

## Einführungsrede

**Müslüm Yakisan**

Präsident DACH Region ALSTOM  
Mitglied des Präsidiums Deutsches Verkehrsforum e.V.

Dialog Forum auf der InnoTrans am 21. September 2022 von 14.00-16.00 Uhr  
im Palais am Funkturm, Messegelände Berlin.

### „In Zukunft automatisiert – Schienenverkehr in Deutschland auf einem neuen Level“

Sehr geehrter Herr **Minister Beermann**, Lieber **Andre Rodenbeck**

Meine sehr **verehrten** Damen und Herren,

ich begrüße Sie herzlich beim **Dialog-Forum des Deutschen Verkehrsforums** auf der **InnoTrans** im **Jahr 2022**.

Es ist mir eine große Freude, nach den **vier Jahren** des **Abstand Haltens** und rein **virtuellen Austauschens** wieder in das **persönlichen Gespräch** mit Ihnen einzutreten und die aktuellen Themen der **Schienenmobilität** zu besprechen.

Der **persönliche Austausch** ist so viel lebendiger und wir erhalten in diesen Gesprächen so viel **mehr Impulse** für die **Verbesserung** unserer **Produkte** als am Bildschirm.

Und das brauchen wir, denn wir wollen uns stets **weiterentwickeln**, damit Bahn fahren so **einfach** wird, wie mit dem **9-Euro-Ticket**, so **angenehm leise**, wie mit **alternativen Antrieben** und so viel **sicherer** durch **Digitalisierung** und Automatisierung.

Lassen Sie uns heute ganz konkret über die **Chancen** der **Automatisierung** sprechen, über die **Vorteile** für die **Reisenden** ebenso, wie über die **Vorteile** für **Betreiber**. Damit aus diesen **Chancen** auch **Realitäten** werden, lassen Sie uns auch darüber reden, wie wir sie **in die Tat umsetzen**.

**Bahnfahren** ist angesagt. Nicht nur in **Deutschland**, sondern in ganz **Europa** und vielen anderen Ländern der Welt steigt das Interesse am **umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bahn**.

Dieser **Trend** sollte **gefördert** und **genutzt** werden, um das **Klima** zu **schonen** und **Mobilität** zu **erhalten**.

Unsere Herausforderung als Branche besteht vor allem in Deutschland darin **kurzfristige Lösungen umzusetzen**, durch die **mehr Züge** und somit auch **mehr Menschen** auf dem **bestehenden Netz** stabil und zuverlässig fahren können.

Gleichzeitig wird der Pool an Fachkräften immer kleiner.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der **geburtenstarken Jahrgänge** gehen bald wohlverdient in den Ruhestand, ohne dass wir auf **ausreichend junge Menschen** bauen können.

Gewinnen werden wir die jungen Menschen zudem nur mit **moderner Technik**, mit **digitalen Lösungen**.

Aus diesen Gründen ist es höchste Zeit den Betrieb der Eisenbahnen, also die **Fahrplanerstellung**, die **Disposition** der Züge, die **Leitstellen** und die **Steuerungstechnik** der Züge zu **automatisieren** und einen neuen **state of the art** zu schaffen.

Die erste gute Nachricht ist, wir haben schon angefangen und sowohl im **ÖPNV** als auch im **Schiennah- und -Fernverkehr** Schritte hin zur **technischen Automatisierung** vorgenommen.

Die zweite gute Nachricht ist, wir **haben heute bereits Produkte** und **Möglichkeiten** um mehr Züge pünktlicher fahren zu lassen. Gleichzeitig arbeiten wir heute schon an Lösungen, um den absehbaren **Mangel an Fachkräften kompensieren zu können**. Bevor ich einige Beispiele kurz benenne, stelle ich ihnen die Schwerpunkte unserer zwei Diskussionsrunden vor.

In unserer ersten Diskussionsrunde blicken wir auf die **Potenziale der Automatisierung und Digitalisierung** im Stadt- und Regionalverkehr.

Wir werden erfahren, wie zeitaufwendige **Reinigungsprozesse** von **Schienefahrzeugen automatisiert** werden können, welche Regelungen anzupassen sind, damit **selbstfahrende Straßenbahnen** auch **dünn besiedelte Wohnungsgebiete**

mit einem **verlässlichen Service** bedienen können und warum das Fahren mit **öffentlichen Verkehrsmitteln** auch nach dem Auslaufen des 9-Euro-Tickets **leicht und unbeschwert** sein kann.

In der zweiten Diskussionsrunde wird es um das **große Ganze gehen**. Wir werden über die Kernfrage reden, wie wir die **Kapazität** auf dem **existierenden** deutschen **Schienennetz** relativ kurzfristig **erhöhen** können und warum es sich bei der **Modernisierung** von Netz und Betrieb lohnt zu klotzen statt zu kleckern.

Weiterhin werden wir diskutieren wie wir es schaffen, **Innovationen** schneller **in den Markt** zu **bringen** und welche Prozesse zu beschleunigen sind.

Entscheidend wird sein, wie **schnell** wir die Ideen **umsetzen**, damit die Pendlerinnen und Pendler mehr **Komfort** genießen können und neue Kundinnen und Kunden gewonnen werden.

Denn anders als die offizielle **Innovations-Broschüre** dieser Messe, die alle Weltpremierer der Messe präsentiert, suggeriert, benötigt die Modernisierung der Schiene in Deutschland den **unbedingten Schulterchluss**, da es kein **Selbstläufer** ist.

In der InnoTrans Woche hat die Bahn die ganze **Aufmerksamkeit der Welt**. In den anderen Wochen des Jahres ist das anders. Die **Krisen** dieser Welt erlangen medial **höhere Aufmerksamkeit** und verdrängen **strukturelle und langfristige Themen** von der politischen Tagesordnung.

Themen wie die Erhaltung und Modernisierung unserer **Transport- und Logistikadern**, also den Gleisen und Weichen, geraten ins Hintertreffen.

Dabei bekräftigen die **verkehrspolitischen Ziele** in Deutschland einen **Neuanfang im Schienenverkehr**, die **finanzpolitischen Realitäten bremsen sie jedoch voll aus**.

Eine jahrzehntelange **Unterfinanzierung** der **Netze** rächt sich heute. Was es aktuell braucht sind **Umsetzungsmut** und mehr **Geschwindigkeit** bei der Umsetzung.

Denn mit einer **Modernisierung und Digitalisierung** der Schiene können wir gleichzeitig den **Klimaschutz** stärken, **Wirtschaftsimpulse** setzen und die **Mobilität verbessern**.

Deshalb brauchen wir jetzt ein starkes **gesellschaftliches Aufbruchssignal** und eine deutliche **Erhöhung der Investitionen** in die Bahninfrastruktur, inkl. der Signaltechnik und der Stellwerke.

Die Bahnindustrie hat die erforderlichen **Lösungen** zur Hand. Lassen Sie mich drei Beispiele benennen. Erstens fuhr letztes Jahr auf dem **ITS Kongress** in Hamburg die erste **automatisierte S-Bahn** über 23 Kilometer und erhielt ihre Fahrbefehle aus dem Stellwerk statt vom Lokführer.

Der fuhr mit, um im Notfall eingreifen zu können. Das sehen die Regeln in Deutschland heute noch vor.

Zweitens wird im **Knoten Stuttgart** bis zum Jahr 2025 mit Hilfe einer **digitalen Leittechnik eine Taktverdichtung** umgesetzt, die sonst nur durch den Bau weiterer Gleise möglich wäre. Aufgrund enger Platzverhältnisse und hoher Baukosten ist großflächiger Neubau jedoch weder in Stuttgart noch in anderen Metropolen möglich.

Und drittens konnten die Reisenden zu Zeiten der Corona-Pandemie von digitaler **Echtzeitanzeige zur Zugauslastung** profitieren und ihre persönliche Reiseplanung anpassen.

Einer raschen Anwendung unserer Innovationen für den Schienenverkehr stehen leider **komplizierte Finanzierungs- und Planungsprozesse im Wege**.

Damit die **Verkehrswende** gelingt, brauchen wir **beschleunigte Prozesse**. Deutschland hat nach der **Wiedervereinigung** bewiesen, **dass es möglich ist, Bescheinigungsmaßnahmen** gezielt einzusetzen. Lassen Sie und dies erneut tun, denn alle **Verkehrsteilnehmer** würden davon **profitieren**.

Im **Straßenverkehr** hat der Gesetzgeber bereits einen Schritt in die richtige Richtung getan. Hier wurden die **rechtliche Rahmenbedingungen** für das **automatisierte Fahren** geschaffen.

**Gleiches** brauchen wir dringend auch **für die Schiene**. Die Gesetzgebung muss die anstehende technische Weiterentwicklung des Schienenverkehrs **flankieren**.

Lassen Sie sich, wie ich, von den **Chancen** der **Digitalisierung und Automatisierung** begeistern. Ich freue mich auf anregende Diskussionsrunden moderiert von der **Tagesspiegel Redakteurin Jana Kugoth**. Sie ist ausgewiesene **Mobilitätsexpertin** und wird die **beiden Moderationen** übernehmen.

**Frau Kugoth**, Sie haben das Wort.