

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Jahrespressekonferenz

26. April 2023

Elfnullelf Studio Berlin

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-Jahrespressekonferenz** live aus Berlin.

Wir blicken heute auf die Bilanz der Bahnindustrie in Deutschland im **Geschäftsjahr 2022**. Auf Zahlen, die eine starke Industrie in Zeiten der Krisen abbilden. Zahlen, die natürlich auch Spuren dieser Krisen erkennen lassen und damit Zahlen, die vor allem eines belegen: Verkehrspolitische Ziele und die Realität klaffen bisher allzu weit auseinander.

Wir müssen jetzt gemeinsam über bloße Ankündigungen hinauskommen. Denn die Bilanz zeigt es eindeutig: starke Industrie, zu wenig Tempo. Eine starke Industrie ist die Bahnindustrie vor allem dank des Engagements und der Expertise ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Deshalb freut es mich auch persönlich, dass die Zahl unserer Beschäftigten um **5 Prozent** stabil weiterwächst.

Damit zählen wir im Geschäftsjahr 2022 **56.600 direkt Beschäftigte** allein in Deutschland.

Und wir brauchen diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dringend, um die Schiene rechtzeitig fit zu machen:

- für die Erreichung der Klimaziele,
- für den wachsenden Mobilitätsbedarf,
- für den nachhaltigen Wirtschaftsstandort Deutschland.

Die Bahnindustrie ist ganz klar eine **Zukunftsindustrie** und wird als solche auch wahrgenommen.

Natürlich kämpft die Schienenbranche insgesamt, wie so viele, mit dem Fachkräftemangel. In den kommenden Jahren gehen viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Ruhestand.

Um dem demografischen Wandel entgegenzuwirken, sind die **Digitalisierung und Automatisierung** des Bahnbetriebs deshalb ein Muss.

Doch auch dafür braucht es kluge Köpfe und in Zukunft noch mehr davon. Für den perspektivischen **Ausbau personeller Ressourcen** braucht die Bahnindustrie jetzt eine stabile und verlässliche finanzielle Perspektive.

Auch der Umsatz steigt 2022 um **8 Prozent** auf ein erfreuliches Hoch von **13,9 Milliarden Euro**. Insbesondere der **Heimatmarkt** wächst stark an. Im Inland erwirtschaftet die Bahnindustrie mit **10 Milliarden Euro** ein Plus von **22 Prozent**.

Aber das **Ausland** macht uns Sorge. Hier machen sich die Krisen weiterhin bemerkbar: Der Exportumsatz sinkt um **17 Prozent**. Mit **3,9 Milliarden Euro** macht das Auslandsgeschäft noch **28 Prozent** des gesamten Umsatzes aus.

Das **Fahrzeuggeschäft** steigt um **16,7 Prozent** und bleibt mit **10,5 Milliarden Euro** das stärkste Segment der Bahnindustrie. Doch auch hier geht das Auslandsgeschäft um **17 Prozent** zurück.

Der **Infrastrukturbereich** geht mit **3,4 Milliarden Euro** um **13 Prozent zurück**.

- Auf dem Heimatmarkt um **11 Prozent**.
- Im Ausland um knapp **17 Prozent**.

Dieser **Abwärtstrend** im Infrastrukturbereich steht im Widerspruch zu den verkehrspolitischen Zielen, die sich die Koalition 2021 gesetzt hat.

Die Haushaltsmittel kommen bislang nicht aufs Gleis. Dadurch fehlen dem Sektor **Investitionen und Planungssicherheit**. Ebenso fehlen dem Sektor die **regulatorischen Leitplanken**, die ihm das schnelle, klima- und innovationsfreundliche Verbauen der bestehenden Gelder ermöglichen würden.

Und der Trend wird mit Blick auf die **Auftragseingänge** vorerst anhalten.

Die Auftragsbücher der Bahnindustrie sind auch im Geschäftsjahr 2022 noch gut gefüllt, nehmen im Vergleich zum Vorjahr jedoch um **18 Prozent** ab. Insgesamt liegen wir somit 2022 bei einem Auftragsvolumen von **13,7 Milliarden Euro**.

Insbesondere im **Inland** baut die Auftragslage ab. **Minus 23 Prozent**.

- Aufträge im **Schienefahrzeugbereich** gehen um **18,5 Prozent** zurück, hauptsächlich auf dem Heimatmarkt.
- Das Auftragsvolumen im **Infrastrukturbereich** liegt mit **4 Milliarden Euro rund 17 Prozent** unter dem Vorjahreswert. Hier schrumpft vor allem das Exportgeschäft.

Das hat verschiedene Gründe:

- Einerseits hat die Bahnindustrie in Deutschland international von beeindruckenden **Großprojekten** profitiert, die 2021 für ungewöhnliche Anstiege im Auftragseingang gesorgt haben.
- Andererseits konnten wir von 2020 auf 2021 **Nachholeffekte** post COVID beobachten, die sich ebenfalls positiv auf den Auftragseingang auswirkten.

Dennoch können wir für 2022 ganz ausdrücklich sagen: Der **Investitionshochlauf** für die Schiene bleibt für die Macher von Infrastruktur weiterhin aus.

Stand jetzt verfehlen wir das Digitalisierungsziel 2035, gemessen an den Infrastrukturinvestitionen, um 42 Jahre. Wir müssen fünfmal so viel digitalisieren.

Auch bei der Elektrifizierung müssen wir mindestens doppelt so schnell werden wie bisher.

Die Zahlen zeichnen ein klares Bild. Das Bild einer **starken Industrie**, die **nicht genug Tempo** aufnehmen kann.

Die **Investitionen** des Bundes bleiben hinter den politischen Zielen und gesellschaftlichen Ansprüchen zurück. Mehr noch: Bestehende Mittel kommen ganz offensichtlich immer noch nicht schnell genug im Sektor und Schientechnologie nicht schnell genug im Markt an.

Kurz: Wir kommen nicht ins **Machen**.

Wir können so wie bisher nicht weitermachen. Der Ansicht ist ganz offenkundig auch die Bundesregierung. In den **Koalitionsbeschlüssen** bekennt sich die Regierung vergangenen Monat zu **zusätzlichen Mitteln** für die Schiene in Höhe von **45 Milliarden Euro**.

- Wir begrüßen diese dringend notwendigen **Zusatzinvestitionen** in die Schiene. Das ist ein starkes Signal - auch für den Wirtschaftsstandort Deutschland.
- Jetzt muss es **konkret** werden. Ein Teil der Mittel soll sich ab 2024 aus der erhöhten **LKW-Maut** speisen. In den aktuellen Bundeshaushaltsverhandlungen ist zu klären, woher die restlichen Gelder kommen, um der Branche Planungssicherheit zu geben.

Ein weiterer Meilenstein ist, das finanzielle Bekenntnis der Koalition zu der **ETCS-Ausrüstung von Schienenfahrzeugen** über das Pilotprojekt Stuttgart hinaus. Das fordert der VDB seit Jahren.

- Denn bislang flossen **keine Bundesmittel** in die Digitalisierung des rollenden Materials – mit Ausnahme des Digitalen Knoten Stuttgarts.

- Die Mehrheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen brauchen aber eine **finanzielle Förderung**, um die Umrüstung schultern zu können.
- Und digital ertüchtigte Züge sind nun mal zentral für die Digitalisierung des Gesamtsystems.
- Ein bundesweites Konzept mit entsprechender Finanzierung schafft notwendige **Anreize** für die Umrüstung und erleichtert es, den gesamten Prozess bei knapp 400 Verkehrsunternehmen in Deutschland so **kosten- und ressourceneffizient** wie möglich zu gestalten.

Es ist entscheidend, dass die notwendigen Mittel bereits im Bundeshaushalt 2024 eingestellt werden. Wir bauen darauf, dass die Koalition in den aktuellen Verhandlungen eine **Lösung** findet.

Und wenn die finanzielle Perspektive einmal gegeben ist, müssen sich diese Mittel auch schnell in **konkrete Projekte** übersetzen.

Umso wichtiger ist es, dass die Koalition sich in ihren Beschlüssen auch zu **Planungsbeschleunigung** im Verkehrsbereich bekennt.

- So schaffen die Beschlüsse beispielsweise über die **Festlegung überragenden öffentlichen Interesses für Schienenprojekte** aus dem vordringlichen Bedarf enormes Beschleunigungspotenzial.
- Wir brauchen für die anstehenden Projekte eine deutliche Verschlankung komplexer Prozesse.
- Die von der **Beschleunigungskommission Schiene** empfohlenen Maßnahmen zu Fragen der Finanzierungsarchitektur und Bewerksstellung des Netzausbaus sowie zu konkreten Vorgaben für

eine beschleunigte Digitalisierung und Elektrifizierung des Bestandsnetzes bilden dafür ein ambitioniertes Programm, das es jetzt konsequent umzusetzen gilt.

Kurz: Es ist gut, dass Einigkeit darüber herrscht, **Was** wir wollen. Wir stehen mit unserem Know-How bereit, um zügig Fragen zum **Wie** zu klären.

Es ist absolut zentral, dass den politischen Absichten jetzt konkrete Umsetzungskonzepte, eine belastbare Finanzierung - und natürlich Aufträge folgen.

Parallel wird die Generalsanierung der wichtigsten Schienenkorridore - einschließlich Umleitungsstrecken – zu Hochleistungskorridoren eine wichtige Säule für die Modernisierung der Schiene sein.

Vor 10 Monaten gab Bundesverkehrsminister Volker Wissing den Startschuss. Bis 2030 soll das Hochleistungsnetz auf **9.400 Kilometer** ausgebaut werden. Zusätzlich sollen also **neue 750 Kilometer** an Gleisen hinzukommen. Kleine und mittlere Maßnahmen zur Schienenmodernisierung und -elektrifizierung sind darüber natürlich nicht zu vernachlässigen.

Auch die Umsetzung dieses Konzeptes erfordert einen **industriellen Hochlauf** auf die erforderlichen Realisierungskapazitäten. Dazu muss sowohl eine enorme Präzision in der Abwicklung von Planung und Projekten als auch eine Prozessverschlinkungen folgen.

Dass die Bahnindustrie es kann, steht außer Frage. Im **Schnellläuferprogramm** von Deutscher Bahn AG, Bund, Eisenbahn Bundesamt und Bahnindustrie hat der Sektor bewiesen, dass und wie es gelingt.

Ergebnis? Stellwerke wurden in **eineinhalb** statt wie bisher in 5 Jahren modernisiert. Dieses Erfolgsmodell muss jetzt in Serie gehen.

Für mehr Wumms im Schienenverkehr sind Finanzierungsmodelle, Planungs- und Vergabeverfahren anzupassen.

Es ist so einfach, wie unverhandelbar:

- Eine belastbare Schiene braucht belastbare **Finanzierungsmodelle**.
- Eine agile Schiene braucht agile **Planungsverfahren**.
- Eine moderne Schiene braucht moderne **Vergabeverfahren** und neue Formen der **Zusammenarbeit**.

Investitionen müssen steigen, Mittel im Sektor ankommen und klima- wie kundenfreundliche Technologie viel schneller in die Anwendung kommen. Die Schiene der Zukunft muss allen Spaß machen: ihren Architekten, Machern und ihren Fahrgästen. Dann gelingt auch die **Verkehrswende** auf der Schiene.

Wie das konkret klappen kann, führen im Detail jetzt gern Sarah Stark und Axel Schuppe weiter aus.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und freue mich auf Ihre Fragen im Anschluss. Liebe Sarah, du hast das Wort.