

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Jahrespressekonferenz

28. April 2021

Liveübertragung

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-Jahrespressekonferenz. Wie gewohnt aus dem Tagungszentrum der Bundespressekonferenz. Vielen Dank, dass Sie sich auch digital dazugeschaltet haben.

Wir blicken heute, gut ein Jahr nach Beginn der weltweiten Pandemie, auf ambivalente wirtschaftliche Entwicklungen in der Bahnindustrie in Deutschland.

Die Resilienz, das Verantwortungsbewusstsein und die Innovationskraft der Bahnindustrie spiegeln sich im Gesamtjahr 2020 in **Umsatzrekorden** wider. Aber dem gegenüber steht ein hoher, zu großen Teilen Pandemiebedingter **Einbruch der Auftragseingänge** aus dem Ausland.

Auch wenn es nicht jedes Mitgliedsunternehmen gleich betrifft, betrachten wir es in Summe als Exportindustrie mit **großer Sorge**. Denn einbrechende Aufträge können sich in den kommenden Jahren in sinkende Umsätze übersetzen. Sicherlich werden die Unternehmen der Bahnindustrie in Deutschland in der Lage sein, die krisenbedingten Auftragsrückgänge bis zu einem gewissen Grad auszugleichen. In welchem Ausmaß ist jedoch aus heutiger Sicht noch unklar.

Fest steht, dass insbesondere der **exportorientierte Mittelstand** der Bahnindustrie in Deutschland in den kommenden Jahren mit deutlichen Nachwirkung der jetzigen Krise zu kämpfen droht. Diese Warnsignale dürfen Wirtschaft und Politik nicht ignorieren.

Denn fest steht auch: Die völlig richtigen Klimaziele von Bund und EU sind im Verkehrssektor nur über die klimaschonende Schiene erreichbar. Das setzt leistungsstarke Klimaschutzindustrien voraus.

Mit Recht haben Berlin und Brüssel umfangreiche Maßnahmen beschlossen, um die Folgen der Corona-Krise für den Schienensektor abzufedern. Wir wissen das sehr zu schätzen. Und jetzt muss es weitergehen.

Mir ist sehr wichtig zu sagen: Die Unternehmen der Bahnindustrie in Deutschland wissen um ihre Verantwortung und leisten seit über einem Jahr einen wertvollen Beitrag zur Bekämpfung der COVID-19-**Pandemie**:

- Durch umfassende, strikteste betriebliche Hygienekonzepte. So konnten wir höchsten Gesundheitsschutz und systemrelevante Leistungen sichern.
- Durch konsequent ausgeweitete, strikte **Testangebote**.
- Wo immer möglich, durch mobiles Arbeiten.
- Und: Wir stehen für **betriebsärztliches Impfen in den Startlöchern**. Das ist aus Sicht der Wirtschaft ein wichtiger ergänzender Beitrag zur Beschleunigung der Impfkampagne. Je zügiger wir durchimpfen, desto rascher verlassen wir diese Krise.

Und auch im Betrieb sorgt die Bahnindustrie durch **technologische Innovationen** für mehr Gesundheitsschutz. So etwa durch kontaktloses Ticketing, kontaktlose Türenöffnung, moderne Fahrgastlenkung und optimierte Lüftungssysteme.

Unsere Bilanz in Zahlen:

Was sagen die Zahlen für das Geschäftsjahr 2020?

Die Bahnindustrie in Deutschland erreicht 2020 mit **12,5 Milliarden Euro** einen Höchstwert. Das Plus von knapp **7 Prozent** im Vergleich zum Vorjahr reflektiert die hohen Auftragseingänge der letzten beiden Jahre. Und es spiegelt die Widerstands- und Anpassungsfähigkeit der Bahnindustrie in Deutschland. Unsere Lieferketten sind intakt. Sie haben entlang der gesamten Wertschöpfungskette gehalten. Von den Systemhäusern bis zum Mittelstand.

Auch die **Beschäftigungszahl** bleibt stabil bei **53.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern**. Erlauben Sie mir an dieser Stelle unseren Beschäftigten für ihr herausragendes Engagements gerade in diesen herausfordernden Zeiten zu danken.

Wie verteilt sich der Umsatz regional?

Das **Inlandsgeschäft** steigt mit **8 Milliarden Euro** um etwas über **5 Prozent** und macht mit **rund 64 Prozent**, einen Großteil des gesamten Umsatzes aus. Auch der **Exportumsatz** steigt, um **9,8 Prozent** an. Damit generieren wir weiterhin rund **36 Prozent** des gesamten Umsatzes im **Ausland**.

Wie verteilt sich der Umsatz nach Geschäftsfeldern?

Im **Infrastrukturbereich** liegt der Gesamtumsatz bei **3,3 Milliarden Euro**. Das sind zwar rund **20 Prozent** weniger im In- wie im Ausland, aber das lässt sich vor allem auf die **volatile Natur des Geschäfts**

zurückführen. Mit diesen Zahlen liegen wir etwa auf dem Niveau von 2018. Das Baustellenmanagement wird durch die Pandemie erschwert, ist aber außerordentlich stabil. Und die **Digitalisierung** mit Signaltechnik erlebt weiterhin einen Boom im Auftragseingang, der einen positiven Trend vorzeichnet. Der Investitionshochlauf Infrastruktur muss sehr klar im Fokus stehen.

Das Geschäft mit **Fahrzeugen** generiert im Betrachtungszeitraum **9,2 Milliarden Euro**. Ein Plus von rund **21 Prozent**. Mit einem Anteil von **73 Prozent** am Gesamtumsatz bleibt die Fahrzeugsparte unser größtes Geschäftsfeld.

Trotz dieser erfreulichen Umsätze, wäre es unklug die aufziehenden Wolken am Horizont zu ignorieren.

Die Auswirkungen der Krise wird unsere Industrie in den kommenden Jahren voll zu spüren bekommen, insbesondere im international aufgestellten, exportstarken Mittelstand. Der wichtigste Indikator dafür ist der Auftragseingang des Geschäftsjahres 2020. Vor allem im Export.

Mit **14 Milliarden Euro** sinkt der **Auftragseingang** 2020 um **einen Prozent**. Während die Auftragslage auf dem **Heimatmarkt** gut bleibt, sogar um knapp **24 Prozent** steigt, bricht der Auslands-AE signifikant ein.

Der Auftragseingang außerhalb Deutschlands umfasst vergangenes Jahr **3,5 Milliarden Euro**. Damit verzeichnen wir im Geschäftsjahr 2020 auf dem Weltmarkt ein **Minus** von fast **38 Prozent**.

Die Aufträge im **Infrastrukturbereich** gehen außerhalb Deutschlands um **18 Prozent** zurück. Die Aufträge im **Fahrzeugbereich** schrumpfen im **Ausland** sogar um über **42 Prozent**.

Wir stehen im Export vor einer beispiellosen Herausforderung.

Denn **öffentliche Investitionen** in Schienenprojekte werden im Ausland auf Grund der Krise teils zurückgefahren, verschoben oder zur Disposition gestellt. So kommen beispielsweise Projekte in Lateinamerika und Afrika zum Stillstand, ein Highspeed-Projekt in Indonesien wird verschoben, ebenso wie der Ausbau einer indischen Schienengüterverkehrsstrecke.

Darüber hinaus sind Exportaufträge in der Regel eng mit maßgeschneiderten technischen Lösungen und **Beratungen vor Ort** verknüpft. Das ist derzeit natürlich weitestgehend eingeschränkt und trifft gerade den bahnindustriellen Mittelstand mit zunehmender Härte.

Der VDB unterstützt weiterhin kraftvoll seine Mitglieder im Export durch digitale **Markterschließungs-Maßnahmen**. Beispielsweise durch intelligente Export-Plattformen, Webinare oder ein virtuell animiertes Produktportfolio. Aber der persönliche Kontakte und die Beratung vor Ort können so nicht gänzlich ersetzt werden.

Es ist vor allem zu befürchten, dass die Krise **Tendenzen zur Marktabschottung**, zu nationalem Protektionismus und indirekten Barrieren in vielen Weltregionen noch verstärkt. Laut einer aktuellen Studie von Roland Berger liegt der zugängliche Marktanteil für die

Bahnindustrie weltweit bei nur noch **62 Prozent**. Diese Tendenzen sehen wir seit Jahren – die Krise wirkt jetzt mancherorts wie ein Katalysator.

Worauf kommt es jetzt an?

Klimaindustrien wie die Bahnindustrie brauchen jetzt mehr denn je **international** faire Wettbewerbsbedingungen und **national** dynamische Investitionen für Clean Mobility.

Erstens. Die Politik muss wirksamer für mehr Reziprozität und ein globales Level-Playing-Field eintreten. Der Bund muss jetzt darauf hinwirken, dass neue europarechtliche Instrumente zügig vorangetrieben werden, effektiv sind und sinnvolle Regeln des EU-Rechts ergänzen – ohne dabei bestehende gute Regelungen zu ersetzen.

Zweitens. Die Politik muss durch kraftvolle **Investitionen in Clean Mobility** jetzt Schub geben für die Elektrifizierung und den Klimaschutz. Für uns besteht kein Zweifel - Deutschland und Europa müssen an ambitionierten Klima-Zielen festhalten: Senkung der Emissionen im Verkehr um 40 Prozent, Digitalisierung des Schienennetzes bis 2035, Elektrifizierungsgrad von heute knapp 60 auf 70 Prozent erhöhen bis 2025. Alles richtig. Alles machbar. Wenn wir es richtig machen.

Die Bahnindustrie in Deutschland ist in der Entwicklung neuer Antriebskonzepte weltweit Spitzenreiter. Viele global führende Innovationen sind schon im **Realeinsatz** – Elektromobilität ist auf der Schiene seit über 140 Jahre Realität und wird radikal effizienter.

Das **70-Prozent-Elektrifizierungsziel** bis 2025 kann und muss Deutschland erreichen.

Elektrifizierung durch Oberleitung braucht hinreichende Finanzmittel, weniger komplexe Planungsverfahren und optimierte Prozesse in weiterhin guter Kooperation. Unsere Unternehmen stehen bereit. Kurs 70 Prozent.

Wo Elektrifizierung durch Oberleitung nicht wirtschaftlich ist, können neue Antriebskonzepte wie Wasserstoff-, Batterie-, oder Hybrid Mobilität dekarbonisieren. Entscheidend: technologieoffene Förderanreize, die den **Markthochlauf** aktivieren.

Anfang 2021 hat die Bundesregierung eine **Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebssysteme im Schienenverkehr** veröffentlicht mit dem Ziel, Mehrkosten im Vergleich zu konventionellen Fahrzeuglösungen zu überbrücken.

Jetzt geht es darum, den maximalen Nutzen für das Klima zu erreichen. Deshalb darf die Förderrichtlinie Dual Mode Loks, **Zweikraftlokomotiven**, nicht ignorieren. Unsere dringende Bitte: Hier muss die Förderrichtlinie nachgebessert werden für maximale Klimawirkung.

Drittens. Die Politik muss ambitioniert investieren in die **Digitalisierung des Schienennetzes**.

Die Corona-Krise darf nicht auf Kosten der Klimakrise oder auf dem Rücken der Steuerzahler bewältigt werden. Und das muss sie auch gar nicht. Investitionen in **grüne Bahntechnologien „Made in Europe“** haben einen doppelten Effekt: Sie stärken den Wirtschaftshochlauf in der EU und tragen parallel dazu bei den Klimasünder Verkehr zu dekarbonisieren.

Digitalisiert kann die Schiene nämlich die **Hälfte des in Deutschland notwendigen Emissionsminus** im Verkehr erbringen. Und nebenbei nach Hochrechnungen die Basis für 10.000 Industriearbeitsplätze schaffen. Dafür müssen sich aber die Verkehrsleistungen auf der Schiene bis 2030 verdoppeln.

Es gilt also **Kapazität** und **Angebot** auf der Schiene auszubauen. Die Digitalisierung ist hier ein Game Changer. Mehr Züge können mehr Menschen und Güter auf bestehenden Strecken bewegen. Gut für das Klima, gut für die Wirtschaft und nicht zuletzt gut für den Kunden.

Um aber das Schienennetz wie anvisiert bis 2035 flächendeckend zu digitalisieren, muss das Tempo deutlich zunehmen.

Gute Startbedingungen haben wir gemeinsam mit Bund und Deutsche Bahn AG mit einem **Schnellläuferprogramm** für die Modernisierung nicht-zeitgemäßer Stellwerke geschaffen.

Mit 500 Millionen Euro aus dem Konjunkturpaket unterstützt der Bund das Up-Grade – und wichtiger noch **Prozess- und Technologiepiloten** für die Optimierung des Digitalisierungsrollouts.

Das **Modernisierungsprogramm** beschleunigt notwendige Vorbedingungen für den bundesweiten Flächenrollout mit ETCS. Das spart Zeit, nach bisherigen Hochrechnungen fünf Jahre. Sieben VDB-Unternehmen haben die ersten Verträge mit der DB Netz bereits Ende 2020 unterzeichnet.

Auch das **Starterpaket** geht mit ersten Projekten, wie dem Knoten Stuttgart, in die Umsetzung.

Jetzt muss es aber doppelt so schnell weitergehen: Mit einer **verstärkten** Finanzierung für smarte Infrastruktur und Fahrzeugumrüstung.

Um das deutsche Schienennetz wie beabsichtigt bis 2035 lückenlos mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik auszustatten, muss sich das bisherige **jährliche Ausrüstungsvolumen vervier- bis verfünffachen**.

Für das Rollout digitaler Stellwerke und ETCS hat das Beratungsunternehmen McKinsey bereits 2018 ein notwendiges Investitionsvolumen in Höhe von **32 Milliarden Euro** geschätzt.

Um dieses Volumen bis 2035 zu erreichen, bräuchte es in den nächsten 15 Jahren ab 2021 ein Finanzierungsvolumen von **mindestens 2,13 Milliarden Euro pro Jahr** für digitale Leit- und Sicherungstechnik in Infrastruktur und Fahrzeugen.

In Investitionen für eine intelligente Schieneninfrastruktur fließt nach aktuellem Bundeshaushalt derzeit **nicht einmal die Hälfte**. Fahrzeugumrüstung wird vom Bund bisher, mit Ausnahme des Einzelprojekts Knoten Stuttgart, noch gar nicht finanziell gefördert.

Dabei müssen auch zwingend Schienenfahrzeuge entsprechend digital nachgerüstet werden, mit sogenannten **On-Board-Units**. Das können Betreiber und Industrie nicht in alleiniger Verantwortung schultern.

ETCS macht streckenseitige Signalmasten künftig überflüssig, weil ein Teil der Infrastruktur mit der Digitalisierung in das Fahrzeug wandert. OBUs bleiben somit Infrastruktur, für die der Bund die **Finanzierungsverantwortung** trägt.

Brüssel sieht im Corona-Konjunkturpaket die ETCS-Ausrüstung von Zügen vor – die Bundesregierung in ihrem **Aufbauplan**, trotz Unterstützung der Bundesländer, bisher jedoch nicht.

Wie eine erfolgreiche Fahrzeugumrüstung gelingen kann, dazu hat der VDB nun ein **Konzept** erarbeitet, das Ihnen Herr Schuppe im Anschluss gern vorstellen wird.

Grundsätzlich gilt: Je später diese **notwendigen Investitionen** kommen, desto höher müsste entsprechend das jährliche Budget ausfallen - wenn wir an den bisherigen Digitalisierungszielen festhalten wollen.

Deutschland muss in den nächsten Wochen ambitioniert handeln für Clean Mobility: Elektrifizierung umfassend fördern, ETCS-OBUs für die Digitalisierung voranbringen. **Investitionen** müssen auch im Bundeshaushalt 2022 dynamisch Schub geben für die Mobilitätsrevolution 4.0.

- Nur so schaffen wir eine **disruptiv neue Mobilität**, bei radikal weniger Emissionen.
- Nur so bleibt Deutschland als Leitanbieter und Leitmarkt an der **Weltspitze**.
- Nur so gelingt der **nachhaltige Wirtschaftshochlauf** in Europa aus Europa.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und freue mich im Anschluss an die Impulse auf Ihre Fragen.

Lieber Herr Möbius, Sie haben das Wort.