



Deutsche Bahn und Bahnindustrie setzen auf grundlegende Reformen zur Verbesserung der Entwicklung, Bestellung und Zulassung von Schienenfahrzeugen

Deutsche Bahn und Bahnindustrie setzen auf grundlegende Reformen zur Verbesserung der Entwicklung, Bestellung und Zulassung von Schienenfahrzeugen. DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube, DB-Technikvorstand Dr. Volker Kefer und Bahnindustriepäsident Michael Clausecker sprechen sich für eine schnelle und spürbare Reform der Zulassungsverfahren von Zügen, Lokomotiven und bahntechnischen Komponenten in Deutschland aus. Das bekräftigten die Spitzenvertreter von Deutscher Bahn und Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V. heute auf einem Diskussionsforum in Berlin. Beide Seiten waren sich einig: Die bisherigen Reformanstrengungen mit der Veröffentlichung des "Handbuchs Eisenbahnfahrzeuge" im Mai 2011 waren ein richtiger Schritt, sie hätten die Problematik der Zulassung im Schienenverkehrssektor allein jedoch nicht auflösen können. Die politischen Reformanstrengungen müssten erheblich ausgeweitet werden. Dies beginne mit der vollständigen Umsetzung der europäischen Interoperabilitätsrichtlinie aus 2008 und reiche bis zu einer sachgerechten Reform der europäischen Zulassungsprozesse im Zuge des Vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Kommission. Der Zulassungsorganisation in der Luftfahrt komme hier mittel- und langfristig eine Vorbildfunktion zu. DB und Bahnindustrie stellten auf der Grundlage einer vergleichenden Betrachtung der Situation in der Automobil- und Luftfahrtbranche Ansatzpunkte für Verbesserungen auf verschiedenen Ebenen vor. Alle Beteiligten, Bahnindustrie, Bahnen, Bestellerorganisationen und Zulassungsstellen sind danach gefordert, im Rahmen einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit ihren Beitrag zu leisten. Die Deutsche Bahn AG sieht Optimierungspotenziale u.a. im Bestell-, Entwicklungs- und Produktionsverhalten sowie in der Etablierung eines Wissenskreislaufes aus Betrieb und Instandhaltung. Außerdem müssten die Standardisierung und die Öffnung der Schnittstellen zwischen den Komponenten vorangetrieben werden. "Alle Beteiligten des Sektors, nicht zuletzt die Kunden der Bahnen, haben in den letzten Jahren ganz erheblich unter den Problemen rund um die Schienenfahrzeuge gelitten. Dies können und wollen wir nicht länger akzeptieren", sagte Dr. Rüdiger Grube vor den Zuhörern in der Französischen Botschaft. Michael Clausecker, Präsident des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V. erklärte: "Die Bahntechnikhersteller in Deutschland sind massiv davon betroffen, dass fertige Züge und Lokomotiven keine Zulassung erhalten. Akut äußert sich das wirtschaftlich sehr ernst zu nehmende Problem bei mindestens elf Lokomotiv- und Triebzugbaureihen. Das sind rund 140 Schienenfahrzeuge im Wert von über 550 Millionen Euro, die aktuell auf die Zulassung warten." Grund sei eine Welle von Nachforderungen des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) an neuen Nachweisen, trotz bereits zusätzlich erbrachter unabhängiger Gutachten durch die Hersteller. DB-Chef Grube sagte, dass Zulassungsverfahren im Eisenbahnbereich nicht zuletzt auch im Vergleich mit anderen Industrien weiterhin zu langwierig und schwerfällig seien. Für den deutschen und europäischen Gesetzgeber gebe es hier dringenden Handlungsbedarf. Er mahnte eine rasche Lösung des Zulassungsproblems in Deutschland an: "Imageschäden, hohe Kosten und eine mangelnde Mitarbeiter- und Kundenzufriedenheit belasten uns alle und müssen vermieden werden." Verbandspräsident Clausecker ruft die Bundesregierung daher abermals eindringlich dazu auf, so schnell wie möglich eine sektorweite Arbeitsgruppe einzurichten, um weitere Reformen für ein modernes und effektives Zulassungswesen für Bahntechnik auf den Weg zu bringen, wie es in anderen Verkehrsbranchen bereits seit Jahren reibungslos funktioniere. Einig waren sich Grube und Clausecker auch über eine künftig höhere Standardisierung von Bahntechnik: "Individuelle Bestellungen und daraus resultierende maßgeschneiderte Produkte führen immer wieder zu einer Fülle von Verzögerungen", sagte Grube. "Dazu kommen hohe Entwicklungskosten und ein höherer Prüfaufwand für das EBA." Ein höherer Standardisierungsgrad sei aus Sicht der DB aber auch im Bereich der Ersatzteile und der Komponentenschnittstellen dringend vonnöten. Anknüpfend an die Ausführungen von Grube betonte Clausecker, dass ein Weg hin zu höherer Standardisierung so genannte "funktionale Ausschreibungen" seien. "Der Auftraggeber gibt hier keinen detaillierten technischen Kriterienkatalog vor, sondern definiert die zu erbringende Leistung nach dem zu erreichenden Ziel. Es kommt so zu einem Wettbewerb um die beste Lösung, der gleichberechtigt neben den reinen Preiswettbewerb treten sollte. Damit hätten Bahntechnikhersteller mehr Möglichkeiten, auf technisch bereits im In- und Ausland erprobte Lösungen zurückzugreifen."

Pressekontakt

Deutsche Bahn AG

10785 Berlin

Firmenkontakt

Deutsche Bahn AG

10785 Berlin

Die Deutsche Bahn AG ist der führende Mobilitäts- und Logistikdienstleister Deutschlands. Rund eine viertel Millionen Mitarbeiter sind in ihren Unternehmensbereichen Personenverkehr, Transport & Logistik und Infrastruktur und Dienstleistungen tätig. Der DB-Konzern will ein überdurchschnittlich wachsender Dienstleistungskonzern mit guter Ertragskraft und europäischer Ausrichtung sein. Das Hauptgeschäft ist der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene. Touristik und Logistik bieten besonders gute Chancen für Wachstum. Die Vorteile, die der Schienenverkehr beim Umweltschutz bietet, werden konsequent genutzt.