

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Jahrespressekonferenz

6. April 2017

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,

- Begrüßung zur Jahrespressekonferenz 2017 des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland!

Wie hat sich die Bahnindustrie in Deutschland im Jahr 2016 wirtschaftlich entwickelt?

Wie bewerten wir die wirtschaftliche Lage aktuell?

Und wie die internationale Wettbewerbssituation?

Diese Fragen möchte ich in den Fokus nehmen.

Und mir liegen außerdem die drei Kernforderungen sehr am Herzen, die der gesamte Eisenbahnsektor erstmals vor einer Bundestagswahl gemeinsam formuliert hat. Auch dazu gleich einige Gedanken.

Zur wirtschaftlichen Lage. Und damit zum Umsatz der Bahnindustrie:

Umsatz

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

Die gute Nachricht: Die Bahnindustrie in Deutschland erzielte im Jahr 2016 einen außerordentlich starken Umsatz: **11,8 Milliarden Euro**. Das entspricht zwar einem leichten Rückgang gegenüber 2015 um knapp vier Prozent. Der bisherige Rekordwert beim Umsatz fiel mit 12,5 Milliarden Euro in das Jahr 2014. Es ist also etwas weniger. Aber: Wir bewegen uns hier auf einem extrem hohen Niveau.

Unser Umsatz 2016 – das ist der drittbeste Wert, den wir je erreicht haben.

Also: Das Geschäft mit umwelt- und klimafreundlicher Mobilität „made in Germany“ bleibt – leichten Schwankungen zum Trotz – **sehr erfolgreich**.

Diese Entwicklung freut uns. Und sie zeigt: Die Bahnindustrie ist eine der Vorzeigewirtschaften unseres Landes.

Maßgeblich beigetragen zu diesem Erfolg hat das **Exportgeschäft** in Höhe von 6,1 Milliarden Euro. Es ist im Vergleich zum Jahr 2015 sogar leicht um gut fünf Prozent gestiegen. Die Exportquote der Bahnindustrie in Deutschland hat damit leicht zugenommen: auf fast 52 Prozent. Etwas schwächer zeigte sich das Inlandsgeschäft in Höhe von 5,7 Milliarden Euro. Es sank um etwa zwölf Prozent.

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

Wie verteilen sich die Umsätze 2016?

Rund 74 Prozent waren Order für **Schienenfahrzeuge** und ihre Komponenten. Das Volumen? – 8,7 Milliarden Euro. Das Inlandsgeschäft mit Schienenfahrzeugen war nach zwei geschäftstarken Jahren rückläufig. Es sank um 17 Prozent auf 3,9 Milliarden Euro. Deutlich stärker zeigt sich das Ausland. Das Geschäft mit Fahrzeugen erreichte 4,8 Milliarden Euro, ein Plus von rund sieben Prozent.

Zu den **Schieneninfrastrukturausrüstungen**: Der Umsatz bei Gleisen, Weichen, Streckenelektrifizierung, Stellwerken, Bahnübergängen, Leit- und Sicherungstechnik bleibt 2016 deutlich hinter den Erwartungen zurück. Einmal mehr. Das Geschäft stagniert insgesamt mit 3,1 Milliarden Euro auf dem Vorjahresniveau.

Das Inlandsgeschäft ist mit 1,8 Milliarden Euro gegenüber dem Ausland mit 1,3 Milliarden Euro stärker. Aber wie in den Vorjahren fehlen noch belebende Impulse. Wir glauben allerdings, dass diese kommen werden.

Kommen wir nun zum Auftragseingang:

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

Der **Auftragseingang** der Bahnindustrie in Deutschland lag 2016 bei insgesamt **11,5 Milliarden Euro**. Das sind rund **23 Prozent weniger als der Spitzenwert** von 2015. Um es deutlich zu sagen: Zufrieden sind wir damit nicht.

Wie kommt es dazu?

Zum großen Teil aus statistischen Gründen: **Hohe Volatilität** ist in unserem langfristig angelegten Projektgeschäft Usus. Ein Großauftrag kann für einen hohen Ausschlag nach oben sorgen. So war es 2015. Nordrhein-Westfalen bestellte den Regionalverkehrs zug RRX. Allein dieser Auftrag schlug 2015 mit einem Volumen von 1,7 Milliarden Euro zu Buche.

2014 – in einem Jahr ohne vergleichbaren Großauftrag – lag der Auftragseingang bei 9,5 Milliarden Euro, also signifikant unter dem aktuellen Nachfragewert 2016. Verglichen hiermit stieg die Nachfrage im vergangenen Jahr sogar um 21 Prozent.

>> Folie: „Entwicklung vom Auftragseingang der Bahnindustrie im Zeitverlauf“, siehe separate Unterlagen

Eine wichtige Orientierung bietet der **Mittelwert**. Mit einem Auftragseingang von 11,5 Milliarden Euro liegt die Bahnindustrie in Deutschland 2016 nur leicht unter dem Mittelwert der vergangenen zehn Jahre in Höhe von gut zwölf Milliarden Euro. Diese Betrachtungsweisen helfen uns, die aktuelle Nachfrage besser einordnen zu können.

Trotzdem sollten wir **genau hinschauen**. Die **Inlandsnachfrage** erreichte 2016 eine Höhe von sieben Milliarden Euro. Rund zehn Prozent weniger als 2015 zwar, aber ein ordentlicher Wert.

Die **Nachfrage im Ausland** erreicht nur 4,5 Milliarden Euro und sinkt damit erheblich um 38 Prozent. Liegt dies in der Schwankungsbreite? Oder ist dies auch ein Indiz für Störungen im Weltmarkt durch Tendenzen zu Marktabstottungen? – Diesen Fragen dürfen wir nicht ausweichen. Ich werde dazu gleich mehr sagen.

Erst mal weiter **mit den Zahlen**. Betrachten wir den Auftragseingang für „Schienenfahrzeuge“ und „Infrastrukturausrüstungen“:

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

Dreiviertel der Nachfrage für die Bahnindustrie in Deutschland geht auf Schienenfahrzeuge und ihre Komponenten zurück, ein Viertel auf Schieneninfrastrukturausrüstungen.

Die Nachfrage nach **Schienenfahrzeugen** lag 2016 bei 8,6 Milliarden Euro. Ein Rückgang um fast 28 Prozent. Im Inland gingen die Aufträge um etwa 13 Prozent zurück. Sie erreichten hier ein Volumen von 5,3 Milliarden Euro. Im Ausland 3,3 Milliarden Euro, minus 43 Prozent.

Die Nachfrage bei **Infrastrukturausrüstungen** ist ebenso ernüchternd wie der schon vorgestellte Umsatz in diesem Segment. Die Nachfrage ist gesunken um fast zehn Prozent auf 2,9 Milliarden Euro. Das Gros der Orders stammt aus dem Inland. Mit einem Volumen von 1,7 Milliarden Euro bewegen wir uns 2016 auf Vorjahresniveau. Das Auslandsgeschäft geht mit 1,2 Milliarden Euro um rund 14 Prozent durchaus sichtbar zurück. Wir verzeichnen also auch hier eine spürbar rückläufige Auslandsnachfrage.

Beschäftigung

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

Die Bahnindustrie in Deutschland ist **so gut wie es ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter** sind. Exzellente Beschäftigung, Ausbildung für die Zukunft, Attraktivität als Arbeitgeber: Für unsere Unternehmen steht das ganz oben.

Deshalb zur **aktuellen Beschäftigung** in unserer Branche. Die Bahnindustrie in Deutschland hat auch 2016 wieder ein hohes Beschäftigungsniveau sichern können. Trotz des Kostendrucks, trotz des Effizienzdrucks. Wir haben Ende 2016 in unserer Industrie 50.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wohlgemerkt: direkt Beschäftigte. Wir rechnen hier keinerlei katalytische Effekte mit ein. Im Jahr 2015 hatten wir eine Beschäftigtenzahl von 52.000. Es gibt also einen Rückgang von 2,9 Prozent. Das hätten wir uns anders gewünscht. Jeder Arbeitsplatz weniger tut uns weh.

Leiharbeitskräfte in unserer Branche 2016? – Rund 3.000, die Zahl ist gegenüber dem Vorjahreszeitraum merklich um 23 Prozent zurückgegangen, die Zahl der festangestellten Mitarbeiter um 600 auf 47.500 Beschäftigte.

Wie sind diese Zahlen zu bewerten? – Die Bahnindustrie in Deutschland bewegt sich nach wie vor auf hohem Beschäftigungsniveau. Kein Zweifel. Dennoch sollten wir sehr sensibel sein. Konsolidierung, Effizienzsteigerung, schärfere globale Konkurrenz, teils ungleicher Wettbewerb auf Drittmärkten – die Herausforderungen wachsen. Europa und Deutschland müssen die richtigen industriepolitischen und forschungspolitischen Antworten finden. Deutschland hat die innovativste 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“, siehe separate Unterlagen

Meine Damen und Herren,
wir freuen uns über die **guten Nachrichten**. Vor allem beim Umsatz.
Genauso wichtig ist uns aber die **richtige Deutung** der weniger erfreulichen Zahlen.

Angesichts der Langlebigkeit unserer Produkte kommt es vor, dass sich einzelne Jahre nachfrageschwach zeigen. 2016 war zweifellos ein solches Jahr.

Ein wichtiger Faktor für die verhaltene globale Nachfrage: 2016 war das Jahr des drastischen **Ölpreisverfalls**. 2016 ist das Transportaufkommen auf der Schiene in wichtigen Märkten wie den USA stark eingebrochen. Und mancher Dollar wurde mehr als zweimal umgedreht, etwa bei Projekten im Mittleren Osten. Einige wurden verkleinert, andere sogar gestoppt. All das hat natürlich Spuren bei der Bahnindustrie in Deutschland hinterlassen.

Aber ist das die ganze Geschichte? Wie entwickelt sich eigentlich der **Weltmarkt für die Bahnindustrie?** – Besser gesagt: der **zugängliche** Weltmarkt? Unser Eindruck: Er **schrumpft** langsam, zumindest aber stagniert er. Das belegen auch jüngste Studien sehr eindrucksvoll.

Die im September 2016 **veröffentlichte** Weltmarktstudie von Roland Berger konstatiert: Der Öffnungsindex außerhalb Europas ist in den zurückliegenden zwei Jahren **von 68 Prozent auf nur noch 63 Prozent** zurückgegangen. Also **nicht mal zwei Drittel** des Weltmarktes der Bahnindustrie sind noch zugänglich.

Wir stehen für Export, für erfolgreiche **Partnerschaften** rund um den Globus. Deshalb sehen wir diese Entwicklung mit Sorge. Grund ist die weltweit zunehmende Tendenz zum **Protektionismus**: Verpflichtung zur Lokalisierung, restriktive Joint Ventures, intransparente Vergabemärkte, üppige staatliche Exportfinanzierungen, Marktabschottung.

Und das Geschäft zum Beispiel mit Schienenneufahrzeugen soll laut der Studie bei jährlich nur noch rund 19 Mrd. Euro stagnieren. Das heißt für die exportorientierte Bahnindustrie in Deutschland: Der zugängliche Weltmarkt verliert an Dynamik und wird infolge von Abschottungstendenzen sogar kleiner.

Was folgt daraus? – Die deutsche und europäische Wirtschaftspolitik muss sich noch stärker für **Freihandel, offenen Marktzugang und faire Wettbewerbsbedingungen einsetzen**. Eine wichtige Gelegenheit bietet das Freihandelsabkommen mit Japan.

Sorgen bereitet uns das Geschäft mit **Infrastrukturausrüstungen**. Im Inland ist der viel beschworene „**Investitionshochlauf**“ noch zu wenig spürbar.

Seit Anfang 2015 gibt es ja höhere 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 zweiten Jahr der LuFV II noch kaum unternehmerische Effekte in unserer Branche erkennen.

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 er-tüchtigen – und wir müssen hier gemeinsam schneller vorankommen. Beispiel Stellwerke, Elektrifizierung, ETCS, moderne Bahnübergänge. Ein kraftvoller Investitions-hochlauf geht nur gemeinsam. Unsere Unternehmen stehen als Partner parat.

Im Fazit. Auf Basis der Ihnen vorgestellten Kennzahlen können wir feststellen:

Erstens, die wirtschaftliche Lage der Bahnindustrie in Deutschland war 2016 ge-messen am **Umsatz insgesamt sehr gut**. Der Umsatz bewegt sich mit 11,8 Milliarden Euro weiterhin auf sehr hohem Niveau, trotz leichter Abschläge. Das Auslandsgeschäft war gegenüber dem Inland stärker und konnte zulegen. Die Ex-portquote liegt bei über 50 Prozent. Einzige notorische Ausnahme: das Infrastruktur-geschäft. Hier herrschte noch Stagnation. Ich bin zuversichtlich, das wird sich än-dern.

Zweitens, es gibt eine Delle bei der Nachfrage im vergangenen Jahr. Der Wert ist insgesamt um knapp ein Viertel zurückgegangen, im Ausland deutlich stärker als im Inland. Wir bewegen uns im Rahmen des Mittelwerts der vergangenen zehn Jahre. Aber das ist uns zu wenig für unsere Branche, zu wenig für den Klimaschutz, zu we-nig an Investitionen. Das ist enttäuschend. Sorgen bereitet uns die durchwachsene Auftragslage 2016 auf den globalen Märkten. Das muss besser werden.

Drittens, die Bahnindustrie in Deutschland befindet sich in einer Konsolidierungs-phase. Wir stellen in unserer Branche ein größeres Engagement für Restrukturie-rungen fest: Überkapazitäten werden abgebaut, Unternehmen stellen sich neu auf. Gleichwohl sichert unsere Branche auch 2016 für über 50.000 Menschen und deren Familien Beschäftigung und Einkommen.

Ungleicher Wettbewerb mit Japan

>> Folie: „Ungleicher Wettbewerb mit Japan“, siehe separate Unterlagen

Meine Damen und Herren,

die Bahnindustrie in Deutschland ist eine stark exportorientierte Industrie. Ich hatte bei der Vorstellung der Zahlen darauf hingewiesen. Das spricht für die Technologieführerschaft unserer Häuser und die hohe Wettbewerbsfähigkeit.

Darauf können wir zu Recht stolz sein. Deutschland und Europa müssen ein großes Interesse daran haben, dass dies so bleibt, um Wohlstand hierzulande zu sichern.

Machen wir uns klar: Der immer härtere Wettbewerb weltweit gefährdet dann Arbeitsplätze in Deutschland, wenn der Wettbewerb **verzerrt** ist. Unfaire Wettbewerbsbedingungen führen zu einer fatalen Abwärtsspirale. Genau das darf nicht passieren. Umso wichtiger sind Freihandelsabkommen und faire Wettbewerbsbedingungen, das Level-Playing-Field, zum Beispiel mit Japan.

Der **japanische Bahnmarkt** ist für europäische System- und Komponentenhersteller durchaus interessant. Er umfasst ein Streckennetz von 27.000 Kilometer, davon etwa zehn Prozent Hochgeschwindigkeitsverkehr. Interessante Marktsegmente für die europäische Bahnindustrie sind unter anderem der städtische schienengebundene Personennahverkehr in Japan, wie Straßenbahnen, U-Bahnen und S-Bahnen sowie die Komponenten- und Zulieferindustrie. Der japanische Markt ist allerdings derzeit für europäische Hersteller noch etwas: fast unzugänglich. Zugleich können japanische Unternehmen mit ihren Produkten aber in Europa Marktanteile gewinnen.

Für die Bahnindustrie sind die seit Jahren laufenden Verhandlungen eines **Freihandelsabkommens** zwischen der EU und Japan entscheidend. Als Markteintrittshürde für europäische Unternehmen wirkt insbesondere die von Japan aufgestellte Betriebssicherheitsklausel, die sogenannte „Operational Safety Clause“, kurz OSC. Sie gibt japanischen Unternehmen im Rahmen von öffentlichen Vergaben die Möglichkeit, europäische Hersteller mit Rückgriff auf Anforderungen der nationalen Sicherheitsnormen auszuschließen, zum Beispiel mit Blick auf die Erdbebensicherheit von Produkten. Die OSC erlaubt den ausschreibenden Stellen damit, nur japanische Produkte als sicher einzustufen, obwohl deutsche Züge zum Beispiel auch in Erdbebenregionen wie Kalifornien erfolgreich und sicher im Einsatz sind.

In Europa gibt es keine solchen Ausschlussregelungen. Sollte Japan die OSC trotz der europäischen Bemühungen für faire Wettbewerbsbedingungen weiter beibehalten, würde das den Zugang zum japanischen Markt weiter blockieren. In diesem Fall wäre der japanischen Bahnmarkt für europäische Anbieter nur zu rund zwei Prozent zugänglich.

Sollte es dazu kommen, wäre auch ein verhängnisvoller Präzedenzfall für künftige Freihandelsabkommen mit der EU geschaffen. Das Modell OSC – so die Gefahr – könnte Furore machen. Aus diesem Grund muss diese Handelsbarriere im Abkommen mit Japan abgebaut werden. Und das nicht am Sankt Nimmerleinstag, sondern rasch.

Die **EU-Kommission** stellte im Januar 2017 fest: Die weiteren Verhandlungen mit Japan müssen einen uneingeschränkten und diskriminierungsfreien Marktzugang ergeben. Die OSC müsse, ganz oder in Teilen, für die europäische Industrie beseitigt werden. Richtig so.

Unser Anliegen: Es sollte bald eine Einigung über ein Freihandelsabkommen zwischen der EU und Japan gelingen. Es muss aber auch für freien und fairen Handel sorgen. Dafür muss die OSC als nicht-tarifäres Handelshemmnis endlich weg.

Drei Kernforderungen des Eisenbahnsektors in Deutschland

>> Folie: „Drei Kernforderungen des Eisenbahnsektors vor der Bundestagswahl 2017“, siehe separate Unterlagen

Meine Damen und Herren,

die politischen Voraussetzungen für erfolgreichen Wettbewerb werden immer auch im Heimatland geschaffen – in unserem Fall durch die konsequente Digitalisierung des Bahnsystems und durch die entschlossene Förderung von Bahnforschung.

Umso mehr freut es mich, dass der Eisenbahnsektor in Deutschland sich im vergangenen Jahr erstmals vor einer Bundestagswahl auf drei zentrale Kernforderungen verständigt hat. Ihr Titel: „Mobilität und Klimaschutz: Deutschland braucht eine entschlossene Politik für mehr Schienenverkehr“. Dafür engagieren sich insgesamt acht Verbände des Sektors, die getragen werden von Industrieunternehmen, Bahnbetreibern, Aufgabenträgern und Umweltverbänden.

Die Branchenvertreter fordern von der Politik Entscheidungen für den ökologisch und ökonomisch effizienten Verkehr auf der Schiene. Der Schienenverkehr braucht faire Rahmenbedingungen im Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern, eine ausreichende Finanzierung des Systems Schiene und ein nachhaltiges politisches Engagement für Forschung und Entwicklung.

Vor allem Letzteres ist für die Bahnindustrie in Deutschland grundlegend: Denn die technischen Innovationen der Bahnindustrie sind gut – für Bahnbetreiber, Fahrgäste, Anwohner von Schienenstrecken und für die ganze Gesellschaft. Grundlegende Entwicklungen sorgen schon heute für Treibhausgasreduzierungen, für Lärmminde- rung und für eine Senkung der Lebenszykluskosten. Beispiel Elektromobilität: 90 Prozent der Verkehrsleistung im Güter- und Personenverkehr werden elektrisch er- bracht. 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 forschungspolitisch die Bahnindustrie.** Während die Elektromobilität auf der Straße mit Recht umfassend gefördert wird, genießt die auf der Schiene kaum Aufmerksamkeit. Dabei gibt es den elektromobilen Schienenverkehr schon seit Jahrzehnten – effizient, leistungsfähig und klimafreundlich.

Politische Aufmerksamkeit muss deshalb auch die Bahnindustrie genießen, um die weitere rasche Entwicklung des umwelt- und klimafreundlichen Schienenverkehrs zu stärken. 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 die weitere Digitalisierung unter dem Schlagwort „4.0“ gelingen soll.

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 dem Statement von Herrn Dr. Möbius diskutieren.

Herr Dr. Möbius, bitte.