

Bahnindustrie fordert doppelt so viel Tempo bei Digitalisierung

Im ersten Halbjahr 2021 hat die deutsche Bahnindustrie ordentlich Umsatz gemacht, doch der Auftragseingang blieb verhalten. Wenn die Verkehrswende gelingen soll, muss der Staat deutlich mehr investieren, betont der Verband VDB. Die Digitalisierung des Bahnnetzes stockt besonders.



von Caspar Schwietering

veröffentlicht am 04.10.2021

An der deutschen **Bahnindustrie** ist die Coronakrise bisher ohne größere Auswirkungen vorbeigezogen. Staatliche Großaufträge sorgen für Stabilität. Auf der heute stattfindenden **Halbjahresbilanz** kann der Verband der Bahnindustrie (**VDB**) deshalb erfreuliche Zahlen ausweisen.

Mit dem Bau von neuen Zügen und Bahntechnik machten die Unternehmen hierzulande im ersten Halbjahr einen **Umsatz von 7,3 Milliarden Euro**. Gegenüber dem Vorjahr ist das ein **Plus von 14,1 Prozent**. Vor allem das **Auslandsgeschäft** läuft gut (plus 28 Prozent). Im Inland konnten die Unternehmen mit insgesamt **53.000 Beschäftigten** hingegen nur leicht wachsen. Hier steht für das erste Halbjahr ein Umsatz von 4,1 Milliarden Euro statt 3,9 Milliarden Euro im Vorjahr.

Beim **Auftragseingang** ist die Entwicklung nicht so erfreulich. Er lag im ersten Halbjahr 2021 bei sieben Milliarden Euro, im Vorjahr waren es noch 7,5 Milliarden Euro gewesen. Im Inland ergibt sich ein sattes **Minus**

von 19,2 Prozent, das durch deutliche Zugewinne im Auslandsgeschäft nicht ausgeglichen werden kann. Bei Alstom, Siemens, Stadler und Co. wurden insbesondere weniger **Fahrzeuge** bestellt (-17 Prozent), während das kleinere Geschäft mit der **Infrastruktur** wuchs (+18,2 Prozent).

Investitionen reichen für die Verkehrswende nicht

Auch bei der **Bahntechnik** kommt das Wachstum allerdings vor allem aus dem Ausland. Der VDB schlägt deshalb nun Alarm. Im Inland sei der Auftragseingang nur minimal von 1,3 auf 1,4 Milliarden Euro gestiegen. Für die Verkehrswende reiche dieses **moderate Wachstum** nicht, betont VDB-Präsident **Andre Rodenbeck** im Gespräch mit Tagesspiegel Background. „Wir können nur **2045 klimaneutral** werden, wenn die Industrie jetzt **Planungssicherheit** bekommt“, sagt er. Die Unternehmen müssten **tausende Menschen ausbilden** und einstellen. Da dürfe es keine Fragezeichen geben, dass das Geld für den Ausbau der Bahninfrastruktur bereitgestellt wird.

Vor allem die **schleppende Digitalisierung** bereitet dem VDB Sorgen. Bereits 2035 will die Deutsche Bahn den gesamten Bahnbetrieb digitalisiert haben. **Stellwerke**, die teils noch aus der Kaiserzeit stammen, sollen endlich durch moderne Technik ersetzt werden. Mit dem europäischen Zugsicherungssystem **ETCS** sollen auf dem Bahnnetz – dank kürzerer Abstände – **20 bis 30 Prozent mehr Züge** fahren. Ein entscheidender Schritt, um deutlich mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

Andere Länder treiben die Digitalisierung entschlossen voran

Doch bisher ist nur die neue **ICE-Strecke Berlin-München** mit ETCS ausgerüstet. Außerdem wird das System derzeit auf einigen Nebenstrecken installiert. Mit der Eröffnung des neuen Tiefbahnhofs soll dann **Stuttgart** Ende 2025 den **ersten digital betriebenen Bahnknoten** erhalten (Background *berichtete* (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/nie-wieder-signalstoerung>)). Doch ein anderes Pilotprojekt – die Umrüstung der **Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Frankfurt** – ist noch immer nicht

ausgeschrieben. „Die Vergaben müssen beschleunigt werden. Es darf nicht sein, dass wir uns in Prozessen verheddern“, sagt Andre Rodenbeck.

Die Stimmung zwischen der für die Ausbauplanung zuständigen **Deutschen Bahn** und der Industrie ist längst gereizt. Auf dem Branchentreff **Railway Forum** in Berlin betonte DB-Infrastrukturvorstand **Ronald Pofalla** Anfang September, dass doch schon **so viel Geld wie nie** in die Erneuerung des Bahnnetzes fließe – und forderte einen **schweigenden Saal** dann sauertöpfisch auf, an dieser Stelle ruhig einmal zu klatschen.

Noch immer ist auch nicht geklärt, wer die **Umrüstung der Züge** für den digitalen Betrieb übernimmt. Die Eisenbahnen argumentieren, dass mit den sogenannten **On-Board-Units** für ETCS ein Stück Infrastruktur in die Fahrzeuge verlagert wird – deshalb soll der Bund zahlen. Im Verkehrsministerium sieht man das ähnlich, doch das **Finanzministerium sperrt sich** (Background *berichtet* (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/warum-die-digitalisierung-der-bahn-stockt>)). Bei einem Termin beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (**VDV**) konnte der Bahnbeauftragte der Bundesregierung, **Enak Ferlemann** (CDU), deshalb vor kurzem nur ein vages Versprechen machen. Im Laufe der kommenden Legislatur werde man eine Lösung finden, sagte Ferlemann.

Andere Länder treiben den Umstieg auf ETCS deutlich entschlossener voran. „**Spanien hat die meisten Strecken bereits mit ETCS ausgestattet**“, sagt Andre Rodenbeck. In Dänemark werde das Netz derzeit komplett umgestellt, in Norwegen ebenso. Auch in Osteuropa erhielten in Rumänien und Ungarn gerade viele Korridore das System. „Wenn jetzt nicht deutlich mehr Geld fließt, werden wir Ende des Jahrhunderts immer noch mit der Digitalisierung beschäftigt sein“, meint Rodenbeck. „**Wir müssen das Tempo tatsächlich verdoppeln.**“

Die Industrie könne rasch liefern, das zeige die schnelle Umrüstung in anderen Ländern, erklärt Rodenbeck, der im Hauptberuf die Infrastruktursparte bei **Siemens Mobility** leitet. Die **Kosten** für die deutschlandweite Umstellung auf digitale Zugsicherung schätzt das

Beratungsunternehmen McKinsey auf **32 Milliarden Euro**. Ab 2022 sind damit Investitionen von etwas mehr als **zwei Milliarden Euro pro Jahr** nötig. In den Haushaltsplanungen sind solche Summen bisher nicht vermerkt.

Alle Parteien versprechen einen Ausbau der Bahn

Mit einem **100-Tage-Sofortprogramm** hat der VDB Mitte September versucht, der nächsten Bundesregierung ins Gewissen zu reden (Background *berichtete* (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/bahnindustrie-schlaegt-100-tage-sofortprogramm-vor>)). Denn auch an anderer Stelle fließt das Geld für die versprochene Verkehrswende bisher nicht. So muss das Bahnnetz für den **Deutschlandtakt**, der bis 2030 doppelt so viele Fahrgäste und ein Viertel der Güter auf die Schiene bringen soll, mit **drei Milliarden Euro pro Jahr** ausgebaut werden. Bisher investiert die Bundesregierung jedoch nur zwei Milliarden Euro pro Jahr. Auch bei der **Elektrifizierung** wünscht sich die Bahnbranche mehr Tempo. Auf einer gemeinsamen Pressekonferenz mit dem VDV will der VDB am Mittwoch den Druck weiter erhöhen.

Rodenbeck ist zuversichtlich, dass die nächste Bundesregierung auf die Forderungen eingeht. „Wir haben inzwischen die Super-Situation, dass jede Partei die Bahn stärken will“, sagt er. Es gebe unterschiedliche Nuancen, aber alle hätten verstanden, „dass wir die **Klimaziele** nur erreichen, wenn wir die **Schiene bestmöglich nutzen**“.

Wertschöpfung soll in Europa bleiben

Der VDB dringt zugleich darauf, dass die Investitionen auch der **heimischen Industrie** zugute kommen. Denn weltweit wird **Industriepolitik** zunehmend **protektionistisch** betrieben. So vergibt **China** große Staatsaufträge kaum noch an ausländische Firmen und auch die **USA** gehen mit „**Buy American**“ in diese Richtung. Die **Europäische Union** hat deshalb beschlossen, dass Infrastrukturprojekte in der Union zu **50 Prozent** zu **europäischer Wertschöpfung** führen müssen.

Eine entscheidende Regel insbesondere im Schienensektor, findet Andre Rodenbeck. Denn mit staatlicher Unterstützung drängt der chinesische Weltmarktführer **CRRC** mit Kampfpreisen auf den europäischen Markt. „Es darf nicht sein, dass **drittstaatliche Subventionen** Vergaben hier entscheiden“, sagt Rodenbeck. Insofern müssten die bestehenden Regeln für „**Made in Europe**“ und zum fairen Wettbewerb mit Drittstaaten auch angewandt werden. *mit Alfons Frese*