

„SPANNEND IST DOCH: BEHÄLT DIE BAHN DIE DEUTUNGSHOHEIT ÜBER IHRE EIGENEN DATEN?“

MARIA LEENEN, SCI, SPRICHT IM INTERVIEW ÜBER ZUKÜNFTIGE HERAUSFORDERUNGEN DES BAHNSEKTORS IN EUROPA UND ERKLÄRT, WELCHE CHANCEN DIE DIGITALISIERUNG BIETET.

bahn manager: Frau Leenen, in der europäischen Bahnbranche ächzt es an vielen Ecken und Enden: Welche großen Herausforderungen sehen Sie künftig auf die Branche zu kommen?

Ganz klar lautet eine der ganz großen Herausforderungen: mit dem Wettbewerb aus China klarzukommen – mehr und mehr chinesische Firmen verschaffen sich über Zukäufe Zugang zum europäischen Markt. Zudem macht auch der schwächelnde Markt in China der Branche in Europa zu schaffen. Lange waren in China große Umsätze zu erzielen – und das hat vielen Playern aus Europa in der Vergangenheit sehr viel Rückenwind gegeben.

Doch jetzt wird der chinesische Markt, wenn überhaupt, von den Chinesen selbst beackert, so dass Europäer nur noch in ganz ausgewählten Spezialbereichen profitieren



MARIA LEENEN

Geschäftsführende Gesellschafterin der SCI Verkehr GmbH. Das unabhängige, weltweit aktive Beratungsunternehmen für die Mobilitätswirtschaft aus Hamburg ist auf die Bahn- und Logistikbranche spezialisiert.

können. Einerseits bringt das Druck in den hiesigen Markt, andererseits eröffnet es Firmen neue Chancen: etwa, um in die Instandhaltung einzusteigen oder das Thema Digitalisierung stärker voranzutreiben.

Auch von anderer Seite wächst der Druck: Der Gigaliner ist politisch gewollt. Muss man sich ernsthafte Sorgen um den Schienengüterverkehr machen?

Ich mache mir keine Sorgen um den Schienengüterverkehr, wenn der seine Hausaufgaben macht. Aber der Gigaliner kann, als weitgehend autonom fahrender Truck, eine große Rolle in der Branche spielen und den Schienengüterverkehr unter Druck setzen. Vielleicht nicht in fünf Jahren, aber möglicherweise in zehn – das ist schwer zu prognostizieren.

Wichtig ist, dass die Schiene ihre Vorteile gegenüber der Straße ausbaut, zum Bei-

spiel bei Bündelverkehren. Zugleich muss der Schienengüterverkehr die Probleme beim Vor- und Nachlauf in den Griff kriegen und wirklich durchgehende Tür-zu-Tür-Verkehre sicherstellen. Die ganze Umschlagsthematik, über die seit Jahrzehnten gesprochen wird, wird immer wichtiger werden.

Beim Personenverkehr gewinnen die Fernbusse an Bedeutung. Wie schätzen Sie hier die künftige Entwicklung ein?

Der Fernbus hat seit 2013 rasant Anteile dazu gewonnen. Aktuell liegen wir bei über 20 Millionen Passagieren pro Jahr. Ich glaube auch, dass der Fernbus der Schiene durchaus punktuell mal wehtun kann, doch eigentlich geht es hier um zwei unterschiedliche Marktsegmente. Die Straße spricht preissensible Kunden an. Und die Schiene muss versuchen, das höhere Preissegment zu bedienen, indem sie im Vergleich zum Fernbus den komfortableren und sichereren, aber auch pünktlicheren Verkehr bietet.

Was können denn speziell EVU tun, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern?

Wir schätzen, dass die Unternehmen über ein sinnvolles Change Management ihre Produktivität bis zu 30 Prozent steigern können – Möglichkeiten, Dinge zu verbessern, existieren entlang der gesamten Wertschöpfungskette, angefangen bei der Produktion über das Marketing und den Verkauf bis zum Qualitätsmanagement.

Ein großes, sehr aktuelles Thema ist die Digitalisierung – welche Potenziale bietet sie für die Bahn, und was muss die Bahn tun, um davon zu profitieren?

Im Gegensatz zur Straße ist die Bahn ein sehr viel stärker reglementiertes System. Die Vielzahl der Informationen, die im System

sagen kann: Der Zug ist verspätet. Denn wenn ich sehe, dass 300 Leute in eine Richtung fahren, weiß ich, es muss sich um einen Zug handeln!

Deshalb ist für mich auch die spannende Frage: Wird die Bahn eigentlich die Deutungshoheit über ihre eigenen Daten behalten – oder gibt man die möglicherweise an andere ab? Die Bahn wäre gut beraten, dieses Thema sehr schnell in die Hände zu nehmen und ihre Daten entsprechend neu, anders zu nutzen. Das gilt aber auch für den Bereich der Fahrzeuginstandhaltung – zum Beispiel können Sensoren einen permanent Einblick in die Qualität des Zuges und den Zustand der Schiene geben. Gerade in der

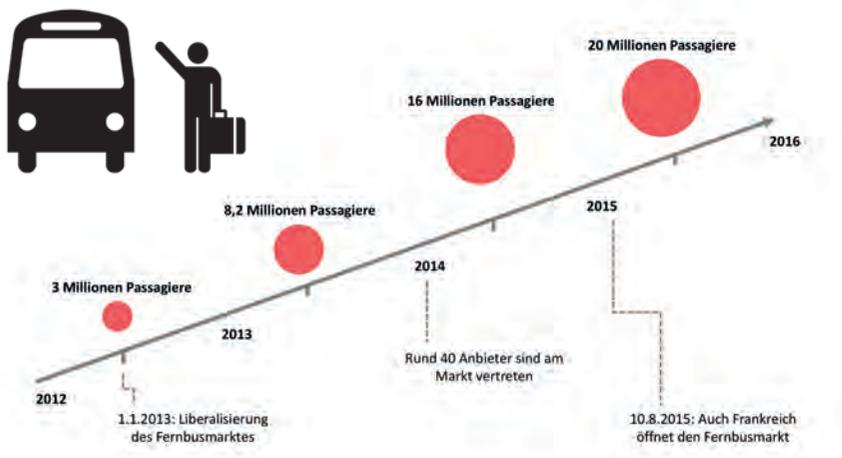
»EVU KÖNNEN IHRE PRODUKTIVITÄT UM BIS ZU 30 PROZENT STEIGERN.«

Bahn stecken, lassen sich viel sinnvoller und effektiver nutzen, als das heute häufig der Fall ist. Zum Beispiel kann ich Informationen über den Streckenverlauf auch anders nutzen. So wie in dem Fall eines privaten Anbieters, der Handydaten auswertet und

intelligenten Vernetzung und neuen Aufbereitung von Informationen liegt das Potenzial. Wenn man hier lernen will, muss man von den Privaten lernen.

Eine letzte Frage, Frau Leenen: Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht Investitionen in die Infrastruktur in Höhe von 264 Milliarden Euro vor. Endlich mal positive Nachrichten für die gesamte Verkehrsbranche, oder?

Naja, noch ist das Geld ja noch nicht da (lacht). Aber ja: Grundsätzlich ist die Absicht zu erkennen, viel Geld für die Infrastruktur in die Hand zu nehmen. Aber da geht es auch darum, die Hausaufgaben endlich zu erledigen. Denn der Druck ist da. Die maroden Straßen und Brücken sprechen eine deutliche Sprache. Allerdings setzt der Plan natürlich voraus, dass wir eine gute, robuste Konjunktur haben, damit wir das Geld auch ausgeben können. ==



Rasanter Anstieg: Der noch junge Fernbusmarkt entwickelt sich derzeit überaus dynamisch.

Das Interview führte Lasse Hinrichs.