

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Halbjahrespressekonferenz

20. Oktober 2020

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,

herzlich willkommen zur Halbjahrespressekonferenz 2020 des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland. Wie gewohnt aus dem Tagungszentrum der Bundespressekonferenz. Vielen Dank, dass Sie sich auch digital dazugeschaltet haben.

Das Jahr 2020 ist für die Bahnindustrie – wie für die meisten Branchen - ein Jahr enormer Herausforderungen. Umbruch bietet aber auch Chancen. Chancen für eine disruptiv effizientere, saubere und innovativere Mobilität „Made in Germany“. Wenn wir **jetzt** miteinander agieren, mit Tempo und mit Mut.

Mobilität der Zukunft setzt resiliente Industriestrukturen voraus. Eine kluge Investitionspolitik muss jetzt Klimaindustrien stärken in Deutschland und Europa.

Wie ist die Lage der Bahnindustrie? Wir möchten Ihnen heute die Zahlen für das erste Halbjahr 2020 vorstellen. Sie zeigen Licht und Schatten.

Kurzform: Erstens, die Lieferketten haben in der Krise gehalten – das belegt der sehr dynamische Umsatz. Basis dafür sind die robusten Strukturen der Bahnindustrie unseres Landes.

Zweitens, der Auftragseingang im Export bricht massiv ein. Das macht uns sehr große Sorge.

Die Bahnindustrie in Deutschland erreicht im ersten Halbjahr 2020 mit **6,4 Milliarden Euro** einen Höchstwert. Ein Plus von über **25 Prozent** im Vergleich zum Vorjahr. Ein Plus, das die hohen Auftragseingänge der letzten beiden Jahre reflektiert. Und ein Plus, das die Resilienz der Bahnindustrie in Deutschland spiegelt. Unsere Lieferketten sind intakt. Sie haben entlang der gesamten Wertschöpfungskette gehalten. Von den Systemhäusern bis zum Mittelstand. Und das trotz weltweiter Shutdowns.

Die **Beschäftigungszahl** bleibt stabil bei **53.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern**. Wir sind dank unserer stabilen Lieferketten und des herausragenden Engagements unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gut durch das erste Halbjahr gekommen.

Mit Recht hat die Bundesregierung umfangreiche Maßnahmen beschlossen, um die Folgen der Corona-Krise für den Schienensektor abzufedern. Wir wissen das sehr zu schätzen. Auch Europa baut auf die Schiene. 2021 avanciert sogar zum „Year of Rail“.

Wie verteilt sich der Umsatz regional? – Das **Inlandsgeschäft** steigt um **18 Prozent** und macht mit **rund 61 Prozent**, wie in den Vorjahren, einen Großteil des gesamten Umsatzes aus. Auch das **Exportgeschäft** steigt, um **39 Prozent** an. Damit generieren wir weiterhin rund **40 Prozent** des gesamten Umsatzes im **Ausland**.

Wie verteilt sich der Umsatz nach Geschäftsfeldern?

Das Geschäft mit **Fahrzeugen** generiert im Betrachtungszeitraum **4,4 Milliarden Euro** und macht damit fast **70 Prozent** des Gesamtumsatzes aus. Ein Plus von rund **26 Prozent**.

Auch der **Infrastrukturbereich** wächst mit einem Umsatz von **2 Milliarden Euro** um **25 Prozent** an. Im Ausland generiert das Infrastrukturgeschäft sogar **80 Prozent** mehr Umsatz als noch im vergangenen ersten Halbjahr 2019.

Eine hervorragende Umsatz-Bilanz, zumal in Zeiten der Krise.

Aber: Ich warne davor, die Bücher hier vorschnell zu schließen. Die Produktion unserer Unternehmen **heute spiegelt die** vollen Auftragsbücher der **Vorjahre**.

Die Auswirkungen der Krise wird unsere Industrie folglich erst im Laufe dieses und in den darauffolgenden Jahren voll zu spüren bekommen. Der wichtigste Indikator dafür ist der Auftragseingang des ersten Halbjahres 2020. Vor allem im Export.

Mit **7,5 Milliarden Euro** sinkt der **Auftragseingang** im ersten Halbjahr 2020 um über **6 Prozent**. Während die Auftragslage auf dem **Heimatmarkt** gut bleibt, sogar um **18 Prozent** steigt, bricht der Auslands-AE dramatisch ein.

2,3 Milliarden Euro umfasst der Auftragseingang außerhalb Deutschlands. Ein **Minus** von **36 Prozent** also auf dem Weltmarkt.

Die Aufträge im **Fahrzeugbereich** schrumpfen im **Ausland** um **53 Prozent**.

Solche Zahlen sehen wir als globale Exportindustrie mit großer Sorge.

Wir stehen im Export vor einer beispiellosen Herausforderung.

Drei entscheidende Ursachen sehen wir.

Erstens, massive Tendenzen zur Marktabschottung in vielen Regionen, zu nationalem Protektionismus und indirekten Barrieren. Zudem auf Drittmärkten Finanzierungspakete jenseits des OECD-Konsensus. Diese Tendenzen sehen wir seit Jahren – die Krise wirkt jetzt wie ein Brennglas. Hier kann man handeln. Unsere Forderung: Europa und Deutschland müssen endlich stärker eintreten für mehr Reziprozität und ein globales Level-Playing-Field. Wenn nicht jetzt, wann dann?

Zweitens, öffentliche Investitionen in Schienenprojekte werden im Ausland auf Grund der Krise teils zurückgefahren, verschoben oder zur Disposition gestellt.

Drittens, Exportaufträge sind eng verknüpft mit **Beratungen vor Ort** sowie maßgeschneiderten technischen Lösungen. **Reisbeschränkungen** sind ohne jeden Zweifel ein zentrales Instrument der Pandemieeindämmung. Aber effektive Krisenpolitik muss eine sehr hohe Schutzwirkung mit möglichst geringen wirtschaftlichen Auswirkungen verbinden.

Um vermeidbare gravierende Negativfolgen für exportorientierte Unternehmen zu reduzieren, sind strikte flankierende Maßnahmen für Geschäftsreisen wie hinreichende Testkapazitäten ebenso wichtig wie eine EU-weite kohärente Abstimmung.

Zur Exportperspektive hat der VDB vor einigen Wochen eine **Mitgliederbefragung** durchgeführt. Ergebnis: **Rund 77 Prozent** der Mitglieder rechnen mit **negativen nachlaufenden Folgen**. Von den betroffenen Unternehmen rechnen **27 Prozent** der Befragten nicht vor dem zweiten Halbjahr 2021 mit einer stabilen Erholung der internationalen Nachfrage. 20 Prozent sogar erst ab 2022.

Fast **jeder zweite Befragte** rechnet also mit einer Export-Erholung frühestens in rund **einem Jahr**.

Die Export-Umfrage weist auf **mittelfristige Negativfolgen** hin, die auch Liquiditätsdruck entfalten können. Denn gerade der global agierende Mittelstand der Bahnindustrie generiert teils bis zu 80 Prozent seines Umsatzes im Export.

Strikter Gesundheitsschutz bei möglichst geringem wirtschaftlichem Schaden, ein klarer Blick für die Liquiditätslage vor allem der KMU auch 2021 plus endlich mehr Engagement für Reziprozität und Level-Playing-Field – das sind unsere dringenden Empfehlungen an die Politik.

Es ist jetzt entscheidend eine offene Debatte über mögliche Lösungen zu führen.

Meine Damen und Herren,

Deutschland und Europa treffen heute Grundsatzentscheidungen mit höchster Relevanz für **resiliente Zukunftsindustrien „Made in Europe“**, für einen **starken deutschen wie europäischen Wirtschaftsstandort** und für die nachhaltige **Dekarbonisierung** Europas.

Klimaneutrales Wachstum – darauf setzen Berlin und Brüssel jetzt mit Recovery Facility, Konjunkturpaket und Nachtragshaushalt. Schiene 4.0 spielt eine zentrale Rolle.

Denn die Klimaziele sind nur erreichbar mit ungleich mehr Verkehr auf der Schiene. Und dafür braucht die Schiene eine beispiellose Digitalisierungsoffensive.

Wir sind in der Lage, diese hohe Verantwortung auszufüllen. Die Bahnindustrie ist dynamisch leistungsfähig. Das belegen die neuen Höchstwerte des ersten Halbjahrs 2020 eindrucksvoll. Die Bahnindustrie kann dank Digitalisierung, Elektrifizierung und alternativen Antrieben bisherigen Antagonisten verzahnen: Klimaschutz und Wirtschaftswachstum. Die Bahnindustrie kann liefern. Unsere Industrie ist Klimaindustrie.

Richtigerweise zielt das Konjunkturpaket auf ein Vorziehen von Investitionen in digitale Infrastruktur. Für klimaneutrales Wachstum haben innovative, aber schnell umsetzbare Technologien hohe Relevanz. Die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur kann qua raschem Rollout des European Train Control Systems (ETCS) und digitaler Stellwerke (DSTW) signifikant beschleunigt werden. Und zur Schiene digital gehören naturgemäß Züge digital. Also muss auch die Förderung der Fahrzeugausrüstung sinnvoll verbunden mit der Netzausrüstung kommen.

Wir müssen jetzt **gemeinsam** agieren. Bundesregierung, DB AG, EBA und VDB haben sich auf ein Schnellläuferprogramm verständigt, das dem Bundestag vorgelegt wurde. Es zielt direkt auf den vorgezogenen Start des Rollouts der Digitalen Schiene Deutschland.

Das Programm kann kurzfristig wirksame Konjunktur- und Beschäftigungseffekte auslösen. Und zugleich Grundlagen für die klimafreundliche Mobilität von Morgen legen.

Wir müssen jetzt **mit mehr Tempo** agieren. Mit **500 Millionen Euro** soll durch den Austausch und das Upgrade nicht-zeitgemäßer Stellwerke die technische Basis für die weitere Digitalisierung und Automatisierung der Schiene geschaffen werden.

Wir müssen jetzt **mit mehr Mut** agieren. Die Digitalisierungsoffensive Schiene 4.0 dient den drei großen K: Konjunktur, Klima und Kunden.

Schiene 4.0 ist erstens besser für die Konjunktur.

Das Schnellläuferprogramm kann gemäß Hochrechnungen die Grundlage für bis zu 10.000 industrielle Arbeitsplätze schaffen.

Schiene 4.0 ist zweitens besser für das Klima.

Automatisierte Metros in London, Paris oder Nürnberg beispielsweise, sparen schon heute 30 Prozent Energie. Perspektivisch spart die Schiene digitalisiert bei Verdopplung der Verkehrsleistung rund 50 Prozent des in Deutschland notwendigen Emissionsminus im Verkehr.

Schiene 4.0 ist drittens besser für die Kunden.

- Fahrgästen können künftig mit der Bahn schneller, flexibler und komfortabler, gern auch faszinierender ans Ziel gelangen: verkürzte Fahrzeiten, digitales Ticketing, intermodale Anbindung an andere Verkehrsträger. Mit Schiene 4.0 schon heute möglich. Je attraktiver Zugfahren wird, desto mehr Menschen werden die Schiene aus freien Stücken wählen. Nur so funktioniert ehrgeiziger, angebotsorientierter Klimaschutz.
- Besonders in Zeiten der Pandemie gilt es natürlich, das Vertrauen der Fahrgäste zurückzugewinnen. Innovationen der Bahnindustrie in Deutschland können zu mehr Gesundheitsschutz im öffentlichen Schienenverkehr erheblich beitragen.

- Zum Beispiel kann modernste Echtzeitinformation die Auslastung der Abteile am Bahnsteig anzeigen, damit sich Fahrgäste individuell auf den gesamten Zug verteilen können. So lassen sich kritische Überfüllungen sicher vermeiden.

Politik, Betreiber und Industrie haben jetzt die Chance: Miteinander die **Digitalisierungsoffensive** ambitioniert ins Werk setzen. Dem wirtschaftlichen Neustart Schub geben. Zugleich in die Transformation investieren zur emissionslosen Mobilität der Zukunft .

Diesem Green Re-Start ist die Bahnindustrie verpflichtet.

Wie die Implementierung nachhaltiger Innovationen in und aus Europa beflügelt werden kann, dazu wird Herr Dr. Möbius gleich im Anschluss berichten.

Meine Damen und Herren, die Bahnindustrie in Deutschland steht vor großen Herausforderungen. Klimatechnologien müssen jetzt Hebel sein für klimafreundliches Wachstum.

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

Lieber Herr Möbius, Sie haben das Wort.