

Gemeinsam Tempo machen

Sarah Stark ist seit März Hauptgeschäftsführerin beim Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB). Die Industrie steht bereit, die Verkehrswende hin zu klimafreundlichem Schienenverkehr umzusetzen.

Sie sind seit März Hauptgeschäftsführerin des VDB. Ihr Start fällt in eine turbulente Zeit, die geprägt ist von Poly-Krisen weltweit, bei gleichzeitig gestiegener politisch und wirtschaftlicher Bedeutung des Sektors Schiene in Deutschland und Europa. Was sehen Sie als wichtigste Aufgabe des VDB?

Unser Motto ist: Gemeinsam Tempo machen. Wir als Bahnindustrie haben eine breite Palette an Produkten, die gebraucht werden, um mehr Menschen und Güter auf der Schiene fahren zu können, umweltfreundlicher als heute und auch komfortabler. Der Haushaltsentwurf 2024 des Bundesfinanzministeriums lässt eine verlässliche Investitionsstrategie für die Schieneninfrastruktur vermissen. Es sind deutlich weniger Investitionsmittel für die Modernisierung der Schiene eingestellt, als sie die Koalition im März verabredet hat. Das Plus bei den Digitalisierungsmitteln im Jahr 2024 auf 1,33 Mrd. EUR ist richtig und ist durch die angekündigten 15 Mrd. EUR aus dem Klima- und Transformationsfond für die mittelfristige Planung zu ergänzen. Die Mittel für den Erhalt der Schienenwege steigen, das ist wichtig. Vor dem Hintergrund der Personalkosten-, Materialpreis-, und Energiekostenanstiege ist das aber kaum mehr als ein Inflationsausgleich. In der Folge wird das Netz weiter verfallen. Zukunftsprojekte wie das Hochleistungsnetz und ein Großteil der Digitalisierung werden auf unbestimmte Zeit verschoben. Damit das Bundesschiennetz in der Fläche instandgesetzt, digitalisiert und an entscheidenden Stellen ausgebaut werden kann, ist es dringend notwendig, dass die Bundesregierung den vom Koalitionsaus-

Sarah Stark wurde Hauptgeschäftsführerin des VDB in einer Zeit, in der tiefgreifende Veränderungen den Sektor formen. Die Planerin und Verkehrspolitikexpertin bringt die Akteure zusammen.

schluss beschlossenen zusätzlichen Finanzierungsbedarf in Höhe von 45 Mrd. EUR bis 2027 zur Verfügung stellt. Statt der zusätzlichen 11 Mrd. EUR jährlich, die für ein stabiles Schiennetz nötig sind, erhöht sich die Investitionssumme im Haushaltsentwurf nur um knapp 3 Mrd. EUR. Damit bleibt eine erhebliche Finanzierungslücke bestehen. Wie sie geschlossen werden kann, muss jetzt geprüft werden. Notwendig ist auch, alle Punkte, die in den vergangenen Monaten erarbeitet wurden, etwa durch die Beschleunigungskommission Schiene, in Gesetze zu fassen. Wir sind bereit für den schnellen Umbau und die Digitalisierung des Bahnsektors. Natürlich werden wir die Projekte nicht alleine um-

setzen können, sondern brauchen die Zusammenarbeit aller Beteiligten: der Regierung, des Parlaments, der Verwaltung und der Operateure.

Bisher hatte sich die Hinwendung zur Schiene, wie sie sich beispielsweise im Koalitionsvertrag manifestiert, für die Industrie noch nicht umgesetzt. 2022 ging der Umsatz bei der Infrastruktur im In- und Ausland um 13 % zurück.

In der Tat wurde in den letzten Jahren immer von mehr Investitionen in die Schieneninfrastruktur gesprochen, doch haben wir im Inland davon wenig gespürt, wie unsere Umsatzzahlen zeigen. Das muss sich natürlich ändern, wenn wirklich die Kapazität des Netzes um ein Drit-



Foto: VDB/Erika Borbely Hansen

tel gesteigert werden soll. Wir brauchen kurzfristig ein höheres Tempo und hierfür langfristige Planungssicherheit. Nur dann können die notwendigen Ressourcen aufgebaut und die benötigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingestellt werden, in den Unternehmen, aber auch in den Behörden. Die Beschleunigungskommission hatte zwei Finanzierungsfonds vorgeschlagen, einen für Neubau und einen für Erhalt, sowie eventuell einen dritten für Digitalisierung. Damit wären langfristige Planungen möglich.

Wieviel zeitlichen Vorlauf braucht die Bahnindustrie, um die Produktion hochzufahren, wenn die Rahmenbedingungen geklärt sind?

Die Bahnindustrie stockt jetzt schon ihre Kapazitäten auf, immer in der Hoffnung, dass die Umsetzungsgeschwindigkeit zunehmen wird. Natürlich wird das Wachstum der zur Verfügung stehenden Gelder stetig sein, eine sofortige Verdoppelung der Mittel wird es nicht geben. Die Prozesse werden sich entsprechend der Anhebung der Mittel anpassen. Doch wenn es eine langfristig gesicherte Finanzierung gibt, können alle im Bahnsektor Tätigen kontinuierlicher planen und umsetzen, auch die Behörden. Denn es reicht ja nicht, dass wir als Bahnindustrie die notwendigen Fahrzeuge, die Infrastrukturausrüstung und die Leit- und Sicherungstechnik bereitstellen, sondern alles braucht die Genehmigung durch die Behörden.

Mit ERTMS/ETCS wird ein Teil der Infrastruktur in die Fahrzeuge verlagert. Dänemark setzt jetzt ein Modell um, dass die

ETCS-Onboard-Ausrüstung vom Infrastrukturbetreiber bezahlt wird und damit auch ihm gehört. Wäre dies ein Modell, um auch in Deutschland die Umrüstung der Fahrzeuge schneller voranzubringen?

Wir sind sehr froh über den Koalitionsbeschluss im März, der besagt, dass ETCS-Onboard-Einheiten als Teil der Infrastruktur bei Umrüstung und Ausrüstung von Neufahrzeugen gefördert werden, analog zum Modell beim Digitalen Knoten Stuttgart. Hierfür brauchen wir jetzt die Richtlinie und die Finanzierung sowie eine bundesweite neutrale Steuerung. Es hilft ja nichts, wenn der eine Operateur seine Fahrzeuge umrüstet und der andere nicht. Wir sind mit vielen Akteuren im Gespräch, wie dies umgesetzt werden könnte. Am Ende muss der Bund entscheiden, wie eine bundesweite Steuerung umgesetzt werden kann.

Ein Lokomotivhersteller hatte vor kurzem die Forderung formuliert, es brauche ein Moratorium von zehn Jahren für Änderungen an den technischen Spezifikationen (TSI). Sehen Sie das auch so?

In der jetzigen TSI ist bereits eine Abwärtskompatibilität vorgeschrieben, insofern sind die Voraussetzungen für eine Mischnutzung schon heute gegeben. Das Einführen eines Moratoriums per se würde ich deshalb nicht befürworten. Was wir als Industrie jedoch nicht beeinflussen können, sind die nationalen Sonderregelungen, die eingeführt wurden und werden. Wenn ein Auftraggeber eine bestimmte Anforderung stellt, liefern wir entsprechend dieser Anforderungen. Hier sind die Einkäufer gefragt, diese Vielfalt zu reduzie-

Die EU hat sich bei der Schiene verpflichtet.



ren. Als Technikanbieter können wir zwar immer komplexere Lösungen anbieten, die sicherstellen, dass trotz dieser Regelvielfalt Lokomotiven in ganz Europa fahren können, doch dies macht das System ERTMS/ETCS natürlich unnötig teuer.

Aus manchen Aussagen in der EU und auch in Deutschland lese ich heraus, dass man sich zwar auf den Umbau der Wirtschaft hin zu weniger klimaschädlichen Emissionen verpflichtet, dass aber im Verkehr der Weg dahin nicht auf die Schiene festgelegt ist, sondern vielmehr auf alternative Antriebe. Wenn also Autoindustrie und Luftfahrt es schaffen, CO₂-neutrale Antriebe breit zu etablieren, verliert die Schiene als Klimaretter ihre Bedeutung. Sehen Sie hierin eine Gefahr für die Bahnindustrie?

Die EU hat sich bei der Schiene mit eindeutigen, messbaren Zielen verpflichtet: Bis 2030 sollen sich die Fahrgastzahlen im europäischen Highspeedverkehr verdoppeln und im Güterverkehr der Marktanteil der Schiene auf 30% steigen. In Deutschland haben wir uns im Güterverkehr als Ziel 25% bis 2030 gesetzt, das heißt, unsere Nachbarstaaten müssen auf jeden Fall einen Marktanteil von mehr als 30% erreichen, um im EU-Durchschnitt 30% ausweisen zu können. Die Ziele der EU für den Schienen-

Sarah Stark

Hauptgeschäftsführerin Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Sarah Stark ist seit 1. März 2023 Hauptgeschäftsführerin des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB). Die

Ingenieurin mit einem Master in Stadt- und Regionalplanung studierte in Berlin und Oxford. Sie begann ihre Karriere als Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der TU Berlin und wechselte 2007 zum Deutschen Verkehrsforum (DVF). Dort verantwortete Stark ab 2013 als Leiterin für

europäische Verkehrspolitik, Security und Schienenverkehr die Positionierungen des DVF zur Europapolitik und Bahntechnik und steuerte unter anderem interne und öffentliche Veranstaltungen. 2021 wurde Stark Mitglied der Geschäftsleitung des DVF.

sektor sind sehr ambitioniert. Wir wünschen uns angesichts dieser Ziele von der Europäischen Union eine größere Unterstützung bei Zukunftsthemen wie der Digitalen Automatische Kupplung (DAK), denn die DAK ist ein eindeutig europäisches Projekt, das nur EU-weit koordiniert und umgesetzt werden kann. Die DAK wäre ein großer Gewinn für Europa. Die technischen Innovationen, die wir brauchen, um die EU-Ziele zu erreichen, sind da – es müssen jetzt die Rahmenbedingungen geschaffen werden, sie umzusetzen.

Wenn ich mit Unternehmern rede, sagen sie oft, dass zwar über Innovationen geredet wird, sich dies aber im konkreten Einkauf nicht umsetzt.

Als VDB haben wir kürzlich eine Studie veröffentlicht, die rechtssichere Wege aufzeigt, wie Innovationen in Ausschreibungen berücksichtigt werden können. Analysiert wurden acht Ausschreibungen für Rollmaterial- und Infrastrukturprojekte in Deutschland und Europa, in denen die sogenannten MEAT-Kriterien, abgekürzt für „Most economically advantageous tenders“, berücksichtigt wurden. Bei einer Vergabe, die MEAT-Kriterien verwendet, werden Lebenszykluskosten und Nachhaltigkeit, Qualität bei Implementierung und Betrieb, technische Funktionalität und Technologieförderung sowie Design und Barrierefreiheit stärker als der Anschaffungspreis gewichtet. Mit MEAT können also Ausschreibungen gemacht werden, die das gesamtwirtschaftlich beste Ergebnis garantieren statt des niedrigsten Anschaffungspreises. Es gibt europäische Regelungen, die solche Ausschreibungen ermöglichen. Wir wünschen uns eine stärkere Anwendung dieser Prinzipien in der Europäischen Union. Dies würde Innovationen stark fördern.

Ein Schweizer Korrespondent sagte kürzlich zu mir, dass einer der großen Unterschiede in der Schweiz gegenüber Deutschland sei, dass in der Schweiz bei jeder, auch kleineren Entscheidung zukünftige Entwicklungen schon mitbedacht würden – also Raum für Innovationen gelassen wird. Wie sehen Sie das?

In der Schweiz wird vieles anders gehandhabt als in Deutschland. Ein Beispiel sind

die Trassenpreise: Während in Deutschland der Vollkostenansatz gilt, das System also mindestens seine eigenen Kosten decken muss, verwendet die Schweiz, wie auch andere europäische Länder, den Grenzkostenansatz, damit die Schiene wettbewerbsfähig gegenüber dem Verkehrsträger Straße ist. Ein solcher Ansatz wäre der erste Schritt. Der zweite Schritt wäre, die Finanzierung so zu konzipieren, dass sie langfristig Innovationen erlaubt. Schließlich brauchen wir eine Infrastruktur, die sich mit den steigenden Anforderungen technisch weiterentwickelt.

Die Bahnindustrie in Deutschland besteht aus Global Playern. Wie positioniert sich die Bahnindustrie in Deutschland angesichts der globalen Entwicklungen? Das Wirtschaftsumfeld ist schwieriger geworden. Es gibt Sanktionen gegen Russland, es gibt steigendes Misstrauen gegen China. Es gibt ein immenses Investitionsprogramm in den USA für grüne Technologien, wo schon Bedenken zu hören sind, ob angesichts der Milliardensummen noch genug Rohstoffe und Komponenten für Europa übrigbleiben.

Wir sind mit einem Umsatzanteil von durchschnittlich rund 40% im Ausland eine eindeutig exportorientierte Branche und führen weiter unsere Markterschließungsprogramme durch. Wir sehen jedoch, dass die Herausforderungen größer werden, etwa durch die Zunahme von Lokalisierungsprogrammen in der Welt, in den USA, aber auch in anderen Ländern, oder durch die Einführung anderer Marktbarrieren. Besonders problematisch ist, wenn Länder, die hohe Barrieren für den Markteintritt in ihre eigenen Länder errichten, gleichzeitig den freien Marktzugang in Europa für sich nutzen, mit Unternehmen, die ihrerseits staatlich hoch subventioniert sind. Wir setzen uns immer für einen gleichwertigen Marktzugang und gleichwertige Wettbewerbsbedingungen ein: Wenn Akteure aus einem Land bei uns frei anbieten können, dann sollte der Markt in diesem Land für uns ebenfalls offen sein.

Ist es wettbewerbsrechtlich überhaupt möglich, Marktzugang einzuschränken?

Grundsätzlich geht es uns nicht darum, den



Sarah Stark vertritt die Bahnindustrie nach außen und baut verbandsintern das Angebot für die Mitglieder aus, aktuell mit einem Index der Kostenentwicklung im Bahnsektor

Marktzugang einzuschränken. Ganz im Gegenteil brauchen wir in Europa Verhandlungshebel, um die Märkte in anderen Weltregionen wieder für europäische Wettbewerber zu öffnen. Es geht uns um Reziprozität, fairer und freier Wettbewerb darf keine Einbahnstraße sein. Es gibt einige Regelwerke in der EU, die es Auftraggebern unter anderem ermöglichen, Bieter aus Drittstaaten auszuschließen, die weder das Government Procurement Agreement der WTO noch bilaterale Abkommen mit der EU unterzeichnet haben. Allerdings nur dann, wenn weniger als 50% ihres Angebots in der EU hergestellt würden. Diese Möglichkeiten werden aber noch nicht aktiv umgesetzt. Es gibt jetzt die Überlegung auf europäischer Ebene, eine Webseite einzurichten, wo diejenigen Länder, die die entsprechenden Verträge nicht unterzeichnet haben, aufgelistet sind, um Transparenz zu schaffen.

Die vergangenen 18 Monate waren von einer Vielzahl von Krisen geprägt – was folgt daraus für die Bahnindustrie?

Wir brauchen dringend Lösungen für die Probleme in den Lieferketten sowie eine Möglichkeit, auf die erheblichen Preissteigerungen allgemein und besonders auch bei der Energie zu reagieren. Wir brauchen Preisgleitklauseln sowohl in zukünftigen als auch in Bestandsverträgen. Dass die Industrie alleine die unvorhersehbaren und überproportionalen Preissteigerungen der vergangenen anderthalb Jahre trägt, ist nicht im Sinne des Systems Bahn, denn wir brauchen auch in Zukunft eine Vielfalt an Akteuren im Sektor, um Innovationskraft und Wettbewerb aufrechtzuerhalten.

Wenn Sie die Notwendigkeit von Preisgleitklauseln ansprechen, geht es hier um eine Empfehlung an Ihre Mitglieder, diese in ihre Verträge mit Kunden einzufügen, oder geht es um eine Brancheninitiative, diese Preisgleitklauseln zu entwickeln und beispielsweise einen Index zu erstellen, auf den man sich in Verträgen berufen kann?

Wir sind tatsächlich dabei, einen möglichst praktikablen Warenkorb aufzustellen, der die Preissteigerungen abbildet. Wir hatten mit dem Statistischen Bundesamt überprüft, ob sich ein existierender amtlicher

Index dafür eignet. Dies ist jedoch leider nicht der Fall. Deshalb haben wir uns entschlossen, selbst einen Index zu entwickeln, um unseren Mitgliedern und ihren Kunden einen Weg zu zeigen.

Das Problem der Preisentwicklung ist noch weit vielschichtiger. Die Bahnindustrie hat langfristige Verträge mit Fixpreisen. Wenn vor sechs Jahren ein Vertrag abgeschlossen wurde, der eventuell erste heute zur Auslieferung gelangen kann, weil zwischenzeitlich noch Tranchen geändert wurden, hat der Hersteller ein großes Problem, das noch dadurch verschärft wird, dass augenblicklich von Lieferanten durchaus auch Teile zurückgehalten werden. Hier brauchen wir dringend die Bereitschaft, über Wege zu reden, wie diese Kostensteigerungen fair verteilt werden können. Nicht, damit die Industrie mehr Gewinn einfährt, sondern um diese nicht vorhersehbaren, überproporti-

onal hohen Mehrkosten fair anzulasten, sodass wir auch in drei bis fünf Jahren viele vitale mittelständische Wettbewerber in den Märkten haben. Wir sind dazu mit der Politik und unseren Kunden im Gespräch.

Was erwarten Sie vom Railway Forum?

Im September wird klarer sein, welche zusätzlichen Mittel für die Schiene im Haushalt zur Verfügung stehen. Ich erwarte, dass wir dann, statt über das Ob, über das Wie reden, also darüber, wie wir die zur Verfügung stehenden Gelder so schnell wie möglich auf die Schiene bringen. Fahrgäste und Waren sollen ihre Ziele wieder pünktlicher erreichen.

Eine private Frage: Wie entspannen Sie sich?

Mit Lachen. Und ich gehe sehr gerne in die Natur.

Das Interview führte Dagmar Rees

