

Der ländliche Raum darf den Güterverkehr nicht vergessen

Ein Praxisbeispiel, warum es für ein Comeback des Schienengüterverkehrs im ländlichen Raum nicht nur Infrastruktur braucht.

Marian Zachow, Jonas Goebel*

Siehe AutorInnenangaben

Abstract

Während die Mobilität im ländlichen Raum mit Blick auf den Personenverkehr zunehmend in den Fokus gerückt ist, bleibt ein Thema nach wie vor fast völlig auf der Strecke: die nachhaltige Mobilität für Waren und Güter. Obwohl der Claim „Güter gehören auf die Schiene“ bald sein 50. Jubiläum feiert, sind selbst noch in den letzten drei Jahrzehnten gerade im ländlichen Raum viele Zugänge zur Schiene gekappt worden. Mit ungewöhnlichen Ansätzen versucht das für die Regionalplanung in der hessischen Planungsregion Mittelhessen zuständige Regierungspräsidium Gießen diesen Trend umzukehren und die heimische Wirtschaft und Politik für die Schiene zu coachen.

Schlagwörter / Keywords:

Ländlicher Raum, Schienengüterverkehr, Regionalplanung

1. Herausforderungen des Güterverkehrs (im ländlichen Raum)

Wer auf die Prognosen blickt, wird die Augen nicht davor verschließen können: CO₂-Neutralität wird bis 2045 oder 2050 allenfalls dann gelingen, wenn der Schadstoffausstoß im Verkehrssektor deutlich reduziert wird. Hierbei spielt die Schiene eine Schlüsselrolle. Die Reaktivierung von stillgelegten Eisenbahnstrecken und Infrastrukturen des Schienengüterverkehrs (Gleisanschlüsse, Verladestraßen, etc.) kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Mit seinen bis zu 7-mal geringeren CO₂-Emissionen je Tonnenkilometer¹ bietet der Schienengüterverkehr erhebliches Potenzial für Unternehmen, den eigenen ökologischen Fußabdruck zu verbessern und damit Kosten zu senken, nicht zuletzt mit Blick auf die Kosten für fossile Brennstoffe oder die Änderungen der LKW-Maut durch das Mautänderungsgesetz.²

Dies steht im Einklang mit dem Ziel, die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor zu senken und die Verkehrsinfrastruktur effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten. Die Reaktivierung von Schienenstrecken kann aber nicht nur zur Entlastung der Straßen beitragen, sondern auch zur Stärkung der lokalen Wirtschaft und zur Verbesserung der Abwicklung von Quell- und Zielverkehren von Unternehmen beitragen und somit gesamtregionalen einen positiven Beitrag zur Orts- und Regionalentwicklung, aber auch zur Steigerung der Resilienz des Schienennetzes durch Entlastungs- und Umleitungsoptionen leisten.

Während bei der Beförderung von Personen, sowohl auf Straße als auch auf der Schiene bereits vielfältige Handlungs- und Ansatzpunkte diskutiert werden, sind bei der Dekarbonisierung des Waren- und Güterverkehrs noch zahlreiche Fragen offen. Und hinzukommt: Angesichts der demographischen Entwicklung und dem Wandel des Arbeits- und Gesellschaftslebens ist es fraglich, wie der laut Verkehrsprognose 2040 des Bundes steigende Straßengüterverkehr im heutigen Umfang stattfinden soll, angesichts der sinkenden

¹https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich_g%C3%BCterverkehr_tabelle

² <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/lkw-maut.html>

Zahl an Menschen, die den Beruf des Kraftfahrers ausüben möchten.³⁴ Als unbegleiteter Verkehr eröffnet der Schienengüterverkehr schon jetzt die Möglichkeit, dem Fachkräftemangel im begleiteten Güterverkehrssektor entgegenzuwirken, immerhin ersetzt ein moderner Güterzug bis zu 50 LKW. Natürlich ist der Schienengüterverkehr nicht für jedes Unternehmen umsetzbar, eine intensive Auseinandersetzung mit den Transport- und Lieferketten sollte Bestandteil ernsthafter Verlagerungs- und Standortüberlegungen sowie entsprechender Standortentwicklungen sein.

Vor diesem Hintergrund liegt es auf der Hand, dass es eine Renaissance des effizienten und schadstoffarmen Gütertransportes auf der Schiene geben muss. Genau hier aber liegt das Problem für den ländlichen Raum: Gerade in ländlichen Räumen waren Eisenbahnstrecken historisch wichtige Entwicklungsachsen für gewerbliche Betriebe, die oft über eigene Anschlussbahnen oder Ladegleise verfügten. Nach einer langen Phase der Orientierung auf die Straße bekundet eine zunehmende Zahl von Industriebetrieben sowie Handelsunternehmen – teilweise mit großem Handlungsdruck – wieder verstärkt Interesse am Schienengüterverkehr. Für viele Betriebe stellt der Zugang zum Schienennetz dabei einen entscheidenden Standortfaktor dar. Insofern kann die Reaktivierung von Schienenstrecken auch im Kontext von Wirtschaftsverkehren nicht nur einen Beitrag zur Orts- und Regionalentwicklung, sondern auch zum Erhalt der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, der Standortsicherung oder gar der Generierung von Standortvorteilen einer Region beitragen.

Spätestens seit MORA C, dem Sanierungsprogramm der DB Cargo AG Anfang der 2000er Jahre, durch welches zahlreiche Gleisanschlüsse und weitere Schnittstellen zwischen Schiene und Straße stillgelegt und abgebaut wurden, sind manche Regionen fast völlig frei

von Verlademöglichkeiten auf die Schiene.⁵ Dass das einen latenten, doppelten Wettbewerbsnachteil für die Industrie im ländlichen Raum bedeutet, liegt auf der Hand: Je mehr die Schiene(nanbindung) wieder ein Wettbewerbsfaktor wird, werden Unternehmen im ländlichen Raum in Bezug auf Mobilität hinsichtlich Ihrer (wirtschaftlichen) Handlungsoptionen oder in Bezug auf Kundenanforderungen benachteiligt. Sie sind schlichtweg teurer als Unternehmen in Ballungsräumen, die direkt an den Hauptschienen-Achsen liegen. Wer nur ein bisschen die jüngere deutsche Industrie- und Wirtschaftsgeschichte kennt, bekommt schnell eine Ahnung davon, welche fatalen Folgen ein solcher Wettbewerbsnachteil für den ländlichen Raum hat. Ziegler hat in seiner nach wie vor einschlägigen Untersuchung⁶ darauf hingewiesen, dass die Annäherung der wirtschaftlichen Rahmendaten zwischen ländlichen und städtischen Regionen gegen Ende des 19. Jahrhunderts und Anfang des 20. Jahrhunderts in vielen Teilen Deutschlands auch auf die Erschließung des ländlichen Raums durch Klein- und Nebenbahnen zurückzuführen ist.⁷ Mit anderen Worten: der vielgerühmte deutsche Mittelstand auch abseits der Ballungsregionen konnte (nur) deswegen so stark werden, weil in einer Zeit, in der man von der Schiene abhängig war, auch ländliche Klein- und Mittelstädte ans Bahnnetz angeschlossen hat. Wenn sich nunmehr wieder das gleiche Auseinanderklaffen abzeichnet – die Ballungszentren mit guten Schienenzugang, der ländliche Raum (wieder) fast gänzlich abgehängt – liegt auf der Hand, welcher erheblicher Standort- und Wettbewerbsnachteil dem ländlichen Raum schon mittel- und langfristig droht – im schlimmsten Fall bis hin zu Standortverlagerungen oder -schließungen. Diese drohende negative Dynamik findet bisher wenig Beachtung oder wird mit einem nur schwer begründeten Optimismus hinsichtlich der technologischen Entwicklung im Bereich des schadstoffarmen und

³ <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html>

⁴ https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/05/PD22_N023_13.html

⁵ <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/141432/>

⁶ Dieter Ziegler: Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung

Die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich [Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte – Beihefte, Bd. 127], Stuttgart 1996.

⁷ Dieter Ziegler – wie vorherige Fußnote – kommt zwar zu dem Ergebnis, „daß der positive Zusammenhang zwischen der preußischen Regionalbahn-Politik und dem Abbau regionaler Disparitäten nicht zweifelsfrei nachzuweisen ist“ (ebd. S.548) und diskutiert

sowohl eine Reihe Beispiele, wo Nebenbahnen erheblich zum Wirtschaftswachstum beigetragen haben als auch einige – insbesondere dort, wo es sich nur um Stichbahnen handelt – wo sich wenig wirtschaftliche Effekte zeigen lassen (vgl. ebd. 504-533), konstatiert aber auch, „daß zumindest in Nordwest- und Mitteldeutschland, das Wohlstandsgefälle zwischen den Agglomerationen und den ländlichen Räumen merklich verringert worden ist(...). Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur durch Neben- und Kleinbahnen seit den achtziger Jahren kann für das Abschleifen der Entwicklungsunterschiede im Nordwesten sicherlich mitverantwortlich gemacht werden (ebd. 532-533). Zu den regionalen Disparitäten im genannten Zeitraum vgl. auch ebd. 316 -317.

fahrerlosen LKW-Verkehr bisher klein geredet. Strecken für den Schienengüterverkehr können aus einzelbetrieblicher Sicht schon bei wenigen Ganzzügen pro Woche wirtschaftlich sinnvoll sein. Je nach Relation oder Ladung kann der Schienengüterverkehr für Unternehmen bereits aktuell eine wirtschaftlich sinnvolle Alternative darstellen.

Gleichzeitig gewinnt die Reaktivierung von (Güterverkehrs-) Strecken auch vor dem Hintergrund einer notwendigen Steigerung der Resilienz des Gesamtschiennetzes zur Ermöglichung von Ausweich- und Umleitungsstrecken, aber auch vor dem Hintergrund militärischer Bedarfe an Bedeutung. Kurze, unscheinbare Abschnitte (Lückenschlüsse, Verbindungskurven) mit hohem betrieblichem Nutzen sind hier ebenso einzubeziehen wie längere Abschnitte zur Schließung größerer Netzlücken oder zur Anbindung von Ankerkunden.

Hinzu kommt, dass in Teilen der Bevölkerung, aber auch in der Wirtschaft die Reaktivierung von reinen Schienengüterverkehrsstrecken, aber auch von Mischverkehrsstrecken sowie auch der Schienengüterverkehr an sich häufig kritisch gesehen werden. Hier gilt es Wissenslücken sowie verschiedene Vorbehalte aufzuklären und/oder Kompromisse zu finden. Ebenso unterdrücken etablierte Prozesse im Straßen-güterverkehr verschiedene Verlagerungspotenziale und Projektideen. Es ist ein Bewusstsein zu schaffen, um diese Aspekte transparent und lösungsorientiert aufzuklären und an die dringend notwendige Innovationbereitschaft zu appellieren. Höchste Zeit also, zu reagieren. Genau hier knüpft die Region Mittelhessen in Sachen Schienengüterverkehr seit einiger Zeit an.

2. Die Region Mittelhessen

Die Region Mittelhessen ist eben eine der Regionen, deren wirtschaftlicher Erfolg historisch gesehen nicht zuletzt damit zusammenhängt, dass auch die eher abgelegenen Täler und Seitentäler von Lahn, Dill, Sieg und Ohm und die dort ansässigen Orte und Unternehmen ans Bahnnetz angeschlossen wurden und so industrielle Erfolgsgeschichten möglich wurden. Auch wenn die Region aufgrund ihrer Universitätsstädte Marburg und Gießen und weiteren geschichtreichen Städten wie Wetzlar, Limburg, Alsfeld und Dillenburg häufig vor allem als Zentrum von Wissenschaft und

Geistesgeschichte wahrgenommen wird, ist die Region gleichermaßen auch ein bedeutender Standort von moderner Metall-, Kunststoff- und Schwerindustrie, aber auch von hochspezialisierter Präzisions- und Pharmaindustrie, die jeweils nicht selten in Klein- und Mittelstädten mit (ehemaligen) Nebenstrecken ansässig sind.⁸⁹ Gerade diese Schieneninfrastruktur entlang der Nebenbahnen ist in den letzten Jahrzehnten auf ein Minimum zusammengeschrumpft: nur noch die großen Produzenten wie eine große Eisengießerei im Norden oder die Tonverladung im Westen der Region nutzen noch eigene Gleisanschlüsse, ansonsten spielt – abgesehen von einzelnen wenigen Umschlag- und Verladepunkten im Bereich der Holzverladung und Baulogistik – die Schiene derzeit kaum noch eine Rolle. Selbst große Verbraucher wie die Eisengießerei oder metallverarbeitende Betriebe müssen sogar Massengüter ganz oder teilweise auf der Straße transportieren, weil die notwendige Infrastruktur (spätestens) seit Mora C, aber auch in jüngerer Zeit die Qualität des verkehrlichen Angebots nicht mehr den unternehmerischen Anforderungen gerecht werden können. Zwar existieren die Strecken oftmals noch und sind – teilweise – auch noch in Betrieb; aber es fehlen sowohl Anschluss- wie Verladeinfrastruktur. Durchbrochen wird diese Tristesse zwar immerhin von vereinzelt, sehr beachtlichen Aufbruch-Signalen wie der (komplett neuen) Schaffung eines Gleisanschlusses für die Pfeifer Holz GmbH in Lauterbach-Wallenrod, dennoch sind diese nicht von allein bewusstseinsprägend.¹⁰

Insgesamt aber lässt sich feststellen, dass aus einer Region mit ehemals zahlreichen Gleisanschlüssen und Verlademöglichkeiten (95 Verladestellen in 1984) ein Gebiet geworden ist, in dem Warenverkehr auf der Schiene allenfalls noch in Spurenelementen zu finden ist (15 Verladestellen in 2020) und das obwohl das unternehmerische Interesse (wieder) da ist. Selbst die in der Region traditionell starke Bundeswehr hat – vermutlich mittlerweile zum eigenen Bedauern – manche Gleisanschlüsse stillgelegt bzw. sogar abgebaut. Fataler Weise ist in der Region auch – anders, als in den Nachbarregionen – kein modernes Güterverkehrszentrum oder Container-Terminal entstanden, so dass selbst die Zugangspunkte zum kombinierten Verkehr 100 km entfernt liegen. Weil zudem die wenigen verbliebenen Verladepunkte oftmals auch innerhalb von Firmen- und Fabrikgeländen liegen, ist in fast der ganzen Region Schienengüterverkehr quasi gar nicht

⁸ Vgl. Jürgen Röhrig, Stefan Klöppel (2020): 150 Jahre Oberhessische Eisenbahnen – Geschichte der Hauptbahnen Gießen – Fulda und Gießen – Gelnhausen sowie der abzweigenden Nebenbahnen. 1. Auflage, Arbeitsgemeinschaft Drehscheibe e.V., Köln, 2020

⁹ <https://www.mittelhessen.eu/wirtschaft-wissen-schaft/standort-mittelhessen>

¹⁰ <https://www.oberhessen-live.de/2022/05/03/holzwerk-pfeifer-gleisanschluss-in-betrieb/>

mehr sichtbar und durch diese Entwicklung in den letzten Jahrzehnten damit auch faktisch aus dem politischen, öffentlichen und wirtschaftlichen Bewusstsein geraten.

3. Über die Infrastruktur zur Netzwerkarbeit

Angesichts dieser doch weitgehend von der Schiene entfernten Realität ist der Weitblick von Regierungspräsident Dr. Christoph Ullrich und seinem Team in der Regionalplanung umso bemerkenswerter: Mit der aktuell laufenden Neuaufstellung des Regionalplans Mittelhessen misst man dem Schienenverkehr einschließlich des Schienengüterverkehrs einen deutlich höheren Stellenwert als bisher bei.¹¹ Dies ist beileibe keine Selbstverständlichkeit. Bereits in der Phase der inhaltlichen Erarbeitung eines Plan-Entwurfs beauftragte das Regierungspräsidium Gutachten zu Potenzialen und Standorten für Güterverladeplätze und Railports und führte unter anderem mit Wirtschaft, Politik, Bundeswehr und anderen einen Workshop durch, um regionalplanerische und strukturelle Perspektiven für den Schienengüterverkehr in Mittelhessen gemeinsam zu diskutieren und voranzubringen. Dieser Workshop erwies sich als großer Erfolg, nahmen doch etliche Stakeholder teil, die nicht zum klassischen logistischen Inner-Circle gehörten. Im Gegenteil konnte man gerade auch viele Akteure aus Kommunen und aus Unternehmen begrüßen, die teilweise seit Jahrzehnten nichts (mehr) mit Schiene zu tun hatten, gleichwohl aber gerade (wieder) Interesse an der Thematik entwickelten. Ein Ergebnis war dabei mehr als überraschend: Fast unisono kamen die Teilnehmer zur Erkenntnis, dass neben der Infrastruktur und ihrer Ausweitung oder Weiterentwicklung ein anderer Aspekt hinzukommen muss, der bisher kaum eine Rolle spielt: Es mangelt vielfach nämlich nicht nur an Schieneninfrastruktur, sondern – vorgelagert und wichtig für Entscheidungsprozesse, die die Schiene einbeziehen sollen – auch an Know-how zu Schienen-Logistik, -politik und -verladung. Viele Unternehmen wie auch politische Akteure berichteten, dass erste Schritte in Sachen Schiene allein daran gescheitert waren, dass man nicht einmal auskunfts- oder beratungsfähige Ansprechpartner fand oder – selbst, wenn man mit dieser Mühe erreicht hatte – Gespräche schnell im Sand verliefen. Dies liegt vor allem an der Tatsache, dass oftmals die Deutsche Bahn AG bzw. deren Tochterunternehmen die DB Cargo AG als einziger Akteur im Schienengüterverkehrsmarkt angenommen wird. Dass es dennoch Alternativen gibt, z.B. mit kleineren, flexiblen und innovativen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die auch an kleineren Volumina Interesse haben, ist vielfach nicht bewusst. Ohnehin zeigte

die gemeinsame, ehrliche Bestandsaufnahme, dass viele Logistiker zwar große Aufgeschlossenheit zum Schienengüterverkehr haben, letztlich aber das Thema Schiene oft gerade einmal am Rande aus Ausbildung oder Studium kannten, weil sie in der Praxis keine oder nur wenig Erfahrungen sammeln konnten und für eine intensive Befassung Zeit und Personal oftmals fehlen. Hinzu kam auch in dieser Thematik und vor allem auf kommunaler Ebene ein ausgeprägtes Kirchturm-Denken – an sich gerne, aber nicht in meiner Gemeinde.

So entstand aus dem Workshop heraus die Idee, dass es nicht nur darum gehen muss, Infrastrukturen weiter zu entwickeln, sondern überhaupt erst einmal Zugänge und Know-how zum „System Schiene“ zu vermitteln. Wo leicht zugängliche Ansprechpartner fehlen, muss eben ein Instrumentarium entwickelt werden, das diese Hürde überbrückt und Ansprechpartner und Beratung vermittelt, aber gleichzeitig auch entsprechende Interesse berücksichtigt und vertritt. So kam man schon im Workshop auf die Idee, einen Regionalen Schienencoach Mittelhessen nach Vorbild des Regionalverbands FrankfurtRheinMain ins Leben zu rufen¹², der als Netzwerker einerseits den Kontakt zwischen schienenbezogenen Themen und Regionalplanung lebendig halten sollte, aber auch als Ansprechpartner für an Verladung interessierte Unternehmen und kommunale Gebietskörperschaften fungieren sollte. Er ist somit im als Vermittler mit der Branche, der regionalen Wirtschaft, Verwaltung und Politik. Darüber hinaus tauscht er sich bundesweit aus und betrachtet und vertritt das Thema bewusst gesamtregional sowohl innerhalb der Region, als auch in Gesprächen darüber hinaus.

In Regierungspräsident Dr. Christoph Ullrich fand diese Idee schnelle Befürworter und so kam es, dass innerhalb kürzester Zeit mit Jonas Goebel die Position des Regionalen Schienencoaches Mittelhessen besetzt werden konnte.

Gleichzeitig war der Workshop aber auch in anderer Hinsicht erfolgreich, denn es war auch klar, dass ein Schienencoach allein längst nicht hinreichend sei: Der lebendige Austausch hatte ergeben, dass man beim Thema nur dann weiterkommt, wenn die verschiedenen Stakeholder auch weiterhin im Austausch bleiben und gemeinsam am Thema arbeiten. Aus dem von einigen Unternehmen eher augenzwinkernd daher gesagten „man bräuchte mal einen Stammtisch zur Vernetzung“ machte das RP Gießen schnell eine konkrete konzeptionelle Überlegung zur Schaffung einer (dauerhaften) Vernetzungsstruktur. Wenig später wurde

¹¹ Regierungspräsidium Gießen (2021): Regionalplan-Entwurf Mittelhessen zur 1. Offenlage (2021)

¹² <https://www.region-frankfurt.de/Schienencoach-Test/>

das Netzwerk Schienengüterverkehr Mittelhessen ins Leben gerufen. In diesem treffen seit nunmehr über drei Jahren interessierte Akteure aus ganz verschiedenen Kontexten aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Gesellschaft dreimal im Jahr zu Themen rund um den Schienengüterverkehr zusammen. Ziel des Regierungspräsidium Gießen ist neben dem Austausch, das Thema strukturiert und mit Referenten aus Praxis und Fachwelt in die Region zu tragen. Dabei sollen Probleme und Vorbehalte aufgeklärt, Synergiepotenziale aufgedeckt und Bedarfe und Potenziale aus der Region ermittelt und an die Branche und Politik adressiert werden.

Geleitet wird dieses Netzwerk gemeinsam von Schienencoach Jonas Goebel und dem (damaligen) Ersten Kreisbeigeordneten aus Marburg-Biedenkopf, Marian Zachow, der mit seiner Vernetzung in die kommunale Politik auch bei Bürgermeistern und anderen kommunalen Verantwortungsträgern das Bewusstsein wachhalten soll, dass Schienengüterverkehr nicht nur Thema der verladenden Wirtschaft, sondern auch der Regional- und Wirtschaftsentwicklung vor Ort ist.¹³ Nähere Informationen und Outputs finden Sie hier auf der Homepage des Regierungspräsidium Gießen: <https://rp-giessen.hessen.de/regionaler-schienen-coach>.

4. Motivieren, kommunizieren, koordinieren, kooperieren

Was aber genau machen Schienencoach und Netzwerk? Ganz trefflich lässt es sich mit den vier Punkten motivieren, kommunizieren, koordinieren und kooperieren zusammenfassen.

4.1 Motivieren

Motivieren ist sicherlich das wichtigste Anliegen- und Netzwerk und Schienencoach gleichermaßen. Spannenderweise geht es dabei zwar auch um die „erste Motivation“, aber fast noch wichtiger ist die „zweite Motivation“: Tatsächlich hat sich in der Netzwerkarbeit gezeigt, dass die Frage, ob Schienengüterverkehr eine Option sein könnte, in vielen Unternehmen sehr lebendig ist und nicht wenige auch schon erste Versuche in dieser Richtung unternommen haben. Aber: viele haben dann auch schnell aufgegeben, weil man schnell enttäuschende Erfahrungen machte und Aufwände und Kosten so hoch waren, dass selbst der beste Wille an Grenzen stieß. Es zeigte sich wie wichtig es ist, gerade in solchen Situationen dafür zu sorgen, dass die Motivation dennoch bleibt, indem ein Austausch mit gleichgesinnten ermöglicht wird, andere

von positiven Erfahrungen berichten und gemeinsam zielorientierte Lösungen gesucht werden. Um das zu erreichen, lädt das Netzwerk bei jedem seiner Treffen ein Unternehmen ein, die erfolgreich den Weg auf die Schiene gefunden haben. Weil auch das meist Beispiele von Unternehmen sind, die trotz z. T. erheblicher Aufwände erfolgreich ihren Weg gegangen sind, liegt in diesen Beispielen ganz viel von dieser so wichtigen „zweiten Motivation“. Ebenso werden auch weitere Experten und Kenner der Branche eingeladen, beispielsweise um über das komplexe Eisenbahnrecht aufzuklären. In der Regel führt das ganz praktische Netzwerken dann auch dazu, dass man auch auf die Erfahrung und das Know-how der anderen mit zugreifen kann, um mindestens den gleichen Fehler nicht noch einmal zu machen.

Mit Blick auf die (lokale) Politik hingegen geht es vor allem um die „erste Motivation“: oft ist es schwierig, überhaupt erstmal das Thema in den politischen Überlegungen und Debatten der kommunalen Verantwortungsträger einzubringen. Gerade viele Lokalpolitiker im ländlichen Raum haben – verständlicherweise – nur wenig Wissen und Bewusstsein, dass und welche Möglichkeiten lokaler und kommunaler Eigeninitiative es in Sachen Schienengüterverkehr gibt. Zu oft herrscht hier noch das Gefühl, das sei einzig und allein Sache der Deutschen Bahn AG. Hier zu motivieren, und darauf aufmerksam zu machen, dass in dieser Hinsicht auch vor Ort mehr geht als man denkt, ist eine der elementaren Aufgaben von Schienencoach und Netzwerk.

4.2 Kommunizieren

Kommunizieren bedeutet in diesem Sinne, die Vermittlung von Wissen und Know-how über die Schritte und Möglichkeiten, den Weg zur Schiene zu finden. Umfassende und sehr pointierte Vorträge und Impulse zum Thema Fördermöglichkeiten, rechtliche Grundlagen und Genehmigungswege sorgen dafür, dass ein gewisses Grundwissen an die verschiedenen Adressaten vermittelt wird. Daraus wurde mittlerweile ein veritabler Praxis-Reader, der Stakeholdern aus Wirtschaft und Politik Material an die Hand gibt. Dieser ist der ebenfalls online verfügbar und soll regelmäßig aktualisiert und erweitert werden: https://rp-giessen.hessen.de/sites/rp-giessen.hessen.de/files/2025-02/abtiii_a4_2025_leitfaden_schienen-gueterverkehr_es_bf.pdf.

Ebenso werden regelmäßig Updates zu aktuellen Entwicklungen in der Branche gegeben, etwa auch an

¹³ Vgl. zum Beispiel Zachow Plädoyer für mehr Engagement der Kommunen in Sachen (Schienen-)Güter-

verkehr; Zachow, Marian: Kommunale Schienenpolitik (K)ein Comeback der Kreisbahn? In: Privatbahn-Magazin 06/2022, S. 36-37.

kommunale Verantwortungsträger das Wissen vermittelt, wie Kommunalpolitik auch bei der Gestaltung eines Gewerbegebietes die Kosten Gleisanschluss ähnlich umlegen kann, wie für Straßen oder andere Infrastruktur. Wie groß der Kommunikationsbedarf und das Interesse am Thema ist, zeigt sich allein darin, dass seit der Etablierung des Netzwerks Schienengüterverkehr etliche Anfragen auch jenseits der Regierungsbezirks- und sogar Landesgrenzen hinweg an das Netzwerk Schienengüterverkehr herangetragen worden sind, ob man ebenfalls Mitglied werden kann oder ob es Vergleichbares auch in anderen Regionen gibt. Zuletzt zeigt auch die Tatsache, dass die Kompetenz des Netzwerkes abgefragt wurde, um Beiträge und Foren des Hessischen Mobilitätskongresses 2024 zu gestalten¹⁴, dass es noch vergleichsweise wenige Formate gibt, die sich in dieser Weise dem Thema Schienengüterverkehr im ländlichen Raum widmen.

4.3 Koordinieren

Wer sich auch nur ein bisschen mit Schienengüterverkehr in der Praxis befasst, sammelt schnell die Erfahrung, dass es etliche Ansprechpartner, Behörden und Fachleute braucht, um den Weg zurück auf die Schiene zu prüfen. Neben diversen Planungs- und Genehmigungsbehörden (Eisenbahn-Bundesamt, lokale Bau-Behörden, Regionalplanung) sind ebenso bahnspezifische Fragen (Anschluss ans Netz, Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahnbetriebsleiter) zu klären und nicht zuletzt muss auch die örtliche Politik und die lokalen Interessenverbände mitgenommen werden. Damit man dennoch den Überblick und alle nötigen Schritte im Blick behält, kommt dem Schienencoach und dem Netzwerk eine ganz wesentliche Koordinations-Funktion zu: Es geht darum, überhaupt erst einmal eine Schneise ins Dickicht der vielen Zuständigkeiten und zu schlagen und Kontakte zu den je zuständigen Ansprechpartnern herzustellen. Wichtig ist aber auch, notwendige Gesprächspartner zusammenzubringen und ggf. Vorbehalte im Vorfeld abzubauen. Selbst bei der Kontaktaufnahme beziehungsweise dem ausfindig machen von professionellen Planungsbüros muss mitunter das Netzwerk unterstützen: Denn während etwa im Straßenbau nahezu eine ganze Armada von Fachbüros zur Verfügung steht, gibt es im Schienensektor bestenfalls eine überschaubare Anzahl von entsprechend versierten (überregionalen) Büros.

4.4 Kooperieren

Zu den überaus bemerkenswerten Erkenntnissen von Netzwerkarbeit und Schienencoach gehört, dass aus der Koordination oft auch Kooperation werden konnte. In der Netzwerkarbeit entstanden viele Ideen,

für die weder der Bedarf noch die Kraft eines einzelnen Unternehmens oder einer einzelnen Kommune ausgereicht hätte, die sich aber gemeinsam mit mehreren Partnern durchaus schultern ließen. Hier kam dem Schienencoach die Funktion zu, Kooperationen anzustoßen, zu organisieren und zu begleiten. Es gelang beispielsweise verschiedene Akteure aus der Wirtschaft der Politik im Raum Stadtallendorf Kirchhain an einen Tisch zu holen und gemeinsam eine Machbarkeitsstudie zum Thema Güterverkehrsentwicklung in dieser (Teil-) Region auf den Weg zu bringen.

Es war ganz wesentlich auch der Netzwerkarbeit des Regierungspräsidiums mit Unterstützung des Landkreises Marburg-Biedenkopf zu verdanken, dass ein holzverladendes Unternehmen gemeinsam mit einem metallverarbeitenden Betrieb mit Unterstützung eine Studie zur Wiederbelebung eines Gleisanschlusses und zur Schaffung eines Railports auf den Weg brachte – und der Schienencoach dazu auch noch Zugang zu den jeweiligen Fördermöglichkeiten organisierte. Das sind nur zwei Beispiele, wie dass aus Ideen, die sonst kaum über das Stadium des „man müsste, man sollte“ hinausgekommen wären, substantiierte Projekte werden konnten.

5. Fazit: Es braucht Schieneninfrastruktur und Schienenbildung

Der Erfolg gibt dem Projekt in jeder Hinsicht recht: auch wenn nach drei Jahren naturgemäß noch kein Projekt genannt werden kann, wo dank Netzwerk und Schienencoach Infrastruktur realisiert wurde, so sind doch verschiedene Vorhaben „in der Pipeline“, die es möglicherweise ohne diese vernetzte Arbeit nicht in dieses Projektstadium geschafft hätten. Vor allem aber kann man sagen, dass es gelungen ist, in der mitelhessischen Politik und Wirtschaft ein Bewusstsein und eine Offenheit für das Thema zu schaffen, das sonst nicht da gewesen wäre. Auch wenn dies keine originäre Aufgabe der Regionalplanung ist, zeigt es jedoch neben dem inhaltlichen Bedarf, dass die Regionalplanung hier doch zentrale Anknüpfungsstelle ist, um eben durch regionalplanerische Festlegungen und einer gesamtregionalen Betrachtung entsprechende Unterstützung im Sinne der Regionalentwicklung anzustoßen.

Dass gerade der Vierklang motivieren, kommunizieren, koordinieren und kooperieren dabei so wichtig werden würde, war am Anfang der Aktivitäten kaum absehbar, wirkt rückblickend aber unmittelbar logisch: Denn eigentlich liegt auf der Hand, dass mit dem Abbau von Güterverladestellen und -anschlüssen nicht nur der physische Zugang zum Güterverkehr auf

¹⁴ Vgl. <https://www.mobileshessen2030.de/rueckblick-hmk-2024/>

der Schiene verloren gegangen ist, sondern zugleich auch das Wissen und Bewusstsein, wie Schienengüterverkehr organisiert werden kann, dem ländlichen Raum in weiten Teilen verloren gegangen ist. Wer also den Schienengüterverkehr in den ländlichen Raum zurückbringen will, muss in einem ersten Schritt erst einmal das Wissen und die Kontakte zurückbringen, muss Motivation, Kommunikation, Kooperation und Koordination organisieren. Dabei ist es kein Zufall, dass der Vierklang Motivation, Kommunikation Koordination und Kooperation durchaus Anklänge an Lern- und Bildungsprozesse aufweist; auch in gelungenen Bildungsprozessen steht zu Anfang eine (Lern-)Motivation, dann gilt es ein geeignetes (Bildungs-)Setting zu

Literatur

Bundesministerium für Verkehr (2025): LKW-Maut. Online verfügbar unter: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/lkw-maut.html> (zuletzt abgerufen am 30.07.2025).

Bundesministerium für Verkehr (2025): Verkehrssprognose 2040. Online verfügbar unter: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrssprognose-2040.html> (zuletzt abgerufen am 30.07.2025).

Destatis – Statistisches Bundesamt (2022): LKW-Verkehr: Ein Drittel aller Berufskraftfahrer und-fahrerinnen ist 55 und älter. In Pressemitteilung Nr. N023 vom 4. Mai 2022. Online verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/05/PD22_N023_13.html (zuletzt abgerufen am 30.07.2025).

Forschungsinformationssysteme (2013): Markorientiertes Angebot – Cargo. Online verfügbar unter: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/141432/> (zuletzt abgerufen am 30.07.2025).

Gabler Wirtschaftslexikon (2025): Definition: Was ist „kombinierter Verkehr“? Online verfügbar unter: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/kombinierter-verkehr-41099> (zuletzt abgerufen am 30.07.2025).

Marian Zachow (2022): Kommunale Schienenpolitik (K)ein Comeback der Kreisbahn? In: Privatbahn-Magazin Ausgabe 06/2022, S. 36-37.

Mobiles Hessen 2030 (2025): Rückblick 22. Hessischer Mobilitätskongress. Online verfügbar unter: Vgl. <https://www.mobiles Hessen 2030.de/rueckblick-hmk-2024/> (zuletzt abgerufen am 30.07.2025).

koordinieren, durch Kommunikation Zugänge zu Wissen zu eröffnen und sich dieses idealerweise in Kooperation mit anderen sich zu erschließen : das was der Schienencoach und das Netzwerk hier machen, ist im besten Sinne „Schienenbildung“ und es zeigt sich, dass gerade der ländliche Raum nicht nur mehr Schieneninfrastruktur, sondern zunächst mal mehr Schienenbildung braucht, damit er nicht abgehängt wird.

Oberhessen-Live (2022): Holzwerk Pfeifer: Gleisanschluss in Betrieb. Online verfügbar unter: <https://www.oberhessen-live.de/2022/05/03/holzwerk-pfeifer-gleisanschluss-in-betrieb/> (zuletzt abgerufen am 30.07.2025).

Regierungspräsidium Gießen (2025): Regionalplan-Entwurf Mittelhessen zur 2. Offenlage. Online verfügbar unter: <https://beteiligungsportal.hessen.de/portal/rpgi/beteiligung/themen/1005141> (zuletzt abgerufen am 30.07.2025).

Regionalverband FrankfurtRheinMain (2025): Unser Angebot: den Gütern aufs Gleis helfen! Online verfügbar unter: <https://www.region-frankfurt.de/Schienencoach-Test-/> (zuletzt abgerufen am 30.07.2025).

Regionalmanagement Mittelhessen (2025): Wo „Hidden Champions“ zu Hause sind. Online verfügbar unter: <https://www.mittelhessen.eu/wirtschaftswissenschaft/standort-mittelhessen> (zuletzt abgerufen am 30.07.2025).

Röhrig, J.; Klöppel, S. (2020): 150 Jahre Oberhessische Eisenbahnen – Geschichte der Hauptbahnen Gießen – Fulda und Gießen – Gelnhausen sowie der abzweigenden Nebenbahnen. 1. Auflage, Arbeitsgemeinschaft Drehscheibe e.V., Köln.

Umweltbundesamt (2025): Emissionsdaten. Online verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/emissionsdaten#hbefa> (zuletzt abgerufen am 30.07.2025).

Ziegler, D. (1996): Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich [Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte – Beihefte, Bd. 127], Stuttgart.

AutorInnenangaben

Marian Zachow
Hauptamtlicher Erster Kreisbeigeordneter a.D. ;
Theologischer Vorstand Diakonische Stiftung Witte-
kindshof, Bad Oeynhausen

(P) Ringstraße 6, 32120 Hiddenhausen
E-Mail : zachow-hiddenhausen@outlook.de

Jonas Goebel
Technischer Rat, Regionaler Schienencoach Mittel-
hessen
Regierungspräsidium Gießen, Gießen

(d) Colemanstraße 5, 35394 Gießen
E-Mail: jonas.goebel@rpgi.hessen.de