

Pressespiegel

VDB-Medienresonanz 2019

Berlin, November 2019

Pressespiegel Inhaltverzeichnis : VDB-Medienresonanz 2019

Frankfurter Rundschau, 07.03.2019 <i>„Für einen Ausbau des Schienennetzes“</i>	3
Tagesspiegel Background, 20.03.2019 <i>„Gastkommentar Volker Schenk“</i>	4
Handelsblatt, 09.04.2019 <i>„Industrie fordert mehr Tempo bei Digitalisierung der Schiene“</i>	6
Frankfurter Allgemeine, 10.04.2019 <i>„Eine neue Epoche im Schienenverkehr“</i>	7
Handelsblatt, 10.04.2019 <i>„Worte des Tages“</i>	9
Tagesspiegel, 13.09.2019 <i>„Die Bahn fährt wie in der Kaiserzeit“</i>	10
Focus, 18.09.2019 <i>„Bahnindustrie sieht viel Potenzial in digitaler Schiene“</i>	11
Handelsblatt, 18.09.2019 <i>„Bahnindustrie will führende Rolle beim Klimaschutz übernehmen“</i>	12
Privatbahn Magazin, 20.09.2019 <i>„Klimastrategie der Bundesregierung: ETCS-Finanzierung muss Teil des Paketes sein, sagt VDB“</i>	15
Stuttgarter Zeitung, 16.10.2019 <i>„Bahnindustrie will schnelleren Klimaschutz“</i>	17
Börsen-Zeitung, 16.10.2019 <i>„Deutsche Bahnindustrie spürt nichts von der Klimaoffensive“</i>	18
Frankfurter Allgemeine Print, 16.10.2019 <i>„Klimapolitik als Hoffnungswert“</i>	20
Handelsblatt, 16.10.2019 <i>„Worte des Tages“</i>	21
Handelsblatt, 16.10.2019 <i>„Business Lounge“</i>	22
LOK Report, 15.11.2019 <i>„VDB: Bundeshaushalt 2020 – Rekordinvestitionen in emissionsfreie Mobilität, aber halbherzige Förderung von Schiene Digital konterkariert Klimaschutz“</i>	23
Eisenbahntechnische Rundschau ETR, November 2019 <i>„Schienenverkehr ist Klimaverkehr!“</i>	25
Eisenbahntechnische Rundschau ETR, November 2019 <i>„Wir müssen ehrgeizig handeln“ Interview</i>	26

GASTBEITRAG

Für einen Ausbau
des Schienennetzes

Das Europäische Parlament will mit 30 Milliarden Euro die Verbindungen der Bahnen verbessern. Das hilft allen - auch der Industrie.

Jetzt kommt es auf Deutschland an. In Brüssel erfolgt ein erster Lackmustest für die neue „Industriestrategie 2030“ der Bundesregierung. Diese Agenda zielt vor allem auf faire globale Wettbewerbsbedingungen für strategische Spitzenindustrien. Genau darum geht es dieser Tage für Europas Bahnindustrie.

Im Dezember hat das Europäische Parlament eine beachtliche Reform beschlossen. Von 2021 bis 2027 soll die EU rund 30 Milliarden Euro aus einem Fonds auch in das europäische Schienennetz investieren. Nach dem Willen des Parlaments sollen diese EU-Steuermittel künftig nur dann fließen, wenn zumindest die Hälfte der Wertschöpfung aus Europa kommt - und klimaschonende, beste Lösungen realisiert werden.

Es ist ein Weckruf. Und zeugt von einem ordnungspolitischen Kompass. Doch jetzt droht eine Zitterpartie. Ausgerechnet einige Mitgliedstaaten der EU könnten dem Parlament in die Parade fahren, hört man aus Brüsseler Kreisen. Ein Veto im Rat gegen diese Reform wäre Gift für Mobilität 4.0 „made in Europe“.

Gewiss, heute sind die europäischen Hersteller von Hochgeschwindigkeitszügen, Metros und digitaler Zugsteuerung global führend. Weil sie innovativ und auf freien Märkten erfolgreich sind. Doch in vielen Regionen der Welt scheitern Marktabstimmung und Exportsubventionen. Ins Kraut, obendrein werden Innovationen gezielter vorangetrieben.

Übers Jahr droht dieser ungleiche Wettbewerb die industrielle Basis in Europa zu untergraben. Globale Partnerschaft und Vertrauen schließen nicht aus, dass Europa seine Interessen definiert. Deshalb muss die EU entscheiden: Neue globale Realitäten mit offenem Mund bestaunen - oder handeln? Nach alter Schule tadeln nun einige Reformgegner kurzerhand Brüsseler Dirigismus. Das Parlament schließt übers Ziel hinaus. Wirklich?

Erstens schafft das EU-Parlament Anreize für Innovationen. Nur so kann Europa Leitmarkt bleiben. Wer Schienenprojekte gewinnen will, bewirbt sich in öffentlichen Ausschreibungen. Oft folgen die aber einer starren Preisfixierung. So fallen neue, nachhaltige, oft digitale Lösungen leicht durch den Rost. Das passt nicht ins 21. Jahrhundert.

Wenn die EU Vorreiter für digitale Zugsteuerung, Klimaschutz, Elektromobilität, Künstliche Intelligenz, Smart Cities, Daten- und Cybersicherheit bleiben will,

muss sie Technologiesprünge schneller nutzen. Deshalb schafft die Reform einen Bonus für Innovationen. Die machen Mobilität noch pünktlicher, leiser, spannender, wirtschaftlicher, sicherer. Und emissionsfrei.

Zweitens stärkt das EU-Parlament den Industriestandort Europa als Leitanbieter. Das Geld der europäischen Steuerzahler soll auch „made in Europe“ zugute kommen und mithin nur Schienenprojekte fördern, die zumindest häufig auf europäische Jobs einzahlen.

Was in einer idealen Welt des Freihandels ein Irrweg wäre, kann die reale Welt der Bahnindustrie de facto verbessern. Das Kriterium gilt einzig für Anbieter aus Drittstaaten, die ihrerseits keinen freien Marktzugang bieten. Alles Hokusfokus? Nur noch 63 Prozent des Weltmarkts sind laut einer Studie der Beratung Roland Berger frei zugänglich. Weltweit gedeihen nationale Lokalisierungspflichten. Im Klartext: Ohne 70, 80 oder gar 100 Prozent lokale Fertigung kein Auftrag an ausländische Unternehmen.

Wer in einem Land Züge verkaufen möchte, muss sie dort auch herstellen. Diese Produktionsverlagerung folgt den Kraftlinien staatlicher Vorschriften. Umgekehrt könnten die neuen Werke in Drittstaaten den EU-Markt gleich mitversorgen. Den Preis zahlt Europa. Denn mit der Produktion gehen schleichend Technologien und Jobs verloren.

Mehr noch: Staatskonzerne aus aller Welt - zu Hause mit Subventionen bedacht - könnten europäische Vergaben mit ruinösen Billigpreisen aufrufen. Wie das geht? Dank einer Lücke im EU-Bethilferecht. Die wichtige Subventionskontrolle greift nämlich bisher nur für die Produktion innerhalb der EU, nicht aber für außereuropäische. Es ist eine Illusion anzunehmen, Europa könne großmütig auf jede Gegenseitigkeit verzichten und wie von Zauberhand andere Märkte öffnen. In den Worten von EU-Kommissionschef Jean-Claude Juncker: „We have to get what we give.“ Die EU ist offen, aber nicht naiv.

Wer an der Spitze steht, wird herausgefordert. Nicht globaler Wettbewerb gefährdet Jobs in der Bahnindustrie, sondern dessen Demontage durch massive Staatseingriffe. An die Stelle nationaler Interessen muss jetzt der europäische Ansatz treten - wie das Parlament ihn will. Die europäischen Platzhirsche brauchen keinen Schutz, aber gleiche Spielregeln. Das EU-Parlament stärkt die Bahnindustrie als Schlüsselindustrie in Europa. Wer dieses Ziel teilt, sollte dem Parlamentsbeschluss zustimmen.



Ben Möbius ist Hauptgeschäftsführer des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland.

KOLUMNE

Lest Zeitung



Unabhängiger Journalismus ist ein existenzieller Bestandteil unserer Demokratie. Und bitte: so lange wie möglich auch auf Papier.

Von Klaus Staeck

Robert Brunhuber war Asienforscher, Analytiker der Sozialdemokratie und als Vorkämpfer für den Mindestlohn in der Chemieindustrie ein „verkappter Sozialist“. Daneben widmete er sich bis zur Ermordung auf einer Reise durch Britisch Burma praktisch und theoretisch dem Journalismus und der Zukunft der Zeitung. Ihre „Vervielfältigung durch den Druck ist nur eine vorübergehende Erscheinung, die mit dem spezifischen Wesen der Zeitung nichts zu tun hat“, weil auch die „direkte telegrafische Zeitung durchaus denkbar“ sei. „Die Ansicht, dass später andere noch vollkommene Vervielfältigungsmethoden als der Druck, vielleicht chemische oder physikalische, erfunden sein werden, ist nicht allein erlaubt sondern durchaus wahrscheinlich.“

Ein visionärer Text von 1907, der damals, weit vor der Erfindung elektronischer Medien, recht abseitig wirken musste. Erst Anfang der siebziger Jahre gab es vage Vorstellungen von einer „im materiellen, möglicherweise permanenten Anlieferung der Zeitung“. Eine konkrete Ahnung davon, dass das Rascheln des Papiers beim Lesen endlich sein könnte, kam aber erst auf, als das Internet zur technischen Revolution geriet und sich aufseiten der „alten Medien“ die Verdrängungsängste breit machten.

Wenn ich vor zwei Jahrzehnten im Gespräch mit Schülerinnen und Schülern fragte: „Wer von euch liest denn zu Hause noch eine Zeitung?“, dann meldeten sich drei oder vier. Und heute? Wäre die Frage überhaupt noch zeitgemäß?

Der Trend zum Onlinejournalismus hat inzwischen alle überlebenden Redaktionen erfasst. Während noch vor einem Vierteljahrhundert 80 Prozent der Medienexperten die Produktion einer Zeitung, die den Adressaten über Datenleitungen erreicht, für unvorstellbar hielten, werden heute bereits Jahreszahlen für den Ausstieg aus dem Papierzeitalter veröffentlicht.

Der scheidende TAZ-Geschäftsführer nannte das „Szenario 2022“, da nur noch die Wochenendausgabe auf dem Papier zu lesen sein werde, weil der

Kioskverkauf lediglich eine aufwendige Art von Papierrecycling sei. Eine Trendberechnung zu Auflagen- und Verkaufsrückgängen aller regionalen und überregionalen Tageszeitungen benennt 2034 als ultimates Todesjahr für die letzten gedruckten Blätter.

„Digitalisierung versus Printgeschäft: Das Primat des Kostenmanagements ist für Gedrucktes keine Überlebensstrategie - eher das Gegenteil“, schrieb dieser Tage das (online erscheinende) Branchenmagazin Meedia. Es lauert die Gefahr, dass mit dem Argument des unaufhaltsamen Einbruchs im Anzeigenmarkt und wachsender Aufwendungen für den Vertrieb auf dem Lande die Personaldecke für die journalistische Arbeit noch dünner wird. Schon jetzt leiden vor allem die regionalen Redaktionen unter dem Mangel an Fachleuten für Kommunalpolitik, die noch genügend Zeit für seriöse Recherche aufbringen können. Die Zahl der Bewerber für Volontariate sinkt, weil immer mehr Zeitungen aus der Tarifbindung aussteigen. Nur noch kurze, befristete Verträge und unsichere Arbeitszeiten sind nicht gerade fördernd für die Lebensplanung junger Journalisten.

Mit einer Alternative im Sinne öffentlich-rechtlicher Zeitungen ist nicht zu rechnen, wenn wir sehen, wie dieses Modell für Rundfunk und Fernsehen derzeit infrage gestellt wird. Es bleibt aber die Aufgabe, unabhängigen Journalismus als existenziellen Bestandteil unserer Demokratie zu bewahren. Und bitte: so lange wie möglich auch auf Papier.

Klaus Staeck ist Grafiker.



Furchtloses Mädchen

Die Statue „Fearless Girl“ bekommt viel Aufmerksamkeit, schon kurz nachdem sie in London aufgestellt wurde. Vor zwei Jahren hat eine Investmentfirma das Kunstwerk vor der Statue des Bullen vor der Wall Street in New York kurz vor dem Frauentag aufgestellt. Mit der Aktion will das Unterneh-

men erreichen, dass mehr Frauen in Führungspositionen von Firmen gelangen. Zahlreiche Kritikerinnen und Kritiker wandten ein, die Statue könne kein Symbol für Feminismus werden, weil die Initiatoren ebenfalls noch nicht genügend Frauen in Führungspositionen hätten.

ARA/PETER NICHOLLS/RTA

TAGESSPIEGEL MOBILITÄT & TRANSPORT **BACKGROUND**

Das Entscheider-Briefing für den Mobilitäts- & Transportsektor, 20.03.2019



Volker Schenk
Präsident des
Verbandes der
Bahnindustrie

BACKGROUND Standpunkt

Beim europäischen Zugsteuerungssystem ETCS gehen unsere Nachbarn voran. Dänemark plant, sein gesamtes Eisenbahnnetz bis 2030 auf ETCS umzurüsten, Österreich weite Teile schon bis 2023. Und Deutschland? Liegt weit unter dem europäischen Durchschnitt. Die Bundesrepublik spart, obwohl Investitionen

in die digitale Schiene gut sind für Klimaschutz und Wettbewerbsfähigkeit.

Von der „**Industriestrategie 2030**“ der Bundesregierung bis zum **Europa-Appell** aus der Feder des französischen Präsidenten **Emmanuel Macron**: Wirtschaftspolitik steht auf der Agenda. Genauer gesagt: Die Einsicht, dass Europa eine ehrliche Stärken-Schwächen-Analyse für das digitale Zeitalter braucht – und mehr in seine Zukunft investieren muss. Zwar spielt Europa auf wichtigen IT-Feldern keine führende Rolle mehr. Aber die **Digitalisierung der Mobilität** läuft gerade erst richtig hoch. Hier liegt Deutschland vorn, gerade im Schienenverkehr.

Doch jetzt geht es um **Schiene 4.0**. Es ist ein Epochenumbruch: Was der Ausbau der physischen Schienenwege für das 19. und 20. Jahrhundert bedeutet hat, bedeutet der Ausbau eines zweiten, **digitalen Schienennetzes** für das 21. Jahrhundert. Deshalb muss die Haushaltspolitik mit mehr Weitblick in die digitale Zukunft investieren: in intelligente Zugsteuerung, in digitale Stellwerke und datenbasierte Zustandserfassung und Kundenservice. Die Beratung **McKinsey** hat die nötigen **Investitionen** auf jährlich **1,5 Milliarden Euro** beziffert. Viel, aber gut investiertes Geld.

Automatisiert fahrende Metros

Der Nutzen lässt sich schon heute greifen. In **Paris** oder **London** etwa sind **automatisiert fahrende Metros** in engem Takt unterwegs, die bis zu 30 Prozent Energie sparen. Zwischen Metropolen sorgt das europäische **Zugsteuerungssystem ETCS** – European Train Control System – für superschnelles Reisen, Punkt-zu-Punkt gleichauf mit dem Flugzeug. Berlin-München beispielsweise verbindet die Strecke VDE8, neuerdings mit Hochgeschwindigkeit und ETCS, binnen vier Stunden. Das überzeugt. 2018 haben über eine Millionen Menschen von Straße und Flugzeug zum ICE gewechselt. Auf der Strecke hat die **Schiene** ihren **Marktanteil** damit

verdoppelt. Auf heute 46 Prozent. Das ist doppelt so viel Klimaschutz. Denn der Zug auf der Schiene stößt über **70 Prozent weniger CO2** aus im Vergleich zum Straßenverkehr.

Digitalisierung legt die Basis für reibungslose Logistik. **Europas größter Eisenbahnhof** – diesen stolzen Rekord hält der Hamburger Hafen. Die **Hamburg Port Authority** setzt in ihrer „Smart-Port“-Strategie auf innovative Informationstechnologie, um die Verkehrsträger intermodal zu vernetzen. Doch auch die Anbindung zum Hinterland muss funktionieren. Die Alternative: Kilometerlange groteske Lkw-Kolonnen oder deutlich mehr Kapazität auf den vorhandenen Schienenwegen. **ETCS** kann die **Leistungsfähigkeit um 40 Prozent erhöhen**. Wer Klimaschutz ernst meint, muss in Europa mehr Güter auf die Schiene bringen. Doch wie, wenn die Zugsteuerung einem Flickenteppich gleicht und Loks teils an der Grenze getauscht werden? ETCS schafft endlich die volle technische Interoperabilität des europäischen Eisenbahnnetzes. Nur so kann die Schiene mit dem Lkw konkurrieren.

Prädiktive Wartung, die Ausfälle erkennt, bevor sie auftreten. Künstliche Intelligenz, die völlig neue **Datenanalyse** erlaubt. Emissionsarmer Verkehr durch Elektromobilität – mittlerweile sogar oberleitungsfrei mittels Batterie-, Hybrid-, und Wasserstoffantrieb. Die digitale Schiene macht es möglich. Und die Basistechnologie dafür bildet ETCS.

Niederlande und Belgien weit vorn

Unsere Nachbarn gehen mit klarer Mission voran. Dänemark plant, sein gesamtes Eisenbahnnetz bis 2030 auf ETCS umzurüsten, Österreich weite Teile schon bis 2023. Und Deutschland? Zaudert. In der **Bundesrepublik** sind nur 80 von 8193 Kilometer der Kernkorridore mit ETCS ausgestattet: **ein Prozent**. Das liegt weit unter dem europäischen Durchschnitt. Nachbarländer wie die Niederlande (44 Prozent) und Belgien (38 Prozent) legen vor.

Gewiss kann man am ETCS-Ausbau sparen. Aber zu welchem Preis? Investitionen in die digitale Schiene Deutschland sind Investitionen in Klimaschutz, Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftstechnologie. ETCS ausrollen und Fahrzeuge dafür ertüchtigen, **Stellwerke digitalisieren, Glasfasernetze ausbauen** – diese Grundlagen muss Deutschland jetzt schaffen. Das stetig steigende Verkehrsaufkommen kann nur mit einer modernen, an den Zukunftsanforderungen orientierten Schiene bewältigt werden und somit den Wirtschaftsstandort Deutschland nachhaltig sichern. Die Bahnindustrie in Deutschland steht im Wettbewerb bereit, die nächste Erfolgsgeschichte mitzuschreiben. Das gemeinsame Ziel? Nicht weniger als das **Fundament für ein neues Zeitalter**.

Handelsblatt

WIRTSCHAFT, HANDEL & FINANZEN

Industrie fordert mehr Tempo bei Digitalisierung der Schiene

Datum: 09.04.2019 11:54 Uhr

Für mehr Fahrgäste auf der Schiene muss Deutschland sein Gleisnetz aus Sicht der Bahnindustrie deutlich schneller digitalisieren. "Die Deutsche Bahn hat sicherlich etwas mehr investiert. Aber man muss auch klar sagen: Es könnte mehr sein, für das, was wir in Deutschland vorhaben", sagte Volker Schenk, der Präsident des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland, am Dienstag in Berlin. Für mehr Verkehr auf der Schiene und mehr Klimaschutz sei dies noch zu zögerlich. Die Bahn investiert in diesem Jahr die Rekordsumme von 10,7 Milliarden Euro in Gleise und Bahnhöfe.

Für die Bahnindustrie ist der Staatskonzern ein immer wichtigerer Kunde. Denn der Auslandsanteil bei Umsatz und Aufträgen geht zurück. Noch gut 40 Prozent der Aufträge im Gesamtvolumen von 14,3 Milliarden Euro kamen im vergangenen Jahr aus dem Ausland. Die Branche klagt seit Jahren, dass Länder wie China, die USA und Südafrika ihre Märkte abschotten und fordert ebenfalls staatlichen Beistand sowie mehr Forschungsförderung. 2018 sei dennoch überaus erfolgreich gewesen: Der Umsatz wuchs um neun Prozent auf zwölf Milliarden Euro.

Kritik der Deutschen Bahn wies der Verband zurück. Der Konzern hatte mehr digitale Systemangebote von ihren Lieferanten verlangt. Schenk sagte: "Wir haben bewiesen, dass wir das Produkt haben und dass wir es implementieren können." In Ländern wie Dänemark und der Schweiz habe man das digitale europäische Zugleit- und Sicherungssystem ETCS auf vielen Strecken längst installiert. In Deutschland gibt es das System nur auf Abschnitten zwischen Berlin und München.

© 2018 Handelsblatt GmbH - ein Unternehmen der Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH & Co. KG

Verlags-Services für Werbung: www.iqm.de (Mediadaten) | Verlags-Services für Content: Content Sales Center | [Sitemap](#) | [Archiv](#)

Realisierung und Hosting der Finanzmarktinformationen: vwd Vereinigte Wirtschaftsdienste GmbH | Verzögerung der Kursdaten: Deutsche Börse 15 Min., Nasdaq und NYSE 20 Min.

Hightech auf deutschen Gleisen

Eine neue Epoche im Schienenverkehr

Die Bahninfrastruktur in Deutschland ist uralt – etwas mehr Hightech muss her. Die Industrie fordert hohe Investitionen und eine umfangreiche Digitalisierung der Infrastruktur.

Von THIEMO HEEG



© dpa

Unter Zugzwang: Arbeiten an einem Regionalzugwagen im Siemens-Werk Krefeld

Hightech im Schienenverkehr gibt es, aber nur sehr dosiert. Auf deutschen Gleisen fahren Züge aus dem vergangenen Jahrhundert, manche Infrastruktur stammt sogar noch aus dem vorvorigen Jahrhundert. Doch Bahnprotagonisten sehen eine Revolution voraus: „Wir stehen vor einem Epochenumbruch“, sagt Volker Schenk, der Präsident des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB). „Was der Ausbau der physischen Schienenwege für das 19. Jahrhundert war, bedeutet der Ausbau eines zweiten, digitalen Schienennetzes für das 21. Jahrhundert.“

Die Segnungen der Technologie und der Digitalisierung manifestieren sich für Bahnreisende derzeit und in naher Zukunft in vielen kleinen Verbesserungen. In Zügen in Berlin soll künftig Software Alarm schlagen, wenn Menschen randalieren oder aggressiv werden; mit Hilfe eines Systems, das solche Fahrgäste identifiziert. Eine hohe Lautstärke im Waggon, schnelle Bewegungen: Das deutet auf Gewalt hin, und sofort bekommt die Leitstelle eine entsprechende Warnung. Die Aggressionserkennung hat Siemens nun mit 23 neuen Zügen an den ersten Kunden verkauft. In drei Jahren will die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft (Odeg) die Züge auf mehreren Regionalbahnlinien in der Hauptstadt und in Brandenburg fahren lassen.

Nur ein Beispiel, wie Digitaltechnik und Künstliche Intelligenz das Bahnfahren im Kleinen verändern. Die Produzenten von Zügen und Schieneninfrastruktur malen lieber das große Bild. Sie wollen, wie die Deutsche Bahn (DB) auch, mehr Verkehr aufs Gleis bringen. Dafür sei das Grundgerüst zentral, sagt VDB-Präsident Schenk. Und rasch ist er mitten in den Forderungen seiner Verbandsmitglieder, die in Deutschland 52.000 Menschen beschäftigen

und 12 Milliarden Euro Umsatz machen: „Verkehrsverlagerung auf die Schiene braucht Infrastruktur.“ Hierzulande müsse in Ausbau und Digitalisierung des Schienennetzes massiv investiert werden. „Es ist doch absurd, dass das Hightech-Land Deutschland teils auf über 100 Jahre alte Stellwerke setzt.“ Und das, obwohl die Branche seit vielen Jahren international führend digitale Stellwerke anbietet. Und auch auf der ganzen Welt aufbaue.

Dass sich auf der Schiene gar nichts tut, diesem Eindruck würde der Vorstand der Deutschen Bahn heftig widersprechen. „Wir nehmen sehr viel Geld in die Hand für eine bessere Bahn“, sagt DB-Finanzvorstand Alexander Doll und rechnet vor: „Unsere Brutto-Investitionen haben wir 2018 zusammen mit dem Bund auf hohem Niveau nochmals deutlich um mehr als 7 Prozent auf über 11 Milliarden Euro ausgebaut.“ Mit einem Anteil von 62 Prozent floss der Großteil dieser Investitionen demnach in die Verbesserung des Schienennetzes, gefolgt von Fahrzeuginvestitionen, unter anderem in den neuen Fernverkehrszug ICE 4.

Brüssel bereitet der Bahnindustrie Sorgen

Das sind auf den ersten Blick enorme Summen, aber natürlich kann man immer noch mehr Geld ausgeben. Und so fordert der VDB, der direkt von mehr Schienenverkehr profitiert, die Kapazität der Schiene „signifikant“ zu erhöhen, um 40 Prozent. Digitale Infrastruktur soll das richten – unter anderem mit Hilfe des neuen europäischen Zugbeeinflussungssystems ETCS. „Deutschland muss jetzt ETCS ausrollen und Stellwerke digitalisieren“, sagt Verbandschef Schenk. Züge müssten auf ETCS umgerüstet werden, weil Fahrzeug und Infrastruktur digital ineinandergreifen müssten. Davon sei in den Eckpunkten für den Bundeshaushalt 2020 bisher nichts zu finden. „Das darf nicht so bleiben. Der Hochlauf darf nicht weiter verzögert werden“, sagt Schenk. Und vergisst nicht den neuen Mobilfunkstandard 5G zu erwähnen, mit dem das Schienennetz „ausgeleuchtet“ werden müsse: „Wer hier Abstriche macht, torpediert die Mobilität von morgen“, sagt er.

Mehr noch als Berlin bereitet Brüssel der Bahnindustrie Sorgen – zumindest ihren beiden Branchengiganten Siemens und Alstom. Die beiden Technologiekonzerne hatten im vergangenen Jahr angekündigt, ihre Bahnsparten zusammenzulegen. Sie wollten damit vor allem der immer stärker werdenden chinesischen Konkurrenz Paroli bieten. Die EU-Kommission untersagte im Februar die Fusion. Der VDB verlangt deswegen eine Reform der EU-Wettbewerbsregeln. Sie konzentrierten sich auf Europa, während man in globaler Konkurrenz stehe, heißt es.

VDB-Hauptgeschäftsführer Ben Möbius nennt ein Beispiel. Der chinesische Staatskonzern CRRC hat demnach 2016 das Metro-Projekt in Chicago gewonnen, mit einem Volumen von rund 1,3 Milliarden Dollar. Der Preisvorsprung von CRRC zum zweitbilligsten Bieter soll 230 Millionen Dollar betragen haben. „Das ist sehr viel“, sagt Möbius – und verweist auf die „kräftige staatliche Förderkulisse“ für die Bahnindustrie in China. Der größte Bahnindustriekonzern der Welt verfüge sogar über eine firmeneigene Technische Universität. „Alles legitim“, so Möbius. Und vielleicht sogar ein Vorbild: „Deutschland muss rasch angewandte Forschung in der Bahnindustrie flankieren.“ Der Koalitionsvertrag sehe richtigerweise ein Bundesforschungsprogramm Schiene vor. „Es muss rasch und angemessen dotiert werden. Mindestens 100 Millionen Euro jährlich.“ Derzeit sind es gerade 7 Millionen Euro.

demerkt **Frank Wiebe**.

Früher waren die Verhältnisse klar. Die Regierungen versuchten, die Notenbanken zu großzügiger Geldpolitik zu überreden. Die Notenbanken mussten dagegenhalten, um Inflation zu verhindern. Helmut Kohl war ein Notenbanker wie der legendäre Paul Volcker in den USA der 1980er-Jahre. Sie riskierten notfalls sogar eine Rezession, um zweistellige Inflationsraten unter Kontrolle zu bringen. Aber dieses Schema hat weitgehend ausgedient. Heute wäre eher eine fein austarierte Kooperation zwischen Geld- und Finanzpolitik angesagt - aber davon ist nur wenig zu sehen.

Heute gibt es immer noch Länder, in denen die Regierung die Notenbanken zu niedrigen Zinsen zwingt und damit Inflation produziert - ein Beispiel ist die Türkei. In den USA setzt Präsident Donald Trump die Notenbank Fed unter Druck und versucht, Gefolgsleute einzuschleusen, damit sie seine Politik mit billigem Geld unterstützen. Aber genau hier hört die Parallele zu früheren Zeiten auf. Denn heute ist die Inflation in den großen, entwickelten Ländern fast verschwunden. Nicht mehr zu viel Inflation ist das Problem, sondern zu

summe im Billionen-Maßstab, und können doch nur wenig ausrichten. Daher mahnen Notenbankler an, die Finanzpolitik sollte, so weit sie Spielraum hat, die Wirtschaft mehr unterstützen.

In dieser Situation müssten Geld- und Finanzpolitik mit Augenmaß - und auf Augenhöhe - zusammenarbeiten. Aber in den USA steht die Fed einer feindlich gesinnten Regierung gegenüber. Und in Europa steht die Europäische Zentralbank gar keiner Regierung gegenüber - es gibt sie nicht auf europäischer Ebene.

Das Problem ist nicht leicht zu lösen, aber vielleicht auch noch nicht deutlich genug im Bewusstsein. Es ist auch heikel, eine engere Zusammenarbeit zwischen Regierungen und Notenbanken zu fordern, weil das leicht als Aufgabe einer unabhängigen Geldpolitik verstanden werden kann. Aber unabhängig heißt nicht losgelöst - in dem Punkt gibt es in angelsächsischen Ländern sogar ein gutes Grundverständnis. Doch ausgerechnet in den USA wird das durch politische Kraftmeierei überdeckt.

Der Autor ist Leiter Geldpolitik.

Sie erreichen ihn unter:

wiebe@handelsblatt.com

Regierung gegenüber.

„Bei uns muss niemand um seinen Arbeitsplatz bangen.“

Gunnar Kilian, Personalvorstand Volkswagen, über den Schritt ins Elektrozeitalter



„Es ist doch absurd, dass das Hightech-Land Deutschland teils auf über 100 Jahre alte Stellwerke setzt.“

Volker Schenk, Präsident Verband Bahnindustrie in Deutschland. Über den technischen Zustand der Eisenbahninfrastruktur



Die Bahn fährt wie in der Kaiserzeit

Jedes zweite deutsche Stellwerk schaltet noch mit Vorkriegstechnik.
Die Industrie pocht auf eine schnellere Digitalisierung.

BERLIN - In der Bahnindustrie wächst der Unmut über die veraltete Leit- und Sicherungstechnik. Die Deutsche Bahn und die Bundesregierung wollen die Teile im bundeseigenen Schienennetz erst ab 2025 flächendeckend ersetzen. Die Branche dringt nun mit einem 40-seitigen Umsetzungskonzept auf frühere Modernisierung – und warnt die Verantwortlichen, dass ohne schnelles Handeln im schlimmsten Fall mittelfristig drastische Einschränkungen im Bahnbetrieb bis hin zu zwangsweisen Stilllegungen drohen könnten. Das Papier des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), der rund 190 Unternehmen mit mehr als 50 000 Beschäftigten vertritt, liegt dieser Redaktion vor. Adressaten sind unter anderem Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, DB-Chef Richard Lutz und sein Vize Ronald Pofalla.

Wichtigste Botschaft: Die Industrie widerspricht der Darstellung, ein schnellerer Einsatz digitaler Technik sei nicht möglich. Vielmehr könne eine „konzertierte Aktion“ sofort starten und der „Serien-Rollout“ in der Fläche 2022 beginnen, also drei Jahre früher als bisher vorgesehen. Der Schienenverkehr stehe von mehreren Seiten „unter massivem Druck“, heißt es in der Studie. Zum einen sei die Stellwerk-Technik überaltert, fehleranfällig und wegen hoher Personal- und Wartungskosten ineffizient. Zum anderen werde in den nächsten Jahren das benötigte Fachpersonal zur Bedienung immer knapper, weil erfahrene Mitarbeiter in Ruhestand gehen und Ersatz fehle.

Vertrauliche Unterlagen des DB-Aufsichtsrats zeigen, dass bei den mehr als 3000 Stellwerken der DB Netz AG der Investitionsrückstau in diesem Jahr um fast 300 Millionen Euro auf rund 2,9 Milliarden Euro wachsen wird. Allein seit 2015 ist der Sanierungsbedarf bei den wichtigen Steuerzentralen für den Zugverkehr um 68 Prozent in die Höhe geschossen. Im Schnitt sind die Anlagen bereits 49 Jahre alt, manche stammen noch aus der Kaiserzeit und sind seit über einem Jahrhundert in Betrieb.

Das VDB-Konzept schlägt vor, alle veralteten Stellwerke bis 2029 komplett zu ersetzen. Der Austausch sei seit 20 Jahren überfällig. Die Industrie betont, dass für mehr Kapazität, Qualität und Pünktlichkeit im Schienenverkehr bessere Technik nötig sei, um den „drohenden Niedergang“ der Eisenbahn aufzuhalten und die Mobilitätswende hin zu mehr Kli-

maschutz zu schaffen. Bisher mangle es an ausreichender Finanzierung und der richtigen Organisation.

Seit zehn Jahren entscheidet die DB Netz AG weitgehend autonom, wo und wie die Steuermilliarden für den Erhalt der Infrastruktur investiert werden. Schon in der Zeit zuvor, als der Staatskonzern auf Börsen- und Renditekurs fuhr, floss viel zu wenig Geld in die Erneuerung der Schaltzentralen. Das VDB-Konzept sieht auch als Lehre daraus eine gemeinsame Firma vor, in der Bund, DB und Industrie die Digitalisierung koordinieren. Zudem soll eine neue Zweckgesellschaft des Bundes und nicht mehr die DB künftig streng zweckgebundene Mittel bekommen und Aufträge für moderne Leit- und Sicherungstechnik vergeben.

In der Studie wird direkte Kritik an der Regierung und der Bahn vermieden, da für Hersteller wie Siemens, Alstom und Bombardier der Staatskonzern einer der wichtigsten Kunden ist und der Bund bestimmt, wie viel Geld in seine Infrastruktur fließt. Das deutsche Schienennetz ist seit Jahrzehnten unterfinanziert und deshalb überaltert, der gesamte Investitionsstau wird auf 58 Milliarden Euro veranschlagt. Allein das digitale Leit- und Sicherungssystem ETCS (European Train

Control System) und die dafür nötigen digitalen Stellwerke (DSTW) werden bis 2040 mindestens 32 Milliarden Euro kosten, wie eine McKinsey-Studie für die Regierung ergab. DB-Chef Lutz will mit der neuen Strategie „Starke Schiene“ mehr Pünktlichkeit und Kapazität schaffen. Für ein „Starterpaket“ ETCS sind aber bis 2025 insgesamt nur gut 500 Millionen Euro vorgesehen. Der VDB hält wie McKinsey mindestens 1,5 Milliarden Euro pro Jahr für nötig.

Bei den Herstellern ist daher die Enttäuschung groß. Die Umsetzung von ETCS, das die EU-Kommission bereits 1996 als künftigen europaweiten Standard definiert hat, kommt in Deutschland seit Jahrzehnten nur schleppend voran. Damit bleiben die erhofften Milliardenumsätze aus. Während die Schweiz hat das Netz bereits flächendeckend modernisiert hat, arbeiten deutsche Fahrdienstleiter noch in jedem zweiten Stellwerk mit Vorkriegstechnik. Weichen werden dort mit Hebeln und Knöpfen gestellt, der Schienenverkehr wird auf Sicht überwacht, Personal- und Betriebskosten sind hoch. Bisher gibt es nur rund 350 elektronische Schaltzentralen und erst ein komplett digitales Stellwerk.

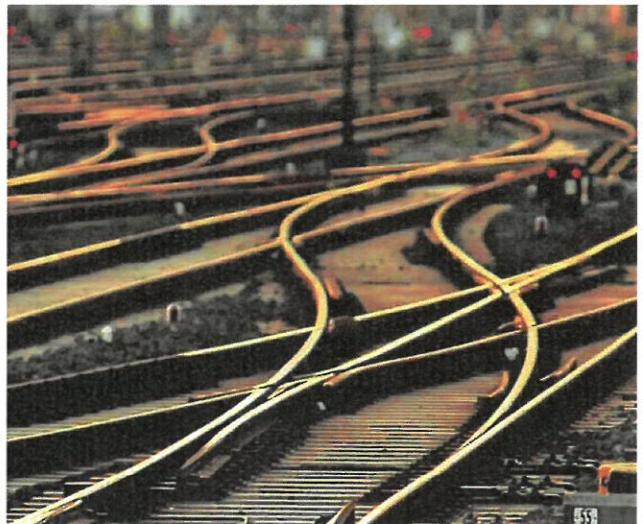
Wegen mehr als 100 unterschiedlicher Bauarten und fehlender Standardisierung lästern Experten über den „Stellwerks-Zoo“ der DB, der als einer der großen Problembereiche gilt. Aus Sicht der Industrie sollte mit der Modernisierung rasch das Fundament für die Digitalisierung des deutschen Schienennetzes gelegt werden.

THOMAS WÜPPER

Der Verband VDB will die Stellwerke von 2022 bis 2029 komplett digitalisieren

Per Hand:
Statt digital und vernetzt müssen viele Weichen in Deutschland noch mit Hebeln gestellt werden. Andere Länder sind da schon weiter.

Foto: von Erichsen/dpa



Unternehmen

Bahnindustrie sieht viel Potenzial in digitaler Schiene

Mittwoch, 18.09.2019, 13:13

Vor den erwarteten Entscheidungen im Klimakabinett hat die Bahnindustrie das Potenzial der Schiene beim CO₂-Sparen hervorgehoben.

Die Politik müsse aber dafür die richtigen Rahmenbedingungen setzen und das Innovationstempo erhöhen, heißt es in einem am Mittwoch vorgelegten Positionspapier des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland. Als Schlagwort nannte der Verband die „Schiene 4.0.“ Zuerst hatte das „Handelsblatt“ über das Papier berichtet.

Dabei geht es vor allem um eine Digitalisierung und Elektrifizierung der Schiene - etwa über eine Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik und der Züge. „Es geht um eine Vollumstellung des Schienensystems für eine neue Epoche klimaneutraler Mobilität.“ Deutschland könne zu einem Leitmarkt werden.

Dazu müsse aber das Schienennetz in Deutschland ausgebaut werden. „Jahrzehntelang hat der Bund das Netz auf Verschleiß gefahren“, heißt es im Papier. „Klimaschutz geht nur mit signifikant höheren Kapazitäten.“ Das deutsche Schienennetz sei teilweise in marodem Zustand. „Netz und Stationen sind so deutlich nicht in der Lage, das gewünschte Wachstum auf der Schiene abzubilden. Investitionen sind der Schlüssel.“ Dazu müssten auch Planungsverfahren beschleunigt werden. „Das Klimakabinett hat jetzt die Chance, Richtung zu geben für Zukunftsinvestitionen, für eine gute Rahmenarchitektur, für Klimaschutzindustrie in Deutschland und Europa“, so Verbandspräsident Volker Schenk.

Die Stärkung der umweltfreundlicheren Schiene ist ein zentraler Aspekt beim geplanten Klima-Paket der Bundesregierung, das am Freitag beschlossen werden soll. Union und **SPD** hatten bereits im Koalitionsvertrag vereinbart, die Zahl der Passagiere bei der Bahn im Personenverkehr bis 2030 zu verdoppeln und mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

dpa-AFX

Das könnte Sie auch interessieren

BREXIT

„Vergleichbar mit einem Bankräuber“: Bercow warnt Johnson vor Rechtsbruch

Mittwoch, 18. September 2019

[Newsletter](#)[Wirtschaftsclub](#)[ePaper](#)[Archiv](#)[Veranstaltungen](#)[Jobs by karriere.de](#)

0

[Pauline Maitre](#)

Handelsblatt

[MEINE NEWS](#)[HOME](#)[POLITIK](#)[UNTERNEHMEN](#)[TECHNOLOGIE](#)[FINANZEN](#)[AUTO](#)[KARRIERE](#)[ARTS & STYLE](#)[MEINUNG](#)[VIDEO](#)[SERVICE](#)[Deutschland](#)[Konjunktur](#)[International](#)[Konjunkturdaten](#)[Ökonomische Bildung](#)[Weltgeschichten](#)[Handelsblatt](#) > [Politik](#) > [Deutschland](#) > Bahnindustrie will führende Rolle beim Klimaschutz übernehmen[Suchbegriff, WKN, ISIN](#)**MOBILITÄT**

Bahnindustrie will führende Rolle beim Klimaschutz übernehmen

Der Mobilitätssektor ist das Sorgenkind im Klimaschutz. Die Bahnindustrie will erreichen, dass sich das ändert. Dazu braucht sie aber die Politik.



Klaus Stratmann

18.09.2019 - 08:12 Uhr • [Kommentieren](#) • [Jetzt teilen](#)



Bahnverkehr

Aus Sicht der Bahnindustrie kann schienengeführte Mobilität insbesondere durch Fortschritte in der Digitalisierung bis 2030 neue Maßstäbe setzen..

(Foto: AFP)

Berlin. Es ist nicht so, als würden die Regierungsparteien in ihren diversen Papieren zur Vorbereitung des Klimakabinetts am Freitag die künftige Rolle des Verkehrsträgers Schiene unberücksichtigt lassen. Im Beschluss des CDU-Vorstands vom Montag dieser Woche etwas spielen Investitionen ins Schienennetz, der Ausbau von Hochgeschwindigkeitsstrecken, verbesserte Angebote an Fern- und Nachtzügen sowie der diskriminierungsfreie Zugang privater Anbieter zum öffentlichen Schienennetz eine wichtige Rolle. Auch die Steigerung der Attraktivität des Gütertransports auf der Schiene wird als wichtiges Ziel betont.

Die Branche sieht allerdings die Gefahr, dass es bei Absichtserklärungen bleibt und der Verkehrsträger Schiene sich am Ende mit wenig zufrieden geben muss. Das CDU-Klimakonzept stecke zwar den richtigen Kurs ab, sagte Ben Möbius, Hauptgeschäftsführer des Verbands der Bahnindustrie (VDB) dem Handelsblatt. Doch jetzt brauche es konkrete Schritte. „Es muss auch ambitioniert und schnell realisiert werden: Prioritäten, Maßnahmen, Umsetzung“, sagte Möbius.

Der VDB repräsentiert das komplette Spektrum der Bahnindustrie von Systemanbietern bis zu mittelständischen Zulieferern. Die Mitgliedsunternehmen produzieren Hochgeschwindigkeitszüge, Lokomotiven und Regionaltriebzüge, Straßenbahnen und Güterwaggons.

Die Branche skizziert in ihrem bislang noch unveröffentlichten Konzept „Klimabild 2030“ ihre Vorstellungen von der Zukunft. Dabei stehen technische Innovationen und Digitalisierung im Vordergrund.

THEMEN DES ARTIKELS



Bahnverkehr



Verkehrspolitik



Digitalisierung



Die Devise: Ein attraktives Angebot schafft die entsprechende Nachfrage, man kann dagegen niemanden auf die Schiene zwingen.

Klimafreundliche Mobilität lasse sich „weder dirigistisch bis in den Familienurlaub hinein zuweisen noch mit Trippelfortschritten erreichen“, heißt es dort. „Vielmehr schaffen Innovationen beste Angebote, die Menschen schlicht überzeugen – und begeistern“, heißt es in dem Konzept.

Aus Sicht der Bahnindustrie kann schienengeführte Mobilität insbesondere durch Fortschritte in der Digitalisierung bis 2030 neue Maßstäbe setzen hinsichtlich Kapazitäten und Effizienz. Deutschland habe die Chance, sich zum globalen Leitmarkt für die „Schiene 4.0“ zu entwickeln. Das im Koalitionsvertrag festgelegte Ziele der Verdopplung der Schienenverkehrsleistung könne bis 2030 „weitgehend Realität“ werden, heißt es im „Klimabild 2030“.

Große Bedeutung misst die Bahnindustrie innovativen Antriebstechnologien bei. Daher müssten Hybrid-, Batterie- und Wasserstoffantrieb in öffentlichen Ausschreibungen eine wachsende Rolle spielen. Bei entsprechend richtiger Weichenstellung durch die Politik könnten nach Überzeugung der Bahnindustrie auf Kernverbindungen 2030 sogar „fast 100 Prozent Pünktlichkeit“ herrschen.

Technisch bedingte Ausfälle sollen der Vergangenheit angehören. Vorausschauende Wartung macht's möglich. Sie diagnostiziert und vermeidet Defekte, bevor sie auftreten. Die Vision des VDB: „Vertraglich stehen Hersteller 2030 in der Pflicht, die volle Verfügbarkeit ihrer Produkte über den Lebenszyklus zu garantieren, in enger Kooperation mit Betreibern und Aufgabenträgern“. Die von vielen Verspätungen geplagten Bahnkunden in Deutschland werden das gerne hören.

Mehr: Für 9,90 Euro nach München oder Paris – bei solchen Preisen steigen viele ins Flugzeug statt vielleicht in einen Zug. Das ruft Verbraucherschützer auf den Plan.

Hat Ihnen dieser Artikel weitergeholfen?

JA

NEIN

STARTSEITE

E-MAIL¹

POCKET

FLIPBOARD

Auch interessant: AUCH INTERESSANT

20. SEPTEMBER 2019 VON ADMIN

Klimastrategie der Bundesregierung: ETCS-Finanzierung muss Teil des Paktes sein, sagt VDB



Bundeskanzleramt | Foto: Stefan Müller

Seit Donnerstag Abend tagt die Koalition, um eine neue Klimastrategie zu verhandeln. Die eigentlich für Freitag, 11 Uhr anberaumte Sitzung des Klimakabinetts wurde bereits um zwei Stunden nach hinten verlegt. Verhandelt werden höhere Abgaben für CO₂, aber auch steuerliche Förderungen von klimafreundlichem Verhalten, Sanierung von Wohneigentum, Unterstützung von E-Autos etc.

Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V. fordert nun das Klimakabinett in einer Pressemeldung dazu auf, Grundlagen für die Digitalisierung des Schienenverkehrs zu schaffen. Der Bundeshaushaltsplan sehe für die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur von 2020 bis 2023 ein Starterpaket von 570 Millionen EUR vor. Diese essentiell wichtigen Mittel sind derzeit noch gesperrt.

Für die Realisierung der im Koalitionsvertrag festgelegten Ziele Verdoppelung des Schienenpersonenverkehrs und Erhöhung des Schienengüterverkehrs bis 2030, sei die Digitalisierung des Netzes unabdingbar. Den Ambitionen des Bundes müssen nun Taten und vor allem Investitionen folgen.

„Digitale Stellwerke und ETCS sind die Nervenstränge des modernen Schienenverkehrs. Ohne diese geht es weder mit der Digitalisierung der Schiene noch

mit klimaneutraler Mobilität voran.“ sagte VDB-Präsident Volker Schenk. „Schiene 4.0 ist die Schlüsseltechnologie einer neuen Ära: hocheffizient und nahezu emissionsfrei.“, so Schenk.

Viele europäische Nachbarn haben eine komplette ETCS-Umrüstung ihrer Bahnnetze bis 2030 beschlossen und mit konkreten Investitionen hinterlegt. Maßgeblich umgesetzt von der Bahnindustrie in Deutschland. Die ETCS-Referenzliste der Bahnindustrie in Deutschland umfasst zum Beispiel das ETCS-Rollout in Dänemark, Norwegen, den Niederlanden, in Großbritannien (Thameslink), Spanien (Hochgeschwindigkeit) und Belgien. Auch weltweit haben Unternehmen der Bahnindustrie aus Deutschland und Europa modernste ETCS-Ausstattungen realisiert. Deshalb stehe die technische Machbarkeit einer klugen Implementierung außer Frage.

Die vom Bund mit den Eckpunkten zum Finanzplan 2020-2023 vorgesehenen rund 570 Mio. Euro Investitionen in die ETCS/DSTW-Streckenausrollung müssen in toto, schnell und zweckgebunden umgesetzt werden. Es bedarf strukturierter Verantwortlichkeiten. Jetzt. Nur dann kann Deutschland die Erfolgsgeschichte von klimaneutraler, kundenfreundlicher, digitaler Schienenmobilität gemeinsam weiterschreiben, so der VDB.

Bahnindustrie will schnelleren Klimaschutz

Mobilität Das Schienennetz soll früher modernisiert werden. Die Branche warnt zudem vor Konkurrenz aus China. Von Thomas Wüpper

Die Bahnindustrie in Deutschland ist weiter auf strammem Wachstumskurs. Im ersten Halbjahr ist der Auftragseingang durch viele neue Zugbestellungen um 25 Prozent auf 8,1 Milliarden Euro gewachsen. Gleichzeitig stagnieren die Geschäfte in einem Kernbereich: dem teils maroden hiesigen Schienennetz. Die Ziele der Politik bei Klimaschutz und nachhaltiger Mobilität seien ambitioniert, doch Umsetzung und Finanzierung hinken hinterher, kritisiert Michael Fohrer, Vizepräsident des Branchenverbands VDB, der rund 200 Fahrzeughersteller und Zugausbauer mit rund 53.000 Beschäftigten vertritt.

Mit 5,2 Milliarden Euro Umsatz in den ersten sechs Monaten liegen die Erlöse der Bahnindustrie zwar auf hohem Niveau, sind aber um fast 4 Prozent gesunken. Man spüre die starke internationale Konkurrenz und die ungleichen Wettbewerbsbedingungen auf dem Weltmarkt, betont Fohrer. Die Exporterlöse gingen um fünf Prozent zurück.

Die deutschen Hersteller gelten international als technologisch führend. So produziert Siemens den ICE für die Deutsche Bahn und Konkurrenten wie Bombardier (Kanada), Alstom (Frankreich) und Stadler (Schweiz) haben Fabriken hierzulande. Der mit Abstand größte Bahnhersteller aber ist mit CRRC in China entstanden und seit kurzem erstmals auch in Deutschland aktiv.

Dafür haben die Chinesen die Lokpartie von Vossloh in Kiel mit rund 500 Beschäftigten übernommen. Dort werden bisher vor allem Rangierloks produziert. In der Branche wird befürchtet, dass CRRC die deutsche Tochter strategisch für den Zugang zum EU-Markt nutzen wird, zunächst um mit den komplexen Zulassungsprozessen in Europa Erfahrung

zu sammeln. China hat sein Bahnsystem seit der Jahrtausendwende massiv ausgebaut und mit CRRC den führenden Hersteller etabliert. Vor dem Vossloh-Kauf hatte CRRC bereits versucht, die Skoda-Lokpartie zu übernehmen.

Die Politik müsse aufpassen, dass sich „der Leitmarkt für Clean Mobility made in Germany“ nicht schleichend in andere Weltregionen verlagere, warnt Fohrer. Es dürfe nicht passieren, dass „Staatskonzerne aus Drittstaaten mit unverhältnismäßig billigen Preisen unseren Heimatmarkt umkrempeln“ und der Preiskampf letztlich den Fortschritt und Innovationen verhindere. Als Beispiel nennt VDB-Geschäftsführer Ben Mobius das Metroprojekt Chicago, das 2016 für 1,3 Milliarden US-Dollar an CRRC ging und wo die Chinesen mit rund 230 Millionen Dollar Vorsprung weit günstiger gewesen sein sollen als der Zweitplatzierte.

In Europa sind die Asiaten bisher wenig erfolgreich. So bestellen große nationale Staatsbahnen wie die DB oder Frankreichs SNCF ihre Züge meist bei nationalen Herstellern wie Siemens und Alstom. Deren geplante Fusion der Zugsparten untersagte die EU-Kommission Anfang des Jahres, obwohl sich die Regierungen in Berlin und Paris stark für die Fusion der beiden führenden Hersteller eingesetzt hatten. Hauptgrund war, dass ein Gegengewicht zu CRRC geschaffen werden sollte.

Besonders bei der digitalen Leit- und Sicherungstechnik sind Siemens und Alstom führend. Das Geschäft gilt als größter Markt der Zukunft, allein die Digitalisierung des deutschen Schienennetzes könnte laut einer McKinsey-Studie bis 2040 rund 32 Milliarden Euro kosten. Die Bahnindustrie dringt auf eine raschere Umsetzung als von der Bundesregierung



Siemens zählt zu den führenden Zugherstellern in Europa

Foto: dpa/Thomas Wüpper

und der DB geplant und warnt, dass mehrere tausend veraltete Stellwerke zur Steuerung des Zugverkehrs dringend ersetzt werden müssten, um Engpässe und Störungen zu verhindern.

Zudem wollen die Hersteller bei der Digitalisierung mitreden und haben dazu ein eigenes Konzept vorgelegt, das eine Beteiligung an der neuen Gesellschaft Digitale Schiene Deutschland (DSd) vorsieht, deren Gründung DB-Vize Ronald Pojalla kürzlich angekündigt hat. Die DSd

soll zunächst ein Starterpaket von Umrüstungen für gut 500 Millionen Euro umsetzen. Der VDB fordert in seinem Konzept, die Digitalisierung der Stellwerke und das digitale European Train Control System (ETCS) ab 2022 und damit drei Jahre früher flächendeckend zu realisieren, dafür die nötigen Milliarden bereitzustellen und die Industrie an den Gremien und Entscheidungsprozessen auch über den effizienten Einsatz der Milliardensummen zu beteiligen.

Geschlechterquote

Zalando setzt auf weibliche Manager

Der Modehändler Zalando führt eine Geschlechterquote für sein Management ein. Auf den sechs oberen Führungsebenen solle bis Ende 2023 ein ausgewogenes Verhältnis von Frauen und Männern erreicht werden, teile das Unternehmen am Dienstag mit. Der Anteil soll jeweils zwischen 40 und 60 Prozent liegen.

Der Online-Händler Zalando SE hat europaweit rund 14.000 Beschäftigte. Das Management musste sich zuletzt kritische Fragen gefallen lassen, weil im Vorstand fünf Männer sitzen, aber keine Frau. Bei der jüngsten Erweiterung des Gremiums verwiesen die Verantwortlichen auf die Eignung der jeweiligen Kandidaten. „In den letzten elf Jahren lag unser Fokus klar auf der Etablierung und dem Wachstum unseres Geschäfts“, erklärte Zalando-Chef Robin Ritter nun. „Wir haben nicht genug Anstrengungen unternommen, um dem entstandenen strukturellen Ungleichgewicht entgegenzuwirken.“ Die Führungsteams seien nicht vielfältig genug. 2018 waren bei dem Berliner M-Dax-Unternehmen etwa zwei Drittel aller Führungskräfte Männer – je höher die Führungsebene, desto geringer war der Frauenanteil. dpa

Heizölpreise

Umfrage unter Händlern; Zahl der Beteiligten: 5; Verkaufspreis des Handels frei Verbrauchertank Großraum Stuttgart je 100 Liter (Premiumqualität) inkl. 0,32 Euro je 100 Liter Bevorratungsbeitrag und inkl. 19% MwSt. im Tankwagen frei Haus bei einer Abstellstelle. Lieferung in eine Verbrauchertankanlage. Preisentwicklung im Vergl. zur Vorwoche: fallend.

Menge	Preisrange	Vorwoche
100l bis 1500l	79,38-79,71	74,14-85,20
150l bis 2000l	76,97-75,86	76,46-78,06
200l bis 2500l	73,77-74,97	72,23-72,36
250l bis 3500l	72,23-72,95	72,83-73,90
350l bis 4500l	69,82-71,76	70,09-71,60
450l bis 5500l	69,46-71,16	69,97-71,05
550l bis 6500l	69,34-70,57	69,58-71,52
650l bis 7500l	69,15-69,97	69,39-70,92
750l bis 8500l	69,07-69,62	69,27-70,57

Die nächsten Heizölnotierungen veröffentlichten wir am Mittwoch, 22.10.2019. Quelle: Stuttgarter Waren- und Produktbörse

Bei der Deutschen Bahnindustrie spürt man noch nicht viel von der Klimaauffensive auf der Schiene. „Die Zahlen, die da kursieren, das lässt ich auch immer und sage, Mensch toll!“, erklärt Michael Föhner, Vorsitzender der Geschäftsführung der Bombardier Transportation GmbH, der im Präsidium des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) dann Frage ist bei uns nach, ist schon was da? Aber nein, es ist noch nichts da“, sagt Föhner im Rahmen der Halbjahresbilanz des VDB in Berlin. Die Ziele der Bundesregierung schli-

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.	Frankfurter Allgemeine ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND
Suchbegriff: Verband der Bahnindustrie in Deutschland - VDB Medium: Frankfurter Allgemeine Zeitung Verbreitete Auflage: 242.247 Reichweite: 881.779 Anzeigenäquivalenz:	Mittwoch, 16. Oktober 2019 Seite: 23 / Mitte rechts Tageszeitung / täglich

84.908 - 18 - GK - TZ - 37087243 -

Klimapolitik als Hoffnungswert

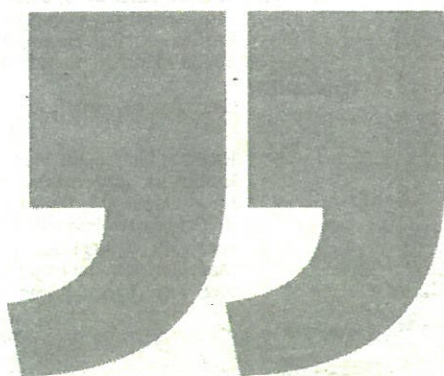
Bahnindustrie setzt auf den teuren Ausbau der Schiene

enn. BERLIN, 15. Oktober. Die internationale Konkurrenz setzt der deutschen Bahnindustrie stark zu. In den ersten sechs Monaten dieses Jahres sank der Umsatz der Branche um 3,7 Prozent auf 5,2 Milliarden Euro, wie der Verband der Bahnindustrie Deutschland (VDB) mitteilte. Während das Inlandsgeschäft in den ersten sechs Monaten im Vergleich zum ersten Halbjahr 2018 um drei Prozent auf 3,3 Milliarden Euro schrumpfte, ging der Exportumsatz sogar um fünf Prozent auf 1,9 Milliarden Euro zurück. „Die Bahnindustrie in Deutschland spürt die internationale Konkurrenz, spürt die ungleichen Wettbewerbsbedingungen auf dem Weltmarkt“, sagte VDB-Vizepräsident Michael Fohrer in Berlin. Die Abschottung internationaler Märkte etwa durch überzogene Zölle mache sich massiv bemerkbar. „Auch die aggressive Preispolitik von staatsgeführten Wettbewerbern aus Drittländern wirft erste Schatten auf den europäischen Markt.“ Optimistisch stimmt ihn aber der deutliche Auftragszuwachs um rund 25 Prozent auf 8,1 Milliarden Euro. Fohrer, der Bombardier Deutschland leitet, nannte dies einen „robusten Wachstumskurs trotz schwierigem Marktumfeld“.

Dennoch herrscht in den Unternehmen keine schlechte Laune. Die Hoffnungen richten sich auf die positiven Nebeneffekte der Klimapolitik der Bun-

desregierung, welche die Schiene stärken will und dafür bis zum Jahr 2030 einen dreistelligen Milliardenbetrag bereitstellen will. Trotz der Ankündigung der Bundesregierung zum Ausbau der Schiene stagniert derzeit noch das Neugeschäft in der Infrastruktur, etwa bei Schienen und Signaltechnik. Dies passe nicht zu den Vorhaben der Bundesregierung „zur Kapazitätssteigerung des Schienenverkehrs und der Verdoppelung der Fahrgastzahlen“, sagte Fohrer. Die Ziele der Politik seien ehrgeizig und richtig, doch Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen hinkten hinterher. „Effektive Klimaschutzpolitik gelingt nicht ohne intelligente Klimaindustriepolitik.“

Um die Klimaziele erreichen zu können, sei es zwingend nötig, die Infrastruktur zu digitalisieren und zu modernisieren sowie Forschung und Entwicklung zu fördern. „Saubere Mobilität lässt sich nicht dirigistisch bis in den Familienurlaub hinein zuweisen“, sagte VDB-Hauptgeschäftsführer Ben Möbius. Vielmehr würden Innovationen das beste Angebot schaffen, das die Menschen überzeuge. Für einen leistungsfähigeren und zuverlässigeren Schienenverkehr sei vor allem eine umfassende Ausstattung mit digitalen Stellwerken und dem digitalen Zugsicherungssystem ETCS von 2022 an dringend erforderlich.



Worte des Tages



„Ich möchte gern noch einmal wiederholen, wie leid es uns tut, dass wir diese emblematische Marke **und dieses Unternehmen mit einer solch langen Geschichte (...) nicht retten konnten.**“

Peter Fankhauser, Vorstandschef Thomas Cook, vor dem Sonderausschuss des britischen Parlaments



„Die Party ist noch nicht vorbei, aber man sollte nahe am Ausgang tanzen.“

Carl Martin Welcker,
Präsident VDMA



„Die Bahnindustrie in Deutschland spürt die internationale Konkurrenz, spürt die ungleichen Wettbewerbsbedingungen auf dem Weltmarkt.“

Michael Fohrer, Vizepräsident des VDB, über den schwachen Branchenumsatz in den letzten Monaten

BusinessLounge



Zukunftsweisend: Filipe Nyusi, Präsident von Mosambik, zeigt in einem Wahllokal der Hauptstadt Maputo seinen in Tinte getauchten Zeigefinger. In Mosambik stimmen die Bürger derzeit über einen neuen Präsidenten, ein Parlament und auch über die Provinzparlamente ab.



Aufklärungsarbeit: Der chinesische Künstler **Ai Weiwei** erhält in Passau den „Menschen-in-Europa-Kunst-Award“ der Verlagsgruppe Passau. Verlegerin **Angelika Diekmann** (r.) und Laudatorin **Lisa Fitz** überreichen ihm den Preis für seinen Einsatz für Menschenrechte.



Unter Druck: Ben Möblus, Hauptgeschäftsführer des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), präsentiert in Berlin die Halbjahreszahlen 2019. Die Erlöse der Branche sanken um 3,7 Prozent auf 5,2 Milliarden Euro.

VDB: Bundeshaushalt 2020 - Rekordinvestitionen in emissionsfreie Mobilität, aber halbherzige Förderung von Schiene Digital konterkariert Klimaschutz

Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V. sieht Investitionshochlauf für starke Schiene als historische Wende für emissionsfreie Mobilität. Aber kein Konzept erkennbar, um Digitalisierung von Schienenfahrzeugen für ETCS zu finanzieren.

Der Haushaltsausschuss hat am 14. November 2019 seine Beratungen zum Bundeshaushalt 2020 abgeschlossen. Die Bundesregierung übersetzt die Klimaschutzstrategie jetzt in einen deutlich größeren Schienenetat. "Rekordinvestitionen in die Schiene sind Rekordinvestitionen in den Klimaschutz. Deshalb können die massiv erhöhten Mittel für die Schiene der Beginn einer historischen Wende für emissionsfreie Mobilität sein", sagte VDB-Hauptgeschäftsführer Dr. Ben Möbius.

Der Haushalt umfasst einen signifikanten Investitionshochlauf für den regionalen sowie kommunalen Schienenverkehr durch steigende so genannte Regionalisierungsmittel und durch mehr Geld im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Auch setzt der Bund neue fiskalische Prioritäten für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes und für dessen Erhalt mit der neuverhandelten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III). "Dieser Etat gibt den kraftvollsten Schub für die Schiene seit sehr geraumer Zeit", so Möbius.

Er forderte, die klimarelevante Elektrifizierung deutlich stringenter zu finanzieren. Die Bahnindustrie stehe als verllässlicher Partner bereit, klimafreundliche Mobilität gemeinsam mit Politik und Betreibern ins Werk zu setzen. Digitalisiert könne die Schiene bei doppelter Verkehrsleistung bis 2030 rund 24 Mio. t CO₂-Äq. Emissionen einsparen. Das entspräche der Hälfte des in Deutschland nötigen Emissionsminus im Verkehr. Die Bundesregierung trage dazu mit den neu priorisierten Investitionen wesentlich bei.

"Aber der Bund gibt kräftig Schub und legt zugleich die Bremse an", äußerte Möbius. Denn konterkariert werde die neue Investitionslinie durch eine inkonsequente Finanzierung des Rollouts der digitale Zugsteuerung ETCS. Das "European Train Control System" ist eine Basisinfrastruktur des 21. Jahrhunderts. "Die Industrie steht in den Startblöcken, um den ETCS-Rollout auch in Deutschland voranzubringen. Aber wo bleibt der Startschuss?", sagte Möbius.

Zum ersten dürften die Mitteln für den Strecken-Rollout nicht gesperrt werden. Zum zweiten bleibe unklar, wie die Ertüchtigung von Fahrzeugen für das digitale System gefördert werden solle.

"Digitale Strecken nützen ohne digital ertüchtigte Züge nichts. Der Beschluss des Haushaltsausschusses ist hier ganz sicher noch nicht das Gelbe vom Ei. Schiene Digital braucht jetzt schnell ein Konzept", so Möbius. "Ich empfehle den Blick auf unsere Nachbarländer wie Dänemark, Norwegen und die Niederlande. Denn die fördern eng verzahnt eine komplette Digitalisierung von Bahnnetzen und Fahrzeugen.

LOK Report

Und dort nimmt ETCS kräftig Fahrt auf. Der Bund muss Schiene 4.0 und damit Null-Emissions-Mobilität vor Weihnachten ambitioniert angehen", äußerte Möbius.

Die Industrie sei überzeugt, dass ein rasches ETCS-Rollout sowohl klimapolitisch nötig als auch industriell machbar sei. Das digitale Leit- und Sicherungssystem ETCS ermöglicht durch intelligente Taktung eine höhere Streckenauslastung und somit einen Kapazitätssteigerung um 30 Prozent. Darüber hinaus legt es den Grundstein für Automatisierung, digitale vorausschauende Wartung und Echtzeitinformationen.

Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht
Institut für Land- und Seeverkehr,
Fakultät V – Verkehrs- und Maschinensysteme,
Technische Universität Berlin



Malte Lawrenz
Vorsitzender
VPI – Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V.



Kurt Bodewig
Bundesverkehrsminister a.D.

Michaela Stockli
Direktion
SWISSRAIL Industry Association



Dr. Angela Berger
Geschäftsführerin
Verband der Bahnindustrie Österreich

Dr. Peter Fuglistaler
Direktor
Schweizerisches Bundesamt für Verkehr



Axel Schuppe
Geschäftsführer
Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e. V.



Daniel Rieger
Leiter Verkehrspolitik
Naturschutzbund Deutschland (NABU) e. V.

Kirsten Lühmann
MdB Sprecherin für Verkehr und digitale Infrastruktur
in der SPD-Bundestagsfraktion



Wir müssen ehrgeizig handeln

Dr. Ben Möbius ist Hauptgeschäftsführer der Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB). Sein Aufruf: Clean Mobility muss auch in Zukunft „Made in Germany“ und „Made in Europe“ sein.

Die Bahnindustrie hat die Lösung für den Klimaschutz, ist Ben Möbius überzeugt: Mit der digitalen Schiene gelingt die Quadratur des Kreises

Die Schiene soll die Klima- und Verkehrsprobleme Deutschlands lösen. Schon seit einiger Zeit ist vom Investitionshochlauf die Rede. Macht sich dieser schon in der Bahnindustrie bemerkbar?

Die Schiene wird die Null-Emissions-Mobilität der Zukunft realisieren, wenn die Rahmenarchitektur stimmt. Grundsätzlich zeichnen sich Konturen des Investitionshochlaufs schon ab. Die Auftragsbücher der Bahnindustrie in Deutschland sind im ersten Halbjahr 2019 wieder sehr gut gefüllt. Ein Auftragsvolumen von 8,1 Mrd. EUR bedeutet ein Plus von rund 25% gegenüber dem Vorjahr. Für die Infrastruktur steigt der Umsatz um mehr als 6% weltweit, in Deutschland sogar um 10%. Hier sind aber die Auftragsengpässe derzeit noch unter den Erwartungen. Ob der klaren Ziele der Bundesregierung zur Kapazitätssteigerung und der Verdoppelung der Fahrgastzahlen wird sicher mehr kommen. Die politischen Klimaziele sind so ambitioniert wie richtig, aber die Umsetzung hinkt noch hinterher. Effektive Klimaschutzpolitik braucht intelligente Klimaindustriepolitik.

Sie begrüßen also das Klimaschutzpaket der Bundesregierung, das die Schiene stärker fördert?

Absolut. Das Paradigma ist völlig richtig. Denn saubere Mobilität lässt sich nicht digitalistisch bis in den Familienurlaub hinein zuweisen. Sondern indem Innovationen das beste Angebot schaffen. Denn das überzeugt und begeistert die Menschen. Dafür kommt es auf Investitionen an. Mit der digitalen Schiene gelingt die Quadratur des Kreises: Weniger Emissionen bei mehr Mobilität. Die Zukunft der Mobilität ist nicht Verzicht, sondern Verheißung.

Die Fahrgastzahlen auf der Schiene sollen sich bis 2030 verdoppeln, der Güterverkehr um 25% steigen – hat die digitale Schiene das Potenzial, dieses Wachstum klimafreundlich zu gestalten?

Ja. Die digitale Schiene kann bis 2030 rund 24 Mio. t CO₂-Äquivalent Emissionen einsparen, wenn die Verkehrsleistung sich verdoppelt. Das entspräche einem Potenzial von fast der Hälfte des laut Klimaschutzplan der Bundesregierung nötigen Emissionsminus in der Mobilität. Dafür müssen aber die Rahmenbedingungen stimmen. Für die Klimaziele müssen wir

ehrzeizig handeln. Der Instrumentenkasten ist bestens gefüllt: Infrastruktur digitalisieren, modernisieren und europäisieren, Innovationstempo erhöhen, urbane Mobilität revolutionieren, Elektromobilität neu definieren, intelligente und leise Logistik realisieren, Forschung und Entwicklung auf Weltspitzenniveau fördern, Cyber-sicherheit „Made in Europe“ gewährleisten und die globale Spitzenposition der Industrie stärken. Mit Kästner gesprochen: Es gibt nichts Gutes, außer man tut es.

Die Deutsche Bahn verbreitet die Botschaft, mit dem Starterpaket für die Digitale Schiene Deutschland seien die Weichen gestellt für eine zügige Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik. Dem Starterpaket voraus gehen aber die Projekte, die in dem Implementierungsplan der EU enthalten sind, also vorrangig der Korridor A. Reichen aus Ihrer Sicht die bereitgestellten Mittel dafür und gibt es bereits Fortschritte?

Der Name sagt es: Die Mittel sind ein guter Start, werden aber für den Epochenumbau der Schiene digital natürlich nicht ausreichen. Die DB priorisiert den Ausbau der Kernkorridore, weshalb Fortschritte erkennbar sind. Bis 2023 ist geplant, den Korridor A sowie die wichtigsten Grenzübergänge vollständig mit ETCS auszurüsten, um für den Güterverkehr eine durchgängige, interoperable Befahrbarkeit sicherzustellen. So werden große Teile des Korridors „Rhine-Alpine“ digitalisiert und Terminals an den Korridor angebunden.

Dr. Ben Möbius

Hauptgeschäftsführer Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Dr. Ben Möbius ist seit Mai 2015 Hauptgeschäftsführer des VDB. Der Politik- und Geschäftswissenschaftler begann nach

Der VDB hat gerade sein eigenes Konzept für ein ETCS-Rollout Deutschland vorgelegt. Warum dieses Papier?

Wir möchten auf der Basis der McKinsey-Studie unseren Beitrag leisten, damit Deutschland schnell vorankommen kann. Der Klimaschutz duldet keinen Aufschub – also auch nicht die Klimaschutztechnologie ETCS. Es muss losgehen. Das deutsche Schienennetz ist der Struktur nach gut, aber infolge grober Unterfinanzierung teilweise in marodem Zustand. Das System von Infrastruktur, Fahrzeugen und Stellwerken muss synchron modernisiert und digitalisiert werden. Deutschland muss in Europa interoperabel bleiben und darf nicht länger meilenweit an den Klimazielen vorbeifahren. Die Digitalisierung der Schiene ist ein Schlüssel, ihre Realisierung aber viel zu langsam und zu sporadisch. Viele europäische Nachbarn haben schon ein komplettes ETCS-Rollout für ihre Bahnnetze bis 2030 beschlossen, umgesetzt, maßgeblich von der Bahnindustrie in Deutschland. Wir stehen in den Startlöchern.

Was sind die wesentlichen Punkte des Papers?

Um klimaneutrale Mobilität mit einem noch leistungsfähigeren und zuverlässigeren Schienenverkehr erreichen zu können, ist ein industrieller Rollout von digitalen Stellwerken (DSTW) und des European Train Control Systems (ETCS) schon ab 2022 dringend erforderlich. Natürlich

muss der Bund auch die Ausrüstung der Schienenfahrzeuge mit ETCS-ÖBU flankieren. Damit Infrastrukturfunktionen, die bisher streckengebunden sind, auf Display wandern können. Ohne die ÖBU-Förderung drohte das Ganze zum Schildbürgerstreich zu werden. Denn digitale Strecken brauchen digitale Züge. Das Industriekonzept beschreibt konkrete Pläne als Beitrag zur Diskussion.

Ein Blick in Zeitungssarchive zeigt, dass viele Innovationen wie automatischer Betrieb, automatische Kupplung, intelligente Güterwagen, selbst fahrende Fahrzeuge schon vor 20 bis 25 Jahren kurz vor dem Durchbruch standen. Wie erklären Sie sich, dass wir heute immer noch kurz vor dem Durchbruch stehen, und wann wird dieser Durchbruch wirklich kommen?

Naja, diese Lösungen haben sich signifikant weiterentwickelt. Sehr oft „Made in Germany“. Nur leider finden Innovationen,

für Europapolitik, 2007 Bundesleiter des BDI-Präsidenten und der BDI-Hauptgeschäftsführung sowie Leiter der Europaabteilung. Von 2008 bis 2015 verantwortete Möbius beim BDI als Abteilungsleiter die Themen Mobilität, Infrastruktur, Telekommunikation und digitale Wirtschaft.

da gebe ich Ihnen völlig Recht, allzu oft primär in Drittmarkten Anwendung.

Woran liegt das?

Entscheidend ist eine öffentliche Vergabekultur, die Ideen in Markterfolge übersetzt. Wenn Ausschreibungen zu sehr auf den Anschaffungspreis fixiert sind, gewinnt nicht zwingend der Bestbieter, sondern oft der billigste. So können Innovationen durch den Rost fallen. Neue, digitale Technologien sind zwar in der Anbahnung etwas teurer, sparen jedoch über den gesamten Lebenszyklus Energie und Emissionen, sind also übers Jahr bei des: wirtschaftlicher und klimaschonender. Nun gibt es im EU-Recht schon Kriterien, die einen Fokus auf Nachhaltigkeit, Qualität und Lebenszykluskosten erlauben: die MEAT-Kriterien. Hier muss nichts neu erfunden werden, sondern Konsequenzen aus dem Leitmarkt Deutschland künftig noch mehr und schneller automatisierte Züge, klimaschonende Technologiesprünge und wegweisendes Design auf der Schiene erleben.

Während in Deutschland aufgrund der Klimabeschlüsse die Zeichen für die Schiene tendenziell auf Wachstum stehen, wird der Export schwieriger. Im ersten Halbjahr 2019 ging der Exportumsatz sogar um 5 % zurück.

Die Bahnindustrie in Deutschland spürt die ungleichen Wettbewerbsbedingungen auf dem Weltmarkt. Der gesunkene Exportumsatz unserer Industrie ist ein klares Symptom des wachsenden globalen Protektionismus. Die Abschottung internationaler Märkte durch hohe Lokalisierungspflichten und überzogene Zölle macht sich massiv bemerkbar. Und auch die aggressive Preispolitik von staatsgeführten Wettbewerbern aus Drittländern wirft erste Schatten auf den europäischen Markt. Es droht ein staatlich induziertes preisliches Race-to-the-bottom. Subventionen sind die perfekte Negation des Wettbewerbs.

Subventionen sind die perfekte Negation des Wettbewerbs.

bewerbs. Es darf uns nicht passieren, dass der marktwirtschaftliche Rahmen aus den Angeln gehoben wird. Clean Mobility soll auch in Zukunft „Made in Germany“ und „Made in Europe“ sein.

Wettbewerb über den Preis gehört zu unserer Wirtschaftsordnung. Und durch den Kauf von Vossloh Locomotives ist der chinesische Hersteller CRRC auch ein Hersteller in Deutschland geworden.

Der EU-Markt ist offen. Das ist grundsätzlich auch gut so. Die Politik muss aber dafür sorgen, dass faire Spielregeln für alle gelten. Das EU-Belieferrecht muss für alle Akteure gelten, die in Europa in Vergaberennen gehen. Das es heute ein Vorteil sein kann, außerhalb Europas zu produzieren und mit Kingsize-Subventionen im Rücken in der EU anzubieten, ist absurd. Die EU-Subventionskontrolle braucht dringend eine globale Dimension.

Die Bahnindustrie in Deutschland fordert auch eine bessere finanzielle Ausstattung der Bahnforschung, mindestens 100 Mio. EUR jährlich. Die Bahnindustrie ist längst europäisch, wenn nicht global aufgestellt. Für die Forschung gibt es das Gemeinschaftsunternehmen Shift2Rail zwischen Bahnindustrie und EU-Kommission. Was kann ein deutsches Förderprogramm mehr als dieses europäische?

Die Forschungsförderung auf beiden Ebenen sehen wir komplementär. Pointiert gesagt: Je mehr Forschungsförderung desto besser. Ein nationales Förderprogramm ist überfällig. Der Blick über den Tellerrand: CRRC verfügt über eine eigene TU. Das im Mai 2019 in Dresden gegründete Deutsche Zentrum für Schienenforschung ist ein Meilenstein. Jetzt muss es vorangehen, dafür muss die Finanzierung stimmen: mindestens 30 Millionen für 2020, danach die von Ihnen genannte Summe. Ich glaube, darüber gibt es auch im Bundestag einen breiten Konsens. Im Beirat müssen Industrie und Betreiber mitwirken, weil das Programm ja nicht „à la carte“ gedacht ist. Das Förderprogramm muss mittelstandsfreundlich, also mit verhältnismäßigen Transaktionskosten zugänglich sein.

Nun braucht nicht nur die Bahn Forschung, sondern auch die Bahnindustrie Ingenieure. Dem Vernetzen nach gehen Nachwuchskräfte lieber in die Automobil- als in die Eisenbahnindustrie. Was tun Sie, um diese Entwicklung umzukehren?

Die Bahnindustrie ist erfreulicherweise für den Nachwuchs sehr attraktiv, weil wir eine High-Tech-Industrie sind und zunehmend auch weil wir eine Klimaschutz-Industrie sind. Natürlich ist es gleichwohl essentiell, die Kommunikation weiter zu verbessern. Am besten dort, wo die Stars unserer Industrie erlebbar sind: die Produktion. Deshalb haben wir auf der InnoTrans 2018 erstmals einen Nachwuchspreis für exzellente akademische Arbeiten vergeben, seit 2019 veranstaltet der VDB regelmäßig Schülerstage mit Besuchen in Werken der Bahnindustrie und Gesprächen über Berufsbilder. Wir und unsere Mitgliedsunternehmen arbeiten eng mit Universitäten zusammen. Den Weg wollen wir weitergehen.

In China unterhält die Bahnindustrie eine eigene Hochschule zur Ausbildung der Nachwuchs. Kann diese chinesische Lösung wachsendes, kann diese chinesische Lösung nicht auch ein Vorbild für Deutschland und Europa sein?

Innovationen werden über den künftigen Erfolg in der Bahnindustrie entscheiden. Heute hat die Bahnindustrie in Deutschland und Europa die Führungsrolle. Wir müssen mehr Fokus legen auf die Förderung von klugen Köpfen für die Innovation von morgen. Und die Berufsbilder werden sich mit der Digitalisierung wandeln. Deshalb haben wir eine permanente – und sehr spannende – Aufgabe.

Auf dem Einkauferkongress „Railway Forum“ hat die Deutsche Bahn den Zulieferern in Erinnerung gerufen, mit ihren Leistungen und Innovationen bestimmen sie über die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Wie können Kunden der Bahnindustrie, dazu beitragen, dass die Industrie effizienter und damit preiswerter arbeiten kann?

Unsere Industrie ist weltweit so erfolgreich, weil sie effizient ist. Nun gilt für alle der kontinuierliche Verbesserungsprozess. Wir brauchen freien, fairen Wettbewerb, Partnerschaft von Politik, Betreibern und Industrie und Ausschreibungen, die mehr Luft für Innovation zulassen und Prozesse beschleunigen. Dabei muss Standardisierung gleichzeitig innovations- und technologiefreundlich sein. Schiene 4.0 wird eine faszinierende Erfolgsgeschichte, wenn wir sie gemeinsam schreiben.

17. Internationale Schienenfahrzeugtagung

DRESDEN
RAD
SCHIENE
2020

26. – 28. Februar 2020 in Dresden
mit begleitender Fachausstellung

JETZT
ANMELDEN!



mit Keynotes
von Michael Fohrer
(Bombardier)
und Jürg Lüscher
(Schweizer Bundesamt
für Verkehr)

mit 48 internationalen
Fachvorträgen in
vier parallelen
Tagungssektionen

Themenschwerpunkte:
Rad-Schiene-Kontakt
sowie Projektierung/
Konstruktion und Fertigung/
Instandhaltung von
Schienenfahrzeugen

Programm und Anmeldung unter:
www.rad-schiene.de

Anmeldung Fachausstellung ab sofort bei: silke.haertel@dvvmedia.com

Veranstalter:
HIV
Hochschule für Technik
und Wirtschaft, Dresden

**TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN**
**Eurail
press**

Offizielle Medienpartner:
EI ETR
DER
EISENBAHN
INGENIEUR

Impressum

Berlin, November 2019

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

Universitätsstraße 2 | 10117 Berlin

Tel.: 030 20 62 89 60

www.bahnindustrie.info

@Bahnindustrie_D