

## VDB-Warenkorb Schienenfahrzeuge

---

### Status Quo

- Die Dynamik von **Inflation**, gestiegenen **Lohnkosten** und **Energiepreissteigerungen** sowie **Lieferketten**, die aufgrund unvorhersehbarer globaler Ereignisse instabiler werden, belasten die Bahnindustrie einerseits in einem noch nie dagewesenen Maß. Andererseits arbeitet die Bahnbranche regelmäßig mit **langlaufenden Liefer- und Rahmenverträgen** zu festen Preisen.
- Nur über **vertragliche Preisgleitung** besteht die Möglichkeit, die aktuell überdurchschnittlich gestiegenen Kosten von Materialien und Komponenten entlang der gesamten bahnindustriellen Wertschöpfungskette fair zu verteilen.
- Als Basis für vertragliche Regelungen zur Preisgleitung (Preisgleitklauseln) dienen bislang von behördlicher Seite erhobene, öffentlich zugängliche Kennzahlen wie der „*Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte*“. Für Schienenfahrzeuge ist dieser **Erzeugerpreisindex (Deutschland – GP19-302 Schienenfahrzeuge)** in seiner aktuellen Form jedoch ungeeignet, weil er:
  - **Zirkelbezüge** zwischen Preisstatistik und Preisgleitklauseln zulässt und sich danach ermittelte Preisentwicklungen auf Schienenfahrzeuge selbst beziehen, nicht aber auf die Preisentwicklungen in der Vorproduktete. Das wirkt sich somit verzerrend aus.
  - damit eine für die Berechnung der Entwicklung des gesamten Schienenfahrzeugpreises **intransparente und unschlüssige Zusammensetzung und Gewichtung** einzelner Komponenten zugrunde legt.
- Das **Statistische Bundesamt** (Destatis) erkennt diesen Umstand auf seiner [offiziellen Website](#) an und empfiehlt, diese Erzeugerpreisindizes nicht als Grundlage für Preisgleitklauseln des in der Bezeichnung des jeweiligen Index benannten Produktes zu nutzen:

*„Um Zirkelbezüge zwischen Preisstatistik und Preisgleitklauseln zu vermeiden, sollten **Preisgleitklauseln** für ein bestimmtes Produkt **nicht den Preisindex**, der die Preisentwicklung dieses Produktes darstellt, enthalten. Da die Preisentwicklung in der Regel durch Erhebung von Verkaufs- oder Einkaufspreisen bei Produzenten oder Händlern gemessen wird, können solche Preisgleitklauseln dazu führen, dass die gemessene Preisentwicklung von dem entsprechenden Preisindex selber abhängig ist.“*

- Zur Unterstützung einer **praxisgerechten Abbildung** der realen Preisentwicklung von Schienenfahrzeugen, stellt der VDB einen eigenen für Schienenfahrzeuge geltenden Warenkorb, bestehend aus wesentlichen Elementen der Vorproduktete zur Verfügung. Damit soll die **Konformität der Preisanpassung** mit branchenspezifischen Parametern ermöglicht werden.

### VDB-Warenkorb für Schienenfahrzeuge

Um eine adäquate Basis für Preisgleitung zu schaffen, hat der VDB mit den relevanten Unternehmen der Bahnindustrie, unter wettbewerbsrechtlicher Aufsicht und Beratung, einen Warenkorb für Schienenfahrzeuge erarbeitet, der:

- a) die reale (durchschnittliche) **Zusammensetzung** der für ein Schienenfahrzeug relevanten Komponenten widerspiegelt.
- b) die Komponenten am **Gesamtpreis** eines Schienenfahrzeuges entsprechend ihrer durchschnittlichen Anteile gewichtet.

Zur Ermittlung der Gewichtung der einzelnen Komponenten(gruppen) am Gesamtfahrzeug wurden jeweils Durchschnittswerte (aggregiert über alle Typen/Arten von Schienenfahrzeugen hinweg) erhoben. Die Kennzahlen für die ausgewählten Komponenten folgen der offiziellen Organisationskennzahlen-Struktur der Indizes des Bundes.

OKZ-Struktur	Vorschlag Gewichtung Materialkosten in %	Potentielle Referenz stat. Bundesamt (Fachserie 17 Reihe 2, Dez 2022)	Lfd. Nr.	GP 19 Nr.
1. RB (Rohbau)	10%  (je 5% Alu/ 5% Stahl)	Aluminium / Stahl	299 / 292	24 42 1 / 24 31
2. RC (Fahrzeugausbau) außen	9%	Kunststoffe (GFK)	196	20 16
3. RD (Fahrzeuginneneinrichtung)	14%	Möbel	593	31
4. RE (Fahrwerk)	19%	Fahrgestelle	578	29 10 4
5. RF (Antrieb)	15%	Motoren	376	27 11
5.1 RF (Antrieb)	4%	Elektrische und elektronische Ausrüstungsgegenstände für Motoren und Fahrzeuge, a.n.g.	584	29 31
6. RH (HBU)	3%	Stromrichter	380	27 11 5
7. RJ (Überwachungseinrichtungen)	3%	Mess- / Kontrollinstrumente	354	26 5
8. RL (Klima)	5%	Klimageräte	505	28 25 12
9. RP (Informationseinrichtungen)	4%	Beleuchtungsgeräte (Displays)	399	27 40 2
9.1 RK (Beleuchtung) zu Leuchten	1%	Elektrische Lampen	397	27 4
10. RS (Fahrzeugverbindungseinrichtungen)	4%	Kupplungen	421	281526001
11. RT (Tragsysteme, Umschließungen)	4%	Elektronische Bauelemente	341	26 11
12. RU (elektr. Leitungsverlegung)	5%	Kabel und elektr. Installationsmaterial	390	27 3
<b>Summe</b>	<b>100%</b>			

## Handlungsempfehlungen

- Im Zuge der Vermeidung von Zirkelbezügen zwischen der Preisstatistik und Preisgleitklauseln empfiehlt der VDB die Verwendung der folgenden Preisgleitformel:

$$\text{Preisgleitformel: } P1 = P0 * (\text{ca. 50-60\% Material} + \text{ca. 40-50\% Lohn})$$

- Für den Materialanteil soll der vorgehend beschriebene Warenkorb für Schienenfahrzeuge Anwendung finden und - wo erforderlich und bislang genutzt – den Index „Erzeugerpreise gewerbliche Produkte: Deutschland – GP19 302 Schienenfahrzeuge“ ersetzen.
- In der Preisgleitformel ist das jeweilige projektspezifische Verhältnis von Material und Lohn aufzunehmen. Marktüblich ist ein durchschnittlicher **Materialanteil** i. H. v.
  - **ca. 50 - 60%** enthalten.
    - [Statistisches Bundesamt Deutschland - GENESIS-Online: Statistik: 61241 \(destatis.de\)](#)
    - Aufgrund möglicher Umbasierungen ist innerhalb des Materialanteils stets das **Basisjahr** zu berücksichtigen (aktueller Stand 100=2021).
- Zur Abbildung der **Lohnkomponente** für Schienenfahrzeuge ist die Empfehlung den allgemeinen Arbeitskostenindex (Code: 62421) Produzierendes Gewerbe (WZ08- B-05) X13 JDemetra+ kalender- und saisonbereinigt anzuwenden (aktuell: 2020=100).
  - In der Preisgleitformel ist das jeweilige projektspezifische Verhältnis von Material und Lohn aufzunehmen. Marktüblich ist ein durchschnittlicher **Lohnanteil** i. H. v. **ca. 40 - 50%** enthalten.
  - [Statistisches Bundesamt Deutschland - GENESIS-Online: Statistik: 62421 \(destatis.de\)](#)
- Generelles: Der VDB-Warenkorb Schienenfahrzeuge ist auf der [VDB-Website](#) hinterlegt. Die Zusammensetzung der Formel wird analog der Umbasierung (alle 5 Jahre) überprüft, um zu gewährleisten, dass die Zusammensetzung der Komponenten der Schienenfahrzeuge auch die veränderten technischen Standards in der Bahnindustrie widerspiegeln.