

Reaktivierung als Regionalpolitik

Der regionale Einfluss von Eisenbahninfrastruktur: Identität, politisches Vertrauen und ökonomische Perspektiven

Reaktivierung, Verkehrsinfrastruktur, Regionalentwicklung

Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur beeinflussen die regionale Entwicklung auf vielfältige Weise. Üblicherweise werden vor allem wirtschaftliche Faktoren betrachtet. Neue Verkehrsinfrastruktur hat aber auch soziopolitische Folgen. Dies untersuchen wir am Beispiel von reaktivierter Eisenbahninfrastruktur. Wir zeigen, dass Reaktivierungen die regionale Identifikation und politisches Vertrauen fördern können, insbesondere, wenn Bürgerinitiativen beteiligt waren. Vorhandene Schieneninfrastruktur steigert auch die Akzeptanz für zukünftige Investitionen in die Schiene und ist damit ein legitimierender Faktor für die Verkehrswende.

Regina Weber, Stefanie Gäbler, Philipp Rollin

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist ein oft genutztes Mittel zur regionalen Entwicklung durch das Verbinden von Wirtschaftsräumen [1]. Für die politische Bewertung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sollte aber auch berücksichtigt werden, dass solche Einschnitte ebenfalls weitreichende soziopolitische Folgen haben: Insbesondere Verkehrsmittel wie Bus und Bahn, ihre Bahnhöfe und Stationen sind öffentliche Orte, die den Zusammenhalt und die soziale Interaktion beeinflussen, positiv wie negativ. Durch zufällige Treffen in öffentli-

chen Räumen entstehen soziale Netze, die die Zugehörigkeitsgefühle der Nutzerinnen und Nutzer mit den jeweiligen Orten, die so genannte regionale Identifikation, verändern können [2]. Verkehrsinfrastruktur beeinflusst also die regionale Mobilität und Gesellschaft in vielerlei Hinsicht. Dass diese Aspekte bisher wenig Beachtung bei der Bewertung verkehrspolitischer Entscheidungen spielen, liegt auch daran, dass es an empirischen Daten zu den beschriebenen Zusammenhängen fehlt. Die im Folgenden beschriebene Studie leistet einen Beitrag zum Schließen dieser Forschungslücke.

Reaktivierung als Beispiel für Infrastrukturveränderung

Als Beispiel für veränderte Verkehrsinfrastruktur bieten sich reaktivierte Eisenbahnstrecken an. Nachdem seit den 1950er Jahren rund 15.000 Gleiskilometer in Deutschland stillgelegt wurden, ist die Reaktivierung solcher Strecken seit einigen Jahren wieder auf der politischen Agenda. Insbesondere vor dem Hintergrund der klimapolitisch motivierten Verkehrswende werden Reaktivierungen gefordert und vielerorts von Bürgerinitiativen oder der Lokalpolitik vorangetrieben [3]. Wir untersuchen daher die Auswirkungen verschiedener Formen von reaktivierten Schienenstrecken und dem Wissen über Eisenbahninfrastruktur auf regionale Identität, politische Beteiligung und wirtschaftliche Perspektiven der Befragten.

Online-Experimentaldaten

Da ein vergleichbares Setting zweier Regionen, die sich allein in dem Aspekt der Reaktivierung unterscheiden, schwer zu identifizieren ist, wurde für dieses Forschungsprojekt ein Online-Experiment durchgeführt. Dieser experimentelle Ansatz ist in der Verkehrsforschung bereits mehrfach erfolgreich angewandt worden [4]. Dabei wurden die Befragten zufällig vier unterschiedlichen Settings zugewiesen, die ihnen Informationen über einen fiktiven neuen Wohnort geben. Dieser hat entweder einen Bahnanschluss bzw. wurde durch unterschiedlich initiierte Reaktivierungen neu



Bild 1: Bebilderung der Treatment-Vignetten Gruppe 1 bis 3

Quelle: pixabay

angebunden (siehe Texte *Tabelle 1*). Um sicherzustellen, dass alle Befragten denselben Ort vor Augen haben, wurden die Geschichten (s. g. Treatment-Vignetten) mit dem Bild eines Bahnanschlusses illustriert, das auf einen kleinen Bahnhof oder S-Bahnhof hinweist (*Bild 1*). Auf Basis dieses Gedankenexperiments werden anschließend Fragen zur regionalen Identität sowie zur wirtschaftlichen Perspektive der Region und zu öffentlichen Investitionen gestellt.

Die Daten basieren auf einer Befragung unter 878 Erwachsenen in Deutschland im Dezember 2021. Die Teilnehmenden sind auf die vier Gruppen gleichverteilt. Je ein Viertel lebt in einer Großstadt/Stadt/Kleinstadt/kleinem Ort sowie 15% in Ost- und 85% in Westdeutschland. Außerdem wurden Geschlecht, Alter und beruflicher Status erfragt, um diese Aspekte zu kontrollieren. Die im Folgenden beschriebenen Ergebnisse basieren auf einem probit-Modell, mit dem die Antwortwahrscheinlichkeiten auf Fragen zu den Themen regionale Identität, politisches Vertrauen und Engagement sowie wirtschaftliche Entwicklung abhängig von der Treatment-Gruppe geschätzt werden.¹ Damit kann die Wahrscheinlichkeit ermittelt werden, mit der das entsprechende Wissen über die Infrastruktur am neuen Wohnort (Bahnanschluss vorhanden, Reaktivierung initiiert durch Bürgerinitiative, Reaktivierung initiiert durch Kommunalpolitik) die Antworten beeinflusst im Vergleich zu jemandem, der keine Informationen über die Verkehrsanbindung eines neuen Wohnort hat.

Regionale Identität

Regionale Identität wird hier als Zugehörigkeitsgefühl zu einem regionalen, physischen und sozialen Raum verstanden. Diese Zugehörigkeit entsteht durch das Gebiet, die Infrastruktur und durch soziale und politische Institutionen [5]. Soziale Kontakte und Symbole (wie etwa ein Bahnhof) beeinflussen die Identität, indem sie typisches, „normales“ Verhalten vorgeben. Unsere Vermutung war, dass das Wissen über Verkehrsinfrastruktur an einem Ort (hier: neuer Wohnort) das beabsichtigte Verhalten beeinflusst, weil jemand mit der Infrastruktur das normale Verhalten vor Ort verbindet.

Die Ergebnisse der Schätzung zeigen, dass das Wissen über einen vorhandenen Bahnanschluss allein nur sehr geringe Effekte auf die regionale Identität hat. Ist dieser Bahnanschluss allerdings reaktiviert worden durch eine lokale Bürgerinitiative, wirkt sich das in allen Bereichen positiv auf die Identifikation mit dem neuen Wohnort aus: Sowohl mit den Bewohnerinnen und

Kontrollgruppe	Treatment Gruppe 1	Treatment Gruppe 2	Treatment Gruppe 3
Stellen Sie sich vor, Sie sind aus persönlichen und beruflichen Gründen relativ kurzfristig in einen neuen Wohnort gezogen. Sie haben Ihre Wohnung übers Internet angemietet. Sie kennen noch niemanden persönlich und wissen noch nicht viel über diesen Wohnort.			
Keine weitere Information.	Sie wissen aber, dass er über einen Bahnanschluss verfügt.	Sie wissen aber, dass er über einen Bahnanschluss verfügt. Hierzu wurde eine ehemals stillgelegte Strecke reaktiviert. Eine Bürgerinitiative hat sich über die Jahre hinweg letztlich erfolgreich für diese Reaktivierung eingesetzt.	Sie wissen aber, dass er über einen Bahnanschluss verfügt. Hierzu wurde eine ehemals stillgelegte Strecke reaktiviert. Die Kommunalpolitik hat sich über die Jahre hinweg letztlich erfolgreich für diese Reaktivierung eingesetzt.

Tabelle 1: Übersicht Texte für Gedankenexperiment

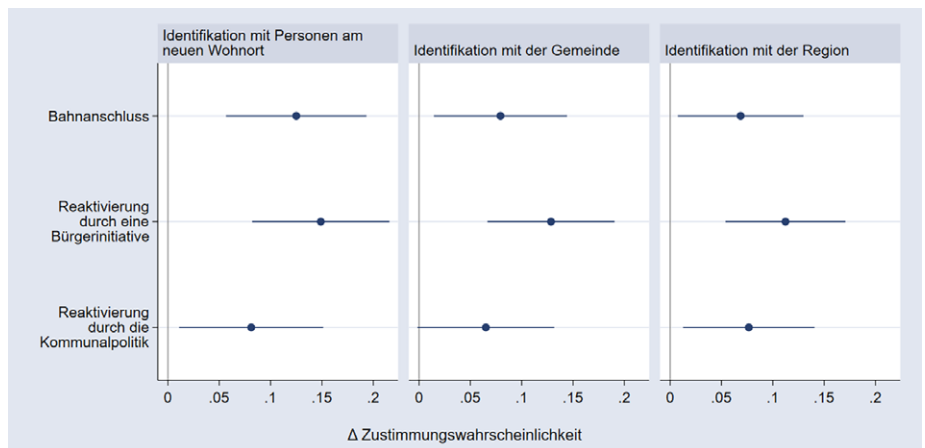


Bild 2: Effekte auf regionale Identität³

Eigene Darstellung

Bewohnern vor Ort als auch mit der Region als solche fühlen sich die Befragten eher verbunden. Reaktivierungen, die durch die Kommunalpolitik angestoßen wurden, haben diesen Effekt nicht. Den deutlichsten Einfluss hat das Wissen über eine bürgerinitiierte Reaktivierung auf das Zugehörigkeitsgefühl zu den Menschen vor Ort. Die Identifikationswahrscheinlichkeit steigt hier um rund 15%, aber auch die kommunale und regionale Identifikation steigt um rund 10%.² Diese Ergebnisse deuten darauf hin, dass vor allem der Eindruck, an dem neuen Wohnort gebe es erfolgreiche Bürgerinitiativen, das lokale und regionale Zugehörigkeitsgefühl stärken kann (*Bild 2*).

Politisches Vertrauen und Engagement

Politisches Vertrauen gilt gemeinhin als Vertrauen in die politischen Institutionen (Regierung, Parlament, Polizei, etc.) und beeinflusst die Motivation, selber politisch aktiv zu werden. Aber auch fehlendes Vertrauen in die politischen Institutionen kann zum Antrieb für eigenes Aktivwerden werden, genau wie die Erfahrung, dass andere Menschen im Umfeld mit ihren politischen Aktivitäten erfolgreich sind [6]. Funktionierende Verkehrsinfrastruktur als Teil der öf-

fentlichen Daseinsvorsorge trägt ebenfalls zum politischen Vertrauen bei: Die Qualität des „public service“ entscheidet mitunter darüber, für wie funktionsfähig der Staat gehalten wird [7]. Wir gingen daher davon aus, dass sich sowohl das Vorhandensein von Bahninfrastruktur als auch die Art der Reaktivierung auf das politische Vertrauen und die Einstellungen zum politischen Engagement auswirken.

Die Schätzungen zeigen, dass das reine Vorhandensein von Bahninfrastruktur keine Auswirkungen auf politisches Vertrauen und Engagement hat. Allerdings zeigt sich ebenfalls, dass die Art der Reaktivierung einen Unterschied macht: Von Bürgerinitiativen initiierte Reaktivierungen steigern das Vertrauen sowohl in die Kommunalpolitik als auch in das eigene politische Engagement und die Möglichkeit, Politik als Bürgerinnen und Bürger gemeinsam zu beeinflussen. Reaktivierungen, die von der offiziellen Kommunalpolitik initiiert wurden, haben hingegen keinen Effekt auf das Vertrauen, dass sich politisches Engagement lohnt. Die Kommunalpolitik kann diese Form der Reaktivierung aber dennoch stärken – die Kommunalpolitik gewinnt sowohl bei Bürgerinitiativen als auch bei kommunalpolitisch initiierten Reaktivierungen an Ver-

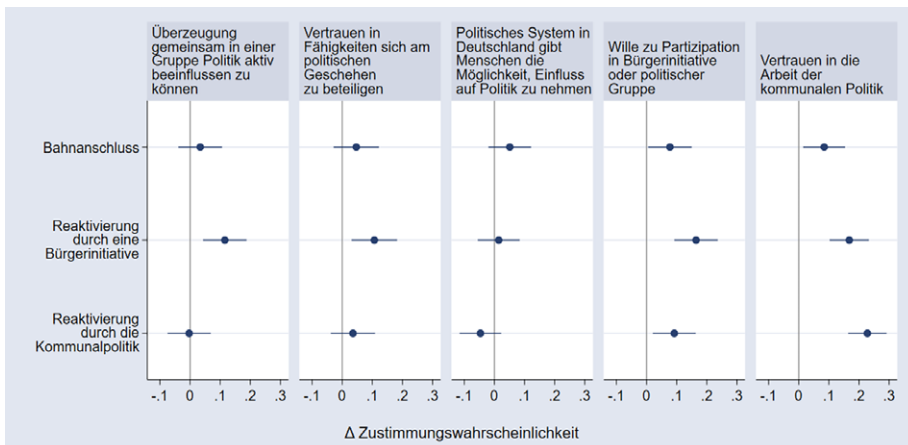


Bild 3: Effekte auf politisches Vertrauen und Engagement

Eigene Darstellung

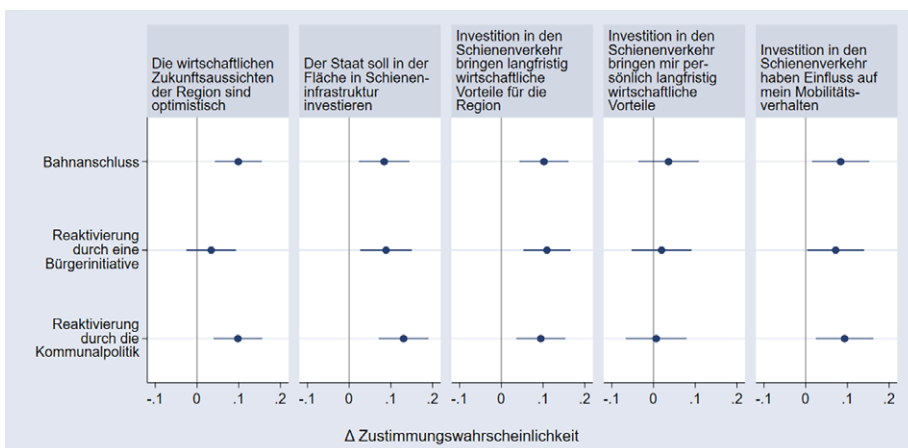


Bild 4: Effekte auf Wirtschaftliche Entwicklung und öffentliche Investitionen

Eigene Darstellung

trauen (Bild 3).⁴ Diese Ergebnisse deuten darauf hin, dass verschiedene Initiatoren von Streckenreaktivierungen unterschiedliche Effekte auf die Wahrnehmung des demokratischen Staates haben, aber in jedem Fall das Vertrauen in Institutionen und Partizipationsmöglichkeiten beeinflussen.

Wirtschaftliche Entwicklung und öffentliche Investitionen

Die klassische Vorstellung von Infrastrukturentwicklung impliziert eine Verbesserung der ökonomischen Situation durch neue Verkehrswege. Sinkende Transportkosten und kürzere und schnellere Verbindungen für Gütertransport und Personen durch öffentlich finanzierte Infrastruktur gelten als Motor für Wirtschaftswachstum [8]. Das Vorhandensein von Bahnverbindungen und das Wissen über reaktivierte Strecken ist ein gemeinhin sichtbares Zeichen für diese öffentlichen Investitionen. Wir gingen daher davon aus, dass vorhandene Schieneninfrastruktur und Wissen über Reaktivierungen sich auf die Einstellungen zur wirtschaftlichen Prosperität einer Region und auf die Einstellungen zu öffentli-

chen Investitionen in die Schieneninfrastruktur auswirken.

Unsere Schätzungen zeigen, dass mit vorhandener Schieneninfrastruktur auch die Akzeptanz für zukünftige öffentliche Mittel um rund 10%. Überraschend sind darüber hinaus die Einstellungen zur wirtschaftlichen Prosperität der neuen Wohnregion: Vorhandene Schieneninfrastruktur führt zu einer besseren Bewertung der wirtschaftlichen Entwicklung, es sei denn, eine Bürgerinitiative hat diese ursprünglich initiiert (Bild 4). Das deutet darauf hin, dass die maßgebliche Rolle einer Bürgerinitiative möglicherweise als Ersatz für erfolgreiche kommunale Wirtschaftspolitik verstanden wird, oder anders gesagt: Wenn eine Bürgerinitiative notwendig war, wird die wirtschaftliche Entwicklung nicht so positiv eingeschätzt.

Fazit

Die Experimentalstudie liefert erste Einblicke in mögliche soziopolitische Effekte von Veränderungen der Schieneninfrastruktur in Regionen. Generell bestätigen sich die vermuteten Zusammenhänge zwischen dem Wissen über Schieneninfrastruktur und Identität, politischem Vertrauen und ökonomischen Perspektiven. Die Ergebnisse liefern wertvolle Ansätze für das zukünftige kommunal- und regionalpolitische Handeln in der Verkehrspolitik. Gerade die unterschiedlichen Effekte von Reaktivierungen, die kommunalpolitisch oder durch Bürgerinitiativen angestoßen werden, zeigen, dass beide Akteure wichtige Funktionen für das Vertrauen in die Demokratie einnehmen. Es lässt sich daraus schließen, dass gemeinschaftliche Reaktivierungsprojekte positive Effekte für Regionen haben, die weit über die wirtschaftliche Entwicklung hinausreichen und die Identifikation und Zufriedenheit der regionalen Bevölkerung fördern. Aber auch die Zusammenhänge zwischen Infrastruktur und Einstellungen zu öffentlichen Investitionen sind wertvolles Wissen für zukünftige verkehrspolitische Entscheidungen. Für die angestrebte Verkehrswende sind massive Investitionen in die Schieneninfrastruktur notwendig, die unter anderem in Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung angekündigt wurden. Es ist davon auszugehen, dass hier in den kommenden Jahren dauerhaft mehr öffentliche Investitionen nötig sind. Unsere Ergebnisse deuten darauf hin, dass vorhandene Infrastruktur einen legitimierenden Effekt für zukünftige Infrastrukturausgaben hat und damit langfristig dazu beiträgt, in einer Art Ketteneffekt die Investitionen für die angestrebte Verkehrswende zu legitimieren.

Das gewählte methodische Vorgehen ermöglichte ein gezieltes und kontrolliertes Untersuchen spezifischer Einflussvariablen auf die genannten sozio-politischen Aspekte. Gleichzeitig stellt dies eine Schwäche bei der Beurteilung der externen Validität dar, da viele potenzielle weitere Einflussfaktoren wie das reale Umfeld, die lokale Mobilitätskultur oder persönliche Lebenssituationen nicht mit betrachtet werden können. Felduntersuchungen in Kommunen vor und nach real veränderter Verkehrsinfrastruktur stellen daher eine wichtige Folgeforschung dar. ■

¹ Hierzu wurden verschiedene Robustheitschecks durchgeführt. Neben einem probit-Modell mit und ohne Kontrollvariablen wurden außerdem ein logit-Modell und ein Ordinary least squares-Modell geschätzt. Unsere Ergebnisse sind robust für diese verschiedenen Spezifikationen in der Regressionsmethodik.

- 2 Zur Kontrolle haben wir auch die Identifikation mit Deutschland und Europa gemessen, erwartungsgemäß hat hier die Schieneninfrastruktur keine Auswirkungen.
- 3 Die folgenden Abbildungen zeigen die Veränderung der Zustimmungswahrscheinlichkeit unserer drei Vignetten (Bahnanschluss; Reaktivierung durch eine Bürgerinitiative; Reaktivierung durch die lokale Politik) gegenüber der Basiskategorie (keine Informationen) zu verschiedenen Aussagen. Die Punkte zeigen den Punktschätzer der durchschnittlichen marginalen Effekte einer probit-Regression, Balken das 90 %-Konfidenzintervall.
- 4 Zur Kontrolle wurde ebenfalls das Vertrauen in die Landes- und Bundespolitik abgefragt. Hier gab es keine Unterschiede zwischen den einzelnen Gruppen.

LITERATUR

- [1] Vgl. z. B. Hornung, E. (2015): Railroads and growth in Prussia. In: Journal of the European Economic Association, 13 (4), pp. 699-736.
- Donaldson, D. (2018): Railroads of the Raj: Estimating the impact of transportation infrastructure. In: American Economic Review, 108 (4-5), S. 899-934.
- Banerjee, A.; Duflo, E.; Qian, N. (2020): On the road: Access to transportation infrastructure and economic growth in China. In: Journal of Development Economics, 145, 102442.
- [2] Hague, C.; Jenkins, P. (2004): Place identity, participation and planning. Routledge.
- [3] Vgl. Gäbler, S.; Krause, M.; Rösel, F. (2021): 15 000 Kilometer Bahnstrecken weniger als vor 70 Jahren in Deutschland – Ost und West

gleichermaßen betroffen. ifo Dresden berichtet, 28 (4), S. 3-6.

VDV (2022): Auf der Agenda. Reaktivierung von Eisenbahnstrecken. 3. Auflage. www.vdv.de/vdv-reaktivierung-von-eisenbahnstrecken-2022-3-aufgabe.pdf (Abruf: 17.01.2023).

- [4] Vgl. z. B. Thiel, F. (2020): Die Low-Cost-Hypothese. Ein empirischer Test am Beispiel der Befürwortung einer City-Maut. In: KZfSS Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 72, S. 429-453.
- Brückmann, G.; Wicki, M.; Bernauer, T. (2021): Is resale anxiety an obstacle to electric vehicle adoption? Results from a survey experiment in Switzerland. In: Environmental Research Letters, 16 (12), 124027.
- [5] Raagmaa, G. (2002): Regional identity in regional development and planning. In: European Planning Studies, 10 (1), S. 55-76.
- [6] Vgl. z. B. Hooghe, M.; Marien, S. (2013): A comparative analysis of the relation between political trust and forms of political participation in Europe. In: European Societies, 15 (1), S. 131-152.
- Kaase, M. (1999): Interpersonal trust, political trust and non-institutionalised political participation in Western Europe. In: West European Politics, 22 (3), S. 1-21.
- Anderson, M. R. (2010): Community psychology, political efficacy, and trust. In: Political Psychology, 31 (1), S. 59-84.
- [7] Christensen, T.; Lægred, P. (2005): Trust in government: The relative importance of service satisfaction, political factors, and demography. In: Public Performance & Management Review, 28 (4), S. 487-511.
- [8] Vgl. z. B. Doerr, L.; Dorn, F.; Gäbler, S.; Potrafke, N. (2020): How new airport infrastructure promotes tourism: Evidence from a synthetic control approach in German regions. In: Regional Studies, 54 (10), S. 1402-1412.



Regina Weber, Dr.
Wissenschaftliche Referentin,
Deutsches Zentrum für Schienen-
verkehrsforschung (DZSF), Bonn
weberr@dzsf.bund.de



Stefanie Gäbler, Dr.
Wissenschaftliche Referentin,
Deutsches Zentrum für Schienen-
verkehrsforschung (DZSF), Dresden
gaeblerst@dzsf.bund.de



Philipp Rollin
Wissenschaftlicher Referent,
Deutsches Zentrum für Schienen-
verkehrsforschung (DZSF), Bonn
rollinp@dzsf.bund.de



Urbane Systeme im Wandel.
Das Technisch-Wissenschaftliche Fachmagazin

Lesen Sie in der neuen Ausgabe 1|2023 von Transforming Cities:

- Multiple Krisen als lokaler Stresstest
- Gefahrenlage Kritische Infrastrukturen und Blackouts
- Sicherheit und Sicherheitsgefühle in Bahnhofsvierteln
- Krisenmanagement im Ahrtal 2021
- Hochwasserschutzmaßnahmen im Bereich der KRITIS-Versorgung
- Öffentliche Verwaltungen im Krisenmodus
- Digitale Risikotreiber in Smart Cities

Erscheint am 6. März 2023. Jetzt bestellen unter:
<https://www.transforming-cities.de/einzelheft/>