

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Jahrespressekonferenz

13. Mai 2025

Tagungszentrum der Bundespressekonferenz

Berlin

Andre Rodenbeck

**Präsident des Verbandes
der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)**

Es gilt das gesprochene Wort!

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich begrüße Sie herzlich zur **VDB-Jahrespressekonferenz** live aus Berlin.

Alles neu macht der Mai: Neue Regierung, neue Legislatur. Neue Chancen. Wir setzen auf die neue Koalition.

Die **scheidende Bundesregierung** hat wichtige Weichen gestellt.

- Eine Bundeskommission hat Handlungsempfehlungen für drängendsten Themen ausgearbeitet.
- Trotz aller Haushaltsbegrenzungen wurden die Investitionen in die Schieneninfrastruktur erhöht.
- Eine langfristig stabile Finanzierung des angeschlagenen Systems blieb jedoch aus.
- Auch die Modernisierung der Schiene kommt schleichend voran.

Der **Koalitionsvertrag** von Union und SPD vermittelt Zuversicht und setzt auch für die Modernisierung der Infrastruktur sowie die Entwicklung des Schienenverkehrs wichtige Impulse. Aber es wird jetzt darauf ankommen, dass den Ankündigungen rasch Taten folgen, die notwendigen finanziellen Mittel fließen und Reformen in Prozessen und Verfahren schnell auf den Weg gebracht werden. Sorgenkind bleibt einmal mehr die Digitalisierung der Schiene.

Jetzt ist die Zeit für Entscheidungen - und Umsetzung.

Jetzt gilt es, die großen Leitplanken für die kommenden Jahre zu setzen:

- **Wie viel** wird in die Schiene investiert?
- Wie werden die **Finanzierungsinstrumente** gestaltet, damit Investitionen schneller **abfließen können**?

Gerade vor dem Hintergrund des Sondervermögens sprechen wir mittlerweile über enorm hohe Summen. Verständlicherweise herrscht stellenweise **Skepsis**: Können die entsprechenden Industrien und Sektoren die steigenden Investitionen verbauen?

Meine deutliche Antwort für die Bahnindustrie? **Ja**. Können wir.

Das haben wir bereits unter Beweis gestellt. Das **Riedbahn-Projekt** hat gezeigt: Wir können schnell hochskalieren. Wir können neue Technik in neuen Prozessen so schnell wie noch nie ausrollen.

Und das Riedbahn Projekt ist dabei nur eines von vielen hunderten Projekten, die in Deutschland jeden Tag von unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erfolgreich umgesetzt werden.

Wir liefern.

Und auch der Blick auf unsere Bilanzzahlen zeigt: Wir übersetzen mehr Mittel in mehr Schiene.

Wie in den Vorjahren erzielt die Bahnindustrie auch im Geschäftsjahr 2024 mit insgesamt **15 Milliarden Euro** ein neues Umsatzhoch. Die Einnahmen steigen um 4 Prozent.

Treiber des Wachstums bleibt das **Exportgeschäft**, das um 16 Prozent steigt und knapp 40 Prozent des Gesamtumsatzes ausmacht.

Sehr dynamisch entwickelt sich dieses Jahr die **Infrastruktursparte**. Der Umsatz wächst im In- und Ausland, insgesamt um 13 Prozent auf **4,5 Milliarden Euro**.

- Insbesondere der **Heimatmarkt** entwickelt sich mit einem Plus von 14 Prozent und einem Umsatz von 3,2 Milliarden Euro sehr positiv.
- Wir sehen also, dass die Investitionen des Bundes in Teilen in der Industrie ankommen.

Das **Fahrzeuggeschäft** bleibt mit 10,5 Milliarden Euro das stärkste Segment der Bahnindustrie. Doch während der Auslandsumsatz um 18 Prozent wächst, schrumpft das Geschäft im Inland um 9 Prozent.

Ein negativer Trend, der sich aus dem vergangenen Halbjahr fortsetzt: Die **Unterfinanzierung des Schienenpersonennahverkehrs** führt zu deutlicher Zurückhaltung in der Fahrzeugbeschaffung.

Wie steht es um die Auftragsbücher der Bahnindustrie?

Die **Auftragseingänge** gehen um knapp 15 Prozent zurück, bleiben mit **18,3 Milliarden Euro** aber auf einem sehr hohen Niveau.

Während die Nachfrage im Inland stabil bleibt, gehen die Aufträge aus dem Ausland um 38 Prozent zurück. Ausschlaggebend ist hierfür das internationale Fahrzeuggeschäft.

Aufträge aus dem **Fahrzeugsegment** gehen mit **12, 8 Milliarden Euro** um 20 Prozent zurück. Insbesondere im Ausland sinkt die Nachfrage um 37 Prozent. Hier besteht aber kein Grund zur Sorge. Zur Einordnung: das Jahr 2023 war durch globale Ausnahmeprojekte gekennzeichnet, die sich folglich auch überdurchschnittlich auf den Auftragseingang ausgewirkt hatten.

Projekteingänge im **Infrastrukturgeschäft** wachsen im Inland um 19 Prozent. Auch hier übersetzt sich wieder die positive Investitionslinie des Bundes. Insgesamt gehen die Auftragseingänge in der Infrastruktur jedoch knapp um 2 Prozent zurück, hauptsächlich im Auslandsgeschäft, das um 40 Prozent schrumpft.

Wir sehen beim Umsatz und Auftragseingang über die Jahre Schwankungen, aber insgesamt stabil hohe Zahlen. Wo Geld fließt - und tatsächlich auch schnell bis in den Markt kommt – wird nachweislich saniert und modernisiert.

Wir haben gezeigt, dass wir einen Aufwuchs verbauen können. Das wollen wir fortsetzen, damit sich die Fahrgäste in Deutschland wieder auf ein stabiles Angebot verlassen können. Jetzt muss es ambitioniert weitergehen.

Innerhalb der Branche haben wir uns in den letzten Jahren stark aufeinander zubewegt: Wir haben **Prozesse optimiert** und **Vertragsmodelle** so weiterentwickelt, dass wir für die notwendigen Projekte bereit sind.

Diese Projekte müssen jetzt aber auch kommen. Und sie müssen für die Branche **planbar** sein. Jetzt ist die neue Bundesregierung gefragt: Wir brauchen eine belastbare Perspektive.

Investitionen in das Schienennetz sollen laut Koalitionsvertrag steigen. Die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur soll priorisiert und wie die Elektrifizierung aus dem **Klima- und Transformationsfond (KTF)** finanziert werden. Gut.

Aber: Viele Branchen und auch einzelne Gewerke konkurrieren bei Sondervermögen und KTF um **begrenzte Mittel**. Gerade die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur hatte im politischen Investitionswettbewerb schon zu häufig das Nachsehen. Und die finanzielle Förderung der notwendigen **Fahrzeugausrüstung** lässt weiterhin auf sich warten.

Vor sechs Jahren wurde die Digitalisierung richtigerweise als Priorität für die Zukunftsfähigkeit des Schienenverkehrs identifiziert.

Wie weit sind wir seit 2019 gekommen?

- Aktuell sind **unter 2 Prozent** des deutschen Schienennetzes digitalisiert. – Weil der Investitionshochlauf ausblieb.
- Und dort, wo die Mittel leicht gestiegen sind, nämlich bei der **Leit- und Sicherungstechnik**, dort wurden weniger Stelleinheiten ersetzt oder hochgerüstet als zuvor. – Weil die **Finanzierungsmechanismen** zu komplex und langwierig sind.
- Geht man von der aktuellen Ausrüstungsgeschwindigkeit aus, muss mit einer Modernisierungsdauer von **60 Jahren** gerechnet werden – also konkret **bis 2085**. Das ist natürlich deutlich zu langsam.

Die gute Nachricht? Wir wissen, wie es schneller gehen kann. Die Bahnindustrie will in den kommenden Jahren 1.000 – 2.000 km im Jahr mit ETCS ausrüsten. Also mehr als doppelt so schnell. Die Bahnindustrie in Deutschland exportiert die digitale Schiene seit vielen Jahren erfolgreich weltweit. Die Technik beherrschen wir also.

Was fehlt, ist die Konsequenz in der Umsetzung und ein Rahmen, der mehr Tempo zulässt.

Verstehen Sie mich bitte nicht falsch: Der Neu- und Ausbau, die Elektrifizierung und natürlich auch die Sanierung von Strecken und Brücken sind selbstredend absolut notwendig.

Aber: Die Digitalisierung der Schiene darf nicht länger nur als optionales Beiwerk verstanden werden. Es geht es hier nicht um die reine Freude an der Technik.

Ein **wachsender Mobilitätsbedarf** muss auf einem geschrumpften Schienennetz - bei Personalschwund - abgebildet werden. Das geht perspektivisch nur durch Digitalisierung und Automatisierung.

Heute steuern mehr als die Hälfte des Stellwerkspersonals nur knapp 20% der Stelleinheiten des Netzes der InfraGO. Und diese Menschen gehen bald in Rente. Digitale Stellwerke hingegen erfordern lediglich **1/7 des derzeit notwendigen Personals**. Treiber ist also schlichtweg auch der **demografische Wandel**.

Und es besteht natürlich eine **europäische Verpflichtung**, ETCS auszurollen. Ein **integrierter europäischer Eisenbahnraum** ist wichtiger Bestandteil der Europäischen Union. Die verpflichtende Ausrüstung europäischer Korridore mit ETCS wird künftig mehr als 20 verschiedene nationale Zugbeeinflussungssysteme ersetzen und den **grenzüberschreitenden Verkehr** so erleichtern.

Digitale Zugsicherungssysteme ermöglichen darüber hinaus Fahren in dichteren Taktfolgen, wodurch **mehr Züge auf gleicher Strecke** eingesetzt werden können. Für Fahrgäste bedeutet das, kürzere Fahr- und Wartezeiten bei höherer Pünktlichkeit. Für die Wirtschaft heißt ETCS höhere **Kapazität, Zuverlässigkeit** und **Resilienz** des Netzes.

Deshalb ist es höchste Zeit, mit der **notwendigen Konsequenz** in die Digitalisierung der Schiene voll einzusteigen.

Bereits [2019 hat der VDB einen Konzeptvorschlag](#) für den industriellen Rollout digitaler Stellwerke und des europäischen Zugsicherungssystems ETCS veröffentlicht.

Heute, knapp zwei Legislaturperioden später, haben wir dieses [Konzept noch einmal aktualisiert](#). Herausgekommen sind Arbeitspakete, die eine flächendeckende Digitalisierung des Schienensystems **deutlich schneller als bislang** ermöglichen:

Erstens: Durch höhere Planungssicherheit

- Die Unternehmen der Bahnindustrie benötigen eine **langfristige finanzielle Perspektive**, über Legislaturperioden hinweg, um für mehr Projekte notwendige Ressourcen aufbauen und halten zu können.
- Dabei muss auf einen Hochlauf, also eine **konstant steigende Investitionskurve** über Legislaturperioden hinweg statt auf plötzlichen Geldregen gesetzt werden, damit sich der Markt, die Behörden und Betreiber auf entsprechende Volumina einstellen können. Der **Mittelabfluss** muss gleichzeitig deutlich erleichtert und somit beschleunigt werden.
- Bei der Digitalisierung ist eine **konsequente strategische Förderung** des Bundes für die synchrone Aus- und Umrüstung von Infrastruktur und Schienenfahrzeugen notwendig.

Digitale Strecken entfalten ihr volles Potenzial erst, wenn darauf digital ertüchtigte Fahrzeuge fahren. Das muss Hand in Hand gehen.

Zweitens braucht es: Mehr Effizienz

- Die derzeit an digitale Leit- und Sicherungstechnik gestellten **Anforderungen** - sowohl technisch als auch prozedural - sind so komplex, dass sie einer gezielten, schnellen Modernisierung entgegenstehen.
- Diese **Komplexität** muss in Ausschreibungen, Vergaben und der Umsetzung im Sinne einer Verfahrensbeschleunigung reduziert werden.

Und drittens: Mehr Tempo

- Es braucht die explizite Zuweisung von **Zuständigkeiten und Verantwortung**, um die Umsetzung fester Meilensteine zu monitoren. Das würde auch für die Mittelverwendung eine transparente Output-Kontrolle schaffen.
- Der Bund, als Besteller der Infrastruktur, muss verbindliche **Ausrüstungsziele** formulieren, beispielsweise die Anzahl der in Betrieb genommenen ETCS-Streckenkilometer pro Jahr.
- Und der Bund muss seine **steuernde Funktion** im Umsetzungsprozess stärker wahrnehmen. Gerade für die abgestimmte Ausrüstung von Infrastruktur und Zügen braucht es eine **Koordinierende Stelle**.

Es liegt noch Einiges vor uns, aber wir nehmen die Chancen und Herausforderungen an, nehmen die Zukunft fest in den Blick und stehen der **neuen Bundesregierung** als verlässlicher Technologiepartner weiterhin zur Seite. Gemeinsam schaffen wir Lösungen. Jetzt braucht es den **Mut** auch zügig voranzugehen.

Wir gratulieren dem neuen Bundesverkehrsminister **Patrick Schnieder** zu seiner Ernennung und wünschen ihm für seine verantwortungsvolle Rolle und die anstehenden Aufgaben alles Gute. Sehr geehrter Herr Minister, Sie können auf die **Bahnindustrie** zählen. Sie können auf uns setzen!

Erlauben Sie uns, zum Amtsantritt diese drei Wünsche an das Verkehrsministerium zu richten: **Planungssicherheit** für die Industrie schaffen, **Komplexität** in Prozessen und Finanzierungsinstrumenten reduzieren und **mehr Tempo** in die Modernisierung der Schiene bringen.

Nur gemeinsam können Politik, Sektor und Industrie den smarten Schienenverkehr von morgen realisieren.

Was konkret für eine schnelle Umsetzung der Digitalisierung zu tun ist, skizzieren nun Sarah Stark und Axel Schuppe im Detail.

Meine Damen und Herren, vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit! Ich freue mich im Nachgang auf Ihre Fragen. Liebe Sarah, damit gern direkt zu dir.