

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Jahrespressekonferenz

28. April 2021

Tagungszentrum der Bundespressekonferenz

Dr. Ben Möbius

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

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir halten an den ambitionierten Klimazielen für neue, digitale, emissionsfreie Mobilität fest.

Sie sagten es schon, lieber Herr Rodenbeck: Die Bahnindustrie in Deutschland steht bereit für die **Mobilitätsrevolution 4.0**.

Unser Land soll Leitanbieter und Leitmarkt sein für Clean Mobility. Wir möchten nicht im Peloton fahren, sondern im gelben Trikot.

Klimaziel ist die Fahrgastverdopplung auf der Schiene bis 2030.

Was ist dafür nötig?

Ich glaube, die Frage kann man präziser stellen: Was überzeugt Reisende davon, künftig in den Zug zu steigen als individuell erste Wahl?

Ganz klar: Vergrämung und Verteuerung sind es nicht. Sondern Innovation und Intermodalität. Angebote statt Verbote – das ist unser Leitmotiv für 2030. Weil Schiene 4.0 für Reisende funktioniert – und mithin für das Klima. Das zeigt die Empirie.

Ganz praktisch: Was nützt es, wenn jemand die Metro nehmen möchte, aber die nächste Station außer Reichweite ist? - Investitionen in das moderne Netz machen den Unterschied im Alltag.

Benchmark Wien: Schon 2016 wohnten rund 340.000 Wienerinnen und Wiener maximal 500 Meter von einer Bahnstation entfernt. Im Ergebnis hat der ÖPNV 2019 etwa 40 Prozent Marktanteil in der Österreichischen Hauptstadt.

Und: Wie soll die Schiene in der Rush Hour weltweit dort überzeugen, wo Züge völlig überfüllt sind? - ATO macht den Unterschied.

Rund eine Milliarde Fahrgäste fuhren vor der Krise in 15 europäischen Städten und an Flughäfen mit automatisierten Bahnen. Siehe auch ATO in Nürnberg. Pünktlichkeit: 99 Prozent. Alle 100 Sekunden rollt der Zug ein. Und wir können am Bahnsteig datenbasiert indizieren, wo freie Plätze sein werden.

Zwischen europäischen Metropolen ist der Zug dem Flieger dann voraus, wenn er in High-Speed mit ETCS schlicht besser ist. Und das schließt eine intermodale Verknüpfung mit ein. In Zahlen, am Vorabend der Krise:

- Über eine Million Menschen haben seit Anfang 2018 für Berlin–München zum ICE gewechselt. Zuletzt rund 46 Prozent Marktanteil.
- Auf der Strecke Madrid-Barcelona nutzen 63 Prozent der Reisenden den Zug, seitdem er in High-Speed unterwegs ist. Vorher, bis 2008, war dies eine der häufigsten Flugverbindungen der Welt.

Also: Schnelligkeit und Komfort überzeugen.

Unterm Strich: Schiene 4.0 funktioniert. Für die Menschen, für den Klimaschutz.

Entscheidend ist nun, Steuermittel - Investitionen - zu übersetzen in möglichst viel Schiene 4.0. Es sind jetzt hohe Investitionsmittel da. Aber nötig sind Vergaben, die das Beste daraus machen: Best Value for Tax Payers' Money.

Zu oft werden heute Ausschreibungen noch über Billigstangebote entschieden in Europa wie in Deutschland. Wo Vergaben starr auf den Initialpreis fixiert sind, fallen Innovationen allzu leicht durch den Rost.

Deshalb werben wir für eine ambitionierte Evolution der Vergabekultur. Da gibt es viel Fortschritt, aber ein sehr unterschiedliches Bild sowohl in Deutschland als auch in Europa.

Drei Hebel sind aus unserer Sicht entscheidend:

Erstens: Moderne Vergaben müssen einen disruptiv kraftvollen Innovationsbonus vorsehen.

Die Idee: Neue Lösungen stärker gewichten. Dabei geht es zum einen um Kostenwahrheit über den gesamten Lebenszyklus – Energieeffizienz, Leichtbau, intelligente Wartung. Übers Jahr amortisieren sich digitale Innovationen – wenn man den Lebenszyklus im Blick hat.

Und zum anderen geht es um Qualität und Preis-Leistungs-Verhältnis. Zum Beispiel auch um spannendes Design, um Reiseerlebnis, gerade im urbanen Raum ein zentrales Kriterium. Unsere Kreativschmieden entwickeln disruptiv neue Ideen für die Anmutung von Zügen.

Gesetzesänderung? Nicht nötig. Denn das EU-Recht sieht das sogenannte **MEAT-Prinzip** vor („Most Economically Advantageous Tender“). Das tut auch das deutsche Vergaberecht. Deutschland und die EU müssen die MEAT-Kriterien jetzt konsequenter nutzen.

Zweiter Hebel: Die bestehende „Made in Europe“ Regel muss in modernen Vergaben endlich angewendet werden.

Hier geht es darum, das Geld der europäischen Steuerzahler – auch aus der Recovery Fazilität – zum Teil in neue Mobilität „Made in Europe“ zu reinvestieren. Gemäß EU-Recht kann bei öffentlichen Vergaben heute vorgegeben werden, dass mindestens 50 Prozent des Auftragswerts EU-Wertschöpfung sein müssen. Unter bestimmten Voraussetzungen. Das ist richtig. Denn damit lässt sich subventionierten Billigstangeboten von Non-EU-Staatskonzernen ein Riegel vorschieben. 50 Prozent „Made in Europe“ sind 50 Prozent EU-Beihilfekontrolle. Wir wollen Wettbewerb, aber fair. Als Basis für resiliente Zukunftsindustrie in Europa, für europäische Produktion, europäisches Knowhow und einen nachhaltigen Wirtschaftshochlauf. Übrigens auch als Basis für europäische digitale Souveränität. Denn Schiene 4.0 hat viel mit Cybersecurity zu tun.

Dritter Hebel: Zusammenwirken für die Evolution der Vergabekultur.

Mit den MEAT-Kriterien und dem „Made in Europe“ - Prinzip existieren kluge, zukunftsorientierte Vergaberegeln.

Aber oft scheint ein Ansatz zu überzeugen, der in der Vergangenheit vermeintlich Rechtssicherheit beschert hat: der Initialpreis.

Sinnvoll ist, ein **Beratungsnetzwerk** aufzubauen mit Helpdesks.

Ganz wichtig ist, über den Tellerrand zu schauen und Best-Practice Beispiele bei unseren europäischen Partnern und weltweit ins Visier zu nehmen. Was können wir davon lernen.

Der Bund sollte eine **orchestrierende Rolle** wahrnehmen – im Schulterschluss mit Ländern und Sektor-Akteuren. Selbstverständlich bringt die Bahnindustrie ihr Knowhow in viele neue Partnerschaften sehr gern ein.

Ambition, Innovation, Tempo, Best Value for Tax Payers' Money. So funktioniert angebotsorientierter Klimaschutz.

Moderne Vergabe ist der Katalysator für die Mobilitätsrevolution 4.0.
Wir sind bereit.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.