

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

**Halbjahrespressekonferenz**

**18. Oktober 2016**

**Steigenberger Hotel am Kanzleramt Berlin**

**Dr. Ben Möbius**

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

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Vielen Dank.

Sehr geehrte Damen und Herren,

lassen Sie mich im Anschluss an die Ausführungen von Herrn Schenk drei Fragen beleuchten:

- Erstens, was konkret ist jetzt für die Digitalisierung der Schiene zu tun?
- Zweitens, wie kommt die Schiene zu fairen Wettbewerbsbedingungen?
- Drittens, wie kann der Investitionshochlauf endlich in Schwung kommen?

**Erstens,**

**was konkret ist jetzt für die Digitalisierung der Schiene zu tun?**

Wie Herr Schenk betont hat: Auf der InnoTrans 2016 war die Digitalisierung mit Händen zu greifen. Es ist eine fundamentale Innovationswelle. Die Bahnindustrie in Deutschland hat alle Voraussetzungen hier führend zu sein:

- Weil wir intermodal Vorreiter sind. Automatisiertes Fahren, auch Level 4, also gänzlich ohne Fahrer, beherrscht die Bahnindustrie schon. Wobei natürlich auch halbautomatisiertes Fahren sehr sinnvoll sein kann, wo Assistenzsysteme unter der Ägide des Fahrers arbeiten, der notfalls eingreifen kann. Automatisiertes Fahren erlaubt vorausschauendes Fahren, ohne unnötiges Anfahren und Bremsen. Und das erhöht die Energieeffizienz enorm – um rund 30 Prozent. Dies ist übrigens keine Zahl, die wir am grünen Tisch errechnet haben, sondern sie wurde gemessen in Paris, in London, wo solche Systeme im Einsatz sind.
- Führend sein können wir auch intramodal. Ob digitale Leit- und Sicherungstechnik, digitale Stellwerke, vernetzte Bahnhöfe, intelligentere Logistik, präzise Zustandsdiagnostik, prädiktive Wartung, Datenanalyse und Datensicherheit: Die Bahnindustrie in Deutschland steht technologisch weltweit an der

Spitze von „Schiene 4.0“. Das spiegelt auch die von Herrn Schenk eben präsentierte Exportquote von über 50 Prozent.

Nun darf Selbstbewusstsein bekanntlich niemals in Selbstzufriedenheit umschlagen. Unser Anspruch muss es sein, dass diese Spitzenstellung in Zukunft bleibt. Auch unser Anspruch als Land. Denn Deutschland lebt zu gutem Teil von seiner exzellenten Mobilitätsindustrie.

Deshalb die Frage: Was tun wir in Deutschland dafür? – Aus unserer Sicht noch zu wenig.

- Während andere Länder automatisiertes Fahren auf der Schiene in Metropolen schon nutzen, tun wir uns damit schwer.
- Während zum Beispiel China massiv staatliche Mittel investiert, um die Innovationskraft der eigenen Bahnindustrie zu stärken, ist in Deutschland das Bahnforschungsprogramm im Jahr 2013 leider zum Teil durch den Rost der Koalitionsverhandlungen gefallen.
- Während Logistik 4.0 inklusive Ladungsüberwachung, prädiktiver Wartung und vollautomatisiertem Betrieb im Schienengüterverkehr etwa am Persischen Golf Realität ist, wirkt der Schienengüterverkehr in unserem Land teilweise anachronistisch.
- Und während unsere Nachbarn, allen voran Dänemark, kurzerhand ihr Schienennetz mit ETCS Level 2 ausstatten – und das wohl bis 2021 – fehlt dafür bei uns noch immer eine Basis. Weil nämlich viele Stellwerke aus Kaisers Zeiten stammen, nur 12 Prozent sind bislang digitale Stellwerke.

Also, es gibt viel zu tun. Und deshalb war aus Sicht des VDB das Memorandum of Understanding Schiene Digital ein ganz wichtiger Meilenstein. Herr Schenk hat es bereits betont. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, Bahn-Chef Dr. Rüdiger Grube und VDB-Präsident Volker Schenk haben es im Juni dieses Jahres in Berlin unterzeichnet. Es gibt damit eine Landkarte für den gemeinsamen Weg. Auf diesem

Weg sind viele weitere Partner hochrelevant: Aufgabenträger, Betreiber, Wissenschaft und andere.

Sehr am Herzen liegen uns als VDB konkret:

- **Nationale Forschungsprogramme Schiene 4.0.** Möglichst übersichtlich, mit klaren Kompetenzen, mit über fünf Jahre sinnvoll dotierten Finanzmitteln des Bundes, mit den Schwerpunkten auf Digitalisierung und Energieeffizienz, am Ansatz des europäischen Bahnforschungsprogramms Shift<sup>2</sup>Rail ausgerichtet, auch Erprobungszeiträume abdeckend, um wettbewerbsneutral marktreife Innovationen zu fördern, so strukturiert, dass gerade KMU angemessen und mit vertretbarem Aufwand partizipieren können. Rund 8 Prozent des Umsatzes investiert die Branche in Forschung und Entwicklung. Es geht also darum, Innovationen „made in Germany“ unterstützend einen Schub zu geben. Das ist aus unserer Sicht überfällig. Offen gesprochen: Es wäre angesichts der globalen Wettbewerbslage und des digitalen Innovationsschubs absolut fahrlässig, wenn wir das in Deutschland versäumten.
- **Ein ehrgeiziger Plan samt Programmen mit Finanzmitteln, um unserer Infrastruktur digital à jour zu bringen:** ETCS-Ausstattung, digitale elektronische Stellwerke, Bahnübergänge. Dazu wird gleich Herr Schuppe noch einige Worte sagen.
- **Ein Pilotprojekt Schiene 4.0 in einer deutschen Metropole.** Darin könnten viele Innovationen vereint werden – von automatisiertem Fahren über Leichtbauweise bis hin zu herausragend kreativem und funktionalem Interieur-Design. Auch letzteres würdigen Kunden ja durchaus – nicht zufällig setzt die Autoindustrie darauf einen Fokus. Der SPNV in Berlin oder Hamburg könnte sich zum Beispiel für ein solches Pilotprojekt anbieten. So wird Schiene 4.0 erlebbar – auch übrigens für das globale Publikum, das diese Technologien dann in Deutschland bestellen kann. Die Nachfrage nach Mobilität 4.0 für mehr Klimaschutz, mehr Kundenkomfort und mehr Wirtschaftlichkeit wird in den Metropolen der Welt rasant wachsen. Noch mehr reiner Pkw-Verkehr würde dort unververtretbaren Smog und aberwitzige Staus bedeuten.

- Und am Herzen liegt dem VDB auch **die breitbandige Ausleuchtung aller Bahnstrecken**. WLAN ist zunehmend ein Muss, dafür sind ländlichere Regionalstrecken auszuleuchten, so wie der ländliche Raum insgesamt im Rahmen der Breitbandstrategie.

Schiene 4.0 wird eine Erfolgsgeschichte. Auch das hat die InnoTrans 2016 gezeigt. In welchem Umfang dies für Deutschland als Leitanbieter und Leitmarkt der Fall sein wird, das liegt vor allem in unseren Händen.

Wir können nur gemeinsam erfolgreich sein: Politik, Betreiber, Industrie. Der Startschuss ist mit dem Memorandum of Understanding gelungen. Und wir sind nun auf gutem Weg, die Route abzustecken und hoffentlich schnell voranzukommen.

### **Die zweite Frage, wie kommt die Schiene zu fairen Wettbewerbsbedingungen?**

Das soll kein Mantra auf unseren Pressekonferenzen werden. Aber es gibt Punkte, auf die wir hinweisen werden, weil sie nicht schlüssig sind.

Mit Recht verfolgt die EU diese beiden Ziele,

- bis 2050 die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor um 60 Prozent zu senken und
- bis 2020 in der EU rund zehn Prozent der für Mobilität benötigten Energie aus erneuerbaren Quellen zu generieren.

Also: weniger Emissionen und weniger fossile Quellen.

Für Beides sorgt der Schienenverkehr. Hier ist die Dekarbonisierung deutlich am weitesten vorangeschritten.

- Ein Personenzug verursacht nur halb so viel CO<sub>2</sub> wie ein Pkw. Die Güterbahn stößt viereinhalbmal weniger CO<sub>2</sub> aus als der Lkw.
- Bereits im Jahr 2011 wurden 92 Prozent der Betriebsleistungen durch Lokomotiven und Triebzüge mit Elektromobilität erbracht.
- 42 Prozent des Bahnstroms in Deutschland stammt aus Erneuerbaren Energien, ist also Ökostrom.

- Viele Klimaschutz-Innovationen waren auf der InnoTrans zu sehen, etwa Triebzüge mit Brennstoffzelle und mit Traktionsbatterie.

Es wäre also klimapolitisch konsistent, den Schienenverkehr zu fördern. Das geschieht ja auch, zum Beispiel durch hohe Investitionsmittel des Bundes. Aber an anderer Stelle geschieht das glatte Gegenteil. So wird der Schienenverkehr mit immer neuen Kosten belastet: zur Finanzierung der Energiewende, Stichwort EEG-Umlage, zur vollkostenorientierten Finanzierung der Infrastruktur, Stichwort Trassenpreise etc. Das passt nicht zusammen. Deshalb muss der Bund hier etwas ändern.

Die Bahnindustrie in Deutschland denkt intermodal. So ist ja meist auch die Realität. Uns geht es deshalb darum, gemeinsam zu schauen:

Wo sind Rahmenbedingungen kontraproduktiv für jene Politikziele, auf die wir uns für unser Land im Konsens verbindlich verständigt haben?

Zum Beispiel eben für den Klimaschutz oder für die Zukunft als Industriestandort. Deshalb freut es uns sehr, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nun einen Runden Tisch zur Zukunft des Schienengüterverkehrs eingerichtet hat. Ziel ist es hier nach unserem – und dem gemeinsamen – Verständnis, Rahmenbedingungen zu evaluieren und zu verbessern.

Eine andere Dimension der Fairness von Rahmenbedingungen betrifft die Weltmärkte. Das Europäische Parlament hat im Juni dieses Jahres eine viel beachtete Resolution verabschiedet. Das Europäische Parlament hat hiermit dazu aufgerufen, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Bahnindustrie zu stärken. Es geht um globale Tendenzen zur Marktabschottung, um faire Finanzierungsregelungen im Export, um das sogenannte „level playing field“.

All das ist in der Tat eine europäische und nationale Aufgabe ersten Ranges.

**Zur dritten Frage, wie kann der Investitionshochlauf endlich in Schwung kommen?**

Sowohl für den Erhalt als auch für den Neu- und Ausbau sind mehr Bundesmittel vorhanden als jemals zuvor. Das ist ein Riesenerfolg für die Verkehrspolitik in Deutschland. Allein 20 Milliarden Euro investiert der Bund im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II. Voraussichtlich über 112 Milliarden Euro bis 2030 für die Schiene im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans.

Nur müssen diese Finanzmittel natürlich ins Werk gesetzt werden. Das ist entscheidend. Herr Schenk hat die Zahlen für die Infrastrukturunternehmen soeben vorgestellt. Diese Zahlen sind, vorsichtig gesagt, ernüchternd. Sie sollten ein Alarmzeichen sein.

Wir glauben, dass es jetzt eines konzertierten Vorgehens bedarf. Dabei muss es um folgende Punkte gehen:

- Wie lassen sich die vorhandenen Planungskompetenzen in Deutschland besser nutzen?

Es bleibt wichtig, Planungsverfahren zu beschleunigen. Dazu gehören allerdings Planungskompetenzen. Aus unserer Sicht darf es jedenfalls kein Dogma sein, dass ein Unternehmen, das plant, sich mithin für den Bau disqualifiziert. Wenn Unternehmen vor einer solchen Entweder-Oder-Entscheidung stehen, verknappen Planungsressourcen ohne Not. Wichtig ist vielmehr der genaue Blick im Einzelfall jeder Vergabe.

- Wie kann ein faires Miteinander am Bau gelingen?

Hier gab es in der vergangenen Zeit sehr bedeutsame Fortschritte. Namentlich beim gemeinsamen Ansatz, um das – naturgemäß anspruchsvolle – Nachtragsmanagement zu beschleunigen, zu digitalisieren, zu verbessern. Umso mehr ist nun darauf zu achten, Erreichtes nicht an anderer Stelle vom Tisch zu ziehen. Stichwort Bauvertragsrecht. Das wird derzeit im Bundestag

beraten. Es gibt darin viele sinnvolle Regelungen. Ganz entscheidend wird es aber sein, dass hier keine Unwucht gerade zulasten mittelständischer Bahn-industrieunternehmen entsteht. Schaden droht insbesondere im Blick auf die Wahrung ausgewogener, bewährter Regelungen zur VOB/B und auf die Li- quidität von Unternehmen. Rechtlich verursachte Kollateralschäden könnte Deutschlands Schieneninfrastruktur nicht verkraften.

- Wie kann die Akzeptanz des Schienenverkehrs erhöht werden?

Im Zentrum steht dafür der Lärmschutz. Der VDB hat sich sehr über die An- kündigung gefreut, dass der Bund künftig auch Investitionen in neue Güter- waggons, die leiser sind als es europäische Regeln vorschreiben, unterstüt- zen wird. Allerdings muss beides leise sein: Rad und Schiene. Daher muss Lärmschutz konsistent überall ein Kriterium sein. Außerdem sind Baustellen Ausdruck der Modernisierung. Sie finden aber umso mehr Akzeptanz je be- triebsschonender sie gehandelt werden. Die Fähigkeit, Baustellen verkehrs- schonend zu managen, kann deshalb ein Ausschreibungskriterium sein.

Meine Damen und Herren,

der digitale Innovationssprung auf der Schiene ist in vollem Gang. Er kann eine deutsche Erfolgsgeschichte werden. Wenn Politik, Industrie, Betreiber und For- schung sie gemeinsam schreiben. Jetzt.

Herzlichen Dank.