

DIE BAHNINDUSTRIE.

VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Jahrespressekonferenz

26. April 2016

Steigenberger Hotel am Kanzleramt Berlin

Volker Schenk

**Präsident des Verbandes
der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)**

Es gilt das gesprochene Wort!

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich begrüße Sie herzlich zur Jahrespressekonferenz 2016 des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland!

Wie hat sich die Bahnindustrie in Deutschland im Jahr 2015 wirtschaftlich entwickelt?

Wie bewerten wir die wirtschaftliche Lage aktuell?

Und wie die Wettbewerbssituation mit China? –

Die Fragen möchte ich in den Fokus nehmen. Und mir liegt außerdem eine verbesserte Forschungsförderung für die Bahnindustrie durch die Bundesregierung sehr am Herzen. Auch dazu gleich einige Gedanken.

Zur wirtschaftlichen Lage unserer Branche. Und damit zum Auftragseingang der Bahnindustrie:

Auftragseingang

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

Die gute Nachricht: Die Bahnindustrie in Deutschland erzielte im Jahr 2015 einen neuen Auftragsrekord. Unsere Branche verbuchte 2015 Bestellungen in Höhe von 15 Milliarden Euro. Soviel wie noch nie. Das entspricht einem Plus gegenüber dem Vorjahreszeitraum 2014 von fast 60 Prozent. Der bisherige Spitzenwert bei den Aufträgen fiel mit 14,9 Milliarden Euro in das Jahr 2013. Also: Die Nachfrage nach umwelt- und klimafreundlicher Mobilität „made in Germany“ hat deutlich zugenommen. Diese Entwicklung freut uns sehr. Und sie zeigt: Die Bahnindustrie ist eine der Vorzeigeindustrien unseres Landes.

Maßgeblich beigetragen zu diesem neuen Rekordwert hat unter anderem die Bestellung des „Rhein-Ruhr-Express“. Für die Metropolregion Rhein-Ruhr werden insge-

samt 82 Elektrotriebzüge geliefert. Und die Industrie wird die Wartung der Züge über einen Zeitraum von 32 Jahren übernehmen. Der Auftrag hat insgesamt ein Volumen in Höhe von 1,7 Milliarden Euro. Das Besondere daran: 900 Millionen Euro davon gehen auf die Wartung und Instandhaltung der Züge zurück. Es ist der bislang mit Abstand größte Serviceauftrag für Züge in Deutschland.

Entsprechend stark gestiegen sind die Aufträge aus dem Inland: Sie wachsen auf 7,8 Milliarden Euro um stattliche 66 Prozent. Auch die Auslandsnachfrage zieht kräftig an auf insgesamt 7,2 Milliarden Euro. Sie ist zum Vorjahreszeitraum um 50 Prozent gestiegen. Das spiegelt unsere globale Spitzenstellung.

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

Wie verteilen sich die Bestellungen 2015? – Rund 80 Prozent waren Orders für Schienenfahrzeuge und ihre Komponenten. Sie erreichen insgesamt ein Volumen in Höhe von fast zwölf Milliarden Euro. Nachfragestark zeigt sich das Inland mit gut sechs Milliarden Euro. Die Fahrzeugbestellungen aus dem Ausland erreichen 5,8 Milliarden Euro.

Betrachten wir nun die Nachfrage nach Schieneninfrastrukturausrüstungen: Die Bestellungen von Gleisen, Weichen, Streckenelektrifizierungen und Stellwerken bleibt auch 2015 deutlich hinter den Erwartungen zurück. Einmal mehr. Der Auftragseingang stagniert insgesamt mit 3,1 Milliarden Euro auf dem Vorjahresniveau. Die Inlandsnachfrage ist mit 1,7 Milliarden Euro gegenüber dem Ausland mit 1,4 Milliarden Euro zwar stärker. Aber der heimische Markt verliert auf einem ohnehin niedrigen Niveau nochmals 100 Millionen Euro. Der Weltmarkt macht diesen Verlust wieder wett.

Aber die Nachfrage in Deutschland nach Infrastrukturausrüstungen bleibt eben auch 2015 ohne Impulse und notorisch enttäuschend. Wo ist eigentlich der Investitions-

hochlauf spürbar? – Es gibt ja seit Anfang 2015 die höheren Finanzmittel im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, der sogenannten LuFV II. Bis 2019 stehen jährlich durchschnittlich vier Milliarden Euro zur Verfügung. Das sind rund eine Milliarde Euro jährlich mehr als bis Ende 2014. Von diesen zusätzlichen Finanzmitteln können wir im ersten Jahr der LuFV II keine unternehmerischen Effekte für die Infrastrukturausrüster in unserer Branche erkennen. Das ist für viele Unternehmen in diesem Segment dramatisch. Und auch für Deutschland insgesamt.

Derzeit erleben wir: Das Anlagenalter steigt weiter. Beispiel Stellwerke: Rund ein Drittel der in Deutschland eingesetzten Stellwerke basiert noch immer auf rein mechanischer Technik, teils aus Kaisers Zeiten. Nur zwölf Prozent der Stellwerke werden heute elektronisch gesteuert. Das muss sich ändern. Was nützen erstklassige Schienenfahrzeuge, wenn die Schieneninfrastruktur marode ist? Wir brauchen eine bessere Schieneninfrastruktur, wir müssen sie digital ertüchtigen – und wir müssen hier gemeinsam schneller vorankommen.

Die Bahnindustrie in Deutschland steht dafür bereit.

Kommen wir zurück zu den Zahlen unserer Branche. Der Umsatz:

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

Der Umsatz der Bahnindustrie in Deutschland lag 2015 bei insgesamt 12,3 Milliarden Euro. Das Geschäft bewegt sich damit auf einem sehr hohen Niveau leicht unterhalb des bisherigen Spitzenwertes des Jahres 2014. Der lag bei 12,5 Milliarden Euro. Der Wert ist also um 1,6 Prozent leicht gesunken. Der Markt der Bahnindustrie ist bekanntlich besonders volatil. Insofern sind dies aus unserer Sicht ordentliche Zahlen knapp unter dem bisherigen Rekordjahr.

Das Inlandsgeschäft ist mit 6,5 Milliarden Euro zwar deutlich umsatzstärker als das des Auslands mit 5,8 Milliarden Euro. Auf dem heimischen Markt ging der Umsatz

indes um drei Prozent zurück, während der Umsatz des Auslands den hohen Vorjahreswert wiederholen konnte. Die Exportquote der Bahnindustrie in Deutschland liegt aktuell bei rund 47 Prozent. Ganz klar: Wir profitieren vom globalen Wettbewerb.

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

>> Folie: „Umsatz Schienenfahrzeuge und Infrastrukturausrüstungen (VDB-Mitgliedsunternehmen)“, siehe separate Unterlagen

Dreiviertel des Umsatzes der Bahnindustrie in Deutschland geht auf Schienenfahrzeuge und ihre Komponenten zurück, ein Viertel auf Schieneninfrastrukturausrüstungen.

Der Umsatz mit Schienenfahrzeugen lag 2015 bei 9,2 Milliarden Euro. Ein Rückgang um 3,2 Prozent. Im Inland gut vier Prozent weniger, hier erreicht der Umsatz 4,7 Milliarden Euro, im Ausland 4,5 Milliarden Euro, minus etwa zwei Prozent.

Der Umsatz des Infrastrukturgeschäfts ist ebenso ernüchternd wie der schon vorgestellte Auftragseingang in diesem Segment. Das Geschäft steigt zwar insgesamt leicht um gut drei Prozent auf 3,1 Milliarden Euro. Das ist erfreulich. Nur bewegt sich der Umsatz insgesamt auf einem weiterhin zu niedrigem Niveau. Das Gros des Umsatzes stammt aus dem Inland. Mit einem Volumen von 1,8 Milliarden Euro bewegen wir uns 2015 auf Vorjahresniveau. Das Auslandsgeschäft legt mit 1,3 Milliarden Euro um 8,3 Prozent durchaus sichtbar zu.

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

Servicegeschäft

>> Folie: „Das Servicegeschäft der Bahnindustrie – die Entwicklung der Auftragseingänge (VDB-Mitgliedsunternehmen)“, siehe separate Unterlagen

Meine Damen und Herren,

an dem eingangs erwähnten RRX-Auftrag zeigt sich die wachsende Bedeutung des Servicegeschäfts für die Bahnindustrie in Deutschland auch auf dem heimischen Markt. Was im Ausland, zum Beispiel in Großbritannien und Russland, für viele unserer Unternehmen selbstverständlich ist – die kontinuierliche Wartung und Instandhaltung zusammen mit den Zügen im Paket anzubieten –, diese erfolgsversprechende Philosophie hat sich mit dem RRX-Auftrag nun erstmals in großem Maßstab in Deutschland durchgesetzt. Das freut uns natürlich, weil es sinnvoll ist, den Entwickler und Hersteller von Zügen mit der langfristigen Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge zu betrauen. Wer, wenn nicht der Hersteller, kennt die Technik eines Schienenfahrzeugs und ihren Wartungsbedarf? – Und auch umgekehrt wird ein Schuh daraus: Je genauer die Industrie ihre Produkte über den Lebenszyklus kennt, desto besser lassen sich diese optimieren.

Wir hoffen, dass dieses Projekt in Deutschland Schule machen wird. Wir können Aufgabenträger und Zweckverbände wie auch Betreiber nur ermuntern, die Fahrzeuglieferung mit der Wartung und Instandhaltung in die Hand des Herstellers zu legen. Das garantiert den größtmöglichen Grad an Verfügbarkeit der Züge und an Zuverlässigkeit des Betriebs. Unsere positiven Erfahrungen im Ausland belegen das. Künftig werden auch präventive Wartungsmaßnahmen eine immer stärkere Rolle in diesem Geschäftsfeld spielen. Sie tragen dazu bei, größere Reparaturen an Schienenfahrzeugen und der Infrastruktur zu vermeiden.

Wie Sie in der Grafik erkennen können, hat in den zurückliegenden Jahren das Servicegeschäft einen wachsenden Anteil an den Bestellungen gewinnen können. Der RRX-Auftrag hat den Auftragseingang des Servicegeschäfts kräftig steigen lassen

auf ein Volumen von rund vier Milliarden Euro. Das entspricht einem Anteil an den Gesamtbestellungen unserer Industrie von 27 Prozent.

Dagegen ist der Umsatz im Servicesegment noch deutlich geringer: 2015 liegt er bei 1,6 Milliarden Euro und einem Anteil von rund 13 Prozent am Gesamtumsatz. Wir sind sehr zuversichtlich, dass das Servicegeschäft künftig eine größere Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung unserer Branche spielen wird. Serviceleistungen sind für unsere Branche ein zentrales Wachstumsfeld der Zukunft.

Beschäftigung

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

Betrachten wir jetzt die aktuelle Beschäftigung in unserer Branche. Die Bahnindustrie in Deutschland hat auch 2015 wieder ein sehr hohes Beschäftigungsniveau sichern können. Trotz des Kostendrucks, trotz des Effizienzdrucks. Wir haben Ende 2015 in unserer Industrie 52.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wohlgermerkt: Direkt Beschäftigte. Wir rechnen hier keinerlei katalytische Effekte mit ein. Im Jahr 2014 hatten wir eine Beschäftigtenzahl von 52.300. Es gibt also eine Abweichung von 0,6 Prozent. Die hätten wir uns allerdings mit anderem Vorzeichen gewünscht. Leiharbeitskräfte in unserer Branche 2015? – Rund 3.800, die Zahl ist gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht gestiegen. Die Zahl der festangestellten Mitarbeiter ist leicht um 400 auf 48.200 Beschäftigte zurückgegangen.

Wie sind diese Zahlen zu bewerten? – Die Bahnindustrie in Deutschland bewegt sich nach wie vor auf einem sehr hohen Beschäftigungsniveau. Kein Zweifel. Dennoch sollten wir sehr genau hinsehen. Konsolidierung, Effizienzsteigerungen, schärfere globale Konkurrenz, teils ungleicher Wettbewerb auf Drittmärkten – die Herausforderungen wachsen. Europa und Deutschland müssen die richtigen industriepolitischen und insbesondere forschungspolitischen Antworten finden. Deutschland hat die in-

novativste Bahnindustrie der Welt. Das muss so bleiben, damit Beschäftigung in unserem Land bleiben kann.

Bewertung und wirtschaftlicher Ausblick

>> Folie: „Entwicklung von Umsatz und Auftragseingang der Bahnindustrie im Zeitverlauf (VDB-Mitgliedsunternehmen)“, siehe separate Unterlagen

Im Fazit. Aufgrund der Ihnen vorgestellten Kennzahlen können wir feststellen: Die wirtschaftliche Lage der Bahnindustrie in Deutschland hat sich im Jahr 2015 gut entwickelt. „German Engineering“ für den Schienenverkehr ist weltweit gefragt. Mit dem neuen Allzeithoch der Auftragslage können wir sehr zufrieden sein. Unsere Unternehmen, die engagierten und qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – gemeinsam war dieser Erfolg möglich.

Das deutliche Nachfrageplus wird vielfach dafür sorgen, dass Fertigungsstandorte in Deutschland weiter ausgelastet werden können. Die Nachfragedelle des Jahres 2014 mit 9,5 Milliarden Euro kann dank der neuen Entwicklung gut kompensiert werden. Auch der Umsatz 2015 bewegt sich, trotz leichten Rückgangs, weiter auf sehr hohem Niveau mit 12,3 Milliarden Euro.

Wir sind zuversichtlich, dass sich diese im Grundsatz positive Entwicklung mittelfristig fortsetzen wird. Unsere Mitgliedsunternehmen gewinnen vermehrt volumenträchtige Aufträge. Auch das Bestellverhalten etwa im sehr volatilen Geschäft mit Lokomotiven bleibt lebhaft. Für das Jahr 2016 erwarten wir insgesamt eine freundliche Geschäftsentwicklung für die Bahnindustrie in unserem Land. Dennoch: Zuletzt ist das Transportaufkommen in wichtigen Märkten wie den USA oder dem Mittleren Osten stark eingebrochen, nicht zuletzt aufgrund des starken Ölpreisverfalls. Darunter leidet auch der Absatz für den Schienengüterverkehr in unserer Branche. Diese Entwicklung wird das Geschäft der Bahnindustrie in Deutschland in diesem und dem nächsten Jahr sicher beeinflussen.

Sorgen bereitet uns indes weiter das Geschäft mit Infrastrukturausrüstungen. Trotz deutlich gestiegener Finanzmittel für Ersatzinvestitionen können wir noch keinerlei Impulse im Geschäft unserer Mitgliedsunternehmen erkennen. Die erhöhten LuFV-Mittel kommen in der Bahnindustrie nicht an. Das ist fatal. Denn bereits seit rund einem Jahrzehnt bleiben nun schon die nötigen Investitionen in das Schienenbestandsnetz in Deutschland aus. Umso höher ist heute der tatsächliche Investitionsbedarf.

Wir gehen von nötigen Investitionen von jährlich mindestens vier Milliarden Euro aus, allein um den Status quo zu halten. Der Nachholbedarf an Ersatzinvestitionen hat inzwischen drastische Ausmaße angenommen. Auch die Infrastrukturausrüster unter unseren Mitgliedsunternehmen trifft der Investitionsstau massiv, neben den ausbleibenden Umsätzen auch personell. Noch sind die Fachkräfte in den Unternehmen. Bei weiter ausbleibenden Investitionen werden wir diese Mitarbeiter verlieren – und zwar unwiederbringlich. Das gilt es zu verhindern.

Deutschland braucht eine Investitionspolitik in das deutsche Schienennetz, die jetzt auch ins Werk gesetzt werden muss. Nur dann kann Deutschland auch im digitalen Schienenverkehr global führend sein.

Wettbewerb mit China

>> Folie: „Wettbewerbsfähigkeit der Bahnindustrie stärken – das kann die Politik tun:“, siehe separate Unterlagen

Meine Damen und Herren,
die Bahnindustrie in Deutschland ist eine stark exportorientierte Industrie. Rund die Hälfte ihres Umsatzes erzielen unsere Mitgliedsunternehmen außerhalb Deutschlands. Ich hatte bei der Vorstellung der Zahlen darauf hingewiesen. Das spricht für die Technologieführerschaft 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 Wohlstand hierzulande zu sichern.

Machen wir uns klar: Der immer härtere Wettbewerb weltweit gefährdet auch Arbeitsplätze in Deutschland, wenn der Wettbewerb verzerrt ist. Unfaire Wettbewerbsbedingungen führen zu immer geringeren Ergebnissen von Unternehmen mit der Folge, dass Unternehmen immer weniger in Forschung und Entwicklung investieren können. Das ist nicht selten der Beginn einer fatalen Abwärtsspirale für Unternehmen. Genau das darf nicht passieren.

Der internationale Wettbewerb verschärft sich deutlich. Das stellen wir besonders mit Blick auf China fest: Mit seinem neuen Fünfjahresplan drängt China mit seinem neu geschaffenen Marktgiganten CRRC massiv auf den Weltmarkt. In Schwellen- und Entwicklungsländern war China in der Vergangenheit schon erfolgreich. Oft mit sehr attraktiven Finanzierungen. Aber auch in den USA konnte China inzwischen das zweite große Schienenverkehrsprojekt gewinnen – nach Boston im Jahr 2014 ist China im März 2016 auch in Chicago zum Zug gekommen. China ist auf dem Weltmarkt auf dem Vormarsch. Dieser Herausforderung stellt sich die Bahnindustrie in Deutschland. Angesichts technologischer Exzellenz ist uns um unsere Stellung auf dem Weltmarkt auch nicht bange. Und übrigens gibt es auch kein Schwarz-Weiß. Natürlich arbeiten wir sehr eng mit unseren Partnern in China zusammen, nicht zuletzt mittelständische Zulieferer aus Deutschland profitieren von vielen Projekten.

Nur: Mit einiger Sorge betrachten wir einige Mittel, die beim Ringen um Aufträge zum Einsatz kommen. Vielfach scheint heute nicht mehr die Technologie und der Produktpreis das maßgebliche Entscheidungskriterium zu sein – Aufträge bekommt oft, wer die Finanzierung mitbringt. Dass chinesische Anbieter, gedeckt durch schier unerschöpfliche staatliche Finanzmittel, hier klar im Vorteil sind, liegt auf der Hand. Was unternimmt 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. Wir wollen ausdrücklich keinerlei Protektionismus. Wir wollen offenen Wettbewerb. 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. Andere Länder, zum Beispiel die Schweiz, sind hier deutlich weiter, was die Kreditabsicherung von internationalen Industrieprojekten angeht – vor allem flexibler und großzügiger. Ein ähnlich wirkungsvolles Instrument muss es auch in Deutschland geben.

4. Die Politik kann die Digitalisierung vorantreiben: Deutschland muss bei der „Schiene 4.0“ global führend sein. 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 Zugsleitsystems. Schienenverkehr „made in Germany“ und „made in Europe“ liefert Mobilität für die Zukunft. Global. Um diesen Erfolg fortzuschreiben zu können, braucht die Bahnindustrie bessere Rahmenbedingungen.

Meine Damen und Herren,

und zu den besseren Rahmenbedingungen gehört in allererster Linie eine offensive Innovationsförderung.

Bahnforschung

Die Steuerkasse Deutschlands konnte im Jahr 2015 gut gefüllt werden. Mehr als 281 Milliarden Euro nahm der Fiskus im vergangenen Jahr ein – zehn Milliarden Euro mehr als noch 2014. Das ist Rekordniveau. Es versteht sich von selbst, dass Deutschland mit diesen Finanzmitteln verantwortungsvoll umgehen muss. Durchmustert man die zahlreichen Projekte, die Deutschland mit Steuermitteln fördert, stößt man auf mitunter skurrile Blüten, die das deutsche Subventionswesen treibt: Von Finanzmitteln für die Förderung marktfähiger Apfel-Birnen-Züchtungen in der Landwirtschaft ist da zu lesen und von Steuergeldern für klimafreundliche Kreuzfahrtschiffe.

Das mag ja alles sein. Aber wir meinen: Die Politik muss Innovationen in Kernindustrien offensiver fördern, um ihre eigenen Ziele erreichen zu können. Stärkung im internationalen Wettbewerb, weniger Treibhausgasemissionen im Verkehr, digitalisierte Mobilität „made in Germany“ – all dies hat sehr viel zu tun mit der Förderung von Forschung und Entwicklung.

Lassen Sie mich deshalb auf die Bahnforschung zu sprechen kommen.

Die technischen Innovationen der Bahnindustrie sind gut – für Bahnbetreiber, Fahrgäste, Anwohner von Schienenstrecken und für die ganze Gesellschaft. Grundlegende Entwicklungen sorgen schon heute für Energie- und Treibhausgasreduzierungen, für Lärminderung und für eine Senkung der Lebenszykluskosten. Beispiel Elektromobilität: Züge verkehren in Deutschland zu rund Dreivierteln elektrisch. Heute. Hocheffizient. Der Fernverkehr in Deutschland wird heute zum Großteil sogar aus regenerativer Energie gespeist. Technologische Neuerungen sind für unsere Mitgliedsunternehmen die Grundlage für neue Produkte und für die globale Wettbewerbsfähigkeit.

Die Bundesregierung vernachlässigt aus unserer Sicht bei ihren laufenden Forschungsvorhaben Bahnthemen. Während die Elektromobilität auf der Straße umfas-

send gefördert wird, genießt die auf der Schiene kaum Aufmerksamkeit. Dabei gibt es den elektromobilen Schienenverkehr schon seit Jahrzehnten – effizient, leistungsfähig und klimafreundlich. Bahntechnologie ist indes keineswegs trivial, sondern höchst forschungsintensiv. Politische Aufmerksamkeit muss deshalb auch die Bahnindustrie genießen, um die weitere rasche Entwicklung des umwelt- und klimafreundlichen Schienenverkehrs zu stärken. Die einseitige Wahrnehmung der Elektromobilität auf der Straße ist ein eklatantes Manko. Das muss dringend geändert werden. Dafür werben wir.

Deutschland braucht ein gezieltes und konzertiertes Bahnforschungsprogramm. Ressortübergreifend, um hierzulande die Kräfte und Finanzmittel zu bündeln. Das ist verkehrs- und klimapolitisch eine notwendige nationale Weichenstellung. Und nicht weniger eine wettbewerbspolitisch richtige Entscheidung. Denn so kann die Exportkraft einer strategisch wichtigen deutschen Industriebranche auch perspektivisch gestärkt werden. Das gilt umso mehr, wenn der politisch formulierte Anspruch nach weiterer Digitalisierung unter dem Schlagwort „4.0“ gelingen soll. Voraussetzung dafür ist, dass der politische Stellenwert der Bahnindustrie in Deutschland neu bewertet wird.

Dazu kann ein Beauftragter Koordinator der Bundesregierung für den Eisenbahnsektor sehr beitragen. Deshalb schlagen wir dies vor. Gerade im Eisenbahnsektor mit seiner hohen staatlichen Regelungsdichte könnte ein solcher zentraler Ansprechpartner wichtige Anliegen des gesamten Sektors unterstützen. Für andere Branchen gibt es ja einen Koordinator im Rang eines Staatssekretärs, zum Beispiel für die Luft- und Raumfahrt oder die maritime Wirtschaft. Wir sind der Meinung: Die Zeit ist reif für einen Koordinator der Bundesregierung für Deutschlands Eisenbahnsektor.

Wir wollen eine Erfolgsgeschichte fortschreiben. Der Wind bläst uns auf den Weltmärkten sehr frisch ins Gesicht. Umso besser müssen wir in Deutschland aufgestellt sein. Denn wir – Politik, Industrie, Betreiber, Gewerkschaften, Gesellschaft – können nur gemeinsam erfolgreich handeln für den Schienenverkehr der Zukunft.

Hiermit möchte ich gerne meine Ausführungen schließen. Ich schlage vor, dass wir Ihre Fragen nach den Statements von Herrn Dr. Möbius und Herrn Schuppe diskutieren. Herr Dr. Möbius, bitte.