

Brauchen wir die
Mobilitätswende und ist sie
umsetzbar?

- Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Besucher des heurigen (=diesjährigen) Symposiums bei Zöllner!
- Als ich letztes Jahr gefragt wurde, ob ich denn die Key Note zum heurigen Symposium halten möchte, fühlte ich mich sehr geehrt und fragte nach dem Thema und der Länge
- Die Antwort war dann, ca. 30 Minuten – worauf ich erwiderte, naja, da brauch ich dann noch nicht mal ein Thema
- Es kristallisierte sich dann doch das Sichern der Mobilitätswende als Schwerpunkt heraus, da musste ich als gelernter Österreicher natürlich gleich einmal etwas entgegnen.
- daher auch die provokante Frage „Brauchen wir denn diese Mobilitätswende überhaupt?“

- Sie verzeihen, dass ich hier ein wenig mobilitäts-individuell herumhinke:
- So etwas passiert, wenn die Fortbewegungsmittel (Beine) das nicht umsetzen können, was die steuernde Instanz (Kopf) sich vorstellt.
- Ein ganz klares Mobilitätsproblem - womit wir auch schon mitten im eigentlichen Thema wären.
- Mobilitätswende bedeutet ja auch, dass mit immensem Aufwand Projekte umgesetzt werden müssen, deren Sinn in manchen Bereichen zuerst mal durchaus kritisch zu hinterfragen ist.
- Eine Kernfrage ist ja nicht zuletzt, ob die Änderungen, welche im Mobilitätswesen umgesetzt werden sollen, ob diese den Anforderungen der Bevölkerung an Mobilität denn auch gerecht werden.

- Der Titel des Symposiums – „Wir sichern die Mobilitätswende“ lässt natürlich Einiges zum Thema „Sichern“ erwarten – denn als Kerngeschäft darf man von Zöllner erwarten, dass sie dies in bewährter Weise angehen werden
- und die sehr fundierten Präsentationen werden Ihnen in den nächsten beiden Tagen hoffentlich einen entsprechenden Eindruck vermitteln.
- Eine Frage stellt sich aber trotzdem: wird das reichen?
- Es ist schon klar, dass technische Sicherung und
- strukturierte Abwicklung von Baustellen
- wesentliche Faktoren zum zeitoptimierten, fristhaltigen Erreichen jener Ziele darstellen,
- welche in den nächsten Jahren das Modernisieren der Verkehrsträger - immer unter Wahrung der Gesamtsicherheit – ermöglichen sollen

- Dazu werden wir einige sehr konkrete Ideen zur Beschleunigung und Strukturierung im konkreten Umfeld der Bahnbaustellen hören:
- wie Fließbandbaustellen die Abwicklung beschleunigen können,
- welche Einflüsse Entscheidungsfähigkeit und -freudigkeit auf das Abarbeiten von Projekten haben kann, oder
- ob und wie KI sich sinnvoll in die Abwicklungsprozesse von Projekten integrieren lässt.
- Auch die Vorteile eines - den Vorgaben in Österreich folgend - „dauernd fest auf der Strecke verbauten technischen Warnsystems“ in Form von SCWS 2.0 werden dargestellt werden.
- Die tiefgründigere Frage, die sich aus dem missinterpretierten Lesen des Titels „Wir sichern die Mobilitätswende“ ergibt, lautet aber doch viel mehr:
- Können wir damit die Mobilitätswende auch sicherSTELLEN?

- In einer Situation, wo mit „Wenden“ nur so inflationär um sich geworfen wird
- da haben wir die Klimawende, die Energiewende, und innerhalb der Mobilitätswende philosophiert man auch von der Gezeitenwende und der Verkehrswende –
- In einer solchen Situation habe ich manchmal das Gefühl, dass man vor lauter „Wenden“ das Haus nicht mehr sehen kann.
- Ich muss an dieser Stelle ausdrücklich ein Loblied auf unsere Damen und Herren Übersetzer singen – oder besser nicht singen – obwohl das mal etwas Neues wäre....
- Es ist an sich schon eine Herausforderung, meine Wortsalven live für unsere internationalen Gäste zu übersetzen, manche davon müssen zuerst sogar erstmal vom Österreichischen ins Deutsche übertragen werden.....Danke dafür und, Hut ab -

- Aber, zur Entspannung: es gibt eine Vorlage dazu:
- Es gibt ein Manuskript und eine vorgegebene Redezeit
- Und – beides werde ich wahrscheinlich nicht einhalten
- und das bringt mich auch schon wieder zurück zu einer weiteren Herausforderung, welche die Mobilitätswende mit sich bringt – geplante Vorgaben zu Projekten, und die Zeitspannen, in welchen diese umzusetzen sind,
- und beide werden letztlich gesprengt – womit sich der Kreis zu meinem Vortrag schließt –
- Einziger Unterschied: mein Vortrag kostet nicht mehr, wenn er länger dauert.....abgesehen von den Nerven der Organisatoren – aber die sind ja nun am Beginn des Events einmal entspannt, nicht zuletzt, weil hinter mir ja noch genug Raum zum Aufholen der Verspätung ist.

- Zahllose Großprojekte unterstützen also die Mobilitätsanforderungen, die wir uns selbst auferlegt haben, alle natürlich verbunden mit der Hoffnung:
- Menschen und Güter schneller, kostengünstiger, pünktlich und nahezu jederzeit an die geplanten Ziele bringen zu können.
- Und, erlauben Sie mir an dieser Stelle einen Seitenhieb, manche dieser phantastischen Projekte erinnern mich – länderübergreifend – bei den wagemutigen Realisierungszeiträumen ein wenig an die wunderbare Textzeile des großartigen Sängers Reinhard Mey „....nehme zwei Schritt auf einmal und falle aufs Maul“
- Manche solcher Projekte muten so an, als würde man beim Stabhochsprung aus Überzeugung unter der Latte durchspringen – und zwar in der Art, dass die Latte nichtmal berührt wird, sodass wir hinterher voller Stolz sagen können: na was denn, alles gut, die Latte hat sich doch nicht mal bewegt?

- Ein ganz wesentlicher Aspekt aus Sicht der betroffenen Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen ist jedenfalls die unterschiedliche Gewichtung der „Schuldfrage“, wenn es sich denn um Verspätungen oder Verkehrsbeeinträchtigungen handelt.
- Während der Umsetzung von Baumaßnahmen entlang unserer Eisenbahnstrecken, welche letztlich alles zum Besseren, Schnelleren hin verändern, während dieser Maßnahmen kommt es natürlich teils zu empfindlichen und teilweise auch ungeplanten Einbußen im Verkehrsdurchsatz
- es geht eben fast nicht anders, als neben dem Rollenden Rad zu bauen, und auch hier ist die oberste Prämisse im Eisenbahnwesen immer Sicherheit. Auch dazu werden wir interessante Entwicklungen zur technischen Beeinflussung von Zugfahrten hören, welche Baustellen sicherer gestalten.

- Der Tribut an diese Sicherheit ist aber im Zweifel immer Stillstand des Systems – eines Systems, das – aus Sicht des Fahrgasts – von „Jemand Anderem“ gesteuert wird. Irgendwo.
- Den man nicht sieht, aber, der jedenfalls Schuld hat, wenn es zu Verspätungen kommt.
- Ein ganzes Unternehmen, das für jede einzelne Unzulänglichkeit in die Verantwortung genommen wird. Da hat man es als Eisenbahnunternehmen nicht leicht, gut auszusehen.
- Auch dazu werden wir Erkenntnisse zum Abwickeln von vielen kleinen Baustellen am Rollenden Rad vs. der Radikalmaßnahme „Streckentotal Sperre“ hören,
- Hier soll die geplante Einstellung des Verkehrs anders angekündigt und abgefangen werden – und damit beim Bahnkunden anders wahrgenommen werden.

- Ganz anders läuft die Schuldfrage im Straßenverkehr – da hat immer irgend Jemand Schuld – einmal die Baustelle an der Autobahn, eine gestörte Ampelanlage, oder im Zweifel einfach der Erste vorn im Stau.
- NIE käme der Straßenverkehrsteilnehmer auf die Idee, selbst schuld zu sein, weil man bspw. einfach zu spät weggefahren ist oder die Verkehrssituation falsch eingeschätzt hat
- also auch hier: ein Anderer hat Schuld, selbst ist man das Opfer, aber klarer Unterschied: der Schuldige ist nicht generell „Die Bahn“, sondern irgend ein anderer...weiter vorn im Stau.....
- oder auch die Feuerwehr, das Rettungsauto oder der Hubschrauber –
- was uns weitere Vorteile in Bezug auf Transportsicherheit der Bahn aufzeigt.

- Nun, da soll sich ja durch eine Mobilitätswende vieles ändern.
- Was sagt denn bspw. DB InfraGo dazu? Ein guter Teil der baulichen Maßnahmen von DB InfraGO zielt natürlich, neben der Entflechtung der alten Netzstruktur, darauf ab, bei EINEM außerplanmäßigen Ereignis
- mit geringen Aufwänden das nahezu unbeeinträchtigte Fortführen des Betriebs, ohne stehende Züge, zu gewährleisten.
- Dies sind bspw. (und ich zitiere von der Homepage von Infra Go) zusätzliche Überleitstellen oder – Ausweichstellen in eingleisigen Streckenbereichen.
- Solche Ausweichstellen können bei entsprechender Ausbildung auch als Überholgleise für langsamere Güterzüge ausführt werden, um den unterschiedlichen Bedürfnissen besser gerecht werden zu können.
- Aber: Bereits diese eher kleinen Projekte haben natürlich großen Impakt auf das Tagesgeschäft:

- Technische und strukturierte Sicherung von Baustellen wird zwar hier die Abwicklung neben dem Rollenden Rad vereinfachen,
- aber bereits der Einbau einer einfachen Weiche zieht Eingriffe in die Systemtechnik nach sich, welche zeitaufwändige technische Auswirkungen haben.
- Auch die Verdichtung von Blockabständen – ebenfalls ein Maßnahmenpaket von DB Infra GO – kann hier zu Durchsatz von mehr Zügen pro Zeiteinheit führen. Allerdings hat diese Maßnahme physikalische Grenzen, welche von Zuglänge und Geschwindigkeit abhängig sind
- Kurze Blockabstände können nur durch moderne Zugsicherungssysteme wie bspw. ETCS im Hochleistungsverkehr sinnvoll beherrscht werden
- auch deren Einbau kostet vorderhand wertvolle Fahrzeit, was den Reisenden natürlich nicht gefallen wird.

- Es ist sicher eine Gratwanderung, den Bahnkunden in solch herausfordernden Situationen davon zu überzeugen, dass das Ziel ein „Beitrag zum Gemeinwohl“ (Zitat Infra Go) ist, wenn die Maßnahme dem Bahnfahrer während der Bauzeit dann eher vermittelt:
- da fahr ich doch gleich mit dem Auto, da weiß ich wenigstens, dass ich eine halbe Stunde im Stau stehen werde.
- Und genau durch diese Sichtweise der Kunden ist es schwierig für die Bahn, Bonuspunkte einzufahren – wenn die Botschaft lautet:
- in drei Jahren, da sind wir fertig, dann bist du mit der Bahn jedenfalls schneller, sicherer – und mit planbarer Pünktlichkeit unterwegs.
- Und der Kunde hört: aha, die nächsten drei Jahre ist noch Baustelle, da brauch ich also ein Auto...

- Auch wenn somit das Ziel ein hehres ist, wird der Kunde in der Zwischenzeit mitunter auf die Straße verdrängt.
- Und er kommt aus heutiger Sicht nur zurück, wenn der Leidensdruck dort so groß wird, dass die Bahn deutliche Vorteile bringt –
- Wie wir am Güterverkehr erkennen können, die Treibstoffpreise allein reichen für diesen Druck mitunter nicht aus.
- Eines ist auch völlig klar: eine radikale Mobilitätswende zu einer neuen Effizienz hin trifft einen Verkehrsträger Bahn wesentlich härter als bspw. ein Busunternehmen.
- Der Bus kann im Fahrplan deutlich situationselastischer disponiert werden.
- gemäß einer Studie des Fraunhofer Instituts I E S E ist sogar disponibel,
- ob ein Bus oder lediglich ein Kleintaxi geführt wird, sofern ein Forecast der Verkehre entsprechende Prognosen ermöglicht.

- Für die Bahn ist das dann doch etwas schwieriger:
- Da legen wir nach einer Prognose einmal ein Gleis, oder besser, zwei Gleise, denn Gegenverkehr muss sein.
- Und wenn dann morgen keiner mehr nach bspw. Castrop Rauxel will, dann liegt der Bahnhof mit seinen drei Bahnsteigen und acht Gleisen immer noch da. Auch, wenn derzeit kein Grund für eine solche Befürchtung besteht...
- Damit ich nicht falsch verstanden werde: natürlich sind Baumaßnahmen wie Bahnhofs- oder Streckenerneuerungen unerlässlich, um die Attraktivität des Systems langfristig zu gewährleisten
- aber was nützen dem Kunden Animationen vom fertiggestellten Bahnhof, wenn er/sie bis dahin keinen windgeschützten Unterstand auf den Bahnsteigen finden kann, und bis zur Abfahrt entweder im Nieselregen, oder bei einer Würstchenbude...im Nieselregen ansteht.

- Und einmal vergrämte Bahnkunden haben ein Gedächtnis wie der sprichwörtliche Elefant – und das selektiv:
- sie erinnern sich an jede Verspätung, jede überfüllte Bahn oder fast jeden außerplanmäßigen Halt des Zuges,
- während der Stau auf der Autobahn bereits am Abend vergessen ist, weil der sowieso zum System gehört.
- Dies macht es für die Bahn extrem schwierig, als verlässlicher Partner des Gemeinwohls wahrgenommen zu werden – und das zu Unrecht, wie ich denke. Es werden Netze zu Hochleistungsnetzen ausgebaut, um mehr Menschen „just in time“ transportieren zu können –
- und Menschen wie Güter von der Straße wegzubringen.
- Wie die DB diese Aufgabe stemmen wird, dazu werden wir im Laufe des Symposiums von Herrn Benedict noch interessante Details hören.

- Was aber, wenn das Transportverhalten sich gar nicht an diese Prognosen hält?
- Covid19 hat uns gezeigt, wie radikal von nahezu einem Tag auf den Anderen das Reise- und Verkehrsverhalten auf den Kopf gestellt wurde, und Menschen durch ihre Arbeitgeber plötzlich verpflichtet wurden, von zu Hause aus zu arbeiten.
- Und wer im Homeoffice arbeitet, braucht nicht Bahn noch Auto.
- Nicht zuletzt zielen viele unserer technologischen Anstrengungen in vielerlei Sicht auf Gemeinwohl-Maßnahmen ab, die in direkter Konkurrenz zum Bahnfahren stehen,
- sei es Förderung der Elektromobilität oder natürlich auch die Anstrengungen der Straßenbetreiber, auch dort das Fahren attraktiver zu gestalten.

- Im Sinne einer Integrierten Mobilität haben natürlich alle Verkehrsträger einander ergänzende Rollen, aber
- Neben dem Ziel, - und ich zitiere wieder –
- „nicht an einen Privat-PKW gebunden zu sein“ beschreibt das Fraunhofer Institut I E S E in seiner Studie aus dem Jahr 2022 unter anderem die
- „Gewinnung von Nicht-Nutzer:Innen als den Schlüssel zum Erfolg“ zur Umsetzung einer Verkehrswende. Einige der folgenden Vorträge befassen sich im weitesten auch mit dem psychologischen Verhalten, den Reaktionen und Handlungsweisen von Menschen, wenn auch in anderen Zusammenhängen

- vielleicht muss man im Zuge einer Mobilitätswende auch mehr Augenmerk auf die Reaktionen der Menschen auf weniger attraktive Maßnahmen richten,
- auch um mit kleinen Quick-Wins die Kunden bei der Stange zu halten, oder ihnen den Umstieg auf das System Bahn attraktiver zu machen.
- Also die klare Antwort auf die Eingangsfrage: Selbstverständlich brauchen wir eine Mobilitätswende,
- und wenn auch kritisch darüber spekuliert werden darf, ob sie im geplanten Zeitrahmen umgesetzt werden kann,
- muss man jedenfalls die kleinen Erfolge plakativ vor den Vorhang stellen.
- Dann haben wir sicher auch Chancen, die Nicht-NutzerInnen vom System Bahn zu überzeugen.

- Ich bin zuversichtlich, dass die Beiträge zum diesjährigen Symposium einige weitere Steinchen zu diesem schier unendlich großen Mosaik einer gewendeten Mobilität liefern werden,
- Ein Mosaik, von dem wir heute noch nicht sicher sagen können, ob es denn ein Bild von zeitenüberdauernder Stabilität oder doch eher ein Mandala wird, das jeden Tag Neu erstellt wird.
- Dann bleibt mir am Schluss nur ein weiteres Zitat zur Wende aus der Welt der Musik
- wie schrieb zur Wende schon Franz Schubert in seiner Ersten Deutschen Messe:
- „Wohin soll ich mich wenden, wenn Gram und Schmerz mich drücken“
- in der Hoffnung, dass uns bei der Mobilitätswende Gram und Schmerz möglichst erspart bleiben
- Wünsche ich uns ein interessantes Symposium
- und danke herzlich für Ihre Aufmerksamkeit