

Bezugnahme Bahnindustrie zur „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ des Bundes 20205

Sarah Stark, VDB-Hauptgeschäftsführerin

- Mehr und mehr Menschen **wollen Bahn fahren** und mehr und mehr Unternehmen wollen ihre **Waren auf der Schiene transportieren**. Das zeigt sich in den Wachstumszahlen. Seit **1996** hat sich:
 - die Güterverkehrsleistung mehr als verdoppelt und
 - das Personenverkehrsaufkommen um mehr als 50% erhöht.
- Es braucht jetzt also ein **effizientes und zukunftsweisenden Gesamtsystem**, dass das höhere Verkehrsaufkommen pünktlich, zuverlässig und klimafreundlich bewerkstelligen kann.
- Unser heutiges Eisenbahnsystem bleibt schon seit einiger Zeit weit hinter dem zurück, was es einmal geleistet hat. Vielmehr ist die Eisenbahn im Besonderen und die Infrastruktur im Allgemeinen mittlerweile zu einem **Symbol für das Funktionieren unseres Landes** und unserer Demokratie geworden und aktuell funktioniert die Eisenbahn oft nicht. Das müssen und wollen wir ändern, denn ein weiter so gefährdet unsere Demokratie. Sie aber gilt es zu schützen, da sie Wohlstand und gesellschaftlichen Zusammenhalt sichert.
- Gut also, dass mit dem **Sondervermögen Infrastruktur und Klimaschutz** zusätzliche Milliarden in die Schieneninfrastruktur investiert werden sollen. Die Bahnindustrie in Deutschland wird ihren Teil dazu beitragen, damit aus diesen Krediten Wachstum entstehen kann.
- Mehr Geld allein reicht aber nicht. **Prozesse und Strukturen** sind dringend zu reformieren, damit die bereitgestellten Mittel überhaupt wirken können, also tatsächlich Verbesserungen in der Infrastruktur bei den Bürgerinnen und Bürgern erlebbar werden. Und so haben wir, hat jede und jeder in unserer Branche

gespannt auf die angekündigte Eisenbahnstrategie des Bundesverkehrsminister Schnieder gewartet.

- Gut, dass die Eckpunkte da sind und die **Digitalisierung der Schiene** mit klaren Fristen aufgreift sowie eine Förderrichtlinie für die entsprechende Ausrüstung von Fahrzeugen ab Q I 2026 in Aussicht stellt.
- Das Fundament steht. Damit die Umsetzung gelingt, kommt es der Bahnindustrie jetzt auf drei konkrete Hebel besonders an: **pragmatische Finanzierungsmechanismen**, eine **Bundestrategie für die Digitalisierung der Schiene** und eine neue, **partnerschaftliche Beschaffungskultur**.

1. Finanzierung

- Wir als Bahnindustrie in Deutschland brauchen eine klare und langfristige Perspektive, um das Netz sanieren, modernisieren, digitalisieren und ausbauen zu können.
- Wir brauchen **Strukturen**, die es ermöglichen, dass die vom Souverän zur Verfügung gestellten Finanzmittel, pragmatisch genau dann zur Verfügung stehen, wenn sie gebraucht werden, um eine Liste an Projekten umzusetzen, die Stück für Stück auf ein modernes und digitalisiertes Eisenbahnsystem einzahlen.
- Was beim **Sondervermögen Verteidigung** möglich ist, muss die gesamte Bundesregierung auch im Sondervermögen Infrastruktur ermöglichen. Mittel, die in einem Jahr bereitgestellt, aber nicht abgerufen werden können, dürfen nicht verfallen, sondern müssen ohne neue **politische Verteilungskämpfe** ins Folgejahr mitgenommen werden können. Nur so kann sichergestellt werden, dass die politisch gewollten Investitionen wirklich im Netz umgesetzt werden. Mit der geltenden Regel fehlt Planungssicherheit, da absehbar regelmäßig aus unterschiedlichsten Gründen hohe Summen am Jahresende verfallen werden.

- Nur eine **langfristige Finanzierungssicherheit** über Legislaturperioden hinweg, ermöglicht Projektvergaben an die Industrie auf deren Basis die Industrie Personal aufbauen und neues Gerät beschaffen kann, um mehr Strecken zu sanieren, zu modernisieren, zu digitalisieren und ausbauen zu können.
- Und wir brauchen **einfachere Finanzierungsstrukturen**, eine **Ermöglichungskultur** in der Verwaltung und ein faires Miteinander in den Projekten. Eine weitere Vorfinanzierung der Fahrzeugprojekte durch die Bahnindustrie bedroht unsere mittelständische Basis ebenso wie unsere Systemhäuser.
 - Schienenfahrzeuge für die DB AG werden erst nach Abgabe des fertigen Produkts bezahlt und das ist **international eher eine Ausnahme**.
 - Denn bei langjährigen Projekten wie dem Bau von Zügen, strapaziert diese Praxis über Gebühr und ohne Not die **Liquidität** der Unternehmen - die übrigens auch deutlich unvorteilhaftere Finanzierungsbedingungen erhalten, als der Staat bzw. Staatsunternehmen. Das erhöht zusätzlich die Gesamtkosten des Systems.
 - Das passt nicht in bewegte Zeiten, wie wir sie noch immer haben. Und das wird sehr bald zum **(weiteren) Verlust deutscher Standorte und Unternehmen** führen.
 - Hier ist ein partnerschaftlicheres Modell gefragt, beispielsweise durch die Bezahlung nach **vereinbarten Projektmeilensteinen**. Wie im Ausland (oder teils im Regionalverkehr üblich), müssen Meilensteinzahlungen auch in Deutschland in öffentlichen Aufträgen an die Bahnindustrie zum Standard werden.

2. Digitalisierung

- Wir stehen für die Erarbeitung des bundesweiten Rollout Plan für die Ausrüstung des gesamten Streckennetzes mit europäischer Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) ohne Signale zur Verfügung und haben hier vorgearbeitet. Denn ETCS ist

die technologische Basis auf den kapazitätssteigernden digitalen Technologien aufsetzen können, einschließlich des neuen 5G-Bahn-Funksystems FRMCS. Zielstellung muss sein, die Digitalisierung bis 2043 endlich abzuschließen, um nicht mehr der Bremsklotz im Herzen von Europa zu sein.

- Wir setzen auf die angekündigte **bundesweite Förderrichtlinie für die Ausrüstung der Züge** bis März 2026 mit neuer digitaler Zugbeeinflussung und eine zentrale Bundes-Koordinierungsstelle zur Abstimmung der Fahrzeug- und Streckenausrüstung. Die Industrie hat dem Bund konkrete Vorschläge bereits unterbreitet.
- Klar ist für uns als Bahnindustrie:
 - Wir wollen unseren Beitrag zu einem **Wachstum** auf der Schiene beitragen.

3. Beschaffungskultur

- Denn es geht besser! Deshalb auch diese gemeinsame Brancheninitiative: Wir wollen den Nahverkehr auf der Schiene insgesamt **pragmatisch, standardisiert und zukunftsorientiert** weiterentwickeln. Und wir sind auch davon überzeugt, dass wir das gemeinsam können.
- Die Bahnindustrie steht für einen Dialog zu einem deutlich schlankeren **Beschaffungsprozess zwischen Fahrzeugbestellern und -herstellern** bereit.
- In einem **Weißbuch Schienenfahrzeuge** hat der VDB-Beschleunigungspotenziale aufgelistet, durch die Züge deutlich schneller bereitgestellt werden können. Im Kern geht es vor allem um:
 - einheitlich strukturierte und transparente **Markterkundungsverfahren** – vor den Vergabeverfahren, damit Angebote auf einer breiteren und transparenteren Datenbasis aufsetzen können

- **Es geht auch um funktionale Bestellkataloge**, um standardisierte Fahrzeugplattformen zu nutzen. Sie beschleunigen die Entwicklungszeiten und den Bau von Fahrzeugen und lassen trotzdem Platz für Innovation.
- Die Entwicklung eines neuen Fahrzeugs samt Genehmigung dauert heute **50 Monate**. Beim Nachbau gleicher Fahrzeuge reduziert sich diese Zeit auf **30 Monate**. Funktionale Ausschreibungen können die Fahrzeugbeschaffung also enorm verkürzen.
- Es geht also insgesamt auch um rechtzeitige und planbare **Ausschreibungen**
- und die **Reduzierung technischer Sonderlösung**, wo nur möglich. So unterstützt der VDB beispielsweise die Vorschläge der Aufgabenträger die Varianz der Türbreiten auf zwei zu begrenzen.

Auch damit leisten wir einen Beitrag zu einem gelingenden Zusammenspiel von Branche und Politik. Und dafür legen wir ein „**Weißbuch Fahrzeuge**“ vor, das Vorschläge enthält, wie wir den SPNV gemeinsam standardisiert und zukunftsorientiert weiterentwickeln.