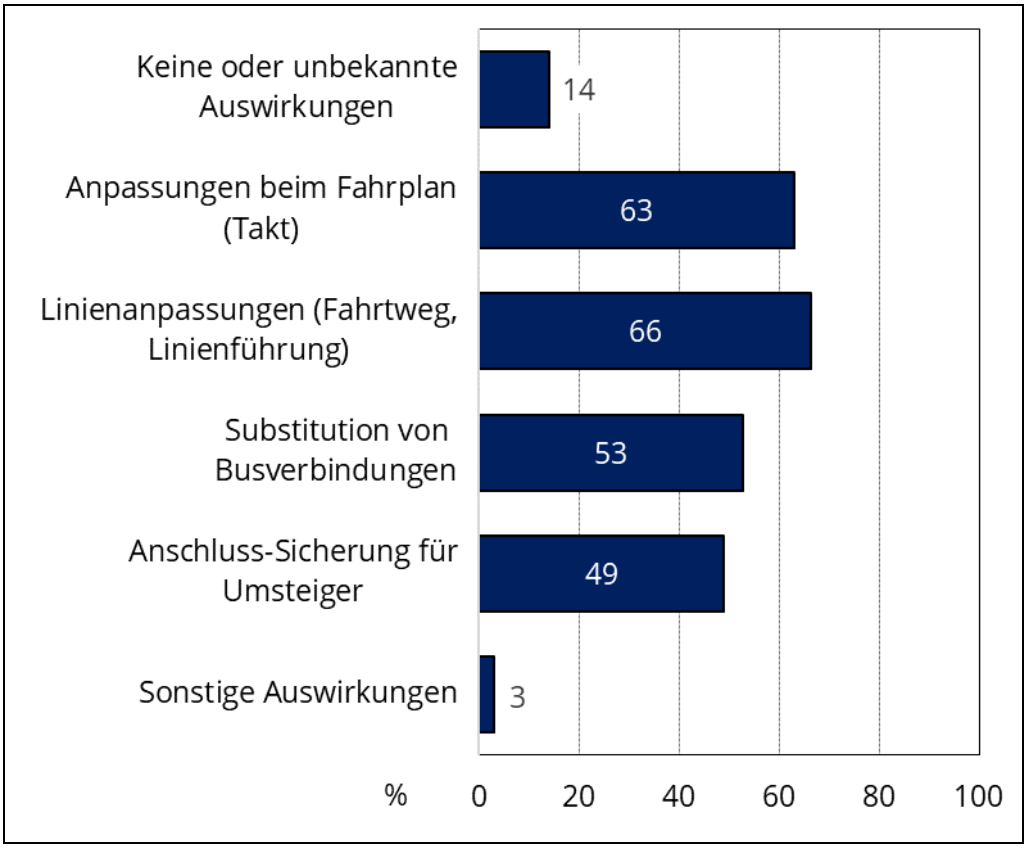


Abbildung 36: Reaktivierungsauswirkungen auf bestehende Busnetze (n = 235). Mehrfachauswahl möglich. Darstellung auf volle Prozent gerundet.

Zwei Drittel der Befragten sehen Notwendigkeiten zu *Linien-* oder *Taktabpassungen* beim regionalen Busverkehr für den Fall einer Bahnstreckenreaktivierung. Die *Substitution* von Busverbindungen wird von gut der Hälfte

der Befragten als mögliche Auswirkung benannt. *Anschlusssicherung* zwischen Bus und Bahn zu gewährleisten, wird von knapp der Hälfte der Befragten als relevant bei einer Bahnstreckenreaktivierung benannt.

Interpretation:

Es ist wahrscheinlich, dass eine Bahnreaktivierung erhebliche Auswirkungen auf das gesamte ÖPNV-Angebot in der Region hat. Da der Schienenverkehr - als potenziell sicherste, zuverlässigste und komfortabelste Verkehrsoption - dann sinnvollerweise meist die primäre (öffentliche) Erschließungsform ländlicher Regionen darstellt, erscheint es konsequent, die bestehenden Busnetze stark auf eine reaktivierte Bahnstrecke auszurichten. Dies bedeutet zum Teil gravierende Veränderungen im Angebot, die insbesondere auch die sogenannten Schülerverkehre betreffen können, die in der öffentlichen Wahrnehmung eine besonders sensible Rolle spielen und von den regionalen Medien entsprechend thematisiert werden (siehe Kap. 3.9). Die Substitution von Busverkehren, d.h. deren Einstellung zugunsten des Schienenverkehrs, stellt gerade für den Schülerverkehr einen spürbaren Eingriff dar.



Abbildung 37: Regionalbusse – neue Rolle bei Bahnreaktivierungen?

Vor diesem Hintergrund erscheinen die Ergebnisse von 63% bis 66% für die Aspekte Linien- bzw. Taktanpassung als gering. Insbesondere der Wert von 53 % für die Substitution durch Busse erscheint gering, da Busse und Bahnen nicht auf identischen Verkehrswegen verkehren und die Substitution daher eine besonders gravierende Veränderung für eine Region darstellt. Der Schienenverkehr bringt nicht nur Vorteile für alle Beteiligten, sondern kann im Einzelfall auch Nachteile mit sich bringen, z.B. längere Anfahrtswege (zum nächsten Bahnhof).

Auffällig erscheint auch, dass der Aspekt der Anschlusssicherung, der im ländlichen Raum mit den dort schwächeren Taktzeiten besonders hohe Bedeutung haben dürfte, nur von der Hälfte der Befragten als relevant benannt wird. Aus Kundensicht stellt dieser Aspekt jedoch einen wichtigen Faktor dar. Es erscheint daher relevant, in den Initiativen die Bedeutung der Anschlusssicherung vertieft zu diskutieren.



Abbildung 38: Anschlusssicherung im ländlichen Raum. Umstieg zwischen Bahn und Bus in Tegernsee.

Die Ergebnisse der Befragung weisen auf die Notwendigkeit hin, die Auswirkungen von Bahnreaktivierungen auf die Versorgung im ländlichen Raum insgesamt strukturierter und umfassender zu thematisieren. Diese Aspekte scheinen in ihrer Relevanz unterschätzt zu werden.

3.9 Zur Wahrnehmung von Medienbedeutung und -einfluss

Die erfolgreiche Umsetzung von Reaktivierungsaktivitäten setzt deren Wahrnehmung in der Öffentlichkeit voraus. Dies kann durch die Nutzung der Medien erreicht werden. Sind die Initiativen auf die Interaktion mit relevanten Medien vorbereitet?



Abbildung 39: Demographische Entwicklung als Argument. Plakat einer bayerischen Tageszeitung aus dem Jahr 2011.

3.9.1 Einsatz von Kommunikationsstrategien

Eine Kommunikationsstrategie umfasst Verhaltensweisen und Maßnahmen, die langfristige Ziele (hier eine Bahnreaktivierung) durch eine Institution zu verwirklichen suchen.[54] Die verwendeten Medienmittel umfassen dabei Mitteilungen durch die Presse, Radio, TV, soziale Medien und andere Repräsentationsplattformen.

Die Frage lautete: *Hat / hatte die Reaktivierungsinitiative eine Medien-Strategie (Presse, Radio, TV, Soziale Medien) zugunsten einer Reaktivierung?*

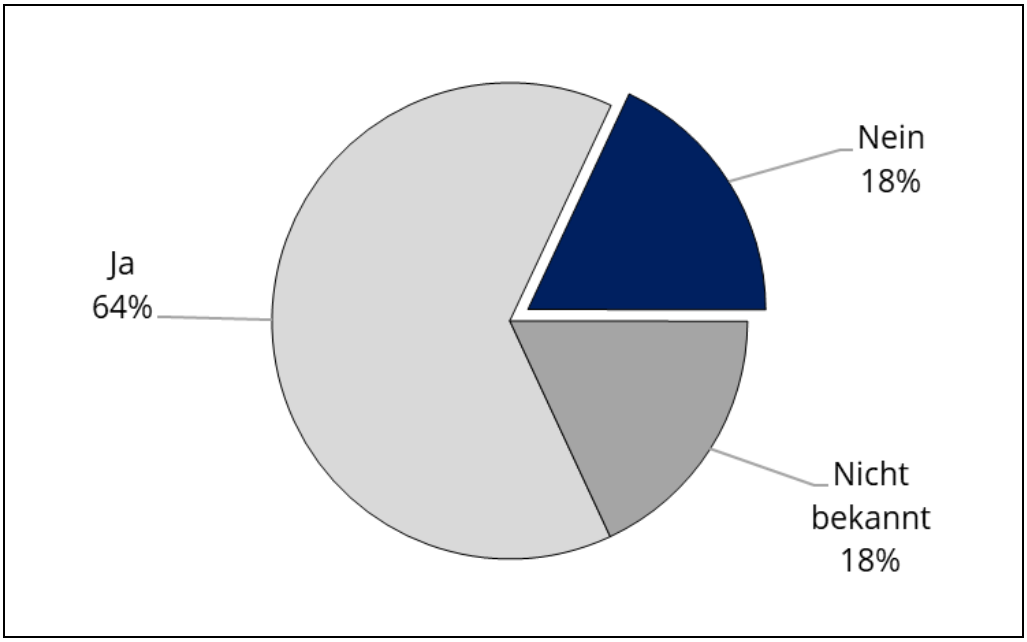


Abbildung 40: Medienstrategie zugunsten einer Reaktivierung (n = 233). Darstellung auf volle Prozentwerte gerundet.

Die Umfrage zeigt, dass knapp zwei Drittel der Befragten eine Medienstrategie für eine Bahnreaktivierung entwickeln oder anwenden. Ein gutes Drittel (36%) sieht keine Strategie für das Reaktivierungsprojekt oder weiß von keiner.

[54] Runia & Thewißen, 2019

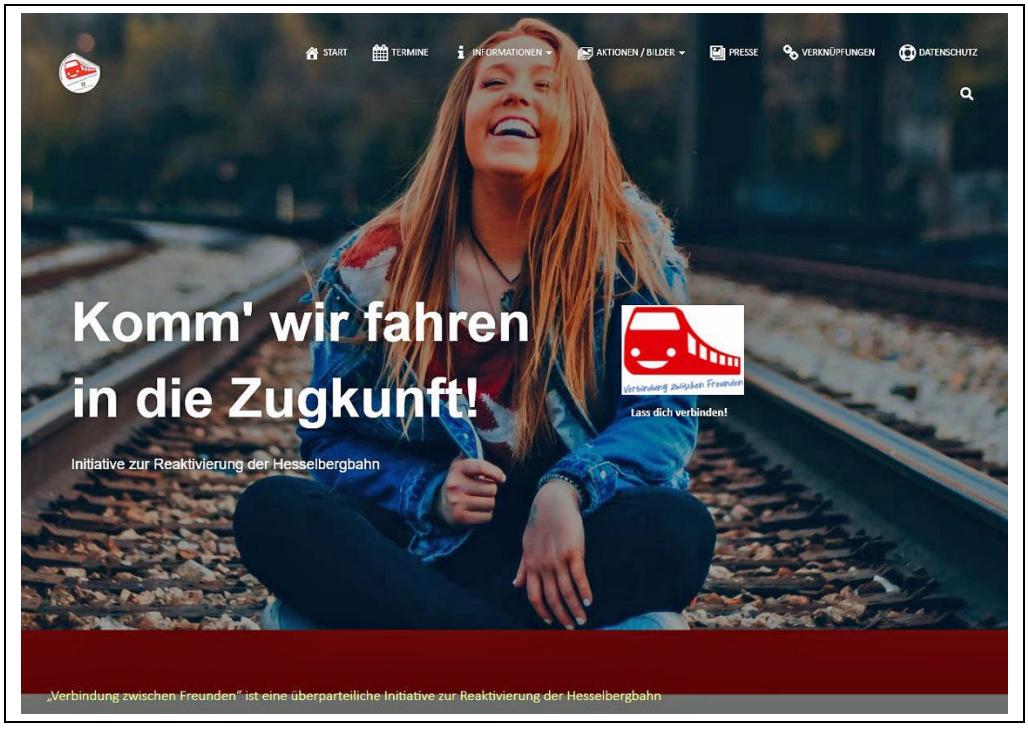


Abbildung 41: Emotionalisierte Kommunikation. Beispiel der Webseite der Hesselbergbahn: „Verbindung zwischen Freunden".[55]

Die Frage nach dem Einsatz einer Medienstrategie korreliert bei den Befragten mit der Einschätzung der eigenen Tätigkeit (Kap.3.10.2). Das Vorhandensein einer wirksamen Medienstrategie begünstigt den individuellen Eindruck der Befragten, sich relevant und effektiv zu engagieren (Korrelationskoeffizient nach Pearson: 0,262)[56].

Interpretation:

Der Wert von 64% (Vorhandensein einer Medienstrategie) erscheint nicht hoch: Ein Drittel der Befragten ist also weitgehend ohne Kenntnis über die Kernbotschaften, die (aus Sicht einer Initiative) im Kontakt mit Medien und Bürgern vorrangig kommuniziert werden sollten. Dies erscheint wenig vorteilhaft, wenn diese Kernargumente als besonders erfolgversprechend definiert wurden. Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Initiativen in der

[55] https://verbindung-zwischen-freunden.de/ Screenshot (04.11.2023).

[56] Mittlere Korrelation, auf dem Niveau von 0,01 (2-seitig) signifikant.

internen Kommunikation ihrer Medienstrategien ein deutliches Verbesserungspotenzial haben.

Die Korrelation zeigt zudem, dass das Vorhandensein einer Medienstrategie auch nach innen (in die Initiative hinein) und damit für die Motivation der Projektbeteiligten von Bedeutung sein kann.



Abbildung 42: Erfolgversprechende Kommunikation? Beispiel der schwarz gestalteten Website der Höllentalbahn.[57]

3.9.2 Erfolgsbewertung von Medienstrategien

Für Initiativen, die eine Medienstrategie entwickelt haben, ist die Frage relevant, wie erfolgreich die gewählte Strategie ist. Dazu wird in der Umfrage

[57] https://www.hoellennetz.de/ Screenshot (04.11.2023). Die Farbwahl der Höllentalbahn-Initiative erscheint passend zu 'Hölle' gewählt. Erfüllt das Design aber auch den Zweck, mit positiven Eindrücken Bürger freundlich anzusprechen und zur Unterstützung zu motivieren?

die Einschätzung der Teilnehmer an Reaktivierungsprojekten erhoben: Wie wird die Wirkung der eigenen Medienstrategie eingeschätzt?[58]

Die Frage lautete: *Wie schätzen Sie den Erfolg der Medien-Strategie ein?* Die Frage wurde nur Teilnehmern gestellt, die die Existenz einer Medienstrategie bejaht hatten. Zur Bewertung wurde eine Schul-Notenskala angeboten.

41 % der Befragten vergeben die Note 2,0, fast ebenso viele (39 %) die Note 3. 12 % sehen nur eine ausreichende Qualität (Note 4). Diese Bewertungen sind unabhängig vom Alter der Befragten. Die Auswertung zeigt, dass aus Sicht der Befragten im Durchschnitt nur eine befriedigende Qualität der eigenen Medienstrategie vorliegt.

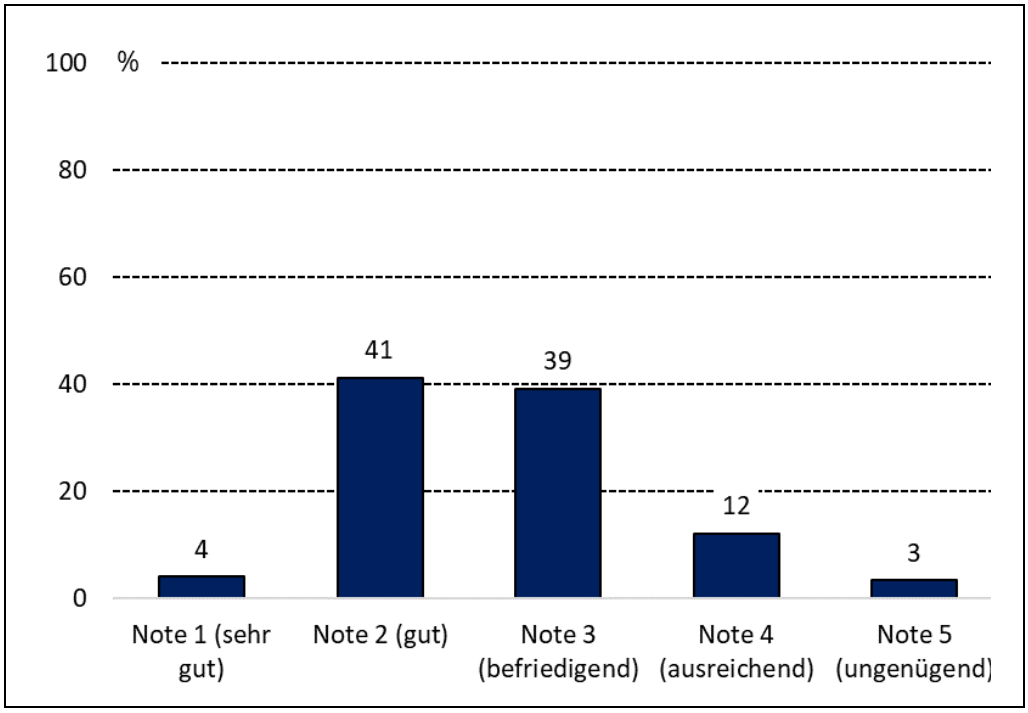


Abbildung 43: Einschätzung des Erfolgs der Medienstrategie (n=148). Darstellung auf volle Prozentwerte gerundet.

[58] Es wird hier nur nach der Selbsteinschätzung der Aktiven in den Initiativen gefragt. Eine repräsentative Erfassung einer Fremdeinschätzung (Wirkungsanalyse) würde je Reaktivierungsprojekt dann eine Bevölkerungsumfrage erfordern, was im Rahmen dieser Studie nicht leistbar ist.

Der Mittelwert über alle beteiligten Initiativen liegt bei Note 2,7 (arithmetisches Mittel), die häufigste Bewertung liegt bei Note 2 (Modus). Insgesamt beurteilt die Mehrheit der Befragten die eigene Medienstrategie als nicht gut: 54 % bewerten sie lediglich als befriedigend oder sogar schlechter (Noten 3 bis 5).

Interpretation:

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Durchschnittsnote 2,7 eine eher selbstkritische Sicht der Befragten auf den Erfolg der Medienstrategie zeigt. Offensichtlich besteht auch aus Sicht der Befragten ein deutliches Verbesserungspotenzial, wenn eine Mehrheit den Erfolg der eigenen Medienstrategie nur mit befriedigend oder schlechter bewertet.

3.9.3 Bewertung der Darstellung durch Medien

Die Frage lautete: *Wie berichten die regionalen Medien (Rundfunk, TV und Presse) zur Reaktivierung?*

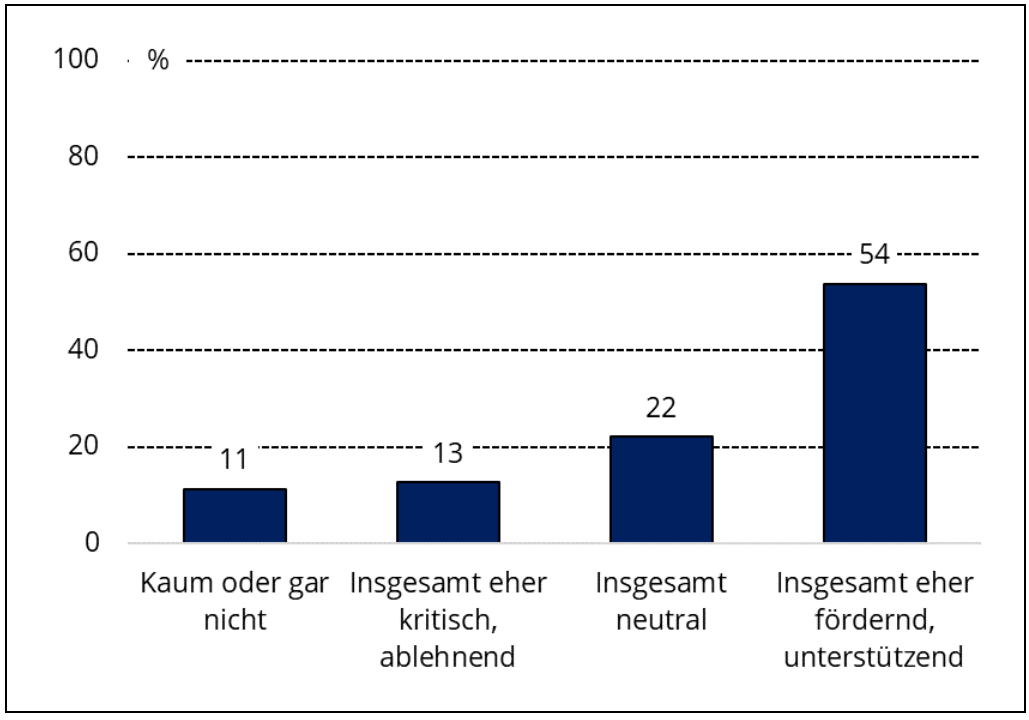


Abbildung 44: Bewertung der medialen Berichterstattung (n = 221). Darstellung auf volle Prozent gerundet.

Die Mehrheit der Befragten (54%) ist der Meinung, dass die regionalen Medien insgesamt eher positiv und unterstützend über die Bahnreaktivierung berichten.



Abbildung 45: Unterstützende Berichterstattung Beispiel Thüringer Allgemeine zur Petition der Unstrutbahn an den Thüringer Landtag, 2023.[59] Auch ProBahn [2023] unterstützte die Petition.

22 % sind der Meinung, dass die Medien insgesamt eher neutral berichten. Weitere 13 % der Befragten gaben an, dass die regionalen Medien insgesamt eher kritisch oder negativ über die Bahn-Reaktivierung berichten. Dass kaum oder gar nicht über die Bahnreaktivierung berichtet werde,

[59] Thüringer Allgemeine [12.10. 2023]. Website https://www.thueringer-allgemeine.de/regionen/artern/scheitert-petition-fuer-unstrutbahn-auf-den-letzten-metern-id239788343.html Screenshot (01.11.2023).

wählten 11 % der Befragten. Die genannten Einschätzungen sind unbeeinflusst vom Alter der Befragten.[60]

Es bestehen zahlreiche individuelle Anmerkungen zur Darstellung der Reaktivierungsprojekte in den jeweiligen regionalen Medien. Alle Kommentare sind in Anhang 8.2 (S.- 84 -) dargestellt.

13 % der Befragten sehen die Medienberichterstattung kritisch. Diese Sichtweise kommt besonders häufig in den schriftlichen Kommentaren zum Ausdruck. Einige Printmedien werden mehrfach namentlich benannt und als einseitig, politisch voreingenommen und verzerrend kritisiert (siehe Anhang 8.2; S.- 84 -f.). Manche Befragte sprechen von anfänglicher Skepsis der Medien, die sich dann im Laufe der Zeit auf eine neutrale Berichterstattung abgeschwächt habe.

Interpretation:

Insgesamt zeigt sich eine eher positive Wahrnehmung der medialen Berichterstattung. Mit 76 % der Befragten empfinden drei Viertel der Befragten die Darstellung in den traditionellen Medien als förderlich oder zumindest neutral, also nichtdiskriminierend oder behindernd. Immerhin 13 % der Befragten äußern sich jedoch negativ über die Berichterstattung in den Medien (Anhang 8.2; S. - 84 -f.).

3.10 Identifikation und Relevanzeindrücke

Wie stark identifizieren sich die Befragten mit ihren Reaktivierungsprojekten? Welche Tätigkeiten erscheinen besonders bedeutungsvoll?

3.10.1 Identifikation mit dem Reaktivierungsprojekt

Die Frage lautete: *Wie sehen sie die folgende Aussage: „Ich identifiziere mich mit der Reaktivierungsinitiative“*

[60] Kein statistischer Zusammenhang zwischen Alter und Bewertung der Medienberichte erkennbar.

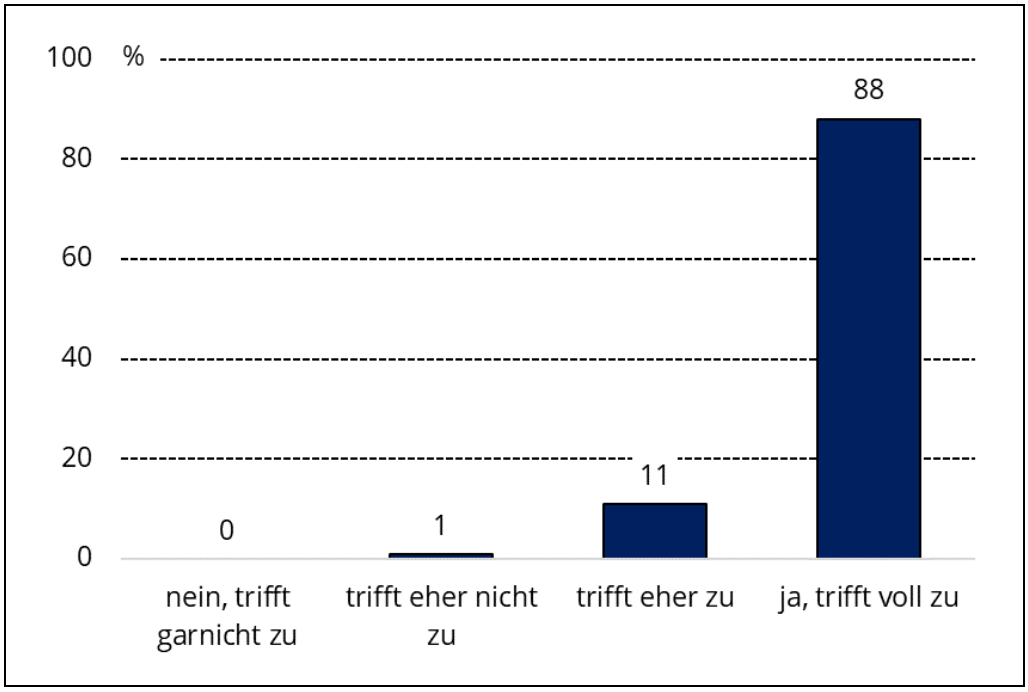


Abbildung 46: Identifikation mit der Reaktivierungsinitiative (n = 227). Darstellung auf volle Prozent gerundet.

Generell zeigt sich eine hohe Identifikation der Befragten mit ihren jeweiligen Reaktivierungsprojekten. 99 % identifizieren sich mit den Projekten, 88 % sogar stark. Es besteht eine leichte Korrelation mit dem Alter (Spearman 0,176)[61]: Je höher die Altersgruppe, desto tendenziell stärker auch die Identifikation.

Interpretation:

Die Ergebnisse zeigen eine hohe Identifikation mit dem jeweiligen Reaktivierungsprojekt. Dies kann als Indiz dafür gewertet werden, dass die Befragten von der Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit ihres Engagements überzeugt sind.

[61] Die Korrelation ist auf dem 0,05 Niveau signifikant (2-seitig).

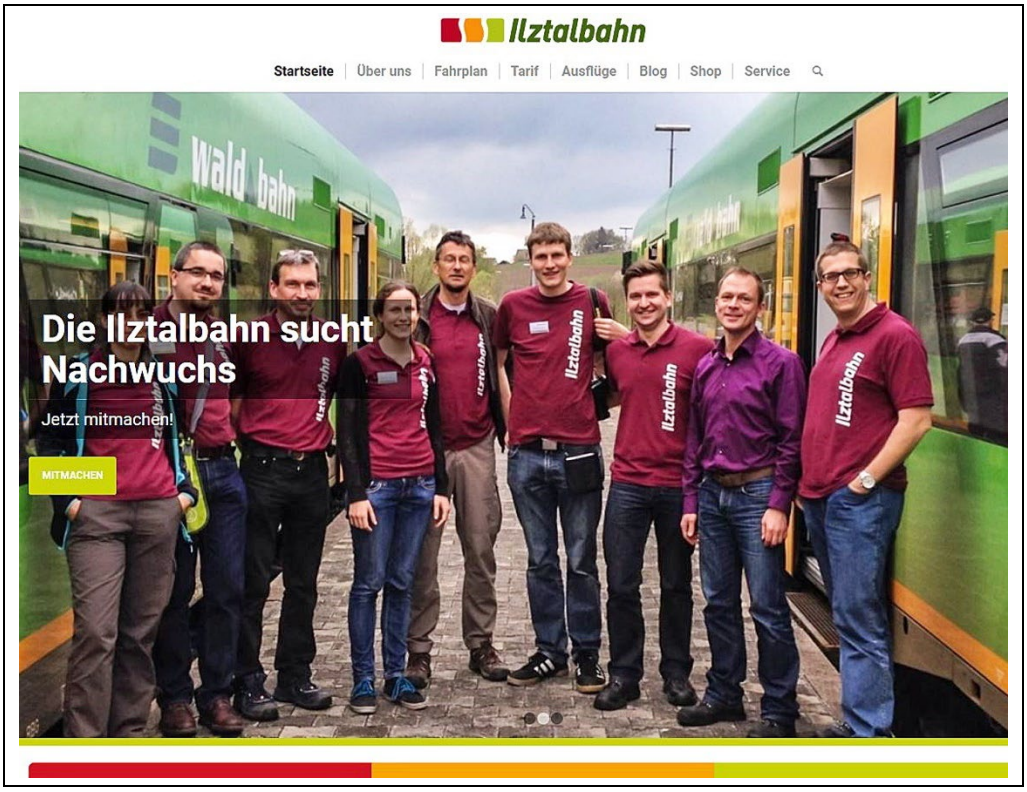


Abbildung 47: Starke Identifikation mit einem Reaktivierungsprojekt. Ein Beispiel: Ilztalbahn (Passau – Freyung).[62]

3.10.2 Bedeutung des individuellen Tuns

Die Frage lautete*: Wie sehen Sie folgende Aussage? „Ich habe das Gefühl, einen wichtigen Beitrag für den Erfolg der Reaktivierungs-Initiative zu leisten“.*

44 % der befragten Personen stimmen der Aussage *"Ich habe das Gefühl, einen wichtigen Beitrag für den Erfolg der Reaktivierungs-Initiative zu leisten"* voll zu. Weitere 33,47 % stimmen zumindest teilweise zu. Insgesamt sind also mehr als drei Viertel der Teilnehmer (78 %) von einer Relevanz ihres individuellen Beitrags zu den Reaktivierungsprojekten überzeugt.

[62] https://ilztalbahn.eu/ Screenshot der Webseite (05.11.2023).

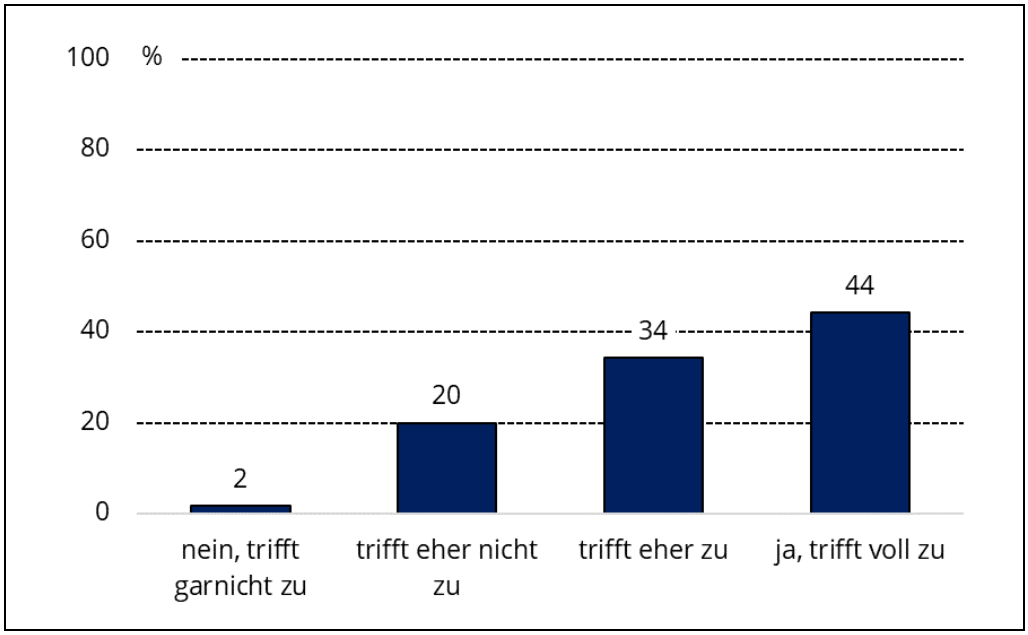


Abbildung 48: Bedeutungseinschätzung des eigenen Engagements (n = 231). Darstellung auf volle Prozent gerundet.

Interpretation:

Aktivitäten in Reaktivierungsprojekten vermitteln den Befragten Eindrücke, die eine Selbstwahrnehmung der Initiative positiv beeinflussen können.

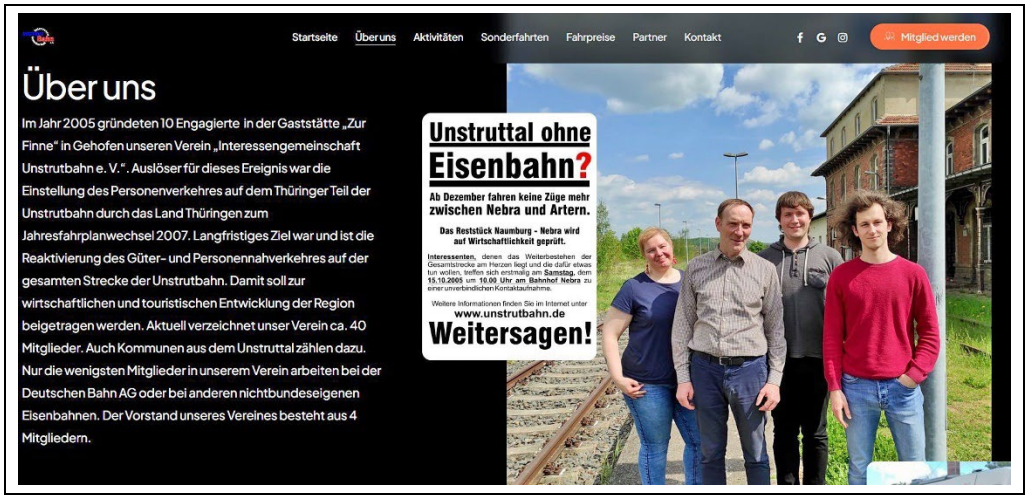


Abbildung 49: „Weitersagen!" Beispiel Unstrutbahn (Thüringen).[63]

[63] https://www.unstrutbahn.de/ Sreenshot der Webseite (03.11.2023)

Der Eindruck, wichtige Beiträge zu leisten, dürfte die individuelle Wahrnehmung, relevantes zu tun und damit auch selbst relevant zu sein, unterstützen. Dies dürfte umso mehr der Fall sein, je sinnhafter das Aktivitätsthema dem Befragten erscheint.

3.10.3 Bedeutungseindruck nach Tätigkeiten

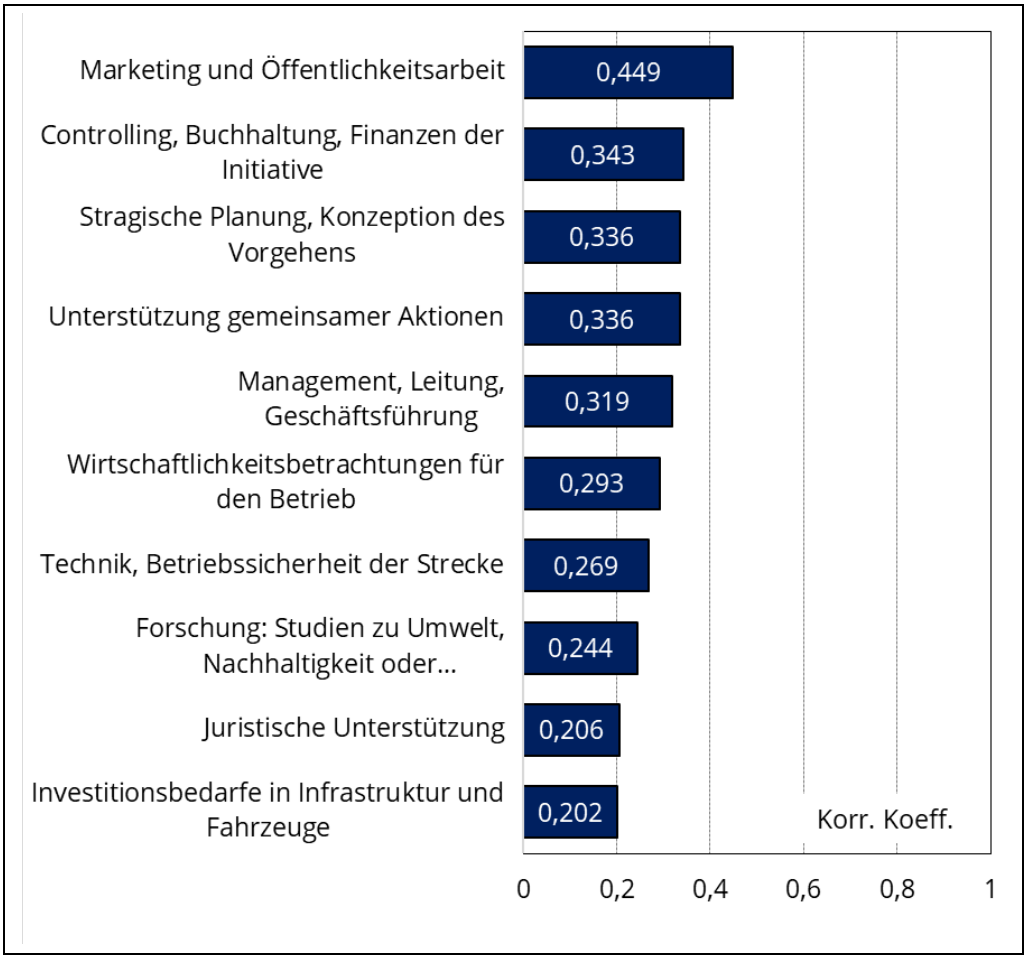


Abbildung 50: Bedeutungseinschätzung nach Tätigkeiten (n = 231). Reihung der Korrelationskoeffizienten (Spearman-Rho).[64]

Der Eindruck, einen wichtigen Beitrag für die eigene Initiative zu leisten, ist je nach Tätigkeitsfeld unterschiedlich stark ausgeprägt. Besonders starke

[64] Alle Korrelation sind auf dem Niveau von 0,01 (2-seitig) signifikant.

Eindrücke werden bei Aktivitäten im Bereich Marketing und Öffentlichkeitsarbeit gewonnen (Korrelation von 0,45). Vergleichsweise schwache Bedeutungseindrücke entstehen dagegen bei juristischen Unterstützungsleistungen und betriebswirtschaftlichen Berechnungen zur Wirtschaftlichkeit eines angestrebten Bahnbetriebs.

4 Zusammenfassung

Die Analyseergebnisse der Studie werden in diesem Kapitel zusammengefasst. Handlungsempfehlungen und weiterführende Interpretationen aus Sicht der Autoren werden separat im nachfolgenden Kapitel 5 (→ S.- 71 -) benannt.

Die Studie betrachtet Bahnreaktivierungsprojekte im ländlichen Raum deutschsprachiger Regionen. Es werden Ergebnisse einer Untersuchung des BBSR [2022] aufgegriffen und diese um akteursrelevante Aspekte sowie Rankings zur Relevanz von Argumenten in der Kommunikation ergänzt. Auf Basis bisheriger Erfahrungen [2023] von Reaktivierungsinitiativen wird untersucht, welche konkreten Faktoren aus Sicht der Projektbeteiligten für einen Erfolg oder Misserfolg) von Reaktivierungsprojekten besonders praxisrelevant erscheinen. Dies ermöglicht weiterführende Aussagen zu grundsätzlichen Verbesserungsmöglichkeiten für Reaktivierungsinitiativen bei der Strategieentwicklung und der anschließenden Konzeptumsetzung (z. B. Kommunikation, Marketing, Projektmanagement).

Die Erfassung von Meinungen und Informationen erfolgte über eine webbasierte Umfrage im Juni 2023. **Zielgruppe** der Befragung sind Personen mit Praxiserfahrung in Bahnstrecken-Reaktivierungsprojekten. Diese Zielgruppe wurde über recherchierte E-Mail-Adressen angeschrieben oder über entsprechende Diskussionsforen im Internet kontaktiert. Auch die Organisationen Allianz pro Schiene und Pro Bahn unterstützten die Kontaktaufnahmen zu Initiativen. Die Zielgruppe konnte daher wie angestrebt erreicht werden (→ S. - 17 -). Alle Befragten sind bzw. waren im deutschsprachigen Raum aktiv. Insgesamt verzeichnet die Studie dabei Rückmeldungen aus 115 Reaktivierungsprojekten (→ S.- 20 -).

In den letzten Jahren bis zur Umfragedurchführung [2023] wurde nur etwa ein gutes Zehntel aller erfassten Reaktivierungsprojekte mit **Erfolg** abgeschlossen und ging dann entsprechend auch in Reaktivierung und Betriebsaufnahme über. Ein knappes Zehntel der Projekte wurden hingegen ohne Erfolg beendet und abgebrochen. In Bearbeitung befanden sich zum Juni

2023 somit noch knapp drei Viertel der erfassten Projekte, diese dabei in unterschiedlichen Phasen (→ S. - 27 -).

Die mit Abstand wichtigste **Organisationsform**, in der sich Akteure von Reaktivierungsprojekten zusammenschließen, ist der eingetragene Verein, der in der Regel einen gemeinnützigen Status hat (→ S. - 24 -). Zur Finanzierung von Bahnreaktivierungsinitiativen sind Spenden von Privatpersonen und Mitgliedsbeiträge von Vereinen besonders wichtig. Fast alle Initiativen setzen auf diese beiden **Finanzierungsquellen**. Etwa ein Drittel der Initiativen erschließen finanzielle Mittel auch aus der Privatwirtschaft oder von privatwirtschaftlichen Organisationen. Förderungen staatlicher Institutionen werden ebenfalls von etwa einem Drittel der Befragten als relevant benannt. Moderne Finanzierungswege wie Crowdfunding oder ähnlich erscheinen bisher von geringer Bedeutung (→ S. - 44 -).

Insgesamt engagieren sich vor allem Personen im mittleren und höheren Lebensalter häufig in Reaktivierungsprojekten (→ S. - 17 -). Dabei zeigt sich eine sehr hohe **Identifikation** der Befragten mit ihren jeweiligen Reaktivierungsprojekten (→ S. - 60 -). Mehr als drei Viertel der Teilnehmer zeigen sich dabei von der Wichtigkeit ihres individuellen Beitrags zu den Reaktivierungsprojekten überzeugt (→ S. - 62 -). Besonders starke, individuelle **Sinn- und Bedeutungseindrücke** werden bei Aktivitäten im Bereich Marketing und Öffentlichkeitsarbeit gewonnen (→ S. - 64 -). Zugleich sind die Unterstützung gemeinsamer Aktionen sowie Marketing bzw. Öffentlichkeitsarbeit auch die Tätigkeitsfelder, die im Durchschnitt bei den Befragten den größten **Zeitaufwand** beanspruchen (→ S. - 22 -).

Für die Trassen der erfassten Reaktivierungsprojekte bestehen zum Zeitpunkt der Umfrage unterschiedliche **Nutzungen**-(Mehrfachnennungen möglich): Etwa die Hälfte der Projekte benennt eine weitgehende Nichtnutzung der Trasse, d.h. die Gleise liegen brach. Ebenso knapp die Hälfte der Zwischen- oder Folgenutzungen auf noch bestehenden Trassen bestehen aber in einer veränderten Verwendung als Verkehrsfläche: als Parkplatz für Kfz, als Fahrrad- oder Wanderweg; sowie als Straße bzw. Wirtschaftsweg. Eine Nutzung als Fahrradweg wird allein bereits für knapp ein Fünftel der

Projekte benannt. Die gelegentliche Nutzung für Schienengüterverkehr trifft für etwa jede siebte Trasse zu (→ S. - 30 -).

Im Hinblick auf einen späteren **Betriebserfolg** im Falle einer Reaktivierung wird eine hohe Bedeutung der Berufspendler und des regionalen Freizeitverkehrs deutlich. Von erheblicher Relevanz sind auch touristische Verkehre sowie der Schülerverkehr. Auffallend ist die aus Sicht der Befragten selten benannte Rolle des Güterverkehrs. Auch mobilitätseingeschränkte Personen gelten den Befragten als weniger relevante Zielgruppe (→ S. - 34 -).

Bei erfolgsförderlichen **Reaktivierungsargumenten** ergibt sich - mit einer Ausnahme - ein homogenes Bild mit geringen Bedeutungsunterschieden. Am wichtigsten erscheint eine Erweiterung des Fahrgastpotenzials, d.h. des quantitativen Fahrgastzuwachses. Im breiten Mittelfeld finden sich Verkehrsverlagerung, Verkehrswende, Tourismusangebotsverbesserungen, Mobilitätschancen für alle, etc. Auffallend ist allerdings die generell geringe Relevanz, die der Option Güterverkehr beigemessen wird (→ S. - 37 -).

Als größte **Hindernisse** bei Reaktivierungsprojekten werden die Aspekte Wirtschaftlichkeitshürde, 1.000er-Kriterium (Fahrgastzahlen), finanzielle Hürden sowie eine unzureichende Unterstützung der Politik benannt. Bei der Unterstützung durch Medien (hier primär: Presse, Radio, Fernsehen) wird eine noch stärkere, positive mediale Begleitung gewünscht (→ S. - 40 -).

Etwa ein Drittel der Befragten sieht für eine **zukünftige Nutzung** ausschließlich den Personenverkehr als relevant an. Knapp zwei Drittel sehen eine solche Nutzung sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr. Eine reine Güterverkehrsnutzung ist dagegen für die Befragten insgesamt eine nahezu bedeutungslose Option (→ S. - 46 -). Bei rund zwei Dritteln der Projekte wären aus Sicht der Befragten auch **Investitionen** in die Verkehrsinfrastruktur notwendig, um einen Güterverkehr grundsätzlich zu ermöglichen oder zu verbessern (→ S. - 47 -).

Zwei Drittel der Befragten sehen Notwendigkeiten zu **Linien- oder Taktabpassungen** beim regionalen Busverkehr für den Fall einer Bahnstreckenreaktivierung. Wegfall bzw. Substitution bestehender Busverbindungen wird

von gut der Hälfte der Befragten als mögliche Auswirkung benannt. Eine Anschlusssicherung zwischen Bus und Bahn zu gewährleisten, gilt allerdings für nur knapp der Hälfte der Befragten als relevant (→ S. - 49 -).

Für die Kommunikation ihrer Reaktivierungsziele benennen knapp zwei Drittel die Anwendung einer **Kommunikationsstrategie** (→ S. - 54 -). Aus Sicht der Befragten ist die eigene Medienstrategie im Durchschnitt dabei allerdings nur von befriedigender Qualität (→ S. - 56 -). Ein gutes Drittel erkennt ohnehin keine relevante Kommunikationsstrategie.

Gut die Hälfte der Befragten ist der Ansicht, dass die regionalen **Medien** insgesamt eher positiv und unterstützend über die Bahnreaktivierung berichten. Etwa ein Viertel der Befragten meint hingegen, dass diese Medien insgesamt eher kritisch, negativ oder auch gar nicht über regionale Bahn-Reaktivierungsprojekte berichten (→ S. - 58 -).

5 Fazit



Abbildung 51: Reaktivierung stillgelegter Regionalbahnstrecken?

Die Ergebnisse der Umfrage werden im Folgenden interpretiert und danach aus Sicht der Autoren mit weiterführenden Handlungsempfehlungen für die aktuelle gesellschaftliche Diskussion [2023] zu Bahnreaktivierungen zusammengefasst.

5.1 Einordnung der Ergebnisse

Eine Steigerung der Fahrgastzahlen im ländlichen Schienenpersonennahverkehr ist für die Gesamtheit der Befragten das insgesamt wichtigste Argument für eine Reaktivierung. Aber auch fast alle anderen vorgegebenen Argumente werden als stark relevant eingestuft. Es entsteht der Eindruck, dass jedes Argument für eine Reaktivierung als sinnvoll erachtet wird und wenig Differenzierung stattfindet.

➔ Initiativen setzen oft keine argumentativen Prioritäten.

Insgesamt zeigt sich, dass von den Befragten unter einer Streckenreaktivierung in erster Linie eine Nutzung im regulären Personenverkehr verstanden wird. Kaum benannt ist jedoch eine (primäre oder ausschließliche) Nutzung im Güterverkehr. Eine Ertüchtigung für den **Güterverkehr** stellt für die überwiegende Mehrheit der Befragten einen zusätzlichen finanziellen Aufwand dar. Angesichts der hohen Bedeutung des Kostenaspekts bei Reaktivierungen gilt dieser den Befragten wohl eher zu vermeiden. Diese Sichtweise kann eine Folge des jahrzehntelangen Rückbaus von Industrieanschlussgleisen im ländlichen Raum sein und damit eine resignative Anpassung der Akteure an die vorherrschende Realität darstellen. Dennoch erscheint die insgesamt geringe Thematisierung des Güterverkehrs angesichts der vielfältigen politischen Forderungen („Verkehrswende“) nach einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene auffallend. Diese häufig gering eingeschätzte Bedeutung des Güterverkehrs kann auch darauf zurückzuführen sein, dass ein Engagement für Menschen im Personenverkehr wesentlich öffentlichkeitswirksamer und attraktiver erscheint als Aktionen für den lauten und umweltschädlichen Güterverkehr, der ohnehin eher als Aufgabe von Industrie und Logistik wahrgenommen

wird. Macht Akteuren der Personenverkehr mehr Freude als der Güterverkehr?

➔ Initiativen unterschätzen häufig die Relevanz des Güterverkehrs.

Auffallend ist auch die oft gering bewertete Relevanz **mobilitätseingeschränkter Personen**. In einer alternden Gesellschaft wäre wohl eine hohe Bedeutung dieses Themas zu erwarten: Aber auch hier könnte gelten, dass Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für Themen rund um Behinderung, Krankheit und Einschränkungen schwierig erscheinen. Eine Verknüpfbarkeit mit jenen positiven, freudvolleren Zukunftsaspekten, welche zu Aktivitäten für Bahnreaktivierungen motivieren sollen, ist kaum umsetzbar.

➔ Die Initiativen thematisieren die Interessen einer alternden Gesellschaft oft zu wenig.

Da der Schienenverkehr - als potenziell sicherste, zuverlässigste und komfortabelste Verkehrsoption - sinnvollerweise meist die primäre (öffentliche) Erschließungsform ländlicher Regionen darstellt, kommt es bei Reaktivierungen zu teilweise gravierenden Veränderungen im Busverkehrsangebot. Diese können insbesondere den **Schülerverkehr** betreffen. Diese Nutzergruppe (oft auch als Zwangsnutzer bezeichnet) spielt in der öffentlichen Wahrnehmung eine besonders sensible Rolle und wird in den regionalen Medien entsprechend thematisiert. Die hohe Relevanz dieser Nutzergruppe wird jedoch von den Befragten insgesamt eher gering eingeschätzt, was sich negativ auf die Akzeptanz von Reaktivierungsbemühungen auswirken kann.

➔ Die Initiativen unterschätzen häufig die Finanzierungsrelevanz des Schülerverkehrs.

Auffallend ist auch, dass der Aspekt der **Anschlusssicherung**, der insbesondere im ländlichen Raum mit seinen geringeren Taktzeiten eine hohe Bedeutung hat, nur von der Hälfte der Befragten als relevant genannt wird. Aus Kundensicht stellt dieser Aspekt jedoch einen bedeutenden Faktor dar. Es scheint, dass bei Reaktivierungsprojekten Fragen der Anschlusssicherung nicht ausreichend oder zu spät berücksichtigt werden. Zielführend

wäre hingegen die Entwicklung von regionalen **Gesamtverkehrskonzepten** auf Basis reaktivierter Bahnstrecken (sog. Machbarkeitsstudien), die dann notwendigerweise auch die Anschlusssicherung (und den Güterverkehr) beinhalten.

➔ Die Initiativen thematisieren Anschlusssicherung (im Rahmen regionaler Gesamtverkehrskonzepte) meist zu wenig.

Die Ergebnisse verdeutlichen grundsätzlich die hohe Bedeutung des bürgerschaftlichen Engagements bei der **Finanzierung** von Reaktivierungsbemühungen. Ohne die vielfältigen und individuellen Finanzierungsbereitschaften der Bürger über Spenden und Vereinsbeiträge erscheinen aufwändigere Maßnahmen der Initiativen nur schwer oder gar nicht realisierbar. Bislang dominieren diese traditionellen Einnahmequellen. Alternative Finanzierungswege wie Crowdfunding oder Firmen- und Marketingkooperationen sind noch wenig etabliert. Dies zu ändern, kann für einige Reaktivierungsprojekte von Vorteil sein.

➔ Die Initiativen sind für ihre Aktivitäten überwiegend noch auf traditionelle Finanzierungswege orientiert.

Weniger als zwei Drittel der Befragten erkennen bei ihrer Initiative eine **Kommunikations**- oder **Medienstrategie**: Ein Drittel der Befragten ist damit weitgehend im Unklaren über die eigenen Kernbotschaften, die (aus Sicht der Initiative) im Kontakt mit Medien und Bürgern vorrangig kommuniziert werden sollten. Selbst dann, wenn eine Medienstrategie erkennbar ist, wird deren Qualität von der Mehrheit der Befragten nur als befriedigend oder manchmal sogar noch negativer bewertet. Dies erscheint ungünstig und deutet darauf hin, dass die Initiativen sowohl bei ihren Medienstrategien als auch bei der Kommunikation mit den Bürgern deutliches Verbesserungspotenzial haben. Die als zu gering bewertete Unterstützung seitens der Politik ist ein weiteres Indiz für Verbesserungsbedarfe für Initiativen bei Marketing und Kommunikation.

➔ Die Initiativen sind bei ihren Kommunikations- oder Medienstrategien oft nicht hinreichend professionell positioniert.

Die Ergebnisse der Befragung weisen insgesamt auf die Notwendigkeit hin, die Auswirkungen von Bahnreaktivierungen auf die Versorgung ländlicher Räume insgesamt strukturierter und umfassender zu thematisieren. Dieser Bedarf an Wissenstransfer scheint auch nach innen, d.h. in die Initiativen hinein, zu bestehen.

6 Handlungsempfehlungen

Um die Erfolgschancen zu erhöhen und Akzeptanzbarrieren besser zu überwinden, sind aus Sicht der Autoren strategische und inhaltliche Verbesserungsmaßnahmen notwendig:

6.1.1 Aspekte der Strategieentwicklung

I. **Professionalisierung** der Kommunikations- und Medienstrategie, z.B. durch fallweise Hinzuziehung von Kommunikationsexperten.

II. Definition projektspezifischer **Hauptargumente** für eine Reaktivierung (z.B. die Top 3). Diese sollten von allen Beteiligten überzeugend kommuniziert werden können, auch mit den Effekten einer Motivationssteigerung und eines Zugewinns an Sinnhaftigkeitseindrücken bei den Akteuren.

6.1.2 Inhaltlich-argumentative Aspekte

1) Stärkere Berücksichtigung des **Güterverkehrs** in der Projekt- und Medienstrategie sowie deutlichere Betonung des Güterverkehrs in der Diskussion mit Bürgern, der Politik sowie intern (in den Initiativen).

2) Aufwertung der **Anschlusssicherung** als Argument, da sie die Bedeutung des Schienenverkehrs als möglichen Taktgeber für Mobilität im ländlichen Raum stärkt. Die reaktivierte Bahnlinie kann dabei als eine ökonomische Erschließungsachse einer Region definiert werden, an der sich Busverkehr, touristische Nutzungen, Güterverkehr (Umschlagplätze, Industriegleisanschlüsse) orientieren.

3) Betonung der Relevanz des **Schülerverkehrs**, da dieser eine wichtige Finanzierungssäule für den späteren Betrieb darstellt und gleichzeitig die Anpassung bestehender Buslinien als Zubringer zur Schiene einfordert. Verstärkte Kommunikation der Notwendigkeit, in einer alternden Gesellschaft die Mobilitätschancen für **Menschen mit Mobilitätseinschränkungen** zu sichern.
4) Prüfung, ob modernere Wege zur Einwerbung von Finanzierungsbeiträgen erschlossen werden können, z.B. über Crowdfunding, sinn-orientiertes Marketing und Unternehmenskooperationen.
5) Einforderung von Machbarkeitsstudien und regionalen Gesamtverkehrskonzepten.

7 Quellen

Allianz pro Schiene [2022]: Nur jedes fünfte Bahnhofsgebäude gehört noch der DB. Pressemitteilung vom 02.06.2022. Im Internet: https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/nur-jedes-fuenfte-bahnhofsgebaeude-gehoert-noch-der-db. Zugriff 12.10.2023.

Allianz pro Schiene [o. D.] : Reaktivierung von Bahnstrecken – Das Comeback der Schiene. Im Internet: https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/reaktivierung-bahnstrecken/. Zugriff: 07.10.2023

Allianz pro Schiene [2023]: Reaktivierung von Schienenwegen gefragt wie nie. Im Internet: https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/reaktivierung-gefragt-wie-nie/ Zugriff: 23.10.2023

Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr [16.08.2019]: Antwort auf die Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Markus Büchler vom 10.07.2019 betreffend Reaktivierung von Eisenbahnstrecken. Aktenzeichen 55-3555.6-1.

BBSR Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.), [2022]: Räumliche Effekte reaktivierter Schienenstrecken im ländlichen Raum. BBSR-Online-Publikation 27/2022, Bonn.

Deutscher Bundestag [2023]: Drucksache 20/7487: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU: Aktueller Stand zur geplanten „Gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte“ der Deutschen Bahn AG vom 27.06.2023.

Drehscheibe-Online [29.05.2023]: ? Reaktivierung alter Bahnstrecken !. Im Internet: https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?003,10449604,10449604#msg-10449604-10449604. Zugriff: 07.10.2023

Go-Vit [o. D.]: Probebetrieb. Im Internet: https://www.go-vit.de/probebetrieb/. Zugriff 2023-10.2023

Hazod, M. [2021]: Perspektiven von Bahnhöfen des Schienenpersonenverkehrs in ländlichen Räumen: Zur Raumwirksamkeit von zusätzlichen Dienstleistungen,

untersucht an Beispielen Ostbayerns und Thüringens. Dissertation. Universität Leipzig.

Ilztalbahn GmbH [20.10.2019]: Die Nicht-Reaktivierungs-Kriterien der Bayerischen Staatsregierung. Im Internet: https://ilztalbahn.eu/2019/10/20/die-nicht-reaktivierungs-kriterien-der-bayerischen-staatsregierung/ Zugriff 10.10. 2023.

Hekler, M.[2018]: Regionalbahnen: Grundlage einer generationengerechten Mobilität im ländlichen Raum? In: Sport- und Gesundheitstourismus 2030. Im Internet: https://www.researchgate.net/publication/326287033_Regionalbahnen_Grundlage_einer_generationengerechten_Mobilitat_im_landlichen_Raum. Zugriff: 15.10.2023.

Jakob, M. [2023]. Wege zu einer sozial gerechten Verkehrswende: Wie wir Mobilität nachhaltig gestalten können. Carl Hanser Verlag GmbH Co KG.

Klühspies, Johannes [2012]: Reaktivierung der Bahnstrecke Viechtach – Gotteszell? Aspekte und Szenarien einer Potentialabschätzung. Im Internet: https://www.researchgate.net/publication/284159902_Reaktivierung_der_Bahnstrecke_Viechtach_-_Gotteszell_Aspekte_und_Szenarien_einer_Potentialabschatzung. Zugriff: 2023-08-15

Lumdatalbahn [o. D.]: Eine gute Idee braucht einen langen Atem! Im Internet: https://www.lumdatalbahn.de/ Zugriff 2023-10-08.

Mobilikon [o. D.]. Reaktivierung von Bahnstrecken. Verfügbar unter *https://www.mobilikon.de/massnahme/reaktivierung-von-bahnstrecken*. Zugriff 10.07.2023.

ProBahn [22.09.2023]: Petition zur Reaktivierung der Unstrutbahn. Im Internet: https://www.pro-bahn.de/aktuell/aktuell_one.php?sel_id=272&sel_db=33&sel_jahr=2023 Zugriff: 04.11.2023

Runia P., Thewißen C. [2019]. Marketing: Prozess- und praxisorientierte Grundlagen. De Gruyter Oldenbourg.

Schroll, Karl-Georg [2023]: "Aurich-Abelitz": Der Bahnanschluss zum "Weltverkehr".

Schön, C., [2020]. Potenzial des öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum am Beispiel des südlichen Waldviertels (Dissertationsschrift, TU Wien).

Thüringer Allgemeine (Susann Salzmann) [12.10.2023] : Scheitert Petition für Unstrutbahn auf den letzten Metern? Im Internet: https://www.thueringer-allgemeine.de/regionen/artern/scheitert-petition-fuer-unstrutbahn-auf-den-letzten-metern-id239788343.html Zugriff 01.11.2023.

VCD [15.09.2023]: Die Bahn wieder aufs richtige Gleis bringen. Im Internet: https://www.vcd.org/startseite/newsroom-uebersicht/vcd-verkehrswende-blog/die-bahn-wieder-aufs-richtige-gleis-bringen Zugriff 15.10.2023.

VDV [2021]. Schienengüterverkehr als Garant des Klimaschutzes im Verkehr – Qualität, Innovation und Kunden im Fokus. Gutachten zum Schienengüterverkehr in Deutschland bis 2030. Im Internet: *https://www.vdv.de/die-zukunft-der-schiene.aspx*. Zugriff 12.10.2023.

VDV [2022a]. Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken. Im Internet: *https://www.vdv.de/vdv-reaktivierung-von-eisenbahnstrecken-2022-3.-auflage.pdfx*. Zugriff 24.06.2023.

VDV [2022b]: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken. Hinweise zur Kombination von Schienenverkehr mit Rad- und Fußverkehr.

8 Anlagen

8.1 Häufigkeiten benannter Reaktivierungsprojekte

Teilnehmer konnten ihre jeweiligen Reaktivierungsprojekte in einem Textfeld benennen. 287 Teilnehmer nutzten diese Möglichkeit. In der Auswertung zeigten sich nicht alle Benennungen als auswertbar, beispielsweise da manchmal nur die Region, eine größere Kommune oder ähnlich als Projektname angegeben wurde. Sofern eindeutig möglich wurden solche Angaben bei der Auswertung den jeweiligen Projekten der Region zugeordnet.

Die folgenden Strecken bzw. Reaktivierungsprojekte sind mit mindestens drei Befragten in der Umfrage vertreten:

1)	Regentalbahn: Viechtach – Gotteszell	(37 Teilnehmer)
2)	Granitbahn Passau – Hauzenberg	(22 Teilnehmer)
3)	Ilztalbahn Passau-Freyung	(15 Teilnehmer)
4)	Wasserburger Altstadtbahn	(14 Teilnehmer)
5)	Fuchstalbahn	(7 Teilnehmer)
6)	Leutkirch-Isny	(7 Teilnehmer)
7)	Steigerwaldbahn	(8 Teilnehmer)
8)	Königsseebahn	(6 Teilnehmer)
9)	Laabertalbahn	(5 Teilnehmer)
10)	Chiemgauer Lokalbahn	(5 Teilnehmer)
11)	Höllentalbahn	(5 Teilnehmer)
12)	Hunsrückquerbahn	(4 Teilnehmer)
13)	Hermann-Hesse-Bahn	(4 Teilnehmer)
14)	Hesselbergbahn	(4 Teilnehmer)
15)	Staudenbahn	(3 Teilnehmer)
16)	Mainschleifenbahn	(3 Teilnehmer)
17)	Dietzhölztalbahn	(3 Teilnehmer)

8.2 Anmerkungen zur regionalen Mediendarstellung

Die ID benennt die Nummer des Fragebogens, zu der die Anmerkung des Teilnehmers gehört. Bei der Erfassung der Umfrage wurden diese IDs automatisiert und anonym zugewiesen. Die Anmerkungen werden inhaltlich unverändert wiedergegeben, lediglich Rechtschreibung (Buchstabendreher usw.) wurde aus Gründen der Lesbarkeit korrigiert. Personennamen und Emailadressen sind nötigenfalls geschwärzt.

ID	Antwort
43	Unkommentiertes Wiedergeben der Gegenpositionen aus Politik und von privaten Einzelakteuren ist weitgehend Standard, Projektträger und Reaktivierungsinitiative kommen nur in zwei Medienhäusern regelmäßig zu Wort. Kommentierende Einordnung von irreführenden Aussagen oder Auslassungen erfolgen nur in einem Pressehaus regelmäßig...
70	Aufgrund des landkreisüberschreitenden Verlaufs der Strecke Nachverfolgung der Berichterstattung nur eingeschränkt möglich.
75	Die Arbeit bestimmter Politiker gegen die Reaktivierung wird kritisch gesehen und deren Fragwürdigkeit dargestellt. Es kommen auch sonstige fragwürdige Denkweisen der Gegner ans Tageslicht. Es wird die Reaktivierung einer längst vorhandenen Bahnstrecke als Teil der Verkehrswende gesehen, bei der man ohne Neubauaufwand den nötigen Erfolg bekommt.
105	Es gibt aber immer auch Stimmen (z.T. auch aus der Politik), die die Reaktivierung als nicht finanzierbar Träumerei abtun
126	die regionalen Medien haben unsere Arbeit hervorragend unterstützt. Die Berichterstattung war durchweg aufgeschlossen-Positiv. Für eine Sonderfahrt konnten wir als Spende auch im Anzeigenteil werben.
127	gerne wird unvollständig und sachlich falsch berichtet
176	Reaktivierungen liegen schon mehr als 10 Jahre zurück.
183	Lokal kritisch, überregional positiv. Allgemein ist man dafür, wenn es vor Ort real wird überwiegt negative Darstellung
192	Die Politiker im Lautertal kommen stärker zu Wort als Ablehnende der Reaktivierung.
193	Also die Berichte über die Neuenkirchener Draisinenbahn sind sehr wohlwollend.
198	In Reaktivierungsphase hat das generell öffentlichkeitswirksame Auftreten des damaligen Landrats sowie des damaligen Oberbürgermeisters der

	Nachbarstadt Bretten für kurze Schlaglichter gesorgt, seitdem bestenfalls kurze Berichte zu Saisonauftakt in der regionalen Presse (Dreizeiler). Vom 20 km entfernten örtlichen Regionalstudio des SDR (später SWR) wurde und wird die Strecke gekonnt ignoriert, nur am ersten Betriebswochenende wurde im regionalen Sendefenster über die Betriebsaufnahme berichtet.
211	die PNP war noch nie der große Anwalt für den ÖPNV
222	Die Medien und die Bevölkerung in der Region befürworten eine Reaktivierung der Fuchstalbahn. "Voll-Bremser" sind die CSU- Bürgermeister entlang der Strecke und der CSU-Abgeordnete (und frühere Bundesverkehrsminister) Alexander Dobrindt aus dem Landkreis Weilheim-Schongau
226	Sehr unterschiedliche Haltungen, in den letzten Jahren eindeutiger Wandel zur Gegnerschaft und zum "Ausbremsen" der Befürworter mit fadenscheinigen Mitteln ("Vergessen" der Presseinfo, Vertauschen von Behauptungen, dem Gegner jedesmal mehr Platz einräumen, falsche Behauptungen trotz Korrekturhinweis ständig wiederholen usw. Die Druckpresse hat sich selbst überflüssig gemacht.
260	Berichterstattung erfolgt dann, wenn gesonderte Ereignisse vorliegen, z. B Durchführung von Maßnahmen zur Streckensanierung, Vorstellung von Plänen der BEG oder in Einzelfall Veranstaltungen der örtlichen politischen Parteien
261	Wegen des sehr frühen Stadiums der Reaktivierungsbemühungen wurde bisher nur wenig berichtet; die Tendenz war grundsätzlich positiv, aber die Erfolgsaussichten eher anzweifelnd
266	Grundsätzlich wird der ÖPNV in Medien gering berücksichtigt! Beispiel Straßenbaumaßnahmen: Es wird lediglich über Umleitungsstrecken für den Individualverkehr berichtet, Auswirkungen auf betroffene Buslinien oder notwendige Verlegung von Haltestellen werden dagegen nicht erwähnt!
268	Es berichten v.a. die Gießener Zeitungen.
274	Bis auf den Ex-Zeitungsredakteur in Gerolzhofen. Dieser ist strikt dagegen.
281	Fördernd, unterstützend eher die Presse des Ldkr. Landsberg, neutral und kritisch eher die Presse des Ldkr. Weilheim-Schongau
282	Großunternehmer (wichtiger Werbepartner der Medien) war Hauptgegner einer Reaktivierung
291	Lange im Sinne von „schön, aber unrealistisch“, später wohlwollend.
305	Positive Berichte der OTZ (Ostthüringer Zeitung) und mehrere Beiträge im MDR Thüringen-Journal

306	Das Thema Bus und Bahn und Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Region Donau-Iller wird ständig in den Medien begleitet. Gefördert auch durch den übergreifenden Ländervertrag zwischen Bayern und Baden-Württemberg
308	MainPost ist CSU nah (ablehnend). Man kommt nur vor, wenn man als Stöckchenhalter für die unqualifizierte und populistische Basta-Gegenrede dient. Sonst gibt es hier keine regionalen Medien.
324	In letzter Zeit nur negativ in CSU Bayern und positiv in Thüringen
325	Durch persönliche Pressekontakte eher positiv; jedoch keine Fahrzeitverkürzung zwischen NSFD-NBA gegenüber Bus. Strecken V müsste höher werden, mind. 60km/h- viele Bü..
335	private Falschbehauptungen zum Bahnbetreiber werden ungeprüft wiederholt veröffentlicht
336	Über Aktivitäten wird berichtet, negative Aspekte werden in der lokalen Presse stark überbetont
340	Das ist hier eher ein ewiges zermürbendes Klein-Klein von uneinsichtigen Platzhirschen, zum ko....!!
346	Dieses Thema wird in der Öffentlichkeit kaum publik gemacht. Wenn, dann sind es meist Leserbriefe die auf das dringend notwendige Projekt aufmerksam machen.
362	Viel zu wenig in den Medien
372	Unterstützende Berichterstattung wäre ein Wunsch.
375	zunächst positiv, nach Beteiligung von Einzelhandelsvertreter negativ „Autofahrer kommen zum Geld ausgeben, ÖPNV-Fahrgäste zum Stehlen“
376	nur lokale Presse - kein Rundfunk/TV
385	SWR neutral, Rheinzeitung stark unterstützend, Allgemeine Zeitung Bad Kreuznach eher kritisch.
398	Die Medien glauben das Narrativ "Die Bahntrasse verhindert eine schnelle Realisierung der Ortsumfahrung". Die Medien hinterfragen nicht die NKU-Kriterien.
402	Streckenreaktivierung ist in den Medien ein Thema, mit Blick auf die Verbesserung des ÖPNV insgesamt, im besonderen Energiewende
404	Die lokale Presse unterstützte weitgehend die Reaktivierung, manchmal gab es von der gleichen presse auch erheblichen Gegenwind (unterschiedliche Redakteure)
407	Teils fördernd und unterstützend, teils neutral
410	Es hängt ein wenig von den Ausgaben der jeweiligen PNP ab...

413	Nicht wirklich neutral, manche positiv, manche negativ
415	Medien in Rhld-Pfalz meist positiv, im Saarland dagegen sehr negativ, Konkurrenz wegen anderer Infrastruktur wie z.B. Verkehrsflughafen Zweibrücken, Style Outlet Zweibrücken u.a.
420	Lokalredakteur Streckenanwohner und gegen Reaktivierung, daher Lokalzeitung sehr negativ. Sonstige Medien eher positiv.
423	für und wider waren nicht immer ausgeglichen
430	Über viele Jahre hinweg keine Berichterstattung. Erst nach Aufnahme in das Reaktivierungs-Konzept des Landes-Verkehrs-Ministeriums wurde vermehrt berichtet.
431	Die Projekte wurde eher ins Lächerliche gezogen
444	Bei der regionalen Presse im Lahn-Dill-Kreis ist die Berichterstattung stark vom jeweiligen Redakteur abhängig. Teilweise schwankt die Berichterstattung zwischen positiv und negativ. Bei den meisten Artikeln werden nicht zeitgemäße Fotos, von alten Dampfloks und Schienenbussen verwendet. Dadurch wird ein verzerrtes Bild eines modernen Schienenpersonennahverkehrs suggeriert. Der Dietzhölztalbahn e.V. hat dies schon mehrfach moniert und darum gebeten moderne Triebfahrzeuge und Triebzüge bei der Berichterstattung zu verwenden. Leider meistens ohne Erfolg.
447	Die beiden Tageszeitungen Coburger Tageblatt und Neue Presse Coburg sehen in einer Reaktivierung eher Nachteile als Vorteile.
451	Bericht eher neutral bis leicht fördernd. Die Rheinische Post mit latenter Unterstützung der CDU, die in Mönchengladbach in der Opposition ist, hat den Gegenwind für 1 Monat massiv aufgebauscht
455	SWR neutral, Rhein-Zeitung fördernd, Kreuznacher Allgemeine Zeitung kritisch (Redakteur Mitglied IG Hunsrückbahn so nicht).
463	Zunächst positiv, zwischenzeitlich mal kritisch, heute wieder überwiegend positiv
468	Die meisten Medien berichten neutral. Als wir jedoch im Jahr 2017 mit der Initiative zum Erhalt und der Reaktivierung der Bahnstrecke begonnen haben mussten wir zu der damaligen Zeit viele starke Argumente hervorrufen. Heute hat sich zum Glück die Zeit geändert. Das Verkehrsmittel Eisenbahn hat eine enorme Bedeutung gewonnen. Klimawandel und Verkehrswende tun ihr Übriges dazu. Nun müsste es nur noch bei den Verantwortlichen verstanden werden.
469	Medien stehen unter Druck, ja nicht den Hauptgegner der Reaktivierung als Werbekunden zu verlieren.

471	Kritik und Förderung in ausgewogenem Verhältnis
478	Schwierig einzuschätzen aus meiner Perspektive - es gibt Berichterstattung, das Unterfangen der RegioTram ist natürlich ein Schwieriges und ein eher mittel-/langfristig Angelegtes. Grundsätzlich würde ich 'insgesamt neutral' sagen, gleichwohl wurde über mein Websitenprojekt bislang nicht vonseiten der klassischen regionalen Medien berichtet - in Gießen ist das Wording Verkehrswende*initiativen in der reg. Medienlandschaft gängig.
490	Die Medienberichte waren vor allem in der Zeitung verknüpft mit politischen Veranstaltungen/ Treffen erfolgreich. Hierbei haben Politiker*innen auch selbst ihren Teil der Aufmerksamkeit für sich beansprucht. Doch insgesamt positiv!

8.3 Anmerkungen zum Stand der Reaktivierungsprojekte

Die ID benennt die Nummer des Fragebogens, zu der die Anmerkung des Teilnehmers gehört. Bei der Erfassung der Umfrage wurden diese IDs automatisiert und anonym zugewiesen. Die Anmerkungen werden inhaltlich unverändert wiedergegeben, lediglich Rechtschreibung (Buchstabendreher usw.) wurde aus Gründen der Lesbarkeit korrigiert. Personennamen und Emailadressen sind nötigenfalls geschwärzt.

ID	Anmerkung
11	Planmäßiger Wochenendverkehr, eigenwirtschaftlich.
39	Laut Strategie NRW soll die Reaktivierung bis 2040 erfolgen
43	Inbetriebnahmetermin mehrfach verschoben 1) Verzögerung im Planrechtsverfahren 2) Verzögerung Lieferung von Oberbaustoffen 3) Verschiebung Sperrpausen um ein Jahr im Anschlussbahnhof wegen Widerspruch Aufgabenträger SPNV (Priorisierung anderer Projekte im regionalen Netz)
46	GV vorhanden
70	Verkehr auf Schüler und Touristen ausgerichtet, daher (noch) kein Stundentakt; Reaktivierung mit Gebrauchtfahrzeugen, daher kostengünstiger;

	Verkehrsausweitung möglich, insbesondere bei Lückenschluss Kleinengstingen-Reutlingen durch die Regionalstadtbahn Neckar-Alb (derzeit in Planung).
75	Es wird gegen die Reaktivierung mit teilweise fadenscheinigen Begründungen gearbeitet
90	Reaktivierung erfolgte nur teilweise mit Stilllegung, Neubau und Elektrifizierung und Veränderung zur Stadtbahn. Andere Hälfte der Strecke wurde nicht reaktiviert, Trasse bleibt aber in öffentl. Hand.
126	leider haben sich die parlamentarischen Mehrheiten für einen Betrieb auf der Strecke trotz günstiger Voraussetzungen nicht gefunden. Die Strecke wurde abgebaut und entwidmet. Ursächlich war m.E. insbesondere der bahnskeptische "Vorturner" in der Mehrheitsfraktion.
127	Eisenbahninfrastruktur an anderes (finanzstärkeres) EIU übergeben
154	Wird von den politisch Verantwortlichen auf allen Ebenen torpediert und verhindert
156	Die Strecke wird aktuell ehrenamtlich an Sonn- und Feiertagen von Mai bis Oktober nach Fahrplan betrieben. Zudem finden Sonderfahrten statt. Die Infrastruktur ist öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur weshalb sich jedes EVU jederzeit eine Trasse buchen und die Strecke nutzen kann.
167	Hess. Landesregierung beabsichtigt Inbetriebnahme (Zug-km im Verkehrsvertrag mit EVU HLB berücksichtigt)
183	Sowohl bereits erfolgreiche Projekte als auch zukünftige "in Bearbeitung"
192	Da die alte Trasse, obwohl nicht entwidmet mit Häusern bebaut ist, wird nach alternativen Routen gesucht.
193	Im Moment ist auf einer Länge von ca. 1 Km die Neuenkirchener Draisinenbahn erfolgreich tätig. Als Vorschlag hatte ich in Niedersachsen über die LNVG auch die Bahnstrecke: Soltau-Neuenkirchen mit veränderter Führung eingebracht, eher erwarte ich von dort eine ablehnende Haltung.
204	noch als Probebetrieb
206	Offiziell noch kein Dauerbetrieb. Vermutlich aber schleichender Regelbetrieb, da politisch kaum mehr rückgängig zu machen.
212	Neumünster - Ascheberg: Noch kein Betrieb Rinteln - Stadthagen: Freizeit- und Güterverkehr
217	Seit mehreren Jahren im Probebetrieb und auch schon viele Millionen investiert.

218	Die Strecke ist für Einheimische und für Feriengäste eine wichtige Mobilitätsachse.
222	Es gibt Beschlüsse in den Landkreisen Weilheim-Schongau und Landsberg am Lech, nun eine Potentialanalyse zu erstellen.
223	reguläre fahrplanmäßige SPNV-Bestellung durch BEG wird angestrebt, bisher erfolglos, da Widerstand eines beteiligten Landkreises
236	Die Strecke wird nach dem Probebetrieb weiterhin bis zur endgültigen Entscheidung für den Dauerbetrieb betrieben. Wir haben auf politischer Ebene erreicht, dass insgesamt 7,5 Mio. Euro für die Sanierung der Strecken für das Jahr 2023 eingeplant wurden. Man kann davon ausgehen, dass damit die Strecke bald in den Dauerbetrieb gehen wird.
240	Potentialanalyse läuft
249	Der Probebetrieb wurde immer wieder verlängert. Würde das 1000er Kriterium (Fahrgastzahlen) nicht so starr angewendet, sondern Zubringerfunktion usw. auch mitberücksichtigt wäre die Reaktivierung schon durch. Das ist schade, da hier nur eindimensional und nicht ganzheitlich gedacht wird!
253	Seit 1999 gibt es auf der Bahnstrecke touristische Wochenendverkehre
254	Bin bei mehreren Sonderfahrten auf dieser Strecke mitgefahren, Züge waren gut besetzt, sauber und pünktlich, die Fahrten waren sehr angenehm, so sollte es auch im Alltag funktionieren.
258	Die 50km-lange, durch bürgerschaftliches Engagement vor der Zerstörung bewahrte Trasse wird seit Jahren von der regionalen Politik eher mäßig unterstützt. Viele Regionalpolitiker sind mehr oder weniger klare Skeptiker und würden einen Radweg. bevorzugen. Die Landespolitik/Regierung verweist auf die Zuständigkeit der Regionalpolitik - und umgekehrt.
260	Güterverkehr konnte erhalten werden, allerdings aufgrund wenig kooperativen Verhaltens der DB (MORA C) auf relativ geringem Niveau. Probleme für Reaktivierung Personenverkehr liegen an zögerlicher Haltung der Gemeinden (Angst vor Scheitern), Desinteresse (wohlwollend ausgedrückt) des RVV bzw. GfN und Beharren der BEG auf ihren Kriterien.
261	Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nach Angaben des Landratsamts in Vorbereitung
262	Endgültiger Betrieb Viechtach-Gotteszell hängt noch von weiterem Gutachten ab

263	Wir - die Laabertalbahner - sorgen mit dem Kommunen für den Unterhalt der Strecke und führen im Personenverkehr Gelegenheitsfahrten durch: öffentliche Fahrten zu Festen und Fahrten auf Bestellung. Der Güterverkehr findet unregelmäßig statt und wird zum Teil von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt, zum Teil mit eigenen Fahrzeugen.
266	Strecke war nie stillgelegt! Derzeit verlängerter Probebetrieb bis zur endgültigen Entscheidung zum regulären Betrieb.
268	Ich hatte die hessischen Strecken Lollar - Londorf (Initiative zur Reaktivierung) und Herborn - Niederwalgern (teilweise abgebaut) untersucht.
271	Da der letzten Machbarkeitsstudie keine vollständigen bzw. veraltete Zahlen vorlagen. Muss eine neue Studie gemacht werden.
273	Strecke ist im Güterverkehr in Betrieb, Organisation von Sonderfahrten letztmalig 2019
274	Betriebsgenehmigung wird vom Freistaat Bayern abgelehnt.
275	Freizeitverkehr seit 2003. Reaktivierungsbemühungen seither im Rahmen der eigenen Betriebsgesellschaft Mainschleifenbahn (BGM). Seit 2021 in Begleitung mit kommunaler Mainschleifenbahn-Infrastruktur-Gesellschaft (MIG).
279	Eine Machbarkeitsstudie ist in Arbeit
280	Leider anerkennt der Freistaat den verkehrlichen Nutzen über die zu reaktivierende Strecke nicht an, obwohl er sehr groß ist
281	Ende letzten Jahres(2022) haben beide Kreistage (Krs. Weilheim-Schongau, Krs. Landsberg) die Reaktivierungskriterien des Freistaates anerkannt. Das Verkehrsministerium wurde durch die Kreistage aufgefordert, eine Fahrgastpotenzialuntersuchung entlang der Fuchstalbahn entsprechend des 1. Kriteriums durchzuführen. Derzeit ist uns der Stand der Untersuchung nicht bekannt.
282	in letzter Instanz vor dem BVG gescheitert
288	bisher wenig Unterstützung von anderen Personen, Organisationen oder Parteien
291	Die Strecke wurde unabhängig von mir von der Bayernbahn für den Güter-und Gelegenheitsverkehr reaktiviert. Auf dem Abschnitt Wassertrüdingen-Gunzenhausen ist ohne mein Zutun Regel-Nahverkehr ab 2024 vom Freistaat bestellt. Die Machbarkeit und die Kennzahl der 1000 Personenkilometer pro Km Betriebslänge wurde durch meine Aktivitäten nachgewiesen. Für die Bestellung bedarf es noch Maßnahmen auf der

	angrenzenden Riesbahn für gute Anschlüsse in Nördlingen. Die Landkreis-DON-CSU schätzt eher die „Vorteile“ des heute für den Landkreis fast kostenlosen, begrenzten (wenig mehr als Schüler-)Busverkehrs.
299	Strecke ist stillgelegt, Trasse aber noch nicht entwidmet
304	Strecke wird für Personenverkehr wieder reaktiviert und elektrifiziert
305	Instandsetzung Gleis im ersten Streckenabschnitt Triptis - Auma, Genehmigung nach §6 AEG soll schnellstmöglich beantragte werden, es wird gerade das dazu wirtschaftliche Konzept erarbeitet. Für die fehlende Brücke über die BAB 9 bei Moßbach soll der von der DEGES geforderte Vorteilsausgleich für den Ersatzneubau durch Spenden aufgebracht werden.
306	Die Reaktivierung der Bahnstrecke Senden-Weißenhorn ist das erfolgreichste Projekt in diesem Segment. Es ist beispielhaft für alle Bemühungen innerhalb Bayerns als "Bahnland" und darüber hinaus. Wichtig darin war vor allem, dass der politische Wille vor Ort und in der Region bestand, dieses Projekt zum Erfolg zu führen. Einen Betreiber für die Strecke zu haben, hier waren es die SWU (Stadtwerke Ulm) und die DB Regio Bayern. Die Strecke wird in der weiteren Entwicklung in ein Regionales S-Bahn Konzept als Kernstück eingebunden, Elektrifiziert mit der Illertalbahn mit halb-Stunden Takt in der HVZ. Im Dezember 2023 wird das 10jährige Jubiläum gefeiert. Auf der reaktivierten Strecke sind ca. werktags 1800 Fahrgäste unterwegs (Pendler und Schüler), in der Durchbindung nach Ulm über 3500 Benutzer. Fahrzeit 25min bei 8 HP (Abfahrt und Ankunft).
310	Potentialanalyse geplant
318	Zukunftsaussichten unklar
319	Status bitte bei [redacted] VCD Kitzingen, erfragen. Ich gehe davon aus, dass er ebenfalls an dieser Umfragen teilnimmt.
321	Tendenz mehr Aktivitäten
323	Hochwaldbahn wurde zwischenzeitlich abgebaut, Ilztalbahn Ausflugsbetrieb
325	GV 1-2 Zugpaare werktäglich, PV- Kommunen haben kein Interesse, da Buslobby, PV Sonderverkehr nur Sporadisch, sofern Sponsor gefunden wird. Durchbindung des PV Ebern-Bamberg nach Frensdorf wäre wünschenswert. Infrastruktur muss angepasst werden.

338	Freizeitbetrieb Bahnbetrieb als reguläre Strecke unbedingt wünschenswert, weil ehrenamtlich nicht mehr lange tragbar
340	Zu wenig Unterstützung durch die Stadt Passau!!
342	Machbarkeitsstudie im Herbst 2023 fertig
346	Da es sich um ein grenzüberschreitendes Projekt handelt, muss abgewartet werden, wie die Politik der beiden Länder Österreich und Bayern zu einem gemeinsamen Handeln kommen. Ich habe den Eindruck, dass das Land Salzburg eher als Zugpferd zu betrachten ist. Inzwischen dämmert es aber auch unseren Bayerischen Politikern, dass im Talkessel von Berchtesgaden unbedingt etwas gegen den MIV unternommen werden muss, um nicht im touristischen Autoverkehr zu ersticken.
355	nur Güterverkehr
362	Weil die Gemeinde Maria Anzbach diese Stationen schließen möchte
366	geplante Eröffnung 2024
370	Zu Details schauen Sie bitte hier: https://www.kanonenbahn-nordhessen.de/
372	NKU wird in 07-2023 erwartet
375	Politik glaubte überwiegend nicht, dass die Streckenreaktivierung Betriebskosten gemäß Berechnung der Verwaltung senken könne, Argumente von Autofahrern, die Parkplatzverluste fürchteten, gewannen die Oberhand
376	Strecke soll als S-Bahn (Nürnberg/ S2 ROTH-HILPOTSTEIN) umgewandelt werden und evtl. später (bis HEIDECK) verlängert werden
379	Die vorige Frage ist echt studentisch deklariert. Es gibt auch Personen, die im Lumdatal die veraltete Strecke von Baum und Strauch frei schneiden, das ist bei mir der Fall.
384	rein politische Stilllegung ohne Rücksicht auf örtliche Bedeutung
385	Das Schweizer EVU WRS versucht den Güterverkehr wieder ins Laufen zu bringen. DBNETZ muss nach Urteil VG Koblenz die Befahrbarkeit der Strecke bis Ende 2024 ermöglichen. Die Nationalparkbahn Hunsrück Hochwald den Freizeit Verkehr.
389	Busbetrieb auf einem Teilstück (Rastatt-Soufflenheim)
396	Betrieb wurde 2010 eingestellt. PRO BAHN RV Starkenburg setzt sich für Reaktivierung ein
398	Durch die Zustimmung des hess. Verkehrsministeriums zur Stilllegung des Güterverkehrs 2018 wird die vom VDV seit 2019/20 vorgeschlagene

	Reaktivierung des Personenverkehrs deutlich erschwert. Durch intensive BI-Arbeit konnte zumindest eine Trassensicherung im lokalen Nahverkehrsplan erfolgen. Obwohl die NKU-Kriterien seit der SPNV-Untersuchung 2020 deutlich verbessert wurden, gibt es kein Bemühen der Kreis- und Landespolitik um eine weitere Untersuchung.
399	Aktuell befindet sich eine neue Machbarkeitsstudie durch den Aufgabenträger in Arbeit.
400	erste Teilstücke in unregelmäßigem Freizeitbetrieb
402	Die Anliegerkommunen (Mitglieder im e.V.) fordern ein Vorziehen dieser Trassenreaktivierung im Landesnahverkehrsplan (LNVP)
404	Aurich-Abelitz (ehm. KBS 223d) ist seit 2008 in Betrieb für Güterverkehr, es wird um die Aufnahme für PV "gestritten" (2023). Koblenz-Ochtendung steht auf einer Liste möglicher Reaktivierungen in RLP
407	Ilztalbahn - geplanter Regelbetrieb, Granitbahn - Aktivierung und Erweiterung
410	Die Ilztalbahn fährt mittlerweile seit über einem Jahrzehnt im Gäste- und Tourismusverkehr an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen von Mai bis Oktober, zeitweise auch Güterverkehr und Sonderfahrten.
415	Planfeststellungsbeschluss für den Rheinland-pfälzischen Streckenabschnitt liegt vor seit 22.08.2022. Saarländischer Teil fehlt leider noch. 2 Bundesländer Rheinland-Pfalz und Saarland, dies macht alles schwieriger -finanziell usw. siehe auch www.zw-rail.de
419	rund 100 Verkehrsbestellungen pro Jahren werden ausgelöst
422	Bahnstrecke Gunzenhausen-Wassertrüdingen kommt Ende 2024, wir wollen aber den gesamten Streckenabschnitt - also auch Wassertrüdingen-Nördlingen (dieser hat noch keine Zusage)
423	Stecke war rechtlich nicht durchzusetzen
424	Reaktivierung ist sicher, soll Ende 2025 erfolgen. Erste Arbeiten an der Strecke haben bereits stattgefunden, Realisierungsplanung läuft.
425	Unterlagen liegen jetzt beim Bundesamt zur weiteren Bearbeitung für Ausbau der Strecke, alle Voraussetzungen sind sonst erfüllt
430	Bereits vor 41 Jahren: Verhinderung von Grundstücksverkäufen im Bereich der Trasse und Anpassung der Planungen für die damals geplante und inzwischen ausgeführte Umgehungsstraße B317 Schopfheim - Hausen im Wiesental.
431	S-Lin Salzburg ist Voraussetzung für die Reaktivierungen

437	Planungsstadium (Neubau)
440	Die Hesselbergbahn wird auf dem Teilstück Wassertrüdingen - Gunzenhausen im Dezember 2024 wieder in Betrieb genommen mit einem regulären Bahnbetrieb nach Fahrplan. Derzeit Güterverkehr und Freizeitverkehr.
442	Der Kreistag Fürth Land hat mehrheitlich beschlossen die Reaktivierung Nürnberg-Stein - Großhabersdorf nicht weiter zu verfolgen
444	Die vom Aufgabenträger des Busverkehrs beauftragte Studie beinhaltet erhebliche strukturelle Fehler und hat demzufolge zu einem negativen Ergebnis geführt. Der Dietzhölztalbahn e.V. hat diese strukturellen Fehler öffentlich gemacht und steht mit dem Fahrgastverband Lahn-Dill-Kreises, Pro Bahn, Pro Bus+Bahn, BUND und der Initiative ÖPNV Mittelhessen in Kontakt um eine zweite Voruntersuchung bei der die Fehler revidiert werden. Bisher ist hierzu aber durch den Aufgabenträger und en Landkreis noch keine Entscheidung getroffen worden
447	Machbarkeitsstudie wird im Juli 2023 voraussichtlich der Öffentlichkeit zugänglich gemacht
448	gerade gestern kam die Machbarkeitsstudie mit einem positiven Ergebnis heraus. https://foerderverein-ablachtalbahn.de/oeffentliche-vorstellung-der-machbarkeitsstudie-livestream-am-13-juni-1700/
450	Machbarkeitsstudie ist beauftragt
451	Grundlagenermittlung und Vorplanung läuft
454	da die Strecke in unserem Eigentum ist, und der Verein von den Fahrten abhängig ist, haben wir eine Reaktivierung nicht weiter verfolgt
455	Lt. Urteil des Verwaltungsgericht Koblenz, Urteil vom 25. Oktober 2022, 1 K 36/22.KO ist die Befahrbarkeit der Strecke 3021 bis Ende 2024 wieder herzustellen.
457	Zumindest die Entwidmung der Strecke verhindert, Freistaat lehnt Reaktivierung ab.
459	In Sanierung seit Tourismus Verkehr wegen angeblichen Streckenmangel 2017 gestoppt wurde
463	Es gibt regulären Betrieb (Güterverkehr) aber nicht nach Fahrplan
468	Im Rahmen einer Potenzialanalyse wird die Bahnstrecke derzeit untersucht. Der Landkreis hatte die ursprüngliche Absicht die Bahnstrecke von der DB zu kaufen und nach Gleisrückbau und Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken einen Radweg auf der Trasse zu errichten. Durch

	das Engagement des Vereins Pro Herrnhuter Bahn e.V. werden diese Pläne derzeit überdacht. Bestenfalls lässt sich der Landkreis umstimmen und die Bahnstrecke reaktivieren.
469	Vom Bundesverwaltungsgericht in Leipzig abgelehnt, doch es besteht weiterhin Hoffnung angesichts steigendem Bahnverkehrsbedürfnis.
471	Die Reaktivierung ist beschlossen und soll bis 2030 erfolgen. Derzeit laufen die Vor- und Vorplanung und die Bürgerbeteiligung.
472	Projekt hat sich für Regelbetrieb verzögert
475	Wiederaufnahme des ÖPNV´s nach politischer Entscheidung des Kreistages abgelehnt, keine gemeinsame Ausschreibung von ÖPNV-Leistungen auf Zweckverbandsebene, Bahnstrecke zum überwiegenden Teil inzwischen abgebaut und entwidmet, zum Teil überbaut. Wiederaufnahme eines Bahnverkehres in einer fernen Zukunft quasi ausgeschlossen.
476	Meinungsbildungsprozess läuft
478	proregiotram.de stellt natürlich kein Reaktivierungsprojekt als Solches dar; auch wenn hier und da Schnittmengen und Kommunikationen zu Bürgerinitiativen und oder Verantwortlichen bestehen.

8.4 Anmerkungen der Teilnehmer zur Umfrage

Die ID benennt die Nummer des Fragebogens, zu der die Anmerkung des Teilnehmers gehört. Bei der Erfassung der Umfrage wurden diese IDs automatisiert und anonym zugewiesen. Die Anmerkungen werden inhaltlich unverändert wiedergegeben, lediglich Rechtschreibung (Buchstabendreher usw.) wurde aus Gründen der Lesbarkeit korrigiert. Personennamen und Emailadressen sind nötigenfalls geschwärzt.

ID	Anmerkung
124	Tja, wenn das dann scheinbar über IP-Adresse gesteuert und ein zweiter Anlauf nicht möglich ist, sind wohl keine Infos gewünscht.
192	Da ich beim VCD mehr Reaktivierungsstrecken im Blick habe, ist für mich die Befragung etwas einseitig. Mit sind wichtig: die beiden Steigerwaldbahnen, Schweinfurt - Gemünden für den PNV, Nördlingen nach Wassertrüdin-

	gen und nach Dinkelsbühl Die Bahnen in Schwaben und Oberbayern, eigentlich alle Bahnlinien, die von mehr oder weniger großen Städten ins Umland führen.
193	Es fehlt auch eine Betrachtung wie man zu einer Reaktivierung hin gelangt. Eine Draisinenbahn dient zur Trassensicherung. Das Problem hier, es gibt zu wenig Fördermöglichkeiten zu geschnitten auf Draisinenbahnen (Schwellen müssen getauscht werden, warum nicht zu 100% Übernahme der Kosten?)(Verlängerungen von Draisinenbahnen wären kostengünstiger)(Anstatt nur Angebot von Start-Draisinenbahn zu machen wäre es wohl interessanter auch Punkt-Punkt-Draisinenbahnen zu entwickeln [Ort A - Ort B - Ort C -Ort D, schwedische Schienenfahrräder mit GPS [Ortung und Alarm] und Buchungsplattform [Ortungskarte/ ABO-Preise]]). Nach einer Draisinenbahn, wenn die Infrastruktur wieder in Ordnung ist, kann daraus eine Bahnstrecke mit einer Bahn werden.
218	Bei der Bahn wird immer auf die Wirtschaftlichkeit geachtet, im Straßenbau gibt es keine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.
222	Die Rolle der verantwortlichen Landes- und Bundes-Politiker:innen für die Verkehrswende kam mir in dieser Umfrage zu wenig vor.
236	Ohne das Gutachten von Herrn Prof. Klühspies hätte es keinen Probebetrieb und auch keine Reaktivierungsoffensive gegeben. Deshalb - vielen Dank für Ihre Unterstützung, wir sind auf einem guten und erfolgreichen Weg!
240	Bayerische Regierungspolitik verhindert Reaktivierungen
244	Wünschenswert wäre mehr die positiven Eigenschaften einer Reaktivierung der Bahn zu betonen als ständig nur das negative
247	Super, dass mal nach dem Stand der Reaktivierungen gefragt wird!
254	Es steht sogar im Koalitionsvertrag der aktuellen Deutschen Bundesregierung: Bis 2035 sollen doppelt so viele Fahrgäste mit dem Zug fahren, als dies vor „Corona“ der Fall war. Dieses Ziel kann aber nur durch mehr Züge und ein deutlich dichteres Schienennetz erreicht werden. Dazu gehört der Reaktivierung von ganzen Strecken, vor Allem aber auch die Errichtung von neuen Haltestellen auf bestehenden Strecken, dort wo in den vergangenen Jahrzehnten Bahnhöfe aufgelöst oder neue Siedlungen entstanden sind, im Allgäu zum Beispiel in Aitrang (kämpft schon seit Jahrzehnten um die Reaktivierung seines Haltes), Wildpoldsried (Öko-Dorf), Betzigau, Waltenhofen (Hauptort einer Gemeinde

	mit über 9.000 Einwohnern), Seifen (der größte Arbeitgeber des Landkreises Oberallgäu, BOSCH, und weitere Firmen mit hohem Pendler-Aufkommen liegen direkt an der Strecke, hier sollten Haltepunkt für den Personenverkehr UND Gleisanschlüsse für Güter längst selbstverständlich sein), Bühl am Alpsee (evtl. Saison-Halt) Ratholz, Thalkirchdorf. Denn wer erst kilometerweit mit dem Auto fahren müsste, um überhaupt in einen Zug einsteigen zu können, wird in der Regel bis zum Zielort mit dem Pkw weiterfahren. Da die jetzigen RegionalExpress (RE)-Züge nicht zu oft zusätzlich halten können, brauchen wir auf allen wichtigen zweigleisigen Hauptstrecken (hier im Allgäu zum Beispiel München - Buchloe - Kaufbeuren - Kempten - Immenstadt - Lindau) eine Regionalbahn (RB), deren Fahrplan an den Knotenbahnhöfen mit jenem des RE verknüpft ist.
258	Jeder noch so kleine Hebel sollte aktiv genutzt und unterstützt werden, der der Klima-Bedrohung ein wenig entgegenwirkt. In einem großen Segmentbereich gehört der Verkehrssektor klar dazu.
261	Könnte Ihr Lehrstuhl ggf. Unterstützung bei der Überprüfung negativer Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und /oder standardisierter Bewertungen anbieten, wenn ja, zu welchen Bedingungen?
268	Der Fragenkatalog ist nicht geeignet, wenn man für mehrere Strecken aktiv ist. Hierfür müsste man den Fragenbogen für jede Strecke getrennt ausfüllen. Es sollte deswegen auch genau die Strecke abgefragt werden, für die man aktiv ist. Wenn man für mehrere Strecken aktiv ist, dann sind die Ergebnisse wenig aussagefähig.
271	Ich habe den Verdacht, dass eine Reaktivierung von dem derzeitigem Bayrischen Verkehrsminister nicht gewollt, bzw. trotz anderslautender Aussagen, sogar verhindert werden.
278	Was wird aus der Arbeit der Studierenden? Geht das an die Medien, Politik ?
281	Danke für Ihre Untersuchung. Bin auf die Ergebnisse gespannt. Welche Fragen fehlen: Ist die Strecke bundeseigen bzw. nicht bundeseigen. Die Strecke der Fuchstalbahn gehört der DB Netz AG.
291	Viel Erfolg bei Ihrer Arbeit!
302	Viel Erfolg
304	Das Kriterium der hohen Ein- und Aussteigerzahlen für zu reaktivierende Bahnhaltepunkte ist in Bayern nicht mehr zeitgemäß und resultiert allein aus der Kostendiskussion. Das Fahrgastpotenzial von P+R Plätzen an reaktivierbaren Haltepunkten wird ebenfalls nicht angemessen berücksichtigt!

	Ein gutes Beispiel für eine aktive Reaktivierung und die Neuanlage von Haltepunkten ist die NAH.SH GmbH in Kiel.
306	Ich wünsche der Umfrage der TU Deggendorf viel Erfolg, ebenso den Reaktivierungen von Bahnstrecken in Bayern!
314	Es lebe die Mobilitätswende
331	Ihr solltet Euch mal sehr intensiv mit den Bedingungen auseinandersetzen, unter denen in den letzten 30...40 Jahren Reaktivierungsinitiativen arbeiten mussten. Vor Ort kann es auch mehrere Akteure geben, ist Euch das klar? Da gibt es die eigentlichen Reaktivierungsbetreiber, die oft seit Jahrzehnten im Hintergrund ehrenamtlich arbeiten. Und bei denen Fragen nach dem wöchentlichen Arbeitsstundenaufwand allenfalls ein müdes Lächeln erzeugen. Andererseits kann es formale Akteure geben, die oberflächlich zwar etwas betrieben, aber im Hintergrund etwas hintertreiben. Insofern sind solche Umfragen bzw. deren pseudowissenschaftliche Ergebnisse stets mit allergrößter Vorsicht zu genießen. Es bleibt wie es schon immer war. Ohne Kenntnis der konkreten Bedingungen und Hemmnisse sind solche Allgemeinumfragen meines Erachtens das digitale Papier nicht wert, auf dem sie stehen - bis sie vergessen werden. Analog der Wahl-O-Maten wäre es übrigens ganz nett, wenn man sich die eignen Auswahlen wenigstens mal aufwandsarm abspeichern könnte, z.B. als PDF. So muss man immer Screenshots machen :-(Zusammenfassend: Ansatz OK, Mittel verbesserungsfähig, Ergebnisse entsprechend interpretationsfähig.
340	Solche Fragen in "verschärfter" Form gern auch mal an die da "oben"....
346	Ich habe den Eindruck, in Deutschland legt die Politik, egal welcher Partei, immer noch viel zu viel Gewicht auf den Autoverkehr. Ob LKW oder Pkw, es sind einfach zu viele auf unseren Straßen! Das Motto: "Verkehr auf die Schiene" verpufft. (Siehe Tempolimit auf Autobahnen, Brenner-Nordzulauf, ABS 38, und so weiter). In Deutschland geht einfach nichts mehr weiter! Wir blockieren uns selbst.
355	Bei den von mir in den 90er Jahren begutachteten 5 oder 6 Strecken in Bayern ging es um die Übernahme von DB-Strecken durch Gemeinden, Vereine oder Firmen. Die Strecken waren von der DB "kaputtgerechnet" worden und meistens für einen Bruchteil der von der DB angesetzten Kosten für die Infrastruktur instandzusetzen und instandzuhalten.
358	Vielen Dank für die Durchführung der Umfrage

372	Hinweis auf die Veröffentlichung der Ergebnisse bitte auf gleichem Wege zur Verfügung stellen.
376	Anmerkung: Reaktivierung betrifft nur einen Teil der Strecke. Wesentliches Ziel ist die Aufwertung einer RB-Strecke zur S-Bahn und danach die Reaktivierung/Erweiterung der Strecke von HILPOLTSTEIN bis HEIDECK.
379	Bitte Auswertung an [redacted] Danke
385	Ich hätte gerne eine Rückmeldung zum Ergebnis der Umfrage an [redacted]
388	Die Fragen gehen tw. am Projektgegenstand vorbei, da der Hauptnutzen im Güterverkehr entsteht. Dies ist auch der Grund, warum sich niemand zuständig fühlt: Die Länder machen nur SPNV-relevante Projekte und der Bund macht keine regionalen Miniprojekte... Wenn dann ein Gutachten erstellt wird, das nur den Personenverkehr betrachtet und anhand dessen dann "bewiesen" wird, dass sich die Reaktivierung nicht lohnt, dann ist das schon zynisch...
394	Es wäre schön, wenn diese Umfrage an die Öffentlichkeit kommt und zur Reaktivierung einzelner Strecken verhilft!
402	Das Hauptproblem von Streckenreaktivierungen ist die finanzielle Unterlegung solcher Projekte. Wir reden nicht über entwidmete Bahntrassen , sondern über Trassen(Trassenabschnitte) welche gewidmet sind und die Trasse (Schiene) vorhanden ist. Allein das Bekenntnis der großen Politik zu einer deutlichen Beschleunigung von Reaktivierungen reicht nicht. Dem müssen auch Taten folgen. Wenn die Bevölkerung einer Region mittels Petition die Verbesserung ihres SchienenPersonenNahverkehr (SPNV) einfordert und die notwendigen Zuarbeiten durch Akteure vor Ort geleistet wurden, dürfte es keine Verhinderungspolitik geben.
404	Als Buchtipp, der exemplarisch alle Ihre Fragen Ihrer Umfrage aus historischer wie aktueller Sicht aufgreift, sozusagen ein Ablauf einer Reaktivierung mit allen Höhen, Tiefen und Widerstände: Karl-Georg Schroll (2022), "Aurich-Abelitz". Dar Bahnanschluss zum "Weltverkehr". Ein ostfriesisches Bahnkonzept. Erschienen im blattFuchs-Verlag.
405	Die vorgegebenen Antworten sind nicht immer schlüssig. Mir fehlen Aussagen zur Machbarkeit insgesamt und Finanzierung. Auch Antworten zur politischen Unterstützung sind unzureichend. Wir beschäftigen uns seit mehr als 25 Jahren mit der Reaktivierung "unserer" Strecke und haben fast jährlich dazu Veranstaltungen mit mehr oder weniger großer Resonanz in der Bevölkerung durchgeführt. Für mich nicht erkennbar ist, inwieweit Einfluss

	auf die politischen Vertreter genommen wird oder werden kann oder soll. Es ist halt eine Umfrage, wie auch ich sie während meines Studiums erarbeitet habe. Sinn und Ziel ist eigentlich nur etwas für das Semester zu erledigen.
410	Ich freue mich über diese wissenschaftliche Erhebung. Bin bei der Ilztalbahn aktiv und auch bei der Granitbahn, die ja erst zu einem kleineren Teil reaktiviert ist. Danke!
415	Vielen Dank, dass Sie Reaktivierung/en im Schienenverkehr als Thema aufgegriffen haben. Leider hat unsere Politik in den letzten Jahrzehnten den Bahnverkehr in Deutschland als Stiefkind behandelt. Erst wenn die Straßen, Autobahnen, Parkplätze übervoll sind denkt man an SPNV, ÖPNV und Güterverkehr auf der Schiene nach. Gehandelt hat man dann aber immer noch nicht. Viel mehr zu diesem Thema haben wir auf unserer Homepage www.zw-rail.de aufgelistet. Sehr gerne würden wir das Ergebnis ihrer Arbeit erfahren. Vielen Dank für die Anfrage. Alles Gute und viele Grüßen aus der Pfalz nach Bayern [redacted]
425	Besonders interessant sind hier die aus der ehem. bayerischen Pfalz gebauten alten Strecken unter den bayerischen Königen, die alle Söhne und Enkel des Zweibrücker Herzogs Maximilian waren, der erster König von Bayern wurde. Ein in der Pfalz geborener Franzose wurde dann auch Eisenbahnbaumeister in München und hat die ersten bayerischen Eisenbahnen gebaut Paul Camille Denis ! Nürnberg-Fürth gebaut ! Seine Villa bei Kaiserslautern ist heute noch Tagungszentrum der Uni Kaiserslautern, auch für deutsch-französische grenzübergreifende Tagungen über Reaktivierungen !!
427	Als Geschäftsführer der NÖVOG habe ich Anfang der 2000er Jahre die maßgeblichen Vertragswerke zwischen Bund, Land NÖ und ÖBB erstellt, verhandelt und in den Gemeinden und im Land Niederösterreich die Stimmung für die Bahn aufbereitet. Seit 20 Jahren fahren die Waldviertelbahnen nun auf der Erfolgsschiene. Sie sind ein wesentlicher touristischer Faktor in der Region. Bestrebungen zur Wiederaufnahme eines bestellten Alltagsverkehrs auf dem Nordast nach Litschau sind seit längerem ein Thema.
430	Es freut mich, dass ein wichtiges Thema für die Verkehrswende nach vielen Jahren wieder diskutiert und auch gefördert wird.

435	Ich fürchte, die Struktur der Fragen greift nicht die Situation von Aktiven einer Bürgerinitiative ab.
443	Ich arbeite ehrenamtlich für Pro Bahn e. V.
444	Der Verkehrssektor hat einen unverändert hohen Anteil am Gesamtvolumen der CO^2-Emmissionen in Deutschland. Gleichzeitig führt das Ziel der Klimaneutralität im Verkehrssektor immer wieder zu kontroversen Diskussionen in Politik und Zivilgesellschaft. Besonders deutlich zeigt sich dies in eher ländlich geprägten Regionen wie dem Lahn-Dill-Kreis, wo politische Akteure auf Basis tradierter Denkmuster Entscheidungen treffen, die eine Verkehrswende konterkarieren. Obwohl die Bestandsaufnahme des Arbeitskreises der Aufgabenträger und des Landes Hessen ein Reaktivierungspotential aufgezeigt und die Positionspapiere des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen die Reaktivierung der Dietzhölztalbahn mit hoher Priorität kategorisieren, wird die Reaktivierung der Bahnstrecke vor Ort von vielen Kommunalpolitikern kritisch gesehen bzw. kategorisch abgelehnt. Vielmehr werden hier der Ausbau und die Verlegung der Bundesstraße 253 priorisiert und dabei die Bahntrasse als einzig mögliche Linienführung für die Verlegung angesehen. Gleichzeitig ist damit die Führung der neuen Bundesstraße durch geschützte Gebiete wie Landschaftsschutz- und Überschwemmungsgebiete verbunden, die zwischen der Bahnstrecke und der heutigen Trasse der Bundesstraße liegen. Der Dietztalbahn e.V. will in der Region nördlicher Lahn-Dill-Kreis eine Mobilität der Zukunft neu denken und dabei bewährte Konzepte mit innovativen neuen Ansätzen und Ideen verknüpfen. Damit soll zusammen mit der reaktivierten Bahnstrecke ein Mobilitätsangebot entstehen, das den Bedürfnissen einer modernen Gesellschaft entspricht. So wird der „Verzicht“ auf das individuelle KFZ nicht als vermeintliche Einschränkung der eigenen Mobilität empfunden und die Transformation des Verkehrssektors kann durch den Anreiz eines attraktiven ÖPNV-Angebotes gelingen.
447	Ich hoffe, dass ich Ihnen mit der Beantwortung der Fragen helfen konnte.
448	Vielen Dank, dass Sie bei der Gestaltung der Umfrage auf genderideologisch motivierte Schreibmuster verzichtet haben, das ist heute nicht mehr selbstverständlich.
455	Mitglied in der Initiative www.Verkehrswende-rlp.de
459	Ebenso betroffen ist das Reststück der eistalbahn

463	Zur Erläuterung: Bei meiner Reaktivierungsinitiative wurde ein Teilerfolg erzielt = regelmäßige Nutzung im Güterverkehr. Eine SPNV-Reaktivierung ist das nächste Ziel
468	Wir möchten uns bedanken, dass Sie auf uns aufmerksam geworden sind und hoffen, dass wir Ihnen durch unsere Teilnahme an der Umfrage helfen konnten. Vielen Dank [redacted] Vereinsvorsitzender Pro Herrnhuter Bahn e.V.
471	siehe: talgangbahn.de regional-stadtbahn.de
475	Trotz des Misserfolges der Bürgerinitiative "Pro Johannlandbahn" war es eine wichtige Arbeit, die vom Vorstand mit großem Engagement und Sachverstand vor Ort umgesetzt worden ist. Leider hinsichtlich des möglichen zukünftigen Schienenverkehrs umsonst ...
476	In Salzburg wird die Lokalbahnverlängerung "S-Link" durch die Stadt bis Hallein realisiert. Im Zuge dessen haben wir der Politik vorgeschlagen, die "Königsseebahn anzuhängen" und zeitgleich zu realisieren. Die Idee hat ein positives Echo; doch manche Politiker haben Angst vor der eigenen Courage.
478	Bitte lassen Sie mir die Ergebnisse Ihrer Studie an [redacted] ukommen. Mit freundlichen Grüßen, [redacted]
488	Leider werden die kommunalen Finanzen bei Reaktivierungsprojekten beansprucht, obwohl die Kommunen bei den rückliegenden Stilllegungen meist keinen Einfluss nehmen konnten.
490	Danke für Eure Studie. Sie hat mich wieder über mein ehemaliges Engagement als Petitionssprecher denken lassen, vor allem positiv. Ich denke, dass vor allem Bahnreaktivierungsinitiativen (mit immensem Aufwand) Bahnreaktivierungen voranbringen, und besonders nicht große politische Entscheidungen. Menschen vor Ort müssen ihre Meinung (öffentlichkeitswirksam) bekräftigen.
492	Vielen Dank dass Sie das Thema durch Ihre Umfrage weiter bearbeiten!

The Research Series

Maglev: Science Experiment or the Future of Transport? Practical Investigation of Future Perspectives and Limitations of Maglev Technologies in Comparison with Steel-Wheel-Rail. Research Series Volume 1. Germany, September 2018. ISBN 978-3-947957-00-2

Electromagnetic Fields of High-Speed Transportation Systems. Maglev Technologies in Comparison with Steel-Wheel-Rail. The International Maglev Board Research Series, Volume 2. Germany, October 2018. ISBN 978-3-947957-01-9

Energy Consumption of Track-Based High Speed Transportation Systems: Maglev Technologies in Comparison with Steel-Wheel-Rail. The International Maglev Board Research Series, Volume 3. Germany, November 2018. ISBN: 978-3-947957-02-6

Feinstaubemissionen im spurgeführten Hochgeschwindigkeitsverkehr. Rad-Schiene-Hochgeschwindigkeitsbahnsysteme im Vergleich mit Magnetschnellbahntechnologien. The International Maglev Board Research Series, Volume 4. Germany, May 2020. ISBN: 978-3-947957-03-3

Particulate matter in high-speed rail and maglev systems - Тонкая пыль в высокоскоростных рельсовых системах и маглев - Feinstaubemissionen bei Hochgeschwindigkeitszügen und Magnetschnellbahnen". The International Maglev Board Research Series, Volume 5. Germany, August 2020. ISBN: 978-3-947957-04-0

Hyperloop? The International Maglev Board Research Series, Volume 6. Germany, June 2022. ISBN: 978-3-947957-05-7

Maglev Systems for Urban and Regional Transport? The International Maglev Board Research Series, Volume 7. Germany, September 2023. ISBN: 978-3-947957-07-1

Aspekte des Mobilitätsmanagements: Erfolgsfaktoren für eine Reaktivierung regionaler Bahnstrecken. Research Series Volume 8. Germany, Januar 2024. ISBN: 978-3-947957-08-8