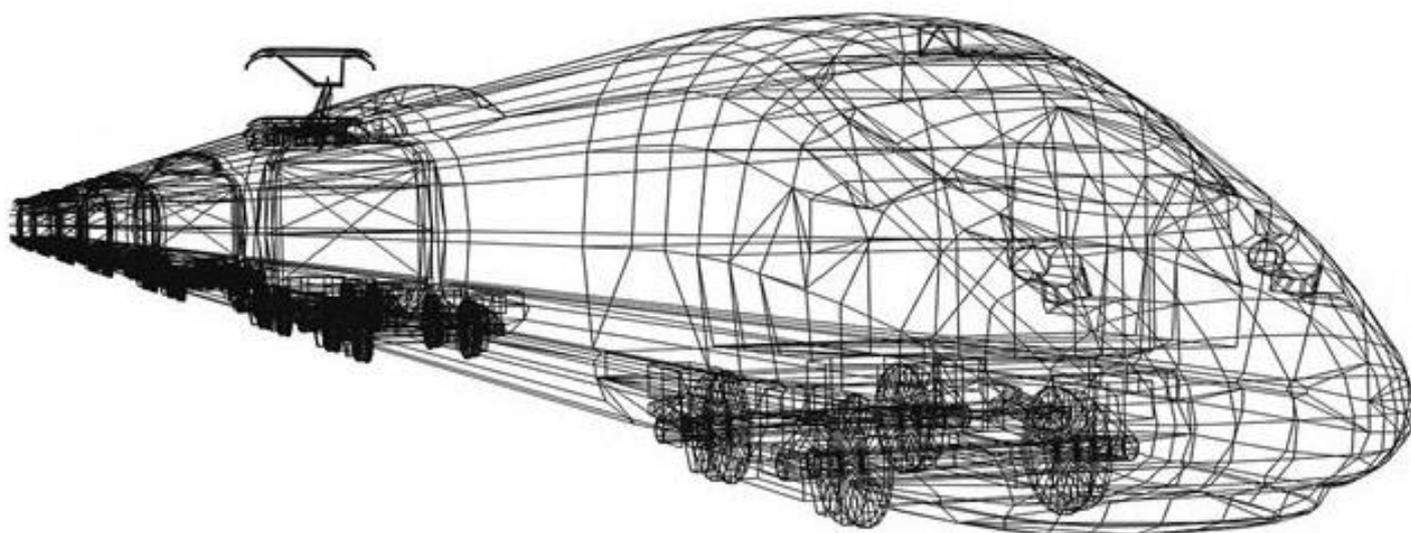


VDB-Pressespiegel

Medienresonanz 2018



DIE BAHNINDUSTRIE.

VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

InnoTrans 2018

  Rubriken A-Z  Live-TV  Sendung verpasst  Suche  Mein ZDF

zdf.de > Nachrichten > heute > Innotrans eröffnet

heute Innotrans eröffnet

von Hansjürgen Piel



ZDF heute **Volker Schenk**
Präsident Verband der Bahnindustrie VDB

01:37 | 01:55  nächstes Video     

Nachrichten | heute
Innotrans eröffnet

Im Fokus der wichtigsten Messe der Bahnbranche: stehen vor allem Hybridantriebe als neue Antriebsform für Lokomotiven.

Video verfügbar bis 17.09.2019, 17:00

400 Neuheiten, 130 Weltpremieren

Die diesjährige InnoTrans macht wieder mit Superlativen auf sich aufmerksam. Sie findet vom 18. bis 21. September 2018 in Berlin statt.

In diesem Jahr werden mehr als 3.000 Aussteller in Berlin auf dem größten Schienenevent der Welt ihre Produkte auf 200.000 Quadratmetern in 41 Hallen und auf über 3.500 laufenden Metern Gleis präsentieren. 62,3 % der Aussteller reisen aus dem Ausland in die deutsche Hauptstadt, insgesamt sind 60 Länder vertreten, Neuseeland ist erstmalig dabei. Mehr als 140 Fahrzeuge werden in rund sechs Wochen auf dem Frei- und Gleisgelände präsentiert. Darunter Zweibegefahrzeuge, innovative Containertragwagen, Reisezugwagen, Regionalzüge, Doppelstockwagen, Straßenbahnen, Metros, Instandhaltungsfahrzeuge, Tunnelreinigungsfahrzeuge, Bergfahrzeuge, (Hybrid-)Lokomotiven, Triebzüge und viele mehr.

Die Aussteller der InnoTrans glänzen mit einem Feuerwerk an Innovationen. In diesem Jahr werden mehr als 400 Neuheiten gezeigt, darunter über 130 Weltpremieren.

Public Transport

Der Öffentliche Personennahverkehr legt seit Jahren im In- und Ausland deutlich zu. Allein in Deutschland nutzten im Jahr 2017 laut dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) rund 10,4 Milliarden Fahrgäste öffentliche Verkehrsmittel - 140 Millionen mehr als in 2016, Tendenz weiter steigend. Ähnlich stark präsentiert sich das Segment Public Transport auf der InnoTrans. Über 400 Aussteller zeigen auf 22.000 Bruttoquadratmetern ihre neuesten Produkte in den Bereichen Informationstechnik und Fahrgeldmanagement, Funk- und Telekommunikation sowie Software, Ticketing und Verkehrsmanagement. Dieses Segment ist damit das drittgrößte auf der InnoTrans.

Digitale Vernetzung ist auch in diesem Jahr bei den Ausstellern wieder ein Schwerpunktthema. Sie dient zum einen dazu, Kunden einen schnellen Zugang zu allen Verkehrsträgern



Frage an Volker Schenk, Präsident des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland e.V.

Die Messe Berlin wirbt für die InnoTrans mit dem Slogan „InnoTrans 2018 – The Future of Mobility live erleben“. Was bedeutet für die Bahnindustrie „Future of mobility“ und inwieweit helfen deren Produkte diese Zukunft zu gestalten?

Schenk: Wie werden die Menschen sich in der Zukunft fortbewegen? Digitalisierung, Globalisierung, Klimawandel, Bevölkerungswachstum. Die Megatrends unserer Zeit stellen Gesellschaften rund um den Globus vor Herausforderungen – und eröffnen faszinierende Chancen. Nirgends ist das so erlebbar, wie auf der InnoTrans 2018, der Weltleitmesse für nachhaltige Mobilität.

Die Mission unserer Branche ist klar:

Mobilität noch umweltschonender, kundenfreundlicher, sicherer und effizienter machen. Weniger Emissionen, weniger Unfälle, mehr Reiseerlebnis. Intelligente Infrastruktur, vernetztes und automatisiertes Fahren, Elektromobilität, kundenfreundliche Informationen samt Entertainment, neue Designs, Cybersecurity – all dies „made in Germany“.



Mit Schiene 4.0 bricht die Mobilitätsrevolution des 21. Jahrhunderts an. Grotteske Riesenstaus, gesundheitsschädliche Luft und absurde Parkplatzsuche gehören dann der Vergangenheit an. Es muss gelingen, mehr Mobilität mit weniger Ressourcenverbrauch zu kombinieren. „Clean Mobility“ ist die Kernherausforderung unserer Industrie. Digitalisierung und alternative Antriebe ebnen den Weg. Automatisierung beispielsweise erlaubt deutlich engere Taktung. Bis zu 30 % weniger Energie benötigen automatische Fahrzeuge durch optimierte Beschleunigungs- und Bremsvorgänge. Ergebnis: Mehr Klimaschutz, weniger Kosten, keine Wartezeiten, keine überfüllten Bahnen. Schiene 4.0 macht es möglich. Digitales Monitoring sorgt für mehr Sicherheit in Zügen und an Bahnhöfen. Datenbasierte Lichtsysteme navigieren Reisende zu Waggons mit freien Sitzplätzen. Die digitale Schiene erhöht die urbane Lebensqualität weltweit. Gerade Megacities brauchen intelligente Konzepte, um dem Verkehrskollaps zu entgehen. Auch Elektromobilität ist auf der Schiene schon lange Realität. Nun geht es weiter: teilweise auch ohne Oberleitung – dank innovativer Batterie-, Wasserstoff- und Hybridtechnologien „made in Germany“.

Die Bahnindustrie in Deutschland liefert exzellente Lösungen für die großen Zukunftsfragen moderner Gesellschaften – und für die vielen kleinen Details im alltäglichen Leben. Mit Pioniergeist und Erfahrung die Grenzen des Machbaren verschieben, das ist es worum es uns geht. Das bedeutet für die Bahnindustrie in Deutschland „the Future of Mobility“.

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Mehr Klimaschutz und mehr Kundenqualität mit Schiene 4.0

Wie sieht die Zukunft der Mobilität aus? Die Mission unserer Branche ist klar: Mobilität noch umweltschonender, kundenfreundlicher, sicherer und effizienter machen. Null Emissionen, null Unfälle, 100 Prozent Reiseerlebnis – für diese Vision arbeiten wir. Intelligente Infrastruktur, vernetztes und automatisiertes Fahren, Elektromobilität, kundenfreundliche Informationen samt Entertainment, neue Designs, prädiktive Instandhaltung, intermodale leise Logistik, Cybersecurity, – all dies kann nur mit Innovationen aus den Kreativschmieden der Bahnindustrie gelingen. Mit Pioniergeist und Realismus die Grenzen des Machbaren verschieben – nirgends sonst ist das so eindrucksvoll erlebbar wie auf der InnoTrans 2018.



Produktion von Lokomotiven im Siemens-Werk Allach.

Dass die führenden Unternehmen der Bahnindustrie aus aller Welt gezielt auf die InnoTrans setzen, spiegelt deren enorm hohe internationale Reputation. Als globales Forum auch des Austauschs treibt die Messe innovative Konzepte und neues Denken. Und die InnoTrans platzt aus den Nähten – die Ausstellungsfläche ist viel kleiner als die Nachfrage. Wo gibt es das sonst? – Ganz klar: Die InnoTrans ist die unbestrittene Weltleitmesse für nachhaltige

Mobilität. Andere Messen orientieren sich daran.

Zukunftsindustrie Bahnindustrie

Der Verkehrssektor steht vor riesigen Herausforderungen: Klimaerwärmung, Stickoxid- und Feinstaubbelastung. Gerade Megacities brauchen intelligente Konzepte, um dem Verkehrskollaps zu entgehen. Grotteske Riesenstaus, gesundheitsschädliche Luft und absurde

Parkplatzsuche belasten die Menschen. Oft kommt nachhaltige Mobilität in den düsteren Farben des Verzichts daher. Aber der Verzicht auf Mobilität ist für viele keine Option. Deshalb muss es gelingen, mehr Mobilität mit weniger Ressourcenverbrauch zu kombinieren. „Clean Mobility“ ist die Kernherausforderung unserer Industrie. Schiene 4.0, die Digitalisierung und alternative Antriebe, ebnet den Weg. Es ist ein Zweiklang: Die Bahnindustrie in Deutschland liefert exzellente Lösungen für die großen Zukunftsfragen moderner Gesellschaften, vor allem den Klimaschutz, und zugleich für viele kleine Details im alltäglichen Leben der Menschen, für mehr Kundenqualität.

Klimaindustrie Bahnindustrie

Die Klimaziele von Paris müssen gelten. Hätte es eines weiteren Beweises bedurft, die Wetterextreme der jüngsten Zeit hätten ihn geliefert. Mobilität muss eine Schlüsselrolle spielen. Tut es aber nicht. Denn die absoluten Treibhausgasemissionen des Verkehrs steigen sogar. Schiene 4.0 ist global klimaschonend und lokal emissionsfrei. Beispiel: Elektromobilität. Sie ist auf der Schiene schon Realität. Nun geht es weiter: Emissionsfreie Elektromobilität ist auch ohne Oberleitung machbar – dank innovativer Batterie-, Wasserstoff- und Hybridtechnologien „made in Germany“. Und automatisiertes Fahren? Auf der Schiene State-of-the-Art. Bis zu 30 % weniger Energie benötigen automatische Fahrzeuge qua optimierter Beschleunigungs- und Bremsvorgänge. Ergebnis: Mehr Klimaschutz, weniger Kosten.

Kundenindustrie Bahnindustrie

Muss man lange auf eine Metro warten, die dann überfüllt ist? Oder kommt sie,

wenn man sie braucht, und ist sauber, sicher und schick? – Schiene 4.0 macht den Unterschied. Denn automatisiert können U-Bahnen zum Beispiel in der Rush-hour in viel engerem Takt fahren. Das bedeutet: keine Wartezeiten, keine überfüllten Züge. Digitales Monitoring sorgt für mehr Sicherheit in Zügen und an Bahnhöfen. Datenbasierte Lichtsysteme navigieren Reisende zu Wagons mit freien Sitzplätzen. Schiene 4.0 erhöht also die urbane Lebensqualität weltweit. Dazu kann auch virtuell entwickeltes Design beitragen. Warum sollen die Bürgerinnen und Bürger einer Stadt über das maßgeschneiderte Design „ihrer“ neuen Metro nicht kurzerhand selbst im Internet abstimmen? Auch das dokumentieren die Hallen und Freiflächen der InnoTrans: Bahnfahren macht Sinn – und Spaß. Vielleicht weniger greifbar auf einer Messe, aber umso durchgreifender im Erfolg ist ETCS. Das digitale Leitsystem der Zukunft sorgt für einen extrem flexiblen, zuverlässigen, pünktlichen Schienenverkehr. ETCS verbindet Menschen, indem es höchst attraktive High-Speed-Verbindungen erlaubt. Zum Beispiel zwischen Berlin und München oder Barcelona und Madrid wird der Zug zur ersten Wahl von immer mehr Kunden. Zwischen den beiden spanischen Metropolen hat die Hochgeschwindigkeitsverbindung den Marktanteil der Schiene von etwa 11

Prozent auf rund 50 Prozent katapultiert. Zwischen Berlin und München ist die 40-Prozent-Marke im Visier. So gibt es weniger auf solchen Distanzen unnötig klimabelastende Flüge. Die Digitalisierung bringt mehr Güter aufs Gleis. Datenplattformen, Monitoring etwa der Temperatur der Ladung, präzise Geolokalisierung, intermodale Kommunikation – nur digitalisiert wird künftig nachhaltige Logistik auf der Schiene erfolgreich sein. Das heißt: weniger LKWs auf den Autobahnen und weniger CO₂ in der Luft. Und es geht auch leiser – die InnoTrans zeigt Lärmschutzlösungen, die einen signifikant leiseren Güterverkehr realisieren. Schiene 4.0 ändert den Modus operandi. Schienenverkehr wird noch intelligenter und nachhaltiger. So werden bisherige Antagonisten – mehr Klimaschutz und mehr Mobilität für die Kunden – zu Verbündeten. Mehr noch: Die Industrie verkauft künftig oft nicht nur Produkte, sondern Lösungen über den gesamten Lebenszyklus inklusive datenbasierter vorausschauender Wartung. All dies addiert sich zu einem Quantensprung in der Wirtschaftlichkeit für die Betreiber. Schiene 4.0 ist die digitale Mobilitätsrevolution „made in Germany“. Die Bahnindustrie in Deutschland ist als Weltmarktführer prädestiniert, Lösungen mit Partnern rund um den Globus in Kooperationen auf Augenhöhe und in gegenseitigem Respekt ins



Dr. Ben Möbius, Hauptgeschäftsführer des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.

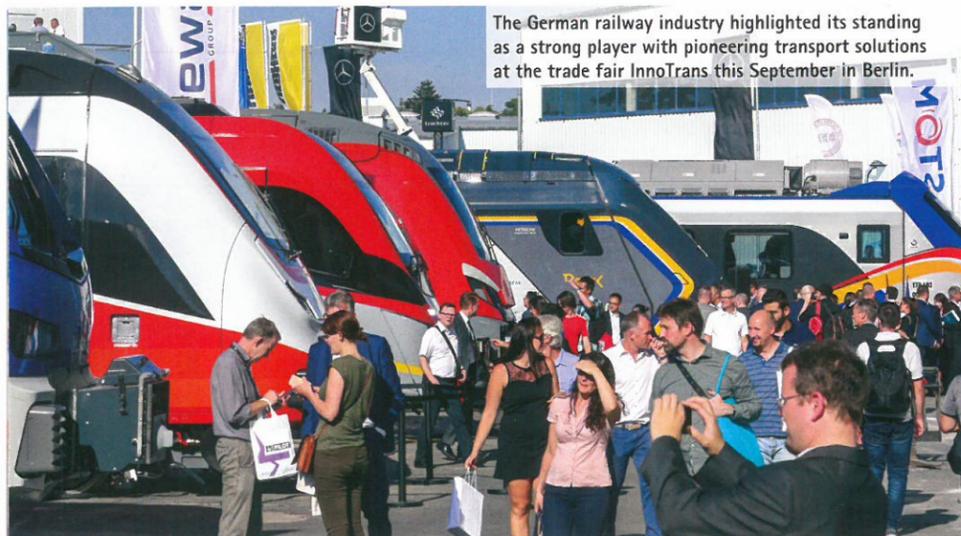
Werk zu setzen. Ein Erfolgsgeheimnis gerade der Bahnindustrie in Deutschland kann auf der InnoTrans erlebt werden: Die faszinierende Vielfalt und die einzigartigen Cluster von Großunternehmen und mittelständischen „hidden champions“. Die Mobilität der Zukunft hat begonnen: Schiene 4.0 wird eine Erfolgsgeschichte, wenn wir sie gemeinsam schreiben. Zusammen mit Partnern in aller Welt die beste Mobilität realisieren, die es je gab – darum geht es auf der InnoTrans 2018. Für jeden, der heute Antworten auf die Fragen von Morgen finden möchte, ist diese Berlin Messe „the place to be“.

Dr. Ben Möbius

ANZEIGE

Innovation and Inspiration – the Future of Mobility "Made in Germany"

By Dr Ben Möbius, Chief Executive Officer of the German Railway Industry Association in Germany



The German railway industry highlighted its standing as a strong player with pioneering transport solutions at the trade fair InnoTrans this September in Berlin.

©Messe Berlin GmbH

15 European cities are now using such railways annually. By 2025 it is projected that 2,300 km of automated underground lines will be in operation. Automated operation enables track use to increase by up to 40% thanks to greater train frequency. Smart mobility instead of gridlock in megacities. And what's more: optimised start-up and braking improves energy efficiency by 30%. This means rail transport is becoming more cost-effective – and most importantly more climate-friendly.

Clean Mobility

In its latest report, the IPCC states that human activities are responsible for around 1.0 °C of global warming. It identifies transport as one of the causes. Hitherto the transport sector has fallen far short of meeting the Paris climate goals. Which means that the transport sector must drastically reduce its GHG emissions in order to stem climate change. Accordingly, mobility must make a far greater contribution to protecting the climate. And the railway sector will play the pivotal role.

Rail is already the lowest-emission mode of transport. Nevertheless, further progress must be made. Digitisation and alternative drives are creating the "clean mobility" of the future.

Railway 4.0 protects the climate globally – and is emission-free locally. In Germany, for example, over 95 percent of CO₂ emissions in the transport sector are caused by road traffic. Rail transport, in contrast, is responsible for only around 0.8%. Railway 4.0 is the answer globally. Buzz term electric mobility. In Germany 90% of rail transport is powered by electricity, with almost half generated from a renewable source. And now emission-free electric mobility can also be provided without a catenary. Thanks to groundbreaking "Made in Germany" battery hydrogen and hybrid technologies which were recently showcased at InnoTrans 2018 in Berlin. Railway logistics eases the burden on the environment and motorways. This means fewer lorries, fewer traffic jams and less damage done to roads. The results are more growth and improved life quality. The innovations of the railway industry in Germany bring us closer to attaining our goal of zero emissions: worldwide.

Globalisation

International competition is a success story for the railway industry, because global partnerships inspire. It is only in this way that the best solutions emerge. With an

What does the future of the railway industry look like? The railway industry's mission in Germany is clear: to make mobility even more climate-friendly, customer-friendly, safe and efficient. Zero emissions, zero accidents, 100 per cent travel experience and efficiency. Today, the transport sector faces huge challenges such as global warming and nitrous oxide and fine particle pollution. Megacities in particular need smart concepts in order to avoid a transport collapse. Grotesque huge traffic jams at peak times, harmful air and endless searches for parking spaces are burdens that people face. But there is another way. Rail 4.0 and "Made in Germany" alternative drives are leading the way. Three megatrends are spurring the sector on.

Digitisation and Automation

State-of-the-art technologies such as automated operation systems enable underground trains to run much more frequently. Da-

Automation is on the way to becoming reality. Points and signals, for example, have long been automated by means of intelligent signal boxes. Automated systems,



"Globalisation is a win-win strategy. Because all players benefit from cooperation. Sustainable cooperation is based on trust and appreciation. For innovation and excellence."

Volker Schenk, President of the German Railway Industry Association (VDB)

ta-based light systems guide travellers to carriages with free seats, while digital monitoring improves safety in trains and at stations. Virtually developed design makes trains that are emblematic of their cities. All of the above improve life quality in urban areas around the world – with "made in Germany" products.

often from the production lines of the German railway industry, are in operation around the world on underground systems in particular. As of July 2016, there are 55 fully automated underground lines in 37 cities around the world, operating 803 km in total. This represents growth of more than 14% since 2014. Around a billion passengers in

Excellence through trust – The export philosophy of the railway industry in Germany is based on four pillars of fair partnership:

1) Cost effectiveness: a reasonable purchase price and predictable life cycle costs (LCC), which can be reliably optimised over 10, 20 and 30 years for trains, infrastructure and components. True-cost pricing rather than snapshots. Quality with a unique cost-benefit ratio for a highly-efficient rail system throughout the year that attracts significantly more customers.

2) Energy-efficiency: climate-friendly and cost-effective mobility courtesy of excellent drive technologies, digital optimised drive profiles, highly-innovative materials, energy-saving components.

3) Smart maintenance: predictive processes, open standards, reliable spare parts supply over the life cycle for maximum availability and efficient operation without lock-in effects.

4) Co-operation: long-term, fair collaboration, joint development of transport concepts, dual training of employees on site, project experience, reliability, transparency over the black box. In this way threshold countries, for example, can build their own skills and drive their economic development with German know-how.

export ratio of 50% the German railway industry is a world market leader.

In conjunction with our partners around the globe we are achieving the best ever mobility. The spectrum extends from established technologies to highly-innovative, extremely efficient solutions for markets worldwide. As one of the world's largest

©Siemens Mobility/Pressbild



Testing of the first autonomous tram in Potsdam

railway industry markets, China in particular offers excellent opportunities for complementary collaboration. Successful together – in 2018 the VDB opened the VDB foreign representative office in China. The two VDB offices in Chengdu and Tianjin are beacons for German-Chinese partnership. The potential is vast and spans metro systems for cities, the expansion of the high-speed network from 20,000 kilometres today to around 30,000 Kilometer by 2020 and investment EUR 480 billion in network expansion.

India, with the world's fifth-longest railway network, is another very exciting market. In the current budget the Indian railway sector is prioritised as a growth driver and investment of around USD 140 billion over five years is planned. India is creating new connections with high-speed projects. In many Indian metropolises local public transport is being upgraded with pioneering railway projects to improve life quality. More than 10 metro systems are under construction or being opened. And South America has great potential too. The Tren Bioceánico

project is a spectacular undertaking: the construction of an approximately 3,700-kilometre rail network from the coast of Brazil via the central Bolivian cities of Santa Cruz and La Paz to the port city of Ilo in southern Peru. As well as Brazil, Bolivia and Peru, Argentina, Paraguay and Uruguay also have an interest in the execution of the project. The project is worth around USD 10 billion.

What Adam Smith as the founding father of the national economy knew has been experienced by the world for many decades: success through global collaboration. The railway industry in Germany, as a global pioneer and with its export-oriented high-tech sectors, is synonymous with this collaboration. High-speed trains, regional trains, metros, trams, digital light and safety technology, intelligent service, tracks, sensors, automated goods trains – around the world the very best mobility solutions on railways are often "Made in Germany". The future is on rails. Protectin the climate, improving customer quality – every day we make people's lives a little bit better.

www.bahnindustrie.info

©Bombardier Transportation



Talent 3 trains run on power from their in-built batteries.

©René Franke



Coradia iLint, the world's 1st hydrogen-powered train



Utilising innovations to revolutionise rail

Ben Möbius, Managing Director of the German Railway Industry Association (VDB), explores how advances in digitalisation will improve rail transport and how the German rail industry is providing solutions to future mobility challenges.

TODAY, mankind faces huge challenges with regard to mobility, such as climate change, local pollution and congestion in ever-growing 'megacities'. However, alternative drives and digitalisation are taking both passenger and rail freight transport to a new level. Catenary-free electric mobility, battery solutions, hydrogen fuel cell drives, further electrification, intelligent digital systems for more energy efficiency, digital predictive maintenance, intelligent infrastructure, new materials, additive manufacturing, artificial intelligence, safety technologies and digital silent logistics: The railway industry is delivering unrivalled solutions for both global and local clean mobility, with the railway industry in Germany the vanguard of sustainable mobility.

Digitalisation is creating the best version possible of rail mobility – safe, silent and sustainable. 'Railway 4.0' is paving the way for automated driving, customer-friendly information, cyber-security, entertainment, design, safe high-speed operation, intermodal logistics fuelling an expanding economy – and all this can only succeed through fascinating innovations made by the railway industry.

How do we approach the vision of zero emissions and zero accidents? What do intelligent mobility concepts for growing megacities look like? Germany's railway industry is providing solutions to these challenges and our mission is to revolutionise the mobility of the 21st century.

The German rail industry is the world market leader, thanks to our unique innovative strength, boldness, pioneering spirit and ability to shift boundaries – we have a passion to drive the industry.

Climate change is a current challenge and despite ambitious goals, the mobility sector has so far contributed very little to climate protection. The environment needs more sustainable rail transport. Its share of greenhouse gas emissions



BEN MÖBIUS studied political science and history in Hamburg, Bamberg and Cambridge. After having worked as a journalist for the Hamburger Abendblatt and F.A.Z., Ben began his fruitful career in the Federation of German Industries (BDI) in 2001 as the Personal Assistant to, and Speechwriter for, the former BDI President. Ben has been the Managing Director of the German Railway Industry Association (VDB) since May 2015.

in Europe is 0.2 per cent. Thanks to alternative drives, digital controls and life-cycle cost approaches, rail is contributing to meet the Paris Agreement's goal of keeping a global temperature rise this century well below two degrees Celsius.

Mobility by rail gives a quality of life, particularly in metropolitan regions. Transport by rail supports local environmental protection, cultural participation and social cohesion. Conurbations must be capable of functioning and they must retain their competitiveness for the future. Megacities, particularly in developing regions, are already on the brink of what is tolerable in terms of transport and health. Such cities only have a sustainable, functioning future ahead by espousing the digital transport of passengers by rail – and intermodality too. More and more people throughout the world are yearning for sustainable mobility in their everyday lives. The threat of total gridlock, the frustration of searching for a parking spot and the unbearable smog, is making new mobility concepts indispensable.

On routes between the big metropolises, trains based on digital technology will offer an important alternative to flying. One example is the railway route between Berlin and Munich which has been upgraded with ETCS and is already a tangible climate-friendly substitute for domestic flights. High-speed trains are contributing significantly to economic development worldwide.

The railway industry in Germany stands for sustainable mobility: Economic, climate-friendly and socially-connecting. The railway industry aims to set standards worldwide, in terms of social responsibility also. The sector is bound by a commitment to technological progress. It's products and services constantly push against the boundaries, thus improving the quality of life for people worldwide. 

InnoTrans: Heute Mobilität von Morgen erleben



Wie werden die Menschen sich in der Zukunft fortbewegen? Die Mission unserer Branche ist klar: Mobilität auf der Schiene noch umwelt-schonender, kundenfreundlicher, sicherer und effizienter machen. Weniger Emissionen, mehr Reiseerlebnis, mehr Emotion. Intelligente Infrastruktur, vernetztes und automatisiertes Fahren, Elektromobilität, kundenfreundliche Informationen samt Entertainment, neue Designs, vorher-sagende Instandhaltung, Flüsterbahnen, Cybersecurity – all dies ist nirgends sonst so kompakt und eindrucksvoll erleb-bar wie auf der InnoTrans 2018. Von der klassischen Tram über modernste Metros bis hin zu innovativen Triebzügen für Städte und Regionen, spannenden Lösungen für Monorails oder Flughafenbahnen. Als globales Forum des Austauschs treibt die Messe innovative Konzepte und neues Denken. Die InnoTrans ist die unbestrittene Weltleitmesse für nachhal-tige Mobilität.

Auf der InnoTrans beginnt die Zukunft bereits heute: Stellen Sie sich eine Welt vor, in der Sie nicht mehr lange auf eine Metro warten, die dann überfüllt ist. Sie kommt, wenn man sie braucht, und ist sauber, sicher und schick. Schiene 4.0 macht es möglich. Denn automatisiert können U-Bahnen in der Rush-hour in viel engerem Takt fahren. Das bedeutet: keine Wartezeiten, mehr Platz für alle. Digitales Monitoring sorgt für mehr Sicherheit in Zügen und an Bahnhöfen. Datenbasierte Lichtsysteme navigieren Reisende zu Waggonen mit freien Sitzplätzen. Für eine gute Lebensqualität in urbanen Regionen. Gerade Mega-Cities brauchen intelligente Konzepte gegen den Verkehrskollaps. Grotteske Riesenstaus, belastete Luft und absurde Parkplatzsuche gehören in die Vergangenheit.

„Clean Mobility“ ist der Wachstumstreiber für unsere Branche. Digitalisierung und alternative Antriebe ebnen den Weg. Elektromobilität ist auf der Schiene schon lange Realität.

Nun geht es weiter: Emissionsarme Elektromobilität ist auch ohne Oberleitung machbar – dank innovativer Batterie-, Wasserstoff- und Hybridtechnologien „made in Germany“. Und automatisiertes Fahren? Auf der Schiene State-of-the-Art. Bis zu 30 Prozent weniger Energie benötigen Fahrzeuge im automatischen Fahrbetrieb durch optimierte Beschleunigungs- und Bremsvorgänge. Ergebnis: Mehr Klimaschutz, weniger Kosten.

Die Bahnindustrie in Deutschland liefert exzellente Lösungen für die großen Zukunftsfragen moderner Gesellschaften – vor allem den Klimaschutz – und zugleich für viele kleine Details im alltäglichen Leben der Menschen, für mehr Lebensqualität. Dazu kann auch virtuell entwickeltes Design beitragen. Warum sollen die Bürgerinnen und Bürger einer Stadt über das maßgeschneiderte Design „ihrer“ neuen Metro nicht kurzerhand selbst im Internet abstimmen? Denn Bahnfahren macht Sinn – und Spaß. Auch das dokumentieren die Hallen und Freiflächen der InnoTrans.

Schiene 4.0 wird eine Erfolgsgeschichte, wenn wir sie gemeinsam schreiben. Zusammen mit Partnern in aller Welt die beste Mobilität realisieren, die es je gab – darum geht es auf der InnoTrans 2018. Für jeden, der die Mobilitätsrevolution des 21. Jahrhunderts miterleben möchte, ist diese Fachmesse „the place to be“ - und Mobilität auf der Schiene „the travel mode of choice“

Für Ihren Besuch auf der InnoTrans wünsche ich Ihnen angeregte Gespräche, interessante Erfahrungen und viele neue Ideen.

Axel Schuppe

Dipl.-Ing. Axel Schuppe ist Geschäftsführer des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.

The next mobility revolution

Every day, the German railway industry produces a little bit of a better future. Rail 4.0 – the digital mobility revolution – is shifting the limits of what is technically doable. Innovations from the railway industry’s creative workshops are creating better climate protection and customer quality all over the world. Our mission: to join with partners around the globe to implement the best mobility there has ever been. The showcase for sustainable mobility will be in Berlin in the next few days: InnoTrans 2018. That is where the fascinating new inventions for railway traffic will be tangible. In the halls, the outdoor areas, and the conferences, InnoTrans is both a forum for and driver of digital rail.

What if mobility were no longer a part of the climate problem due to high greenhouse gas emissions, but part of the solution? The Paris climate goals must be binding, and digital rail puts the vision of zero emissions within reach. For instance, state-of-the-art autonomous driving provides up to 30% greater energy efficiency. And emission-free electromobility will be available in future even without an overhead line – with innovative battery-driven, hydrogen, and hybrid solutions made in Germany. Electrification and ever-greater efficiency is also advancing.

And what if mobility in growing metropolises were no longer a load test with health-threatening emissions, but available around the world emissions-free for local inhabitants, safe, and always available? – Digital networking optimises urban traffic, and automated subways mean that, even at rush hour, there are no waits and no overflowing metros. This means better quality of life. Incidentally, a trendy, virtually developed design can contribute. Taking the train makes sense – and is fun.

What if high-speed cross-border connections that are always on time and reliable replace international flights? – ETCS, the digital control system, creates a more flexible, precise system. That is the condition sine qua non for digital rail. Between Berlin and Munich, Barcelona and Madrid, the

train is becoming the vehicle of choice for more and more customers. Intermodally linked, data-based railway logistics – with load monitoring, precise geolocation, and innovative noise protection – can also win them over. Predictive maintenance is the hidden champion in digital rail, since it corrects faults before they even occur.

The mobility of the future has begun. Sustainable, emission-free, economical, extremely safe, and quiet. Of course, the foundation must be in order – cybersecurity. And the framework, too – free trade, open markets. But when the two mesh, the next mobility revolution can proceed. Our goal? – Progress. For people.



Dr. Ben Möbius
Managing Director
German Railway Industry Association (VDB)

下一次运输革命

德国铁路行业每天都会向着更美好的未来迈进一小步。铁路4.0——数字化运输革命，正在改变技术上可行的极限。铁路产业的创新正在全世界范围内更好保护气候和提高客户服务质量。我们的使命是与全球合作伙伴一起实现迄今为止最好的交通运输行业。可持续交通展将于未来几天在柏林举行：InnoTrans 2018。这里将聚集来自铁路交通领域的有趣新发明。通过一系列活动：

大厅展示、室外区域

我们的任务：与世界各地的合作伙伴一起实现最好的交通运输系统。

展览、论坛和交流，InnoTrans既是数字轨道的论坛，也是数字轨道的驱动者。

如果交通运输不再是温室气体排放所引起的气候问题的一部分而是解决方案的一部分，将会如何呢？巴黎气候目标是有约束力的，数字化铁路将零排放的愿景变得触手可及。例如，最先进的自动驾驶可将能效提高30%。未来将实现甚至无需接触网的无排放电力驱动——通过德国制造的创新性电池驱动、氢气和混合动力的解决方案。电气化和更高的效率在不断进步。

如果不断壮大的都市交通不再存在有损健康的污染排放，而是在全球范围内为当地居民提供无排放、安全且始终可用的运输系统，将会如何呢？数字化网络优化城市交通，自动化地铁意味着即使在高峰时段也不会出现等待和拥堵。这意味着更好的生活质量。另外，时尚的、通过虚拟方式开发的设计也可以发挥作用。乘坐列车变得有意义，而且很有趣。

如果高速跨境连接线路始终准时并能可靠取代国际航班，将会如何呢？数字控制系统ETCS可实现更灵活、更精确的铁路运输系统。这是数字轨道的必要条件。在柏林和慕尼黑、巴塞罗那和马德里之间，列车正成为越来越多客户的首选。多式联运、基于数据的铁路物流——配置有

载荷监控、精确的地理位置和创新性噪声控制，也赢得了更多的客户。预测性维护是数字轨道中的隐形冠军，因为它可以在故障发生之前实现纠正。



未来的运输革命已经拉开序幕：可持续、无排放、经济、高安全、安静。当然，基础必须良好——路网的安全，而且还需要建立良好的发展框架——自由贸易、开放市场。当两者相互配合时，下一次运输革命已经开始。我们的目标是什么？——进步，以人为本。

Ben Möbius博士
常务董事
德国铁路行业协会（VDB）

Bahnindustrie – Next Generation: Der VDB-Nachwuchspreis

Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V. verleiht im Rahmen der InnoTrans 2018 zum ersten Mal den „VDB-Nachwuchspreis Schiene 4.0“.

„Mobilität wandelt sich in rasantem Tempo, vor allem dank digitaler Lösungen. Pionier für viele Innovationen ist die Bahnindustrie in Deutschland. Auf der InnoTrans, der Weltleitmesse für nachhaltige Mobilität, wird eine beeindruckende Leistungsschau greifbar. Doch die nächste Generation bahndienstlicher Lösungen braucht die nächste Generation von Vordenkern, die für unsere Industrie enorm wichtig sind. Deshalb zeichnet der VDB junge Akademiker und Akademikerinnen aus, deren innovative wissenschaftliche Arbeiten einen herausragenden Beitrag ermöglichen zu mehr Klimaschutz und mehr Kundenqualität in der Schienenmobilität 4.0. Der VDB freut sich, in diesem Jahr drei großartige Arbeiten prämiieren zu können,“ so Dr. Ben Möbius, Hauptgeschäftsführer des Verbandes.

Drei junge Mobilitätsgestalter/innen wurden ausgezeichnet und zur Fachmesse nach Berlin eingeladen:

Dr.-Ing. Elena Queck,
Technische Universität Dresden



In meiner Dissertation „Ein Beitrag zur Systemlösung von organisatorischen und technischen Warnverfahren an Bahngleisen“ habe ich ein quantitatives Risikoverfahren zur Festlegung einer optimalen Sicherungsmaßnahme zur Sicherung von Beschäftigten bei Arbeiten im Gleis und dessen Nähe entwickelt. Das Verfahren trägt zur Optimierung der Planung und Durchführung der Sicherung von Arbeiten bei. Effiziente Sicherungsplanung durch die Anwendung einer softwarebasierten

Lösung, unterstützt und vereinfacht Entscheidungsfindungsprozesse. So wird beispielsweise die Festlegung einer optimalen Sicherungsmaßnahme unter Berücksichtigung von betrieblichen, örtlichen und anderen Besonderheiten und Risiken jeder einzelnen Arbeitsstelle im Gleis und dessen Nähe durch die Anwendung einer Risikoformel ermöglicht. Auch gezielte Planung der Weiterentwicklung der Gleisbaustellen-sicherung wird vereinfacht, da jede potenzielle Lösung sowohl qualitativ analysiert als auch quantitativ bewertet werden kann. Und das Verfahren ist auch umweltschonender, da es konventionelle Sicherungsplanung mittels Papierformularen durch elektronische Datenhaltung und Datenverarbeitung ersetzt.

Nadine Rössig,
Hochschule Hannover



Das zukunftsweisende Thema der Additiven Fertigung hat mich bereits in der Hochschule fasziniert. So beschloss ich im Zuge meines dualen Studiums bei einem Unternehmen für meine Bachelorarbeit ein bestehendes metallisches Ersatzteil zu optimieren und anschließend zu „drucken“. Die Einsparung von Material zur Schonung von Ressourcen stand dabei im Zentrum meiner Arbeit. Im CAD-System wurde Material aus dem Bauteil herausgeschnitten und im Inneren mit einer Wabenstruktur versehen, lediglich die Dichtflächen und Schnittstellen zu anderen Bauteilen blieben bestehen. Durch die Einsparung wurden Material und Gewicht reduziert. Mittels dieser Gewichtsreduktion wird dem Kunden der Einbau des Bauteils erleichtert. Darüber hinaus werden durch die additive Fertigung funktions-

orientierte Geometrien möglich. Auch das Ersatzteilmanagement wird erleichtert, da keine kompletten Systeme, sondern lediglich „gedruckte“ Baugruppen ausgetauscht werden. Die durch meine Arbeit optimierte Baugruppe wurde erfolgreich getestet, nun gilt es weitere Produkte zu identifizieren, die durch additive Fertigung optimierbar sind.

Jonas Ludwig,
Technische Universität Berlin



In Deutschland sind rund 50% des Schienennetzes elektrifiziert. Viele Nebenstrecken, welche teil- oder nicht elektrifiziert sind, werden derzeit vorrangig mit Dieseltriebwagen bedient. Diese erzeugen jedoch eine nicht vernachlässigbare Menge an CO₂. Da eine Elektrifizierung einer Nebenstrecke enorme Kosten verursachen würde, könnten diese alternativ mit batteriebetriebenen Triebwagen betrieben werden. Meine Bachelorarbeit beschäftigt sich daher mit der Fragestellung, wie Schienenfahrzeuge, ausgestattet mit einer Traktionsbatterie, im laufenden Betrieb über eine konduktive Verbindung nachgeladen werden können. Dabei liegt der Schwerpunkt auf der Auslegung der erforderlichen Infrastruktur zur Nachladung. Dazu wurde die Funktionsweise sowie die unterschiedlichen Möglichkeiten der Traktionsbatterieladung im Bahnbereich beleuchtet. Nach einem Vergleich zwischen der Nachladung des Triebzuges mit Gleich- und Wechselstrom wurde sich für eine Nachladung über Wechselstrom entschieden. Bei einer Realisierung eines solchen Konzepts würde das Reisen auf der Schiene in Deutschland noch umwelt- und klimafreundlicher werden. ◀

Gestalter der nächsten Mobilitätsrevolution gesucht

Die Bahnindustrie in Deutschland schafft den digitalen Schienenverkehr der Zukunft für mehr Klimaschutz und mehr Kundenqualität. Unsere Mission: Gemeinsam mit Partnern in aller Welt die beste Mobilität realisieren, die es je gab. Schiene 4.0 ist beides: nachhaltig und faszinierend. Digitale Innovationen schaffen die Mobilitätsrevolution des 21. Jahrhunderts, verschieben die Grenzen des technisch Machbaren. Faszinierende Lösungen wie die Automatisierung, Echtzeit-Infotainment, intelligente Infrastruktur, intelligente Leit- und Sicherungstechnologien, Flüsterzüge und Cybersecurity können nur mit Innovationen aus den Kreativschmieden der Bahnindustrie gelingen. Die Vision: Zero Emissionen. Zero Unfälle. Zero Wartezeit. Zero Langeweile. Die Bahnindustrie in Deutschland ist Weltmarktführer, gerade dank ihrer einzigartigen Innovationskraft. Kühnheit, Pioniergeist und Leidenschaft treiben die Branche an. Traditionsreiche Bahnindustrieunternehmen wie junge Start-Ups erfinden die Schiene immer wieder neu. Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus? Entscheiden Sie es! Um die Zukunft der Mobilität auf Gleis zu bringen, suchen wir qualifizierte, engagierte und kreative Köpfe für die Bahnindustrie von morgen.

Werden Sie Teil einer globalisierten Industrie. Wer will, kann mit der Bahnindustrie in Deutschland die ganze Welt als Arbeitsplatz haben. Unsere Industrie ist führend im globalen Wettbewerb. Deutsche Innovationen bewegen Menschen und Güter rund um den Globus. Mit bis zu 50 Prozent aus Export generiertem Umsatz sind wir ein echter Global Player. Das Geheimnis des Erfolgs? Über 51.000 hochkompetente Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Werden Sie Teil einer zukunftsgerichtet Industrie. Ob Hochgeschwindigkeitszüge, Hightech Metros, vernetzte Bahnhöfe oder alternative Antriebe. Die Bahnindustrie in Deutschland entwickelt Lösungen für die Herausforderungen und Bedürfnisse unserer modernen Gesellschaften: Digitalisierung, Elektrifizierung, emissionsfreie Elektromobilität wie innovative Wasserstoff-, Batterie- und Hybridtechnologien - alles „made in Germany“.

Werden Sie Teil einer nachhaltigen Industrie. Schienenverkehr ist Klimaverkehr. Ein starker Schienenverkehr ist die Basis für Lebensqualität und Wachstum in Deutschland und Europa. Ein spürbarer Technologieschub kann den Anteil der Schiene am Verkehr signifikant steigern und die Energieeffizienz weiter erhöhen. Klares Ziel: das tagtägliche Leben der Menschen verbessern, die Wirtschaft stärken, das Klima schützen. Für mehr Lebensqualität und Wohlstand.

Die Mobilität der Zukunft hat begonnen: Schiene 4.0 wird eine Erfolgsgeschichte – wenn wir sie gemeinsam schreiben.

Dr. Ben Möbius

Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.



FOTO: VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND (VDB) E.V.

MASS TRANSIT

RAIL | THE WORLD CONVENES IN BERLIN FOR THE FUTURE OF MOBILITY

The World Convenes in Berlin for the Future of Mobility

Covering 2,152,782 square feet, this year's InnoTrans includes 155 vehicles on the outdoor track display, 10 buses in the bus display and more than 3,062 exhibitors from 62 countries displaying the world's latest transport technologies and innovations.

LEAH HARNACK SEPTEMBER 17, 2018



[VIEW GALLERY](#) 

The InnoTrans display featured 155 vehicles on the outdoor track.

INNOTRANS

"The Future of Mobility" was the theme of this year's InnoTrans, the bi-annual international trade fair for the rail industry held by Messe Berlin in Berlin, Germany. This year there were 146 world premieres, highlighting the importance of the event as a showcase of innovation and economic driver of the sector, said Christian Göke, chief executive officer, Messe Berlin GmbH.

Ben Möbius, managing director, Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. (VDB), said, "Implementing the best mobility there has ever been, with partners all over the world – that's our mission and that's what InnoTrans 2018 is all about. InnoTrans is a trade fair of superlatives with one superstar: the mobility of tomorrow."

Covering 2,152,782 square feet, this year's event includes 155 vehicles on the outdoor track display and 10 buses in the outdoor bus display. There were 3,062 exhibitors from 51 countries and they anticipate more than 130,000 attendees over the four-day event.

Messe Berlin GmbH Senior Vice President of the Business Unit Mobility & Services Matthias Steckmann said in a statement, "InnoTrans is now well-established internationally as the outstanding platform for the industry. Not only is it the world's leading trade fair for the rail sector, but it has now become established as an essential platform for every aspect of local passenger transport, too."

The bus display was first introduced in 2016 and this year the International Bus Forum was introduced to accompany the display. The theme of the forum is "Electric buses in public transport – The solution to attaining clean air and climate targets in urban transport?" which was put together by The Association of German Transport Companies (VDV).

Ben Möbius, managing director, Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. (VDB), said the rail industry is moving innovation forward in e-mobility and automated systems. Electric mobility is moving people with less impact on the environment and automation is affording transit operators to run on a tighter schedule to increase capacity. The essence of innovations for the railway industry, he said, is that it makes good sense and it's great fun to ride rail.

Philippe Citroën, director general, Union des Industries Ferroviaires Européennes (UNIFE), said there are several megatrends continuing to lead development in the railway industry and are expected to continue to the further growth in the market. Those include urbanization, population growth, globalization and increasing environmental awareness. The growth of the market is being driven by all product segments, he said, but also said it will undergo a massive transformation due to digitalization, automation, artificial intelligence, cybersecurity and innovative financing models.

Martin Schmitz, managing director of the Engineering Business Unit, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), said, "Mobility needs are increasing," and that cities need to move people and freight but with less traffic. "How can we further develop the infrastructure used in a more intelligent way?" he asked.

For more on the products and services showcased at InnoTrans 2018: www.MassTransitmag.com/12430137

Join the conversation!

This site requires you to **login** or **register** to post a comment.

No comments have been added yet. Want to start the conversation?



.com

(<https://railway-news.com>)



[News \(https://railway-news.com/news/\)](https://railway-news.com/news/)

[Suppliers \(/directories/\)](/directories/)

[Products & Services \(https://railway-news.com/suppliers/\)](https://railway-news.com/suppliers/)

[Components \(/directories-category/components/\)](/directories-category/components/)

[Data & information \(/directories-category/data-and-information/\)](/directories-category/data-and-information/)

[Infrastructure \(/directories-category/infrastructure/\)](/directories-category/infrastructure/)

[Rolling stock \(/directories-category/rolling-stock/\)](/directories-category/rolling-stock/)

[Services \(/directories-category/services/\)](/directories-category/services/)

[Traction & control \(/directories-category/traction-and-control/\)](/directories-category/traction-and-control/)

[Magazines \(/magazines/\)](/magazines/)

[More](#)

[Events \(/events-exhibitions/\)](/events-exhibitions/)

[Videos \(/videos/\)](/videos/)

[Add your company \(https://railway-news.com/add-your-company/\)](https://railway-news.com/add-your-company/)

[Rail associations \(/railway-associations/\)](/railway-associations/)

[Contact \(/contact\)](/contact/)

RAIL NEWS

InnoTrans 2018: Leading Rail Show Boasts Record Visitor Numbers

24 Sep 2018 | Railway News

[Europe \(https://railway-news.com/category/region/europe/\)](https://railway-news.com/category/region/europe/) | [InnoTrans 2018 \(https://railway-news.com/category/events/innotrans-2018/\)](https://railway-news.com/category/events/innotrans-2018/) | [Science and Technology \(https://railway-news.com/category/science-and-technology-news/\)](https://railway-news.com/category/science-and-technology-news/)

InnoTrans 2018 (<https://railway-news.com/?s=InnoTrans+2018>) is over once again! The

largest trade fair in the world for the rail

industry closed on 21 September after a

successful four days of exhibitions and

networking. The organisers



Railway technology, InnoTrans 2018 ©
InnoTrans

(<https://www.innotrans.de/en/>) have reported that a **record number of exhibitors and visitors** attended the latest edition of the biannual conference at the Berlin Messe.

160,000 trade visitors from **110 different countries** attended InnoTrans 2018 and engaged with **3,062 companies and institutions** who were exhibiting their products and innovations at the conference. In a poll by InnoTrans 52% of visitors said that they were based outside of

Germany. The highest increase in presence was in visitors from southern, central and eastern Asia. 25 business delegations from 18 countries also attended the conference.

Dr Christian Göke, CEO of Messe Berlin, said:

“

This year's InnoTrans once again impressively showed that it is the ideal platform for presenting forward-looking innovations, combined with an enormous international appeal. No other event offers trade visitors such a comprehensive and global insight into every part of the industry's value chain.”

50% of respondents told the InnoTrans poll that they sent **senior representatives of their organisations**. Overall, **89% of respondents also confirmed that they were happy with their experience** at the conference.

Related Post: [Škoda Push-Pull Trainset for Deutsche Bahn Receives TSI Certification](https://railway-news.com/skoda-push-pull-trainset-tsi-certification/)

(<https://railway-news.com/skoda-push-pull-trainset-tsi-certification/>)

Dr Ben Möbius, Managing Director, German Railway Industry Association (VDB), said:

“

“InnoTrans 2018 was spectacular. Battery and hydrogen-powered drivetrains, digitisation, cybersecurity – the future of mobility is ready to go now. This leading international trade fair gave a fascinating demonstration of the innovative capabilities of our industry. Around the world we are pushing the limits of what can be achieved in terms of protecting our climate and offering quality to the customer. I believe InnoTrans 2018 showed that the rail industry stands for a high degree of common sense – and increasingly for fun.”

Philippe Citroën, Director General, Association of the European Rail Industry (UNIFE), said:

“

“With every edition InnoTrans proves itself to be the most attractive exhibition for the rail industry in the world and the place to be for rail professionals. UNIFE took again the opportunity to present the results of the 7th edition of the World Rail Market Study, to reinforce the cooperation with the other European and international stakeholders, as well as to address key issues for the European Rail Supply Industry such as the implementation of the 4th Railway Package, ERTMS, competitiveness, digitization, research and innovation, and quality (IRIS Certification™). Even though this edition just finished I am already looking forward to the next one in 2020, which will for sure surpass the records established by the 2018 edition.”

Sabrina Soussan and Michael Peter, CEOs, Siemens Mobility GmbH, said:

“

“InnoTrans 2018 went extremely well for us. We spoke with many customers about joint projects, which both confirmed our efforts and inspired us, and there was keen interest in our products. The main focus was on the digital transformation, which with our technology enables operators around the world to make trains and infrastructures intelligent, to generate long-term added value over the entire life cycle, improve passenger comfort and guarantee availability.”

BOTSCHAFTER-ROUNDTABLE IM AUSWÄRTIGEN AMT

Am 28. Juni hatte das Auswärtige Amt wieder zu dem in regelmäßigen Abständen stattfindenden Botschafter-Roundtable in den haus-eigenen Internationalen Club eingeladen. Über 100 Diplomaten und Vertreter aus Politik und Wirtschaft folgten der Veranstaltung, die dieses Mal in Zusammenarbeit mit dem *Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)* unter dem Titel „The German Railway Industry: Sustainable Solutions for a Climate- and Customer-friendly Mobility“ durchgeführt wurde. Unter den Gästen waren neben diversen Wirtschafts- und Handelsattachés auch die Botschafter unter anderem von Jemen, Simbabwe, der Demokratischen Republik Kongo, Tansania, Guatemala, Mosambik, Malawi, Kuba und Kambodscha.

In ihren Begrüßungsreden berichteten Dr. Dirk Rotenberg, *Leiter des Referats 405 „Digitale Transformation und Mobilität“* im Auswärtigen Amt, und Dr. Ben Möbius, *Managing Director vom Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)*, über die aktuellen Herausforderungen und Möglichkeiten des Bahnverkehrs in aller Welt. So sprach Dr. Möbius unter anderem über das Beispiel der kanadischen

Stadt Calgary, wo das Design der Züge ans Wappen des heimischen Eishockey-Teams *Flames* angepasst wurde, um die Identifikation mit den Fahrgästen zu stärken. Danach referierte Yves Sterbak, CEO von *Protostellar* innerhalb der *Thales Deutschland GmbH*, darüber, wie sich sein Start-up in nur elf Monaten zu einem bemerkenswerten Unternehmen gewandelt hat. Danach stellte Michael Ritter vom Business Development bei *Alstom Transport Deutschland* den *Coradia iLint*, einen Brennstoffzellenzug, vor, der demnächst elektrisch in Kanada und Europa fahren soll und seine Energie selbst produziert.

Abschließend zeigte Maximilian Eichhorn, Head of Business Development and Strategy bei *Siemens Mobility*, wie sein Unternehmen das komplette Eisenbahnsystem in Norwegen umstellte und wie Bahnlinien in Madrid und Barcelona mittlerweile zu 100 Prozent auf digitale Services zurückgreifen können. Am Ende stellte Stefan von Mach, Chief Engineer bei *Bombardier Transportation*, den *Battery Train* vor, der sich in zehn bis 15 Minuten komplett wieder aufladen lässt. **TEXT Markus Feller**



▲ Dr. Ben Möbius, Managing Director vom Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), bei seiner Begrüßungsrede vor den rund 100 Gästen



▲ V. l.: der Botschafter von Indonesien S.E. Arif Havas Oegroseno, Dr. Stefan Ionkov von der bulgarischen Botschaft und Andrej Gross, Hauptstadtrepräsentant der Deutsche Messe AG



▲ Der Botschafter von Tansania S.E. Dr. Saleh Possi bei der Diskussion



▲ Der Botschafter von Kuba S.E. Ramon Ignacio Ripoll Diaz mit seiner Gattin Martha Delfina Dominguez Medina



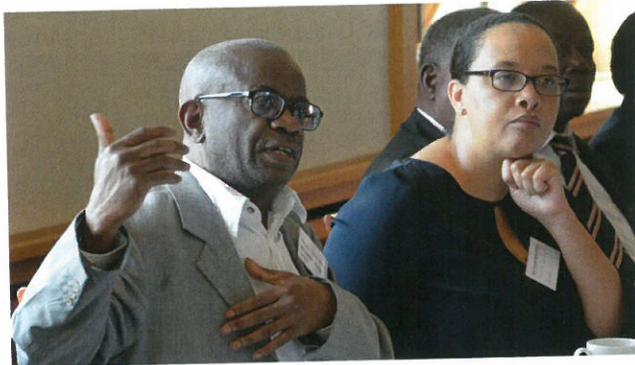
▲ Die Botschafterin von Kambodscha I.E. Sopharath Touch tauscht sich mit Michael Ritter vom Business Development bei Alstom Transport Deutschland aus.



▲ V. I.: Pauline Maitre, Communications and Press Relations beim Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), Maximilian Eichhorn, Head of Business Development and Strategy bei Siemens Mobility, Yves Sterbak, CEO von Protostellar innerhalb der Thales Deutschland GmbH, Dr. Ben Möbius, Managing Director vom Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), Michael Ritter vom Business Development bei Alstom Transport Deutschland, Dr. Dirk Rotenberg vom Auswärtigen Amt, Stefan von Mach, Chief Engineer bei Bombardier Transportation, und Petra Stegert vom Auswärtigen Amt



▲ Der Botschafter von Guatemala S.E. José Francisco Cali Tzay (r.) im Gespräch mit Charles Allen von der liberischen Botschaft



▲ Kaluwara Philemon Sheya von der namibischen Botschaft diskutiert mit.



▲ Koen Haverbeke von der belgischen Botschaft



▲ V. I.: Pauline Maitre, Communications and Press Relations beim Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), Sandra Dos Santos von der Botschaft von Angola und Petra Stegert vom Auswärtigen Amt



▲ Alain Manajary Razafimbelo von der Botschaft von Madagaskar mit seiner Tochter Larah



▲ Andrej Gross, Hauptstadtrepräsentant der Deutsche Messe AG (l.), und Oleksii Antoniuk von der ukrainischen Botschaft



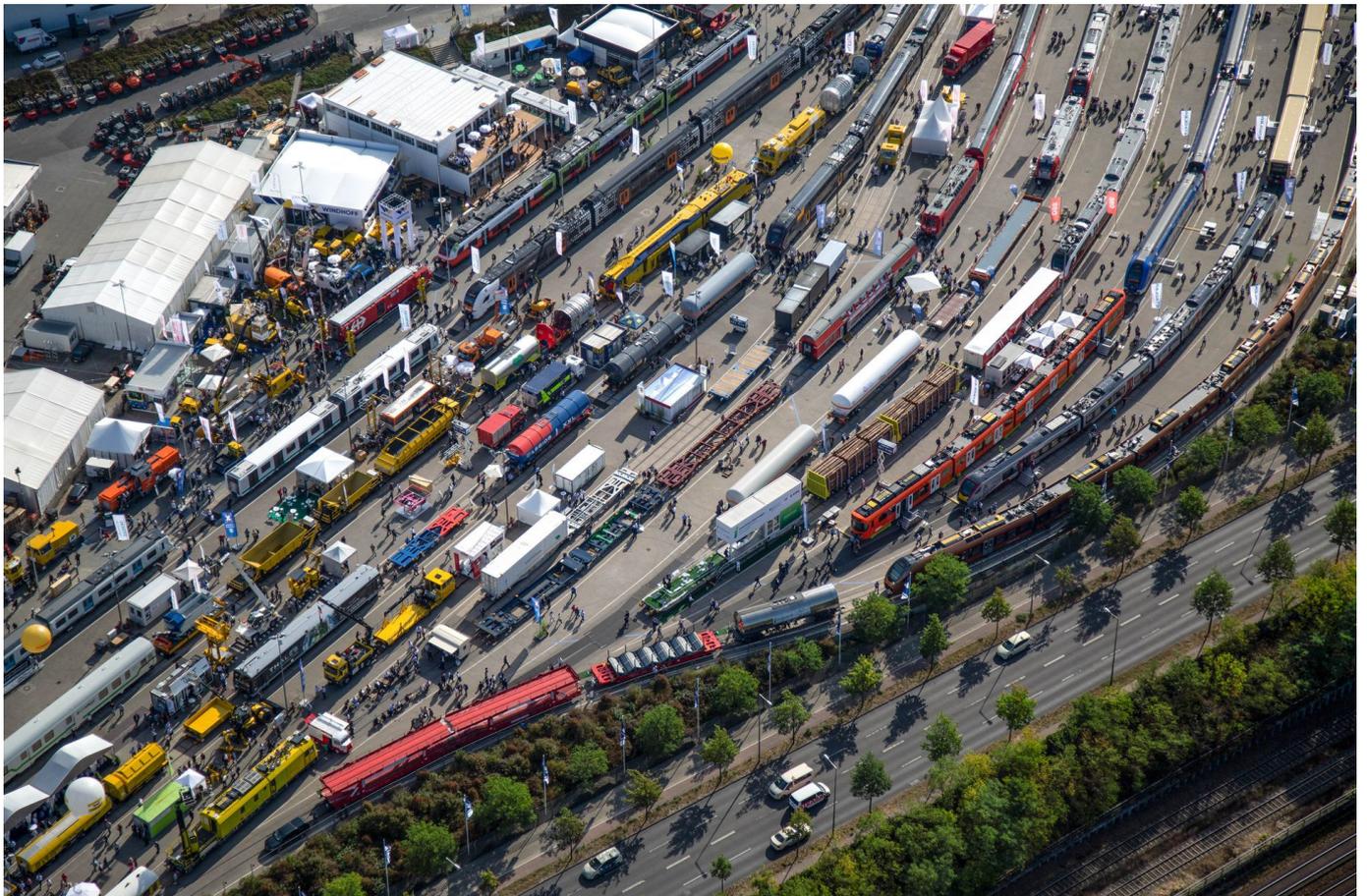
▲ V. I.: Keisha Kal Witter von der jamaikanischen Botschaft, Maximilian Hoffmann von German Partner und Petra Stegert vom Auswärtigen Amt

HOME > BUSINESS > INNOTRANS 2018: AUF DER DIGITALEN SCHIENE

AUF DER DIGITALEN SCHIENE

INNOTRANS 2018

Seit ihrer Gründung vor 22 Jahren hat sich die InnoTrans zur weltweit größten und bedeutendsten Fachmesse in der Schienenverkehrstechnik entwickelt. Zum nunmehr 12. Mal präsentierte sich das alle zwei Jahre stattfindende Event vom 22. bis zum 25. September in den Berliner Messehallen, auch weil dort 3.500 Meter Schienen verlegt sind. Über 160.000 Besucher aus 149 Ländern, davon 12.000 Privatbesucher, strömten zu den 3.062 Ausstellern, die aus 61 Ländern kamen, und erlebten dort über 400 Innovationen und 155 Weltpremieren im Fahrzeugbereich. Das Auswärtige Amt organisierte einen Botschafterrundgang, bei dem die Diplomaten Kontakte knüpfen und die Highlights der Firmen direkt testen konnten. Gerade digitale Elemente wie U-Bahn-Fenster als Touchscreen oder neue Online-Tools bei der Planung von Großprojekten sorgten für Aufsehen. Aber auch im Bereich der erneuerbaren Energien oder des Komforts gab es einige Neuerungen.



VIELE INTERNATIONALE KOOPERATIONEN

Die klassische Konkurrenz für die Schiene ist nach wie vor der Flugverkehr und in den vergangenen Jahren vor allem der Fernbus. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, muss die Branche sich etwas einfallen lassen. Auf der InnoTrans konnte man sich davon überzeugen, dass die Schiene immer noch boomt, und das auf nahezu allen Erdteilen. Davon zeugen auch die vielen internationalen Kooperationen, die Ende September auf der weltweit größten und bedeutendsten Fachmesse in der Schienenverkehrstechnik in den Hallen der Messe Berlin geschlossen wurden. Zum Beispiel verkündete Rafael Santana, der Präsident und CEO von GE Transportation, dass die kasachische Eisenbahn, Kazakhstan Temir Zholy (KTZ), 300 Rangierlokomotiven bei seinem Unternehmen bestellt hat. Darüber hinaus wollen die deutsche und die chinesische Bahnindustrie im Bereich „Schienenverkehr für Metropolen“ zukünftig eng kooperieren. Dazu unterzeichneten Volker Schenk, der Präsident des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), und Zhou Xiaoqin, der Executive Vice President der China Association of Metros, eine „Absichtserklärung zur chinesisch-deutschen Kooperation im Stadtschienenverkehr“. Zudem wollen auch die beiden deutschen Unternehmen Siemens Mobility und die Deutsche Bahn AG (DB) bei der Umsetzung neuer Ideen für das Reisen in der Bahn zusammenarbeiten, wozu Sabrina Soussan, CEO von Siemens Mobility, Sabina Jeschke, DB-Vorstand für Digitalisierung und Technik, sowie Dr. Jörg Sandvoß, Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG, eine schriftliche Vereinbarung trafen. Interessant ist auch der Aspekt, dass etwa jeder fünfte Fachbesucher aus der Region Süd-, Ost- und Zentralasien stammte.



Bei der Eröffnungsveranstaltung (v. l.): Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender von DB © Volkmar Otto/Messe Berlin
Mobility Logistics, Violeta Bulc, EU-Kommissarin für Verkehr, Andreas Scheuer, Bundesminister für Verkehr und digitale

InnoTrans: Treffpunkt internationaler Märkte



VDB und China Association of Metros beschließen auf der InnoTrans 2018 eine enge Zusammenarbeit im Stadtschieneverkehr.

Foto: Messe Berlin

Als internationale Leitmesse für Verkehrstechnik ist die InnoTrans weit mehr als eine Plattform für aktuelle Produkte und fachkundige Diskussionen auf höchstem Niveau.

■ Auf dem Berliner Messegelände erhalten Fachbesucher und Aussteller die einmalige Gelegenheit, mit Branchenkollegen aus aller Welt ins Gespräch und vor allem ins Geschäft zu kommen. In diesem Jahr zeigten sich 90 Prozent

der Fachbesucher mit dem geschäftlichen Erfolg ihres Messebesuchs hochzufrieden. Während der vier Messtage wurden wieder eine ganze Reihe nationaler und internationaler Verträge und Kooperationen geschlossen: So meldete zum Beispiel GE Transportation die Bestellung von 300 Rangierlokomotiven durch die kasachische Eisenbahn Kazakhstan Temir Zholy (KTZ).

Mehr internationale Zusammenarbeit

Auch Siemens Mobility und die Deutsche Bahn AG unterschrieben eine Vereinbarung zur zukünftigen Zusammenarbeit. Zudem wurde in Berlin eine enge Kooperation zwischen der deutschen und der chinesischen Bahnindustrie vereinbart: Volker Schenk, Präsident des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), und Zhou Xiaolin, Executive Vice President der China Association of Metros, unterzeichneten eine „Absichtserklärung zur chinesisch-deutschen Kooperation im Stadtschieneverkehr“. Diese sieht die gemeinsame Abstimmung bei Planung, Bau, Konstruktion und Standardisierung von Schienenverkehrsmitteln in Metropolregionen vor.

,Innovation

Das Palais am Funkt
als Dr. Christian Gök
18. September eröff

■ So hochkarätig wie die 1.500
denen Gäste präsentierte sic
die Rednerliste. Violeta Bul
Kommissarin für Verkehr,
strich die Bedeutung der Me
europäischen „Jahr der Multi
lität“. Bei der Verknüpfung ve
dener Transportmittel für Pe
und Fracht spiele der Schien
kehr eine wichtige Rolle, sagt

Deutschland braucht die Schiene

Bundesverkehrsminister A
Scheuer (CSU) prägte den
,InnovationTrans' für die
Deutschland brauche die S
um seine Klimaziele zu erre
Scheuer. Anschließend dis
der Minister gemeinsam mit
Fenske, Präsident des Ve
Deutscher Verkehrsunter

Jung, kreativ und innovationsstark:



Branchen

Globale Märkte

Handelsblatt

DEUTSCHLANDS WIRTSCHAFTS- UND FINANZZEITUNG

Dürre Ernte

Die Trockenheit hat dramatische Folgen für Bauern. S. 24

Faszination Auto

Die Messe „Grand Basel“ inszeniert Luxusfahrzeuge als Kunstwerke. S. 22

Der große Bluff

Wie P&R Container verkaufte, die es nicht gab. S. 28

G 02531 NR. 170

DIENSTAG, 4. SEPTEMBER 2018

PREIS 3,10 €



Prisma Bildagentur

Bahnindustrie schlägt Alarm

Chinesische Konkurrenz bedrängt mit staatlicher Hilfe Alstom, Siemens und Co. Die Branche ist empört – auch weil EU-Kommissarin Vestager keine Gefahr sieht.

Noch ist die europäische Eisenbahnindustrie führend in der Welt. 46 Prozent der globalen Wertschöpfung mit Lokomotiven, Wagen und Signaltechnik werden unter Führung von Alstom, Bombardier und Siemens in Europa entwickelt und gebaut.

Nun aber schlägt die Industrie Alarm. Sie fürchtet, dass vor allem Konkurrenten aus China den Weltmarkt aufrollen – und zwar mit unlauteren Mitteln. „Zunehmend verfälschen nationaler Protektionismus und massive Staatslenkung den Wettbewerb – und deformieren den Weltmarkt“, heißt es in einem Brandbrief der Branche an die Politik, der dem Handelsblatt vorliegt. So fördere China beispielsweise massiv die Exporte mit staatlichen Beihilfen.

Hinzu kommt: Auch andere Länder spielten unfair, warnt die Branche. Bieter aus Deutschland und der EU würden diskriminiert, Märkte systematisch abgeschirmt. Die USA etwa blockierten ausländische

„Zunehmend verfälschen Protektionismus und Staatslenkung den Wettbewerb.“

Aus einem Brief der Branche

Zughersteller durch die exorbitante Vorgabe, dass bald 70 Prozent der Wertschöpfung dort zu erbringen seien. Die EU sei hingegen der offenste Markt der Welt. Als Reaktion fordern die Unternehmen Gegenmaßnahmen.

Der Brief ist vor allem an die EU-Wettbewerbskommissarin gerichtet. Margrethe Vestager prüft aktuell den geplanten Zusammenschluss der Zugsparten von Siemens und Alstom. In diesem Zusammenhang äußerte sich Vestager bezüglich des globalen Wettbewerbs gelassen. Es erscheine derzeit „unwahrscheinlich“, dass die Konkurrenz aus China in absehbarer Zukunft in die hiesigen Märkte vordringen werde, sagte sie im Juli. Die China Railway Rolling Stock Corporation hat ihre Attacke freilich schon gestartet. Gemessen am Umsatz ist der Konzern bereits deutlich größer als das von Siemens und Alstom geplante Unternehmen. D. Fockenbrock, T. Hoppe > **Berichte** Seiten 4, 5

„Autobahnen müssen digital sein“

VDA-Präsident verlangt flächendeckenden Ausbau mit neuer Mobilfunktechnik 5G.

Die deutsche Automobilindustrie verlangt ein flächendeckendes Mobilfunknetz 5G, damit Vernetzung und Digitalisierung der Fahrzeugflotten in Zukunft funktionieren können. „Das Problem besteht eher auf dem Land. Wenn man beispielsweise von Straßburg über den Rhein nach Deutschland fährt, ist die Verbindung zehn bis 15 Kilometer tot. Das ist nicht hinnehmbar“, sagte Bernhard Mattes, Präsident des Verbands der Automobilindustrie (VDA), dem

Handelsblatt. Autobahnen und Städte müssten komplett digitalisiert sein. Für das automatisierte Fahren sei sogar eine 100-prozentige Abdeckung in der Fläche notwendig.

Deutschlands mächtigster Industrieverband stünde einer Entwicklung positiv gegenüber, bei der es neben Telekom, Telefónica und Vodafone weitere Mobilfunknetzbetreiber gäbe. Deutschlands oberster Autolobbyist sagte: „Ich halte Wettbewerb

für einen prima Antreiber, um gute technologische Lösungen zu erreichen.“

Mattes warnte zudem vor vorschnellen Investitionen bei Batteriezellen. Allein aus wirtschaftlichen Gründen lohne es sich für die Autoindustrie nicht mehr, in die Technologie der Lithium-Ionen-Zellen einzusteigen. Mattes: „Das kann sich aber schon bei der nächsten Zellgeneration ändern, etwa bei Feststoffzellen.“ F. Hubik, S. Menzel > **Interview** Seite 14

Kurz notiert

Dax 12 340,54 -0,19 %	E-Stoxx 50 3 394,97 +0,06 %
Dow Jones 25 964,82 -0,09 %	S&P 500 2 901,52 +0,01 %
Gold 1 201,58 \$ +0,01 %	Euro/Dollar 1,1620 \$ +0,16 %

Stand: 17:00 Uhr

■ **EU will Schutz vor US-Sanktionen schaffen:** Zur Durchsetzung der Irananktionen lassen die USA den Rest der Welt die Macht des Dollars spüren. Um ihre Unabhängigkeit zu bewahren, wollen die EU-Staaten neue Zahlungskonzepte aufbauen. Eine Option ist dabei die Schaffung einer Sonderzweckgesellschaft auf europäischer Ebene. **Seite 6**

■ **Wirtschaft kritisiert Pläne zum Unternehmensstrafrecht:** Organisierte Betrug in Unternehmen soll künftig stärker bekämpft werden. Justizministerin Katarina Barley arbeitet an einem neuen Sanktionsrecht. Der Wirtschaft gehen die geplanten Strafmaßnahmen zu weit. **Seite 8**

■ **Unsichere Zeiten für Spitzenmanager:** Hiesinger, Kengter, Terium, Retzlaff und viele andere – die Regel, wonach Deutschland in konjunkturell guten Zeiten an seinem Spitzenpersonal in der



Wirtschaft festhält, gilt nicht mehr. Immer mehr Vorstandscheffe müssen gehen, allein 24 unter den 300 größten börsennotierten Unternehmen Deutschlands im vergangenen Jahr – so viele wie seit fünf Jahren nicht mehr, wie PwC-Berechnungen belegen. **Seite 16**

■ **Radikalkur für strachelnden Pharmariesen Teva:** Der israelische Konzern musste 2017 einen dramatischen Gewinneinbruch verkraften. Unterm Strich verblieb ein Netto-Fehlbetrag von 16,4 Milliarden Dollar – der höchste Verlust, der jemals in der Pharmaindustrie ausgewiesen wurde. Der neue CEO Käre Schultz hat damit den härtesten Sanierungsfall der Branche übernommen. **Seite 18**

■ **Risiko Argentinien:** Der bekannte Fondsmanager Michael Hasenstab vom US-Geldverwalter Franklin Templeton hat Milliarden in argentinischen Staatsanleihen investiert – und daher viel Geld verloren. Er hofft jedoch auf Besserung. **Seite 30**

AFP

9 770017 729829 36

Handelsblatt Print: 66,70 Euro
Handelsblatt Print + Premium: 76,69 Euro
www.handelsblatt.com/angebote

Handelsblatt Print: 66,70 Euro
Handelsblatt Print + Premium: 76,69 Euro
www.handelsblatt.com/angebote

Tel. 0800-223310
kundenservice@handelsblatt.com

4 190233 103101 2036

Handelsblatt

Dieter Fockenbrock Düsseldorf

Der Gastgeber hatte zum späten Nachmittag des 20. Juni nach Berlin geladen. Champagner erwartete die 50 illustren Gäste im Ballsaal des Nobelhotels Adlon. Und, laut Einladung, eine „Unterzeichnungszereemonie“. Das klang nach einer feierlichen Veranstaltung, war am Ende aber eher kurios. Sichtlich berührt, so berichtet ein Teilnehmer, erhob Qinghe Zhou das Glas, um auf ein Ereignis anzustoßen, das normalerweise in der Branche allenfalls eine Randnotiz gewesen wäre: der Verkauf von ein paar Rangierlokomotiven. Nicht jedoch für den Präsidenten und CEO der China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) Zhuzhou Locomotive Co. Ltd. Für Qinghe Zhou ist es der Durchbruch.

„Wenn wir es auf dem deutschen Markt schaffen“, sagte der CRRC-Topmanager stolz, „dann schaffen wir es auf der ganzen Welt.“ CRRC hat es geschafft. Erstmals konnte der chinesische Bahntechnikriese dem Staatskonzern Deutsche Bahn etwas verkaufen. Vier Hybridloks und die Option auf die Lieferung von weiteren 16 Fahrzeugen dieses Typs. Der Marktwert liegt nach Schätzungen vielleicht bei 2,5 Millionen Euro pro Stück. Das ist, gemessen an den Milliardenaufträgen der Bahn bei Alstom, Bombardier oder Siemens, eher ein kleines Geschäft. Doch die Botschaft im Adlon war eindeutig: Das soll erst der Anfang sein.

Dem Käufer, der Deutschen Bahn, schien das Event am Rande des Brandenburger Tores eher unangenehm. Lobeshymnen auf den neuen Lieferanten aus China wollten die Vertreter des Auftraggebers nicht so recht singen. Gordon Falk, Chef-einkäufer der Bahn, beließ es bei einer Würdigung der Qualitätsstandards. Ob die am Ende reichen werden, das entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt, das die Fahrzeuge aus dem Fernen Osten zulassen muss. Und das deutsche Amt gilt als eines der härtesten in Europa. Diese Prüfung, ist Zhou fest entschlossen, wird CRRC bestehen. Es wäre der Ritterschlag für weitere Geschäfte.

Die Zeremonie in Berlin gilt in der Branche als Beleg dafür, dass der Riese CRRC jetzt den Durchmarsch plant. Schon seit Jahren warnen Vertreter der westlichen Industrie davor, dass schwere Zeiten drohen, wenn die Chinesen erst einmal Fuß gefasst haben in ihren Stammmärkten. Alstom und Siemens begründen gar ihre geplante Fusion der Bahntechnik zu einem 15 Milliarden Euro Umsatz schweren Gemeinschaftskonzern damit, der anrückenden fernöstlichen Konkurrenz dann besser Paroli bieten zu können.

Wie ernst die Lage empfunden wird, das unterstreicht ein Brandbrief der Bahnbranche, der die Regierenden in Berlin und Brüssel in diesen Tagen erreicht. „Heute ist die Bahnindustrie in Deutschland die wohl beste in der Welt“, heißt es darin. „Zunehmend aber verfälschen nationaler Protektionismus und massive Staatslenkung den Wettbewerb - und deformieren den Weltmarkt.“ In dem Papier, das dem Handelsblatt vorliegt, ist von massiven Verwerfungen die Rede. Die Branche beklagt unfairen Wettbewerb. Unter anderem aus China.

Auch Japan besorgt die Branche

Staatliche Subventionierung, milliardenschwere Exporthilfen und protektionistische Local-Content-Vorschriften gingen zum Nachteil der europäischen Industrie aus, lauten die Vorwürfe. „Ein Ungleichgewicht, das nicht gut ausgehen kann“, warnt Ben Möbius, Hauptgeschäftsführer des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB). Immerhin beschäftigt die Bahnindustrie in Deutschland 50 000 Menschen direkt, 160 000 einschließlich der Zulieferer. Europaweit geht es um 400 000 Arbeitsplätze.

Das Papier spricht Klartext, wo nach Ansicht der Bahnindustrie der Wettbewerb zulasten der Europäer verzerrt ist. Zum Beispiel bei der staatlichen Exportförderung: „Es geht nicht um die besten Produkte, sondern um die besten Subventionen“, heißt es. Zinsen von 0,1 Prozent, minimale Tilgung und Unterstützung der Exporte durch Staatsbanken und Staatsfonds.

Nach Recherchen der John Hopkins School of Advanced International Studies haben beispielsweise die Chinesen zwischen 2004 und 2014 für

9,9 Milliarden US-Dollar Eisenbahnprojekte in afrikanischen Ländern unter Vertrag genommen. Finanziert wurden diese zu über 82 Prozent durch die China Export Import Bank (Exim).

Große Sorgen bereitet Siemens und Co. aber nicht nur China. So hat es Japan perfekt verstanden, seinen Eisenbahnmarkt gegenüber ausländischen Anbietern beinahe hermetisch abzuriegeln. Die Operation Safety Clause (OSC) verhinderte jeden Import von Eisenbahnzügen. Loks und Waggons müssen danach erdbebensicher sein: Doch selbst Fahrzeuge, die im Erdbebenland Kalifornien zugelassen sind, erfüllten angeblich nicht diese Klausel.

Hitachi, der führende Lokbauer Nippons, hat dagegen schon milliardenschwere Aufträge in Großbritannien eingesackt. 600 Waggons für den Intercityverkehr, Dutzende Nahverkehrszüge für Südengland. Übernommen hat Hitachi auch den italienischen Zugbauer Ansaldo. Das 2017 zwischen



Prisma Bildagentur

Die Angreifer aus Fernost

Staatliche Exportförderung und Nullzins-Finanzierung: **Die europäischen Hersteller Alstom, Bombardier und Siemens beklagen Wettbewerbsverzerrungen außerhalb der EU** und sehen Arbeitsplätze gefährdet. Die Politik soll gegensteuern.

”

Wenn wir es auf dem deutschen Markt schaffen, schaffen wir es auf der ganzen Welt.

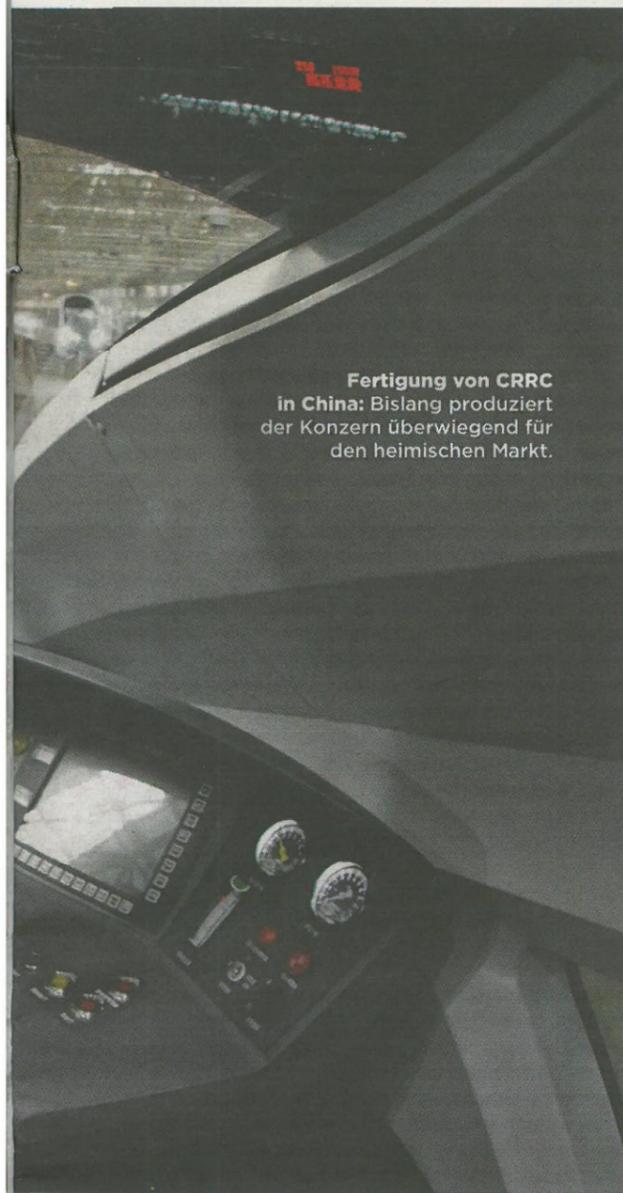
Qinghe Zhou
CEO CRRC Zhuzhou
Locomotive

der EU und Japan abgeschlossene Freihandelsabkommen sollte dieser Importblockade jetzt eigentlich ein Ende setzen. Der Beweis steht noch aus.

Nicht weniger rücksichtslos schotten sich die Amerikaner ab. „Die USA stellen mit der Buy-American-Regelung für den Transportsektor sehr hohe Lokalisierungshürden“, heißt es in dem Brandbrief der Branche. Nur wenn mindestens 60 Prozent (ab 2020 sogar 70 Prozent) der Wertschöpfung in den USA erfolgen und obendrein die Züge in den USA auch endmontiert werden, sei eine erfolgreiche Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen möglich. Und wer in China Metrozüge verkaufen will, muss schon heute 75 Prozent vor Ort produzieren.

In Europa hingegen interessiert es zumindest offiziell niemanden, dass der langjährige westliche Marktführer Bombardier in Wahrheit ein kanadisches Unternehmen ist. Von Vorteil war es zweifellos, dass Bombardier mehrere große Werke aus der

Chinas Bahnoffensive



Fertigung von CRRC in China: Bislang produziert der Konzern überwiegend für den heimischen Markt.

Hinterlassenschaft des einstigen DDR-Eisenbahnkombinats übernommen hatte. Doch sind öffentliche Ausschreibungen in Deutschland weitgehend an den Preis gebunden, ausländische Bieter abzulehnen wäre juristisch ein großes Risiko.

Bombardier hat denn auch in den vergangenen Jahren so viele Aufträge für Nahverkehrszüge kassiert wie kein anderer Hersteller. Die Auftragsflut brachte den Konzern sogar in prekäre Lieferschwierigkeiten, sodass die Deutsche Bahn als Hauptauftraggeber in Europa vor vier Jahren erstmals einen spektakulären Großauftrag im Wert von einer Milliarde Euro an den polnischen Lieferanten Pesa vergab. Der allerdings konnte die Termine auch nicht einhalten. Mit zweieinhalb Jahren Verzögerung sollen die ersten Züge nun anrollen.

Arbeitsplätze

400 000 MENSCHEN

beschäftigt die Bahnindustrie in Europa.

Quelle: Unife

CRRC dagegen will von der Stange liefern. Die Hybridloks für die Deutsche Bahn sollen Interessierte schon drei Monate nach Vertragsunterzeichnung begutachten können. Für die weltgrößte Bahntechnikmesse Innotrans Ende September in Berlin jedenfalls hat CRRC Platz auf dem Freigelände reserviert, um „The brand-new Hybrid AC Driving Shunting Locomotive, customized for the Deutsche Bahn“ vorzustellen.

Ihre Mahnung an die Politik, endlich die real existierenden Verzerrungen wahrzunehmen und dagegen vorzugehen, unterstreicht die Branche mit einer Studie des Unternehmensberaters Roland Berger und des europäischen Spitzenverbands der Branche, Unife. Laut dieser „World Rail Market Study“ sind 2012 immerhin 73 Prozent des Weltmarktes der Bahnindustrie offen für alle Anbieter gewesen, vier Jahre später waren es nur 63 Prozent.

Noch erschreckender die Feststellung, dass die Schere zwischen EU-Märkten und den Nicht-EU-Märkten immer weiter auseinandergeht. Konnten 2012 nur vier Prozentpunkte Unterschied festgestellt werden, so lag die Marktöffnung 2016 in der EU unverändert bei 74 Prozent, in den Nicht-EU-Märkten war die Quote dagegen auf 57 Prozent eingebrochen. Vor allem in der Region Asien-Pazifik habe sich der Anteil offener Märkte in dieser Zeit auf nur 32 Prozent halbiert. Gemeint sind damit vor allem China, Japan und Südkorea. Dabei ist gerade dieser Markt mit einem Volumen von 40 Milliarden Euro von großem Interesse.

Die Bahnindustrie fordert deshalb von den nationalen Regierungen, sich gegen Abschottung zu wehren und im Gegenzug ebenfalls eine Mindestwertschöpfung bei öffentlichen Aufträgen anzuordnen. Zumindest so lange, wie „Verhandlungen mit anderen Regionen nicht vom Fleck kommen“. Diese Möglichkeit eröffnete der Artikel 85 der EU-Sektorrichtlinie, heißt es.

Das EU-Parlament hatte bereits 2016 Kommission und nationale Regierungen aufgefordert, Maßnahmen zum Schutz der europäischen Bahnindustrie zu ergreifen. Ein starker Anstieg von Billigimporten verzerre die Wettbewerbsbedingungen für die europäische Eisenbahnzulieferindustrie, heißt es in einer Entschließung. Dieser unlautere Wettbewerb gefährde Arbeitsplätze in Europa.

Trotzdem muss sich die Deutsche Bahn nicht vorwerfen lassen, Europas Bahnindustrie nun auszubooten. CRRC bekam den Zuschlag nicht, weil das Angebot superbillig war - CRRC war schlicht und ergreifend konkurrenzlos. Keine andere Firma hatte sich um die Lieferung der Hybridloks beworben.

Siemens-Alstom

Bedenken aus Brüssel

Die vergangenen Wochen waren für die Rechtsexperten von Siemens und Alstom nicht gerade erquicklich: Tausende von Akten mussten die Hausjuristen und Anwälte der beiden Unternehmen zusammensuchen, um sie der EU-Kommission zu übergeben. Damit wollen sie die Brüsseler Kartellwächter doch noch überzeugen, dass eine Fusion der beiden Zughersteller weder den Wettbewerb ausbremsen noch zu höheren Preisen führen wird.

Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager hatte Siemens und Alstom Mitte Juli überrumpelt, als sie massive Bedenken gegen den deutsch-französischen Zusammenschluss geltend machte. Sie deutete nicht nur auf die drohende Dominanz des neuen Bahntechnikriesen, der etwa bei den Hochgeschwindigkeitszügen dreimal so groß wäre wie der nächstgrößte Konkurrent in Europa. Sie wies auch das wichtigste Argument der Konzerne für die Fusion zurück: Es sei derzeit „unwahrscheinlich“, dass neue Anbieter aus China in absehbarer Zeit in die hiesigen Märkte für Züge und Signaltechnik vordringen würden, sagte Vestager.

Der chinesische Zugbauer CRRC ist mit 31 Milliarden Dollar Umsatz zwar etwa doppelt so groß wie die Zugsparten von Siemens und Alstom zusammen, erwirtschaftet bislang aber mehr als 90 Prozent davon im eigenen Land. In Europa ist CRRC aus Brüsseler Sicht noch kein ernst zu nehmender Konkurrent: Das Unternehmen hat nur wenige kleine Aufträge an Land gezogen - die Lieferung einiger Rangierlokomotiven an die Deutsche Bahn, von Intercityzügen an Mazedonien oder von Fahrzeugen für den tschechischen Anbieter Leo Express. Bei der milliardenschweren Ausschreibung für Hochgeschwindigkeitszüge in Großbritannien schaffte es CRRC hingegen nicht in die engere Auswahl. Chinas Signaltechnikhersteller CRSC ist in der EU überhaupt noch nicht aufgetreten.

Die Unternehmen machen aber keinen Hehl daraus, dass sie den hiesigen Markt erobern wollen. Europa sei das „größte Ziel“, gab CRRC-Chef Qinghe Zhou kürzlich unumwunden zu. Siemens rechnet laut Industriekreisen damit, dass die Chinesen sich erst vortasten, dann aber mit Macht in den Markt drängen werden.

Die Münchener setzen darauf, den Großteil der Bedenken Vestagers bis zum Ende des Verfahrens im Januar noch entkräften zu können. Zugeständnisse wie den Verkauf von Geschäftsteilen haben die beiden Konzerne dem Vernehmen nach bisher nicht angeboten - angesichts der fast alle Geschäftsfelder umfassenden Bedenken Vestagers könnte dies den Deal auch unattraktiv werden lassen. Sie hoffen offenbar darauf, dass der politische Druck die Kommissarin noch umstimmen wird - allen voran Frankreichs Staatspräsident Emmanuel Macron drängt auf den Zusammenschluss. Vestager aber ist nicht so leicht zu beeindrucken: Die von der Bundesregierung gewollte Übernahme der Airline Niki durch Luftansa stoppte sie - aller Einflussnahme zum Trotz. T. Hoppe, D. Fockenbrock, A. Höpner

Bloomberg

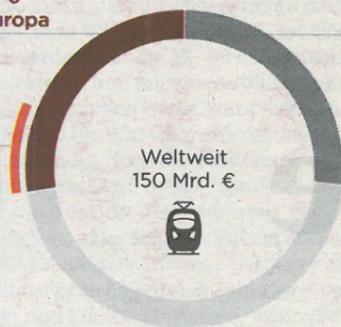


Margrethe Vestager: Die EU-Kommissarin sieht den Deal von Siemens und Alstom kritisch.

Bahnindustrie

Marktvolumen 2018 nach Regionen in Mrd. Euro

41 Mrd. € Westeuropa 40 Mrd. € Asien



13 Mrd. € Deutschland

69 Mrd. € Sonstige

Marktvolumen 2018 nach Produkten in Mrd. Euro

58 Mrd. € Service 48 Mrd. € Fahrzeuge



1 Mrd. € Sonstige

13 Mrd. € Signaltechnik

30 Mrd. € Infrastruktur

HANDELSBLATT

Quellen: VDB, Unife

Kunden suchen nach Geschäften wie Ihrem

bahn manager

DAS WIRTSCHAFTSMAGAZIN FÜR DEN SCHIENENSEKTOR



VDB eröffnet Repräsentanz in China

am 15. Mai 2018 — in Politik & Recht — von bahn manager Magazin

Der VDB eröffnet heute eine Auslandsrepräsentanz in China. Das VDB-Büro wird in China die erste Adresse der Bahnindustrie aus Deutschland sein. Es unterstreicht die hohe Bedeutung der deutsch-chinesischen Partnerschaft und die besondere gegenseitige Wertschätzung. Dank eines

noch intensiveren Dialogs wird es möglich sein, gemeinsam beste Lösungen zu realisieren.

VDB-Mitglieder, darunter viele mittelständische „hidden champions“, werden auf dem chinesischen Markt noch aktiver unterstützt – und



Topangebot PrivatKredit
Leben heißt, sich Wünsche zu erfü
Privatkredit zu Topkonditionen sic

Deutsche Bank

Hand in Hand für den ge-
meinsamen Erfolg. Der VDB
schlägt mit der Eröffnung sei-
ner Repräsentanz in China ein
neues Kapitel deutsch-chine-

king setzt neue Maßstäbe für
die hiesige Bahnindustrie in
China: als Forum des Aus-
tauschs, des deutsch-chinesi-
schen Gesprächs, der sach-
kundigen und neutralen Ber-
atung, der gemeinsamen Suche
nach optimalen Kooperatio-
nen, nach besten, oft maßge-
schneiderten Lösungen für
Projekte. Das Büro ist Kompe-
tenzzentrum und Berater für
VDB-Mitgliedsunternehmen
auf dem chinesischen Markt.
Als VDB Chief Representative
wird Herr Professor Dr. Peter
Mnich mit seinem Team den
VDB vor Ort mit herausragen-
der Expertise vertreten.

„Kommunikation, Dialog, Kompetenz: Die VDB
Repräsentanz knüpft das bahnindustrielle Netz-
werk zwischen Deutschland und China noch
enger. Sie dient in China als Wegweiser in die in-
dustriellen, meist mittelständischen Strukturen
der Bahnindustrie in Deutschland sowie als Bin-
deglied zu Entscheidungsträgern im chinesi-
schen Markt.“,

das sagte VDB-Präsident Vol-
ker Schenk.

„Die VDB-Repräsentanz China ermöglicht eine
neue Dimension der Zusammenarbeit: ein best-
mögliches deutsch-chinesisches Matching zum
Wohlergehen beider Partner – in gemeinsamer

kehr für die Menschen.“,

äußerte VDB-Hauptgeschäftsführer Dr. Ben Möbius.

China ist einer der größten Bahnindustriemärkte der Welt. Er bietet viele exzellente Chancen für komplementäre Partnerschaften, von denen beide Seiten stark profitieren. Zahlreiche sehr erfolgreiche Kooperationen von Unternehmen aus Deutschland und

China zeigen: Globalisierung – gut gemacht – ist eine Win-Win-Strategie. Nachhaltiges Zusammenwirken gründet auf Vertrauen, Wertschätzung, Synergien und der Fähigkeit, Kundenwünschen zu entsprechen. (red/VDB)

ZUR STARTSEITE

FACEBOOK

TWITTER

GOOGLE

XING

BAHNINDUSTRIE

BEN MÖBIUS

CHINA

DEUTSCHLAND

IALOG

HIDDEN CHAMPIONS

PARTNERSCHAFT

PEKING

SYNERGIEN

TIANJIN

VDB

VOLKER SCHENK

WIN-WIN-STRATEGIE

SIE KÖNNTEN SICH HIERFÜR INTERESSIEREN



ÖBB: RCG und DHL erweitern Seidenstraßen-Netzwerk



bahn manager veröffentlicht erste Wirtschafts-App für den Schienensektor



HHLA ist Alleineigentümerin Metrans-Gruppe

BAHN MANAGER MAGAZIN LETZTE BEITRÄGE

„BINDEGLIED ZU ENTSCHEIDUNGSTRÄGERN IM CHINESISCHEN MARKT“

am 11. Dezember 2018 in Märkte & Player von bahn manager Magazin

BAHN MANAGER IM GESPRÄCH MIT VDB-PRÄSIDENT VOLKER SCHENK ZUR NEUEN REPRÄSENTANZ IN CHINA ZU PARTNERSCHAFTEN UND GEGENSEITIGE WERTSCHÄTZUNG.

bahn manager Magazin: Welche Vorteile bietet eine VDB-Repräsentanz in China für beide Seiten?

Gemeinsam mit einer Delegation des VDB war ich gerade erst vor Ort zur Eröffnungsfeier unseres zweiten Büros in Chengdu. Eine fulminante Zeremonie mit hochrangigen Vertretern der Stadt- und Provinzregierung, des VDB und dem deutschen Generalkonsul. Sehr beeindruckend! Die VDB-Repräsentanz in China unterstreicht zuallererst die hohe Bedeutung der deutsch-chinesischen Partnerschaft und eine besondere gegenseitige Wertschätzung. Die Büros in Tianjin und Chengdu setzen neue Maßstäbe für die hiesige Bahnindustrie in China: als Forum des Austauschs, des deutsch-chinesischen Gesprächs, der sachkundigen und neutralen Beratung, der gemeinsamen Suche nach optimalen Kooperationen, nach besten, oft maßgeschneiderten Lösungen für Projekte. Unsere Büros sind Kompetenzzentren und Berater für VDB-Mitgliedsunternehmen auf dem chinesischen Markt. Sie dienen in China als Wegweiser in die industriellen, meist mittelständischen Strukturen der Bahnindustrie in Deutschland sowie als Bindeglied zu Entscheidungsträgern im chinesischen Markt. Dank eines noch intensiveren Dialogs wird es möglich sein, gemeinsam beste Lösungen zu realisieren. VDB-Mitglieder, darunter viele mittelständische „hidden champions“, werden auf dem chinesischen Markt noch aktiver unterstützt – und können ihre führenden Lösungen passgenau einbringen. Die Repräsentanz ermöglicht eine neue Dimension der Zusammenarbeit: ein bestmögliches deutsch-chinesisches Matching zum Wohlergehen beider Partner – in gemeinsamer Verpflichtung auf den modernen Schienenverkehr für die Menschen.

Wie hat sich die InnoTrans 2018 auf die sino-deutschen bahndindustriellen Beziehungen ausgewirkt?

Diese internationale Leitmesse unserer Industrie diente uns dieses Jahr als Plattform, um das nächste Kapitel der deutsch-chinesischen Beziehungen in unserem Sektor aufzuschlagen. Der VDB und die China Association of Metros (CAMET) haben auf der InnoTrans 2018 eine Absichtserklärung unterschrieben, um künftig enger zusammen zu arbeiten. Wir wollen Informationen noch besser austauschen und uns in Fragen des Stadtschienenverkehrs gegenseitig noch intensiver unterstützen. In Camet organisiert sind sowohl die Hersteller von Schienenfahrzeugen für den Nahverkehr als auch die Betreiber. Ein wichtiger Partner also,

bahn manager

DAS WIRTSCHAFTSMAGAZIN FÜR DEN SCHIENENSEKTOR

wenn man im chinesischen Markt mitspielen möchte. Auf Konferenzen und im Gespräch mit dem bahn manager hat Ihr Verband darauf hingewiesen, dass China ein wichtiger Markt ist und es für die deutsche Bahnindustrie dort schon gute Geschäfte gab. Es seien aber Disparitäten abzubauen, ungleiche Behandlungen deutscher Unternehmen gegenüber chinesischen beim Zugang zu Präferenzkrediten beispielsweise.

Glauben Sie, durch direkte Präsenz vor Ort können Sie in dieser Richtung auf Dauer etwas bewirken?

Nur aus der Ferne zu rufen, zeigt nur überschaubar Wirkung oder verhallt meistens ungehört. Wir setzen ganz klar auf den Dialog, um hier unsere Ziele für ein faires Level-Playing Field zu verfolgen. Und wo können wir besser auf diese Missstände aufmerksam machen, als in einem permanenten Dialog vor Ort. „Made in Germany“ hat in China einen sehr hohen Stellenwert, daher ist man auf chinesischer Seite auch bereit, uns bei unangenehmen Themen zuzuhören, wenngleich das nicht immer ungeteilte Zustimmung findet. Als Exportindustrie brauchen wir den freien Wettbewerb, ohne Protektionismus oder Strafzölle, ohne staatliche Exportförderung, die freien, fairen Wettbewerb verhindern.

Der VDB ist eine klare „Marke“ der deutschen Bahnindustrie. Aber wer ist Ihr Ansprechpartner als chinesische Bahnindustrie?

Für uns gibt es viele ausgezeichnete, fachkundige Ansprechpartner vor Ort. Als VDB Chief Representative wird Herr Professor Dr. Peter Mnich gemeinsam mit Frau Dr. Yuanfei Shi und ihrem Team den VDB vor Ort mit herausragender Expertise vertreten. Anlaufstelle sind unsere Büros in Tianjin bei Peking und Chengdu, in der Region Sichuan, die als einer der bedeutendsten Schienenmärkte Chinas sowie als einer der wichtigsten Standorte der Bahnindustrie und Schienenforschung gilt.

Werden Sie sich auf die Vertretung deutscher Unternehmen in China konzentrieren, auf deren Importchancen nach China, oder wollen Sie sich auch um die bereits in China alleine oder als joint venture vertretenen deutschen Unternehmen kümmern, deren Anliegen mit vertreten?

Sowohl als auch. Die VDB-Repräsentanz ist zum Ersten Türöffner und erste Anlaufstelle in einen neuen Markt. Zum zweiten kann man unsere Büros in China auch als Netzwerk- und Beratungsstelle sehen. Der VDB unterstützt seine Unternehmen bei der Markterschließung, begleitet diese jedoch selbstverständlich auch weiter, wenn Sie bereits angekommen sind. Deutschland und auch der VDB und seine Mitgliedsunternehmen treten für einen freien fairen Welthandel ein, leider hören wir von jenseits des Atlantiks derzeit vor allem Rufe nach Schutzzöllen.

bahn manager

DAS WIRTSCHAFTSMAGAZIN FÜR DEN SCHIENENSEKTOR

China scheint in dieser Frage eher der deutschen Position zu entsprechen. Sie haben also auch eine delikate diplomatisch-politische Mission zu erfüllen in diesen unruhigen Zeiten?

Nicht nur Technologien, auch Märkte der Bahnindustrie verändern sich rasant. Ohne Export – also globale Zusammenarbeit – wäre die Bahnindustrie in Deutschland nur halb so groß. Sie profitiert mithin entscheidend von der Globalisierung. Für uns ist ganz klar: globaler Wettbewerb ist gut. Aber er muss offen sein, er muss frei sein und er muss vor allem fair sein. Nachhaltig angelegte, faire Zusammenarbeit, gemeinsame Entwicklung von Verkehrskonzepten, duale Ausbildung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vor Ort, Projekterfahrung, Verlässlichkeit, Transparenz statt Blackbox – darum muss es in internationalen Partnerschaften gehen. Das ist die Exportphilosophie der Bahnindustrie in Deutschland.

Wie groß wird am Anfang Ihre personelle Vertretung in China sein, sicher werden Sie auch Dolmetscher beschäftigen müssen, denn Chinesisch dürfte noch nicht zum Fremdsprachen-Kanon für VDB-Mitarbeiter gehören?

Geleitet wird die Repräsentanz von unserem Chief Representative Herrn Professor Dr. Mnich und Frau Dr. Yuanfei Shi. Ihr Team unterstützt uns vor Ort – auch in sprachlicher Hinsicht. Regelmäßig sind auch Delegationen zu Gesprächen vor Ort. Für Sie knüpfen wir ein breites Netzwerk. So haben wir beispielsweise im Oktober ein MoU mit der Handelskammer Maschinenbau von Chengdu unterzeichnet, die rund 1300 Mitgliedsunternehmen zählt. Die Repräsentanz ist eine fluide, atmende Institution, die bereits heute exzellent aufgestellt ist und mit der steigenden Nachfrage des spannenden chinesischen Marktes wachsen wird.

Wie sehen Sie die Möglichkeit, mit Hochschulen zu kooperieren?

Auch im akademischen Bereich sind beide Seiten offen und gewillt zu enger Partnerschaft. Das mit CAMET unterzeichnete MoU sieht Kooperation in den Bereichen der Personalausbildung und Schulung vor. Wir hatten anlässlich unserer Delegationsreise im Oktober unter anderem die Gelegenheit die Technische Universität in Tianjin zu besuchen. Internationaler Austausch inspiriert und generiert Innovation. Gemeinsam erfolgreich, das ist unsere Mission mit Partnern auf der ganzen Welt.



VOLKER SCHENK, seit Januar 2016 Präsident des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB). Er ist hauptamtlich als Technischer Vorstand (CTO) für die Vossloh AG tätig.

VDB-Repräsentanz in China

Globaler Akteur Bahnindustrie

Bahnindustrie ist Team sport. Was schon im nationalen Rahmen gilt, trifft für die globalen Märkte allemal zu. Denn nur gemeinsam kann es gelingen, beste Lösungen zu realisieren – zum Wohle der Gesellschaft. Gerade die Bahnindustrie in Deutschland ist auf dem Weltmarkt extrem erfolgreich – eine Exportquote von rund 50 Prozent zeugt davon. Die nachhaltige, vertrauensbasierte Kooperation mit Partnern vor Ort gehört also zur DNA dieser Industrie. Nur folgerichtig ist es, was sich im Mai diesen Jahres zugetragen hat: Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland hat die „VDB-Repräsentanz in China“ eröffnet.



Das chinesische Schienennetz umfasste 2015 rund 121.000 Kilometer – davon 55.000 Kilometer elektrifiziert – und soll bis 2020 auf 150.000 Kilometer anwachsen, davon 70.000 Kilometer elektrifiziert.

Der VDB schlägt mit der Gründung seiner Repräsentanz ein neues Kapitel deutsch-chinesischer Partnerschaft auf. Das neue Büro in Tianjin bei Peking setzt völlig neue Maßstäbe für die hiesige Bahnindustrie in China: als Forum des Austauschs, des deutsch-chinesischen Gesprächs, der sachkundigen und neutralen Beratung, der gemeinsamen Suche nach optimalen Kooperationen, nach besten, oft maßgeschneiderten Lösungen für Projekte. Das Büro ist Kompetenzzentrum und Berater für VDB-Mitgliedsunternehmen auf dem chinesischen Markt. Als VDB Chief Representative wird Herr Professor Dr. Peter Mnich mit seinem Team den VDB vor Ort mit herausra-

gender Expertise vertreten. Kommunikation, Dialog, Kompetenz: Die VDB Repräsentanz knüpft das bahndienstliche Netzwerk zwischen Deutschland und China noch enger. Sie dient in China als Wegweiser in die industriellen, meist mittelständischen Strukturen der Bahnindustrie in Deutschland sowie als Bindeglied zu Entscheidungsträgern im chinesischen Markt. So ermöglicht die VDB-Repräsentanz China eine neue Dimension der Zusammenarbeit: ein bestmögliches deutsch-chinesisches Matching zum Wohlergehen beider Partner – in gemeinsamer Verpflichtung auf den modernen Schienenverkehr für die Menschen.

Zukunftsmarkt China

China ist einer der größten Bahnindustriemärkte der Welt. Er bietet viele exzellente Chancen für komplementäre Partnerschaften, von denen beide Seiten stark profitieren. Die Volksrepublik hat 2015 über 9.000 Kilometer neue Zugstrecken in Betrieb genommen. Das Hochgeschwindigkeitsnetz, mit 20.000 Kilometern heute das größte der Welt, soll bis 2020 rund 30.000 Kilometer messen. Rund 480 Mrd. Euro sollen dafür in den Netzausbau fließen. Bestmarken eines faszinierenden Marktes. Für viele Systemhäuser und mittelständische Zulieferer rangieren der chinesische Markt und auch chinesische Projekte in Drittländern daher oft ganz oben. Neben Projekten in Australien, Südafrika und Argentinien haben prestigeträchtige Aufträge in den USA und Kanada viel Aufsehen erregt. Auch das Großprojekt „Neue Seidenstraße“, oder auch „Belt and Road Initiative“ (BRI), ist ein faszinierendes Unterfangen. Das Gesamtvolumen des BRI-Programms liegt bei rund 900 Mrd. US-Dollar. Wichtiger Baustein sind großformatige Schieneninvestitionen in Mitteleuropa. Prominent sind die vor allem von China finanzierte High-Speed-Verbindung von Belgrad nach Budapest und die Perspektive einer schnellen Anbindung des Hafens Piräus an die Märkte in Mitteleuropa. Das sino-deutsche Verhältnis ist wie in jedem Wettbewerb kompetitiv, jedoch auch komplementär. Zahlreiche sehr erfolgreiche Kooperationen von Unternehmen aus Deutschland und China zeigen: Globalisierung – gut gemacht – ist eine Win-Win-Strategie. Nachhaltiges Zusammenwirken gründet auf Vertrauen, Wertschätzung, Synergien und der Fähigkeit, Kundenwünschen zu entsprechen.

Die Entscheidung für eine VDB-Repräsentanz in China beruht nicht zuletzt auf den Megatrends unserer Zeit: Globalisierung und Digitalisierung bieten

gerade für die Bahnindustrie faszinierende Möglichkeiten.

Chancen der Globalisierung

Die Bahnindustrie in Deutschland goes global. Mit maßgeschneiderten Delegationsreisen sowie Auslandsmessebeteiligungen unterstützt der VDB seine exportorientierten und gerade die mittelständischen Mitgliedsunternehmen in ihrer globalen Präsenz und dem Bestreben nach Wachstum. Und die weltweiten Märkte mit Zukunftspotenzial gehen weit über China hinaus. Indien beispielsweise ist mit dem fünfgrößten Schienennetz der Welt ein weiterer hoch spannender Markt. Den Schienenverkehr wurde als Wachstumsmotor identifiziert, im aktuellen Haushaltsplan erhält die indische Eisenbahn Vorfahrt. Investitionen von 140 Mrd. US-Dollar sind binnen fünf Jahren geplant. Mit Hochgeschwindigkeitsprojekten schafft Indien neue Verbindungen. In vielen indischen Metropolen wird der Personennahverkehr durch wegweisende Schienenprojekte modernisiert, um die Lebensqualität in überfüllten Mega Cities zu erhöhen. Über 10 Metrosysteme befinden sich derzeit im Bau oder in Eröffnung. Auch Südamerika birgt ein großes Potenzial für die hiesige Bahnindustrie. Tren Bioceánico bezeichnet ein spektakuläres Projekt: den Bau einer ca. 3.700 Kilometer langen Eisenbahnstrecke von der Küste Brasiliens über die zentralbolivianischen Städte Santa Cruz und La Paz bis zur südperuanischen Hafenstadt Ilo. Neben Planung, Bau und Elektrifizierung der Infrastruktur umfasst der „Panamakanal auf Schienen“ Fahrzeuge, Leit- und Sicherungstechnik – und Ausbildung vor Ort. Brasilien, Bolivien, Peru und auch Argentinien, Paraguay und Uruguay sind an der Realisierung interessiert. Das Volumen? – Rund 10 Mrd. US-Dollar. Der VDB und sein Partnerverband SWISSRAIL haben 2017 die deutsch-schweizerische Interessengemeinschaft Bioceánico ins Leben gerufen. Die Staaten der Region haben inzwischen mit Deutschland und der Schweiz für dieses Jahrhundertprojekt

eine Memorandum of Understanding unterzeichnet.

Offenheit schafft Wohlstand. Was Adam Smith als Urvater der Nationalökonomie wusste, erlebt die Welt seit vielen Jahrzehnten: Der Export sichert in der EU über 30 Mio. Arbeitsplätze. In Deutschland liegt die Exportquote bei 46 Prozent. Die Bahnindustrie ist dabei eine der exportstärksten Hightech-Branchen unseres Landes. Hochgeschwindigkeitszüge, Regionalbahnen, Metros, Trams, digitale Leit- und Sicherheitstechnologie, intelligenter Service, Schienenwege, Komponenten, Sensoren, automatisierte Güterzüge – neueste, klimaschonende Mobilität auf der Schiene ist weltweit oft „made in Germany“.

Freier und fairer Wettbewerb

Die Bahnindustrie in Deutschland ist Weltmarktführer. Diesem Anspruch wird sie in erster Linie durch einen Zweiklang aus Qualität und Innovation gerecht. Doch die Grundlage dieses globalen Erfolgs bildet der freie und faire Wettbewerb. Freihandel nützt allen. Gerade die wichtigsten Akteure der Bahnindustrie die EU, Nordamerika, China, Japan, Südkorea profitieren von vertrauensvoller, offener Zusammenarbeit in hoher Wertschätzung. „Internationales Geschäft ist ein Geben und Nehmen. Und das ist auch gut so – so lange die Regeln für alle gleich sind.“ So VDB-Präsident Volker Schenk. Das internationale Gleichgewicht droht in den letzten Jahren etwas in die Schiefe zu geraten. Seit 2015 haben die Wettbewerbsverzerrungen und Abschottungstendenzen weiter zugenommen. Es bedarf globaler Spielregeln – nach denen auch alle spielen. Freihandel statt Abschottung, Zusammenarbeit statt Protektionis-



Andreas Becker, Vize-Präsident Mittelstand des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.

mus, faire Spielregeln statt staatliche Marktstörungen, pacta sunt servanda: Dafür steht die Bahnindustrie in Deutschland.

Die Geschichte der Globalisierung ist eine gemeinschaftliche Erfolgsgeschichte und wird es auch bleiben – so lange der Wettbewerb frei und fair bleibt.

Andreas Becker

德国轨道工业协会来访我会

中国城市轨道交通协会 10月25日

10月25日，德国轨道工业协会主席Volker Schenk，副主席Andreas Becker，会长Ben Mobius，驻中国全权首席代表Peter Mnich，驻中国代表施远非博士，福斯罗扣件系统公司（中国）总裁Ekhard Koppen，Photon AG公司技术总监Holger ALDER一行来访中国城市轨道交通协会并举行座谈，受到协会常务副会长周晓勤，副秘书长王雁平、黄建伟、李元胜，办公室主任赵茵，传媒会展中心主任高翔等领导的热情接待。



座谈会由李元胜主持。

周晓勤致欢迎辞，他表示很高兴在北京代表协会接待德国轨道工业协会领导来访。一个月前的柏林轨道展上，双方协会签署了中德城市轨道交通交流合作备忘录。德国轨道工业协会此

次来访，意味着落实交流合作工作的启动，双方有着很多共同发展的合作机会，未来可以在专业内各个层面推动深入合作。

Volker Schenk感谢中国城市轨道交通协会的精心安排和准备，特别对备忘录签署一个多月以来，中国城市轨道交通协会所做的工作部署表示赞同，他认为双方合作将进入实质工作阶段。他还介绍了德国轨道交通产业情况和德国轨道工业协会的工作理念、方法，重点提及环境友好、可持续发展、创新等核心观念是中德双方合作的共性基础。

随后，双方就标准制定、推动柏林轨道展“中国馆”工作、邀请德方参与北京国际城市轨道交通展览会、媒体合作等事宜展开探讨，还在会员管理和协会建设方面进行了沟通交流。

协会办公室副主任左超，标准部主任张艳英，专家学术委员会副秘书长陈舸，技术装备专委会秘书长黎国清、秘书处办公室主任李会英，标准化委员会秘书长李文英，副主任黄崇、王博等出席了座谈会。



The end

商协会战略合作 推动中德轨道交通产业发展

10-25 16:24:06

经济网讯 10月24日上午，成都市机械制造业商会与德国轨道工业协会在成都棕桐泉费尔蒙酒店召开工作对接会。德国轨道工业协会（VDB）主席、福斯罗股份公司（Vossloh AG）董事沃尔克·沈克先生，VDB副主席、EPHY-MESS GmbH公司总裁安德烈亚斯·贝克先生，VDB首席执行官会长本·莫比尤斯博士，Photon AG 公司技术总监霍格·安德先生，Liebherr 公司营销和客户服务总监罗兰·富德李希先生，VDB全权首席中国代表彼得·慕尼希教授，德国轨道工业协会中国代表施远非博士出席了会议。商会会长黄志明，执行会长王永章，常务副会长杨群浩、赖家云、杨坤翰，副会长杨光、姜尔加、邹卫，三极科技总经理郑新民、智能产品事业部总监邹睿，德恩精工副总经理廖敏等参加了会议。商会秘书长罗茗锦主持会议。





在自由交流环节，杨群浩会长介绍了天马公司的国际国内业务和中国铁路货车市场情况，他表示天马愿意和德国伙伴合作共同开拓国际国内市场；赖家云会长介绍，成缸液压公司是中国知名企业徐工集团、柳工集团、中联重科等公司的优秀供应商。公司设计制造的“伸安”牌薄壁大长液压油缸处于国内同行业的领先地位，保修期可达到两年，价格非常有优势。期望通过德国轨道交通协会进入欧美市场，也期待能引进液压泵、阀、系统等产业链技术，服务于国内轨道交通及工程机械行业等领域。

黄志明会长作总结讲话。今天双方搭建的平台，首先要做的事情就是把协会190多家会员企业与商会几百家会员企业的供需信息进行有效对接。德国轨道工业协会在成都设立了代表处，为双方的信息互通搭建了很好的交流平台。双方签署的合作协议，不仅是要在业务方面合作，更要在技术交流、产业合作、资本合作、企业管理等方面多对接。商会秘书处要将这个工作放在重要的位置，



霍格·安德先生



安德烈亚斯·贝克先生

黄志明会长致辞并从服务会员、搭建国际国内资源平台、分会建设等方面介绍了商会运作情况;沃尔克·沈克主席介绍协会工作情况,德国轨道工业协会(VDB)成立于1877年,发展至今已140年的历史。它是由所有在德国境内从事轨道系统及部件装备制造和提供相关专业服务、设计研发等企业自发成立的唯一——一个国家级、最顶层行业工业联盟。协会目前已拥有190多家会员单位,其中既包括各大国际知名的轨道系统制造商,也涵盖了所有各具专业特色的中小企业;既包括德国本土企业也包括在德国落户的非德资企业。协会所有会员单位在去年营业总额达400亿欧元,其中中小企业创造价值比重占95%以上。协会的主要功能就是连接政府和企业的重要桥梁,在德国,政府不会直接干预企业的经济活动,行业和市场都是由协会进行协调,企业的诉求和相关标准的制

定都是通过协会来把企业的提案提交给政府决策部门。特别要提到的是，德国是世界出口大国，在轨道交通行业的企业经济产值有50%以上都是在海外的业务，市场前景非常好。Photon AG 公司技术总监霍格·安德先生介绍公司情况，公司主要生产激光焊接产品，用轻质化来实现产品性能的提高，产品在全球范围内都有应用，主要是轨道交通、航空、汽车制造的技术应用，目前为高速列车的侧壁提供轻质化的钢结构部件。公司非常期待未来和成都的企业有进一步的合作；EPHY-MESS GmbH 公司总裁安德烈亚斯·贝克先生介绍公司情况，公司不仅提供温度传感器、测量转速传感器等各类传感器，更为客户提供一整套解决方案。公司产品适用于铁路、再生能源、发动机、核电站、水利工程等大型设备上；Liebherr 公司营销和客户服务总监罗兰·富德李希先生介绍了公司宇航与运输系统多元化系列产品，交通、空调系统的系列产品以及空气循环技术。



在现场嘉宾的共同见证下，黄志明会长代表商会和德国轨道工业协会沃尔克·沈克主席签署了合作意向协议。

德国轨道工业协会（VDB）中国代表处揭牌仪式顺利举行

新筑股份 10月23日

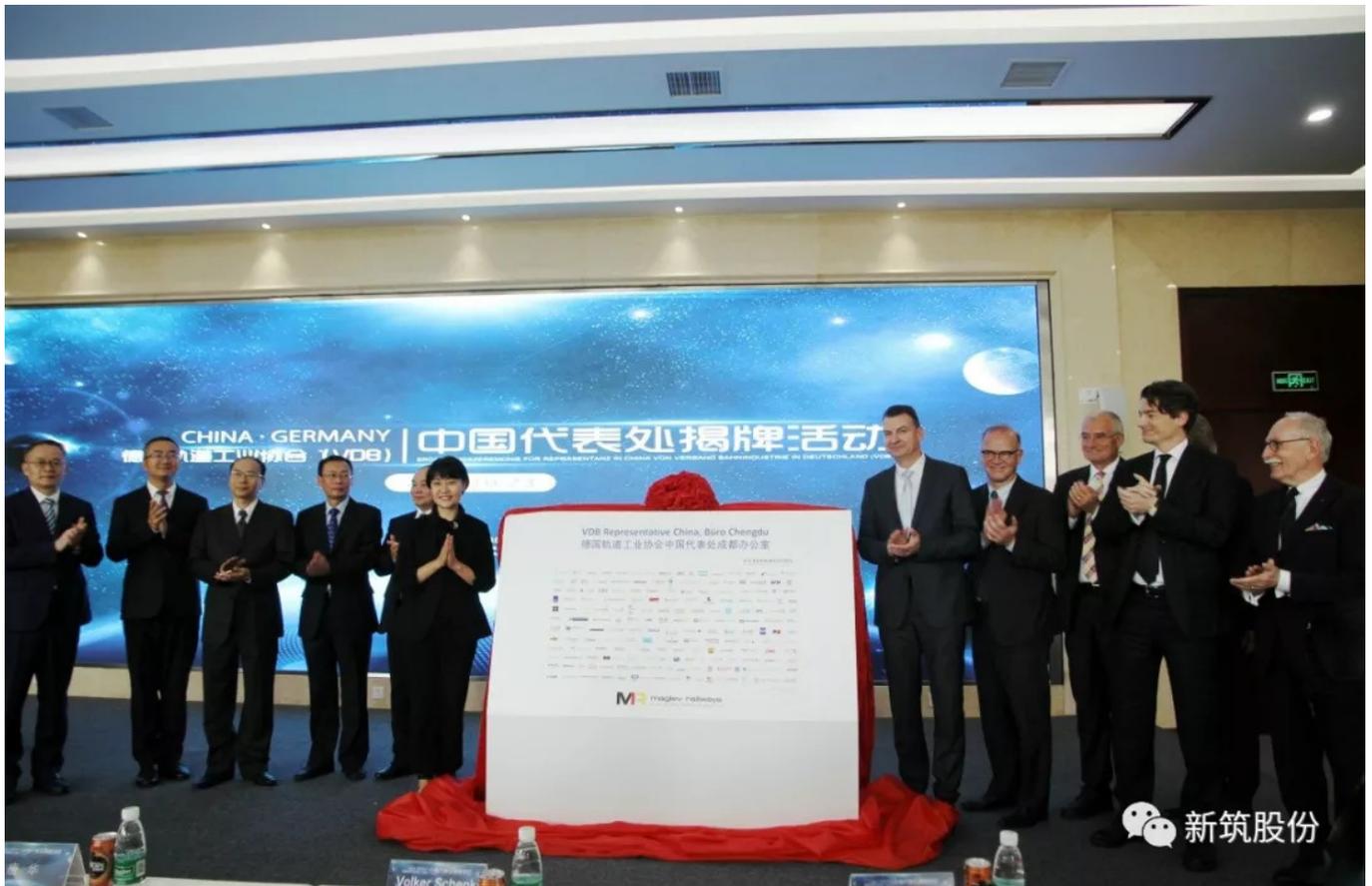


10月23日下午，由新筑股份协办的德国轨道工业协会（VDB）中国代表处揭牌仪式活动在天府新区智能制造产业园顺利举行。





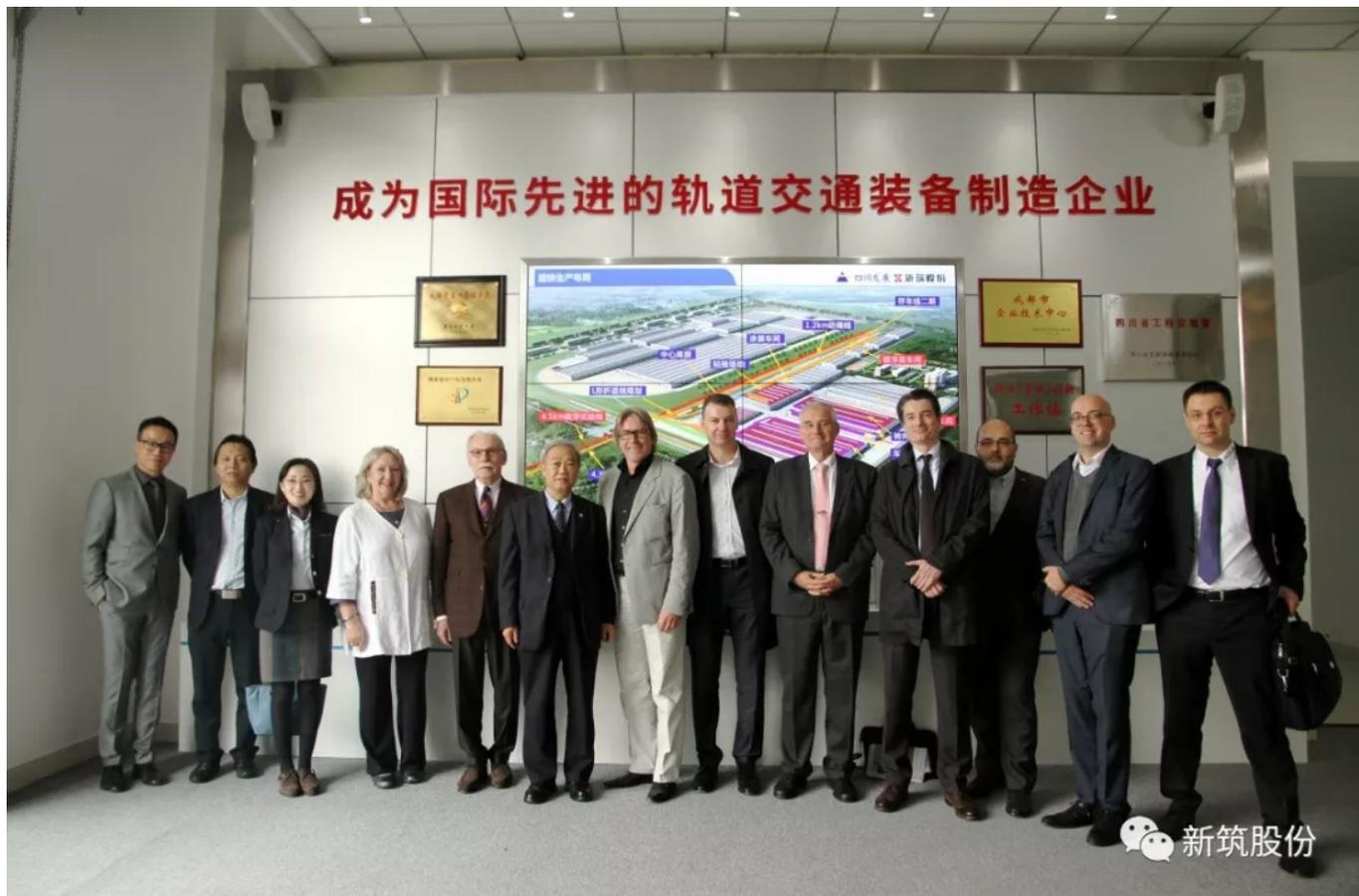
新津县委书记唐华，新津县委副书记、县长钟静远等新津县领导与相关部门；德国驻成都总领事Von Rimscha（任汉平），德国轨道工业协会（VDB）主席Volker Schenk（沃尔克·申克）等德国轨道工业协会代表团成员；公司总裁杨永林，技术总监胡基士，公司高级顾问Pro. Peter Mnich（彼得·慕尼黑教授）、施远非博士等出席参与了此次活动。新津县唐华书记与德国轨道工业协会（VDB）主席Volker Schenk（沃尔克·申克）先生共同为代表处揭牌。



德国轨道工业协会（VDB），成立于1877年，发展至今已有140年历史，由所有在德国境内从事轨道交通系统及部件装备制造和提供相关专业服务、设计研发等企业自发成立的一个国家级、最顶层行业工业联盟。其中既包括各大国际知名的轨道系统制造商，也涵盖了所有各具专业特色的中小企业；既包括德国本土企业，也包括在德国落户的非德资企业。

2018年5月，协会正是在中国设立了“德国轨道工业协会中国代表处”，并委托公司高级顾问慕尼希教授作为协会全权首席代表，施远非博士作为协会中方代表，负责协会所有与中国相关的工作，正式启动协会“全面开展中国业务的工作”。

此次中国代表处揭牌仪式的顺利举行，将更好地帮助德国会员单位把各自先进技术引入中国市场，快速实现中国本土化产业合作。为中国企业提供直接有效且权威的服务，创造相应的合作机会，为企业顺利进入德国及欧洲市场且尽快融入当地市场体系做好最充分的准备。



作为德国轨道工业协会的中方合作伙伴之一，新筑股份于活动前夕热情接待了德国轨道工业协会代表团。代表团一行实地参观了公司轨道交通装备制造生产基地，与公司领导进行了友好会谈。代表团一行对公司的轨道交通产业布局与发展成果表示赞赏，希望双方能继续深化中德合作，早日实现以“内嵌式中低速磁浮交通系统”为代表的合作项目的投入使用。

◀ 新鸿鹄之志 筑天地通途 ▶



哦

微信号：XZ002480 (←长按复制或扫描上方二维码关注我们)

WIRTSCHAFT TRANS-AMERIKA-ZUG

Eine Kleinigkeit bremst das Zugprojekt des Jahrhunderts

Stand: 08:31 Uhr | Lesedauer: 6 Minuten

Von **Nikolaus Doll**, **Gerhard Hegmann**



Quelle: Infografik WELT

Drei Länder Südamerikas planen eine gigantische Ost-West-Bahnstrecke. Deutschland und die Schweiz haben als Kooperationspartner sogar China ausgestochen. Doch das Projekt scheitert bislang an einer Kleinigkeit.

In aller Regel verschreckt Boliviens Präsident Evo Morales westliche Manager, wenn er ein neues Dekret bekannt gibt oder über seine politische Agenda spricht. Zu der gehört die Verstaatlichung von Schlüsselindustrien, das Loblied auf Kubas Fidel Castro oder die Meinung, dass eine liberale Wirtschaftsordnung die Erfindung von IWF und Weltbank seien. Und dass Israel per se schlecht und Kinderarbeit legitim ist.

Der sozialistische Präsident, der meist im traditionellen Andenpullover, der Chompa, auftritt, ist also für Europäer und US-Amerikaner ein schwieriger Gesprächspartner. Aber Boliviens Wirtschaft wächst seit einigen Jahren, und das stärker als die der Nachbarländer.

Und Morales treibt mit Macht ein Projekt voran, für das sich vor allem die deutsche Wirtschaft brennend interessiert: eine Bahnlinie von Brasilien über Bolivien bis nach Peru – quer über den Kontinent also, auf der irgendwann der Tren Bioceánico zwischen Pazifik und Atlantik pendeln soll.

Deutsche wollen spannendste Bahnverbindung der Welt bauen

3755 Kilometer lang ist die geplante Strecke zwischen der brasilianischen Hafenstadt Santos bei São Paulo und der Küstenstadt Ilo im Süden Perus. Sie führt nach den aktuellen Plänen durch Küstengebirge im Südosten Brasiliens und die endlosen Ebenen an den Strömen im Innern des Kontinents. Durch die Reste der Regenwälder und bis auf 4000 Meter hoch in die Anden.

Einen Teil der Trassen gibt es schon, aber sie sollen zu einer durchgehenden Verbindung für Personen- und Güterzüge ausgebaut werden. „Wir sind davon überzeugt, dass der Bioceánico-Zug zwischen Brasilien, Bolivien und Peru der Panamakanal des 21. Jahrhunderts wird“, hatte Morales erklärt.

Bislang mussten die Bolivianer Waren per Schiff Richtung Asien über den Panamakanal oder Kap Hoorn leiten, was riesige Umwege bedeutet. Deshalb läuft der Warenverkehr Boliviens Richtung Westen über die Häfen Chiles, 80 Prozent der Exporte für das Binnenland werden dort umgeschlagen.

Für die Bolivianer ist das nicht nur teuer, sondern ein nationales Trauma. Denn sie hatten im sogenannten Salpeterkrieg (1879–1884) den Zugang zum Pazifik verloren und den Landstreifen an Chile abtreten müssen. Die daraus entstandene Spannung dauert bis heute an, [Bolivien \(/reise/staedtereisen/article183592022/La-Paz-Boliviens-Metropole-bietet-ueberwaeltigenden-Alltag.html\)](/reise/staedtereisen/article183592022/La-Paz-Boliviens-Metropole-bietet-ueberwaeltigenden-Alltag.html) versucht daher alles, um weniger abhängig von Chile zu werden.

Und die deutsche Bahnindustrie würde die spannendste Bahnverbindung der Welt, die große Ost-West-Achse Südamerikas, gerne bauen. Eine der größten Hürden haben die Deutschen schon genommen. Aber ein vergleichsweise kleines Hindernis bremst sie.

Morales bevorzugt Deutschland und die Schweiz

„Wir schätzen, dass die Tren-Bioceánico-Verbindung ein Volumen von rund zehn Milliarden Dollar hat“, sagt Ben Möbius, Hauptgeschäftsführer des Verbands der deutschen Bahnindustrie (VDB). Das ist eine Größenordnung, die Anbieter aus der ganzen Welt anlockt, die mit allen Kräften um den Zuschlag ringen werden.

Auch die chinesische Bahnindustrie hat Ambitionen, sich das Prestigeprojekt zu sichern, und die Konzerne aus der Volksrepublik haben in den vergangenen zwei, drei Jahren einen Megaauftrag nach dem anderen an Land gezogen. Weil China binnen kürzester Zeit tatsächlich eine schlagkräftige Bahnindustrie aus dem Boden gestampft hat. Weil die Chinesen unschlagbar günstig anbieten. Und weil sie oft fertige Finanzierungspakete für ihre Kunden anbieten. Wenig fürchten die europäischen Schienentechnikhersteller so sehr wie die Konkurrenz aus China.

Aber beim Tren Bioceánico setzen die Chinesen bislang auf den Falschen: auf Brasilien, und Brasilien verfolgte das Projekt lange nur halbherzig. Zunächst wollten die Brasilianer eine Strecke bauen, die möglichst nur durch das eigene Land geht und am Ende ein Stückchen nördlich von Ilo den Pazifik erreicht. Dabei hätte man Bolivien umfahren, einen gigantischen Schleife nach Norden gezogen. Dieses Projekt war eng mit dem chinesischen Bahnbauer abgesprochen.

Doch inzwischen hat Morales die Regierungen von Peru und Brasilien für seinen Plan gewinnen können. Auch weil diese Route wesentlich kürzer ist. Die Brasilianer lassen sich inzwischen auf das Projekt ernsthaft ein, weil sie auf dem schnellsten Weg Soja nach China liefern wollen, also an die südamerikanische Westküste gelangen wollen. Und dieser Weg führt durch Bolivien. Im Gegenzug wollen sie Düngemittel aus der Volksrepublik einführen. Der Tren Bioceánico ist für Brasilien kein Symbolprojekt mehr, über das geredet wird, aber bei dem sich nichts tut. Er soll umgesetzt werden. Und er soll sich rechnen.

Und Castro-Bewunderer Morales, der Treiber des Zwei-Ozeane-Zugs, bevorzugt für die Umsetzung interessanterweise nicht das offiziell sozialistische China, sondern die Hersteller

aus dem kapitalistischen Deutschland und der Schweiz. Damit ist die größte Hürde genommen.

Bundesregierung unterstützt das Projekt

44 Unternehmen aus beiden Ländern haben sich zu einer Interessensgemeinschaft Bioceánico zusammengeschlossen. Auf dieser Seite sind unter anderem Siemens (<https://www.welt.de/themen/siemens/>), Bombardier, die Deutsche Bahn (DB), Herrenknecht und Vossloh mit von der Partie.

„Das Projekt verspricht einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen für die beteiligten Länder, weil es Märkte erschließt, Arbeitsplätze entstehen und auch weil es den Eisenbahnsektor auf dem Kontinent insgesamt voranbringen könnte“, sagt Niko Warbanoff, Chef der Bahn-Tochter DB Engineering & Consulting. „Auch ökologisch spricht alles für eine Bahntrasse, weil sie einmal die Lkw-Transporte ablösen könnte.“ Und für die Konzerne beider Länder besteht die Aussicht auf milliardenschwere Verträge.

Die Bolivianer hatten bereits im März vergangenen Jahres mit der deutschen Seite eine Absichtserklärung für den Bau des Teilstücks in diesem Land unterzeichnet. Die Schweizer unterschrieben eine entsprechende Vereinbarung Ende 2017. Jüngst, in diesem Oktober, war erneut eine deutsche Delegation vor Ort, um sich über weitere Details des Projekts zu informieren und die Verhandlungen voranzutreiben.

„Wir rechnen damit, dass Ende dieses Jahres beziehungsweise Anfang 2019 die Entscheidung für den Bau eines ersten Teilstücks fällt“, sagt Möbius vom VDB. Die deutschen Bahnbauer haben vor allem bei der Elektrifizierung der Strecken und der Installation der Leit- und Sicherungstechnik gute Chancen, zum Zug zu kommen. Und die Bundesregierung unterstützt das Projekt, indem sie mehrfach mit Vertretern des Wirtschaftsministeriums in Bolivien für die Kooperation mit den deutschen Unternehmen warb.

„Können noch lange nicht konkret anfangen“

Doch die Einsatzbereitschaft der Bundesregierung hat Grenzen. Was derzeit noch fehlt ist eine Machbarkeitsstudie, in der die Strecke konkretisiert und in der vor allem eine Kosten-Nutzen-Rechnung vorgestellt wird. Das ist nötig, um mit dem Projekt die nötigen Investoren zu gewinnen.

Nach den Plänen der Bolivianer sollen Deutsche und Schweizer (</icon/unterwegs/article182853264/E-Bikes-Wird-Hamburg-jetzt-wie-Zuerich-zur-Fahrradstadt.html>) die Strecke nicht nur bauen, sondern mindestens zum Teil auch das Geld für das Projekt stellen. Die entsprechende Studie würde rund neun Millionen Euro kosten, die Unternehmen beider Ländern haben sich schon darauf geeinigt, dass die deutsche Seite sechs Millionen übernehmen würde, die Schweizer müssten drei Millionen zuschießen.

Aber die Unternehmen selbst können die Studie nicht Auftrag geben und bezahlen – denn damit stünde sofort der Verdacht im Raum, dass die Analyse das Ergebnis bringen soll, das sich die Bahnindustrie wünscht.

Die Bundesregierung sieht sich allerdings auch nicht in der Pflicht. „Wir sind noch lange nicht an dem Punkt, wo wir konkret anfangen könnten“, stöhnt der Vertreter eines großen Bahnkonzerns. Weil für ein Jahrhundertprojekt eine Studie im Wert von neun Millionen Euro nicht in Auftrag gegeben werden kann.

Lesen Sie alles Wichtige rund um Wirtschaft – im täglichen
Newsletter der WELT.

JETZT BESTELLEN



Eisenbahnlagen zu bauen, ist in Bolivien eine Herausforderung, aber es gilt als möglich: Zugdepot in Oruro.

TRISTAN SAVATIER/GETTY

Auf Schienen quer durch Südamerika



QUELLE: MINISTERIUM FÜR BAUTEN (BOLIVIEN)

500 Kilometer

NZZ-Infografik/eff.

Freie Bahn vom Atlantik zum Pazifik

Die geplante Eisenbahnverbindung quer durch die Anden ist ein Jahrhundertwerk

RICHARD BAUER, COCHABAMBA

Am Anfang war ein Telefonanruf. Vor gut zwei Jahren bat die Botschafterin Boliviens in Berlin einen deutschen und einen schweizerischen Eisenbahnspezialisten zum Gespräch. Die Order zur Kontaktaufnahme kam von ganz oben, vom bolivianischen Präsidenten Evo Morales. «Mit grossen Werken verändern wir die Geschichte» ist der Wahlspruch des ersten Staatsoberhauptes des Andenlandes mit indigenen Wurzeln. Das ehrgeizigste dieser Werke, das Megaprojekt einer Eisenbahnverbindung vom Atlantik zum Pazifik, soll Morales' Regierungszeit krönen. Je schneller das Jahrhundertwerk vollendet ist, umso besser, denn spätestens im Jahr 2025, zur Feier des 200. Geburtstags der bolivianischen Republik, muss nach den Vorstellungen des Präsidenten der erste Zug rollen.

4000 verzackte Kilometer

Aus der Schweiz folgte dem Ruf der bolivianischen Botschafterin Michele Molinari, CEO der Molinari Rail aus Winterthur. Molinari war in Bolivien kein ganz Unbekannter, hatte er sich doch bereits an der Ausschreibung für eine Strassenbahn beteiligt in Cochabamba, der drittgrössten Stadt des Landes. In persönlichen Gesprächen mit Morales und anlässlich mehrerer Treffen in Deutschland und der Schweiz reiften dann die Ideen für die Projektierung und den Bau der Transkontinentalbahn quer durch die Anden. Auf Antrieb Molinaris und mit tatkräftiger politischer Unterstützung aus Deutschland wurde eine Interessengemeinschaft (IG) ins Leben gerufen. Diese wird getragen von Swissrail, dem Unternehmervater der schweizerischen Eisenbahnindustrie, und dem Verband der deutschen Eisenbahnindustrie. Ziel ist es, sich so frühzeitig für künftige Ausschreibungen zu positionieren.

Molinari, der als Sprecher der kunterbunten IG waltet, führt dieser Tage nun Vertreter von elf Unternehmen aus Deutschland und der Schweiz durch Bolivien. Auch ein Spezialist für Ausschreibungen von Stadler Rail ist mit von der Partie. Besichtigt werden die kritischen Stellen der geplanten Trasseführung. Die IG wurde von der bolivianischen Regierung eingeladen, ein konkretes Angebot für den Bau eines der verzacktesten Streckenabschnitte zu unterbreiten, nämlich des Aufstiegs vom tropischen Tiefland von Santa Cruz über Cochabamba zum andinen Hochland von La Paz. Insgesamt umfasst das Monsterprojekt 400 Kilometer Gleise, 3000 Meter Höhenunterschied und eine zer-

klüftete Gebirgsgegend mit geologischen Verwerfungen – eisenbahntechnisch eine echte Herausforderung. Bereits 2015 finanzierte die Interamerikanische Entwicklungsbank (IDB) eine entsprechende Projektstudie. Diese dient nun den Fachleuten der IG aus dem fernen Europa als Leitplanke.

«Geht nicht, gibt's nicht», lautet die Devise Molinaris. Man sei zurzeit auf der Suche nach der optimalen Streckenführung, sagt der Eisenbahnfachmann im Gespräch in Cochabamba. Für ihn ist die IDB-Studie nicht sakrosankt, diese schlägt ein langes, flach ansteigendes Trasse dem Andenfluss entlang vor. Jeder Meter Streckenlänge, der eingespart werden könne, sei wichtig. «Keine sinnlosen Kilometer, eine direkte Streckenführung, das müssen wir anstreben», davon ist er überzeugt. Damit sollen Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten so tief wie möglich gehalten werden. Ihm schwebt für den gebirgigen Teil innerhalb Boliviens eine Zahnradbahn vor, vergleichbar mit der Zermatt-Gotthard-Bahn oder der Rhätischen Bahn. «Wir rechnen mit bis zu 80 Promille Steigung; das ist mit einer anständigen Schweizer Zahnradlokomotive locker zu schaffen», fügt er bei. Zur technischen Ausführung gehört auch die Frage, ob die Bahn elektrisch oder mit Diesel betrieben werden soll. Noch ist dieser Entscheid nicht gefallen. Die relativ schmale Spurbreite

«Keine sinnlosen Kilometer, eine direkte Streckenführung – das müssen wir anstreben.»

Michele Molinari
CEO der Molinari Rail

von 1000 Millimetern ist vorgegeben, denn die bestehenden Schienenstränge in Brasilien und Bolivien sind so gebaut.

Europäische Diplomaten am Sitz der Regierung in La Paz glauben zu wissen, dass die Idee einer Zahnradbahn bei Präsident Morales auf Anhieb auf grosse Sympathie gestossen sei. Allem Anschein nach sieht er die Europäer mit ihrer Erfahrung im Bahnbau in den Alpen als ideale Partner für sein Anden-Projekt. Ein Machtwort des inzwischen in Ungnade gefallenen peruanischen Präsidenten Pedro Pablo Kuczynski hatte vor zwei Jahren einer nördlicher gelegenen Variante eines Eisenbahnkorridors den

Garaus gemacht. Die chinesische Regierung hatte in Lima und Brasilia antichambriert, um eine wesentlich längere Bahnlinie quer durch das Amazonasgebiet zu bauen und auch zu finanzieren. Dass ein solches Projekt auf unüberwindlichen Widerstand von Umweltschützern aus aller Welt stossen würde, war Kuczynski sofort klar. Für Morales war der Querschuss der Chinesen letztlich ein nicht vergessener Affront gegen seine eigenen Pläne. Bei künftigen Bauausschreibungen im Rahmen des bolivianischen Projektes dürften dies chinesische Mitbewerber zu spüren bekommen.

100 Jahre alter Traum

Sowieso ist der Traum einer Eisenbahnverbindung zwischen Atlantik und Pazifik in der Südhemisphäre alles andere als neu. Schon vor einhundert Jahren liess der bolivianische Zinnkönig Simón Patiño von einer deutschen Ingenieurfirma eine Studie ausarbeiten, wie das Tiefland Boliviens mit dem höher gelegenen Tal von Cochabamba zu verbinden wäre. Politische Querelen verunmöglichten die Ausführung des Projekts. Dagegen existieren schon seit Beginn des 20. Jahrhunderts Stichlinien von Bolivien an chilenische Pazifikhäfen, um vor allem Mineralien zu transportieren. Auch zum Atlantik fahren Güterzüge aus Bolivien. Hier sind die beförderten Mengen in den letzten Jahren dramatisch gestiegen. Die Güterzüge, die auf schlechten Schienen und teilweise im Schrittempo fahren, sind vor allem mit Soja und anderen Getreidesorten zur Verschiffung in Richtung China beladen. Wichtigste Nutzniesser sind brasilianische Agroindustrielle.

Das jetzt geplante, 3750 Kilometer lange Trasse wird erstmals das fehlende Verbindungsstück im Herzen Boliviens einbeziehen und den Transport von Gütern gleichzeitig nach Westen und Osten erleichtern. «Wir sind keine Konkurrenz zum Panamakanal, wir ergänzen ihn», sagt Ariel Torrico, der Chef der bolivianischen Equipe, die das Bahnprojekt betreut. Es gehe nicht nur um die Exporte nach Übersee, mittelfristig viel wichtiger sei die Ankerbeladung des regionalen Güterverkehrs im Süden des Kontinents. Ein besonderes Interesse habe Paraguay angemeldet, das auf die Ausfuhr seiner Landwirtschaftsprodukte angewiesen ist. Dessen Binnenhafen Carmelo Peralta soll durch einen Schienenstrang ans Netz der transkontinentalen Bahn angeschlossen werden.

Grob gesehen besteht das Streckennetz des Eisenbahnkorridors aus drei Abschnitten. Der erste liegt in Brasilien.

Auf dem brasilianischen, dem Atlantik zugewandten Abschnitt stellen sich am wenigsten technische Probleme. Hier führen bestehende Eisenbahnlagen durch topfebenes Land bis zur bolivianischen Grenze. Auf dieser Strecke braucht es teilweise neue Gleise und eine Verbesserung der Trassees, damit die Güterzüge mehr Lasten laden können. Planer rechnen mit Kosten von geschätzt 3 Mrd. \$. Während sich die brasilianische Zentralregierung in der Vergangenheit wenig um den Eisenbahnkorridor kümmerte, nehmen Logistiker, die Agrarlobby und die regionale Regierung im bedeutenden Gliedstaat Mato Grosso umso engagierter Partei für die geplante Eisenbahnverbindung. Sie suchen eine Alternative zum chronisch verstopften und vergleichsweise teuren Hafen von Santos. Ihre Hoffnung: Die Kunden in Asien, vor allem in China, könnten von kürzeren Lieferzeiten und günstigeren Fracht-

preisen profitieren. Studien zeigen, dass die neue Eisenbahnlinie durch die Anden die Transportzeiten beinahe halbiert. Heute müssen Frachtschiffe ab Santos entweder den teuren Weg durch den Panamakanal einschlagen oder die zeitraubende Fahrt um die Südspitze des Kontinents in Kauf nehmen.

«Wir sind keine Konkurrenz zum Panamakanal, wir ergänzen ihn.»

Ariel Torrico
Chef Bahnprojekt Bolivien

Komplizierter wird es auf dem Streckenabschnitt, der durch Peru führt. Dort muss vom Hafen von Ilo bis zur bolivianischen Grenze eine Höhendifferenz von rund 4000 Metern überwunden werden, es besteht zudem einzig ein kurzes Gleisstück. Der Budgetrahmen liegt hier bei 7 Mrd. \$. Peru hat ein genuines Interesse, den Süden des Landes zur chilenischen Grenze hin zu entwickeln, und begrüsst das Projekt der Bolivianer. Studien zur technischen Machbarkeit sind weit fortgeschritten. Zu den bedingungslosen Befürwortern gehört der neue peruanische Präsident Vizcarra, der aus der Südregion stammt und selber einmal Verkehrsminister war. Der Ausbau des Hafens von Ilo geniesst für die peruanische Regierung Priorität, nicht nur, um

das Volumen der künftigen transkontinental transportierten Güter absorbieren, sondern auch, um die eigenen Erze, deren Produktion ständig zunimmt, verladen zu können. Das eigentliche Pièce de Résistance der Bahn ist der Streckenabschnitt, der durch Bolivien führt. Hier liegt die grosse Herausforderung in der Zusammenführung der zwei getrennten Schienennetze im Westen und im Osten des Landes. Grobe Schätzungen gehen von Bau- und Ausrüstungskosten in Höhe von mindestens 7 Mrd. \$ aus. Um die Ausführung des Korridors von Santos bis Ilo zu beschleunigen, setzt die bolivianische Regierung alles daran, den eigenen Abschnitt so rasch wie möglich zu bauen. Damit sollen die Anrainer Peru und Brasilien von der Machbarkeit des Projekts überzeugt werden. Eine schlechte Nachricht brachte die Wahl des erzkonservativen brasilianischen Präsidenten Bolsonaro. In einem Telefongespräch mit dem ebenfalls konservativen chilenischen Präsidenten Piñera wurde die Eisenbahn thematisiert. Es droht ein Konkurrenzunternehmen zwischen Chile und Brasilien unter Ausschluss Boliviens, für dessen sozialistischen Präsidenten beide Staatsmänner wenig Sympathien aufbringen. Beobachter glauben nicht, dass die brasilianisch-chilenischen Pläne leicht umzusetzen sind, weil kaum Studien für diese Variante bestehen.

«Finanzierung kein Problem»

Dennoch: Je konkreter das Eisenbahnprojekt wird, umso mehr verstummen die Skeptiker in Bolivien, Brasilien und Peru. Sie haben immer wieder Nützlichkeit, technische Machbarkeit und Finanzierbarkeit des milliardenschweren Vorhabens angezweifelt. Als Kenner der Details des Projekts gehört Molinari ins Lager der Optimisten. Der Korridor durch Bolivien habe den Vorzug gegenüber anderen Varianten – deren gibt es mindestens ein halbes Dutzend –, dass grosse Teile des Schienennetzes bereits existierten, sowohl in Brasilien als auch in Bolivien, und dass die Projektarbeiten am weitesten fortgeschritten seien. Auch die Finanzierbarkeit sei kein Problem, wenn man an einen Mix von Krediten von multilateralen Banken, Exportförderungsinstitutionen und Geschäftsbanken denke. Schliesslich unterstreicht Molinari den politischen Willen der bolivianischen Regierung, das Projekt durchzuführen. Dies geschehe nicht zuletzt aus strategischen Gründen, brauche das Binnenland doch einen Zugang zu Meereshäfen und ein effizientes Transportsystem für die eigenen Rohstoffe.

Verkehrspolitik

Volker Schenk, Präsident des VDB, im Interview

Offene Märkte und fairer Wettbewerb

Über Innovationen, weltweit sinkende Offenheit für den freien Handel und neue Vergabekriterien unterhielt sich das Privatbahn Magazin nach der Jahrespressekonferenz mit Volker Schenk, Präsident des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB).

Privatbahn Magazin: Auf der Jahrespressekonferenz wurden viele Themen angesprochen. Was ist die vorrangigste Aufgabe, die in der Bahnindustrie derzeit gelöst werden muss?

Volker Schenk: In Deutschland gilt es Innovation zu fördern und in den Markt zu bringen. Dazu muss der Bund in ein Innovationsprogramm investieren und Vergabeverfahren ermöglichen, die Qualität fördern, statt ausschließlich den Preis in den Vordergrund zu stellen. Nur Innovationen sorgen für mehr Klimaschutz und mehr Kundenqualität. Auf dem Weltmarkt geht es um faire Wettbewerbsbedingung, die für alle gleich sind und an die sich alle verbindlich halten. Wir müssen also mehrere Dinge gleichzeitig angehen. Denn nur wenn eins ins andere greift sichern wir nachhaltig den Erfolg für Klimaschutz und Kundenqualität.

Wie sehen Sie das, wird sich der freie Handel oder eher die zunehmende Abschottung der Märkte durchsetzen?

Die aktuellen Trends verfolgen wir mit Sorge. Der zugängliche Weltmarkt der Bahnindustrie ist zwischen 2013 und 2015 von 102,2 Milliarden Euro auf rund 100,9 Milliarden Euro geschrumpft und dies trotz wachsenden Marktes. Staatliche Lokalisierungszwänge jenseits der 60 Prozent, intransparente Vergabeverfahren, üppige Exportkredite, ermöglicht durch Staatsetats, Staatsbanken und Staatsfonds: Weltweit sinkt die Offenheit für freien Handel in der Bahnindustrie. Das Europäische Parlament hat es schon Mitte 2016 in einer vielbeachteten Resolution festgestellt: Es darf nicht sein, dass die europäische Bahnindustrie be-

nachteiligt ist. Denn es geht um Wissen und Arbeitsplätze in Europa. Es gibt ja durchaus Erfolge. Das Freihandelsabkommen zwischen der EU und Japan zum Beispiel. Als bedeutenden Fortschritt empfinde ich auch die immer engagiertere Zusammenarbeit von Politik und Industrie für Auslandsprojekte. Denken Sie an die Allianz von deutschen und schweizerischen Unternehmen für das Projekt „Bioceanico“ in Südamerika. Hier sind Politik und Industrie mustergültig gemeinsam unterwegs.

Trotzdem: Weltweit nimmt die Abschottung derzeit zu. Die Bahnindustrie braucht offene Märkte und fairen Wettbewerb. Ich glaube aber, dass nach einigen Überschwingern, sich auf Dauer der freie Handel durchsetzt, da die Vorteile auf der Hand liegen.

In den Redebeiträgen wurden auch klügere Vergaberegeln gefordert. National ließe sich das sicher noch realisieren, aber international?

Ich hoffe beides. Die EU Kommission ist ein großer Verfechter von Ausschreibungen, die Qualität in den Mittelpunkt rücken. Auf europäischer Ebene ist das Prinzip „Most Economically Advantageous Tender“ schon geltendes Recht. Vergabekriterien wie Lebenszykluskosten, Qualität, Umweltfreundlichkeit, soziale Verantwortlichkeit und qualifiziertes Personal sollen stärker gewichtet werden.

Nur die praktische Umsetzung lässt sich warten. Wenn die Politik – sowohl national als auch international – realisiert, dass das Prinzip Billigstanbieter nicht mit Schiene 4.0 kompatibel ist, wird ein Umdenken bei Vergaben folgen. Billigstanbieter liefern nicht die innovative, nachhaltige, komfortable Mo-



Volker Schenk

ist seit Januar 2016 ehrenamtlicher Präsident des VDB. Hauptamtlich übernahm er 2014 die Position des Technischen Vorstands (CTO) des Schieneninfrastrukturausrüsters Vossloh. Zuvor war er seit 2011 Vorsitzender der Geschäftsführung von Thales Transportation Systems in Stuttgart. Zwischen 2008 und 2010 war Schenk Geschäftsführer von Vossloh Kiepe. Von 1992 bis 2007 arbeitete Schenk als Ingenieur und leitender Manager im In- und Ausland bei Siemens. Er studierte Elektrotechnik an der Universität Erlangen.

bilität von morgen. Das tun nur Bestanbieter. Ich glaube, hier wird es Bewegung geben. Nehmen Sie unsere Forderung nach einem Bahnforschungsprogramm. Die steht seit Jahren in unseren Reden – und nun im Koalitionsvertrag. Weil jetzt klar ist: Die Klimaziele sind nur mit einer innovativen Bahnindustrie erreichbar. Klimaschutzende Mobilität braucht ein Bundesforschungsprogramm für die Schiene. Das ist nun im Koalitionsvertrag verankert. Nur müssen Innovationen dann auch in den Markt kommen. Da geht es um Vergaben. Ich bin optimistisch, dass diese Erkenntnis reifen wird.

Herr Schenk, recht herzlichen Dank für das Gespräch.

Die Fragen stellte Ulf Ringer.

Bahnindustrie will mehr staatliche Hilfe gegen Konkurrenz

Die Bahnindustrie in Deutschland dringt auf mehr staatliche Hilfe gegen die drohende neue Konkurrenz etwa aus China. Die Exportförderung müsse verstärkt werden und bei europäischen Ausschreibungen solle nur der Anbieter zum Zuge kommen, der die Hälfte der Wertschöpfung in Europa bestreite. Zudem solle der Einstieg außereuropäischer Investoren in Unternehmen in der EU besser überwacht werden, forderte der Verband der Bahnindustrie in Deutschland am Montag in Berlin.

12.11.2018 - 13:05 Uhr – Quelle dpa

"Wir wollen Bedingungen, nach denen wir in 10 bis 15 Jahren noch so wettbewerbsfähig sind wie heute", sagte Hauptgeschäftsführer Ben Möbius. Er verwies auf Subventionen Chinas für seine Bahnindustrie. "Natürlich werden wir das nicht kopieren können, aber das Delta sollte nicht zu groß werden."

Er sprach sich auch für die geplante Fusion der Zugsparten von [Siemens](#) und [Alstom](#) aus, gegen die die EU-Kommission Bedenken vorgebracht hatte. "Überrollen uns die großen Firmen aus dem Osten oder sind wir bereit, in Europa ein entsprechendes Gegengewicht zu bilden?"

Im ersten Halbjahr 2018 steigerte die deutsche Bahnindustrie ihren Umsatz um acht Prozent auf 5,4 Milliarden Euro. Der Exportanteil ging jedoch zurück, was die Branche auf weltweite Abschottungstendenzen zurückführt - darunter höhere Zölle und erhöhte Pflichtanteile für lokale Wertschöpfung, wie sie der Verband auch für Europa verlangt.

<https://www.handelsblatt.com/dpa/wirtschaft-handel-und-finanzen-bahnindustrie-will-mehr-staatliche-hilfe-gegen-konkurrenz/23622916.html?ticket=ST-3302377-r6grkDqj4WjUESevOoGf-ap4>

Auch interessant



Maschinenbauer MAN Energy Solutions

Berliner MAN-Werk ist gerettet

In der Berliner Fabrik des Maschinenbauers MAN Energy Solutions geht es nun doch...



Exportstopp für Rüstungsgüter

Peene-Werft Wolgast meldet Kurzarbeit an

Wegen des Mordfalls Khashoggi hatte die Bundesregierung die Rüstungsexporte für Saudi-...



Bouchégärten

Käufer warten über ein Jahr auf ihre Wohnungen

Ein Bauvorhaben in Alt-Treptow ist in Verzug geraten – das kann zur Existenzfrage werden.

empfohlen von

Schutz vor unfairem Wettbewerb

12.11.2018, 15:18 Uhr

Deutsche Bahnindustrie ruft nach dem Staat

Zug- und Schienenhersteller fordern ein Gegengewicht zu staatlicher Protektion – etwa in China. Auch die Zollpolitik von Donald Trump macht der Branche zu schaffen. VON [HENRIK MORTSIEFER](#)



Schnell, billig, subventioniert. Der größte Zugbauer der Welt, CRRC aus China, rollt den Markt auf. FOTO: SOEREN STACHE/DPA

Die deutsche Bahnindustrie blickt auf ein starkes erstes Halbjahr mit steigenden Umsätzen und vollen Auftragsbüchern zurück. Dennoch schlägt die Branche Alarm: Protektionismus, Strafzölle und unfaire Wettbewerbsbedingungen bremsen die Zug- und Schienenbauer auf den internationalen Märkten. Vor allem **die Handelspolitik von US-Präsident Donald Trump** und die staatlich geförderte Marktmacht der Chinesen bereiten den deutschen Unternehmen Sorgen.

Der Branchenverband VDB appellierte deshalb am Montag an die Politik, der Branche zu helfen. „Wir wollen Bedingungen, nach denen wir in zehn bis 15 Jahren noch so wettbewerbsfähig sind wie heute“, sagte VDB-Hauptgeschäftsführer Ben Möbius. Er verwies auf Subventionen Chinas für seine Bahnindustrie. „Natürlich werden wir das nicht kopieren können, aber das Delta sollte nicht zu groß werden.“

Mehr Wertschöpfung in Europa halten

Konkret hat der Verband drei Forderungen. Bei strategisch bedeutsamen internationalen Bahn-Projekten müsse die nationale Exportförderung „kraftvoller gestaltet“ werden. Zweitens solle der Einstieg außereuropäischer Investoren bei Unternehmen in der EU besser überwacht werden. Und schließlich dürften bei öffentlichen Ausschreibungen nur Unternehmen zum Zuge kommen, die einen europäischen Wertschöpfungsanteil von 50 Prozent garantierten. „Der VDB stellt sich eine ideale Welt mit perfektem Freihandel vor“, sagte Möbius. „Aber die Realität sieht anders aus.“ Notwendig seien deshalb große politische Anstrengungen.

Bedenken der EU-Kommission gegen **eine Fusion der Schienenfahrzeughersteller Siemens und Alstom** kann der VDB nicht nachvollziehen. Es sei eine „verrückte Situation“, kritisierte VDB-Präsident Volker Schenk, im Hauptberuf technischer Vorstand des Infrastrukturanbieters Vossloh. „Die Frage ist, ob wir von Wettbewerbern aus Osteuropa überrollt werden oder in Europa ein Gegengewicht aufbauen.“ So sei ein Gemeinschaftsunternehmen von Siemens und Alstom immer noch deutlich kleiner als der chinesische Konzern CRRC, dessen Fusion staatlich gelenkt worden war.



Tagesspiegel Morgenlage

Überblick von Herausgeber Stephan-Andreas Casdorff über die Themen des Tages aus Politik und Wirtschaft

[Kostenlos bestellen](#)

Der Exportanteil sinkt, der Inlandsmarkt läuft rund

Im ersten Halbjahr 2018 ging der Exportanteil der Branche zurück, was auf die weltweiten Abschottungstendenzen zurückgeführt wird. Die Exporteinnahmen sanken um 20 Prozent. Dennoch konnte die Branche dank eines starken Inlandsmarktes den Umsatz in sechs Monaten um acht Prozent auf 5,4 Milliarden Euro steigern. Auch der Blick in die Zukunft fällt nicht pessimistisch aus. So stieg der Auftragseingang um 4,8 Prozent – insbesondere im Bereich Infrastruktur. Die Zahl der in Deutschland Beschäftigten kletterte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 4,6 Prozent auf 52500. Mit den Herstellern Bombardier und Stadler sowie der Deutschen Bahn ist die **Branche in der Hauptstadtregion stark vertreten.**

Mehr lesen? Jetzt E-Paper gratis testen!

Adresse dieses Artikels:

<https://www.nrz.de/wirtschaft/bahnindustrie-will-mehr-staatliche-hilfe-gegen-konkurrenz-id215777845.html>

AUCH INTERESSANT

ANZLUG



POLIZEI

Familie in Hochdahl ist seit Monaten Opfer von Randalierern



"FULMINAT"

Anton Yashkin gewinnt Klavierwettbewerb in Weimar

empfohlen von

MAISONS DU MONDE

Kerzenhalter BLOWN aus verkupfertem Metall, H8

MEHR EXPORTFÖRDERUNG

Bahnindustrie will mehr staatliche Hilfe gegen Konkurrenz

dpa 12.11.2018 - 14:14 Uhr



Eine Fertigungshalle für Doppelstockwagen für die Bahn des Unternehmens Bombardier Transportation in Bautzen.
Foto: dpa

BERLIN Die Bahnindustrie in Deutschland dringt auf mehr staatliche Hilfe gegen die drohende neue Konkurrenz etwa aus China.

Die Exportförderung müsse verstärkt werden und bei europäischen Ausschreibungen solle nur der Anbieter zum Zuge kommen, der die Hälfte der Wertschöpfung in Europa bestreite.

Zudem solle der Einstieg außereuropäischer Investoren in Unternehmen in der EU besser überwacht werden, forderte der Verband der Bahnindustrie in Deutschland.

"Wir wollen Bedingungen, nach denen wir in 10 bis 15 Jahren noch so wettbewerbsfähig sind wie heute", sagte Hauptgeschäftsführer Ben Möbius. Er verwies auf Subventionen Chinas für seine Bahnindustrie. "Natürlich werden wir das nicht kopieren können, aber das Delta sollte nicht zu groß werden."

Er sprach sich auch für die geplante Fusion der Zugsparten von Siemens und Alstom aus, gegen die die EU-Kommission Bedenken vorgebracht hatte. "Überrollen uns die großen Firmen aus dem Osten oder sind wir bereit, in Europa ein entsprechendes Gegengewicht zu bilden?"

Im ersten Halbjahr 2018 steigerte die deutsche Bahnindustrie ihren Umsatz um acht Prozent auf 5,4 Milliarden Euro. Der Exportanteil ging jedoch zurück, was die Branche auf weltweite Abschottungstendenzen zurückführt - darunter höhere Zölle und erhöhte Pflichtanteile für lokale Wertschöpfung, wie sie der Verband auch für Europa verlangt.

KOMMENTARE (0) >

AUCH INTERESSANT



ANZEIGE

SMAVA - KREDITVERGLEICH

Schulden mit Negativzins loswerden



ANZEIGE

OUTFITTERY

Männer: Wohlfühlen in Großen Größen mit nur wenigen Klicks



PANORAMA

ALLERHEILIGENKIRMES

Soester Allerheiligenkirmes: Übergriffe auf junge Frauen



KULTUR

ARD-TALK

Jürgen Trittin erklärt bei „Anne Will“ das Ende der Volksparteien

empfohlen von



New German rail alliance holds its first meeting

Oct 9, 2018

Written by [David Briginshaw](#)

THE inaugural meeting of Germany's Rail Future Alliance was staged in Berlin on October 9 by federal transport minister, Mr Andreas Scheuer, and the federal government commissioner for rail, Mr Enak Ferlemann.



The VDB says electromobility will be a focal point of the Rail Future Alliance.

The formation of the alliance was one of the objectives of the federal government Coalition Agreement and it will work to launch a national regular-interval timetable, increase capacity, enhance competitiveness, reduce noise emissions and encourage digitisation, automation and innovation in the rail sector.

“Today, the rail sector is opening a new chapter in our country,” says Mr Ben Möbius, chief executive of the German Railway Industry Association (VDB). “For the first time, politics, operators and industry are orchestrating a broad alliance for the digital, climate-friendly and customer-friendly mobility of the future. The future alliance must forge a research programme and drive innovation in the market ambitiously.

“The rail industry in Germany is the global leader in low-emission mobility of the future. Innovations need a tailwind so that Germany can continue to play a leading role.”

Möbius says the alliance will first launch a research programme, secondly realise pilot projects in Germany and thirdly strengthen its market position through modern infrastructure, intermodal networking and innovation-friendly tenders.

The VDB says electromobility will be a focal point of the future alliance, even without electrification. “We support the alliance’s approach of bringing all stakeholders together in order to put the vehicle technology and charging infrastructure in close cooperation,” says the VDB’s CEO, Mr Axel Schuppe.

“The challenges are enormous,” Möbius says. “It is high time to seriously promote emission-free mobility.” The VDB notes that the latest report from the IPCC Climate Council, [published on October 8](#), says that human activity has caused about 1°C of global warming. “The IPCC identifies transport as one of the polluters and considers the reduction of the CO₂ balance as absolutely necessary in order to reach the climate goals of Paris. Mobility must do more to contribute to climate protection, and rail plays a key role. Already today, rail is the mode of transport with the least emissions. But it has to go further.”

“Innovations increase both the climate advantage and the market share of rail transport,” Möbius says. “That’s what the Rail Future Alliance is all about.”

Quelle: <https://www.railjournal.com/policy/new-german-rail-alliance-holds-its-first-meeting/>

12. November 2018 | 18:55 Uhr

Infrastruktur

Weichenstellung für die Zukunft



Weltweit führend: Die deutsche Bahnindustrie dominiert den Markt. Aber die Konkurrenz holt auf. FOTO: dpa / Julian Stratenschulte

Berlin. Die Bahnindustrie in Deutschland frohlockt über volle Auftragsbücher und dringt zugleich auf mehr staatliche Hilfe gegen die drohende neue Konkurrenz etwa aus China. **Von Dorothe Torebko**

Der Bahnindustrie geht es so gut wie lange nicht mehr. Im ersten Halbjahr 2018 wuchs der Umsatz um acht Prozent auf 5,4 Milliarden Euro, der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) jubiliert: Die Auftragslage ist hervorragend, Deutschland ist in Sachen Innovation führend auf dem Weltmarkt und der politische Wille, in die Eisenbahn zu investieren, ist groß. Doch zwei Länder machen den Zugbauern Sorgen: die USA und China.

Am Montag verkündete der VDB, der die Interessen von mehr als 190 Unternehmen vertritt, dass die Exporteinnahmen mit zwei Milliarden Euro um 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gesunken sind. Die Gründe liegen Präsident Volker Schenk zufolge in den „Abschottungsaktivitäten wie steigenden Zöllen und erhöhten

Pflichtanteilen lokaler Wertschöpfung“. Heißt: Die erhöhten Zölle in den USA drücken den Umsatz. Zugleich blockiert das Land ausländische Zughersteller durch Vorgaben, dass ein Großteil der Wertschöpfung in den Staaten zu erbringen sei, während der europäische Markt so offen sei wie kein anderer.

Dennoch jammert Präsident Schenk nicht: „Für uns sind die gesunkenen Exporteinnahmen kein Grund zum Jubeln, aber auch keiner für Wehklagen.“ Das liegt in der exzellenten Auftragslage. Besonders die Nachfrage aus dem Ausland ist mit 45,5 Prozent erheblich gestiegen.

Der Verbandspräsident wertet das als „Beleg für die internationale Spitzenstellung“ der deutschen Eisenbahnindustrie. Denn Europas Eisenbahner beherrschen den Weltmarkt. 46 Prozent der globalen Wertschöpfung mit Loks, Wagen und Signaltechnik werden hier entwickelt und gebaut. Doch die hervorragende Situation der hiesigen Bahnindustrie könnte sich bald ändern. Das liegt vor allem an einem Land: China investiert derzeit massiv in Europa und könnte den Zugherstellern gefährlich werden. Die Deutsche Bahn wurde schon mit Schnellzügen aus Fernost beliefert.

Bevor Bombardier, Siemens und Alstom überrollt werden, schlägt der VDB Alarm. Hauptgeschäftsführer Ben Möbius weist darauf hin, dass die chinesische Bahnindustrie massiv vom Staat subventioniert wird. Eine ähnliche Förderung der Exporte – wenn auch nicht so hoch – könnte er sich auch in Deutschland vorstellen.

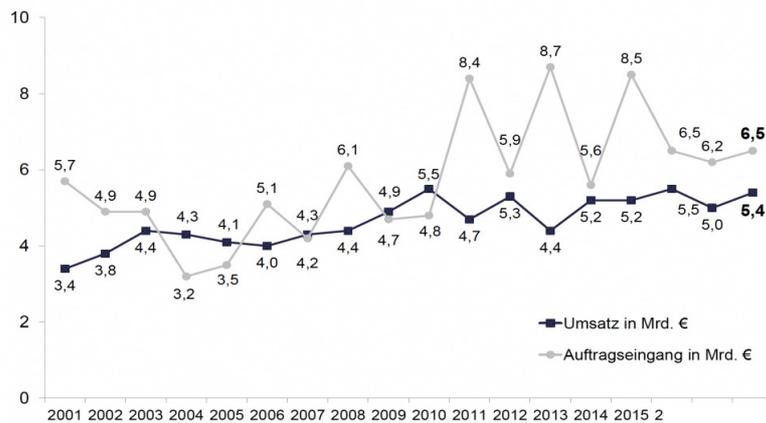
Möbius sprach sich für die geplante Fusion der Zugsparten von Siemens und Alstom aus, gegen die die EU-Kommission Bedenken vorgebracht hatte. „Überrollen uns die großen Firmen aus dem Osten oder sind wir bereit, in Europa ein entsprechendes Gegengewicht zu bilden?“

Zudem sollten bei europäischen Ausschreibungen nur die Anbieter bauen dürfen, die die Hälfte der Wertschöpfung in Europa bestreiten. „Wir wollen Bedingungen, nach denen wir in zehn bis 15 Jahren noch so wettbewerbsfähig sind wie heute“, fordert Möbius.

bahn manager

DAS WIRTSCHAFTSMAGAZIN FÜR DEN SCHIENENSEKTOR

Entwicklung von Umsatz und Auftragseingang der Bahnindustrie im Zeitverlauf
(1. Halbjahre, VDB-Mitgliedsunternehmen)



GRAFIK: VDB

Bahnindustrie Deutschland: Erfolg durch Exzellenz. Umsatz wächst um 8 Prozent.

am 12. November 2018 — in Märkte & Player — von bahn manager Magazin

Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V. blickt auf ein erfolgreiches erstes Halbjahr 2018: „Die neuen Zahlen bilden einmal mehr eine hochperformante Industrie ab. Mit wachsendem Umsatz und hervorragender Auftragslage. Diese Dynamik spiegelt die

Innovationskraft des Weltmarktführers“, so Volker Schenk, Präsident des VDB.

Die Bahnindustrie in Deutschland erreicht im Betrachtungszeitraum mit 5,4 Milliarden Euro einen hohen Umsatz. „Das ist ein sehr guter Lauf. Unsere Industrie

ist fraglos ein ‚strong buy‘. Die fulminante InnoTrans 2018 wird zusätzliche Impulse geben“, so Schenk. Mit einem Anteil von 70 Prozent ist das Geschäft mit Fahrzeugen am umsatzstärksten. Auf den Infrastrukturbereich entfallen 14 Prozent, auf das Servicegeschäft 12,6 Prozent des gesamten Umsatzes. Alle Segmente verzeichnen Wachstum. Besonders stark steigt der Inlandsumsatz: 3,4 Milli-

arden Euro. Ein Plus von 36 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2017. Exporteinnahmen sinken hingegen um 20 Prozent ab. „Eine klare Folge der Entwicklung auf dem Weltmarkt hin zu Abschottungsaktivitäten wie steigenden Zöllen und erhöhten Pflichtanteilen lokaler Wertschöpfung“ so Schenk.

Dennoch halten sich die globalen Auftragseingänge 2018 auf einem starken Niveau. Das Auftragsvolumen von 6,5 Milliarden Euro übersteigt das vom Halbjahr 2017 um rund 5 Prozent. Besonders die Nachfrage aus dem Ausland steigt signifikant, um 45,5 Prozent. Beleg für die internationale Spitzenstellung der Bahnindustrie in Deutschland. „Doch es braucht große politische Anstrengungen, um diese Position auf dem Weltmarkt auch künftig halten zu können. Für fairen globalen Wettbewerb. Für Innovation. Für Exzellenz made in Germany“,

so Schenk.

1. Innovationen fördern: Bundesforschungsprogramm Schiene umsetzen.

Nur wer bei Innovationen die Nase vorn hat, hat global Erfolg. Deshalb müssen State-of-the-Art Technologien ge-

fördert werden. Das mit Recht im Koalitionsvertrag festgelegte Bundesforschungsprogramm Schiene muss gemeinsam von Industrie, Betreibern und Politik rasch ins Werk gesetzt werden. Forschung und Entwicklung müssen für die Schwerpunkte Digitalisierung und Energieeffizienz vorangetrieben wer-

den. „Klare Strukturen, deutlicher Fokus und vor allem ein baldiger Startschuss – das Forschungsprogramm wirkt doppelt, wenn es schnell wirkt“, so Schenk. Für einen schnellstmöglichen Programmstart sollten bestehende Institutionen wie das EBA genutzt werden. Ergänzend müssen mit Pilotprojekten Marktimpulse gesetzt werden.

2. Innovationen fordern: Vergabekultur modernisieren.

Innovationen nützen nur, wenn sie im Markt Anwendung finden. Vergaben setzen dafür aktuell nicht immer die richtigen Anreize. Zu oft sind öffentliche Ausschreibungen starr auf den billigsten Anschaffungspreis fixiert. „Unsere nachhaltige Mobilität der Zukunft können nur Bestbieter gestalten. Auf Grundlage von Kriterien, die mehr Kostenwahrheit und mehr Nachhaltigkeit proirisieren“ so Schenk. Das schon existierende EU-Konzept „most economically advantageous tender“, kurz MEAT, müsse in öffentlichen Ausschreibung mehr Anwendung finden. Es gewichtet vorrangig Lebenszykluskosten, Preis-Leistungsverhältnis, Qualität und Ästhetik.

3. Internationale Wettbewerbsfähigkeit stärken: Level-Playing-Field schaffen.



„Die Bahnindustrie in Deutschland ist weltweit führend. Innovationskraft und Freihandel bilden die Basis. Doch die wachsende Marktabschottung droht die Fahrt zu bremsen. Wo Schienenprojekte den Kraftlinien staatlicher Exportsubventionen folgen, ist der freie und faire Wettbewerb in Gefahr“, so VDB-Hauptgeschäftsführer

Dr. Ben Möbius. Fairer Wettbewerb brauche ein Level-Playing-Field. „Die Bahnindustrie in Deutschland ist herausragend erfolgreich. Nur: Wir dürfen nicht an den dunklen Wolken am Horizont vorbeisehen. Deshalb hat der VDB ein Diskussionspapier vorgelegt: Vorn bleiben. Offene Märkte, faire Spielregeln, gezielte Innovationsförderung – darum muss es gehen“, so Möbius. Ein Vorschlag sei, die nationale Exportförderung kraftvoller zu gestalten. Denn es müsse auf Drittmärkten einen Wettbewerb um beste Produkte geben, nicht um beste Subventionen. Überdies würden ins Kraut schießende Lokalisierungspflichten und staatliche Beihilfen die Produktion in der Europäischen Union schwächen. Deshalb sei bei

öffentlichen europäischen Ausschreibungen ein europäischer Mindestwertschöpfungsanteil von 50 Prozent sicherzustellen, wie es in der EU Sektorenrichtlinie 2014/25 Artikel 85 bereits festgelegt ist. Die EU müsse die hohe Offenheit auf ausländische Direktinvestitionen gerade jetzt stärken, zugleich indes das europäische Monitoring für Direktinvestitionen von nicht-europäischen Staatskonzernen in die kritische Infrastruktur Schiene verbessern. (red/VDB)

Grafik: Entwicklung von Umsatz und Auftragseingang der Bahnindustrie im Zeitverlauf (1. Halbjahre, VDB-Mitgliedsunternehmen)

ZUR STARTSEITE

FACEBOOK

TWITTER

GOOGLE

XING

BAHN MANAGER MAGAZIN LETZTE BEITRÄGE



Das Wirtschaftsmagazin für den Schienensektor




Bahnindustrie mahnt Regierung zur Eile

Viele bahnpolitische Vorhaben im Koalitionsvertrag

BERLIN - Die deutsche Bahnindustrie fordert von der Bundesregierung eine rasche Umsetzung des Koalitionsvertrages. „Es muss jetzt schnell gehen“, sagte Ben Möbius, Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) am Donnerstag in Berlin. Dass Union und SPD viele Anliegen der Branche in ihren Vertrag aufgenommen hätten, sei ein „Riesenfortschritt“. „Doch den Willensbekundungen müssen nun Taten folgen“, sagte VDB-Präsident Volker Schenk. Dann könne „ein großer Wurf für die Schiene gelingen“.

Die Regierung hat sich bahnpolitisch viel vorgenommen. Der Güterverkehr soll unter anderem gestärkt, die Trassenpreise sollen gesenkt und ein Deutschlandtakt eingeführt werden. Außerdem will der Bund als 100-prozentiger Eigentümer der Bahn massiv in die Digitalisierung und Elektrifizierung investieren. Elektronische Stellwerke und Signaltechnik (ETCS) sollen das vielerorts marode Schienennetz modernisieren, Tests von autonomen Schienenfahrzeugen den Weg in die Zukunft weisen.

„Innovationen nützen nur, wenn sie in den Markt kommen“, sagte Möbius. Die Planungsphase für die vielen Projekte dürfe nun nicht zu lang werden. So sei zum Beispiel fraglich, ob die bisherigen Kriterien für Ausschreibungen mit der digitalen Welt kompatibel seien. Zu oft seien Vergabeverfahren auf den billigsten Anschaffungspreis fixiert. Nicht Billigstanbieter, sondern Bestanbieter gestalten aber die Zukunft der Mobilität. Es komme auf die Lebenszykluskosten an, auf das beste Kundenerlebnis, auf Effizienz, Nachhaltigkeit. Der VDB schlägt einen Runden Tisch unter Leitung der Politik vor, um über „Best Practise“ für innovationsfreundliche Vergaben zu sprechen.

„Wir können Klimaschutz am besten“, warb VDB-Präsident Schenk für die Vorzüge des Schienenverkehrs. „Der ungebremste Individualverkehr hat keine unbegrenzte Zukunft.“ Über mangelnde Nachfrage nach Schienenfahrzeugen und Service können sich die Hersteller auch nicht beklagen, die Auftragsbücher sind voll - obwohl der internationale Markt sehr viel schwieriger geworden und das Geschäft extrem schwankend ist.

Vor allem die zunehmende Marktabstottung vieler Länder macht der Branche zu schaffen. Im vergangenen Jahr ex-

portierte sie nur noch Züge und Bahntechnik für 4,7 Milliarden Euro - 23 Prozent weniger als im Vorjahr. „Protektionismus ist deutlich zu erkennen“, sagte Verbandspräsident Schenk. Viele Länder verlangten, dass zu großen Teilen vor Ort gefertigt werde, darunter südamerikanische Staaten, die USA und europäische Länder. Mit Verkäufen in Deutschland konnten die Hersteller dies - trotz eines wach-

senden Inlandsgeschäfts - nicht ganz kompensieren. Insgesamt lag der Umsatz bei elf Milliarden Euro und damit knapp sieben Prozent niedriger als im Vorjahr. Für das laufende Jahr rechnet die Branche wieder mit Wachstum. In den Büchern stehen Aufträge in Höhe von 13,1 Milliarden Euro, knapp 14 Prozent mehr als im Vorjahr. „Wir kommen aus einer Delle heraus, der Bahnmarkt erholt sich“, sagte Schenk. HENRIK MORTSIEFER

bahn manager

DAS WIRTSCHAFTSMAGAZIN FÜR DEN SCHIENENSEKTOR



KALENDER

April 2018

M	D	M	D	F	S	S
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

« Mrz

BAHN MANAGER VIDEO



VDB zieht Bilanz

am 12. April 2018 — in Politik & Recht — von bahn manager Magazin

Die Modernisierung des öffentlichen Vergaberechts forderte der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) auf seiner Bilanzkonferenz in Berlin. Mit 11 Milliarden Euro vermeldete die deutsche Bahnindustrie erneut einen hohen Umsatz.

Von Hermann Schmidtendorf, Büro Berlin

„Das Prinzip des Billigstanbieters taugt nicht für unsere heutigen Zeiten!“ unterstrich VDB-Hauptgeschäftsführer Dr. Ben Möbius gegenüber bahn manager. Gerade jetzt seien Industrie, Politik und EVUs dabei, Vieles für die „Technologieführung und Wettbewerbsfähigkeit der Bahnindustrie in Deutschland“ zu tun. Diese Bemühungen würden aber konterkariert, wenn durch eine low price-Vergabep Praxis Vorteile neuer, zwangsläufig zunächst höherpreisiger, Lösungen bei Ausschreibungen chancenlos seien. Deshalb sollten bei Ausschreibungen in die Bewertung innovative Kriterien aufgenommen werden wie

- spätere Kosteneinsparungen durch längere Lebenszyklen
- stärkere Gewichtung mit bis zu 10 Prozentpunkten für „qualitative Kriterien wie Umwelt-freundlichkeit oder Innovationsgrad“
- Kosteneinsparung durch Implementierung digitaler Technologien zur zustandsabhängigen Wartung.

Mit weiterhin 51.100 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern sowie 150.000 mittelbar beteiligten Zuliefer-Mitarbeitern bleibt Deutschlands Bahnindustrie eine starke Schlüsselbranche. Etwa 70 Prozent der Umsätze fallen auf Fahrzeugproduktion und 10 Prozent auf Service wie Wartung – „ein Zukunftsmarkt“, so VDB-Präsident Volker Schenk.

Der Exportanteil fiel 2017 wegen global wachsender Tendenzen zur Marktabstottung auf 4,7 Milliarden Euro. Allerdings steigen die Exportaufträge derzeit wieder, so Schenk: „Politische Bestrebungen wie das 2017 geschlossene Freihandelsabkommen der EU mit Japan tragen erste Früchte.“

Eindeutig positiv bewertete der VDB-Präsident den Koalitionsvertrag der amtierenden Großen Koalition: „Der Kompass stimmt!“ Falls die Politik ihre Ziele umsetze, könne „der große Wurf für die Schiene gelingen.“ Zu den gemeinsam von Politik und Industrie verfolgten Zielen zählt Schenk: „Ein Forschungsprogramm für die Schiene, bis 2030 Ausstattung von rund 80 % des gesamten Schienennetzes mit ETCS Level 2, elektronische Stellwerke, Schaufensterprojekte für automatisiertes Fahren und für oberleitungsfreie Elektromobilität, 70-prozentige Elektrifizierung des deutschen Schienennetzes, die Stärkung des Güterverkehrs, Senkung der Trassenpreise, Deutschlandtakt und Investitionshochlauf.“

FOLGE UNS AUF TWITTER

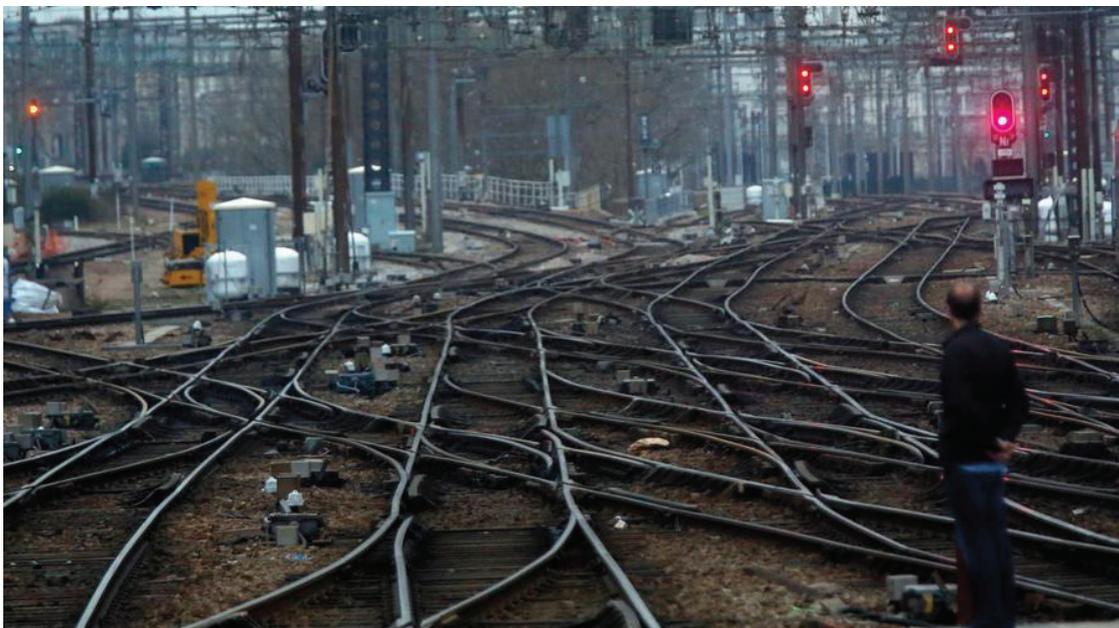
- Railpool-Gruppe: Wichtiges Investment vollzogen
<https://t.co/YZJSS7As6f>
<https://t.co/GTpBhtZSJn>
- Donnerstag Apr 12 - 8:13pm
- VDB zieht Bilanz
<https://t.co/6Lyow4Rphv>
[@Bahnindustrie_D">https://t.co/qweyK5QLGt](https://t.co/qweyK5QLGt)
- Donnerstag Apr 12 - 2:08pm
- RT @SchaefflerDE: #Mobilität, #Innovation & #Technologie: Beim 11. Schaeffler Kolloquium am 12. und 13. April zeigen wir unseren Kunden Wel...
- Donnerstag Apr 12 - 9:48am

BRANCHENVERBAND VDB

Weltweiter Abschottungstrend bremst deutsche Bahnindustrie

Datum: 12.04.2018 13:44 Uhr

Weltweiter Protektionismus sorgt in der deutschen Bahnindustrie für einen Exporteinbruch. Hoffnungen macht sich die Branche im Inlandsgeschäft.



Bahnindustrie

Der Abschottungstrend hat auch die Bahnindustrie erfasst.

(Foto: dpa)

Berlin. Der deutschen Bahnindustrie macht der weltweit zunehmende Protektionismus zu schaffen. Der Export der Unternehmen brach 2017 um fast ein Viertel auf 4,7 Milliarden Euro ein, wie der Branchenverband VDB am Donnerstag mitteilte. „Die global wachsende Tendenz zur Marktabschottung hinterlässt hier Spuren.“ Der Inlandsumsatz stieg zwar um gut zehn Prozent auf 6,3 Milliarden Euro.

Das gesamte Geschäft sackte damit aber um knapp sieben Prozent auf elf Milliarden Euro ab. „Wir dürfen nicht die Augen verschließen vor der massiv zunehmenden globalen Wettbewerbsverzerrung“, mahnte VDB-Präsident Volker Schenk. Der zugängliche Weltmarkt schrumpfte für Hersteller aus Deutschland.

Dennoch peilt der Verband für das laufende Jahr wieder anziehende Geschäft an und begründete seine Zuversicht vor allem mit einem deutlichen Auftragsplus aus dem Ausland. Hier seien die

Bestellungen im vergangenen Jahr um gut 22 Prozent auf 5,5 Milliarden Euro gestiegen, sagte Schenk. Politische Erfolge wie das 2017 geschlossene Freihandelsabkommen der EU mit Japan trügen erste Früchte.

ANZEIGE



WAS IST POSITIVE IMPACT FINANCE?

Der Impulsgeber für mehr nachhaltige Entwicklung

Der ehemalige UN-Generalsekretär Ban Ki-moon war während seiner Rede vor der Generalversammlung im Jahr 2011 sichtlich ergriffen. Er zählte die Herausforderungen auf, die dem Planeten bevorstehen. Gleichzeitig warnte er. **Mehr...**

Bei den Inlandsaufträgen verzeichnete die Branche fast neun Prozent Wachstum auf 7,6 Milliarden Euro. Die Unternehmen wollen mit Innovationen ihre führende Position auf dem Weltmarkt behaupten und setzen dabei auf Rückenwind der Politik, wie Schenk sagte. Dafür müssten etwa die Infrastruktur digitalisiert sowie Forschung und Entwicklung gefördert werden.

Aktuelle Club-Events



MONTAG, 16.04.18, 19:30

Köln: Stefan Weidner – Das Ende der westlichen Überlegenheit?

MEHR ANZEIGEN

© 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.

Verkehr **Hat Straße Vorrang vor der Schiene?**



Foto © Foto: Foto

Berlin / Dorothee Torebko 14.04.2018

Als die Deutsche Bahn unlängst ihre Jahresbilanz 2017 vorlegte, prangte da ein dickes Minus. DB Cargo, die Schienengüterverkehrs-Tochter, ist das Sorgenkind. Dabei gelten Züge als besonders umweltfreundlich. Statt auf die Schiene setzt die Bundesregierung auch in Zukunft auf die Straße – so lassen es die Aussagen von Verkehrsminister Andreas Scheuer vermuten. Er verkündete, dass Elektro-Lkw ab kommendem Jahr keine Maut mehr zahlen müssen. Bahn-Verbände kritisieren: Ist die Straße privilegierter als die Schiene?

„Wir sind nun einmal ein Auto-Land“, stellt der Präsident des Verbandes der Bahnindustrie (VDB) Volker Schenk fest. „Ich würde mir manchmal mehr Fairness gegenüber uns wünschen. Wenn man sieht, wie viel Energie etwa bei der Produktion von Batterien für Elektroautos verwendet wird – da wird viel Augenwischerei betrieben“, sagt Schenk. „Es gibt nichts Umweltfreundlicheres als die Schiene.“

Es gehe nicht darum, in Konkurrenz zur Straße zu gehen. „Wir müssen den Schienengüterverkehr aber innovativer und leiser machen“, sagt Hauptgeschäftsführer Ben Möbius. Erst dann könne man attraktiv sein – so attraktiv wie Lkws. Tatsächlich will die Bundesregierung mit der angekündigten Trassenpreissenkung mehr Güterzüge auf die Schiene bringen.

„Es ist schon erstaunlich, dass Herr Scheuer die Maut für Elektro-Lkw abschaffen kann. Das zeigt, welcher geringen Stellenwert die Schiene hat“, kritisiert Philipp Kosok vom ökologisch ausgerichteten Verkehrsclub Deutschland. „Die Autolobby hat viel mehr Selbstbewusstsein als die Bahnindustrie. Solange das so ist und

der Schienenverkehr durch hohe Abgaben belastet wird, glaube ich nicht an das große Wachstum der Schiene“, meint Kosok.

So schwarzmalersich sieht es der Verband der Bahnindustrie nicht. Im Gegenteil. „Der Koalitionsvertrag kann zum großen Wurf für die Schiene werden“, sagt Schenk. Die Frage ist, wie gut sich die Bahnlobby im Mobilitätskampf durchsetzen kann.

WirtschaftsWoche

Top-Themen ▾ | WiWo > Unternehmen > Handel > Branchenverband VDB: Weltweiter Absc...

Alle Rubriken

Unternehmen ▾

Finanzen ▾

Erfolg ▾

Politik ▾

Technologie ▾

Lifestyle

Themenübersicht

 Kolumnen

 Blogs

 Bilder

 Videos

 Dossiers

 Tools

 Finanztools

 Storytelling

Anzeigen:

Capgemini - Drive Innovation

Sustainable Finance

Unternehmer stellen sich vor

KPMG

BRANCHENVERBAND VDB

Weltweiter Abschottungstrend bremst deutsche Bahnindustrie

12. April 2018, aktualisiert 12. April 2018, 14:03 Uhr | Quelle: Handelsblatt Online

Weltweiter Protektionismus sorgt in der deutschen Bahnindustrie für einen Exporteinbruch. Hoffnungen macht sich die Branche im Inlandsgeschäft.





Der Abschottungstrend hat auch die Bahnindustrie erfasst.
Bild: [dpa](#)

Berlin Der deutschen Bahnindustrie macht der weltweit zunehmende Protektionismus zu schaffen. Der Export der Unternehmen brach 2017 um fast ein Viertel auf 4,7 Milliarden Euro ein, wie der Branchenverband VDB am Donnerstag mitteilte. „Die global wachsende Tendenz zur Marktabschottung hinterlässt hier Spuren.“ Der Inlandsumsatz stieg zwar um gut zehn Prozent auf 6,3 Milliarden Euro.

Das gesamte Geschäft sackte damit aber um knapp sieben Prozent auf elf Milliarden Euro ab. „Wir dürfen nicht die Augen verschließen vor der massiv zunehmenden globalen Wettbewerbsverzerrung“, mahnte VDB-Präsident Volker Schenk. Der zugängliche Weltmarkt schrumpfte für Hersteller aus Deutschland.

Dennoch peilt der Verband für das laufende Jahr wieder anziehende Geschäft an und begründete seine Zuversicht vor allem mit einem deutlichen Auftragsplus aus dem Ausland. Hier seien die Bestellungen im vergangenen Jahr um gut 22 Prozent auf 5,5 Milliarden Euro gestiegen, sagte Schenk. Politische Erfolge wie das 2017 geschlossene Freihandelsabkommen der EU mit Japan trügen erste Früchte.

Bei den Inlandsaufträgen verzeichnete die Branche fast neun Prozent Wachstum auf 7,6 Milliarden Euro. Die Unternehmen wollen mit Innovationen ihre führende Position auf dem Weltmarkt behaupten und setzen dabei auf Rückenwind der Politik, wie Schenk sagte. Dafür müssten etwa die Infrastruktur digitalisiert sowie Forschung und Entwicklung gefördert werden.

ANZEIGE

Dank Workday müssen Sie sich nie wieder mit Import-Export-Problemen herumschlagen. Das hört sich doch gut an.

Mehr erfahren



DRIVE INNOVATION
Wie Unternehmen die digitale Transformation gestalten

Studie „Gesellschaft 5.0“

Eine To-do-Liste für ganz Deutschland

Digitalisierung ist das große Zukunftsthema. Ihre Ausmaße fasst die Studie „Gesellschaft 5.0“ von Capgemini und Prognos erstmals zusammen – mit einer eindeutigen Botschaft. [Mehr >](#)

People matter, results count.

Capgemini

[zur Startseite](#)

rtr

Diesen Artikel teilen:



Protektionismus sorgt Bahnindustrie

Frei zugänglicher Markt schrumpft – Deutsche Bahn fährt weiter auf Verschleiß

Börsen-Zeitung, 13.4.2018
ge Berlin – Die deutsche Bahnindustrie leidet unter dem weltweit zunehmenden Protektionismus. Um fast ein Viertel brach im vergangenen Jahr der Export der Unternehmen ein auf nur noch 4,7 Mrd. Euro. Allerdings konnten die Hersteller von Zügen, Weichen, Signaltechnik und Stellwerken in der gleichen Zeit 5,5 Mrd. Euro an neuen Aufträgen aus dem Ausland hereinholen, gut ein Fünftel mehr als vor Jahresfrist. Allein bei Lokomotiven und Zügen verbuchten Siemens, Alstom, Bombardier & Co ein Plus von gut einem Drittel. Den Widerspruch zwischen einer zunehmenden Marktabschottung und dennoch steigenden Auftragszahlen erklärte Volker Schenk, Präsident des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), mit dem beständig wachsenden Druck, in den Bestellerländern auch zu produzieren.

Konkurrenz aus China wächst

Vor allem mittelständische Firmen könnten sich aber in der ganzen Welt verteilte Werke nicht leisten. Hinzu komme, dass chinesische Wettbewerber mit starker staatlicher Unterstützung hiesigen Bahnunternehmen immer heftiger Konkurrenz machten. Da das Reich der Mitte den heimischen Firmen mit großzügig ausgestatteten Finanzierungspaketen unter die Arme greife, seien bestimmte Märkte für die deutsche Industrie „nicht mehr erschließbar“, klagt Schenk. „Wir dürfen nicht die Augen verschließen vor der massiv zunehmenden globalen Wettbewerbsverzerrung.“ Für hiesige Hersteller schrumpfte der frei zugängliche Weltmarkt. Dass die Auftrags-

eingänge dennoch ausgeweitet werden konnten, erklärt der hauptberufliche Vossloh-Vorstand mit einem

reichten auch die zuletzt deutlich angehobenen Instandhaltungsmittel bei weitem nicht aus.

Wachsende Aufträge machen Hoffnung

Erlöse und Ordereingang der deutschen Bahnindustrie in Mrd. Euro



© Börsen-Zeitung

Quelle: VDB

global anziehenden Bahnmarkt.

Da der Inlandsumsatz anders als die Exporte um gut ein Zehntel zulegen, gingen die Gesamterlöse nur um 7% auf 11 Mrd. Euro zurück. Das Minus beschränkte sich ausschließlich auf die Auslieferung von Schienenfahrzeugen, während Infrastrukturausrüstungen mit 3,1 Mrd. Euro stabil blieben. Die rückläufigen Ausfuhren kompensierten höhere Zahlungen der Deutschen Bahn. Auch wenn der Staatskonzern inzwischen mehr in sein Schienennetz investiere, fahre er doch weiterhin „auf Verschleiß“, urteilt der bei einem Weichen- und Signaltechnikhersteller tätige Schenk. Da jahrelang zu wenig in den Substanzerhalt investiert worden sei,

Im laufenden Jahr sollte als Folge der zuletzt wieder gestiegenen Auftragsgänge der Umsatz wieder zulegen. Angesichts der wachsenden Konkurrenz aus China erwartet der VDB-Präsident auch nach dem Siemens/Alstom-Zusammengehen weitere Konsolidierungen – und zwar sowohl im eher kleinteilig organisierten Infrastrukturbereich als auch im großvolumigen Schienenfahrzeugbau. Mit der neuen Regierung ist die Branche zufrieden, heißt es doch im Koalitionsvertrag, dass bis zum Jahr 2030 doppelt so viele Menschen mit der Bahn fahren sollen und mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden soll. Jetzt müsse die Politik aber auch liefern.

DIE BAHNINDUSTRIE.

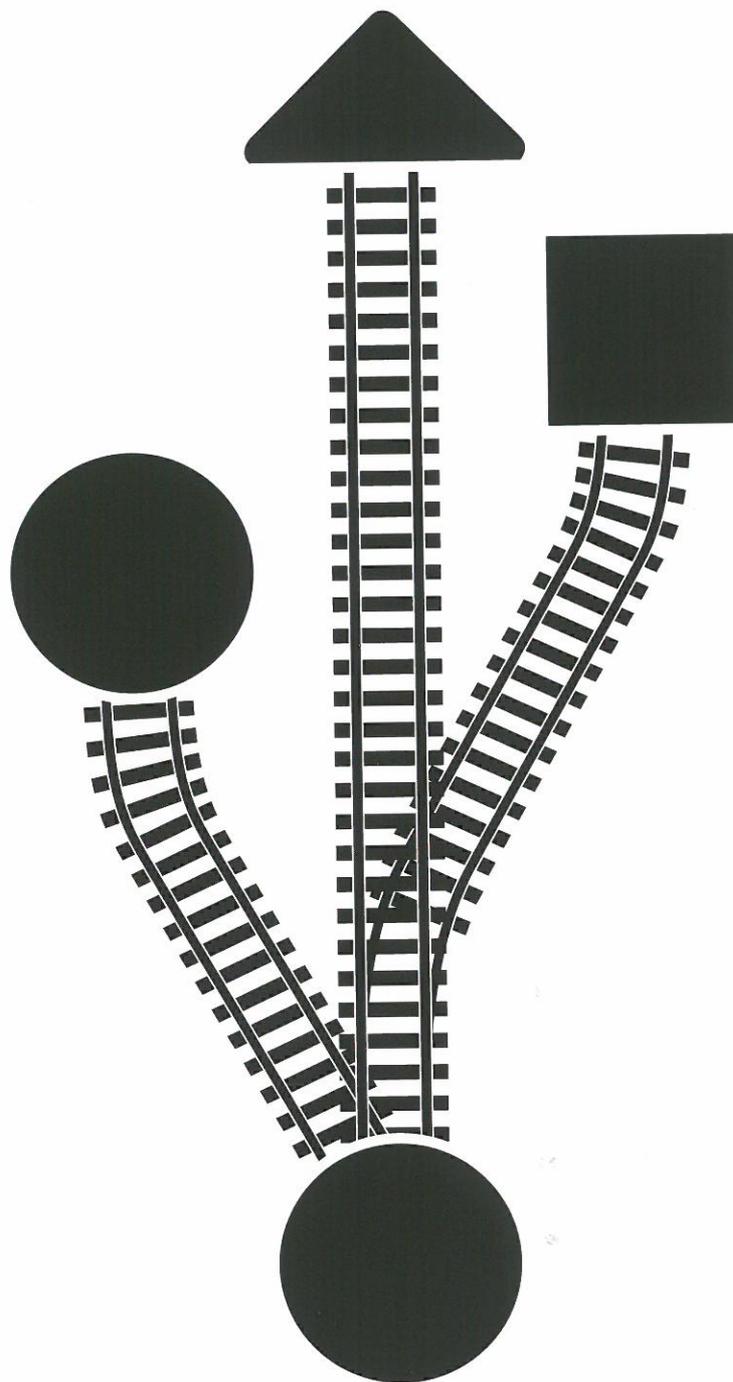
VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

Bahntechnik

MIT DIGITALISIERUNG DIE WEICHEN ZUR EFFIZIENZ- STEIGERUNG GESTELLT



Zur Person: Dipl.-Ing. Axel Schuppe, 1963 in Berlin geboren, absolvierte sein Studium der Elektro- und Informationstechnik an der TU Chemnitz. Bevor er am 1. April 2005 Geschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V. wurde, führte ihn sein beruflicher Weg zu den Unternehmen AEG-Westinghouse, Adtranz und Bombardier Transportation.



Die Potenziale und Herausforderungen von Trendthemen wie etwa Digitalisierung, Automatisierung und Lifecycle Services werden branchenübergreifend diskutiert und machen auch vor der Bahnindustrie nicht Halt. tec.news sprach in diesem Zusammenhang mit Axel Schuppe, Geschäftsführer des VDB (Verband der Bahnindustrie in Deutschland) über Entwicklungen, Perspektiven und Ziele für den deutschen Raum.

tec.news: Vorausschauende Wartung oder etwa die Identifizierung von Zustandskennwerten – Service-Funktionen im Bahnbereich sind nichts Neues. Ist auch hier im Zeitalter von Industrie 4.0 ein technologischer Wandel zu beobachten?

A.Schuppe: Das ist richtig, derlei Lifecycle Services und Service-Orientierung sind für die Bahn schon lange relevant und an den Lebenszyklus der Technik gekoppelt. Schon mit der Entwicklung der ersten Generation an ICEs spielte in unserem Segment das Sammeln und Auslesen von Daten eine große Rolle – mithilfe von proprietären Technologien.

Schon mit der Entwicklung der ersten ICE Generation spielte das Sammeln und Auslesen von Daten eine große Rolle.

Jetzt, im Zeitalter des IoT, ist IT Standard-Technologie verfügbar, die einfacher und um Größenordnungen leistungsfähiger ist. Dies hat viele Vorteile. Wir bewegen uns allerdings in einem eher sensiblen Umfeld, bei dem die Sicherheit von IT Lösungen oberste Priorität hat – und somit für uns ebenfalls eine Herausforderung darstellt.

tec.news: Digitalisierung und die damit verbundenen Paradigmen sind momentan allgegenwärtig. Welche Sichtweisen gibt es in der Bahnindustrie? Wie ist der aktuelle Stand und wie sehen Sie die Entwicklung?

A.Schuppe: Erste Schritte in diese Richtung sehen wir in den Fällen, in denen Verfügbarkeit eine verkaufte Leistung der Bahnindustrie ist. Diese, in England bereits übliche Weise des Zugbetriebs, steckt hierzulande noch in den Kinderschuhen. Als Paradebeispiel bei uns ist der Rhein-Ruhr-Express zu nennen: Der vom Verkehrsverbund ausgeschriebene Wartungsvertrag umfasst das Incentive „Verfügbarkeitsgarantie“ der Züge. Das Geschäftsmodell beinhaltet also das Zur-Verfügung-stellen einer garantierten Leistung, jederzeit funktionsfähiger Züge. Dieser Punkt hat in Sachen Digitalisierung Innovationskräfte freigesetzt. Ein „digitaler Zwilling“ des Zuges, ein digitales Abbild, parallel zum dem realen Zug auf der Schiene weiß jederzeit über den Zustand Bescheid, so dass notwendig werdende Wartungsarbeiten oder Reparaturen optimal und quasi vom Zugbetreiber „unbemerkt“ eingetaktet werden können.

tec.news: Eisenbahn ist ein System, das – vereinfacht gesagt – aus Fahrzeug und Infrastruktur besteht. Wie sieht es wiederum mit der Digitalisierung der Infrastruktur aus?

A.Schuppe: Dies ist tatsächlich eine besondere Herausforderung, der wir uns stellen müssen und bei heute der vor allem noch politische Überzeugungsarbeit gefragt ist. Unsere Schienenfahrzeuge in Deutschland sind größtenteils innovativer als die Infrastruktur, auf der sie betrieben werden. Infrastruktur wird staatlich finanziert. Digitalisierung kostet Geld und bringt aber riesige volkswirtschaftliche Effekte. Wichtig ist hier, Finanzierungsinstrumente und ein gesetzliches Rahmenwerk weiterzuentwickeln, um einen technologischen Hub zu machen. Doch diese Vorlaufzeiten von Verordnungs- und Gesetzesänderungen sind enorm. Fest steht, dass hier ein großes Potenzial an Effizienzsteigerung vorhanden ist. Dennoch gibt es sehr positive Beispiele: Etwa die U-Bahn-Linie 3 in Nürnberg, die vollautomatisch fährt, auch im Mischbetrieb. Hier hat man in eine bestehende Infrastruktur ein System implementiert, das normalen Fahrbetrieb und vollautomatischen Betrieb erlaubt. Ebenso auch die Ende letzten Jahres in Betrieb genommene Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – München, auf der die Züge mit dem modernen ETCS Leitsystem quasi automatisch ohne Signale an der Strecke verkehren können. ■

“Nur mit 5G Standard sind die richtigen Ziele des Bundes erreichbar”

am 21. November 2018 in Personenverkehr / Politik & Recht von bahn manager Magazin

Der 26. November ist ein Stichtag für die Verkehrs- und die Klimapolitik in Deutschland: An diesem Tag will die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Vergabe für die 5G-Lizenzen beschließen. Die Bahnverbände unterstützen die Bestrebungen der BNetzA, das deutsche Mobilfunknetz leistungsfähig auszubauen.

Denn nur mit 5G Standard sind die richtigen Ziele des Bundes erreichbar: Digitalisierung, Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030, Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene, Deutschlandtakt. Von Automatisierung, Leit- und Sicherungstechnik über Entertainment bis hin zu Echtzeitinformationen, Ticketing und datenbasierter Wartung: Die digitale Schiene 4.0 braucht ein schnelles Mobilfunknetz. Und mehr Klimaschutz in der Mobilität braucht Schiene 4.0. Deshalb muss die Bundesregierung jetzt starke Impulse geben, um digitale Innovationen aufs Gleis zu bringen. Für mehr Leistungsfähigkeit. Für mehr Klimaschutz. Für mehr Kundenkomfort. Die Eisenbahnverbände fordern deshalb:

1. Kurs halten: 100 Mbit/s bis 2022 realisieren.

Der Entwurf der BNetzA legt einen ambitionierten Ausbau der wichtigsten Schienenwege auf 5G Standard bis 2022 fest. Das ist richtig. Denn es ist die Grundvoraussetzung für Schiene 4.0 und Klimaschutz. Wer hier Abstriche fordert, torpediert die Mobilität von Morgen. Die Bahnverbände unterstützen eine Versorgung fahrgaststarker Bahnstrecken mit mindestens 100 Mbit/s bis Ende 2022 mit großem Nachdruck.

2. Nachlegen: flächendeckenden Ausbau mit schnellem Internet bis 2024 sichern.

Längerfristig braucht das Mobilfunknetz nicht nur an hochfrequentierten Strecken mehr Leistungsstärke. Doch für Nebenstrecken ist bis 2024 lediglich ein Ausbau auf 50 Mbit/s vorgesehen. Das ist im digitalen Zeitalter deutlich zu wenig. Das reicht nicht aus für eine adäquate Vernetzung mit der fortschreitenden Digitalisierung des Schienenverkehrs. Bis 2024 muss deshalb das gesamte vom Schienenverkehr genutzte Mobilfunknetz auf 5G-Standard ausgebaut werden. Nur so kann der klimaschonende Schienenverkehr sowohl im intermodalen als auch internationalen

Wettbewerb erfolgreich sein. Eine ganzheitliche Ausleuchtung des Schienennetzes ermöglicht es, digitale Technologien für den Personen- wie den Güterverkehr zu nutzen. Auch eine bessere Erschließung und so das Ziel der Bundesregierung der besseren Versorgung des ländlichen Raums können nur mit flächendeckendem Netzausbau gelingen.

3. Entlastung der Eisenbahnunternehmen und ihrer Kunden.

Der Netzausbau des Mobilfunknetzes entlang der Schienenstrecken darf nicht von der finanziellen Beteiligung der Eisenbahnunternehmen abhängig gemacht werden, zur Last ihrer Kunden. Der Bund muss seiner Netzausbaupflichtung gerecht werden.

4. Verantwortung.

Die Bahnverbände fordern alle für den 5G-Ausbau relevanten Akteure auf, sich ihrer Verantwortung für die digitale Zukunft Deutschlands zu stellen. Nicht konfrontatives, sondern kooperatives Vorgehen sichert den digitalen Erfolg.

5. Sanktionsmöglichkeiten.

Lizenznehmer haben eine klare Auflage, Schienenstrecken mit einer Mindestausleuchtung zu versorgen. Bei der Vergabe der Frequenzen braucht es daher eine Kontrolle der Auflagen und Sanktionsmöglichkeiten bei Nichterfüllung.

Die Digitalisierung des Schienenverkehrs entlastet Ballungsräume und schafft den nachhaltigsten, sichersten, effizientesten und komfortabelsten Schienenverkehr, den es je gab. Wenn jetzt die richtigen Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden. (red/ApS)

Handelsblatt

SCHNELLES INTERNET

Der Breitbandausbau wird noch viel teurer als geplant

von: Daniel Delhaes • Dietmar Neuerer

Datum: 14.11.2018 13:47 Uhr

Der Bund muss mehr als 600 Millionen Euro zusätzlich in den Breitbandausbau stecken. Experten rechnen damit, dass die Kosten weiter steigen.



Breitbandausbau

Die Bundesregierung hat den flächendeckenden Breitbandausbau bis 2025 zugesagt.

(Foto: dpa)

Berlin. Der Breitbandausbau in Deutschland verteuert sich massiv. Das geht aus dem Haushaltsentwurf 2019 hervor. Danach muss der Bund weitere 643 Millionen Euro bereitstellen, um Rechnungen für die bereits genehmigten Projekte zum Ausbau des schnellen Internets im ländlichen Raum bezahlen zu können.

Der Bund hatte in der vergangenen Legislaturperiode 3,5 Milliarden Euro bereitgestellt, um den Breitbandausbau im ländlichen Raum zu fördern. Mit dem Geld sollten alle Haushalte bis Ende 2019 zumindest mit Anschlüssen von mindestens 50 Megabit in der Sekunde (Mbit/s) versorgt werden.

Das Ziel hat die Regierung aufgegeben. Ein Grund dafür ist, dass bislang kaum Geld abgeflossen ist und sich die Projekte vielerorts aufgrund mangelnder Kapazitäten erheblich verzögern. Nach Auskunft des Bundes sind bisher 82,9 Prozent der Haushalte mit einem entsprechenden Anschluss versorgt. Während in den größeren Städten mehr als neun von zehn Haushalte einen entsprechenden Anschluss bestellen können, ist dies im ländlichen Raum nur bei jedem zweiten Haushalt möglich.

Von den 643 Millionen Euro, die der Bund nun extra bereitstellen muss, entfallen rund 160 Millionen auf das sogenannte Upgrade. Damit können Kommunen ihre gestellten Förderanträge noch einmal ändern und statt des Ausbaus von 50-Mbit-Anschlüssen gleich die Glasfaserkabel bis in die Häuser verlegen lassen. Damit sind rund eine halbe Milliarde Euro nötig, die die gestiegenen Baukosten decken sollen. Dies entspricht erheblichen Kostensteigerungen.

Aktuelle Club-Events



THURSDAY, 15.11.18, 18:30

Frankfurt am Main: Victor Vasarely. Im Labyrinth der Moderne

MEHR ANZEIGEN

„Bei einem Teil der in der letzten Legislaturperiode bewilligten Projekte ist eine Aufstockung der Förderung erforderlich, damit diese Projekte möglichst bald umgesetzt werden können“, heißt es zur Begründung in der entsprechenden Vorlage des Finanzministeriums für den Haushaltsausschuss.

„Gründe sind Konkretisierungen der Projekte, spürbare Marktpreissteigerungen und – auf Antrag der Kommunen – Upgrade-Kosten.“



5G

Die Vergabe der Mobilfunkfrequenzen droht zum „Spielball der Politik“ zu werden

Experten rechnen damit, dass die Kosten weiter steigen. In der Branche ist von einer regelrechten Kostenexplosion von 35 Prozent allein in den vergangenen zwei Jahren die Rede. Als Ursache wird vor allem der politische Druck und die Förderung genannt, mit der die Baukapazitäten am Limit sind. Inzwischen beauftragen Unternehmen wie die Deutsche Telekom bereits Tiefbauer aus ganz Europa, um den Breitbandausbau gewährleisten zu können.

Konkrete Zahlen werden Ende des Monats erwartet, wenn der Bundesverband Breitbandkommunikation (BREKO) eine entsprechende Studie vorstellt. Das

Wissenschaftliche Institut für Infrastruktur und Kommunikationsdienste (WIK) hat dazu untersucht, inwiefern die Tiefbaukapazitäten ein Engpass beim Breitbandausbau sind und wie er behoben werden kann.

Im Sommer hatte das Bundesverkehrsministerium bereits einen Gipfel zu der Frage abgehalten. Damals hatten Experten empfohlen, einen langfristigen Förderplan zu erstellen. „So können die Tiefbaukapazitäten besser verteilt und ein weiterer Anstieg der Tiefbaupreise zumindest begrenzt werden“, erklärte damals BREKO-Geschäftsführer Stephan Albers.

Für dieses Jahr hat Breitbandminister Andreas Scheuer (CSU) aber bereits eine weitere Milliarde Euro angekündigt. Allein in diesem Jahr sollen Länder und Kommunen für weitere Schulen, Krankenhäuser und Gewerbegebiete Anträge auf Bundeshilfen stellen können.

ANZEIGE



"BEENDE ES!"

Lateinamerika: Wenn Prügel zum Alltag gehört

Körperliche, sexuelle und seelische Gewalt findet überall und quer durch alle Gesellschaftsschichten statt. Weltweit widerfährt etwa 300 Millionen Kindern in ihrem täglichen Leben psychische und physische Gewalt. **Mehr...**

Bis zum Ende der Legislaturperiode will die Regierung weitere zwölf Milliarden Euro Fördermittel bereitstellen, da sie jetzt nicht mehr das Ziel verfolgt, flächendeckend nicht nur Anschlüsse mit 50 Mbit/s zu ermöglichen, sondern gleich Glasfaseranschlüsse bis in die Häuser zu verlegen, was deutlich höhere Kosten verursacht. Die Branche selbst investiert jährlich mehr als acht Milliarden Euro in den Breitbandausbau.



NETZAUSBAU

Geheimprojekt „Broadband“ – Deutsche Bahn will Breitbandnetz ausbauen

Der Bund bestreitet, dass es einen Zusammenhang zwischen Fördermitteln und höheren Baukosten gibt. „Es ist zu erwarten, dass in der Bauwirtschaft eine nachfragegerechte Erhöhung der Baukapazitäten erfolgen wird“, heißt es in einer Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage der FDP-Fraktion im Bundestag.

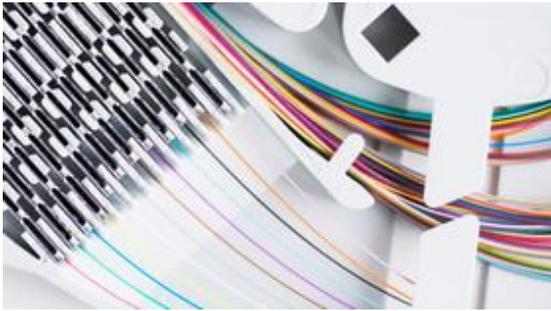
Deren Verkehrspolitiker Oliver Luksic hält die Prognose für abwegig. „Statt den Breitbandausbau voranzutreiben, hat die Bundesregierung laut eigener Aussage keine Kenntnisse über Kostensteigerungen und hofft unrealistischer Weise auf wachsende Kapazitäten im

Bausektor um ihren eigenen Zeitplan zu erfüllen“, sagte Luksic dem Handelsblatt.

Er fürchtet mit weitere Verzögerungen beim Netzausbau. „Die fehlenden Kapazitäten und steigenden Kosten im Tiefbausektor verlangsamen den Breitbandausbau zusehend, abgesehen von falschen politischen Weichenstellungen.“

Doch der Druck der Wirtschaft ist enorm, den Breitbandausbau zügig voran zu bringen. „Gerade in den ländlichen Regionen ist das Internet für neue Geschäftsmodelle leider oft viel zu langsam“, klagt Martin Wansleben, Hauptgeschäftsführer beim Deutschen Industrie- und Handelskammertag.

Mehr als 20.000 Gewerbegebiete seien immer noch nicht ans Glasfasernetz angeschlossen. „Und auch der Ansatz der Bundesregierung, mehr Haushalte, Schienen, Autobahnen und Bundesstraßen mit 5G-Mobilfunk zu versorgen, wird nicht ausreichen, um überall schnelles Internet zu bekommen.“



GLASFASERNETZ

Kanzleramt verspricht ab 2025 Rechtsanspruch auf schnelles Internet für alle

Hinzu kommt, dass die meisten Haushalte in Deutschland noch gar keinen direkten Glasfaseranschluss haben und der flächendeckende Ausbau bis 2025 kaum gelingen dürfte, den die Bundesregierung zugesagt hat. Deutschlandweit verfügen laut Bundesregierung aktuell nur 8,5 Prozent der Haushalte über einen solchen sogenannten FTTB/H-Anschluss (Fibre to the Home). „Die neuesten Zahlen zum Stand des Glasfaserausbau in Deutschland machen mich fassungslos“, sagte Daniela Kluckert (FDP), stellvertretende Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, dem Handelsblatt.

Demnach kann in Schleswig-Holstein bereits jeder fünfte Haushalt auf einen Glasfaseranschluss verweisen, in Berlin ist es nur einer von Hundert. „Gerade für die hier ansässige Start-Up-Branche sind das unhaltbare Zustände“, sagte Kluckert. „Sie zeigen das ganze Ausmaß des Scheiterns der Bundesregierung.“ Digitalisierung brauche eine leistungsfähige Netzinfrastruktur. „Wir dürfen den digitalen Wandel nicht noch weiter verschlafen.“

Tatsächlich gibt es ohne Glasfaseranschlüsse auch keine schnellen Mobilfunknetze, müssen die Masten doch ans Breitbandnetz angeschlossen werden. Daher erhöhen inzwischen auch die Bahnindustrie sowie die kommunalen Verkehrsbetriebe erhöhen den Druck. So fordern deren Verbände VDB und VDV entlang aller Schienenwege ein hoch leistungsfähiges Mobilfunknetz mit „weit über 50 Mbit/s, um eine adäquate Versorgung im digitalen Zeitalter zu erreichen“, wie es in einem Forderungspapier heißt.

Das Mobilfunknetz müsse noch „vor 2022 auf 5G-Standard“ ausgebaut werden. Dazu müsse „der Bund seiner Netzausbaupflichtung gerecht werde“. Ohne die Digitalisierung des Schienenverkehrs sei es nicht möglich, das politische Ziel zu erreichen, „die Zahl der Kunden bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln“.

ANZEIGE



STARKE PERSÖNLICHKEITEN

Nachhaltiges Engagement: Frauen sind der Schlüssel zum Erfolg

Die sportbegeisterte Betelihem Alemu ist in einem SOS-Kinderdorf in Äthiopien aufgewachsen. Ihr Ziel: Nach ihrer Promotion möchte sie benachteiligten Kindern in ihrer Heimat durch Sport helfen. **Mehr...**

Ende des Monats wird die Bundesnetzagentur bekannt geben, zu welchen Vorgaben sie im Frühjahr 2019 Funkfrequenzen für den neuen Mobilfunkstandard 5G vergeben wird. Bislang ist vorgesehen,

dass die Netzbetreiber entlang der Schienenwege 100 Mbit bis Ende 2022 bereitstellen, auf 15.000 Kilometern mit weniger als 2000 Fahrgästen am Tag sollen später versorgt werden.

© 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.

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Für widerstandsfähigere Oberflächen

Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) steht für nachhaltige, wirtschaftliche Mobilität. Die Bahntechnologiebranche hat den Anspruch, Maßstäbe zu setzen und Innovation zu fördern. Zu diesem Zweck bündelt der Verband Fachwissen und bietet ein Forum des Informationsaustausches in zwölf Arbeitskreisen und sieben Fachgruppen.

Im Arbeitskreis Oberflächentechnik befassen sich Beschichter, Schienenfahrzeug- und Lackhersteller mit der Erarbeitung von VDB-Positionen und -Leitfäden zur Qualitätssteigerung von Oberflächenbehandlung und Korrosionsschutz in der Bahnindustrie. Die Sitzungen des Arbeitskreises Oberflächentechnik bringen drei- bis viermal im Jahr durchschnittlich 20 Schienenfahrzeug-, Komponenten- und Lackhersteller sowie Beschichter aus VDB-Mitgliedsunternehmen zusammen. Die Mitarbeiter der VDB-Geschäftsstelle um Axel Schuppe organisieren den Rahmen des Arbeitskreises, Jörg Guney (Lackiererei-Leiter im Siemens Werk in Krefeld) leitet ihn in seiner derzeitigen Funktion als Sprecher.

Ziele des Arbeitskreises sind

- interner Erfahrungsaustausch und Wissensvermittlung,
- Erfahrungsaustausch mit Kunden und Lieferanten sowie mit anderen Marktteilnehmern,
- (Weiter-)Entwicklung eines gemeinsamen Qualitätsbegriffs und der Werkzeuge für dessen Umsetzung,
- Qualitätssteigerung von Oberflächenbehandlung und Korrosionsschutz in der Bahnindustrie,
- Erarbeitung von Grundsatzfestlegungen für schienenfahrzeugbauende Systemhäuser,
- Erarbeitung von Standards für die Schienenfahrzeugbranche,
- Förderung von Zusammenarbeit innerhalb der Branche,
- Netzwerkbildung.

Die folgenden vier Unterarbeitsgruppen (UAG) des Arbeitskreises wirken themenspezifisch zusammen für die Ausarbeitung von VDB-Positionen und -Leitfäden.

UAG Prüfkriterien

Die Unterarbeitsgruppe arbeitet an objektiven Bewertungskriterien für Schienenfahrzeugoberflächen sowie die Vergleichbarkeit der Kundenabnahme. Eines der Resultate ist der VDB-Leitfaden „Prüfkriterien für die Abnahme von Schienenfahrzeugoberflächen“, einschließlich ergänzender Anwenderhinweise – auch in englischer Fassung. Entsprechende Schulungen werden, im Auftrag des VDB, ab 2018 vom Institut für Lackprüfung Andreas Keiner GmbH (ILAK) angeboten.

UAG Vorbehandlungsmethoden/ Korrosionsschutz und Alternative Substrate

Um Schienenfahrzeugbetreibern und -herstellern sowie deren Lieferanten einen Überblick zu geben über gebräuchliche Vorbereitungs- und Vorbehandlungsmethoden, die einer weiteren Beschichtung vorangestellt sind, arbeitet der UAG Vorbehandlungsmethoden an einem entsprechendem Handlungsleitfaden.

UAG Anschraubflächen und UAG Kleben

Erarbeitet werden soll in der UAG Anschraubflächen eine einheitliche Vorgabe und Prüfungsgrundlage zur Bestimmung der Mindestschichtdicke für verschraubungsrelevante Lackbereiche am Fahrzeug.

Darüber hinaus wird ab diesem Jahr auch die UAG Kleben einen Leitfaden entwickeln, basierend auf einem bereits ausgearbeiteten Erfahrungsbericht.

Workshops und Tagungen

Neben den UAGs gibt es verschiedene Workshops und Veranstaltungen im Rahmen des Arbeitskreises Oberflächentechnik. So fand zum Beispiel im November 2016 ein gemeinsamer Workshop mit der DB Systemtechnik „Brandschutz/EN 45545“ statt. Der Folgeworkshop ist für März/April 2018 geplant.

In Planung ist auch ein Workshop „Richtig reinigen!“ Hierbei soll es um das professionelle und schonende Reinigen lackierter Oberflächen gehen. Ausgehend vom Workshop könnte gegebenenfalls ein Leitfaden erarbeitet werden.

Des Weiteren findet jährlich die Fachtagung Oberflächentechnik statt. Die Teilnahme ist für jeden Interessierten möglich. Auch in diesem Rahmen wird neben vielfältigen Themen das der Reinigung aufgegriffen.

Thematisierung von Reinigung in der Bahnindustrie

Oberflächen und ihre Reinigung beeinflussen sich wechselwirkend. Fachgerechte Reinigung wird innerhalb der Bahnbranche zunehmend thematisiert, denn um Instandhaltungs- und Lebenszykluskosten zu optimieren sowie eine lang andauernde optische Attraktivität zu erhalten, müssen Oberflächen schmutzabwehrend und leicht zu reinigen sein. Bedarf an Oberflächen mit höherer, praxistauglicher chemischer Beständigkeit resultiert vorrangig aus den Erfordernissen der Graffiti-Entfernung mit aggressiven Reinigungsmitteln sowie einer höheren Kratzbeständigkeit für die Reinigung in Waschanlagen.

Für die Bestimmung einer geeigneten Reinigungstechnik und -regelmäßigkeit muss unterschieden werden nach Art der Verschmutzung, Häufigkeit der Reinigung sowie den Belastungen aus dem Fahrbetrieb. Einen entscheidenden Einfluss hat der verwendete Lack. Lacke verfügen über versiegelnde und schmutzabweisende Inhaltsstoffe. Es kann somit ein sogenannter Lotus-Effekt erzeugt werden: die starke Verringerung der Adhäsionskraft auf Oberflächen. Und ein Lack kann noch mehr: UV-Beständigkeit, Anti-

Eis- und Schnee-Anhaftung (*Anti-Icing-Lacke*) sowie Oberflächen, die sich unter Sonneneinstrahlung weniger stark aufheizen (*Cool Colours*). Antibakterielle Beschichtungen könnten künftig für den Innenbereich besonders im Schienenpersonenverkehr eingesetzt werden. Haptische sowie antireflektierende Lacke werden ferner auch zur Veredlung von Oberflächen eingesetzt.

Ziel von Forschung und Industrie ist unter anderem eine transparente Außenoberfläche, die alles kann – Stein-

schlagschutz, Chemikalienbeständigkeit, Schmutzabwehr, auch mittels Nanotechnologie, Vandalismusschutz gegen das tiefe Eindringen und für das leichte Entfernen von Graffiti-Lack – und dabei lange gut aussieht.

Wichtig ist zu erkennen, dass auch die Entwicklung der Normen entscheidend für die Innovationen im Markt ist. Dafür setzt sich der VDB Arbeitskreis Oberflächentechnik ein.



Twitter



28-Tage-Zusammenfassung mit Änderungen gegenüber vorherigem Zeitraum

Tweets	Tweet-Impressions	Profilbesuche
30 ↑57,9 %	52 Tsd. ↑113,4 %	989 ↑152,3 %
Erwähnungen	Follower	
117 ↑192,5 %	558 ↑18	

DIE BAHNINDUSTRIE @Bahnindustrie_D · 19. Sep.

#Nachwuchsarbeit? - In der #Bahnindustrie nicht zwingend auf menschliche Talente begrenzt...
#Recruiting? 😊
- With the #Railway Industry in #Germany not necessarily restricted to human talents... 😊 #Innotrans2018

9 12

Top-Tweet 1.425 Impressions bekommen

Mit Beschluss des Präsidiums vom 29.11.18 begrüßen wir zum 01.01.19 folgende Neu-Mitglieder im Verband d. #Bahnindustrie in Deutschland (#VDB): @weareKONUX @nextrailberlin #Niedax @nokiasolutions & Networks #Schwihag @SIUT_Europe #Train-Ing #WBI GmbH und #Wilson_Rail_Engineering pic.twitter.com/ZTPaCGZyI3



4 10

Top-Medien-Tweet 1.371 Impressions bekommen

Die #VDB Fachgruppe #Personenfahrzeuge heute beim #Ideenzug der #DBRegio. Themenschwerpunkte der Sitzung: #Innovationen und #Kundenerlebnis im #Personennahverkehr der #Zukunft! pic.twitter.com/ofxi4gJUQI



1 3 8

Top-Tweet 3.735 Impressions bekommen

Dr. Richard Lutz: Ohne #Schiene können wir die #Klimaziele nicht erreichen. Wir müssen jetzt #investieren, #modernisieren, #entlasten, #wachsen und #integrieren. Für eine #vernetzte #digitale #Schienenmobilität der #Zukunft. @DB_Presse #ZukunftsbündnisSchiene pic.twitter.com/yxC2irQmv



8 26

Top-Tweet 5.083 Impressions bekommen

Bahnbrechende #Innovationen für den #Schienenverkehr der #Zukunft gesucht! Sie haben eine Erfindung entwickelt, die den Schienenverkehr von morgen revolutionieren kann? Dann bewerben Sie sich bei unserem #VDB Start-Up Pitch. Noch bis zum 31. August unter: bit.ly/2MDqtUI pic.twitter.com/7ehxbPWkz9

VDB START-UP PITCH 2018

Bahnbrechende Innovationen für den Schienenverkehr der Zukunft gesucht!

1 6 7

DIE BAHNINDUSTRIE @Bahnindustrie_D · 22. Nov.

#Schienenverkehr nicht vom schnellen #Internet abkoppeln! #Bahnerbände fordern flächendeckenden #5G Standard für die #Schiene bis 2024. #Digitalisierung, #Automatisierung, #ETCS, #Echtzeitinformationen und #Einkaufsmittel brauchen ein leistungsfähiges Netz. bit.ly/2P89X2

DIE BAHNINDUSTRIE @Bahnindustrie_D · 20. Sep.

Successful day for the #railway #industry at #InnoTrans2018. Discover the #future of #mobility at the world's largest #railway technology fair #MobilityReinvented #VDB #Bahnindustrie pic.twitter.com/KZTE0OKJAX

6.773