



MARIA LEENEN
Geschäftsführende
Gesellschafterin der
SCI Verkehr GmbH

Der Zug der Zukunft – Hausaufgaben satt!

➔ Keine Frage – das Schienenfahrzeug von morgen soll leiser werden, umweltfreundlicher und sparsamer im Betrieb, gleichzeitig hochwertiger und attraktiver für den Fahrgast. Im Kampf um Pünktlichkeit darf es gerne auch ein bisschen mehr sein: Reserven bei der Leistungsauslegung sind zwar teurer – dafür können sie zuweilen Verspätungen aufholen. Angemahnt wird die Brennstoffzelle, aber ganz oben auf der Wunschliste des „Future Train“ steht die schnelle und einfache Adaptionfähigkeit des jeweiligen Fahrzeugs an unterschiedliche Nutzer, Strom- und Signalsysteme oder Betriebskonzepte: Wie in der IT Branche fordern immer mehr Kunden „Multi-User-Fähigkeit“: Gewünscht wird das „Plug and Play-“ oder besser das „Plug and Drive-“ Fahrzeug, also modulare Konzepte – z. B. in Bezug auf den Innenraum, den Antrieb oder die Sicherheitstechnik. Der Kunde entscheidet nicht nur beim Kauf, was er benötigt. Auch über die Lebensdauer des Assets will er flexibler gestalten, Module einfacher austauschen oder nachrüsten können. Schließlich muss das wertvolle Investitionsgut möglichst produktiv sein: Das sportliche Ziel lautet: Laufleistung und Sitzplätze hoch und Standzeiten für Wartung, Instandhaltung oder Umbauten runter! Heutige Schienenfahrzeuge – wie sollte es anders sein – sind Kinder ihrer Zeit und zeigen, wie sehr die Bahnen noch immer geprägt sind von ihrer Geschichte: Gestern Staatsbahn morgen moderner „Global Player“ der Transportbranche. Das Schienenfahrzeug von heute trägt deshalb beides in sich: Eine noch immer (viel zu?) weitgehende Individualität im Sinne der nutzerspezifischen Auslegung, eine (viel zu?) hohe Fertigungstiefe des Fahrzeugherstellers im Vergleich zur Nutzfahrzeugbranche, eine (viel zu?) lange Lebensdauer gemessen an Verkehrsverträgen und sich verändernden Kundenanforderungen. Auf der anderen Seite sind Hersteller, Bahnen und Gesetz-

**Leidenschaft, aber auch
Leidensdruck lassen Neues
entstehen – das gilt trotz
allem Traditionsbewusstsein
auch für Schienenfahrzeuge.**

geber in den letzten 15 Jahren seit der Bahnreform sichtbare Schritte voran gekommen: Die intensiv vorangetriebene Homogenisierung der europäischen Anforderungen trägt erste Früchte bei einheitlicheren europäischen Fahrzeugstandards. Bei den Herstellern weisen Plattformkonzepte, Fahrzeugfamilien, Kompetenzzentren sowie eine fortgeschrittene Konsolidierung bei Finalisten und A-Komponentenherstellern die Richtung. Auf der Kundenseite prägen die Leasingfirmen am Markt ein neues – oftmals nüchterneres - Verständnis vom modernen Schienenfahrzeug: Als „Core Asset“ des Leasingunternehmens steht es über die gesamte Nutzungsdauer unter hohem Wirtschaftlichkeits-, Vermarktbarkeits- und damit Ertragsdruck. Trotz allem: Wir sind weit entfernt vom „Zug der Zukunft“. Den Bedarf zu identifizieren ist das eine – weit anspruchsvoller ist die konzeptionelle, technische und nicht zuletzt zulassungsseitige Umsetzung, also letztendlich das mitunter schmerzhafteste Abschneiden alter Zöpfe. Die gute Geschäftslage der letzten Jahre gab dazu nicht immer genügend Anlass – es bleibt zu hoffen, dass sich dies in der vor uns liegenden Konsolidierungs- und Restrukturierungsphase deutlich ändern wird.

Mehr zum Thema des Monats ab Seite 82