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

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Jahrespressekonferenz

09. April 2019

Tagungszentrum im Haus der Bundespressekonferenz

Volker Schenk

Präsident des Verbandes
der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Es gilt das gesprochene Wort!

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

herzlich willkommen zur Jahrespressekonferenz 2019 des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland, hier in der Bundespressekonferenz.

Das Jahr 2018 war für unsere Industrie ein überaus erfolgreiches - sowohl politisch als auch wirtschaftlich. Der Koalitionsvertrag setzte hohe Ziele für unseren Sektor. Mit dem Zukunftsbündnis Schiene wurde ein passendes Forum geschaffen, das an der Umsetzung dieser absolut richtigen Ziele arbeitet. Richtig weil: Trotz steigender Grundtendenz kommen wir noch nicht an die Spitzenwerte von etwa 2013 oder 2015 heran. Große Herausforderungen unserer Gesellschaft, die über die Schiene gemeistert werden müssten, spiegeln unsere Auftragseingänge noch nicht wieder. Können wir Vision und Realität nicht näher zusammenbringen als bisher?

Jetzt muss es weiter gehen. Die Politik muss Worten konsequenter Taten folgen lassen. Konkrete Maßnahmen und ausreichende Mittel müssen **heute** den Grundstein für die innovative Schienenmobilität von **morgen** legen.

Unsere Industrie schafft „Clean Mobility made in Germany“. Und das sehr erfolgreich. Zum Beispiel im Geschäftsjahr 2018. Die Bahnindustrie in Deutschland ist auf robustem Wachstumskurs.

>> Folie 1: „Umsatz der Bahnindustrie (VDB-Mitgliedsunternehmen)“

Der Umsatz unserer Industrie ist 2018 auf **12 Milliarden Euro** angewachsen. Ein Plus von **9,1 Prozent** im Vergleich zum Vorjahr. Der dritthöchste Wert seit 2001. Das kann sich sehen lassen, meine Damen und Herren! Es zeugt von der Exzellenz und dem Innovationspotenzial unserer Industrie.

>> Folie 2: „Umsatz Schienenfahrzeuge 2018“

Am umsatzstärksten ist wie jeher der Bereich Rolling Stock. Das Geschäft mit Fahrzeugen generiert **8,6 Milliarden Euro**. **8,9 Prozent** mehr als noch im Vorjahr 2017. Schienenfahrzeuge machen knapp **72 Prozent** des gesamten Umsatzes aus.

>> Folie 3: „Umsatz Infrastrukturausrüstungen 2018“

Auch im **Infrastrukturbereich** konnten wir wachsen, plus rund **10 Prozent** auf **3,4 Milliarden Euro**.

Das immer wichtigere **Servicegeschäft** macht mit **1,2 Milliarden Euro**. einen Anteil von **10 Prozent** am gesamten Umsatz aus.

>> Folie 4: Wiederholung Folie 1 zu Umsatz

Wie sich schon zur Halbjahresbilanz abgezeichnet hat, wuchs 2018 das Geschäft im Inland besonders stark: Nämlich um **20, 6 Prozent**.

7,6 Milliarden Euro erwirtschaftet unsere Industrie im Heimatmarkt, also **63,3 Prozent** des Gesamtumsatzes.

Analog sank jedoch der Exportumsatz. Im Ausland generieren wir **6,4 Prozent** weniger als noch 2017. Mit **4,4 Milliarden Euro** macht das Auslandsgeschäft nur noch **36,7 Prozent** des gesamten Umsatzes aus. Ein glasklares Symptom des wachsenden globalen Protektionismus.

>> Folie 5: „Auftragseingang der Bahnindustrie (VDB-Mitgliedsunternehmen)“

Unsere Industrie erreicht 2018 ein Auftragsvolumen von rund **14,3 Milliarden Euro**. Wachstum: **9,2 Prozent**. Ein außenordentlich guter Wert. Doch angesichts der Zukunftsaufgaben, die es vor allem über die Schiene zu bewältigen gilt, ist noch deutliches Potenzial nach oben, meine Damen und Herren.

Woher kommen die Orders?

Die Nachfrage im Inland macht mit **8,3 Milliarden Euro** etwa **58 Prozent** des Auftragseingangs aus.

Auch das Volumen aus dem Ausland wächst 2018. Von **5,5** auf **6 Milliarden Euro**. Ein Anstieg von rund **9,1 Prozent**. Erbauliche Zahlen.

Nun ist das Geschäft volatil, abhängig von Großprojekten und Konjunktur. Und natürlich ist unsere Bahnindustrie auf dem Weltmarkt

exzellent positioniert. Aber wie dürfen uns hier nichts vor machen, meine Damen und Herren. Die Marktabschottung internationaler Märkte durch hohe Lokalisierungspflichten und überzogene Zölle macht sich massiv bemerkbar. Trotz stabiler Auftragslage dürfen wir die dunklen Wolken am Horizont nicht übersehen.

>> Folie 6: „Auftragseingänge Schienenfahrzeuge und Infrastrukturausrüstungen (VDB-Mitgliedsunternehmen)“

Die Auftragseingänge für **Fahrzeuge** erreichen **11 Milliarden Euro** und nehmen um **10 Prozent** sehr dynamisch zu. Auch die Eingänge für **Infrastruktur** steigen um **6,5 Prozent** - auf **3,3 Milliarden Euro**.

Service macht mit **1,3 Milliarden Euro 9 Prozent** am gesamten Auftragsvolumen aus.

In Summe: Ein robuster Wachstumskurs – Beleg für die Innovationskraft und Qualität unserer Branche.

>> Folie 7: „Beschäftigte in der Bahnindustrie (VDB-Mitgliedsunternehmen)“

Hinter diesem Erfolg stehen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bahnindustrie in Deutschland. Und zwar über 52.000 direkt Beschäftigte. Berücksichtigt man auch indirekte Beschäftigungseffekte, kommt man schnell auf mehrere hunderttausend Beschäftigte.

>> Folie 8: „Entwicklung von Umsatz und Auftragseingang der Bahnindustrie im Zeitverlauf“

Diese Zahlen bilden eine hoch performante Industrie ab. Umsatzstark, auftragsstark, innovationsstark. Aber ich sage es nochmals: Der Auftragseingang sollte bei den Verkehrsvorhaben der kommenden Jahre deutlich höher liegen.

Unsere Industrie steht in den Startlöchern, um die Mobilität der Zukunft zu liefern. Weltweit. Mehr Kundenkomfort. Mehr Klimaschutz. **Unsere** Industrie ist sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst.

Was die künftige Generation derzeit in ganz Europa fordert, nehmen wir jeden Tag sehr ernst.

Denn: Bahnindustrie ist Klimaschutzindustrie.

Klimaschutz ist **die** zentrale Zukunftsaufgabe. Doch diese Zukunft ist **jetzt**, meine Damen und Herren. Wir müssen **jetzt** handeln.

2018 sahen wir:

- die höchste Durchschnittstemperatur in Deutschland seit 1881
- die höchste CO2-Konzentration seit 3 Millionen Jahren
- die stärkste Gletscherschmelze
- den stärksten Meeresspiegelanstieg

Bis zum Ende des Jahrhunderts könnten nach Schätzungen in Europa 13 Millionen Menschen von Überschwemmungen betroffen sein. New York hat jüngst Pläne vorgestellt, um das südliche Manhattan durch Flutbarrieren zu schützen. Kosten: rund 10 Milliarden Dollar.

Ja, Klimaschützen kostet. Aber Klima-**nicht**-schützen kostet mehr.

Der Verkehrssektor ist mit einem Fünftel Anteil an den gesamten deutschen Treibhausgasemissionen ein Klimasünder. Deshalb sieht die Regierung eine Senkung der verkehrsbedingten Emissionen bis 2030 um rund 40 Prozent vor. **Wer wenn nicht die Schiene kann hier Vorreiter sein?** Wir fordern eine konsequente Umsetzung. Jetzt.

Dafür muss Deutschland klimapolitisch richtige Prioritäten setzen und in seine eigene Zukunftsfähigkeit investieren.

Klimaschutz geht nur mit mehr Verkehr auf der Schiene.

- Die Schiene stößt heute nur 0,8 Prozent der durch Verkehr verursachten Treibhausgasemissionen aus.
- Während 90 % des Verkehrssektors fossil betrieben werden, ist 90% des Schienenverkehrs elektrisch.
- Wer über weite Strecken mit dem Zug statt mit dem Auto reist, spart über 70 Prozent CO2.
- Auch Logistik auf der Schiene schont Klima und Umwelt: Faktor Fünf weniger Treibhausgasemissionen als beim LKW. Und rund 85 Prozent weniger Feinstaubausstoß.

Wenn die Bundesregierung Klimaschutz also ernst meint, muss sie klar auf die Schiene setzen. Ambitionierte Ziele aus Koalitionsvertrag und dem Zukunftsbündnis Schiene muss der Bund jetzt angehen: mit konkreten Maßnahmen und angemessener Finanzierung. Nur so erreichen wir die Verdopplung der Fahrgastzahlen und mehr Güter auf dem Gleis bis 2030.

Klimaschutz hat ein Preisschild. Die Regierung muss Geld in die Hand nehmen. Denn Klimaschutz braucht Investitionen in moderne und digitale Schienennetze, in Innovation, in Forschung, Entwicklung, Erprobung, in alternative Antriebe, in mehr Kapazität auf der Schiene.

Das Grundgerüst muss stimmen. Verkehrsverlagerung auf die Schiene braucht Infrastruktur. Deutschland hat die Kraft und muss deshalb in Ausbau und Digitalisierung des Schienennetzes massiv investieren.

Es ist doch absurd, dass das Hightech-Land Deutschland teils auf über 100 Jahre alte Stellwerke setzt. Und das obwohl unsere Industrie seit vielen Jahren **weltweit** führend digitale Stellwerke anbietet. Und auch **weltweit** implementiert.

Eigentlich ist es recht simpel: Digitale Fahrzeuge bringen niemanden etwas, wenn digitale Infrastruktur fehlt – und umgekehrt. Um die Vision vom emissionsfreien Verkehr realisieren zu können, muss unser Land die Kapazität der Schiene signifikant erhöhen. Und ein datenbasiertes intermodales Verkehrssystem schaffen. Dafür gibt es einen Schlüssel: **Digitalisierung.**

Deshalb sind Bundesregierung, Länder, Betreiber und Industrie gemeinsam in der Pflicht. Deutschland muss jetzt:

- ETCS ausrollen und Stellwerke digitalisieren. Hier setzen die Eckpunkte für den Bundeshaushalt 2020 und den Finanzplan bis 2023 gute Maßstäbe. Wir müssen hier wesentlich schneller in die Planung und Implementierung gehen.

- Züge auf ETCS umrüsten, weil Fahrzeug und Infrastruktur digital in einander greifen müssen. In den Eckpunkten? – Bisher nichts. Das darf so nicht bleiben. Der Hochlauf darf nicht weiter verzögert werden.

- Und Deutschland muss das Schienennetz mit 5G Standard ausleuchten, um digitale Lösungen nutzen zu können. Bis Ende 2022 sind – wie von der BNetzA festgelegt – die fahrgaststarken Bahnstrecken mit mindestens 100 Mbit/s sicher auszuleuchten. Wer hier Abstriche macht, torpediert die Mobilität von Morgen. Bis 2024 muss das verbliebene Netz folgen.

Schiene Digital erhöht die Streckenkapazität um 40 %. Und schreibt schon heute Erfolgsgeschichten. Berlin und München verbindet die Strecke VDE8. Mit Hochgeschwindigkeit, State-of-the-Art ETCS, binnen 4 Stunden. Das überzeugt. 2018 haben über eine Millionen Menschen von Straße und Flugzeug zum ICE gewechselt. Auf der Strecke hat die Schiene ihren Marktanteil damit **verdoppelt**. Auf heute 46 Prozent. Das

sind **doppelt** so viele Menschen, die emissionsfreies Reisen wählen. **Doppelt** so viel Klimaschutz. Dank mehr Kundenqualität. Nur so funktioniert die Mobilität des 21. Jahrhunderts.

Wir stehen vor einem Epochenumbruch: Was der Ausbau der physischen Schienenwege für das 19. Jahrhundert war, bedeutet der Ausbau eines zweiten, digitalen Schienennetzes für das 21. Jahrhundert. Unsere Industrie kann liefern.

Investitionen in die digitale Schiene Deutschland sind Investitionen in Klimaschutz, Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftstechnologie.
Die Bahnindustrie in Deutschland steht im Wettbewerb bereit, die nächsten Erfolgsgeschichten mitzuschreiben.

Meine Damen und Herren, ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Wir freuen uns auf Ihre Fragen im Anschluss. Nun übergebe ich das Wort an Sie, lieber Herr Möbius.