



Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: 18. März 2010, 13:30 Uhr

Grußwort

der
Bayerischen Staatssekretärin
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Katja Hessel

anlässlich

des Forums Bahntechnik
175 Jahre Eisenbahn - Innovationen für
die Zukunft

am 18. März 2010
Nürnberg

Begrüßung

Sehr geehrter Herr Dr. Schulze-Halberg,
(Clustersprecher Cluster Bahntechnik)

sehr geehrter Herr Prof. Fendrich,
(Präsident des VDEI)

sehr geehrter Herr Prof. Ringat,
(Präsident des DVWG)

sehr geehrter Herr Bürgermeister,
(Dr. Klemens Gsell)

meine sehr verehrten Damen und Herren!

– **Begrüßung** –

Einleitung

175 Jahre sind in unserer schnelllebigen Zeit eine halbe Ewigkeit.

Wer hätte 1835 bei der Jungfernfahrt des „Adlers“ von Nürnberg nach Fürth geahnt, welche rasante Entwicklung die Eisenbahn noch nehmen würde?

Mehr noch: **Wer kann sich heute vorstellen, wo wir in 175 Jahren stehen werden?**

Heute, auf dem **Forum Bahntechnik in Nürnberg**, wollen wir uns mit den Dingen befassen, die zwischen Rückblick und Ausblick liegen: den **aktuellen Chancen und Herausforderungen** für die Bahnindustrie. Ich freue mich, bei Ihnen zu sein, und darf Ihnen die besten Grüße von Herrn Staatsminister Zeil ausrichten.

Dank

Mein herzlicher Dank geht an die Veranstalter,

- den bayerischen Cluster Bahntechnik,
- die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft und
- den Verband Deutscher Eisenbahningenieure, für die ausgezeichnete Organisation dieser Veranstaltung. Ich möchte ferner allen danken,

die zum Gelingen des Forums Bahntechnik beitragen: den Gastgebern DB Museum Nürnberg und Georg-Simon-Ohm-Hochschule sowie den Referenten und Ausstellern.

Chancen und Herausforderungen

Meine Damen und Herren,
an unsere Unternehmen, die die Bahnindustrie in Bayern, Deutschland und Europa voranbringen, richten sich **hohe Erwartungen**.

Denn eine wirtschaftliche und umweltfreundliche Mobilität hat zentrale Bedeutung für die **Wettbewerbsfähigkeit** unseres Wirtschaftsstandortes sowie für **Wohlstand** und **Beschäftigung**. Um diese Mobilität zu sichern, setzen wir verstärkt auf den Schienenverkehr und seine Innovationsfähigkeit.

Güterverkehr

Im **Güterverkehr** geht es unter anderem um die **intermodale weltweite Vernetzung der Verkehrsträger** untereinander. Hier ergeben sich aus dem immer weiter expandierenden Containerverkehr völlig neue Möglichkeiten. Herr Dr. Schulze-Halberg hat gerade auf die prognostizierten Wachstumsraten im Güterverkehr hingewiesen.

Personenverkehr

Im **Personenverkehr** sind die Veränderungen ebenso umfassend: Die Mobilitätsbedürfnisse einer überregional und international zunehmend vernetzten, aber auch alternden Gesellschaft stellen an Infrastruktur und Fahrzeuge immer neue Anforderungen.

Innovationen

Die **Branche selbst** ist geprägt von beeindruckenden **Innovationen**. Sie reichen

- vom **Vertrieb**, in dem das Internet völlig neue Standards gesetzt hat,
- über **Fahrzeuge** mit energiesparenden und umweltschonenden Antrieben, höheren Reisegeschwindigkeiten sowie komfortabler und barrierefreier Ausstattung und
- den **Betrieb**, in dem mehr und mehr computergestützte Technologien zum Einsatz kommen,
- bis hin zu innovativen Lösungen im Bereich **Gleis- und Streckenbau**.

Umweltschutz als Herausforderung

Viele dieser technischen Neuerungen unterstreichen den Anspruch der Bahn als **umweltfreundliches Verkehrsmittel**. Gleichzeitig stehen Politik, Industrie und Verkehrsbetriebe in der

Pflicht, Emissionen und Ressourcenverbrauch weiter zu senken. Vor allem im Güterverkehr geht es darum, **die Bahn leiser zu machen.**

Die Bayerische Staatsregierung **begrüßt** daher die Aktivitäten des Bundes und der EU, die darauf abzielen, das **Lärmniveau im Fahrzeugbestand zu verringern.** Das gilt auch für die Pläne zur Absenkung der zulässigen Grenzwerte für neue Schienenfahrzeuge im europäischen Regelwerk.

Ich meine: Die Eisenbahnindustrie des Hochtechnologiestandorts Deutschland und Bayern darf diese Pläne **als Chance begreifen.** Die weitere Reduzierung des Fahrzeuglärms verlangt nach neuen Ideen und Techniken. Innovative Unternehmen können daraus durchaus einen Wettbewerbsvorteil erzielen. Selbstverständlich werden wir darauf achten, dass bei all dem **keine Verzerrung des Wettbewerbs** mit anderen Verkehrsträgern eintritt.

Herausforderungen durch EU-Regelungen

Auch in anderen Bereichen hat die **Europäische Union** großen Anteil an den Veränderungen im Eisenbahnwesen.

- Mit einer dynamischen Normung,
- gegenseitiger Anerkennung von Zulassungen und
- vielen Projekten zur Standardisierung von Schnittstellen

treibt sie den Binnenmarkt im Eisenbahnwesen voran.

Chancen für die Branche

Sämtliche dieser Themen, die ich gerade angerissen habe, vom globalen und regionalen Wandel über den Umweltschutz bis hin zu einem neuen Ordnungsrahmen, stellen an Sie, meine Damen und Herren, **große Herausforderungen**. Gleichzeitig öffnen sie die Türen zu **neuen Marktchancen**. Davon wird heute und morgen viel die Rede sein.

Bahnindustrie in Bayern

Auch wir in Bayern stellen uns diesen Fragen. Unsere Unternehmen sind dafür sehr gut aufgestellt.

Bekannt sind die **Global Player** Siemens, RAIL.ONE, Pfleiderer track systems, Max Bögl und Knorr-Bremse.

Mindestens ebenso wichtig sind aber auch die vielen innovationsstarken und hoch spezialisierten **mittelständischen Hersteller und Zulieferer**. Ihre Produkte werden von Außenstehenden oft nur mit anderen Industriezweigen in Verbindung gebracht. Wer ahnt schon, dass sich darunter auch so mancher „hidden champion“ der Eisenbahntechnik verbirgt?

Dabei müssen wir uns vor Augen führen: Die **Mehrheit der Beschäftigten** der Bahnindustrie arbeitet nicht bei den großen, sondern bei den **kleinen und mittleren Unternehmen**.

**Bahnindustrie
mittelständisch
strukturiert**

Die **starke Stellung des Mittelstandes** – traditionell eine wichtige Stütze der bayerischen Wirtschaft – ist ein Qualitätsmerkmal der bayerischen Bahnindustrie. Mit dem **Cluster Bahntechnik** wollen wir gerade auch die Innovationskraft und die technologischen Fähigkeiten unserer Mittelständler nutzen – zum Vorteil der bahntechnischen Industrie und ihrer Mitarbeiter insgesamt.

Ich meine, dass wir dabei auf einem guten Weg sind. Unsere Unternehmen nutzen die Chancen, die aus der Privatisierung der Deutschen Bahn AG und dem Wettbewerb auf der Schiene resultieren.

Mit viel Ideen und Dynamik hat unsere Bahnindustrie in den letzten zwei Jahrzehnten **erhebliche Produktivitätsfortschritte** erzielt. Das betrifft Fahrzeugbau und Infrastrukturtechnik einschließlich der Leit- und Sicherungstechnik ebenso wie die Kommunikationstechnologie. Ohne diese Innovationen wäre die „Renaissance der Eisenbahn“ in jüngerer Vergangenheit gar nicht möglich gewesen.

Räumliche Schwerpunkte

Räumliche Schwerpunkte der bayerischen Bahnindustrie sind unsere Metropolregionen. Vor allem der **Nürnberger Raum** ist Sitz einer Vielzahl von Unternehmen. Das zeigt: Nürnberg ist nicht nur der Kristallisationspunkt deutscher Eisenbahngeschichte. Hier werden auch **Gegenwart und Zukunft** der deutschen Eisenbahn gestaltet.

Die **Wahl Nürnbergs als Sitz des Clusters Bahntechnik** im Rahmen der Clusterinitiative des Freistaats war daher **naheliegend**. Aus dem gleichen Grund freue ich mich heute ganz besonders, hier in Nürnberg das Forum Bahntechnik eröffnen zu dürfen. **Als Nürnbergerin freue ich mich doppelt darüber.**

**Verantwortung
der Staatsregierung
für SPNV**

Meine Damen und Herren!

Die Bayerische Staatsregierung ist sich ihrer Verantwortung für die Entwicklung der Eisenbahn in Bayern sehr bewusst. Damit meine ich ganz konkret:

- unsere **Bestellungen von Nahverkehrsleistungen,**
- den **Ausbau der Schieneninfrastruktur** und
- unsere **Maßnahmen zur Stärkung der Innovationsfähigkeit unserer Bahnindustrie.**

Hier ist an erster Stelle der Cluster Bahntechnik zu nennen.

Lassen Sie mich kurz auf diese **drei Themenfelder** eingehen.

SPNV-Angebot optimiert

In Bayern haben wir das **SPNV-Angebot** seit der Bahnreform im Jahr 1996 **deutlich optimiert und ausgeweitet**. Über die **Bayerische Eisenbahngesellschaft** bestellt und finanziert der Freistaat inzwischen **mehr als 110 Millionen Zugkilometer pro Jahr**. Damit ist Bayern der größte Besteller von Nahverkehrsleistungen in Deutschland. Seit der Regionalisierung des SPNV hat sich die **Anzahl der Regionalzüge auf den bayerischen Schienen um rund 32 Prozent erhöht**.

Durch die **Regionalisierung** und den verstärkten **Wettbewerb** im SPNV hat sich die **Landschaft der Verkehrsunternehmen** deutlich gewandelt. Mittlerweile werden rund 10 % der Verkehrsleistungen von privaten Verkehrsunternehmen erbracht. Der Wettbewerb hat auch beim Ex-Monopolisten Deutsche Bahn zu einem deutlich höheren Qualitätsbewusstsein geführt.

Die Verkehrsleistungen vergeben wir in **euro-paweiten Ausschreibungen**. Den Zuschlag erhält das Verkehrsunternehmen, welches das qualitativ beste und wirtschaftlichste Angebot abgibt.

Dabei hängen wir die **qualitativen Maßstäbe** in unseren Ausschreibungen **sehr hoch**. Die Fahrgäste profitieren zum Beispiel:

- von niederflurigen und klimatisierten Neufahrzeugen,
- von einem höherem Komfort der Fahrzeuge und barrierefreien Zugängen sowie
- von einer verbesserten Fahrgastinformation innerhalb und außerhalb der Züge.

Aber nicht nur die Fahrgäste profitieren. Der Einsatz qualitativ hochwertiger Neufahrzeuge kommt natürlich **auch den Unternehmen der Bahnindustrie zugute**.

Schieneinfrastruktur

Auch bei der Schieneinfrastruktur bleiben wir am Ball.

Im Großraum München geht es vor allem

- um die 2. Stammstrecke,
- die bessere Schienenanbindung des Flughafens München, gerade nach Nord- und Nordostbayern,
- sowie um den Ausbau der Bahnstrecke München-Mühldorf-Freilassing.

Das größte Schieneninfrastrukturprojekt im Großraum Nürnberg ist das „**S-Bahn-Ergänzungsnetz Nürnberg**“. Das S-Bahn-Netz in der Metropolregion wird sich auf fast 200 km **verdreifachen**. Von dem Ausbau wird ein ganz entscheidender Impuls für den Wirtschaftsstandort Mittelfranken ausgehen. Noch gibt es Verzögerungen in einzelnen Streckenabschnitten, insbesondere beim S-Bahn-Verschwenk im Norden Fürths. **Doch der Großteil des Ergänzungsnetzes wird Ende dieses Jahres in Betrieb genommen werden.**

Cluster Bahntechnik

Schließlich darf der **Cluster Bahntechnik** nicht unerwähnt bleiben. Er ist ein ganz wesentlicher Bestandteil unserer Clusteroffensive. Hinter diesem Begriff stehen 19 für die bayerische Wirtschaft besonders bedeutende Branchen und Kompetenzfelder. Damit fördern wir die Netzwerkbildung zwischen Unternehmen, Hochschulen, Forschungseinrichtungen und Dienstleistern.

Ziel der Clusterarbeit ist es, die Wettbewerbsposition der beteiligten Partner zu verbessern, indem wir ihre Innovationsfähigkeit stärken. Dabei

setzen wir vor allem auf die bessere Vernetzung von Wirtschaft und Wissenschaft.

Schluss

Meine Damen und Herren!

Ohne den Cluster Bahntechnik wäre das heutige Forum Bahntechnik nicht zustande gekommen.

Ich bin sehr dankbar, dass der Cluster in Zusammenarbeit mit der DVWG und dem VDEI diese Veranstaltung ermöglicht hat.

Diese Kooperation zeigt beispielhaft, wie wir mit den großen Herausforderungen der kommenden Jahre und Jahrzehnte umgehen müssen, nämlich im **engen Schulterschluss von Wirtschaft, Wissenschaft und Politik.**

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen und Ihren Unternehmen jeden erdenklichen Erfolg.

Dem Forum Bahntechnik wünsche ich einen guten Verlauf und Ihnen allen aufschlussreiche Vorträge, interessante Diskussionen und wertvolle Anregungen.

Vielen Dank!