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

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Jahrespressekonferenz

09. April 2019

Tagungszentrum der Bundespressekonferenz

Dr. Ben Möbius

Hauptgeschäftsführer des Verbandes
der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Damen und Herren,

Herr Schenk hat es eben ausgeführt. Die Bahnindustrie in Deutschland ist Klimaschutzindustrie. Denn wir liefern digitale, effiziente und faszinierende Lösungen für die emissionsfreie Mobilität der Zukunft. Industrie, Betreiber und Politik können Klimaschutz gemeinsam ins Werk setzen.

Daraus folgt auch: Die Bahnindustrie ist eine Schlüsselindustrie des Low-Carbon-Zeitalters. Natürlich gibt es um diese Industrie globalen Wettbewerb.

Auch das hat Herr Schenk gesagt: Wir fühlen uns wohl im Wettbewerb. Denn Wettbewerb können wir. Was wir nicht dauerhaft können ist: Auf einer schiefen Ebene spielen. Enorm hohe Lokalisierungspflichten, abgeschottete Märkte, Kingsize-Subventionen im Export - das verzerrt den globalen Wettbewerb grundlegend.

Die Bahnindustrie in Deutschland und Europa braucht ein Level-Playing-Field.

Wie kommt man dahin? - Indem man offen bleibt, aber nicht naiv ist. Berlin und Brüssel müssen die Hebel, über die sie selbst verfügen, endlich besser nutzen.

Die Bahnindustrie in Deutschland und Europa hat ein Anrecht darauf, dass die Politik auf eine veränderte Welt angemessen reagiert und so einen fairen Wettbewerbsrahmen schafft. Aufs Spielfeld gehen wir schon – aber die Regeln müssen stimmen.

Hebel eins: Mehr Reziprozität.

Wir im VDB wünschen uns ja eine Welt der offenen Märkte.
Realitätscheck? In einigen Drittstaaten gibt es massiv überzogene Lokalisierungspflichten. Darauf muss Europa irgendwann reagieren. Weil diese Local Content Requirements Produktions- und Technologietransfers erzwingen.

Zugleich versuchen nicht-europäische Staatskonzerne, mit viel Staatsgeld im Hintergrund, EU-Projekte zu gewinnen. Das ist einseitige Marktverzerrung.

Europa braucht dringend faire Reziprozität, damit europäische Unternehmen auch in Zukunft erfolgreich sein können.

Nun bitte den Schwarzen Peter nicht gen Brüssel schieben. Die EU hat längst eine außerordentlich kluge Regel geschaffen: Die **EU-Mindestwertschöpfungsregel** (Art. 85 RL 2014/25/EU). Die sieht vor: Bei öffentlichen Vergaben für Schienenprojekte sollten EU-Mitgliedstaaten 50 Prozent Wertschöpfung in Europa sicherstellen. Und das gilt nur für Anbieter aus Ländern, die ihrerseits den Markt für Europa nicht öffnen.

Also: Geld der europäischen Steuerzahler zumindest hälftig auch für „Made in Europe“, für Kompetenz und Jobs in der EU, mehr Reziprozität, klares Verhandlungsmandat der EU für gegenseitige Marktöffnung. Nach der Juncker-Maxime „ We have to get what we give.“

Jetzt muss man das umsetzen. Und da braucht gerade Deutschland viel zu lange.
Rückblende Dezember 2018. Das Europäische Parlament beschließt: Diese Regel soll gelten ab 2021 für alle transeuropäischen Schienenprojekte, die aus EU-Steuermitteln gefördert werden. Sehr richtig.
Anfang 2019. Abstimmung im Trilog mit dem Rat: Frankreich war dafür, Berlin konnte sich dazu leider noch immer nicht durchringen.

Meine Damen und Herren,
Globalisierung lebt von Offenheit. Aber Offenheit ohne Gegenseitigkeit kostet über kurz oder lang bahnindustrielle Arbeitsplätze und Know-how in Europa. Das darf man nicht so laufen lassen. Die Bundesregierung muss die EU-Mindestwertschöpfungsregel für Schienenprojekte nutzen und damit einen fairen Wettbewerb stärken. Wer das auf die lange Bank schiebt, gefährdet schleichend die

bahnindustrielle Substanz in Europa. Hier geht es um Verantwortungsethik. Europa ist offen, aber nicht naiv.

Hebel zwei: Mehr Innovationsförderung

Deutschlands Bahnindustrie ist heute Weltspitze für klimaschonende, innovative Mobilität. Das wollen wir bleiben. Und das können wir bleiben. Die Cluster aus Großunternehmen und hochspezialisierten Mittelständlern sind weltweit einzigartig. Das macht die Innovationskraft unserer Bahnindustrie aus.

Innovationen ermöglichen auch die Exporterfolge unserer Industrie. Um Ihnen ein Beispiel zu geben: Der chinesische Staatskonzern CRRC hat 2016 das Metro-Projekt in Chicago gewonnen. Volumen insgesamt rund 1,3 Mrd. US-Dollar, Preisvorsprung von CRRC zum zweitbilligsten Bieter dem Hörensagen nach: rund 230 Millionen US-Dollar. Das ist sehr viel. Wir punkten bei unseren Projekten vor allem mit Nachhaltigkeit, intelligenter Instandhaltung, maximaler Energieeffizienz, digitaler Steuerung – kurzum: mit Innovationen.

Nun dürfen wir uns nicht der Illusion hingeben, ein Innovationsvorsprung sei naturgegeben. Schauen wir über Europas Grenzen. In China gibt es eine kräftige staatliche Förderkulisse für die Bahnindustrie mit spezialisierten Hochschulen, der größte Bahnindustriekonzern der Welt verfügt gar über eine firmeneigene TU. Alles legitim. Und übrigens arbeiten wir mit chinesischen Partnern ja auch sehr erfolgreich zusammen, nicht zufällig gibt es die VDB-China-Repräsentanz.

Aber auch hier geht es um ein Level-Playing-Field. Der Koalitionsvertrag sieht richtigerweise ein **Bundesforschungsprogramm Schiene** vor. Es muss rasch und angemessen dotiert implementiert werden. Mindestens 100 Millionen Euro jährlich. Künstliche Intelligenz, 3-D-Druck, digital Steuerung, Leichtbau, Lärmschutz, Cyber-Sicherheit – wir haben eine spannende Agenda. Deutschland muss rasch angewandte Forschung in der Bahnindustrie flankieren, um deren Vorreiterrolle als globaler Leitanbieter zu unterstützen.

Hebel drei: Mehr Nachhaltigkeit.

Wenn Deutschland Vorreiter für Klimaschutz, Elektromobilität, digitale Zugsteuerung, Künstlich Intelligenz, Smart Cities und Cybersicherheit bleiben will, müssen Technologiesprünge schneller in den Markt kommen.

Innovationen helfen Menschen nur, wenn sie Anwendung finden. Deshalb braucht Deutschland eine **modernere Vergabekultur**. Eine starre Fixierung auf den billigsten Anschaffungspreis – das funktioniert im 21. Jahrhundert nicht mehr. Niedrige Preise sind essentiell. Aber Schiene 4.0 braucht mehr. Klimaschutz gelingt nicht mit dem billigsten Anbieter, sondern mit dem besten.

Wirtschaftlichkeit, Qualität, Pioniergeist, beste Lösungen für mehr Klimaschutz, mehr Kundenkomfort, mehr Effizienz, Corporate Social Responsibility: Vergaben müssen Unternehmen, die all dies bieten können, nachhaltig belohnen.

Und der Radsatz muss hier nicht neu erfunden werden, meine Damen und Herren. Denn die richtigen Kriterien gibt es schon. Die EU nennt sie „MEAT“ – „Most Economically Advantageous Tender“. Das Kürzel meint die stärkere Gewichtung von Preis-Leistungs-Verhältnis, Qualität, Ästhetik, und Lebenszykluskosten.

MEAT-Kriterien müssen in öffentlichen Vergaben zählen. MEAT sorgt sowohl für mehr Nachhaltigkeit als auch für ein Level-Playing-Field. Denn nur mit einer innovationsfreundlichen Vergabe kann Deutschland globaler Leitmarkt sein im digitalen Zeitalter.

Meine Damen und Herren, ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und freue mich auf Ihre Fragen.