

# Vorwort



Dr. Peter Ramsauer

## Liebe Leserinnen und Leser,

am 7. Dezember 1835 nahm mit dem „Adler“ die erste dampfbetriebene Eisenbahn auf deutschem Boden ihre Fahrt auf. In Ermangelung heimischer Technik bestellte die Bayerische Ludwigsbahn den „Adler“ bei den britischen Eisenbahnpionieren George und Robert Stephenson. Nur wenig später entwickelten sich Eisenbahnbau und -betrieb zu Eckpfeilern der Industrialisierung in Deutschland und brachten eine bis heute bedeutende Bahnindustrie hervor.

Viel hat sich seit dem „Adler“ getan: Im Jahr 1835 war man auf der 7,45 km langen Strecke vom Nürnberger Plärrer bis zum Ludwigsbahnhof in Fürth rund 14 Minuten lang unterwegs. Die Reisegeschwindigkeit lag maximal bei 28 km/h. Heute erlauben deutsche Hochgeschwindigkeitszüge der neuesten Generation Regelfahrtgeschwindigkeiten von bis zu 300 km/h.

Die Eisenbahn in Deutschland erlebte in den vergangenen 175 Jahren eine wechselvolle Geschichte. Heute hat die Bahn wieder hohe Wachstumsraten. Das ist auch das Ergebnis weitreichender struktureller Veränderungen. Angesichts der prognostizierten Zunahme der Verkehrsströme im zusammenwachsenden Europa wuchs der Bahn eine wichtige Rolle in einem künftig integrierten Verkehrssystem zu. Eine wirkliche Renaissance der Bahn war jedoch an umfassende Reformen, verbesserte Leistungen und nachfragegerechte Angebote geknüpft.

In Deutschland wurde die Basis für eine ebenso erfolgreiche wie moderne Bahn mit der Bahnreform des Jahres 1994 geschaffen, die ihre Wirksamkeit rasch entfaltete und zu deutlich sichtbaren Verbesserungen führte: Von 1994 bis 2008 stiegen die Güterverkehrsleistungen auf der Schiene um 63,6 % auf 115,7 Mrd. tkm. Im Personenverkehr nahmen die Verkehrsleistungen im gleichen Zeitraum um insgesamt 25 % zu.

Natürlich geht die Finanz- und Wirtschaftskrise auch an den Eisenbahnunternehmen nicht spurlos vorbei: Insbesondere im Schienengüterverkehr haben sich 2009 Verkehrsleistungen, Umsätze und Ergebnisse deutlich verschlechtert und es bedarf zweifellos großer Anstrengungen der Unternehmen, diese schwierige wirtschaftliche Phase zu überwinden.

Wir sind uns dieser Schwierigkeiten sehr wohl bewusst, gehen jedoch fest davon aus, dass die Nachfrage nach hochwertigen Schienenverkehrsleistungen im Güter- und im Personenverkehr mittel- und langfristig wieder steigen wird. Deshalb sorgen wir jetzt und in Zukunft für entsprechende bedarfsgerechte Investitionen. Jährlich fließen 2,5 Mrd. EUR in den Erhalt des bestehenden Schienennetzes. Der Bund und seine Eisenbahninfrastrukturunternehmen verfügen mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung über ein neues und wirkungsvolles Instrument, das für Planungs- und Investitionssicherheit sorgt.

Weitere Mittel setzen wir zur Realisierung eines bedarfsgerechten Aus- und Neubaus der Schienenwege ein, wobei wir mit der Beseitigung von Engpässen im Seehafenhinterlandverkehr einen Schwerpunkt setzen. Mit den zusätzlichen Mitteln aus den Konjunkturprogrammen beschleunigen wir die Planung und den Bau wichtiger Bedarfsplanvorhaben und finanzieren ein Programm zur Modernisierung von Bahnhöfen.

Wir setzen auf die Eisenbahn. Nicht zuletzt auch deshalb, weil sie zu Recht als ein besonders effizientes, leistungsfähiges und umweltverträgliches Verkehrsmittel gilt. Ihre auf die Verkehrsleistung bezogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen sind deutlich niedriger als beim motorisierten Individualverkehr und beim Lkw. Wir verfügen in Deutschland über Eisenbahnverkehrsunternehmen, die wettbewerbsfähige und kundenorientierte Leistungen anbieten. Wir haben eine deutsche Bahnindustrie, die bei der Weiterentwicklung der Technik konsequent auf Qualität, Umweltschutz und Energieeffizienz setzt.

Wir sorgen als Bund für eine bedarfsgerechte und leistungsfähige Schieneninfrastruktur. Keine Frage: Diese Eisenbahn hat Zukunft.

Dr. Peter Ramsauer  
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

# Vorwort



Dr.-Ing. Klaus Baur



Prof. Dr. Ronald Pörner

## Liebe Leserinnen und Leser,

„Mir ist nicht bange, dass Deutschland nicht eins werde, unsere guten Chausseen und die künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige tun“ – diese Vision, die Johann Wolfgang von Goethe seinem getreuen Eckermann am 23. Oktober 1828 in sein Tagebuch diktierte, hat bereits sieben Jahre vor der ersten Fahrt einer Eisenbahn auf deutschem Boden deren zukünftige Bedeutung umrissen: Die Bahn ist die verbindende und immer wieder vorwärts treibende Erfindung.

Mobilität wurde zur „Lokomotive“ des Fortschritts, die Eisenbahnen wurden der starke Impulsgeber für die industrielle Revolution. Das war verbunden mit der Entwicklung einer leistungsstarken Bahnindustrie und dem Erfindergeist engagierter Techniker und Praktiker. Die Bahnen wurden immer schneller, immer sicherer, immer komfortabler. Völlig neue Produktzweige entstanden, so im Bahnbau, in der Sicherheitstechnik, in der Maschinen- und Elektroindustrie. Anwendung fanden immer wieder neue, bessere Materialien sowie neue Konstruktions- und Wirkprinzipien. Millionen von Technikfans entwickelten ihre ungeteilte Liebe zu ihrer Bahn. Hochschulen und Universitäten nahmen sich der Schienenbahn an, gaben und geben Richtungen für Weiterentwicklungen vor, ebenso für neues Denken und auch immer neue Visionen. Wichtige Innovationen sind auch heute „bahnbrechend“.

Viele der heutigen VDB-Mitgliedsfirmen haben ihren Ursprung in jenen vorwärts drängenden Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts. Einige Waggon- und Lokomotivfabriken waren aus kleinen Kutschen- oder Handwerksbetrieben hervorgegangen und haben dann im Laufe der Jahrzehnte mit ihren Erfindungen Eisenbahngeschichte geschrieben. Es sind bekannte Namen wie zum Beispiel Linke-Hoffman-Busch, Borsig, AEG, Siemens, Henschel, Krauss-Maffei und andere. Sie belegen eine sehr erfolgreiche Industriegeschichte in Deutschland. Verbunden damit war der Ausbau leistungsfähiger Zulieferbetriebe, meist auf der Grundlage kleiner, flexibler mittelständischer Unternehmen. Nicht unerwähnt bleiben darf die Tatsache, dass die Bahnen über große Zeiträume eingebunden waren in die militär-strategischen Planungen der Nationalstaaten. Heute gibt die europäische Zusammenarbeit unseren Bahnen im 21. Jahrhundert friedliche und die Völker verbindende Perspektiven.

Die Bahnindustrie in Deutschland ist ein weltweit vernetzter und geachteter Bereich der deutschen Wirtschaft. Um die in den vielen Jahrzehnten errungene führende Position auszubauen, investiert der Industriebereich beträchtliche Summen in Forschung und Entwicklung und praktiziert konsequent die schnelle Umsetzung neuester Erkenntnisse in innovative Produkte. So ist die Eisenbahn längst zum hochkomplexen Hightech-Produkt geworden. Allerdings benötigen die Bahnen auch faire und gute Rahmenbedingungen, um im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern den Massenverkehr in den Kommunen und Ballungszentren, um den Fernverkehr, den Güterverkehr und auch den grenzüberschreitenden Verkehr zukunftsfähig und wirtschaftlich durchzuführen.

Die Bahnen Europas verbinden heute über 800 Millionen Menschen in einem riesigen Wirtschaftsraum. Dass dieser immer enger zusammenwächst, dass Kooperationen immer enger und vorteilhafter werden, dass Menschen und Güter grenzenlos unterwegs sein können – das bedarf weitsichtiger politischer Entscheidungen und neuer Anstrengungen, auch der Industrien. Fortschreitende Liberalisierung, Deregulierung vor allem aber Harmonisierung der über viele Jahrzehnte getrennten Eisenbahnräume und die Realisierung eines umweltfreundlichen Verkehrs werden die Bahnentwicklung weiter voranbringen.

In der deutschen Bahnindustrie arbeiten dafür über 40.000 sehr engagierte Beschäftigte. Unsere Leistungen und Angebote machen die Weichenstellung in die Zukunft möglich. Auf der InnoTrans 2010, der Leitmesse unserer Branche, werden die VDB- Unternehmen wieder ihr großes Know-how und ihre gewachsene Innovationskraft dokumentieren. Wir freuen uns, dass die deutsche Hauptstadt als eines der großen europäischen Bahnzentren wieder Gastgeber der weltweit führenden Messe ist.

Diese Spezialausgabe des Jahrbuchs zum Jubiläum *175 Jahre Eisenbahnen in Deutschland* trägt dazu bei, mit neuen Fakten die traditionsreiche deutsche Eisenbahngeschichte nachvollziehbar zu machen und zugleich neue Anforderungen und Ziele darzustellen. Verlag und Lektorat verdienen dafür besonderen Dank und Anerkennung.

Wir wünschen dem Eisenbahnjahrbuch 2010 eine gute Aufnahme.

Dr.-Ing. Klaus Baur  
Präsident  
Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.

Prof. Dr. Ronald Pörner  
Hauptgeschäftsführer  
Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.

# Vorwort



Dr. Dieter Klumpp

## Liebe Leserinnen und Leser,

das Jubiläumsjahr „175 Jahre Deutsche Eisenbahn“ veranlasst viele Bahnfreunde zum Feiern und zum Zurückblicken. Der Aufbau der Bahnen in Deutschland ist eine bemerkenswerte Erfolgsgeschichte – immer verbunden mit hoher Ingenieurkunst des Maschinenbaus, der Elektrotechnik und des Hoch- und Tiefbaus.

Aber stets spielten auch wirtschaftliche Gründe beim Aufbau der Bahnen eine Rolle. So hatte die erste Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth (1835) genauso mit den Finanzen zu kämpfen wie die erste deutsche Staatsbahn (1838) von Braunschweig nach Wolfenbüttel. Und dieser Zustand setzt sich bis heute fort, wo der Staat die Mobilität mit erheblichen finanziellen Mittelzuwendungen fördert. Die politische Diskussion über die Finanzierung des Verkehrs bleibt aktuell.

Nach der Bahnreform 1994 in Deutschland und der Verantwortungsübertragung des Regionalverkehrs an die Länder wurden später die vorgesehenen Finanzmittel erheblich gekürzt. Jüngst signalisierte der VDV die Finanznöte des ÖPNV. Es bleibt zu hoffen, dass die Politik die Signale wahrnimmt und das Fortbestehen der GVFG-Mittel auf einem hohen Niveau sichert und auch die Finanzierung der Infrastruktur von NE-Bahnen fördert. Es ist erfreulich, wie die Politik den neuen Chef der Deutschen Bahn AG, Herrn Dr. Rüdiger Grube, unterstützt. Er kann den internationalen Expansionskurs fortführen. So ist gewährleistet, dass auf internationalem Parkett die Bahnen aus Deutschland eine entscheidende Rolle zur Zukunftssicherung spielen können. Damit wird auch ein Gegengewicht zu anderen international agierenden Staatsbahnen geschaffen. Diese sind mit ihren Töchtern schon lange in Deutschland aktiv. Ebenso zielsicher hat Herr Dr. Grube auch das Inlandsgeschäft mit der Benennung seiner drei wichtigsten Handlungsfelder „Kunde, Technik und Erneuerung der Flotte“ im Auge.

Dabei ist auf Qualitäten wie Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, welche die Bahn auszeichnen, besonderer Wert zu legen. Zu bedenken ist andererseits, dass Innovationen auch Risiken beinhalten, die beim Einsatz im hochkomplexen System Bahn für Überraschungen sorgen können. Eine enge Zusammenarbeit der Bahnen mit der Bahnindustrie und den Zulassungsbehörden im Vorfeld der Entwicklungen und während der Erprobungsphasen sollte, wie in der Vergangenheit üblich, wieder intensiviert werden.

Über 300 Bahnen sind auf Schienen der DB Netz AG unterwegs. Ein Erfolg der Marktöffnung! Doch es reicht nicht aus, nur den Wettbewerb und die technische Harmonisierung voranzutreiben. Es ist genauso wichtig, die Betriebsführung und die Betriebsabläufe der Bahnen in Europa anzupassen. Damit könnte der grenzüberschreitende Verkehr auf der Schiene noch günstiger und reibungsloser fließen. Das wäre ein weiterer Beitrag zur Nachhaltigkeit, da die Bahnen das umweltfreundlichste Transportmittel sind.

Die Wirtschaft und die Bevölkerung hängen von ungestörter Mobilität in hohem Maße ab. Die Wolke aus Vulkanasche hat das deutlich veranschaulicht. Das System „Mobilität“, das heißt die Verkehrsträger Schiene, Straße, Wasserstraße und Luftfahrt bedürfen einer übergreifenden und nachhaltigen Verkehrspolitik. Dazu gehören auch die Förderung der Ingenieurwissenschaften und die Motivation junger Menschen, ein Ingenieurstudium aufzunehmen. Die Ingenieure haben die Erfolgsgeschichte „175 Jahre Deutsche Eisenbahn“ erst möglich gemacht!

Dr. Dieter Klumpp  
1. Sprecher des VDV-Förderkreises