



Die Bahnindustrie in Deutschland – ein Garant für nachhaltigen Verkehr auf der Schiene

Foto: DB AG/Heiner Müller-Elsner

45.000 Mitarbeiter. Über 130 Unternehmen. Mehr als zehn Milliarden Euro Umsatz im Jahr 2009: Die Bahnindustrie in Deutschland hat sich trotz der weltweiten Wirtschaftskrise gut gehalten. Zwar hat auch diese Branche mit Umsatzeinbußen von teilweise bis zu 20 Prozent zu kämpfen gehabt. Doch durch das breite Spektrum der Aufgaben und eine anziehende Nachfrage nach Schienentechnologie konnte ein größerer Verlust aufgefangen werden. Die Bahnindustrie in Deutschland kann auf 175 Jahre Ingenieurskunst zurückblicken – Grund genug, den Herausforderungen erhobenen Hauptes entgegenzublicken.

Herzstück der Bahnindustrie in Deutschland ist der gleichnamige Verband. Ihm sind rund 80 Prozent der Unternehmen aus allen Bereichen des heutigen Bahnbetriebs angeschlossen.

Historisch hat er jedoch andere Wurzeln: Keimzelle des heutigen Verbandes war der 1877 ins

Leben gerufene Verband der Deutschen Lokomotivfabriken. Nach zahlreichen Umbenennungen wurde im Januar 1991 der Verband der Deutschen Bahnindustrie (VDB) e.V. durch die Zusammenlegung der tra-

ditionellen Verbände der Deutschen Lokomotivindustrie (VDL) und der Waggonindustrie (VdW) e.V. gegründet, dem die Mitgliedsfirmen des Verbandes der Deutschen

Dies liegt nach Auffassung des Verbands vor allem an der mittelständischen Struktur der Unternehmen. Nur rund ein Fünftel der Mitgliedsbetriebe sind große Konzerne, den Rest bilden hoch spezialisierte Unternehmen der unterschiedlichsten Größen.

Die Unternehmen der Bahnindustrie haben die Weltwirtschaftskrise gut überstanden. Ihre hohe Flexibilität, sich den geänderten Marktanforderungen schnell anpassen zu können, haben diese Unternehmen vor Schlimmerem bewahrt.

Zudem bildet das Auslandsgeschäft nach wie vor einen großen Anteil am Umsatz. „Dies zeigt die hohe internationale

Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Bahnindustrie und bestätigt, dass ihre Produkte über gute Alleinstellungsmerkmale verfügen und gefragt sind“, sagt VDB-Geschäftsführer Axel Schuppe.

DIE BAHNINDUSTRIE.

VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

Elektro- und Klimaindustrie für schienengebundene Personen- und Güterfahrzeuge beitraten. Damit gehört die Branche zu den dynamischsten und innovativsten Industriezweigen in Deutschland.

Verkehrsmarkt im Umbruch

Die Branche steht vor neuen Herausforderungen. Denn durch die zunehmende Globalisierung und das von Wirtschafts- und Verkehrsexperten gleichermaßen prognostizierte Wirtschaftswachstum wird der Verkehr insgesamt zunehmen. Sei es der Personenverkehr im Nah- und Fernbereich. Sei es der Güterverkehr auf Schiene und Straße. Schuppe verweist auf eine Studie des Instituts für Mobilitätsforschung: „Je höher die Einkommenssituation ist, umso höher sind auch die Mobilitätsansprüche.“ Steigt die Wirtschaftsleistung, steigt auch die Verkehrsnachfrage.

Für den Schienenverkehr bedeutet dies eine immense Chance, sich als Mobilitäts- und Logistikstütze der Gesellschaft dauerhaft zu etablieren und diesen Wandel in Gesellschaft und Wirtschaft aktiv mitzugestalten. Wirtschaftswachstum bedeutet auf der einen Seite, dass natürlich der Güterverkehr stark zunehmen wird. Es bedeutet aber auch, dass sich die Arbeitswege der Arbeitsbevölkerung verändern werden. Großstädte werden mehr Zulauf erhalten, gleichzeitig dürfen die ländlichen Strukturen nicht vernachlässigt werden. Ob Regional-, Fern- oder Stadtverkehr, in jedem Bereich müssen die Bahnen Höchstleistungen bringen, um die Menschen sicher und schnell an ihre jeweiligen Ziele zu bringen.

Dies können sie nur schaffen, wenn auch die Bahnindustrie Höchstleistungen bringt, um Fahrzeuge und Infrastruktur so effizient, sicher und wirtschaftlich wie möglich zu entwickeln. Seit Anbruch des Industriezeitalters in Deutschland Mitte des 19. Jahrhunderts üben Bahn und Bahnindustrie deshalb einen engen Schulterschluss und erforschen und erproben gemeinsam neue Technologien. Auf der Innotrans, der zweijährlich stattfindenden Leistungsschau der Bahnindustrie in Berlin, verkündete Bahnchef Dr. Rüdiger Grube den Start der Erforschung der Hybridtechnologie im Regionalverkehr. Bundesverkehrsminister Dr. Peter



Letzter Feinschliff für das kommende Flaggschiff der DB: Ein Techniker klebt das DB-Logo an die Nase des neuen Velaro von Siemens. Foto:Siemens-Pressbild

Ramsauer übergab Grube und Rainer Breidenbach, Vorstand Engines des Industriekonzerns Tognum, einen Förderbescheid über 1,9 Millionen Euro. Damit soll die Entwicklung eines Dieseltriebwagens mit der umweltfreundlichen Antriebstechnologie gefördert werden. Beide Unternehmen arbeiten bereits eng an diesem Projekt zusammen: Schon gestartet ist ein Pilotprojekt bei der Westfrankenbahn (WFB) in Aschaffenburg. Der Dieseltriebwagen der

Baureihe VT 642 verfügt sowohl über einen herkömmlichen Dieselmotor als auch über einen Elektroantrieb. Ab Herbst 2011 ist er auf dem nordbayerischen Streckennetz der WFB im Testbetrieb unterwegs.

Schulterschluss zwischen Bahn und Industrie

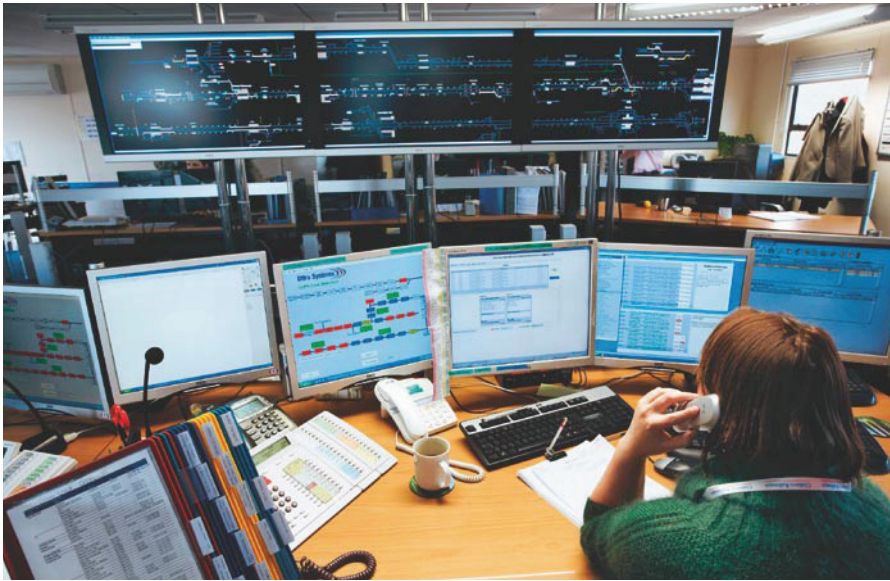
Weil beide – DB und Industrie gleichermaßen – ohne einander die gewaltigen Herausforderungen nicht meistern werden können, arbeiten sie an der Erforschung der Lösungswege eng zusammen. Ende September stellten Dr. Volker Kefer, Technikvorstand der DB, und VDB-Präsident Dr. Klaus Baur das Projekt Eco Rail Innovation, kurz ERI, der Öffentlichkeit vor. Unter der Schirmherrschaft von Bundesbildungsministerin Annette Schavan wollen die DB und 14 Unternehmen aus der Bahnindustrie gemeinsam an innovativen technischen Lösungen arbeiten, um das System Bahn ökologisch und ökonomisch weiterzuentwickeln.

Das bisherige Gemeinschaftsprojekt von DB und Industrie, das Eco Rail Center in Kirchmöser (Brandenburg), soll für dieses Forschungsprojekt strategisch ausgebaut werden. Quasi als Vorgriff auf diesen Schritt



Die Entwicklung des GSM-R-Systems gehört zu den wichtigen Innovationen der Zugleit- und Informationssysteme.

Foto: DB AG/Hartmut Reiche



Die Bahnindustrie entwickelt nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch die entsprechende Technik, um den Verkehr zu steuern. Foto: DB AG/Heiner Müller-Elsner

zu sehen ist eine Studie, die das Center Anfang 2010 in Auftrag gegeben hat, um die Trends des Bahnverkehrs bis 2020 zu erforschen. Demnach werden vor allem die technischen Herausforderungen wesentlich die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene beeinflussen. Die Studie identifiziert vier übergreifende Handlungsfelder: Energieeffizienz, Fahrzeugentwicklung, Umweltaffekte sowie Steuerung und Betrieb.

„Unsere Lösungen für Fahrzeuge, Infrastruktur und Betrieb setzen weltweit Maßstäbe“, sagte Baur bei der Vorstellung von ERI. „Mit Gemeinschaftsprojekten wie Eco Rail Innovation bauen wir unsere Basis für die Arbeit an der Mobilität von morgen weiter aus. Die Vielfalt der Projektpartner verspricht richtungs-

weisende Innovationen made in Germany.“

Blick nach vorn

Die Chancen für einen Wachstum der Verkehre – und damit für einen wirtschaftlichen Erfolg der Bahnindustrie – stehen nicht schlecht. Bahnchef Rüdiger Grube spricht sogar von einer „Renaissance der Schiene mit riesigen Infrastrukturprojekten in USA, China, Russland und in der Golf-Region“. Insbesondere die Warenströme zwischen Europa und Asien böten enorme Chancen für die Schiene im Gütertransport.

Aber auch im Personenverkehr rücken die Nationen immer enger zusammen. Die Liberalisierung des Wettbewerbs auf der Schiene macht heute durchgehende Verbindungen

möglich, die es vor einigen Jahren so noch nicht geben konnte. Die Bahnindustrie geht auch hier in der Forschung neue Wege. Loks und Triebwagen mit Mehrsystemtechnik erlauben schon heute den grenzüberschreitenden Einsatz ohne aufwändige Lokwechsel.

Doch auch abseits der Forschung und Entwicklung strebt die Bahnindustrie nach Veränderungen. Wenn es beispielsweise darum geht, die politischen Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr auf einheitliche Grundlagen zu stellen, kämpft der VDB Schulter an Schulter mit der DB. „Die Verankerung des Vorrangs für die Schiene in der deutschen und europäischen Verkehrspolitik hat für uns oberste Priorität“, sagt Prof. Dr. Ronald Pörner, Hauptgeschäftsführer des VDB. Die Liberalisierung und die gesteuerte Deregulierung der europäischen Schienenverkehrsmärkte seien bedeutende Voraussetzungen für das Wachstum des Schienenverkehrs.

Fazit

Der Branche geht es gut. Sie setzt Zeichen, und das weltweit. International gibt es zahlreiche Staaten, die die Schiene wieder als Transportweg Nummer eins in ihren politischen Fokus rücken. Doch im Vergleich zur Straße ist es immer noch zu wenig, kritisiert der Verband. Insofern wird auf ihn noch viel Arbeit zukommen. ■



Standardisierte Bauteile helfen, die Entwicklungskosten neuer Fahrzeuge in Grenzen zu halten. Foto: Siemens-Pressebild

Weitere Informationen:

Die Studie „Eco Rail Innovation – Herausforderungen für das System Schiene 2020“ ist im Internet unter www.deutschebahn.com/umwelt/innotrans zu finden.

Informationen rund um den Bundesverband der deutschen Bahnindustrie gibt es unter www.bahnindustrie.info

Werner Graf,
Redaktionsleiter