DIE BAHNINDUSTRIE.
VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.

Halbjahrespressekonferenz

20. Oktober 2015

Steigenberger Hotel am Kanzleramt Berlin

Dr. Ben Möbius

Hauptgeschäftsführer des Verbandes
der Bahnindustrie in Deutschland

Es gilt das gesprochene Wort!

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

zur Mitte der Legislaturperiode darf man vielleicht auch einmal grundsätzlich werden: Wer ehrgeizige Klimaziele erreichen möchte, braucht einen starken Schienenverkehr. Dazu kann die Politik wesentlich beitragen. Deutschland braucht einen besseren Ordnungsrahmen. Weil es um Klimaschutz geht, weil es um intelligente Logistik geht, weil Hersteller und Dienstleister von Mobilität einen starken Heimatmarkt brauchen. Bei vielen Mobilitätstechnologien ist Deutschland weltweit führend – das gilt namentlich für die Bahnindustrie.

Investitionsoffensive, LuFV II, Zulassungsreform – in dieser Legislaturperiode ist schon viel gelungen. Umso wichtiger ist es aber, nun die zweite Halbzeit zu nutzen. Der Präsident, Herr Dr. Lange, hat schon wichtige Handlungsfelder benannt. Vier weitere politische Stellschrauben könnte und sollte Deutschland jetzt rasch justieren:

1. Den Schienenverkehr in unseren Regionen stärken

Der SPNV in Deutschland boomt. Allein zwischen 2002 und 2012 ist das Angebot um rund ein Drittel gestiegen. Heute befördern die Unternehmen im SPNV täglich rund 27 Millionen Menschen. Dank Innovationen konnte trotz gestiegener Verkehrsleistung der absolute Energieverbrauch im schienengebundenen Regionalverkehr von 2000 bis 2012 um 21 Prozent gesenkt werden.

Taktgeber dieser Erfolge sind die Regionalisierungsmittel. Aber die Bund-Länder-Verhandlungen kamen über Monate nach Art der Echternacher Springprozession voran: Zwei Schritte vor, einen Schritt zurück. Nun endlich haben sich Bund und Länder auf eine Neufassung der Regionalisierungsmittel geeinigt. Danach steigt die Finanzierung des SPNV durch den Bund von derzeit 7,4 auf acht Milliarden Euro ab 2016. Die künftige Dynamisierung der Mittel soll bei jährlich 1,8 Prozent liegen.

Diese Einigung von Bund und Ländern ist ein bedeutender Erfolg für den SPNV. Die Neuregelung war längst überfällig. Die jährliche Summe in Höhe von acht Milliarden Euro entspricht der unteren Grenze dessen, was der Eisenbahnsektor seit Langem

gefordert hat. Indes kann niemand mit einer jährlichen Dynamisierung von 1,8 Prozent zufrieden sein. Das ist nicht auskömmlich. Wichtig ist auch, den Anstieg der Trassenpreise zu begrenzen, etwa auf 2,5 Prozent jährlich. Die Regionalisierungsmittel müssen zweckgebunden sein. Ihre Verwendung muss transparent sein. Der Vermittlungsausschuss hat also noch wichtige Details zu regeln. Die Aufgabenträger brauchen nun rasch Planungssicherheit für die Bestellung von Nahverkehren. Das bedeutet für die Bürgerinnen und Bürger künftig vor allem eines: attraktiver SPNV mit modernen Schienenfahrzeugen.

Auch das Eisenbahnregulierungsgesetz sollte nun rasch verabschiedet werden. Denn es setzt den Wettbewerbsrahmen für den Schienenverkehr in unserem Land. Die Befreiung von unangemessener Regulierung für die Wartungseinrichtungen ist ein aus unserer Sicht besonders wichtiger Punkt.

2. Digitalisierung vorantreiben

Die Digitalisierung des Schienenverkehrs ist in vollem Gange. Wartung, die nicht nach Zeitintervallen, sondern nach Zustand erfolgt, fahrzeugseitiges und streckenseitiges Monitoring, genaue Ortung, digitale Teilekennzeichnung, intelligente Leitsysteme, automatisiertes Fahren, mehr Komfort für die Reisenden, bessere Vernetzung der Verkehrsträger – darum geht es. Die Bahnindustrie ist bei vielen digitalen Innovationen global führend. Deutschland hat das Potenzial, zum Schaufenster für „Schiene 4.0“ zu avancieren. Doch bei der Umsetzung im Konkreten hapert es oft.

Ein Beispiel: Die Stellwerke. Die Schiene lebt seit Jahren von der Substanz. Eine gefährliche Überalterung der Anlagen droht. Bei der Leit- und Sicherungstechnik ist sie Realität. Ein Drittel der 3.400 Stellwerke in Deutschland hat ein Durchschnittsalter von 80 Jahren (mechanische Stellwerke). Die Ältesten stammen aus Kaisers Zeiten mit Baujahren ab etwa 1900. Weitere 13 Prozent (elektro-mechanische Stellwerke) haben ein Alter von durchschnittlich etwa 65 Jahren. Ihr weiterer Betrieb bedeutet vor allem hohe Störanfälligkeit, hohe Ausfallraten und hoher Wartungsaufwand.

Für ein zuverlässiges Schienensystem bilden elektronische Stellwerke (ESTW) eine zwar wenig auffallende, aber entscheidende Basis. ESTW sind weniger störanfällig, ihr Wartungsaufwand ist drei- bis viermal niedriger, sie bieten attraktive Jobs für qualifizierte Arbeitnehmer. ESTW sind deutlich leistungsfähiger. Denn das Schalten der Signale und Weichen geschieht vollelektronisch via Mausklick. Alle Abläufe werden auf Computermonitoren dargestellt. ESTW informieren über die Belegung des Fahrwegs und die zulässige Geschwindigkeit, können die Bahnhofsein- und -ausfahrt von Zügen automatisch steuern. Sie sorgen dafür, dass Bahnübergänge rechtzeitig schließen und öffnen. ESTW sind „Hidden Champions“ der „Schiene 4.0“. Doch ihr Anteil liegt in Deutschland bei mageren zwölf Prozent. Während unsere Nachbarländer – zum Beispiel Belgien, Dänemark und die Schweiz – kurzerhand ihre komplette Leit- und Sicherungstechnik auf den neuesten Stand bringen, zögert Deutschland. Deshalb sollte die Bundesregierung konsequent Investitionen in ESTW fördern.

„Schiene 4.0 made in Germany“ setzt global Maßstäbe. Aber Leitanbieter brauchen einen Leitmarkt Deutschland. Der sichert Arbeitsplätze und Know-how, weil Denkfabriken meist den Märkten folgen. Leitmarkt bedeutet zum Beispiel, die modernste Neubaustrecke Deutschlands (Halle – Erfurt – Nürnberg – München) pünktlich bis Ende 2017 durchgängig auszubauen. Und Leitmarkt bedeutet vor allem ein Forschungsprogramm. VDB-Präsident Dr. Lange hat darüber eben gesprochen. Die – ja auch politisch gewollte – Digitalisierung der Mobilität kann gelingen. Dann wird der Schienenverkehr noch klimaschonender. Voraussetzung dafür ist, dass der forschungspolitische Stellenwert der Bahnindustrie in Deutschland neu bewertet wird.

3. Fairen Wettbewerb stärken

Wir bekennen uns zum Wettbewerb. Denn im Wettbewerb sind wir stark. Natürlich sind einigermaßen gleiche Regeln für einen fairen Wettbewerb konstitutiv. Transparente, gleiche Spielregeln, neudeutsch das „level-playing-field“, sind auf den globalen Märkten von hoher Bedeutung. VDB-Präsident Dr. Lange hat eben das Thema China angesprochen.

Nun hat die Politik in Berlin viele Stellschrauben für die globale Liga jedenfalls nicht allein in der Hand. Umso mehr sollte sie dort für Fairness sorgen, wo sie es völlig problemlos könnte.

Beim Linienfernverkehr mit Omnibussen können wir nicht aufhören, das Richtige zu fordern, nur weil die Politik nicht aufhört, hier das Falsche zu tun. Wir bekennen uns zur Bedeutung aller Verkehrsträger. Deren Vernetzung bedeutet für viele Reisende mehr Komfort und ist in der Logistik Realität. Was dem Gedanken der Ko-Modalität aber widerspricht, sind Wettbewerbsverzerrungen.

Die Zahlen des Statistischen Bundesamtes zeigen: Diese Verkehre nehmen seit der Liberalisierung zum 1. Januar 2013 rasant zu. Im Jahr 2013 beförderten Fernlinienbusse in Deutschland über acht Millionen Fahrgäste. Das entspricht einem Wachstum gegenüber dem Vorjahr von 180 Prozent. Im Jahr 2014 waren es 16 Millionen Fahrgäste. Das entspricht einem weiteren Plus von nochmal 100 Prozent. Das Wachstum setzt sich also fort, während im Fernverkehr auf der Schiene die Zahl der Fahrgäste um 1,8 Prozent zurückging. Wettbewerb ist gut – wenn er fair ist. Ist das hier der Fall?

Warum zahlen Fern- und Regionalzüge eine Schienenmaut in Form der Trassenpreisen und Stationsentgelten – aber Fernlinienbusse keine Straßenmaut?

Warum bezahlen seit 1. Oktober alle Lkw ab 7,5 t Maut, aber Fernlinienbusse, die mit rund 20 t zum Beispiel Brücken belasten, noch immer nicht?

Warum sorgt die Politik dafür, dass ein Zug von A nach B fährt und Maut bezahlt – aber ein Bus von A nach B nebenher fährt und keine Maut bezahlt?

Können wir sicher sein, dass Fernlinienbusse nicht auch für Reisen unterhalb von 50 km-Distanzen genutzt werden?

Die Zahlen für das Jahr 2014 belegen: Der Schienenfernverkehr der DB AG zahlte allein an Maut in Form von Trassengebühren: 832 Millionen Euro. Die Fernlinienbus-

se: keinen Cent. Dies ist ein grober verkehrspolitischer Webfehler. Deshalb müssen Fernlinienbusse rasch in das Mautsystem integriert werden.

4. Lärmschutz im Schienengüterverkehr forcieren

Es ist immer dasselbe Bild: Zu Beginn der Ferienzeit kilometerlange Staus auf der linken und Lastwagenkolonnen auf der rechten Spur unserer Autobahnen. Güterverkehr im Grenzbereich. Dabei haben sich Deutschland und Europa auf ehrgeizige Klimaziele verpflichtet. Das geht nur mit mehr Verkehr auf der klimafreundlichen Schiene.

Deshalb lautet ein Ziel der EU: Bis 2030 sollen 30 Prozent des Straßengüterverkehrs auf Distanzen über 300 km auf die Schiene oder das Schiff verlagert werden. Die Realität in Europa sieht anders aus, auch weil der politische Ordnungsrahmen nicht hinreichend konsistent ist. Ziel ist, die Elektromobilität zu fördern. Auch die auf der Schiene. Aber tatsächlich wird das Gegenteil gefördert. Nämlich der Verbrauch fossiler Treibstoffe, mit einer Lkw-Maut-Absenkung in Höhe von 250 Millionen Euro für 2015.

Klimaschonend, kaum Feinstaubemissionen – kein Verkehrsträger bringt Güter umweltfreundlicher von A nach B als der Schienenverkehr. Das ist umso relevanter, da das Verkehrsaufkommen kraftvoll wachsen wird. Deshalb ist die Stärkung des Schienengüterverkehrs (SGV) Ziel der Politik: sowohl der EU als auch Deutschlands.

Doch der SGV verursacht auch Lärm. Viele Anwohner, gerade an stark befahrenen Trassen, empfinden die Lärmbelastungen als erheblich, teilweise auch als unerträglich.

Das muss sich ändern. Lärm gefährdet die Akzeptanz des SGV. Je größer die Akzeptanz in der Bevölkerung ist, umso stärker ist die gesellschaftliche Basis, um Güter mit dem klimafreundlichsten Verkehrsmittel zu transportieren.

Innovative Technologien für leisen SGV sind schon verfügbar. Aber deren Einsatz muss vorangetrieben werden. Es darf nicht der Eindruck entstehen, die Beteiligten schöben sich den Schwarzen Peter zu. Leiser SGV muss in gemeinsamer Anstrengung von Wirtschaft und Politik Realität werden. Dies erwarten mit Recht die Bürgerinnen und Bürger.

Zwei Wege führen aus Sicht der Bahnindustrie in Deutschland zum Ziel: Die Umrüstung und die Neuanschaffung bzw. der grundlegende Umbau von Güterwagen und Lokomotiven. Die Umrüstung muss kontinuierlich vorangetrieben werden. Sie darf nicht erst kurz vor Fristablauf erfolgen. So richtig es ist, die Umrüstung zu fördern, so unstimmig ist es, Neuinvestitionen dann nicht zu unterstützen.

Ziel muss es außerdem sein, ehrgeiziger die Möglichkeiten innovativer Technologien (zum Beispiel Flüsterdrehgestelle) zu nutzen, um Lärmminderungen deutlich unterhalb der EU-Grenzwerte („TSI Noise“) zu verwirklichen.

Wir empfehlen deshalb, künftig beide Wege zu fördern – die Umrüstung und die Neuanschaffung.

Die Förderung der Umrüstung von Güterwagen auf leise Verbundstoff-Bremssohlen (LL-Sohle) muss konsequent fortgesetzt werden. Die Umrüstung muss rasch und verlässlich erfolgen. Eine größere lärmabhängige Spreizung von Trassenpreisen (Malus-Bonus) kann zum Lärmschutz wesentlich beitragen. Es sollte geprüft werden, ob die erhöhten Betriebskosten berücksichtigt werden können.

Ergänzend sollte ein Innovationsbonus für die Neuanschaffung und grundlegenden Umbau von leisen Güterwagen und Lokomotiven eingeführt werden. Er sollte

- technologieneutral sein,
- in Stufe I für neue Wagen und grundlegende Umbauten gelten, die die EU-Lärmgrenzwerte unterschreiten,
- in Stufe II nur für hochinnovative Wagen gelten, die heutige Grenzwerte deutlich unterschreiten um mindestens 5 dB(A),
- in ähnlicher Staffelung für neue Lokomotiven gelten,

– daran gekoppelt werden, dass alte laute Waggons und Lokomotiven verschrottet werden,
– und für eine rasche Wirkung degressiv gestaltet und bis 2020 befristet sein.

In Stufe I sollte ein Drehgestell mit 5.000 Euro bezuschusst werden. Für die Stufe II, die deutlich umfänglichere Flüstertechnologie notwendig macht, sollten 15.000 Euro pro Drehgestell als Innovationsbonus vorgesehen werden.

Einen optimalen Lärmschutz sehen wir jedoch als permanente Aufgabe. Nach 2020 muss es weitergehen: mit neuen Grenzwerten und mit neuen Technologien, die teilweise jetzt schon erprobt werden können.

Die Bahnindustrie in Deutschland fordert, dass es nach 2020 wirksame Sanktionen gegen laute Güterwagen geben muss. Es gibt in der EU einen Bestandsschutz für alte laute Güterwagen. Langsamfahrauflagen für diese wären ungeeignet, weil dann andere, leise Güterzüge das gleiche Tempo fahren müssten. Wichtig sind gesetzliche Sanktionen, die nach 2020 lauten SGV wirksam vermeiden und zugleich leisen SGV nicht in Mitleidenschaft ziehen.

Bahntechnologie und Schienenverkehr „made in Germany“ liefern weltweit nachhaltige Mobilität. Die Bahnindustrie ist eine Schlüsselindustrie für die Zukunft der Mobilität – und des Klimaschutzes. Sie gehört zum industriellen Kern Deutschlands. Um diesen Erfolg fortschreiben zu können, braucht die Bahnindustrie bessere Rahmenbedingungen in ihrem Heimatmarkt. Auch damit Deutschland künftig weiterhin als Schaufensterregion fungiert, in der modernster Schienenverkehr erfahrbar ist.