

Wir müssen schneller werden

Enno Wiebe ist seit Juni Generaldirektor von Unife, dem Verband der europäischen Bahnindustrie. ETR sprach mit Wiebe über die Entwicklung des Marktes und wie „Made in Europe“ den weltweiten Herausforderungen begegnet.

Die europäische Bahnindustrie ist bekannt für Innovationen und hohe Qualität. Doch andere Regionen holen auf. Wiebe setzt sich für Beschleunigung ein, bei der Entwicklung und auch bei der Implementierung.

Sie sind seit Juni Generaldirektor von Unife. Welche Aufgaben sehen Sie für den Verband in den kommenden Jahren?

Als Verband fokussieren wir uns natürlich sehr stark auf die Arbeit der Europäischen Kommission und der angeschlossenen Agenturen, besonders die Europäische Eisenbahngesellschaft (ERA). Dazu kommen Fragen des Wettbewerbs. Zusammengefasst würde ich als unsere Aufgaben für die kommenden Jahre die Bereiche Wettbewerb und Investitionen sehen. Der Draghi-Wettbewerbs-Report, der im September vorgelegt wurde, war aus meiner Sicht ein Weckruf. Vielleicht haben wir uns als europäische Industrie zu sehr auf unseren Lorbeeren ausgerichtet - die Hersteller außerhalb Europas haben in den letzten Jahren aufgeholt.

Der Messestand unseres Verlages auf der InnoTrans grenzte direkt an den Stand des chinesischen Herstellers CRRC an. Ich war beeindruckt, besonders von der Schnelligkeit und Konsequenz, mit der Innovationen in China umgesetzt werden.

Wir müssen als europäische Industrie flotter werden, schneller in die Umsetzung kommen, doch nicht zu Lasten der Qualität, denn diese macht uns im Wettbewerb stark. Doch wenn wir in Europa im Sektor

Bahn mehr Innovationen schneller umsetzen wollen, müssen wir auch über Finanzierung sprechen.

Wird es eng für die europäische Industrie auf dem Weltmarkt?

Wir haben keine Angst, uns dem Wettbewerb zu stellen, im Gegenteil. Doch es muss faire Wettbewerbsbedingungen geben. Wenn Länder außerhalb Europas ihre Eisenbahnindustrie staatlich subventionieren, pusht dies diese Industrien einseitig. Das macht es für uns als europäische Industrie schwierig, unsere Produkte zu nachhaltigen Preisen anzubieten. Das zeigt auch die diesjährige World Rail Market Studie (WRMS), die in unserem Auftrag erarbeitet

wurde. Es gibt positive Trends, aber auch negative, bei der Marköffnung zum Beispiel. Es gibt Länder, die ihre Märkte konsequent geschlossen halten und gleichzeitig verstärkt in unsere offenen Märkte vorstoßen. Das ist unfair, weil wir umgekehrt keine Möglichkeit haben, auf ihre Märkte zu kommen. Um gegen diese Wettbewerbsverzerrungen bestehen zu können, brauchen wir die Unterstützung der EU-Kommission.

Geht es nur um den Wettbewerb mit chinesischen Herstellern oder müssen verstärkt auch Hersteller aus anderen Ländern im Auge behalten werden?

Wir müssen den gesamten asiatischen

ENNO WIEBE

Markt im Auge behalten, Süd-Korea beispielsweise oder auch Indien. Die Studie zeigt aber auch positive Beispiele für Marktöffnung, der Mittlere Osten etwa oder in den vergangenen Jahren auch die USA. Insgesamt mussten wir allerdings feststellen, dass bisher auf EU-Ebene die Gefahren für den Wettbewerb unterschätzt wurden.

Nach der Veröffentlichung des Draghi-Report hat Unife neben den schon angesprochenen fairen Wettbewerbsbedingungen, also dem Level Playing Field, auch Exportförderung empfohlen sowie eine gezieltere Nutzung von öffentlichen Ausschreibungen. Wie könnte dies aussehen?

Öffentliche Ausschreibungen sind ein wesentlicher Bestandteil der Märkte, in denen die europäische Bahnindustrie tätig ist. Unsere Forderung ist, dass die Ausschreibungskriterien erweitert werden, dass also nicht nur der günstigste Preis für einen Zuschlag entscheidend ist. Als Kriterien sollten auch Merkmale wie Qualität und Social Responsibility eingeführt werden. Wir alle kennen das: Bei billig Gekauftem läuft man Gefahr, das Produkt schnell ersetzen zu müssen. Nachhaltig ist das nicht.

Unife hat deshalb das MEAT-Prinzip für öffentliche Aufträge erarbeitet. MEAT steht für Most Economically Advantageous Tender, also das wirtschaftlich günstigste Angebot. Dem MEAT-Prinzip zufolge würden Auftraggeber eingegangene Angebote nicht nur bezüglich ihrer Beschaffungskosten beurteilen, sondern auch andere Faktoren wie technischen oder technologischen Nutzen, Lebenszykluskosten sowie ökolo-

gische und/oder soziale Auswirkungen berücksichtigen können. Die Anwendung des MEAT-Prinzips ist allerdings derzeit für den EU-Beschaffungsmarkt nicht verpflichtend.

„Made in Europe“ kann man als Kriterien in Ausschreibungen nicht aufnehmen?

„Made in Europe“ beinhaltet ein Qualitätsversprechen, auf das wir sehr stolz sind. Mit MEAT könnte diese hohe Qualität des Labels „Made in Europe“, die letztendlich zu geringeren Lebenszykluskosten führt, ihre Wirkung entfalten und bei Ausschreibungen zum Zuschlag führen.

An was denken Sie bei Exportförderung? Soll es eine Facility für Ausfuhrkredite geben?

Es wird über verschiedene Ansätze diskutiert. Ein Anliegen von Unife ist, dass die Industrie bei Aktivitäten im Ausland unterstützt wird, indem beispielsweise der Rechtsrahmen sauber gestaltet wird. Aber natürlich könnte ein Exportförderungs-Instrument auch sein, dass wir Finanzierung bekommen, um im Ausland zu verkaufen. Auch die finanzielle Förderung von Innovationen ganz allgemein ist ein Weg der Exportförderung. Es gibt schon das gemeinsame Forschungsförderungsunternehmen Europe's Rail, innerhalb dessen Projekte jeweils hälftig von der EU und der Industrie finanziert werden. Das ist ein innovatives Konzept und das ist auch der richtige Weg.

Sie hatten zu Beginn gesagt, dass man sich als europäische Bahnindustrie vielleicht etwas zu lange auf seinen Lorbeeren ausge-

Es muss nicht nur entwickelt, sondern auch umgesetzt werden.

ruht hat und dass andere Regionen aufgeholt haben. Wo sollte die Industrie genauer hinschauen und prüfen, ob sie wirklich noch ganz vorne in Bezug auf Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit mitspielt?

Der erste Schritt wäre gewesen, über die InnoTrans zugehen und zu sehen, was der Wettbewerb macht. Wer das getan hat, wird gemerkt haben, dass der außereuropäische Wettbewerb in vielen Bereichen aufgeholt hat. Wir waren vielleicht etwas zu arrogant. Die anderen sind auch gut geworden, sie haben sich unsere Produkte angeschaut, haben sie auseinandergelassen und in manchen Fällen sogar noch verbessert. Auf diese Entwicklung müssen wir mit Innovationen reagieren, um weiter an der Spitze zu bleiben. Aber es muss nicht nur entwickelt, sondern auch umgesetzt werden, hier in Europa. Heute kann es uns passieren, dass wir über eine neue Technologie sehr lange reden und dann zuschauen müssen, wie sie in anderen Regionen schon implementiert wird, während wir noch mitten in der Diskussion sind. Wir müssen den Mut haben, schnell zu implementieren, was wir entwickelt haben. Dazu brauchen wir eine Migrationsstrategie innerhalb der EU

Enno Wiebe

Generaldirektor der Unife, Brüssel

Enno Wiebe ist seit 1. Juni Generaldirektor des europäischen Bahnindustrieverbandes Unife. Wiebe ist Dipl. Ing. (FH) Bauingenieur, mit Studium an der HTW

Dresden und Capetown, Südafrika. Vor seinem Wechsel zu Unife war Wiebe Technischer Direktor der Gemeinschaft Europäischer Bahnen (CER), davor bei dem Verband leitender Mitarbeiter für ERA- und Forschungsfragen. Auch bei der UIC, dem Internationalen Bahnverband,

war Wiebe tätig. Dort war er zuständig für Forschungsprogramme und Projektmanagement.

Seine Karriere begann Wiebe 1999 bei der Deutschen Bahn, als Planungs- und später Projektgenieur.

und Anschubfinanzierungen, etwa durch die Europäische Investitionsbank. Wir müssen das Denken in Silos aufgeben und Forschung, Migration, Implementierung und Finanzierung ganzheitlich betrachten. Ansonsten trifft man sich im nächsten Jahr wieder und diskutiert wieder über das Gleiche. Davon müssen wir wegkommen.

Bei den EU-Politikern, die auf der InnoTrans zu hören waren, klang dies als Anspruch an den Sektor Bahn durch. Man möchte Ergebnisse sehen für all die Milliarden, die in den Schienenverkehr investiert wurden und werden sollen.

So ist es. Wir haben auf europäischer Ebene als großes gemeinsames beispielsweise die Initiative zur Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) und auch die Entwicklung des neuen Standards für die Bahnkommunikation FRMCS, also das Future Railway Mobile Communication System. Hier müssen wir liefern: Die Einführung der neuen Technologien muss eine Erfolgsgeschichte sein und dem Eisenbahnsektor etwas bringen.

Kann die Unife bei der EU-weiten Einführung von Technologien ein Beschleunigungsfaktor sein? Manchmal ist zum Beispiel in Bezug auf die Einführung des europäischen Leit- und Sicherungssystems ERTMS/ETCS die Forderung zu hören, dass es ein Moratorium geben müsste, dass sich also alle darauf einigen, dass für einen Zeitraum X eine ETCS-Variante als Standard festgelegt wird.

Als Bahnindustrie sind wir Dienstleister und liefern die Komponenten und die Fahrzeuge, die unsere Kunden wollen. Wir sind nicht allein im Sektor. Um schneller mit Innovationen wie ERTMS/ETCS voran zu kommen, müssen wir als Industrie enger mit unseren Kunden, den Betreibern, zusammenarbeiten. Diese engere Zusammenarbeit voranzubringen, sehe ich als meine Aufgabe. Wenn wir an einem Strang ziehen und weniger darauf schauen, was uns trennt, sondern mehr darauf, was wir gemeinsam erreichen wollen, kommen wir schneller voran. Mein Appell an den gesamten Sektor lautet deshalb: Lasst uns gemeinsam definieren, was die wesentlichen Elemente sind, die wir pushen wollen, und lasst uns gemeinsam darauf konzentrieren,

dass diese zum Erfolg werden. Lasst uns dagegen das, worauf wir uns im Augenblick nicht einigen können, erst einmal zur Seite schieben und stattdessen das große Ganze im Auge behalten.

Auf der InnoTrans war Künstliche Intelligenz (KI) ein großes Thema. KI ist einerseits ein Modewort, andererseits gibt es bei KI auch Aspekte, die tatsächlich eine neue Qualität haben. Wie ordnen Sie KI ein? Welche Bedeutung hat KI für die Bahnindustrie?

KI ist ein Teilaspekt des großen Themas Digitalisierung. Augenblicklich wird der Eindruck vermittelt, dass mit Künstlicher Intelligenz alle Probleme gelöst werden können. Das glaube ich nicht. Doch Künstliche Intelligenz kann wesentliche Impulse geben, um Produkte besser zu machen und um Produkte optimal einzusetzen. Predictive Maintenance beispielsweise, bei der Künstliche Intelligenz eingesetzt wird, um die Datenanalyse zu verbessern und Muster zu erkennen, kann letztendlich die Verfügbarkeit von Fahrzeugen in einer Flotte erhöhen. KI kann auch den Betrieb optimieren. Natürlich hat dabei die Betriebssicherheit höchste Priorität. Wir werden die Sicherheit im Bahnbetrieb nicht gefährden, indem wir etwas einsetzen, das gegebenenfalls einen negativen

Einfluss hätte. Künstliche Intelligenz könnte jedoch einen Lokführer oder eine Lokführerin beim Energiesparen unterstützen.

Künstliche Intelligenz also als Unterstützung des Menschen und nicht als sein Ersatz?

Ja. Wir müssten diesen Aspekt der Künstlichen Intelligenz viel mehr betonen. Denn wie können wir als Industrie und als Sektor Menschen dafür gewinnen, bei uns zu arbeiten, wenn wir gleichzeitig sagen, dass wir die Arbeitsplätze durch Künstliche Intelligenz ersetzen. Andererseits brauchen wir moderne Digitalisierung, einschließlich des Einsatzes Künstlicher Intelligenz, um den Eisenbahnsektor für die neue Generation attraktiv zu machen.

Auf der InnoTrans habe ich von vielen Firmen gehört, dass Künstliche Intelligenz heute schon verstärkt in Forschung und Entwicklung eingesetzt wird, um die Prozesse zu beschleunigen.

Genau. Wir nennen es Virtual R&D, ein Thema, das immer wichtiger wird. Dies wird die Innovationsgeschwindigkeit erhöhen. KI wird in der Industrie auch schon eingesetzt, um Testmethoden zu verbessern. So können anhand digitaler Prototypen viele Tests schon virtuell



„Als Bahnindustrie sind wir Dienstleister und liefern die Komponenten und die Fahrzeuge, die unsere Kunden wollen. Wir sind nicht allein im Sektor“

durchgeführt werden, bevor die ersten Prototypen gebaut werden müssen. Das beschleunigt nicht nur die Entwicklungsprozesse, sondern macht Forschung und Entwicklung gleichzeitig kostengünstiger. Wird Forschung und Entwicklung kostengünstiger, können wir als europäische Industrie unsere Produkte kostengünstiger anbieten, damit steigt auch unsere Wettbewerbsfähigkeit.

Um ihre eigenen Instandhaltungskosten zu senken, setzen Betreiber verstärkt darauf, ihre Flotten zu vereinheitlichen. Es werden beispielsweise bei Lokomotiven große Aufträge an einen Hersteller vergeben. Angesichts der langen Lebensdauer der Fahrzeuge sinken damit die Absatzchancen für andere Hersteller, der Markt wird enger, wenige Hersteller werden immer größer. Wie geht ein Verband der Bahnindustrie mit einer solchen Marktentwicklung um?

Es stimmt, wir haben große Systemintegratoren, doch gleichzeitig haben wir eine große Anzahl an Zulieferunternehmen. Wenn wir uns als Industrie im weltweiten Wettbewerb behaupten wollen, müssen wir auf Plattformkonzepte setzen, um Kosten zu senken. Und wenn wir dann in Europa auch noch die Zugsicherungssysteme

vereinheitlichen und alle Lokomotiven unter ETCS fahren, befinden wir uns auf einem guten Weg nach vorne.

Der gesamte öffentliche Verkehr, der in vielen Fällen stark über Steuergelder finanziert wird, müsste günstiger werden. Die Industrie könnte dazu beitragen, indem beispielsweise Off-the-Shelf Produkte verwendet werden oder Produkte, die auch in anderen Industrien wie der Autoindustrie eingesetzt werden. Höhere Stückzahlen in der Produktion senken die Kosten von Einzelkomponenten.

Das Thema Kostensenkung durch höhere Stückzahlen ist für uns als Unife zentral. Historisch bedingt haben sich die Eisenbahnsysteme in den heutigen EU-Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich entwickelt. Dies führt für uns als Industrie dazu, dass wir in sehr kleinen Chargen herstellen, da jedes Mitgliedsland seine eigenen Spezifikationen hat. Als Unife setzen wir uns für europaweit einheitliche Spezifikationen ein. Lasst uns die nationalen Regeln beiseiteschieben. Diese Harmonisierung hat die ERA jahrelang schon sehr erfolgreich umgesetzt. Doch müssen wir bei diesem Thema auch unsere Kunden in die Pflicht nehmen. Wir können als Industrie mit Off-the-Shelf-Produkten arbeiten und standardi-

sierte Fahrzeuge anbieten, wenn die Kunden dies zulassen. Wir müssen deshalb davon wegkommen, dass Betreiber Fahrzeuge, die für sie hergestellt werden sollen, nachspezifizieren, denn dies macht deren Herstellung teuer. Wenn wir mit dem Klein-Klein so weitermachen wie bisher, werden wir es nicht schaffen, Fahrzeuge günstiger anzubieten.

Es gibt ja schon die TSI, die Technischen Spezifikationen für Interoperabilität. Sie sollen die Technik harmonisieren und den einheitlichen Europäischen Eisenbahnraum schaffen. Was fehlt noch?

Die ERA hat einen tollen Job gemacht. Doch die Agentur harmonisiert und die Mitgliedsstaaten beschließen danach die lange Liste der Ausnahmen. Das ist verständlich, denn jeder Mitgliedstaat hat seine eigenen Bedürfnisse. Doch der Sektor kommt so nicht voran.

Eine private Frage: Wie entspannen Sie sich?

Durch Sport. Ich bin Open Water-Schwimmer. Ein Sprung in die Nordsee und ich bin absolut entspannt.

Das Interview führte Dagmar Rees

World Rail Market Studie

Unife erstellt seit 20 Jahren die World Rail Market Studie (WRMS). Sie erscheint alle zwei Jahre, im Vorfeld der InnoTrans. Die Studie gibt einen umfassenden Überblick über den aktuellen Stand und die zu erwartende Entwicklung des gesamten und zugänglichen Welt-Bahnmarktes. Sie umfasst die Marktentwicklung in 66 Ländern, die zusammen mehr als 99 % des weltweiten Schienenverkehrs ausmachen, gebündelt in sieben Regionen. Die von Bain & Company erstellte Studie im Auftrag der Unife wird über die DW Media Group, die auch die ETR – Eisenbahntechnische Rundschau verlegt, vertrieben.

Die Studie zeigt, wie der Markt weltweit nach einem durch COVID-19 verursachten Rückgang jährlich um 2,7 % wuchs, bei einem durchschnittlichen Jahresvolumen von 201,8 Mrd. EUR in den Jahren 2021 bis 2023. Die Autoren erwarten, dass der Markt nach 2023 jährlich um 3,0 % wächst und bis 2027-2029 ein Volumen von 240,8 Mrd. EUR erreicht. Die Studie zeigt allerdings auch, dass die Gesamtzugänglichkeit für EU-Schienenverkehrsanbieter entsprechend dem historischen Abwärtstrend weiter abgenommen hat. Sie lag bei nur noch 59 % im Zeitraum 2021 bis 2023. Allein für den Zeitraum 2021 bis 2023 führten die Veränderungen bei der Zugänglichkeit zu einem Rückgang des zugänglichen Marktes um 2,9 Mrd. EUR pro Jahr.

Die Studie zeigt auch unterschiedliche Wachstumspfade der Regionen. So war das Wachstum bei Schienenfahrzeugen durch die Regionen Asien-Pazifik und Westeuropa getrieben, während China und Indien das Wachstum der Infrastruktur anführten, vor allem bei Very High Speed und Metro.

