

## **Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)**

### **Jahrespressekonferenz**

**26. April 2016**

**Steigenberger Hotel am Kanzleramt Berlin**

**Dr. Ben Möbius**

**Hauptgeschäftsführer des Verbandes  
der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)**

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Vielen Dank.

Über drei Ziele, die uns besonders am Herzen liegen und derzeit politisch besonders aktuell sind, möchte ich einige Worte sagen:

- 1. Mehr Lärmschutz im Schienengüterverkehr**
- 2. Mehr Investitionen in den Schienenpersonennahverkehr**
- 3. Mehr Tempo bei der Digitalisierung der Schiene**

All diese drei Ziele sind entscheidend für den künftigen Erfolg des Schienenverkehrs.

#### **Erstes Ziel: Mehr Lärmschutz.**

Klimaschonend, elektrisch, emissionsarm – Güterverkehr auf der Schiene ist bekanntlich nachhaltig. Deshalb möchte die Europäische Union den wachsenden Gütertransport vor allem auf die Schiene bringen. Das ist richtig.

Aber es gibt eben die Achillesferse: den Lärm.

Die ganz klare Position der Bahnindustrie in Deutschland: Hohe Lärmbelastungen sind gesundheitsschädlich. Deshalb muss der Schienengüterverkehr leiser werden. Deutlich. Und schnell. Volkswirtschaftliche Argumente können da nicht als Weichzeichner bemüht werden.

Deutschland hat einiges erreicht. Aber es muss ehrgeizig weitergehen. Allzu oft haben Anwohner immer noch den Eindruck, die Beteiligten schoben einander den Schwarzen Peter zu. So kann gesellschaftliche Akzeptanz nicht gelingen.

Unsere Vision ist ein Schienengüterverkehr, der zugleich wirtschaftlich, klimaschonend und leise ist. Wie kann der Transport auf der Schiene leiser werden?

Wir müssen die Umrüstung weiter vorantreiben. Hauptquelle von Lärm im Schienengüterverkehr sind Rollgeräusche. Ursache dafür sind die traditionell an den Waggonen eingebauten Bremsklötze. Die sorgen für raue Räder. Und die rollen etwa doppelt so laut auf der Schiene wie ein glattes Rad. Im Fokus steht deshalb die Umrüstung alter Waggonen auf leise sogenannte K- und LL-Sohlen. Dieser Weg, der durch öffentliche Förderung eingeschlagen ist – direkt und seit 2012 durch das lärmabhängige Trassenpreissystem –, muss natürlich fortgesetzt werden.

Aber Deutschland muss mehr tun für den Lärmschutz. So richtig es ist, die Umrüstung zu fördern, so unstimmig ist es, Neuinvestitionen dann nicht zu unterstützen. Genau so war es aber bisher in Deutschland.

Deshalb hat der VDB vorgeschlagen, einen Innovationsbonus einführen. Als Impulsfinanzierung für Neuanschaffungen.

Wir freuen uns sehr, dass Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt den Ansatz aufgegriffen hat und eine Innovationsprämie angekündigt hat.

Die Idee:

- Auch Neuinvestitionen in die nächste Generation leiser Waggonen fördern.  
Leise heißt dann: unterhalb der europäischen Grenzwerte.
- Im Gegenzug muss ein alter Waggon verschrottet werden.

Klare Konditionen. Hier kann es gelingen, für mehr Ruhe an den Strecken zu sorgen. Die Technologie ist da. Wir bieten sie an. Sie muss sich nur am eher margenschwachen Markt auch durchsetzen. Die Innovationsprämie kann, gleich einem Katalysator, zusätzliche private Investitionen auslösen: in weniger Lärm und übrigens auch in mehr Energieeffizienz. Deshalb ist die Innovationsprämie ein Durchbruch für den leisen Schienengüterverkehr. Und für eine Politik, die dieses Ziel sehr ehrgeizig verfolgt.

Wir unterstützen diesen Ansatz sehr.

Deutschland braucht für den Lärmschutz einen ganzheitlichen Blick. Selbstverständlich muss auch die Infrastruktur intakt sein. Superschnelles Schleifen für glatte Schienen ist ein Beispiel.

Und übrigens gehört aus unserer Sicht zur Glaubwürdigkeit auch, nach 2020 wirksam zu sanktionieren. Schon wenn mehr als zwei von zehn Waggonen in einem Güterzug laut sind, nimmt das menschliche Gehör ihn als laut wahr. So gerieten die Erfolge zur Farce. Deshalb muss ab Ende 2020 klar sein: Die Zeit des Lärms ist vorbei. Laute Waggonen dürfen nicht mehr durch Deutschland rollen. Sanktionen, wie ein klares Verbot oder auch drastisch höhere Trassenpreise, müssen greifen. Die Idee dagegen, lärmende Züge zu einem langsameren Tempo zu verdonnern, bremst auch die leisen Züge. Das sollten wir rasch vergessen.

Das Ziel ist ehrgeizig: Bis 2020 soll der Schienenlärm halbiert werden. Aber es ist ein Etappenziel. Es muss danach neue Grenzwerte mit neuen Technologien geben. Wir brauchen heute eine stärkere forschungspolitische Flankierung. Weil heute durch Forschung und Entwicklung Lösungen generiert sowie in Feldversuchen erprobt werden sollen – für den leisen Güterverkehr der Zukunft.

### **Zweites Ziel: Mehr Investitionen in den SPNV.**

Der SPNV ist sowohl der Heimat- als auch der Kernmarkt der Bahnindustrie. Und VDB-Präsident Herr Schenk hat die neuesten Geschäftszahlen ja eben vorgelegt, die genau das zeigen. Und der SPNV prägt wesentlich die Lebensqualität vieler Bürgerinnen und Bürger. Allein zwischen 2002 und 2012 ist das Angebot des SPNV um rund ein Drittel gestiegen. Heute befördern die Unternehmen täglich rund 27 Millionen Menschen. Der SPNV war in den vergangenen zwei Dekaden auf Wachstumskurs. Weil die Bürgerinnen und Bürger dies so wünschen. Komfort, Klimaschutz, Zuverlässigkeit. Jetzt geht es darum, den Ordnungsrahmen für die Zukunft richtig abzustechen.

Im Herbst 2015 haben Bund und Länder beschlossen, die Regionalisierungsmittel – aus denen sich der SPNV wesentlich finanziert – für 2016 auf acht Milliarden Euro zu erhöhen und ab 2017 um 1,8 Prozent jährlich zu dynamisieren. Das war ein wichtiger Schritt für den SPNV.

Nun geht es aber um die Frage, wie diese Mittel künftig verteilt werden. Wir werben für eine rasche, ausgewogene Entscheidung über den Verteilschlüssel der Länder, damit hier Planungssicherheit entstehen kann.

Überdies werben wir dafür, die Konkurrenzbedingungen für den SPNV fair zu betrachten. Zum Beispiel zeigt eine Umfrage, dass fast jeder siebte Fernbusnutzer vorher im SPNV fuhr. In einigen Fällen ist der Fernlinienbus de facto auch unterhalb der 50-Kilometer-Grenze als Konkurrent unterwegs. Diese Praxis ist fragwürdig, weil sie nicht für faire Spielregeln steht. Denn zum einen sieht das Personenbeförderungsgesetz laut § 42a vor, dass die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen durch den Fernlinienbus unzulässig ist, wenn der Abstand zwischen diesen Haltestellen nicht mehr als 50 km beträgt.

Und zum zweiten zahlt jeder Zug Trassenentgelt. Das heißt: Jeder Fahrgast zahlt letztlich für die Trassennutzung. Der Fernlinienbus aber ist von der Mautpflicht ausgenommen. Warum? – Ist das fair? – Die Verkehrsministerkonferenz hat völlig Recht: Das Bundesfernstraßenmautgesetz kann und muss modifiziert werden. Der Fernlinienbus darf sich seiner Verantwortung für die Infrastruktur nicht länger entziehen. Denn Fernlinienbusse beanspruchen die Infrastruktur genauso wie Lkws ab einem Gewicht von 7,5 t.

Wir werben außerdem dafür, dass die Finanzmittel für den SPNV ausgewogen verwendet werden. Ein florierender SPNV-Markt braucht einen klug austarierten Rahmen. Mit Augenmaß ist sowohl eine hinreichende Finanzierung für eine moderne Infrastruktur zu sichern als auch die Preisdynamik für Trassen und Stationen zu dämpfen. Denn es muss genug Raum sein auch für dringend erforderliche Mehran-

gebote sowie Investitionen in moderne Fahrzeuge. Dafür muss der Anstieg der Infrastrukturentgelte orientiert am Anstieg der Regionalisierungsmittel verbindlich begrenzt werden. Eins greift ins andere: attraktives Angebot, Fahrzeuge und Infrastruktur. Essenziell ist deren Zusammenspiel. Denn nur so gelingt ein noch umweltschonenderer, noch erfolgreicherer SPNV – für noch mehr Fahrgäste.

Diese Fragen sollen im Eisenbahnregulierungsgesetz geregelt werden. Es geht jetzt in die parlamentarische Beratung. Unser Petitum: Die Beratungen zügig fortsetzen, wo nötig nachbessern und ausgewogene Kompromisse finden. Das Schicksal des alten ERegG, das ja im ersten Anlauf 2013 im Vermittlungsausschuss scheiterte, darf sich nicht wiederholen. Wir liegen schon hinter dem Zeitplan. Die Frist zur nationalen Umsetzung der RL 2012/34/EU ist schon am 15. Juni 2015 abgelaufen. Die Grundlinien des ERegG sind aus unserer Sicht wegweisend: Wettbewerb fördern, Effizienz erhöhen, den Schienenverkehr, auch den SPNV, stärken.

### **Drittes Ziel: Mehr Tempo bei der Digitalisierung der Schiene.**

Schiene 4.0 steht für den Schienenverkehr von morgen. Noch klimaschonender, noch sicherer, noch wirtschaftlicher, noch leiser, noch komfortabler – die Digitalisierung schafft die beste Schienenmobilität, die es je gab.

Genau dies treibt die Bahnindustrie in Deutschland an. Technologische Entwicklungen sind kein Selbstzweck. Sie dienen letztlich immer den Bürgerinnen und Bürgern.

### Die Digitalisierung schafft mehr Klimaschutz.

Vieles, was für den Klimaschutz erforderlich ist, können wir im Schienenverkehr schon umsetzen. Klimaschonende Elektromobilität? – Auf der Schiene Realität. Im Jahr 2011 wurden 92 Prozent der Betriebsleistungen durch Lokomotiven und Triebzüge mit elektrischem Antrieb erbracht. Rückspeisung von Bremsenergie? – Auf der Schiene Realität. Der Anteil rückgespeicherter Energie liegt im Schienengüterverkehr bei sechs Prozent, im Schienenpersonenfernverkehr bei zehn bis 15 Prozent, im

SPNV sogar bei 20 bis 40 Prozent.

Aber vieles, was dem Klimaschutz dient, müssen wir auch auf der Schiene erst verwirklichen und besser nutzen. Die Digitalisierung ermöglicht erhebliche Verbesserungen. Heute schon. Zum Beispiel sparen automatisiert fahrende U-Bahnen rund 30 Prozent Energie. So zu besichtigen etwa in London in der U-Bahn Docklands Light Railway. Ein anderes Beispiel: Wenn ein Gleis im Bahnhof länger als vorgesehen belegt ist, werden nachfolgende Züge heute erst kurz vor dem Bahnhof über die Belegung der Gleise per Signal informiert. Moderne Leitsysteme hingegen informieren Züge frühzeitig. Dadurch können nachfolgende Züge ihr Fahrverhalten anpassen – zum Beispiel durch Ausrollen – und damit besonders energiesparend fahren. Mit regenerativen Energien und digitalen Technologien eröffnet die Schiene riesige Chancen, schneller unabhängig von fossilen Energieträgern zu werden.

#### Die Digitalisierung schafft mehr Wohlstand.

Zum Beispiel erlaubt die digitale Vernetzung eine effizientere, umweltgerechtere und komodale Logistik. Ladungsüberwachung, Datenplattformen, verkehrsträgerübergreifender Informationsaustausch zum Beispiel zwischen Hafenterminals und dem Schienengüterverkehr.

#### Und die Digitalisierung schafft mehr Komfort.

Immer mehr Menschen weltweit wünschen sich nachhaltige Mobilität für ihr alltägliches Leben. Der drohende Verkehrskollaps zahlreicher Metropolen, frustrierende Parkplatzsuche, unerträglicher Smog. All dies erfordert weltweit völlig neue Mobilitätskonzepte. Und die digitale Schiene „made in Germany“ kann sie liefern. Mit immer mehr Komfort. So lassen sich die Zugkapazitäten bei S-Bahnen, die automatisiert fahren, in Echtzeit der tatsächlichen Nachfrage anpassen. Einfacher gesagt: Die Bahn fährt, wenn der Kunde sie braucht. Das kann zum Beispiel bei Großveranstaltungen eine Rolle spielen. Gesetzt, ein Open-Air-Konzert wird wegen Gewitterregens früher beendet als geplant – je flexibler Züge dann einsetzbar sind, desto bes-

ser. Natürlich wird das Reisen auch angenehmer, wenn Fahrgäste individualisiert in Echtzeit informiert werden und an Bord ihre Zeit flexibler nutzen können, zum Beispiel durch WLAN und Mobilfunk-Repeater.

Der Nutzen der Digitalisierung ist sehr konkret. Übrigens: auch beim Thema Lärmschutz. Wenn die Infrastruktur digitalisiert wird durch den Einsatz der europäischen Leit- und Sicherungstechnik ETCS, dann wird vorausschauendes Fahren möglich, mit sanfter Bremsen und weniger Lärmbelastung für die Anwohner.

Wenn die Bahnübergänge digitalisiert werden, lassen sich akustische Signale, die Fußgänger vor einem heraneilenden Zug warnen, dem Lärmpegel der Umgebung anpassen. Nachts also lassen sich diese Signale meist dämpfen – das heißt: nicht weniger Sicherheit, aber wahrscheinlich besserer Schlaf für die Anwohner.

Und wenn streckenseitige intelligente Monitoring-Technologie installiert wird, lassen sich vorbeifahrende Züge scannen – sowohl akustisch, so dass der Lärmpegel präzise gemessen wird, als auch optisch per Laser und Hochleistungskameras, so dass raue Flächen an Rädern erkannt und beseitigt werden können. Übrigens: Auch hier gilt, dass Innovationen „made in Germany“ Lösungen bieten können für Herausforderungen, die global immer bedeutender werden. Innovationen und Exporterfolge sind untrennbar.

Digitale Leit- und Sicherungstechnik für die Infrastruktur, automatisiertes Fahren – sowohl teilautomatisiert als Assistenz für den Fahrer oder vollautomatisiert ohne Fahrer, digital gestützte Wartung, die dank intelligenter Datenanalyse zustandsbasiert und vorausschauend arbeiten kann, intermodale Vernetzung und Tracking im Schienengüterverkehr, ein verantwortungsvoller Umgang mit Datenschutz und Datensicherheit – all diese Dinge machen den Schienenverkehr in Zukunft besser.

Die Digitalisierung ist jetzt im vollen Gange. Die Bahnindustrie in Deutschland ist technologisch weltweit führend. Die Exportzahlen legen davon Zeugnis ab. Das wollen wir bleiben. Und das müssen wir auch. Jedenfalls, wenn wir auch künftig mindes-



tens so gute Umsatz- und Beschäftigtenzahlen präsentieren wollen, wie sie Ihnen VDB-Präsident Herr Schenk soeben mitteilen konnte. Wir sind eine Kernindustrie in Deutschland.

Fast neun Prozent des Umsatzes investiert die Bahnindustrie in Deutschland für Forschung und Entwicklung. Sie ist derzeit die wohl innovativste Bahnindustrie der Welt.

Aber andere Regionen der Welt haben die Chancen der Digitalisierung des Bahnsektors ebenfalls erkannt – und investieren gewaltige Summen in die eigene Bahnindustrie.

Deshalb müssen Industrie und Politik hellwach sein. Deutschland und auch Europa muss Innovationen offensiver fördern. Wir brauchen in Deutschland für die Schiene 4.0:

- Eine offensivere Forschungsförderung durch ein kohärentes, stark dotiertes Forschungsprogramm Schiene. Denn wir wollen Leitanbieter sein.
- Eine Verwirklichung hochinnovativer digitaler Technologie in Schaufensterprojekten in Deutschland. Denn wir wollen, auch im Blick auf den Export, Leitmarkt sein.
- Ein effizienteres Zusammenspiel von Politik, Bahnbetreibern, Industrie und Forschung. Denn wir wollen gemeinsam handeln.

Der digitale Innovationssprung auf der Schiene kann eine deutsche Erfolgsgeschichte werden. Allerdings nur, wenn Politik, Industrie, Betreiber und Forschung sie gemeinsam schreiben. Jetzt.