

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

**Jahrespressekonferenz**

**18. Mai 2022**

**Tagungszentrum der Bundespressekonferenz**

**Dr. Ben Möbius**

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

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie sagten es Herr Rodenbeck, lieber Andre: **gerade** in diesen Krisenzeiten müssen Bund und Sektor an den Klimazielen festhalten.

Der Koalitionsvertrag 2021 setzt den absolut richtigen Kurs:

- Flächendeckende Digitalisierung der Schiene.
- Elektrifizierung von 75 Prozent des deutschen Schienennetzes bis 2030.
- Verdopplung der Fahrgastzahlen und Steigerung des Schienenanteils im Güterverkehr auf 25 Prozent bis 2030.

Meilensteine, hinter denen die Branche geschlossen steht.

Der Koalitionsvertrag beschreibt aus unserer Sicht auch den einzig richtigen Weg. **Keine** künstliche Verteuerung oder Vergrämung anderer Verkehrsmittel. Die Koalitionäre und auch die Bahnindustrie in Deutschland setzen auf einen anderen Hebel: Auf beste Angebote. Klimafreundliche Mobilitätslösungen auf der Schiene müssen schlicht überzeugen, sollen Fahrgäste zum Ein- und Umstieg begeistern. Nur so funktioniert angebotsorientierter Klimaschutz.

Und noch eines legt der Koalitionsvertrag fest: Es geht nicht darum, im Rahmen bestehender Möglichkeiten und Prozesse zu schauen wie weit man kommt. Sondern die Ziele geben das Tempo vor. Also: die Verfahren müssen so verändert werden, dass der Zeitrahmen eingehalten wird. Nicht anders herum.

Die Bahnindustrie ist sich ihrer Verantwortung bewusst. Der Bund muss jetzt zwei Dinge angehen:

- 1) Die Lieferkettenkrise durch faire Partnerschaft abmildern.
- 2) Den Klimaschutz mit mehr Ambition und Tempo voranbringen.

**Erstens:** Es liegt auf der Hand, dass Klimaschutz nicht ohne Klimaindustrien funktioniert. Und Sie haben es eben gehört meine Damen und Herren: Die Lieferketten unserer Industrie stehen derzeit erheblich unter Druck.

Weil sich die Pandemie insbesondere im Mittelstand nach wie vor in der Produktion bemerkbar macht. Und weil nun durch den brutalen Angriffskriegs Russlands Materialien ausbleiben, Vorprodukte und Komponenten mit absurd langen Lieferzeiten eintreffen und Preise erratisch und unvorhersehbar ansteigen. Materialengpässe führen derzeit zu unberechenbaren Preisanstiegen. Die Auftragsbücher sind voll, doch es drohen tiefrote Zahlen.

Denn die Preise steigen in manchen Bereichen, wie bei Elektronikkomponenten um bis zu 4.000 Prozent innerhalb weniger Wochen. Computerchips, die stückweise sonst für 3 Euro erhältlich waren, liegen nun bei 130 Euro. Stahlkomponenten sind zehnmal so teuer wie noch vor drei Monaten. All dies war weder abwendbar noch vorhersehbar.

Hersteller sind jetzt oft schlicht außer Stande, seriöse Angebote zu kalkulieren.

Das kann dramatische Folge haben:

- Weil Angebote nicht mehr zuverlässig zu berechnen sind, bleiben sie schlicht aus. Mobilitätsprojekten droht der Stillstand.
- Es bricht eine Art Glücksrittertum aus. Halsbrecherische Angebote werden mit hohem Eigenrisiko abgegeben – ob der Auftrag dann so geleifert werden kann ist unklar. Casino statt Qualitätswettbewerb.

Und – auch das sagte Herr Rodenbeck bereits - solange Materialien für Züge weiterhin unabwendbar nicht lieferbar sind und Fristen unverschuldet verstreichen, darf es keine Pönalen geben.

- Wegen globaler Engpässe in den Lieferketten wird beispielsweise Spezialkunststoff nicht mehr binnen 30 Tagen, sondern mit Glück nach 300 Tagen geliefert.
- Durch heute bis zu 50 Wochen Lieferzeit für Ersatzteile und relevante Komponenten drohen im Ernstfall erhebliche Fahrzeugausfälle.

Derzeit drohen Unternehmen bei Überschreitung ihrer Lieferfrist vertraglich Pönalen - bei solchen unabwendbaren Lieferengpässen. Das belastet unvertretbar und unverschuldet die Liquidität der Unternehmen. Es drohen Insolvenzen, der Verlust von Arbeitsplätzen und Stillstände in der Wertschöpfung. Das gefährdet die essentiellen Ziele des Koalitionsvertrags, die kritische Infrastruktur Schiene und langfristig auch die industrielle Basis Deutschlands.

Es braucht jetzt die Guidance des Bundes. In Frankreich hat der Premierminister dazu aufgerufen, Lastenteilung auch in Altverträgen zu ermöglichen und Pönalen dann einzufrieren, wenn Verzögerungen durch Nichtlieferbarkeiten entstehen.

Auch in Deutschland wird die Situation für den Infrastrukturbereich der Schiene über einen ministerialen Erlass entsprechend geregelt. Das können wir und das müssen wir in Deutschland auch auf das Rolling-Stock-Geschäft übertragen.

Der Bund muss klar definieren, dass jetzt höhere Gewalt und andere unabwendbaren Ereignisse vorliegen können, um eine Mehrkostenteilung fair und rechtssicher zu ermöglichen.

Was Bund, Länder und Sektor tun können, um der Schiene in dieser Krise zu helfen, muss jetzt geschehen. Nötig ist eine „Partnerschaft Schiene für Klimaschutz“.

**Zweitens:** Unter diesen herausfordernden Bedingungen ist es nun ganz entscheidend, dass der Bund Investitionen in die Schiene nicht zurückfährt, sondern ambitioniert erhöht.

Und es muss schnell etwas passieren, denn ob wir die Klimaziele pünktlich erreichen oder nicht, entscheidet sich im Verkehrssektor in den kommenden 2 bis 3 Jahren. Klimaschutz und saubere Mobilität gehören nicht länger in die Warteschleife.

Bleibe es bei der derzeitigen Finanzierungslinie, können wir nicht einmal mehr von einer Stagnation sprechen. Bei steigenden Material-, Energie-, und Personalkosten kommen wir schnell in eine Abwärtsspirale.

Wichtig ist eine ehrliche Analyse des Status quo. Denn im europäischen Vergleich ist Deutschland bei Bau-, Digitalisierungs- oder Elektrifizierungsvorhaben nicht mehr führend. Deutschland ist beim Tempo nicht an der Spitze in Europa, sondern stolpert zum Teil hinterher. Das müssen wir erkennen - und ändern. Die schonungslose Bestandsaufnahme ist die Basis zur Optimierung.

- **Stichwort Bau:** Deutschland braucht unvertretbar viel Zeit, um europäische Verkehrskorridore (TEN-T) auszubauen. Während die Schweiz etwa im Rahmen der Neuen Alpen-Transversale (NEAT) den komplexen Gotthard-Basis-Tunnel 2016 fristgerecht in Betrieb nehmen konnte, fehlt auf deutscher Seite - trotz Staatsvertrags von 1996 - der Zulauf. Der soll nun bis 2035 in Verzug sein.
- **Stichwort Digitalisierung:** Ausgerechnet das Hightech-Land Deutschland setzt heute teils noch auf über 100 Jahre alte, analoge Bahntechnik. Und dass, obwohl die Bahnindustrie weltweit führend Digitalisierung exportiert, nach Norwegen, Schweden, Spanien oder in die Schweiz.

- **Stichwort Elektrifizierung:** Die Schweiz liegt mit 100 Prozent elektrifizierten Bahnstrecken vorn, dicht gefolgt von Belgien. Die Niederlande, Schweden, Österreich und Italien liegen heute ebenfalls bei über 70 Prozent Schienenelektrifizierung. Wir brauchen inakzeptabel lang, teils ein Jahrzehnt, um vorhandene Strecken zu elektrifizieren.

Ganz klar: Wenn wir so weitermachen werden wir die Klimaziele massiv verfehlen.

Wir haben das Potenzial, die Ziele zu erreichen. Aber jetzt muss es losgehen.

Wir können es uns nicht leisten, den Investitionshochlauf zwei, drei Jahre zu verschieben. Und wir müssen die Kraft haben, Prozesse grundlegend in Frage zu stellen. Wir brauchen effizientere Prozesse. Schneller planen und bauen. Innovationen schneller in die Realität übersetzen. Punkt.

Wir müssen viel schneller starten:

- Die im Koalitionsvertrag vorgesehene Beschleunigungskommission Schiene muss umgehend ihre Arbeit aufnehmen.
- Komplexe Verfahren und Doppelprüfungen müssen abgebaut werden. Auch schwierige Fragen – Verhältnis von Klimaschutz und lokalen FFH, materielle Präklusion – gehören auf den Tisch.
- Die Planungsressourcen der Industrie müssen viel stärker und früher einbezogen werden. Das Dogma „wer plant, baut nicht“ darf nicht länger gelebte Praxis bleiben.

- Digitale Planungsmethoden wie das Building Information Modeling (BIM) müssen künftig viel stärker in die Anwendung kommen, um Prozesse disruptiv zu beschleunigen und Fehlerquellen zu reduzieren.
- Parallel muss eine optimale Balance von Fahren und Bauen austariert werden.
- Ausschreibungen müssen Innovationen viel stärker in den Fokus nehmen. Nur klimafreundliche Vergaben, die Nachhaltigkeit und Qualität stärker gewichten, die Kreativität und Design beflügeln, führen am Ende auch zu klimafreundlichen Mobilitätsangeboten, die überzeugen.

Die Mobilitätsrevolution in gemeinsamer Anstrengung von Bund und Sektor wird gelingen, wenn sie jetzt kraftvoll Fahrt aufnimmt.

Vielen Dank.