

Kurzfassung

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit dem Wiederanschluss von Kommunen an den Bahnverkehr, bei denen zuvor der Schienenpersonenverkehr eingestellt bzw. die Bahnstrecke stillgelegt wurde. Obwohl Kommunen unmittelbar von SPNV-Reaktivierungen profitieren, haben sie nur mittelbar Einfluss auf deren Realisierung. Das Ziel dieser Arbeit war daher, ein Konzept zu erarbeiten, das Kommunen geeignete Maßnahmen aufzeigt, um einen Wiederanschluss an den Bahnverkehr realisieren zu können.

Zur Erarbeitung des Konzeptes wurden zunächst u.a. die aktuellen verkehrspolitischen und raumordnerischen Rahmenbedingungen für Reaktivierungen und der Stand der Forschung mittels Literatur erarbeitet. Kern der Arbeit war dann eine Untersuchung von vier Best-Practice Beispielen, wobei jedes Beispiel stellvertretend für eine Umsetzungsphase der Reaktivierung stand. Die untersuchten Beispiele waren die Städte Mettmann für einen umgesetzten Wiederanschluss, Nordhorn für einen in Bau befindlichen Wiederanschluss, Herten als Beispiel für einen in Planung befindlichen Wiederanschluss sowie Kamp-Lintfort als Beispiel für einen ersten politischen Beschluss zum Wiederanschluss. Die Untersuchung fokussierte sich dabei u.a. auf den Ablauf des politischen Entscheidungsprozesses, die Verknüpfung zur überregionalen Verkehrspolitik und die Einbindung in den sonstigen ÖPNV. Hierzu wurden neben Literaturrecherche jeweils Interviews mit lokalen Experten¹ geführt.

Basierend auf den Ergebnissen der Untersuchungen wurde dann das Konzept erarbeitet und zusätzlich als Flussdiagramm visualisiert. Um im Nachgang zusätzlich die Anwendbarkeit des erarbeiteten Konzeptes zu überprüfen, wurde es zusätzlich an zwei der vorherigen Interviewpartner mit der Bitte um Rückmeldung versendet. Mit den erhaltenen Anmerkungen wurde das Konzept nochmal überarbeitet.

Zusammenfassend konnte herausgearbeitet werden, dass eine frühzeitig initiierte interkommunale Zusammenarbeit hilfreich für die Realisierung der angestrebten Reaktivierung ist. Weiterhin wird die Entscheidung zur Durchführung einer Reaktivierung wesentlich von Entscheidungen höherer Entscheidungsebenen als der kommunalen beeinflusst. Das *window of opportunity* für die Durchführung der SPNV-Reaktivierung stellt dabei die Zusage zur dauerhaften Betriebskostenübernahme durch den SPNV-Aufgabenträger dar. Kommunen sind also bei der Umsetzung einer Reaktivierung stark von der politischen und finanziellen Unterstützung höherer Politikebenen abhängig. Entsprechend liegt ihre Aufgabe vor allem darin, diese höheren Politikebenen zu überzeugen (z.B. mittels Machbarkeitsstudien) und die in ihrem Wirkungsbereich liegenden Aufgaben (z.B. Finanzierung des Eigenanteils) frühzeitig abzuarbeiten. Hierdurch können die Kommunen den höheren Ebenen auch ihren Willen zur Realisierung des Projektes verdeutlichen.

¹ Auch wenn der Einfachheit halber nur die männliche Form ausgeschrieben wurde, soll hiermit klar sein, dass damit im Rahmen der gesamten Arbeit auch weibliche Personen sowie alle anderen geschlechtlichen Identitäten gemeint sind.

Abstract

The master thesis at hand deals with the reconnection of municipalities to the railway network, which have lost their connection to rail transport for example due to closure of local rail infrastructure or shutdown of rail service. Although municipalities benefit from a reconnection to rail transport, they only have indirect influence on its realization. Therefore, this thesis aims to develop a guideline for municipalities assisting in their efforts to realize a reconnection to rail transport.

To develop the guideline, firstly the current state of transport policy and regional planning as well as science concerning reconnections to rail transport have been elaborated through literary research. The main part of the work was the examination of four best-practice examples, where every example is representative of an implementation phase of the reconnection. The examined municipalities were Mettmann as an example for the successful realization of a reconnection to rail transport, Nordhorn as an example for the structural implementation of a reconnection, Herten as an example for a planned reconnection and Kamp-Lintfort as an example for a political decision in a first step to realize a reconnection. Among other things the examination focused on the process of political decision-making, on links to supraregional transport policy, and on the integration of the project into local public transport. For the purposes of this part of the analysis, interviews with local experts were conducted.

Based on the results of the examinations, the concept has been developed and visualized as a flow chart. To verify the applicability of the developed concept, two of the interviewed local experts were asked again to give their opinion on the developed concept. The received remarks were then used to revise the concept.

Summarizing, it could be demonstrated that an early inter-municipal cooperation is helpful for the realization of the targeted reconnection. Further, the decision on realizing the reconnection is influenced significantly by decisions on higher policy levels. The pledge to cover operating costs by the relevant regional transport authority constitutes the window of opportunity for the realization of a reconnection. Municipalities are greatly dependent on the political and financial support of higher policy levels. Therefore, their task is to convince those higher policy levels (e.g. through feasibility studies) and to meet their own tasks (e.g. financing their own cost share). By doing so, the municipalities can demonstrate that they are willing to realize the reconnection project.