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

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Halbjahrespressekonferenz

15. November 2022

Tagungszentrum im Haus der Bundespressekonferenz

Andre Rodenbeck

Präsident des Verbandes
der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Es gilt das gesprochene Wort!

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich begrüße Sie herzlich zur **VDB-Halbjahrespressekonferenz**. Wie gewohnt aus dem Tagungszentrum der Bundespressekonferenz in Berlin.

Wir blicken heute auf die Bilanz der Bahnindustrie in Deutschland im ersten Halbjahr 2022. Und die Lage spitzt sich, nicht überraschend, auch in unserer Industrie langsam zu. Wir blicken auf ein Jahr der Gegensätze.

Auf der einen Seite: ein Jahr großer **Herausforderungen** und ernster Nachrichten. Krieg in Europa, unberechenbare Lieferketten und schwer zu kompensierende Preisexplosionen bei Energie, Rohstoffen und Vorprodukten.

Im starken Kontrast dazu eine starke Auftragslage und bombastische Bilder der Innovationskraft der internationalen Bahnindustrie in Berlin. Denn 2022 war auch das Jahr der **InnoTrans**. Nach vier Jahren kam die gesamte Branche wieder zusammen und hat gezeigt, wie Mobilität der Zukunft auf der Schiene aussieht.

Diese Ambivalenz zwischen Weltklasse und mittlerweile beinahe schon permanenter Krisenbewältigung, dieser Spagat spiegelt sich auch in den **Geschäftszahlen für das erste Halbjahr 2022 wider**.

Weltklasse heißt es definitiv bei den Beschäftigungszahlen. Die Zahl unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wächst stabil um **1,7 Prozent**. Damit zählen wir im ersten Halbjahr 2022 rund **54.700 direkt Beschäftigte**.

Auch in unruhigen Zeiten ist auf die Bahnindustrie Verlass.

Auch der Umsatz steigt im ersten Halbjahr 2022 mit **6,8 Milliarden Euro** um **1,5 Prozent** an.

Auf dem **Heimatmarkt** erwirtschaftet die Bahnindustrie **5,1 Milliarden Euro** und liegt damit gute **24 Prozent** über dem Vorjahreswert.

Doch im **Ausland** machen sich die Krisen bemerkbar: Der Exportumsatz sinkt um **35 Prozent**. Mit **1,7 Milliarden Euro** macht das Auslandsgeschäft somit derzeit nur noch rund **25 Prozent** des gesamten Umsatzes aus.

Klares Symptom der andauernden Lieferkettenkrise, aber stellenweise auch zurückzuführen auf verschobene oder gestreckte öffentliche Aufträge.

Das Fahrzeuggeschäft steigt um **13,3 Prozent** und bleibt mit **5,1 Milliarden Euro** das stärkste Segment der Bahnindustrie. Doch auch hier geht das Auslandsgeschäft zurück: Minus **24 Prozent**.

Der Infrastrukturbereich stockt im Inland. **0 %** Wachstum. Auf die Gefahr hin mich hier zu wiederholen: Unsere Bilanzzahlen, die Marktlage und die **politischen Ziele** der Bundesregierung passen vorne und hinten nicht zusammen.

Zur Erinnerung:

- Bis 2035 soll das deutsche Schienennetz flächendeckend digitalisiert werden.
- Bereits 2019 haben wir ein entsprechende **Absichtserklärung** unterzeichnet. Die Branche steht bereit - der **Infrastrukturhochlauf** bleibt aus. Auch dieses Jahr wieder.
- Wenn wir das heutige behäbige **Tempo** beibehalten, erreichen wir gemessen an den Infrastruktur-Investitionen die vollständige Digitalisierung nicht vor **2077**. Etwa 42 Jahre zu spät.
- Gleiches gilt für die Streckenelektrifizierung. Dazu wird Axel Schuppe im Anschluss noch einmal einen genauen Überblick geben.

Die vom Bund bereitgestellten Mittel für die Modernisierung und den Ausbau des Schienennetzes müssen a) dynamisch ansteigen, aber b) auch deutlich schneller abfließen. Die Investitionen kommen nicht schnell genug im Markt an.

Wie sieht das bei den **Auftragseingängen** aus?

Die Auftragsbücher der Bahnindustrie sind auch im ersten Halbjahr 2022 wieder sehr gut gefüllt. Im **Auftragseingang** verzeichnen wir **9 Milliarden** Euro. Das entspricht einem Zuwachs von rund **29 Prozent**.

- Auf dem **Heimatmarkt** steigt das Auftragsvolumen um **52 Prozent**.

- Im **Ausland** sehen wir eine Rückgang: **2,6 Milliarden Euro** – **Minus 7 Prozent** im Vergleich zum ersten Halbjahr 2021.

- Besonders stark ist auch beim AE die **Fahrzeugsparte** mit **7 Milliarden** Euro und Wachstum im In- wie im Ausland.

- Aber die **Infrastruktur** schwächelt. Insgesamt verzeichnen wir ein Minus von knapp **27 Prozent**. Im **Ausland halbiert** sich das Auftragsvolumen.

Insgesamt starke Zahlen für die weltwirtschaftliche Lage der letzten Jahre. Das ist allerdings maßgeblich auf Großprojekte im Fahrzeugbereich zurückzuführen. Grundsätzlich geht es immer noch viel zu langsam voran mit der Verkehrswende, wie man am Infrastrukturgeschäft deutlich erkennen kann.

Und: Diese Zahlen spiegeln noch nicht die Inflation und explodierenden Energiekosten wider.

Wir müssen angesichts der aktuellen Lage damit rechnen, dass uns bei vollen Auftragsbüchern Ende des Jahres trotzdem betriebswirtschaftlich ernste Situationen drohen.

Die Bahnbranche arbeitet nämlich überwiegend mit langlaufenden **Liefer- und Rahmenverträgen** zu festen Preisen.

- Es besteht somit kaum eine Möglichkeit, die aufgrund der derzeitigen Lage massiv gestiegenen Kosten von Materialien und Komponenten fair weiterzugegeben.

- Heute in Abarbeitung befindliche Aufträge bilden häufig die Vertrags- und Preisrealität von vor drei, vier oder sogar mehr Jahren ab. So drohen der Bahnindustrie trotz voller Auftragsbücher betriebswirtschaftliche Misserfolge.

Es ist noch nicht aller Tage Abend. Man kann noch gegensteuern. Aber wenn die **Verkehrswende** gelingen soll, sind jetzt aus unserer Sicht drei Maßnahmen entscheidend:

Erstens: **Faire Mehrkostenteilung.**

Die **Inflation** darf nicht nur das Problem der Hersteller und Auftragnehmer bleiben.

Solange **Preisgleitung** in Neu-, aber auch Bestands- und Rahmenverträgen keinen Einzug findet, haben Hersteller keine Möglichkeit die teils exorbitanten Preisentwicklungen weiterzugeben. Wir brauchen eine **faire Mehrkostenteilung** mit den Auftraggebern, wie es aus gutem Grunde das Auslegungsschreiben des BMWK aus dem Juli 2022 empfiehlt.

Klar ist dann aber auch, dass die Beschaffungsstellen in die Lage versetzt werden müssen, die aktuelle Situation **finanziell zu kompensieren**. Sonst wird es schnell zu Verschiebungen oder Reduzierung von Schienenaufträgen kommen. Verkehrsunternehmen können beispielsweise die Lebenszyklen ihrer Flotten nach oben setzen, um anstehende Beschaffungen von Neufahrzeugen nach hinten zu verschieben.

Und das ist aus betriebswirtschaftlicher Perspektive auch alles absolut verständlich. Aber für die Energieeffizienz und den Klimaschutz und nicht zuletzt für den Fahrgast ist das natürlich absolut kontraproduktiv.

Und für die Hersteller – die großen Systemhäuser, die Vielzahl mittelständischer Zulieferer – für die gesamte Bahnindustrie in Deutschland wäre das eine Katastrophe. Wir werden unter diesen Umständen mit der Krise allein gelassen und wir können das auch nicht unbegrenzt lange durchhalten.

Zweitens: **Energiepreisbremse**.

Die Bahnindustrie ist auch von der Energiekrise betroffen. Wo Unternehmen für die Produktion eine bestimmte **Prozesswärme** benötigen, ist das Sparen von Energie meist unmöglich. An oder Aus. Da gibt es nicht viel dazwischen.

Auch bei allen anderen Produktionen stellt die **Strompreisentwicklung** die Bahnindustrie in Deutschland langsam vor finanzielle Herausforderungen.

Das ist auch mit Blick auf den **globalen Wettbewerb** nicht unerheblich. Weltregionen wie Nordamerika oder Asien, selbst einige in Europa, sind von der Energiekostenentwicklung sehr viel weniger betroffen.

Ohne Gegenmaßnahmen gerät die europäische Industrie hier in einen deutlichen **Wettbewerbsnachteil**, weil die Produktionskosten international asymmetrisch steigen.

Es muss deshalb **schnelle und praxisnahe Unterstützung** der Bundesregierung kommen:

- **Energiepreisdeckelung**
- Und ein **Rettungsschirm für Unternehmen** in unverschuldet existenzbedrohenden Situationen.

Und Drittens: Investitionen in die Schiene müssen deutlich schneller in den Markt kommen.

Im aktuellen **Bundeshaushalt** steigen die Mittel für die Schiene. Ein wichtiges Signal.

- Doch allein vor dem Hintergrund massiver Preissteigerungen, müssen noch **deutlich mehr Mittel** zur Verfügung gestellt werden.
- Insbesondere für die **Digitalisierung** der Schieneninfrastruktur und Fahrzeugumrüstung.
- Bereits vor der Inflation waren **Minimum 2 Milliarden Euro** notwendig.
- Da muss noch deutlich mehr kommen, wenn wir unsere Digitalisierungsziele auf der Schiene und unsere Klimaziele im Verkehr erreichen wollen.

Ebenso wichtig wie eine deutliche Dynamisierung der Mittel ist jedoch die **Optimierung der Finanzmechanismen**. Damit die bestehenden Gelder auch im Markt ankommen.

Bisher bleiben Investitionen viel zu oft und deutlich zu lange im **Regeldschungel** hängen. Es müssen schnellere und praktikable Wege gefunden werden, um die Bundesmittel deutlich schneller zu materialisieren.

Wir stellen fest, dass die Finanzierung des **Bestandsnetzes** über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in der Praxis gut läuft. Schwierig gestaltet sich hingegen die Finanzierung von **Neubau- und Digitalisierungsprojekten**.
Die Regeln müssen den Beteiligten auch Lust darauf machen, die Infrastrukturmittel zu verbauen. Wir setzen hier auf signifikante Fortschritte durch die **Beschleunigungskommission Schiene**, in der der VDB tatkräftig mitwirkt.

Faire Mehrkostenteilung, Energiepreisbremse und optimierte Finanzierung. Das sind die notwendigen Grundvoraussetzungen für beste **Mobilitätsangebote**. Und beste Angebote sind ganz einfach die Basis für eine angestrebte Verkehrswende.

- Auf der **InnoTrans** war klar und eindrucksvoll zu sehen, dass die Bahnindustrie bereitsteht.

- Unser **Auftragseingang** bestätigt, dass die Nachfrage nach Bahntechnologie „Made in Germany“ ungebrochen da ist. Das **9-Euro Ticket** hat gezeigt, dass die Nachfrage in der Bevölkerung da ist.

- Diese Nachfrage gilt es jetzt auch zu bedienen. Die **Politik** muss jetzt muss jetzt die Rahmenbedingungen für beste Angebote schaffen.