

# InnoTrans 2016 Berlin

## Erneut die Bahnmesse der Superlative

Vom 23. bis 25. September kamen 144.740 Fachbesucher aus 140 Ländern zur Messe nach Berlin. An den dann folgenden Publikumstagen strömten rund 16.000 Eisenbahnfreunde auf das 112.000 qm umfassende Ausstellungsgelände. 127 innovative Fahrzeuge stellten sich den neugierigen und kritischen Augen der Besucher. 2.955 Aussteller aus 60 Ländern präsentierten ihre Produkte und Dienstleistungen. Minister Dobrindt eröffnete die Messe mit einem bahnfrendlichen Statement, EU-Verkehrskommissarin Bulk und Bahnchef Grube stärkten in ihren Redebeiträgen die Zukunftsperspektiven der Schiene.

**B**egleitet wurde die Messe durch hochqualifizierte Fachvorträge und Podiumsdiskussionen mit namhaften Bahnexperten. VDV, VDB und DVF hatten zu großen Symposien in den Kongressaal eingeladen. Weitere Aussteller veranstalteten Talkrunden an ihren Ständen.

BFBahnen nutzte die Messetage für Kontakte, Meinungsaustausch und Information. Bei der Vielzahl der Präsentationen, Publikationen und Diskussionen ist mir Folgendes besonders aufgefallen.

### Bahnindustrie

Asiatische Hersteller von Zügen, Streckenausrüstungen, Leit- und Sicherungstechnik usw. waren auffallend stark präsent. Die gewohnten „Platzhirsche“ Siemens, Vossloh, Thales, Stadler, Bombardier oder Talgo stellten sich dieser Konkurrenz. Zur Bahnindustrie aus Indien, der Türkei oder Brasilien gesellten sich neu hinzugekommene Firmen aus Kroatien oder Marokko. Fazit: Schienenverkehr ist ein globaler Markt



mit Zukunft und in fast allen Ländern haben sich Hersteller und Zulieferer etabliert. Und unter den Zulieferern von Komponenten und Bauteilen finden sich zahlreiche namhafte Firmen wie Bosch, Continental, ZF, Schaffler oder SKF. Ihre Produkte sind nicht nur im Automotive-Bereich, sondern zunehmend auch bei der Schiene im Einsatz. Dies schafft ein zweites Standbein in einem wachsenden Markt und macht die Hersteller unabhängiger vom bisher dominierenden Automobilsektor.

### Wirtschaftsförderung

Einige Bundesländer bündeln ihre heimische mittelständische Bahnindustrie in „Clustern“ und setzen so einen Gegenpol zu den großen globalen Playern. Mit Gemeinschaftsständen präsentierten sich Bayern (C-NA e.V.), Berlin-Brandenburg (Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH) oder Sachsen (BTS Bahntechnik Sachsen e.V.). Hier haben Spezialisten mit Arbeitsplätzen in den Regionen einen gebündelten Marktauf-





tritt und finden so ihr Fachpublikum und neue Geschäftskontakte.

### Antriebe

Elektroantrieb ist bei Loks und Triebzügen bereits ein „Klassiker“. E-Loks erhalten nun ergänzend Dieselmotoren für die „letzte Meile“. So können sie auch in Anschlussgleisen und Rangieranlagen eingesetzt werden. Auch mit großen Batteriespeichern wird erfolgreich ein emissionsloser Elektroantrieb verwirklicht. Wasserstoff als alternativer Energieträger ist bei den ÖBB in Erprobung.

Elektrobusse für den ÖPNV konnten live auf einem Rundkurs getestet werden. Auch die zugehörigen Ladestationen wurden im Einsatz vorgeführt. Bereits in 14 deutschen Städten werden entsprechende Feldversuche durchgeführt. Erstaunlicherweise liegt die Zuständigkeit für die Förderung weder beim Verkehrs- oder Wirtschaftsministerium, sondern beim Umweltministerium.

### Schienenlärm – kein Thema mehr?

In den Vortragsreihen wurde Schienenlärm nur beiläufig erwähnt. Die Fahrzeug- und Waggonbauer wiesen nicht explizit auf ihre schalldämmenden technischen Lösungen hin. Bei der Ausrüstungsindustrie von Bremsanlagen gab es Muster von K- und LL-Sohlen zu sehen. Auch Maßnahmen am Oberbau (z. B. Schienenstegdämpfer, Dämmmatten, Lärmschutzwände) befanden sich im Standard-Sortiment der einschlägigen Bahnbau-Anbieter. Standardangebote – kein „Quantensprung“,

mehr Geschäftsroutine. Da hatte ich mir mehr erhofft. Doch Schallschutz ist nicht so hipp wie Digitalisierung.

### Digitalisierung – wohin man schaut

Bahn 4.0 ist der Sammelbegriff für einen wohl umfassenden und tiefgreifenden Wandel im Eisenbahnsektor. Autonomes Fahren auf der Schiene – das sei völlig anders als im Straßenverkehr; zwar spurgebunden, doch stets von einer führenden Leit- und Sicherungstechnik abhängig. Das Meinungsspektrum der Experten ging von hoffnungsvollen Lösungen in näherer Zukunft bis hin zu unrealistischen Visionen. In vielen Bereichen hat die Digitalisierung bereits konkrete Meilensteine gesetzt. Ticketing und Fahrgastinformationssysteme, Fahrplanerstellung und Fahrzeugdisposition, vorausschauende Instandhaltung von Fahrzeugen, Aufzügen, Rolltreppen, usw. Die Innovationssprünge durch Digitalisierung kommen in immer kürzeren Zeitabschnitten. Die technischen Voraussetzungen hierzu sind Sensoren, schnelle Datenerfassungs- und Übertragungseinrichtungen und die dazu erforderliche intelligente Software. Die Schnittstelle „Mensch – Maschine“ wird neu definiert.

### Rechtliche Rahmenbedingungen

Wettbewerb, Zulassung von Fahrzeugen, Finanzierung, Instandhaltung und Ausbau der Infrastruktur, Planungsrecht, Umweltbelange – eine äußerst komplexe Gemengelage im

deutschen und europäischen Recht regelt und reguliert den Verkehr auf der Schiene. Einhellige Meinung aller Fachleute: Es muss schnell einfacher, transparenter, einheitlicher werden. Nur so wird die Schiene den kommenden Herausforderungen gerecht werden können. Wer mehr Verkehr auf die Schiene will, wer Klima- und Umweltschutz im Verkehr will, der muss entsprechend handeln und Regeln setzen. Die EU-Verkehrskommissarin Violetta Bulc scheint entschlossen, dafür auch „dicke Bretter“ zu bohren. Ein Erfolg ist der neue Zulassungsprozess von Schienenfahrzeugen; hier geht es nun zügiger voran. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) präsentierte sich selbstbewusst mit einem beeindruckend großen Messestand und exzellenten Mitarbeitern. Unter den Ausstellern fanden sich auch zahlreiche Prüf- und Zertifizierungsstellen (z. B. DEKRA, TÜV Süd, TÜV Nord, TÜV Rheinland). Hier hat sich ein neuer, lebhafter Markt gebildet.

### Menschen bei der Bahn:

Berufsbilder und Anforderungen verändern sich. Neue Techniken, Verfahren und Dienstleistungen erfordern gute Ausbildung, stete Fortbildung und Anpassungsfähigkeit an die laufenden Herausforderungen. Dr. Rüdiger Grube beschrieb in der Eröffnungsveranstaltung der InnoTrans das Tempo der Veränderungen mit drastischen Worten: „Vorwärts Gehen oder Laufen reicht nicht; wir müssen rennen, um den Anschluss zu halten“. Doch bitte beim Rennen nicht vergessen: Bei all dem Tempo müssen auch die Kunden „mitgenommen“ werden. Die demografische Ent-

wicklung, die Urbanisierung, das veränderte Mobilitätsverhalten sind dabei zu berücksichtigen. Für diese Mobilität 4.0 braucht die Branche motivierte Fachkräfte. Die Kampagne „Schienenjobs“ stellt deshalb die Branche als attraktive und interessante Arbeitgeber mit bester Reputation heraus. Die Arbeits- und Unternehmenskulturen sind besser als ihr Ruf. Und Eisenbahn ist keine Männerdomäne mehr.

„Frauen, kommt zur Bahn!“ rief die Allianz pro Schiene und stellte auf der Messe ihr neues Frauennetzwerk vor. Das Interesse vor allem junger Frauen/Eisenbahnerinnen war enorm. Hier zeigte sich wieder einmal, dass sozialer Austausch und fachliche Qualifikationen in solchen Netzwerk-Strukturen unternehmensübergreifend gut vorankommen. Unternehmen, Verbände und Gewerkschaften tun also gut daran, ihre Netzwerke zu fördern und so Ansehen und Reputation der Schienenbranche in bestes Licht zu rücken.

### Fazit

Bei der Schiene gibt es viel spannende Technik. Mit ihrer Hilfe wird Mobilität von Menschen für Menschen gemacht. Das ist auch in der Zukunft eine lohnende Aufgabe. Machen Sie mit. ■



Fridolin Werner,  
BFBahnen Presse & PR