DIE BAHNINDUSTRIE.
VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.

Halbjahrespressekonferenz

20. Oktober 2015

Steigenberger Hotel am Kanzleramt Berlin

Dr. Martin Lange

Präsident des Verbandes
der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.

Es gilt das gesprochene Wort!

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich begrüße Sie zur Halbjahrespressekonferenz 2015 des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland. Gerne möchte ich Ihnen vorstellen, wie sich die Bahnindustrie in Deutschland im ersten Halbjahr dieses Jahres wirtschaftlich entwickelt hat und wie die wirtschaftliche Lage aktuell zu bewerten ist. Anschließend werde ich noch auf den aktuellen Stand der Zulassungsreform für Bahntechnik, auf die Wettbewerbssituation mit China und die Möglichkeiten eingehen, die sich durch eine verbesserte Forschungsförderung der Bahnindustrie in Deutschland durch die Bundesregierung ergeben.

Zunächst komme ich aber zur wirtschaftlichen Lage unserer Branche. Beginnen möchte ich mit dem Umsatz der Bahnindustrie:

Umsatz

>> Folie: „Umsatz der Bahnindustrie (1. Halbjahre, VDB-Mitgliedsunternehmen)“, siehe separate Unterlagen

Die Bahnindustrie in Deutschland verzeichnet im ersten Halbjahr 2015 mit 5,2 Milliarden Euro ein Umsatzvolumen auf Vorjahresniveau. Der Umsatz der Branche bleibt stabil und bewegt sich weiter auf einem hohen Niveau. Das Auslandsgeschäft hat gegenüber dem Inhaltsgeschäft um knapp acht Prozent auf 2,8 Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahreszeitraum zulegen können. Entsprechend steigt die Exportquote der Branche und liegt bei 54 Prozent. Der Umsatz auf dem heimischen Markt ging dagegen um knapp acht Prozent auf 2,4 Milliarden Euro zurück.

>> Folie: „Umsatz Schienenfahrzeuge (1. Halbjahre, VDB-Mitgliedsunternehmen)“, siehe separate Unterlagen

Das umsatzstärkste Segment war das Auslandsgeschäft mit Schienenfahrzeugen und seinen Komponenten. Es erreichte ein Volumen von 2,2 Milliarden Euro und ist

um rund fünf Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht gestiegen. Das inländische Fahrzeuggeschäft ging dagegen um rund 16 Prozent erkennbar zurück auf nur noch 1,6 Milliarden Euro. Knapp Dreiviertel ihres Umsatzes erreichte die Bahnindustrie mit dem Verkauf von Zügen, Lokomotiven sowie den dazugehörenden Komponenten und Subsystemen.

>> Folie: „Umsatz Infrastrukturausrüstungen (1. Halbjahre, VDB-Mitgliedsunternehmen)“, siehe separate Unterlagen

Das Geschäft mit Gleisen, Weichen, Streckenelektrifizierungen und Stellwerken bleibt auch im ersten Halbjahr 2015 einmal mehr deutlich hinter den Erwartungen zurück: Der Umsatz ist zwar in diesem Segment moderat um knapp 17 Prozent gestiegen. Das Umsatzniveau in Höhe von insgesamt 1,4 Milliarden Euro bewegt sich aber weiter auf einem niedrigen Niveau. Im Inland steigt der Umsatz für Infrastrukturausrüstungen um 14 Prozent auf 800 Millionen Euro. Im Ausland legt der Umsatz auf 600 Millionen Euro zu. Es zeigt sich: Das Geschäft mit Infrastrukturausrüstungen bleibt weiter strukturell schwach.

Betrachten wir nun die eingegangenen Bestellungen.

>> Folie: „Auftragseingang der Bahnindustrie (1. Halbjahre, VDB-Mitgliedsunternehmen)“, siehe separate Unterlagen

Die Auftragseingänge, die die aktuelle Nachfrage nach Bahntechnik spiegeln, haben sich im ersten Halbjahr 2015 sehr positiv entwickelt. Die Bestellungen legen stark auf ein Volumen in Höhe von 8,5 Milliarden Euro zu. Das entspricht einem Wachstum um fast 52 Prozent. Allerdings müssen wir bei diesem deutlichen Plus rückblickend in Rechnung stellen, dass die Bahnindustrie im ersten Halbjahr 2014 eine Nachfragedelle mit 5,6 Milliarden Euro zu verzeichnen hatte. Im ersten Halbjahr 2015 schließen die eingegangenen Bestellungen wieder auf das hohe Niveau des ersten Halbjahres 2013 auf. Damals erreicht die Nachfrage eine Höhe von 8,7 Milliarden Euro.

Für das aktuelle Nachfrageplus sind mehrere Großbestellungen verantwortlich, die sich in den Auftragsbüchern der Bahnindustrie niederschlagen. Dazu gehört die Vergabe des RRX in Nordrhein-Westfalen an Siemens. Allein dieser Auftrag fällt bei den Bestellungen mit 1,7 Milliarden Euro ins Gewicht. Davon entfallen 800 Millionen Euro auf die Fahrzeuge und 900 Millionen Euro auf vereinbarte Serviceleistungen. Ein Fahrzeugauftrag mit inbegriffenen Serviceleistungen in dieser Größenordnung hat es in Deutschland bislang noch nicht gegeben. In- und Ausland liegen bei den Bestellungen mit einem Volumen von 4,2 und 4,3 Milliarden Euro nahezu gleichauf.

Betrachten wir nun die Nachfrage in den beiden Segmenten „Schienenfahrzeuge“ und „Infrastrukturausrüstungen“:

>> Folie: „Auftragseingang Schienenfahrzeuge und Infrastrukturausrüstungen (1. Halbjahre, VDB-Mitgliedsunternehmen)“, siehe separate Unterlagen

Die Nachfrage nach Schienenfahrzeugen insgesamt steigt mit gut 72 Prozent besonders stark und zwar auf ein Volumen in Höhe von 6,9 Milliarden Euro. Auch hier ist die Nachfrageschwäche des ersten Halbjahres 2014 einer der Gründe für das rasante Wachstum in diesem Jahr, aber natürlich schlägt sich hier auch der erwähnte RRX-Auftrag nieder. Die inländischen Fahrzeugbestellungen erreichen ein Volumen von 3,3 Milliarden Euro (plus 65 Prozent), die des Auslands 3,6 Milliarden Euro (hier sogar plus 80 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2014).

Die Nachfrage nach Infrastrukturausrüstungen verbleibt auf einem niedrigen Niveau von 1,6 Milliarden Euro. Die Inlandsnachfrage in diesem Segment legt um 12,5 Prozent auf 900 Millionen Euro zu, während die Auslandsnachfrage leicht nachgibt auf 700 Millionen Euro.

Damit bleibt das Infrastrukturgeschäft weiter notorisch schwach – zum Nachteil von Infrastrukturausrüstern, von Bahnfahrern und Schienengüterlogistikern. Wir müssen

somit konstatieren: Die zu Anfang dieses Jahres deutlich erhöhten Finanzmittel zum Erhalt von Deutschlands Schienenbestandsnetz, die sogenannten LuFV-Mittel, sind bislang noch nicht bei den Unternehmen der Bahnindustrie angekommen.

Beschäftigung

>> Folie: „Beschäftigte in der Bahnindustrie (1. Halbjahre, VDB-Mitgliedsunternehmen)“, siehe separate Unterlagen

Betrachten wir jetzt die aktuelle Beschäftigung in unserer Branche, die sich weiter erfreulich entwickelt: Sie hat im ersten Halbjahr 2015 mit insgesamt 52.900 Mitarbeitern immerhin um 3,5 Prozent zugenommen. Darin berücksichtigt sind 4.100 Leiharbeitskräfte in unserer Branche, deren Personalstärke gegenüber dem Vorjahreszeitraum unverändert geblieben ist. Der solide Auftragsbestand der Bahnindustrie, der nun abgearbeitet werden muss, hat demnach dafür gesorgt, dass die Unternehmen der Bahnindustrie weiter Beschäftigte in Deutschland fest eingestellt haben.

Bewertung und wirtschaftlicher Ausblick

Aufgrund der Ihnen vorgestellten Wirtschaftskennzahlen können wir feststellen: Die wirtschaftliche Lage der Bahnindustrie in Deutschland hat sich im ersten Halbjahr 2015 solide entwickelt. Der Umsatz konnte auf einem hohen Niveau gehalten werden und die Nachfrage nach Bahntechnik ist wieder stark gestiegen. Während das Jahr 2014 im Verhältnis arm an Großaufträgen gewesen ist, verzeichnen wir im ersten Halbjahr dieses Jahres wieder vermehrt volumenträchtige Aufträge, die unsere Mitgliedsunternehmen für sich gewinnen können. Auch im sehr volatilen Geschäft mit Lokomotiven können wir wieder eine Belebung des Bestellverhaltens erkennen. Wir sind deshalb zuversichtlich, dass sich auch die zweite Jahreshälfte mehrheitlich positiv in den Bilanzen der heimischen Industrie niederschlagen wird. 2015 kann ein Jahr werden, in dem die Bahnindustrie in Deutschland ihre Auftragsbücher wieder füllt.

Sorgen bereitet uns indes weiter das Geschäft mit Infrastrukturausrüstungen. Wir können hier zwar im Inland eine leicht gestiegene Nachfrage erkennen, allerdings auf einem unverändert niedrigen Niveau. Wie Sie wissen, stehen seit Anfang des Jahres für die nächsten fünf Jahre jährlich rund eine Milliarde Euro mehr für Ersatzinvestitionen des Schienenbestandsnetzes in Deutschland zur Verfügung. Diese Anhebung der Finanzmittel, im Rahmen der sogenannten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, war dringend nötig, denn der Bedarf an Ersatzinvestitionen für das Schienenbestandsnetz in Deutschland ist groß. Seit Anfang des Jahres ist der Weg nun frei für zusätzliche Investitionen.

Wir stellen aber bislang fest: Die Finanzmittel kommen nicht durch steigende Nachfrage bei unseren Mitgliedsunternehmen an. Solche Verzögerungen gereichen weder den Infrastrukturausrüstern, die auf weitere Aufträge dringend angewiesen sind, noch dem Schienennetz in Deutschland zum Vorteil. Zusätzliche Investitionen in Höhe von rund einer Milliarde Euro jährlich wollen kontinuierlich eingesetzt werden. Wir können nur davor warnen, die dringend nötige Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten erst in einem ambitionierten Schlussspurt realisieren zu wollen. Das wird nicht klappen. Dafür werden die nötigen Industrieressourcen in Deutschland, die mangels jahrelanger Nachfrage begrenzt sind, nicht ausreichen. Die Unternehmen der Bahnindustrie bieten aber auch – wenn nötig – ihre umfassenden Planungsleistungen an. Mögliche Engpässe können so umgangen und eine kontinuierliche Abarbeitung von Projekten sichergestellt werden. Wir sind überzeugt: Von einem solchen Vorgehen profitieren schließlich alle.

Wettbewerb mit China

Meine Damen und Herren,
die Bahnindustrie in Deutschland ist eine stark exportorientierte Industrie. Über die Hälfte ihres Umsatzes erzielen unsere Mitgliedsunternehmen außerhalb Deutschlands. Ich hatte bei der Vorstellung der Zahlen bereits darauf hingewiesen. Das spricht für die Technologieführerschaft der Entwicklungen unserer Häuser und die hohe Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie. Darauf können wir zu Recht stolz sein.

Deutschland und Europa müssen ein großes Interesse daran haben, dass das so bleibt, um Arbeitsplätze und Wohlstand hierzulande zu sichern.

Mit Blick auf China müssen wir feststellen, dass der internationale Wettbewerb rauer geworden ist. China hat in den zurückliegenden Monaten mit der Fusion seiner beiden großen Bahntechnikhersteller einen neuen Marktgiganten namens CRRC geschmiedet. Damit will das Land auch verstärkt als Bahntechnikanbieter außerhalb Chinas auftreten – in Schwellen- und Entwicklungsländern in der Vergangenheit bereits mit nennenswertem Erfolg. Aber auch in Industriestaaten wie den USA kommt China inzwischen zum Zug. Dieser Herausforderung stellt sich die Bahnindustrie in Deutschland. Angesichts langjähriger technologischer Expertise ist uns um unsere Stellung auf dem Weltmarkt nicht bange.

Mit Argwohn betrachten wir aber zunehmend die Mittel, die beim internationalen Ringen um Aufträge zum Einsatz kommen: Vielfach scheint heute nicht mehr die Technologie und der Produktpreis das maßgebliche Entscheidungskriterium zu sein – Aufträge bekommt, wer die Finanzierung mitbringt. Dass chinesische Anbieter, gedeckt durch schier unerschöpfliche staatliche Finanzmittel, hier klar im Vorteil sind, liegt auf der Hand. Was unternimmt dagegen Deutschlands und Europas Politik? Aus Sicht der Bahnindustrie in Deutschland – bislang zu wenig. Was wir brauchen ist:

1. Fairer Wettbewerb: Nötig sind gleiche Spielregeln für alle. Offene Märkte und Vergabeverfahren, transparente Finanzierungen, hohe Ansprüche an regelkonformes unternehmerisches Handeln. Die Bundesregierung und die EU sind aufgefordert, in den einschlägigen Gremien auf die Einhaltung solcher unternehmerischer Prinzipien zu pochen.

2. Die Politik muss deutlicher Farbe bekennen für den Schienenverkehr: China unterstützt massiv seine Bahnbranche, weil es diese zu Recht als Schlüsselindustrie erkannt hat. So falsch eine Politik der Abschottung wäre, so überfällig ist eine klare Priorität für nachhaltige Mobilität.

3. Die Hermes-Bürgschaften reformieren: Damit sichert die Regierung Exporte gegen politische Risiken ab. Wir sind der Meinung: Hermes-Bürgschaften müssen bei Bedarf auch für große Aufträge, etwa in der Infrastrukturfinanzierung, eingesetzt werden können, um die Wettbewerbsposition auch deutscher Bahntechnikhersteller bei internationalen Vergaben zu verbessern.

4. Die Politik kann die Digitalisierung vorantreiben. Beispiel Stellwerke: Die stammen teils aus Kaisers Zeiten. „Schiene 4.0" sieht anders aus. Deshalb sollte die Bundesregierung mittels des aktuellen Investitionspakets auch elektronische Stellwerke und Bahnübergänge fördern. Herr Möbius wird hierauf noch eingehen. Die Politik kann mit ressortübergreifender Forschungsförderung der Bahnindustrie den Rücken stärken. Und den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum verwirklichen, inklusive eines modernen Zugleitsystems, effizienter Zulassungsverfahren und nahtlosen Reisens. Einstweilen bleibt Europa der größte Markt für Bahntechnik. Schienenverkehr „made in Germany" und „made in Europe" liefert Mobilität für die Zukunft. Global. Um diesen Erfolg fortschreiben zu können, braucht die Bahnindustrie bessere Rahmenbedingungen.

Bahnforschung

> **>> Folie: „Bahnforschung in Deutschland nach europäischem Vorbild stärken und konzentrieren“, siehe separate Unterlagen**

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich aus diesen sinnvollen politischen Maßnahmen zur Stärkung der heimischen Bahnindustrie im internationalen Wettbewerb noch einmal genauer auf die Bahnforschung zu sprechen kommen.

Die vielfältigen technischen Innovationen der Bahntechnikhersteller in Deutschland führen heute zu zahlreichen Vorteilen – für Bahnbetreiber, Fahrgäste, Anwohner von Schienenstrecken und für die ganze Gesellschaft. Grundlegende bahntechnische Entwicklungen sorgen bereits heute für Energie- und Treibhausgasreduzierungen,

für Lärmminderung und für eine Senkung der Lebenszykluskosten. Technologische Neuerungen sind für die Bahntechnikhersteller in Deutschland die Grundlage zur Einführung neuer attraktiver Produkte und zum Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Branche. Die Forschungsanstrengungen für Bahntechnik zu fördern, ist dabei auch eine weitreichende verkehrspolitische Entscheidung.

Wir müssen leider feststellen: Die Bundesregierung vernachlässigt bei ihren laufenden Forschungsvorhaben Bahntechnikthemen spürbar. Während die Elektromobilität auf der Straße umfassend gefördert wird, genießt die auf der Schiene kaum Aufmerksamkeit. Dabei ist Bahntechnik ein industrieller Kern Deutschlands. Das ist ein eklatantes Manko, das dringend geändert werden muss.

Der zukunftsweisende Schienenverkehr muss in seinen Forschungsanstrengen unterstützt werden und zwar durch ein gezieltes und konzentriertes Bahnforschungsprogramm. Notwendig ist ein hinreichend großes und konzentriertes Programm, das ressortübergreifend auch hierzulande die Kräfte und Finanzmittel bündelt, um so für weitere Dynamik auf dem Gebiet der Forschung und Entwicklung zu sorgen. Das ist nicht nur verkehrspolitisch eine notwendige nationale Weichenstellung, sondern auch wettbewerbspolitisch international sinnvoll, wenn die deutschen Bahntechnikhersteller auch weiter ihre Spitzenstellung auf dem Weltmarkt angesichts wachsender Konkurrenz aus Fernost behaupten wollen. So kann die Exportkraft einer wichtigen deutschen Industriebranche auch perspektivisch gestärkt werden. Das gilt umso mehr, wenn der politisch formulierte Anspruch nach weiterer Digitalisierung der deutschen Industrie unter dem Schlagwort „4.0“ gelingen soll. Voraussetzung dafür ist, dass der politische Stellenwert der Bahnindustrie in Deutschland neu bewertet wird.

Nachdrücklich zu begrüßen wäre in diesem Zusammenhang die Benennung eines Beauftragten Koordinators der Bundesregierung für den Eisenbahnsektor, wie wir ihn seit Langem immer wieder fordern. Gerade im Eisenbahnsektor mit seiner hohen staatlichen Regelungsdichte und seinen verschiedenen Akteuren könnte ein solcher zentraler Ansprechpartner wichtige Anliegen des gesamten Sektors unterstützen.

Für andere Branchen gibt es einen Koordinator im Rang eines Staatssekretärs bereits seit Langem, zum Beispiel für die Luft- und Raumfahrt oder die maritime Wirtschaft. Wir sind der Meinung: Die Zeit ist überfällig für einen Koordinator der Bundesregierung für Deutschlands Eisenbahnsektor.

Zulassung von Bahntechnik

>> Folie: „Zulassung von Bahntechnik in Deutschland – aktueller Stand und nächste Schritte“, siehe separate Unterlagen

Abschließend möchte ich Sie noch über die Fortschritte bei der Umsetzung der Zulassungsreform von Bahntechnik informieren, einem für die Bahnindustrie in Deutschland besonders wichtigem Anliegen. Denn bündige Zulassungsverfahren sind es, die maßgeblich mitentscheiden über die Liefertreue und Zuverlässigkeit unserer Industrie. Wie Sie wissen, gab es bei den Zulassungsprozessen hierzulande in den zurückliegenden Jahren mitunter gravierende Verwerfungen.

Seit Anfang Juni 2015 lässt nun auch die Gesetzeslage in Deutschland besonders anerkannte Prüfstellen aus der Wirtschaft zu, um die Überprüfung der vorgestellten Technik zu übernehmen. Sie tragen dazu bei, das Eisenbahn-Bundesamt zu entlasten. Seit Juni 2013 war das zwar bereits durch eine Übergangsregelung möglich. Nun zieht die Gesetzeslage nach. Bundestag und Bundesrat haben am 8. Juni 2015 die erste Stufe des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Kraft gesetzt. Details müssen jetzt auf dem Verordnungsweg geregelt werden.

Damit ist jetzt die Basis für eine Harmonisierung mit europäischen Richtlinien (2008/57/EG) geschaffen. Besonders wichtig für die Industrie: Die Verfahren zur Anerkennung von Prüfstellen müssen transparent sein. Dazu gehört auch, dass der sogenannte Weg der Akkreditierung angemessene Berücksichtigung findet. Er ist auch in anderen Branchen ein üblicher Weg, um die fachliche Eignung von Prüfstellen zu bewerten.

Hiermit möchte ich gerne meine Ausführungen schließen. Ich schlage vor, dass wir Ihre Fragen nach dem Statement von Herrn Dr. Möbius diskutieren, an den ich jetzt das Wort übergebe.