

## **Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)**

**Halbjahrespressekonferenz**

**20. Oktober 2020**

**Tagungszentrum der Bundespressekonferenz**

**Dr. Ben Möbius**

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

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Eine Digitalisierungsoffensive für die Schiene, Sie sprachen es gerade an, lieber Herr Rodenbeck, ebnet einen Weg aus der Krise in Richtung Clean Mobility.

Gezielte Grundlageninvestitionen müssen jetzt das Tempo erhöhen. Das Konjunkturpaket der Bundesregierung sowie die Recovery and Resilience Facility der EU legen dafür eine starke finanzielle Basis.

Doch es muss nicht nur viel, sondern vor allem auch klug investiert werden. Deutschland und Europa haben sich entschieden: Staatliche Investitionen gegen die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Krise sollen die Zukunft sichern - mit Weitblick modernisieren, Klima schützen, die industrielle Basis Europas stärken. Für Mobilität 4.0 „Made in Europe“ ist das eine enorme Chance.

Doch damit jeder Euro Steuergeld in die Schiene maximalen Nutzen für die Zukunft schafft müssen sich zwei Dinge grundlegend ändern.

**Erstens, öffentliche Investitionen müssen nachhaltige Innovationen stärker fördern.**

Zu viele öffentliche Vergaben verharren noch im alten Denken: je billiger, desto besser. Dieser Ansatz hat einen entscheidenden Nachteil: Innovationen fallen leicht durch den Rost, weil sie in der Anschaffung etwas mehr kosten. Dass innovative Technologien auf den gesamten

Lebenszyklus gerechnet deutlich wirtschaftlicher und klimafreundlicher sind, bilden Vergaben zu oft nicht hinreichend ab. Wo das Billigste gewinnt, muss oft das Minimum reichen. Tut es aber nicht.

Deshalb fordert die EU-Kommission eine neue Vergabekultur, die stärkere Impulse gibt für die digitale Evolution der Schiene. MEAT-Vergaben - so nennt es die EU-Kommission Most Economically Advantageous Tender. Gemeint ist: Vergaben sollen nicht das billigste, sondern das beste Angebot finden. Also: Best Value for tax payers' money.

Wie das gehen kann? – Auch das steht im Europa-Recht: Artikel 82 und 83 der Sektoren-Richtlinie.

Vergaben sollen demnach den Lebenszyklus ins Visier nehmen. Also Energieeffizienz, Leichtbau, prädiktive Wartung, Datenplattformen.

Vergaben sollen das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis entfalten, also auch das Preis-Leistungs-Verhältnis bewerten.

Und Vergaben sollen das Reiseerlebnis der Kundinnen und Kunden besser in den Fokus rücken, zum Beispiel Ästhetik und Design. Auch neue Pfade der Kundenbeteiligung etwa beim Exterior Design.

Kriterien sehen das deutsche und EU-Vergaberecht also schon vor. Was fehlt, ist die konsequente Implementierung, damit Quantensprünge mehr Chancen im Markt haben. Denn nicht ein erhobener Zeigefinger macht

klimaschonende Mobilität, sondern das beste Angebot, das die Menschen schlicht überzeugt. Sowohl auf europäischer als auch auf Bundesebene sollten Help Desks die operative Umsetzung von MEAT-Vergaben unterstützen.

**Mein zweiter Punkt: Öffentliche Investitionen müssen Innovationen „Made in Europe“ stärker fördern.**

Im Juni diesen Jahres hat das Zukunftsbündnis Schiene aus Politik, Betreibern und Industrie nach zwei Jahren gemeinsamer Arbeit seinen Masterplan Schienenverkehr vorgestellt.

Die industriestrategische Ausrichtung des Masterplans? Deutschland zum weltweiten Leitmarkt für innovative und nachhaltige Mobilitätslösungen ausbauen und die Position der Bahnindustrie in Deutschland als Leitanbieter für digitale Schienentechnologie im globalen Wettbewerb stärken.

Ein Lösungsansatz des Masterplans? Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in Deutschland und Europa.

Klimaindustrien, die den Weg in die post-fossile Epoche ebnen, sind weltweit begehrt. Für die völlig richtigen Konjunkturprogramme stehen die europäischen Steuerzahler ein – und zwar auch künftige Generationen. Sie haben ein Anrecht darauf, dass Mittel optimal in Europas Zukunft re-investiert werden und europäische Industrien gedeihen können.

Nach aktuellem Modell droht das Gegenteil. Denn heute dürfen nicht-europäische Staatskonzernen öffentliche Vergaben in der EU völlig legal mithilfe staatlicher Subventionen über Billigstpreise für sich entscheiden. Auf die fundamental bedeutsame Beihilfekontrolle verzichtet die EU bei externen Staatskonzernen. Das heißt konkret: EU-Unternehmen spielen nach europäischen Regeln, non-EU Staatskonzerne nach ihren eigenen.

Wenn das so bliebe, demontiert Europa sich selbst. Wer Dumping-Strategien Tür und Tor öffnet, verliert nach und nach resiliente Zukunftsindustrien und schleichend technologische Souveränität. Europa muss reagieren, um bei High-Tech nicht in strategische Abhängigkeiten zu geraten.

Längst sieht auch hierfür das EU-Recht eine weise Regel vor: Europäische Steuermittel für Schienenprojekte sollen zu 50 Prozent in „Made in Europe“ fließen. Artikel 85 Sektoren-Richtlinie. Diese EU-Kopplung stärkt den offenen Wettbewerb mit gleichen Regeln. Denn 50 Prozent EU-Produktion sind 50 Prozent Beihilfekontrolle.

Eine Verzahnung staatlicher Investitionen gegen die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Krise mit Nachhaltigkeit und „Made in Europe“ ist dringend notwendig für den Green Re-Start in Europa, aus Europa.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit, ich freue mich auf Ihre Fragen.