

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

**Halbjahrespressekonferenz**

**18. Oktober 2016**

**Steigenberger Hotel am Kanzleramt Berlin**

**Volker Schenk**

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

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich begrüße Sie zur Halbjahrespressekonferenz 2016 des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland. Die Bahnindustrie auf der Welt gab es kürzlich zu sehen – auf der InnoTrans in Berlin. Auf der Leitmesse unserer Branche war es mit Händen zu greifen: Die Digitalisierung kommt mit Siebenmeilenstiefeln voran. Schiene 4.0 ist heute schon bestellbar. Von uns aus vor allem „made in Germany“. Die Bahnindustrie in Deutschland steht gut da – aber wir brauchen mehr politischen Rückenwind, damit das so bleiben kann.

Gerne möchte ich Ihnen vorstellen, wie sich die Bahnindustrie in Deutschland im ersten Halbjahr dieses Jahres wirtschaftlich entwickelt hat und wie die Lage aktuell zu bewerten ist. Anschließend erläutere ich Ihnen den Weltmarkt auf Basis einer jüngst veröffentlichten Studie des Beratungsunternehmens Roland Berger im Auftrag unseres europäischen Dachverbandes UNIFE. Abschließend gebe ich Ihnen einen Eindruck davon, was Digitalisierung für die Bahnindustrie in Deutschland bedeutet.

Zunächst also zur wirtschaftlichen Lage unserer Branche. Zum Umsatz der Bahnindustrie:

## **Umsatz**

**>> Folie: „Umsatz der Bahnindustrie (1. Halbjahre, VDB-Mitgliedsunternehmen)“, siehe separate Unterlagen**

Die Bahnindustrie in Deutschland hat im ersten Halbjahr 2016 einen Umsatz von 5,5 Milliarden Euro erwirtschaftet. Das ist ein spürbares Wachstum. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum mit 5,2 Milliarden Euro sind das fast plus sechs Prozent. 5,5 Milliarden sind ein neuer Allzeit-Spitzenwert in einem ersten Halbjahr. Das ist ein stolzer Rekord. Mit drei Milliarden Euro ist das Auslandsgeschäft stärker als das des Inlands mit 2,5 Milliarden Euro. Das führt zu einer gestiegenen Exportquote. Sie liegt bei

rund 54 Prozent. Naturgemäß spiegelt der Umsatz die guten Auftragseingänge der jüngsten Vergangenheit.

**>> Folie: „Umsatz Schienenfahrzeuge (1. Halbjahre, VDB-Mitgliedsunternehmen)“, siehe separate Unterlagen**

Der Umsatz von Schienenfahrzeugen legte um fast acht Prozent zu auf 4,1 Milliarden Euro. Rund Dreiviertel ihres Umsatzes erreichte die Bahnindustrie also mit dem Verkauf von Zügen, Lokomotiven sowie den dazugehörenden Komponenten und Subsystemen. Das umsatzstärkste Segment war das Auslandsgeschäft. Es erreichte ein Volumen von 2,4 Milliarden Euro, neun Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Das inländische Fahrzeuggeschäft zog ebenfalls an: Es stieg um gut sechs Prozent auf eine Größe von 1,7 Milliarden Euro.

**>> Folie: „Umsatz Infrastrukturausrüstungen (1. Halbjahre, VDB-Mitgliedsunternehmen)“, siehe separate Unterlagen**

Das Geschäft mit Gleisen, Weichen, Streckenelektrifizierungen und Stellwerken bleibt auch im ersten Halbjahr 2016 deutlich hinter den Erwartungen zurück: Einmal mehr. Der Umsatz stagniert auf einem niedrigen Niveau mit insgesamt 1,4 Milliarden Euro. Davon im heimischen Markt 800 Millionen Euro, im Ausland 600 Millionen Euro. Es zeigt sich einmal mehr: Das Geschäft mit Infrastrukturausrüstungen macht der Bahnindustrie Sorge. Es fehlen Impulse. Und das trotz der seit Anfang 2015 erhöhten Finanzausstattung für Ersatzinvestitionen im Schienenbestandsnetz.

Die sogenannte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, kurz LuFV II, zwischen Bund und Deutscher Bahn erhöht die zur Verfügung stehenden Finanzmittel sogar im Durchschnitt um jährlich eine Milliarde Euro. Diese Finanzmittel kommen bei unseren Mitgliedsunternehmen – das müssen wir nach anderthalb Jahren LuFV II sagen – definitiv nicht richtig an. Sowohl beim Umsatz als auch bei der Nachfrage, wie wir noch sehen werden, stagnieren die Zahlen auf demselben niedrigen Niveau wie vor der Einführung der LuFV II. Der Infrastrukturstandort Deutschland im Schienen-

verkehr droht mehr und mehr für Unternehmen an Attraktivität zu verlieren. Das kann so nicht bleiben. Wir wollen gemeinsam den Investitionshochlauf ins Werk setzen. Erhalt, Neu- und Ausbau des Schienenbestandsnetzes, Gleise, Weichen, moderne Stellwerkstechnik, Streckenelektrifizierungen, Signale und Bahnübergangssysteme – darum geht es. Für die Finanzmittel hat auch unser Verband energisch gestritten. Sie müssen jetzt endlich verplant und verbaut werden.

Zurück zu den Zahlen. Betrachten wir nun die eingegangenen Bestellungen.

**>> Folie: „Auftragseingang der Bahnindustrie (1. Halbjahre, VDB-Mitgliedsunternehmen)“, siehe separate Unterlagen**

Die Auftragseingänge, die die aktuelle Nachfrage spiegeln, sind im ersten Halbjahr 2016 mit mehr als 23 Prozent spürbar zurückgegangen. Das Volumen der Bestellungen beläuft sich in den ersten sechs Monaten dieses Jahres insgesamt auf 6,5 Milliarden Euro. Allerdings müssen wir bei diesem Minus in Rechnung stellen, dass in das erste Halbjahr 2015 der RRX genannte Großauftrag für den Rhein-Ruhr-Express fiel. Vergleichen wir deshalb die Bestellungen mit dem wirtschaftlich moderat verlaufenen ersten Halbjahr 2014: Die Auftragseingänge lagen damals, wie Sie sehen können, bei 5,6 Milliarden Euro, in der ersten Hälfte dieses Jahres bei – wie gesagt – 6,5 Milliarden Euro. Dieser Vergleich macht deutlich, dass die Nachfrage immer wieder sprunghaften Veränderungen durch Großaufträge unterworfen ist. Im Verlauf der ersten Halbjahre betrachtet, sind die jetzt erzielten 6,5 Milliarden Euro ein noch moderates Bestellvolumen für unsere Branche.

Ein genauerer Blick: Die Bestellungen im Inland sind stabil bei 4,2 Milliarden Euro. Aber die Auslandsnachfrage sinkt deutlich um 46 Prozent auf 2,3 Milliarden Euro. Auftragseingänge aus aller Welt im Vorjahreszeitraum fielen herausragend gut aus. Gewiss, die Volatilität übers Jahr ist hoch. Und ja, die Ölpreisentwicklung hat Folgen für die Finanzkraft wichtiger Regionen. Aber ganz klar: Dieser Rückgang der Auslandsnachfrage ist nicht zufriedenstellend. Unser Ehrgeiz ist es, im zweiten Halbjahr, das erfahrungsgemäß stärker ist, hier mehr als einen Zahn zuzulegen. Wir verspre-

chen uns gerade von der InnoTrans 2016 als der Weltleitmesse und unserer Leistungsschau Rückenwind für unsere Branche.

Betrachten wir nun die Nachfrage in den beiden Segmenten „Schienenfahrzeuge“ und „Infrastrukturausrüstungen“:

**>> Folie: „Auftragseingang Schienenfahrzeuge und Infrastrukturausrüstungen (1. Halbjahre, VDB-Mitgliedsunternehmen)“, siehe separate Unterlagen**

Die Nachfrage nach Schienenfahrzeugen geht um gut ein Viertel deutlich zurück und zwar auf ein Volumen in Höhe von 5,1 Milliarden Euro. Im ersten Halbjahr 2015 lagen die Bestellungen dagegen bei 6,9 Milliarden Euro. Zum Vergleich: Im ersten Halbjahr 2014 hatten unsere Kunden Schienenfahrzeuge im Wert von vier Milliarden Euro geordert. Die Entwicklung im ersten Halbjahr 2016 kann vor diesem Hintergrund als ein moderates Ergebnis bewertet werden, wenn man den Nachfragepik des Jahres 2015 vernachlässigt. Das Bestellvolumen für Schienenfahrzeuge im Inland stagniert bei 3,3 Milliarden Euro. Die Nachfrage aus dem Ausland ist, analog zum eben schon Gesagten, deutlich zurückgegangen auf 1,8 Milliarden Euro.

Die Schienenfahrzeughersteller haben im ersten Halbjahr einige große Aufträge gewonnen, die zur Wertschöpfung in Deutschland führen. Einige Beispiele, ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

Bombardier Transportation erhielt von Abellio im Juni den Auftrag zur Lieferung von 43 Triebzügen vom Typ TALENT 2 für Baden-Württemberg. Die Züge haben einen Gesamtwert von 215 Millionen Euro.

Siemens erhielt im März von Govia Thameslink Railway (GTR) den Auftrag zur Lieferung von 25 weiteren Nahverkehrszügen für London. Die je sechsteiligen Züge bestehen aus insgesamt 150 Wagen, die im Siemens-Werk in Krefeld gebaut werden. Der Auftrag hat ein Volumen von 256 Millionen Euro.

Und seit März 2016 steht fest: Alstom wird 52 Regionalzüge vom Typ Coradia Lint 41 für insgesamt rund 170 Millionen Euro an Abellio liefern. Die Regionalzüge werden in Salzgitter, an Alstoms größtem Standort weltweit, konstruiert, gebaut und in Betrieb gesetzt. Die Züge werden im Dezember 2018 den Fahrgastbetrieb aufnehmen, und zwar auf den nicht elektrifizierten Strecken von Sachsen-Anhalt, die Magdeburg mit den Städten Wolfsburg und Stendal im Norden, Erfurt und Halle im Süden sowie Goslar im Westen verbinden.

Diese Beispiele zeigen: Es gibt viele spannende Projekte, für die im ersten Semester 2016 der Startschuss gegeben wurde.

Betrachten wir nun die Nachfrage nach Infrastrukturausrüstungen im ersten Halbjahr: Die Bestellungen in diesem Segment sinken um gut zwölf Prozent auf 1,4 Milliarden Euro. Im Inland stagniert die Nachfrage bei 900 Millionen Euro, im Ausland geht sie spürbar um fast 29 Prozent auf 500 Millionen Euro zurück. Wir müssen also feststellen: Die Auslandsnachfrage ist auch hier im ersten Halbjahr 2016 für die Bahnindustrie in Deutschland spürbar zurückgegangen.

## **Beschäftigung**

**>> Folie: „Beschäftigte in der Bahnindustrie (1. Halbjahre, VDB-Mitgliedsunternehmen)“, siehe separate Unterlagen**

Betrachten wir jetzt die aktuelle Beschäftigung in unserer Branche. 51.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erarbeiten tagtäglich den Erfolg der Bahnindustrie in Deutschland. Ich finde, auf diese Leistungen kann unser Land stolz sein!

In der ersten Jahreshälfte ist die Zahl der Mitarbeiter um 3,6 Prozent zurückgegangen auf jetzt 51.000 Beschäftigte. Die Zahl der Leiharbeitskräfte ging um gut 22 Prozent auf 3.200 zurück. Die Zahl der Festangestellten sinkt leicht um zwei Prozent auf 47.800 Mitarbeiter.

Schon im Gesamtjahr 2015 ist die Zahl der Beschäftigten in der Bahnindustrie leicht um 0,6 Prozent zurückgegangen, um Überkapazitäten in der Branche abzubauen und einen Konsolidierungskurs einzuleiten, den wir in unserer Branche derzeit beobachten. Diese Entwicklung setzt sich im ersten Halbjahr 2016 fort.

Lassen Sie mich eines betonen: 51.000 – damit sind ausschließlich direkt Beschäftigte unserer Industrie gemeint. Einige Branchen berechnen auch die indirekten, katalytischen Beschäftigungseffekte mit: Wer etwas verdient, bezahlt ja auch den Bäcker, den Friseur usw. Wir weisen nur die Zahl unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus.

**>> Folie: „Entwicklung von Umsatz und Auftragseingang im Zeitverlauf (1. Halbjahre, VDB-Mitgliedsunternehmen)“, siehe separate Unterlagen**

### **Bewertung und wirtschaftlicher Ausblick**

Aufgrund der Ihnen vorgestellten Wirtschaftskennzahlen können wir feststellen: Das Umsatzvolumen ist im ersten Halbjahr 2016 spürbar gewachsen, für ein erstes Halbjahr sogar auf einen neuen Spitzenwert. Das ist hocheifrig. Die zum Teil großen Auftragsgewinne der zurückliegenden Jahre kommen hier zur Geltung. Die Auftragsbücher der Bahnindustrie in Deutschland sind in aller Regel gut gefüllt. Das Geschäft mit Infrastrukturausrüstungen stagniert im ersten Halbjahr auf ganzer Linie und enttäuscht weiterhin. Unsere Mitgliedsunternehmen verzeichnen hier Umsätze auf einem niedrigen Niveau ohne große wirtschaftliche Impulse.

Die wirtschaftlichen Aussichten haben sich angesichts der Nachfrageentwicklung im ersten Halbjahr 2016 etwas eingetrübt. Aber das ist eine Momentaufnahme. Die Inlandsbestellungen bleiben stabil, zeigen allerdings auch keinerlei Wachstum. Dagegen ging die Auslandsnachfrage erkennbar zurück von einem ungewöhnlich hohen Niveau des Vorjahres. Nicht zufriedenstellend. Aber auch kräftige Ausschläge sind für die Nachfrageentwicklung in der Bahnindustrie nicht ungewöhnlich. Wir können

dieses Auf und Ab in der Nachfrage seit Anfang des Jahrzehnts mit großer Regelmäßigkeit beobachten, ebenso in der Zeit davor, wenn auch weniger stark ausgeprägt.

Nun ist mit den bis zur Jahresmitte vorliegenden Zahlen natürlich noch nicht gesagt, wie sich das Jahr 2016 insgesamt für unsere Industrie entwickeln wird. Erfahrungsgemäß erweist sich die zweite Jahreshälfte als weitaus dynamischer als die erste. Vor diesem Hintergrund sind wir zuversichtlich, dass in unsere Gesamtbilanz für das Jahr 2016 weitere Impulse eingehen werden. Nicht zuletzt dank der InnoTrans 2016. Wie gesagt, es war eine fulminante Innovationsschau. Mit fast 3.000 Ausstellern aus 60 Ländern, mit 149 Weltpremieren, mit 144.470 Fachbesuchern aus über 140 Ländern. Es war auch ein Blick in die Zukunft dieser Hightechbranche. Technologisch faszinierend. Digitalisierung in allen Hallen. Und auch die Globalisierung war mit Händen greifbar.

Umso entscheidender die Frage: Wie wird sich der Weltmarkt entwickeln? – Wir glauben gut, wenn die Voraussetzungen stimmen.

## **Weltmarkt für Bahntechnik**

**>> Folie: „Zugänglicher Weltmarkt für Bahntechnik im Jahr 2015 – mit jährlichen Wachstumsraten bis 2021“, siehe separate Unterlagen**

Betrachten wir dafür den zugänglichen Weltmarkt für die Bahnindustrie anhand einzelner Marktregionen und der prognostizierten jährlichen Wachstumsraten bis zum Jahr 2021. Unsere Angaben basieren auf einer im vergangenen Monat veröffentlichten Studie des Beratungsunternehmens Roland Berger.

Der **zugängliche Weltmarkt für Bahntechnik** ist zwischen 2013 und 2015 von 102,2 Milliarden Euro auf rund 100,9 Milliarden Euro geschrumpft. Wenn sich die Rahmenbedingungen nicht verschlechtern, kann der Weltmarkt bis 2021 um jährlich



3,2 Prozent wachsen. Die asiatisch-pazifische Marktregion verfügt mit einem Volumen in Höhe von 16,3 Milliarden Euro und einem jährlichen Wachstumspotenzial von 5,4 Prozent über eine kräftige Dynamik.

**China** bleibt weiterhin das Land, das seinen Eisenbahnsektor mit hohem Tempo ausbaut, sowohl im Hochgeschwindigkeits- als auch im Intercity- und Regionalverkehr, ebenso bei vielen Metro- und Stadtbahnsystemen. Im September 2016 eröffnete China die 360 km lange HGV-Strecke von Zhengzhou nach Xuzhou. Die Strecke ist Teil der Ost-West-Achse von Shanghai nach Xian. Damit umfasst das HGV-Netz im Land jetzt eine Länge von über 20.000 km. Es soll auf 38.000 km wachsen. Ende 2015 hat Chinas gesamtes Bahnnetz eine Länge von 121.000 km. Es soll bis 2025 auf 175.000 km wachsen. China ist mit einem Volumen von über 25 Milliarden Euro der weltweit wichtigste Einzelmarkt für Deutschlands Bahnindustrie. Hier wird es auch für Zulieferer aus Deutschland wichtige Geschäftsmöglichkeiten geben. China bleibt ein sehr volumenträchtiger Eisenbahnmarkt, insbesondere für bahntechnische Komponenten und Subsysteme.

**Westeuropa** ist mit einem Volumen von 32,5 Milliarden Euro weiterhin mit großem Abstand die volumenstärkste Marktregion für die Bahnindustrie. Das prognostizierte jährliche Wachstum beträgt hier 3,6 Prozent.

Die zweitgrößte Marktregion für Bahntechnik sind die **NAFTA-Staaten** mit Kanada, den USA und Mexiko. Sie erreichten 2015 ein Marktvolumen von 25,8 Milliarden Euro und werden wahrscheinlich jedes Jahr um 2,3 Prozent wachsen. Hier können wir auch weiter ein solides Wachstum erwarten.

Wachstumsschwach zeigt sich hingegen der **GUS-Raum** mit prognostizierten 1,5 Prozent. 2015 erreichte das Marktvolumen für Bahntechnik hier 8,7 Milliarden Euro. Eher moderat fällt das Wachstum in **Lateinamerika** aus. Hier wird in den nächsten Jahren ein Anstieg von jährlich nur noch 2,1 Prozent erwartet bei einem Marktvolumen von vier Milliarden Euro. Große Projekte wie die Hochgeschwindigkeitsstrecke

zwischen Sao Paulo und Rio de Janeiro konnten bis jetzt leider nicht realisiert werden.

Die **Türkei** verfolgt für ihr hundertjähriges Republikjubiläum im Jahre 2023 ein ehrgeiziges Investitionsprogramm für die Schiene. Bis dahin sollen 45 Milliarden Euro investiert werden, davon 30 Milliarden Euro für die Infrastruktur, der Rest in rollendes Material. So soll das Schienennetz mit heute etwa 12.000 km auf 25.000 Kilometer mehr als verdoppelt werden. Allein 10.000 Kilometer davon sollen dem Hochgeschwindigkeitsverkehr zur Verfügung stehen. Das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene soll von derzeit 24 Millionen Tonnen jährlich um zehn Millionen Tonnen auf 34 Millionen Tonnen wachsen – um 40 Prozent. Und der Schienenpersonennahverkehr ist in den türkischen Metropolregionen ein Wachstumssegment. Heute gibt es in elf Städten entsprechende Netze, in zwölf weiteren Städten sollen sie bis 2023 entstehen bzw. ausgebaut werden.

In einer moderaten Größe bewegt sich die zusammengefasste Marktregion **Mittlerer Osten und Afrika**. Insbesondere in Afrika stellen wir eine punktuelle Belebung der Nachfrage nach Bahntechnik fest. Insbesondere der nordafrikanische Raum investiert kontinuierlich in den Schienenverkehr. Wettbewerber aus China treten gerade in Afrika offensiv auf.

Nochmals: Der zugängliche Weltmarkt wird nur wie prognostiziert wachsen, wenn wir gemeinsam den Weg des freien und fairen Wettbewerbs gehen: Ohne Abschottung und mit „level-playing-field“.

Derzeit sehen wir mit Sorge, dass sich die Rahmenbedingungen auf dem Weltmarkt für global agierende Bahnindustriunternehmen verschlechtern. Die Weltkonjunktur flaut merklich ab. Der Wettbewerb mit Fernost wird rauer. Der zugängliche Weltmarkt für Bahntechnologie ist nota bene auf 100,9 Milliarden Euro geschrumpft.

Lokalisierungszwänge, Auflagen, intransparente Vergabeverfahren: Weltweit sinkt die Offenheit für freien Handel. Zu diesem Ergebnis kommt auch eine neue Studie

des Weltwirtschaftsforums. Unser europäischer Bahnindustrieverband UNIFE konstatiert einen Rückgang der Marktöffnung außerhalb Europas. Nach der Studie von Roland Berger im Auftrag der UNIFE geht der Öffnungsindex von 68 Prozent auf 63 Prozent in der Zeit von 2013 bis 2015 zurück. Für eine exportstarke Branche wie die Bahnindustrie in Deutschland sind gute Rahmenbedingungen auf dem Weltmarkt indes ganz entscheidend für den wirtschaftlichen Erfolg. Fast 55 Prozent ihres Umsatzes hat unsere Industrie im ersten Halbjahr dieses Jahres im Export erzielt. Der Wirtschaftsstandort Deutschland profitiert vom weltweiten Abbau von Handelshemmnissen und vom Freihandel, darunter insbesondere die Bahnindustrie. Wichtig ist der Freihandel weltweit mit gleichen und fairen Spielregeln. Wir brauchen offene, transparente Vergabemärkte, wir brauchen Fairplay auf Drittmärkten auch mit Blick auf Finanzierungspakete, und wir brauchen gleiche Regeln für alle Marktteilnehmer in der EU. Es darf nicht sein, dass europäische Hersteller direkt oder indirekt benachteiligt werden.

Anspruch der Bahnindustrie in Deutschland ist es, weiterhin mit ihren innovativen und nachhaltigen Technologien sowie Dienstleistungen ihre Spitzenstellung im globalen Wettbewerb zu behaupten.

## **Digitalisierung**

**>> Folie: „Digitalisierung des Schienenverkehrs“, siehe separate Unterlagen**

Eine entscheidende Voraussetzung für die Bahnindustrie in Deutschland, um auf dem Weltmarkt führend zu sein, ist die technologische Innovationskraft. Dabei geht es vor allem um die Digitalisierung des Schienenverkehrs.

- Digitalisierung schafft die beste Schienenmobilität, die es je gab: noch klimaschonender, noch sicherer, noch wirtschaftlicher, noch leiser, noch komfortabler. Diesem Anspruch folgen die Unternehmen der Bahnindustrie in Deutschland mit ihren Technologien.

- Die Digitalisierung des Schienenverkehrs ist die nächste fundamentale Innovationswelle. Die Bahnindustrie in Deutschland hat alle Voraussetzungen hierbei führend zu sein.
- Schiene 4.0 – das bedeutet die Überführung der Schiene in das digitale Zeitalter.
- Schiene 4.0 – das sind innovative Technologien wie digitale Leit- und Sicherungstechnik, digitale elektronische Stellwerke, vernetzte Bahnhöfe, automatisiertes Fahren, intermodale Serviceplattformen, intelligenter Logistikk, präzise Zustandsdiagnostik, vorausschauende Wartung und hohe Datensicherheit.
- Schiene 4.0 steht damit für die Zukunft des Schienenverkehrs. Für noch mehr Klimafreundlichkeit, Energieeffizienz, Umweltverträglichkeit und Lärmschutz. Für einen noch leistungsfähigeren Schienenverkehr, der zu mehr Wohlstand beiträgt. Und für einen Schienenverkehr, der für die Reisenden mehr denn je angenehme, kurzweilige und sichere Fahrten verspricht. Weltweit.
- Schiene 4.0 steht für digital unterstützte industrielle Wertschöpfung in Deutschland.
- Die Ziele der digitalen Innovation sind klar: mehr Klimaschutz, mehr Wohlstand, mehr Kundenkomfort.

Digitale Entwicklungen werden den Schienenverkehr von morgen auf ein neues Niveau heben. Jüngstes Beispiel dafür: Der ICE 4, der vor rund vier Wochen am Berliner Hauptbahnhof Premiere feierte. ICE 4.0 – könnte es auch heißen. Mehr digitale Finessen, mehr Kundenkomfort und mehr Barrierefreiheit war nie. Premium „made in Germany“.

Der Auftakt für die Digitalisierung des Schienenverkehrs ist vollzogen. Deutschlands Eisenbahnsektor hat am 22. Juni 2016 im Rahmen der gemeinsamen Konferenz „Zukunftsforum Schiene Digital“ in Berlin eine 5-Punkte-Strategie unterschrieben. Ein „Memorandum of Understanding“.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und Deutsche-Bahn-Chef Rüdiger Grube haben zusammen mit mir diese Strategie unterzeichnet. Die Strategie zeugt vom Geist der Kooperation.

Die 5-Punkte-Strategie Schiene Digital schafft die richtigen Voraussetzungen. So kann die Eisenbahn nach Industrialisierung, Wirtschaftswunder und Deutscher Einheit auch das global-digitale Zeitalter prägen. Und so kann Deutschland Leitmarkt und Leitanbieter der Mobilität 4.0 werden.

Unsere Wegmarken?

- Investitionen in die Modernisierung und Digitalisierung der Schiene.
- kostenfreier Internetzugang über WLAN in noch mehr Zügen und Bahnhöfen.
- Stärkung von Forschung und Entwicklung, von datenbasierten Innovationen und der digitalen Vernetzung. Eine offensive Unterstützung für Forschung, Entwicklung, Innovationen.
- Steigerung der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs durch zunehmende Automatisierung und Vernetzung, Stichwort automatisiertes Fahren.
- Digitales Planen und Bauen bei Schieneninfrastrukturprojekten.

Wir, die Bahnindustrie in Deutschland, möchten die Digitalisierung ins Werk setzen: Gemeinsam mit unseren Partnern in Europa, mit unseren Partnern in aller Welt und übrigens mit anderen Verkehrsträgern.

Wir dürfen nie vergessen: Schienenverkehr dient letztlich immer den Menschen.

Denn Schienenverkehr dient dem Klimaschutz. Tagelange, fast apokalyptische Regenfälle: Steven Spielberg im Kino? – Nein, Louisiana, im August dieses Jahres. Der Klimawandel ist längst da. Deshalb muss der Verkehrssektor mehr beitragen zu weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Schienenverkehr dient den Metropolen. Schier endlose Staus, groteske Parkplatzsuche, drückender Smog: Das ist der Alltag in vielen der wachsenden Metropolen unserer Welt. Nahverkehr auf der Schiene ist die Lösung.

Und Schienenverkehr dient der Logistik. Die Straßen dürfen nicht in Dauerstaus zu unwägbaren Transportwegen werden, während auf der Schiene Transportkapazitäten brach liegen. Ein digital ertüchtigter Schienengüterverkehr ist gefragt, damit das Wachstum nicht im Stau stecken bleibt.

Klar ist dabei auch: Man wird die Antworten auf globale Herausforderungen nicht allein im Nationalstaat finden können.

Digitalisierung und Globalisierung – wenn wir uns diese beiden Megatrends auch in der Bahnindustrie anschauen, dann haben wir enorme Chancen: Für „made in Germany“, für den Klimaschutz, für den Kunden. Uns liegt an einer engen Kooperation: für gemeinsame Projekte, freien Wettbewerb, faire Spielregeln und für den besten Schienenverkehr, den es je gab.

Hiermit möchte ich gerne meine Ausführungen schließen. Ich schlage vor, dass wir Ihre Fragen wie gewohnt nach den Statements diskutieren. Ich übergebe das Wort jetzt an Herrn Dr. Möbius. Danke.