

Arbeiten der letzten Jahre gibt es aber schon einige spannende Beispiele für eine konkrete Umsetzung, so unter anderem die Integration einer Staubabsaugung in eine Bettungsreinigungsmaschine, der erstmalige Einsatz von Lärmschutzgalerien im Schienenverkehr, die Standardisierung von Rahmenbauwerken oder auch die Nutzung der Ergebnisse aus unserem bereits genannten Hangrutschungsprojekt in der Planfeststellung.

Außerdem arbeiten wir in Normungsgremien, beispielsweise im Deutschen Institut für Normung (DIN), mit, um bei Bedarf Änderungen von Normen voranzutreiben. Natürlich arbeiten wir auch eng mit der Deutsche Bahn AG zusammen. Generell ist es ein Ziel des DZSF, Forschungsergebnisse auch in Regelwerken zu verankern, denn so kommen die Ergebnisse unserer wissenschaftlichen Projekte direkt der Praxis zugute.

Teil der Arbeit des DZSF sind auch verschiedene Test-Einrichtungen. Wie ist hier der Stand?

Die Ausschreibung für das offene digitale Testfeld Schiene ist veröffentlicht. Bei dieser Studie geht es darum, die Möglichkeiten auszuloten, wie Forschungsgruppen Demonstratoren aller Technologiereifegrade einsetzen können. Und zwar sowohl für die Fahrzeugentwicklung als auch für Infrastrukturelemente. Untersucht wird ein bestehendes Streckennetz von 350 km Länge zwischen der Lausitz und Leipzig, welches das DZSF gemeinsam mit dem BMVI und der DB Netz AG identifiziert hat. Es soll alle Facetten des Schienenverkehrs abdecken, von stillgelegten Abschnitten bis hin zu Hochgeschwindigkeitsstrecken. Dieses Testfeld soll, wie der Name schon sagt, für alle offen und nicht kommerziell betrieben sein. Die ersten Ergebnisse dieser Studie werden wir Mitte Oktober im Rahmen des 5. Forschungsworkshops des BMVI vorstellen.

Apropos: diesen Workshop, den das BMVI seit einigen Jahren für die Forschungscommunity der Branche veranstaltet, werden wir in diesem Jahr zum ersten Mal als gemeinsame Veranstaltung von BMVI und DZSF durchführen, Corona-bedingt allerdings im virtuellen Format.

Als zweites haben wir, wie im Bundesforschungsprogramm ausgeführt, den Auftrag, das LärmLab21 einzurichten. Ein erstes Konzept dazu werden wir im Frühjahr 2021 vorstellen.

Müssen Sie für das DZSF Eigenmittel einwerben?

Nein, wir sind durch den Bund finanziert. Allerdings dürfen wir Eigenmittel für die Forschung einwerben. Dabei handelt es sich aber ausschließlich um öffentliche Mittel, zum Beispiel aus dem mFund des BMVI. So können wir Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch projektbezogen einstellen. Ein gutes Beispiel hierfür ist das Projekt ZuG, bei dem es um die automatisierte Erkennung des Gleisumfeldes geht. Hier haben wir einen Eigenmittelbeitrag.

Mein Verständnis war immer, dass Behörden ganz unabhängig von Mitteln von außerhalb sein sollten.

In Bezug auf wissenschaftliche Projekte dürfen wir öffentliche Mittel einwerben und Mitarbeiter einstellen. Natürlich ach-

ten wir darauf, dass wir schon im Vorhinein mögliche Interessenskonflikte ausschließen. Industriefinanzierte Forschung gehört nicht zu unserem Portfolio.

Das Zentrum ist Auftraggeber von Forschungsaufträgen und beteiligt sich gleichzeitig selbst an Ausschreibungen und nimmt Aufträge an. Damit stehen Sie potentiell in Konkurrenz zu anderen Forschungseinrichtungen bei der Einwerbung von Mitteln. Wie handhaben Sie das?

Ich sehe das DZSF nicht in Konkurrenz zu anderen, sondern als Erweiterung der Forschungslandschaft im schienengebundenen Verkehr. Wir streben eine gute Zusammenarbeit mit allen bestehenden Forschungseinrichtungen an. Und meine ersten Kontakte stimmen mich zuversichtlich, dass wir uns da zur Stärkung des Schienenverkehrs gewinnbringend ergänzen werden.

Welches Forschungsprofil sehen Sie für das DZSF?

Grundlage unserer Profilierung ist natürlich die Struktur des Bundesforschungspro-



Ein Themenkomplex, der in Deutschland in der Schienenverkehrsforschung noch viele offene Fragen birgt, ist „Umwelt und Schiene“, skizziert Corinna Salander ein mögliches Forschungsprofil für das DZSF

gramms mit den Themenfeldern Wirtschaftlichkeit, Umwelt und nachhaltige Mobilität sowie Sicherheit und den Querschnittsthemen Digitalisierung, Automatisierung, Migration und Recht. Die schon erwähnte Interdisziplinarität unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ermöglicht uns, in allen Bereichen Profil zu zeigen. Entscheidend ist aber vor allem unser Auftrag, zum Erreichen der Klimaschutzziele und der Stärkung der Marktanteile der Schiene beizutragen.

Konkret bauen wir unsere Expertise beispielsweise in Fragen der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Bahnsektors, der Anpassung an den Klimawandel oder auch der Cyber Security auf. Das betrifft technische Fragestellungen genauso wie gesellschaftspolitische.

Wie schwer war es, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für das DZSF zu finden?

Mit Ausnahme der Bauingenieure gab es ein erstaunlich großes Bewerberfeld. Wir haben viele gute, junge Leute gewinnen können. Der Altersdurchschnitt ist mit Mitte 30 niedrig. Zu dem guten Bewerberfeld hat sicherlich beigetragen, dass wir mit Dresden und Bonn zwei attraktive Standorte haben und unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Wahl offenlassen konnten. Außerdem kann ich als Honorarprofessorin der Universität Stuttgart weiter Dissertationen betreuen – auch das ist ein wichtiger Punkt für die Gewinnung von Nachwuchswissenschaftlerinnen und -wissenschaftlern.

Sie sind seit 1. Januar 2020 Direktorin des DZSF – das heißt, Sie mussten das Zentrum in weiten Teilen unter Corona-Einschränkungen aufbauen. Was waren die zusätzlichen Herausforderungen?

Corona war unter dem Gesichtspunkt der Zusammenarbeit beim Aufbau kaum ein Problem. Ich habe eine tolle Infrastruktur beim Eisenbahn-Bundesamt vorgefunden. Das EBA hat ein hervorragendes Dokumenten-Management, das tatsächlich über alle Standorte hinweg ein papierloses Büro ermöglicht. Meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren alle – schon vor Corona – mit Laptops, Kameras und Kopfhörern ausgestattet und viele hatten schon zuvor die



Möglichkeit des mobilen Arbeitens genutzt. Als Corona dann kam, waren wir vom Standweg voll arbeitsfähig. Schwierig war natürlich der Prozess der Personalgewinnung, da wir mit dem Lockdown Auswahlgespräche nur virtuell führen konnten. Und manchmal vermissen wir „das Gespräch am Kaffeekautomaten“, bei dem sich oft schnell und unkompliziert Fragen klären lassen. Ganz grundsätzlich beschäftigen auch uns natürlich die Auswirkungen von Covid-19 auf den öffentlichen Personenverkehr. Mit unserer Studie zu verschiedenen Ausbreitungspfaden des Virus in öffentlichen Verkehrsmitteln und in Bahnhöfen sowie zu geeigneten Schutzmaßnahmen wollen wir

eine wissenschaftlich fundierte Einschätzung der Ansteckungs- und Ausbreitungsgefahr in Zügen des Nah- und Fernverkehrs und auch Straßenbahnen und Bussen geben.

Wie ist letztendlich die finanzielle Ausstattung des Zentrums?

Für dieses Jahr haben wir 16 Mio. EUR für die Forschung bekommen.

Eine private Frage: Wie entspannen Sie sich?

Bei anregenden Gesprächen über Gott und die Welt im Familien- und Freundeskreis.

Das Interview führte Dagmar Rees