



Die Bahnbranche ist in zweierlei Hinsicht ein Rückgrat der Wirtschaft: Sie transportiert Personen und Güter, aber sie beschäftigt auch Menschen zu Millionen und sorgt so für Kaufkraft und Wohlstand.

Wirtschaftlichkeit

Für die Branche – für alle

Nicht zuletzt die Corona-Krise hat die immense Bedeutung der Schiene für die Weltwirtschaft klar gezeigt. Ohne dieses Rückgrat wäre vielerorts die Versorgung zusammengebrochen. Für das DZSF gibt es dabei viele wirtschaftliche Aspekte zu untersuchen. Etwa wie sich Kosten senken lassen oder welche Wirtschaftskraft die Schiene durch die an ihr beteiligten Arbeitnehmer freisetzt.

Auf der Schiene werden täglich Milliarden Tonnen Güter bewegt, dazu hängt auch die Mobilität von einigen Millionen Menschen von ihr ab. Viel dieses Gesamtvolumens bewegen nicht nur in Deutschland Privatbahnen. Der Schienenverkehr ist ein Markt, auf dem es sich zu behaupten gilt. Wettbewerb ist ein Motor, der Technologien vorantreibt, aber er erfordert auch wirtschaftliches Handeln. In seinen Projekten zur Wirtschaftlichkeit der Bahnsektor verbindet das DZSF diese Aspekte.

Kostenoptimierung Bau und Betrieb für Nebenbahnen

Ein dominanter Grund für die Stilllegung vieler Nebenbahnen war eine schlechte Kosten-Nutzen-Bilanz. Da

die Eisenbahninfrastruktur sehr hohe Mindestanforderungen hat, setzen sich die Kosten für die Bereitstellung der Infrastruktur sehr stark aus nutzungsunabhängigen und nur eingeschränkt aus nutzungsabhängigen Kosten zusammen. Die Regelwerke für die Nebenbahnen sind dabei oft nur unwesentlich vereinfacht gegenüber denen für Hauptbahnen. Nebenbahnen werden aber deutlich weniger beansprucht, was auch in den Anforderungen hinterlegt werden könnte.

Ziel des Projektes ist es zu identifizieren, wie diese Kosten für die Infrastruktur der Nebenbahnen reduziert werden können, ohne dabei Probleme zu erzeugen. Dabei muss zuerst festgestellt werden, welche Kostentreiber sowohl bei

Bau und Instandhaltung als auch beim Rückbau in der Infrastruktur (ohne Leit- und Sicherungstechnik) bei Nebenbahnen zu verzeichnen sind. Anschließend soll für diese Fälle untersucht werden, ob für Nebenbahnen dort reduzierte, kostenoptimierte Systeme genutzt werden könnten und was diesem Einsatz bisher im Wege steht.

Jobmaschine Schiene

Einen umfassenden Überblick über die volkswirtschaftliche Beschäftigungswirkung des gesamten Schienensektors einschließlich seiner vor- und nachgelagerten Bereiche gibt es bisher nicht. Daher soll die geplante Studie „Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des deutschen Bahnsektors auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung“ für die Erarbeitung des Masterplans Schiene durch das Zukunftsbündnis Schiene die volkswirtschaftliche Bedeutung des deutschen Schienensektors auf Basis der Beschäftigungswirkung herausarbeiten.

FOTO: LITTLEWOLF1989 - STOCK.ADOBE.COM; GRAFIK: BAHN-MEDIA VERLAG



Das Handbuch Zukunftsbranche Bahn zeigt die Vielfalt der Jobmaschine Bahn.

Sie soll sowohl die Bedeutung funktionaler Zusammenhänge zwischen dem Schienensektor, Transportketten und der Industrie als auch externe Einflussfaktoren (wie etwa die Klimaziele der Bundesregierung, Digitalisierung und mehr) für die vom Schienensektor abhängigen Beschäftigungen berücksichtigen.

Im Rahmen der Studie soll eine Methode entwickelt werden, die anderen Akteuren als Grundlage dienen soll, um eine einheitliche Berechnung der Beschäftigungswirkung des Schienensektors und einen auf derselben Berechnungsmethode beruhenden Vergleich, zum Beispiel mit dem Schienensektor in anderen europäischen Ländern, zu ermöglichen. Die Studie soll Bund und Länder bei der Eisenbahnpolitik und Infrastrukturplanung sowie die Unternehmen bei ihren strategischen Planungen unterstützen und gegebenenfalls Vernetzungspotenziale aufzeigen.

Das Projekt wird das DZSF in enger Zusammenarbeit und im Auftrag der Unterabteilung „Innovationen, Digitalisierung, Vernetzung“ der Abteilung Eisenbahnen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur durchführen. Es ist auf eine Dauer von zwölf Monaten angelegt und läuft bis Sommer 2021.

Projektpartner sind die Statista GmbH aus Hamburg, Prof. Dr. Christian Böttger von der HTW Berlin und Prof. Dr. Wolfgang Maennig von der Universität Hamburg. ■



InnoTrans 2022

20.–23. SEPTEMBER · BERLIN

Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik



THE FUTURE OF MOBILITY

KONTAKT

Messe Berlin GmbH
Messedamm 22 · 14055 Berlin
T +49 30 3038 2376
innotrans@messe-berlin.de

 Messe Berlin