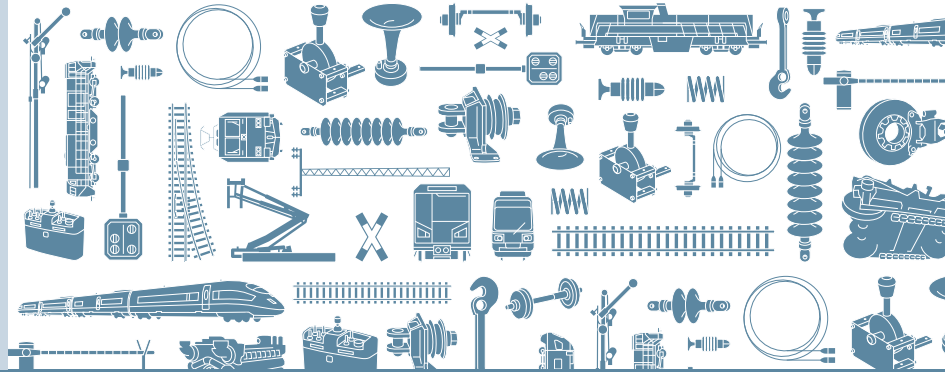


Güterverkehr auf der Schiene modernisieren

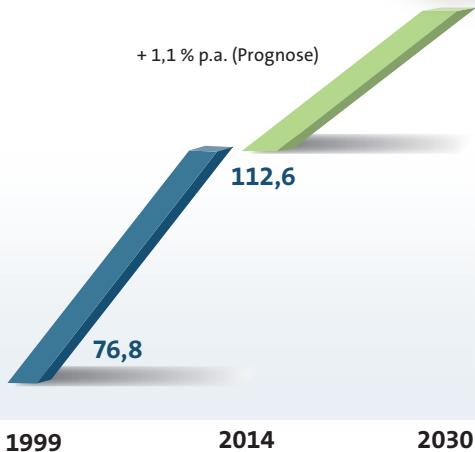
Der Schienengüterverkehr wird weiter zunehmen, das ist wichtig für den Klimaschutz und so will es auch die Politik. Damit das Verkehrsplus in der Bevölkerung akzeptiert wird, muss der Verkehr leiser werden.

Schienengüterverkehr in Milliarden Tonnenkilometer



134,1

Mehr zum Thema auf Seite 3.



Quelle: Umweltbundesamt

Politikbrief der Bahnindustrie Ausgabe 01.2017

Vorwort

Etappenziele erreicht - und die nächsten Herausforderungen im Blick
von Volker Schenk 1

Gastbeitrag

Masterplan Schienengüterverkehr - für eine gute Zukunft des Gütertransports auf der Schiene im Herzen Europas
von Michael Odenwald 2

Schwerpunkt

Lärmschutz:
Voraussetzung für Akzeptanz und Wachstum 3

Politik

Politik für die Schiene:
Kernforderungen der Eisenbahnverbände 5

Bauvertragsrecht:
VDB begrüßt Beschluss des Gesetzgebers 6

Markt & Mobilität

Freihandel mit Japan:
EU muss auf fairen Wettbewerb pochen 7

Bahntechnik erklärt

Wasserstoffantrieb:
Null-Emissionen-Zug kommt aus Deutschland 8

Kontakt

Ihr Ansprechpartner 9

Vorwort

Etappenziele erreicht – und die nächsten Herausforderungen im Blick

Am sich ankündigenden Ende der Legislaturperiode zieht der Präsident des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), Volker Schenk, eine verkehrspolitische Bilanz – und blickt auf die nächsten vier Jahre.



Volker Schenk

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

Mobilität ist die Grundlage unseres modernen Lebens: Zur Arbeit kommen, Freunde treffen, Ärzte besuchen, Reisen. Millionen von Menschen in Deutschland nutzen dafür den klimafreundlichen Schienenverkehr. Zu Recht hat es sich die Große Koalition zum Ziel gesetzt, den Verkehrsträger auszubauen. Doch wie sieht es damit vier Jahre später aus?

Ohne Frage: Es ist viel gelungen. Beispiel Finanzierung der Infrastruktur. Der jüngst beschlossene Bundesverkehrswegeplan sieht bis 2030 mehr als 112 Milliarden Euro für die Schiene vor – ein Rekordwert. Und über die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung investiert der Bund zwischen 2015 und 2019 weitere 20 Milliarden Euro. Angesichts teils mangelnder Infrastruktur sind die Mittel dringend notwendig.

Nach langem Ringen hat der Bund die Regionalisierungsmittel 2016 verlängert und deutlich aufgestockt. Dieses Ergebnis ist ein großer Wurf für den SPNV. Ebenso wie das Eisenbahnregulierungsgesetz. Doch die Zitterpartie zwischen Regierung und Bundesrat hätte nicht sein dürfen – verlässliche Politik sieht anders aus. Ähnlich beim neuen Bauvertragsrecht: Erst im letzten Moment wurde ein strittiger Passus gestrichen und so die wichtige Balance am Bau zwischen Besteller und Auftraggeber gewahrt.

Damit noch mehr Menschen und Güter per Bahn unterwegs sind, braucht es auch den Rückhalt in der Bevölkerung. Es geht um Lärmschutz: Die Bahnindustrie bietet technologische Lösungen, am Gleis wie am Fahrzeug. Mit dem Schienenlärmschutzgesetz werden ab 2020 laute Güterwagen verboten. Gut so. Gemeinsam mit der nächsten Regierung muss es weitergehen: mit dem schon beschlossenen Innovationsbonus für superleise Neufahrzeuge und strengeren Grenzwerten nach 2020. Zugleich müssen die Kosten sinken, indem die Trassenpreise nach 2017 halbiert werden. Der Runde Tisch Schienengüterverkehr leistet dafür wichtige Vorarbeiten.

Die Bahnindustrie ist eine Klimaschutzindustrie. Mehr denn je wird die kommende Bundesregierung gefordert sein, im Verein mit Brüssel für faire globale Rahmenbedingungen einzutreten. Denn ein weltweites Level-Playing-Field bei Exportfinanzierung und Marktöffnung ist die Basis für Jobs in Deutschland. Und für Innovationen.

Das Zauberwort der Zukunft heißt Digitalisierung. Sie macht die Schiene klimaschonender, noch sicherer und leiser. Was alles möglich ist, zeigte die Branche 2016 auf der Weltleitmesse InnoTrans. Die Bundesregierung hat das Potenzial erkannt und im vergangenen Jahr die „Strategie Schiene 4.0“ unterzeichnet. Was indes aussteht, sind handfeste Anschubinvestitionen, Pilotprojekte und innovationsfreundliche Vergaben. Nötig ist in der neuen Legislaturperiode ein Forschungsprogramm „Schiene 4.0“.

Für mich steht fest: Diese Legislaturperiode hat den Schienenverkehr ein großes Stück voran gebracht. Die nächste Regierung sollte daran kraftvoll anknüpfen. Die Agenda ist anspruchsvoll. Ein Stichwort ist CSR, also Umwelt- und Sozialstandards sowie die Achtung von Menschenrechten. Wir meinen: Wer an europäischen Vergabeverfahren teilnehmen will, sollte künftig seine unternehmerische Nachhaltigkeit transparent belegen.

Als VDB haben wir in den vergangenen vier Jahren konstruktiv mit der Politik zusammengearbeitet. Wir bedanken uns für den offenen Dialog – und freuen uns auf die kommende Arbeit für den besten Schienenverkehr „made in Germany“.

Gastbeitrag

Masterplan Schienengüterverkehr – für eine gute Zukunft des Gütertransports auf der Schiene im Herzen Europas

Die Verkehrsprognosen sprechen eine deutliche Sprache: Bis zum Jahr 2030 ist in Deutschland von Zuwächsen im Güterverkehr von rund 40 Prozent bezogen auf 2010 auszugehen. Der aktuelle Koalitionsvertrag hat die darauf passende Antwort formuliert. Er sieht vor, den Verkehrsträger Schiene weiter zu stärken und auszubauen. Nur dann wird es uns gelingen, einen großen Anteil vom Kuchen für den Schienengüterverkehr zu sichern.



Michael Odenwald

*Staatssekretär im
 Bundesministerium
 für Verkehr und
 digitale Infrastruktur*

Bild: BMVI

Die Ausgangssituation ist jedoch eine andere und alles andere als rosig: Der Marktanteil an der gesamten Transportleistung ist über die vergangenen Dekaden deutlich gesunken. Wurden 1960 noch etwa 40 Prozent der Verkehrsleistung auf der Schiene erbracht, sind dies aktuell knapp 18 Prozent. Die Schiene partizipiert nur unterproportional am Güterverkehrswachstum. Zudem verzeichnen in Deutschland, dem größten Schienengüterverkehrsmarkt und Herzen Europas, nur noch wenige Unternehmen spürbares Wachstum. Selbst hier ist es schwierig, aus den geringen Renditen die notwendigen Investitionen für einen zukunftsfähigen Schienengüterverkehr zu finanzieren. Der intensive intra- und intermodale Wettbewerb führte zu Preissenkungen auf der Schiene, allerdings ohne nachhaltigen Anteilsgewinn der Schiene.

Es gibt viele Gründe für einen starken Schienengüterverkehr in Deutschland: Deutschland ist die Güterverkehrsdrehscheibe in Europa. Wir sind Logistikweltmeister. Daraus erwächst uns eine besondere Vorbildfunktion. Wir können und sollten – vielen Unkenrufen und Abwicklungen aus anderen europäischen Ländern zum Trotz – zeigen, dass der Güterverkehr auf der Schiene ein wirtschaftlich tragfähiges Geschäftsmodell ist. Im Übrigen auch ein ebensolches des Infrastrukturanbieters. Hinzu kommt, dass der Gütertransport auf der Schiene eine wichtige Stellschraube darstellt, um unsere ehrgeizigen Verkehrs- und Klimaschutzziele zu erreichen. Wir sind und wollen Leitmarkt und Weltmarktführer bei nachhaltigen Mobilitätslösungen sein.

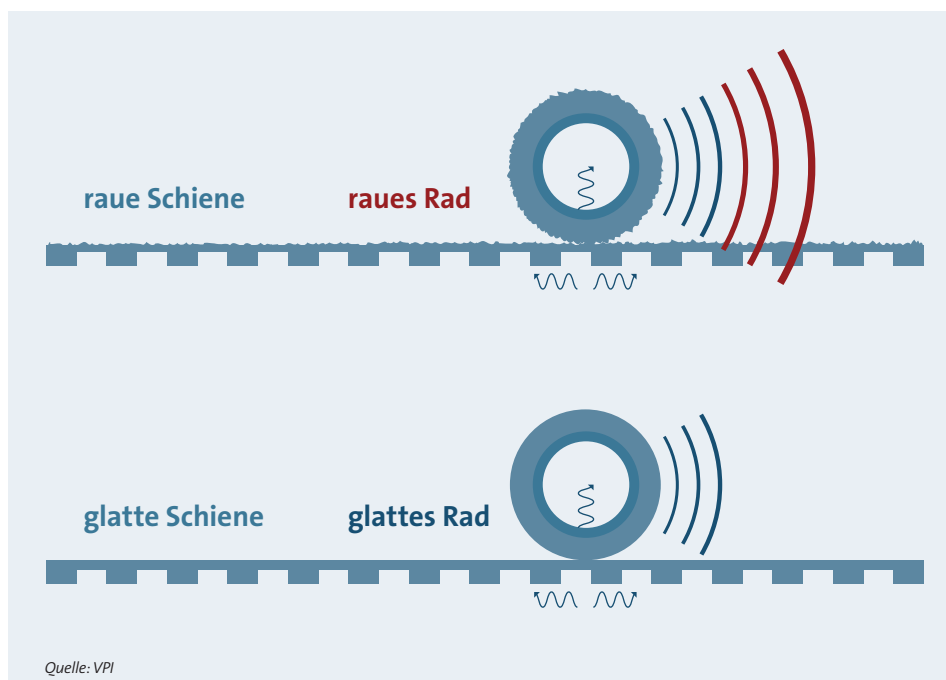
Ich habe im Herbst letzten Jahres einen Runden Tisch Schienengüterverkehr mit wichtigen Akteuren der Branche einberufen. Der VDB sitzt natürlich mit am Tisch. Gemeinsam erarbeiten wir in diesem Kreis einen Masterplan Schienengüterverkehr. Wir identifizieren dazu Maßnahmen aus den Bereichen Rahmenbedingungen, Infrastruktur und Produktion. Selbstredend kommen Automatisierung und Digitalisierung dabei eine große Rolle zu. Die innovativen Produkte unserer Bahnindustrie sollen auch hier zum Einsatz kommen. Die Gigabit-Gesellschaft soll damit auch den Zugverkehr revolutionieren.

Der Masterplan Schienengüterverkehr wird eine Mischung aus Maßnahmen des Bundes und der Branche sein. Wir wollen die eingeschränkte Investitions- und Innovationsfähigkeit des Sektors nachhaltig stärken. Dann wird der Schienengüterverkehr in Deutschland eine gute Zukunft haben und seinen Beitrag zum kraftvollen Herzschlag des Logistikweltmeisters leisten.

Schwerpunkt

Lärmschutz: Voraussetzung für Akzeptanz und Wachstum

Der Schienengüterverkehr muss hörbar leiser werden. Rund 17 Prozent der Bevölkerung hierzulande fühlen sich von ihm belästigt. Starke Lärmbelastungen sind gesundheitsgefährdend. Und es geht leiser. Die Bahnindustrie liefert und entwickelt Lösungen. Diese müssen rasch eingesetzt werden. Mit dem Schienenlärmschutzgesetz hat die Bundesregierung nun klar gestellt: Ab dem Fahrplanwechsel 2020/2021 dürfen grundsätzlich keine lauten Güterwagen mehr das Netz befahren. Die Bahnindustrie in Deutschland unterstützt das Verbot. Doch das Gesetz ist nur ein Zwischenschritt auf dem Weg zu einem superleisen Schienengüterverkehr.



Quelle: VPI

Neues Gesetz führt kluge Politik fort

Dass der Güterverkehr auf der Schiene zu laut ist, liegt vor allem an noch immer verwendeten alten Bremsklötzen aus Grauguss. Diese rauen bei jedem Bremsen die Räder des Zuges auf – und raue Räder verursachen Lärm. Ähnlich wie eine un sauber geschliffene Kugel lauter auf dem Tisch rollt als eine glatte Glasmurmelt. Dabei gibt es mit modernen Verbundstoff-Bremssohlen längst Flüsterbremsen. Der Effekt ist beeindruckend: Ein glattes Rad auf glatter Schiene verursacht gut zehn Dezibel weniger Lärm – das entspricht einer Halbierung des wahrgenommenen Geräusches.

Grauguss- versus Verbundstoff-Bremssohlen

Alte Bremssohlen rauhen das Rad eines Zuges bei jedem Bremsvorgang auf – und verursachen damit rund doppelt so viel Lärm wie neue Bremssohlen, die diesen Malus nicht haben.

2016 lag der Anteil leise gefahrener Trassenkilometer in Deutschland bereits bei 23,4 Prozent. Dabei gelten Trassenkilometer dann als leise, wenn der Zug zu mindestens 90 Prozent aus leisen Neuwagen oder umgerüsteten Wagen besteht. 2013 lag der Anteil noch bei 7,7 Prozent. Das ist ein beeindruckender Erfolg. Doch es muss weitergehen. Das im Mai abschließend beschlossene Schienenlärmschutzgesetz verbietet ab dem Fahrplanwechsel 2020/21 den Einsatz lauter Güterwagen. Laut ist dabei, wer die in der europäischen Verordnung „TSI Noise“ festgelegten Grenzwerte überschreitet. Das Gesetz stärkt die wegweisende Politik der letzten Jahre: Schon seit 2012 fördert der Bund die Umrüstung von Bestandsfahrzeugen aus einem Fördertopf in Höhe von 152 Millionen Euro. Wer seine Wagen etwa mit einer leisen Bremssohle ausstattet, erhält bis zu 50 Prozent der Kosten erstattet. Seit 2013 gilt, dass Unternehmen für die Verwendung lauter Güterwagen höhere Trassenpreise bezahlen als für leise Güterwagen.

Ganzheitlicher Ansatz notwendig

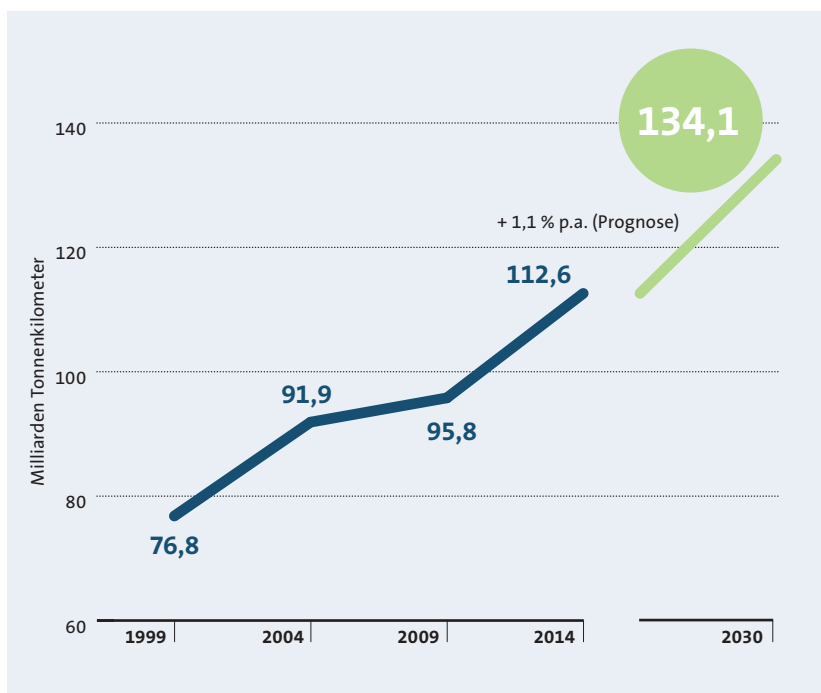
Die Maßnahmen werden den Güterverkehr auf der Schiene deutlich leiser machen. Doch nicht nur an neuralgischen Punkten wie dem Rheintal oder der Strecke Hamburg-Hannover, sondern insgesamt sollte der Lärmpegel in Zukunft weiter sinken.

Umfassende ehrgeizige Maßnahmen sollten neben den Fahrzeugen auch die Infrastruktur und den Betrieb einschließen:

- **Bonus für superleise Neufahrzeuge einführen:** Neben der Umrüstung alter Loks und Waggons sorgt die Anschaffung neuer Fahrzeuge mit superleisen Technologien für Ruhe. Um Verkehrsunternehmen die Investitionen zu erleichtern, hat Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt im März 2016 einen Innovationsbonus zugesagt. Die Bundesregierung muss den Bonus nun in den wenigen verbleibenden Wochen der Legislaturperiode einführen.
- **Infrastruktur optimieren:** Aufgeraute oder beschädigte Schienen machen den Zugverkehr lauter. Ein guter Zustand der Gleise sollte daher oberste Priorität haben – etwa durch einen effektiven Schienenschliff. Zudem sollten lärmindernde Technologien an der Schiene wie zum Beispiel Schienenstegdämpfer oder Betonschwellen mit elastischen Sohlen eingesetzt werden. Der Bund sollte bestehende Förderprogramme dafür weiterentwickeln.

Güterverkehr auf der Schiene wird zunehmen

Der Schienengüterverkehr wird weiter zunehmen, das ist wichtig für den Klimaschutz und so will es auch die Politik. Damit das Verkehrsplus in der Bevölkerung akzeptiert wird, muss der Verkehr leiser werden.



Quelle: Umweltbundesamt

- **Digitalisierung nutzen:** Digitale Technologien verbessern den Schienenverkehr – auch in Sachen Lärminderung. So perfektioniert digitale Leittechnik etwa das vorausschauende Fahren. Die Züge emittieren weniger Lärm, da abruptes Bremsen und übermäßiges Beschleunigen vermieden werden. Ein schnelles Umrüsten auf digitale Technologien ist Voraussetzung, um das Potenzial zu nutzen.

Der Masterplan Schienengüterverkehr – derzeit im Rahmen eines Runden Tisches zwischen Politik, Industrie und Betreibern in Erarbeitung – kann die Route für den Schienengüterverkehr der Zukunft abstecken. Nur mit wirksamem Lärmschutz kann die Logistik auf der Schiene künftig wachsen.

Nach 2020 muss es weitergehen

Um den Erfolg der bisherigen Maßnahmen bewerten zu können, sollen bundesweit 17 Messstationen installiert werden. Zug-

genau kann so nachverfolgt werden, wo Lärmgrenzen überschritten wurden. Das Eisenbahn-Bundesamt kontrolliert, wie im Schienenlärmschutzgesetz vorgesehen, die Durchsetzung dieses Gesetzes. Bei Verstößen droht eine Geldbuße von bis zu 50 000 Euro.

Aber 2020 ist nur ein Etappenziel. Lärmschutz hört danach nicht einfach auf. Die nächste Bundesregierung muss nach 2020 anspruchsvolle neue Grenzwerte setzen, für deren Einhaltung die Bahnindustrie superleise Lösungen entwickeln wird. Der Bund ist daher gefordert, die Grundlagenforschung, angewandte Forschung und Pilotversuche kraftvoll weiter zu unterstützen.

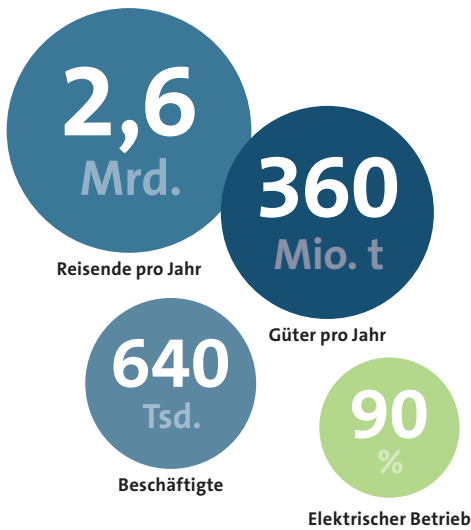
Politik für die Schiene: Kernforderungen der Eisenbahnverbände

Der Schienenverkehr ist für Deutschland unersetzbar. Er garantiert die tägliche Mobilität von Millionen Menschen und ist das Rückgrat der Logistik. Der Schienenverkehr spielt zudem eine Schlüsselrolle, um die deutschen Klimaschutzziele zu erreichen. Die Bundesregierung hat die Bedeutung erkannt und investiert nach jahrelanger Stagnation wieder mehr in den Verkehrsträger. Die acht führenden Eisenbahnverbände werben erstmals gemeinsam dafür, dass die Prioritäten in der nächsten Legislaturperiode richtig gesetzt werden.

Kernforderungen der Eisenbahnverbände



Die Kernforderungen der Verbände können auf www.bahnindustrie.info im Bereich „Positionen“ heruntergeladen werden.



Leistung steigern, Schienenmaut halbieren

Der Schienenverkehr in Deutschland bringt schon heute jährlich 2,6 Milliarden Menschen und 360 Millionen Tonnen Güter klimaschonend ans Ziel. Eine weitere Steigerung ist politisch gewünscht. Um dies zu erreichen, müssen bestehende Engpässe etwa aufgrund überholter Technik dringend beseitigt werden – der Deutschlandtakt ist das Ziel. Auch die Bahnbetreiber stehen bereit, ihre Angebote auszubauen. Doch Jahr für Jahr müssen sie mehr Geld für die Nutzung der Infrastruktur aufbringen – Mittel, die bei der Beschaffung etwa neuer Schienenfahrzeuge fehlen. Der Bund muss mehr Finanzverantwortung übernehmen und die Schienenmaut halbieren.

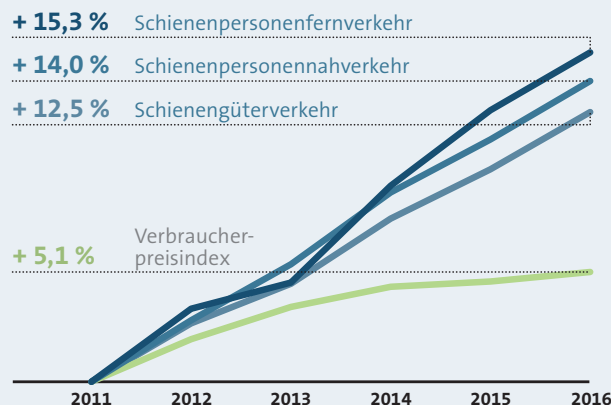
Digitalisierung der Schiene voranbringen

Digitale Techniken revolutionieren den Schienenverkehr und machen ihn noch klimaschonender, wirtschaftlicher und leiser. Die Digitalisierung der Schiene braucht politische Rückendeckung:

- **Nationales Förderprogramm Schiene 4.0:** Digitale Technologien wie automatisiertes Fahren oder intelligente Wartung können schon heute für erhebliche Energieeinsparungen sorgen und Ausfälle oder Verspätungen im Schienenverkehr reduzieren. Um die Digitalisierung des Gesamtsystems Bahn schneller voranbringen zu können, braucht es ein nationales Programm für Forschung und Entwicklung.
- **Pilotprojekte:** Die Bahnindustrie in Deutschland arbeitet an wegweisenden digitalen Technologien. Damit sich Kunden, auch aus dem Ausland, von Schiene 4.0 in Deutschland überzeugen können, müssen innovative Technologien in der Praxis erprobt und erlebt werden können. Pilotprojekte leisten dazu einen wichtigen Beitrag. Um sie zu realisieren, braucht die Wirtschaft gezielte finanzielle Unterstützung.

Nutzungsentgelte steigen

Bahnbetreiber müssen immer mehr für die Nutzung der Schieneninfrastruktur zahlen. Allein in den vergangenen fünf Jahren sind die Nutzungsentgelte teils um mehr als 15 Prozent gestiegen – und damit gut dreimal so stark wie die Verbraucherpreise.



Quelle: Bundesnetzagentur

- **Sondertitel ETCS:** Das europäische Schienennetz muss digitalisiert werden, damit Züge barrierefrei quer durch Europa fahren können. Doch Deutschland hinkt bei der Umrüstung auf das einheitliche Leit- und Sicherungssystem ETCS gegenüber seinen Nachbarländern deutlich hinterher. Um aufzuholen, muss der Bund ein zusätzliches Förderprogramm auflegen.

Bauvertragsrecht: VDB begrüßt Beschluss des Gesetzgebers

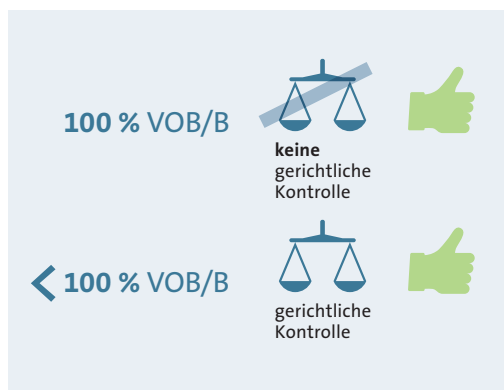
Bundestag und Bundesrat haben im März 2017 ein Gesetz zur Reform des Bauvertragsrechts und zur Änderung der kaufrechtlichen Mängelhaftung verabschiedet. Eine besonders umstrittene Passage hat der Gesetzgeber in letzter Sekunde noch gestrichen – ein Erfolg für die Bahnindustrie. Das Gesetz sichert damit die Balance am Bau zwischen Auftraggebern und Unternehmen. Und gewährleistet damit auch die Grundlage für weitere Investitionen in die Schieneninfrastruktur.

Vergabe- und Vertragsordnung

Die Vergabe- und Vertragsordnung (VOB) ist Grundlage für die meisten Bauverträge in Deutschland. Ihr Teil B (VOB/B) regelt die wichtigsten Details eines Bauvertrages – von Ausführungsfristen bis hin zu Haftungsansprüchen.

Bewährte Regelung bleibt bestehen

Vereinbaren Auftraggeber und -nehmer in einem Bauvertrag nur Teile der VOB/B, können die Regelungen gerichtlich kontrolliert werden. Die im März beschlossene Reform des Bauvertragsrechts bestätigt und stärkt den bewährten Konsens.



Verfassungswidrigen Passus gestrichen

Der ursprüngliche Gesetzentwurf zum Bauvertragsrecht hatte mehrere Regelungen enthalten, die der VDB mit Sorge gesehen hat. Besonders strittig war die vorgesehene Privilegierung nach § 650c Abs. 4 BGB-E. Bislang gilt: In einem Bauvertrag kann die sogenannte VOB/B entweder als Ganzes oder nur in Teilen als AGB vereinbart werden. Wird Sie als Ganzes genommen, kann keine Partei einzelne Klauseln der VOB/B einer gerichtlichen Inhaltskontrolle unterziehen. Diese Regelung hat sich seit Jahrzehnten bewährt, denn als Gesamtwerk ist die VOB/B ausbalanciert und fair. Werden hingegen nur Teile der VOB/B vereinbart, ist bislang selbstverständlich eine gerichtliche Inhaltskontrolle möglich.

Doch der ursprüngliche Gesetzentwurf sah vor, dass künftig auch dann keine gerichtliche Inhaltskontrolle mehr möglich ist, wenn nur Teile der VOB/B verwendet werden. Die Besteller hätten unverhältnismäßig mehr Marktmacht erlangt. Für die Unternehmen hätten aus dieser unfairen Schieflage erhebliche Finanzierungsrisiken gedroht. Hinzu kommt: Die Regelung hätte sich sogar auf künftige, noch gar nicht bekannte Fassungen der Einzelmaßgaben aus der VOB/B bezogen.

Erfolgreiche Verbandsarbeit

Entsprechend hatte Herr Professor Ulrich Battis den strittigen Paragraphen in einem unter anderem vom VDB in Auftrag gegebenen Gutachten mit einem klaren Diktum versehen: verfassungswidrig. Der VDB hat in Publikationen und Gesprächen dafür geworben, den Passus einfach zu streichen. Mit Erfolg: Der Bundestag votierte für die ersatzlose Streichung und griff damit den Vorschlag des VDB sowie anderer Verbände auf. Auch der Bundesrat folgte der Entscheidung. Der umstrittene § 650c Abs. 4 des Gesetzentwurfes ist damit endgültig vom Tisch. Das Gesetz tritt am 1. Januar 2018 in Kraft.

Gemeinsam für mehr Investitionen

Die Bahnindustrie nimmt den Beschluss mit Erleichterung auf. Der Gesetzgeber bewahrt so die Basis für eine verlässliche Zusammenarbeit zwischen Auftraggebern und Unternehmen – wie sie seit Jahrzehnten gewachsen ist. Denn eine gute Partnerschaft am Bau ist die Voraussetzung für mehr Investitionen in das Schienennetz.

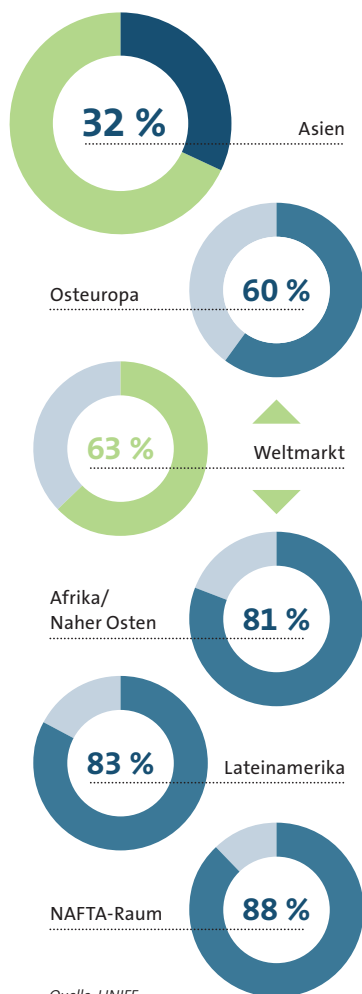
Freihandel mit Japan: EU muss auf fairen Wettbewerb pochen

Die EU und Japan verhandeln über den Abschluss eines bilateralen Freihandelsabkommens. Der Vertrag bietet die einmalige Chance, endlich fairen Wettbewerb zwischen den Regionen herzustellen. Doch im Eisenbahnsektor zeichnet sich das genaue Gegenteil ab: Bestehende Wettbewerbsverzerrungen werden zementiert und drohen damit zur Blaupause für andere Handelsabkommen zu werden. Die EU ist gefordert und muss jetzt umlenken.

Abgeschotteter Markt

Während die Produkte der Bahnindustrie in Europa weltweit wegen ihrer hohen Qualität stark nachgefragt sind, werden sie vom asiatischen Markt weitgehend ausgeschlossen. Diese Abschottung ist für die EU dauerhaft nicht hinnehmbar.

Anteil des für EU-Hersteller zugänglichen Marktes in ausgewählten Regionen



Quelle: UNIFE

Reziprozität ist Fehlanzeige

Europas Eisenbahnmarkt ist für ausländische Hersteller seit Langem frei zugänglich. Anders Japan: Das Land schottet sich für europäische Firmen weitgehend ab. Handhabe dafür bietet die sogenannte Operational Safety Clause. Diese Betriebssicherheitsklausel aus einem WTO-Abkommen erlaubt es japanischen Bahnunternehmen, heimische Hersteller bei öffentlichen Ausschreibungen exklusiv zum Zug kommen zu lassen – unter der fragwürdigen Prämisse, dass nur diese die hohen Sicherheitsanforderungen des Landes erfüllen. Dabei sind deutsche Zugsysteme weltweit in erdbebengefährdeten Regionen wie Kalifornien gerade wegen ihrer überlegenen Sicherheit im Einsatz.

EU muss Druck machen

In der Praxis bedeutet die Klausel für die europäische Bahnindustrie eine unüberwindbare nicht-tarifäre Barriere. Zumal sie unbestimmt ausfällt und weiträumig ausgelegt werden kann. Das aktuell verhandelte Freihandelsabkommen bietet die Gelegenheit, die unfaire und wettbewerbsverzerrende Klausel endlich abzuschaffen. Die EU-Kommission ist aufgerufen, dies in den weiteren Verhandlungen unmissverständlich einzufordern. Dabei kann sie mit Verweis auf die geltenden WTO-Regeln durchaus Druck aufbauen. Offene Märkte und freier Wettbewerb schaffen Wohlstand. Doch dafür braucht es ein Level-Playing-Field. Dafür setzt sich auch die Kommission in den Verhandlungen richtigerweise ein.

Plädoyer für freien und fairen Wettbewerb

Die Bahnindustrie in Deutschland verkauft rund die Hälfte ihrer Produkte ins Ausland. Die Branche tritt daher für freien globalen Wettbewerb ein – auch und insbesondere angesichts zunehmender protektionistischer Bestrebungen in wichtigen Weltregionen. Abkommen wie das zwischen der EU und Japan sind der richtige Weg, sofern sie faire Spielregeln für beide Seiten eröffnen – und nicht überkommene Ungleichgewichte zementieren.

Europa ist offen für japanische Bahntechnologie

Die EU-Länder stehen für fairen und freien Wettbewerb ein. So können japanische Hersteller ihre Produkte ungehindert nach Europa exportieren – und nutzen dies mit Erfolg:

2009: Ein japanischer Hersteller gewinnt in Großbritannien den mit acht Milliarden Euro bis dahin größten Einzelauftrag im Bahnwesen. Seit 2015 werden dafür insgesamt 122 Züge produziert.

2014: Ein japanisches Unternehmen erhält in Deutschland den Zuschlag für die Modernisierung der Traktionsausrüstung des Intercity Express 2. Der Auftrag hat einen Wert von 22 Millionen Euro und wird bis 2019 abgewickelt.

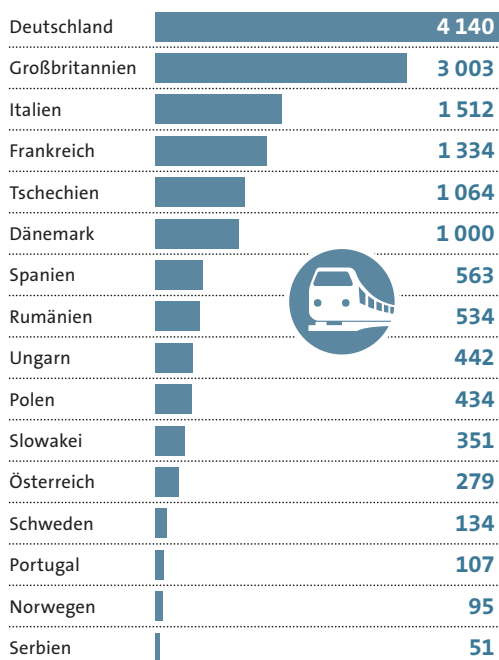
Bahntechnik erklärt

Wasserstoffantrieb: Null-Emissionen-Zug kommt aus Deutschland

Die Schiene ist Klimavorreiter. In Deutschland fahren 90 Prozent des Zugverkehrs elektrisch, rund ein Drittel des Stroms stammt aus erneuerbaren Energien. Mehr umweltfreundliche Mobilität geht nicht? – Doch. Auf Strecken, die noch nicht elektrifiziert sind. Auch hier wird künftig emissionsfreie Elektromobilität möglich sein. Die Zukunft wird durch eine Vielzahl klimaschonender Antriebslösungen geprägt sein. Dazu zählen hocheffiziente Dieselmotoren ebenso wie oberleitungsfreies elektrisches Fahren mit batteriebetriebenen Zügen. Ein weiteres Konzept setzt auf Wasserstoff. Im vergangenen Jahr war auf der InnoTrans der erste serienreife, komplett mit Wasserstoff angetriebene Zug der Welt zu bestaunen – entwickelt und gebaut in Deutschland.

Enormes Marktpotenzial

Tausende alte Dieselloks müssen in europäischen Ländern demnächst ersetzt werden – auch mit dem Wasserstoffzug bietet die Bahnindustrie die Chance, die CO₂-Emissionen des Schienenverkehrs noch weiter zu senken.



Quelle: Alstom



Auf seinem Dach trägt der Zug einen Wasserstofftank und eine Brennstoffzelle. Diese wandelt den Wasserstoff direkt in elektrische Energie um – eine Funktionsweise, die auch in der Bus- und Automobilbranche genutzt wird. An die Umgebung abgegeben werden nur Wasser und Wasserdampf. CO₂ und andere Schadstoffe fallen nicht an. Ein weiterer Vorteil: Auch der Lärmpegel des Wasserstoffzuges ist deutlich geringer und entspricht etwa dem von reinen Elektrozügen. Und das bei starker Leistung hinsichtlich Beschleunigung, großer Reichweite und hoher Passagierkapazität.

Energieeffizientes Fahren

Seit gut 15 Jahren forscht die Bahnbranche an Wasserstoffzügen. Doch bislang haben es nur Testfahrzeuge oder Einzelexemplare auf die Schiene geschafft. Nun wird erstmals die Schwelle zur Serienfertigung eines Wasserstoffzuges betreten, der längere Strecken zurücklegen kann. Ein Quantensprung – mit Know-how aus Deutschland. Machbar wurde dies dank wesentlich effizienterer Technologien. Zwei Beispiele:

- **Flexible Energiespeicherung:** Leistungsstarke Lithium-Ionen-Batterien speichern überschüssige Energie und geben diese zu einem späteren Zeitpunkt wieder ab.
- **Intelligentes Energiemanagement:** Kinetische Energie, die beim Bremsen des Zuges entsteht, wird zwischengespeichert und für Beschleunigungsphasen genutzt.

Zukunftstechnologie made in Germany

Der erste brennstoffzellenbetriebene Personenzug der Welt wird in Deutschland rollen. Hier wurde er auch entwickelt, hier wird er gebaut. So fährt der Schienenverkehr in ein neues Zeitalter. Die Bundesländer Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Hessen und Baden-Württemberg

machen vor, wie es geht: Sie haben 2014 eine Absichtserklärung über die Entwicklung des Wasserstoffzuges unterzeichnet. Das Ergebnis wird ab Ende 2017 auf einer ersten Strecke mit Fahrgästen fahren. Der Wasserstoffzug kann erheblich dazu beitragen, dass Deutschland seine ehrgeizigen Klimaschutzziele erreicht. Die Förderung dieser Zukunftstechnologie gehört weit nach oben auf der politischen Agenda.

Der weltweit erste Wasserstoffzug fährt in Deutschland, wurde hier entwickelt und wird hier gebaut.

Kontakt

Ihr Ansprechpartner

Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) ist erster Ansprechpartner der Politik für alle Themen zur Bahntechnik, von der Schieneninfrastruktur bis hin zu Zügen und Lokomotiven sowie zur fairen wettbewerblichen Strukturierung des Marktes. Kontaktieren Sie uns:

Sascha Nicolai

Pressesprecher und Leiter Kommunikation

Telefon: +49 (0)30 206289-30

Fax: +49 (0)30 206289-50

E-Mail: nicolai@bahnindustrie.info

Impressum

Verband der Bahnindustrie in
Deutschland (VDB)
Universitätsstraße 2, 10117 Berlin

Verantwortlich:

Dr. Ben Möbius

Hauptgeschäftsführer

Sascha Nicolai

Pressesprecher und Leiter Kommunikation

Redaktionsschluss:

1. Juni 2017

www.bahnindustrie.info

Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Der VDB vereint die Hersteller sämtlicher Produkte für den Bahnbetrieb unter einem Dach. Dazu gehören die Hersteller von Fahrzeugen, Leit- und Sicherungstechnik, Infrastruktur sowie die mit ihnen verbundenen Zulieferer und Dienstleister. Die Mitglieder des Verbandes engagieren sich mit Nachdruck für den modernen Schienenverkehr: klimaschonend, wirtschaftlich, digital. Der Verband unterstützt die Unternehmen dabei, indem er sich für verlässliche und zukunftsfähige Rahmenbedingungen am Standort Deutschland und in Europa einsetzt.

Die Bahnindustrie in Zahlen

Verkehrsszenarien der Zukunft prognostizieren ein deutliches Wachstum der Verkehrsleistung in Deutschland bis zum Jahr 2020 und darüber hinaus. Aber auch weltweit steigt in den prosperierenden Metropolen das Bedürfnis nach effizienter und klimaschonender Mobilität. Der zugängliche Weltmarkt für Bahntechnik wird auf über 100 Milliarden Euro geschätzt. Die Branchenkennzahlen für Deutschland:

	2016
Umsatz:	11,8 Milliarden Euro
Auftragseingang:	11,5 Milliarden Euro
Direkt Beschäftigte:	50 500

Anmelden:

Möchten Sie den VDB-Politikbrief per E-Mail erhalten? Dann melden Sie sich über nicolai@bahnindustrie.info gern für den elektronischen Versand an.