

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

Jahrespressekonferenz

02. Juni 2026

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 2026 live aus Berlin.

Ein Jahr neue Bundesregierung. Ein weiteres abgeschlossenes Geschäftsjahr der Bahnindustrie. Heute ziehen wir für beides Bilanz.

Politisch wie wirtschaftlich zeigt das vergangene Jahr: Politik, Industrie und Branche müssen in dieser Legislaturperiode gemeinsam die Chance ergreifen, sichtbare Erfolge zu liefern:

- Denn eine funktionierende Schiene ist nicht mehr länger nur eine Frage der modernen Mobilität.
- Sie entwickelt sich mehr und mehr zu einem Sinnbild für ein Land, das hinter seinen Möglichkeiten zurückbleibt.

Nach einem Jahr lässt sich aber auch festhalten: Sowohl die Bundesregierung als auch die Bahnindustrie sind in die Umsetzungsphase gestartet.

Die Bundesregierung hat in ihrem ersten Jahr mit dem Sondervermögen und dem Neustart bei der Deutschen Bahn den Willen bewiesen, grundlegende Strukturen anzupacken, um den Schienenverkehr fit für die Zukunft zu machen. Das war richtig - und davon brauchen wir jetzt mehr.

Das Zauberwort lautet „Hochlauf“. Statt wortwörtlich auf einem Plateau zu stagnieren, müssen wir beim Ressourcenaufbau, der Projektplanung und der Finanzierung in eine Aufwärtskurve kommen.

Denn diese Branche kann mehr.

Das zeigen auch wieder starke Bilanzzahlen der Bahnindustrie für das Geschäftsjahr 2025: Wenn Planungssicherheit gegeben ist, gelingt auch der Infrastrukturhochlauf auf der Schiene.

Wie in den letzten fünf Jahren, erzielt die Bahnindustrie auch 2025 wieder ein neues Umsatzhoch. Mit 15,6 Milliarden Euro liegen die Einnahmen 4 Prozent über dem Vorjahresniveau.

Spannend ist, dass das Wachstum - im Gegensatz zu den Vorjahren –stärker im Inland entsteht. Mit einem Plus von rund 8 Prozent und einem Volumen von 9,8 Milliarden Euro macht der Heimatmarkt 63 Prozent des gesamten Umsatzes aus.

Die dynamische Entwicklung der Infrastruktursparte im Inland setzt sich fort. Der Umsatz wächst um 4 Prozent auf 4,7 Milliarden Euro an.

- Im Heimatmarkt kommen die Investitionen des Bundes seit 2023 an. Auch die Korridorsanierungen beginnen sich positiv in den Büchern niederzuschlagen. Plus 16 Prozent.
- In den vergangenen Jahren wurden in Deutschland durchschnittlich 2.500 sogenannte Stelleinheiten (STE) verbaut. Das sind Komponenten im Gleis wie u.a. Stellwerke, Signale, Weichen und Achszähler.
 - 2025 hat die Bahnindustrie in Deutschland mehr als 4.200 STE realisiert, die Prognosen der DB InfraGO AG gehen von einer Steigerung von über 50 Prozent in 2026 aus.
- Die Sanierung der Hochleistungskorridore treibt vor allem das Geschäft im Tiefbau, auch das Segment Elektrifizierung wächst und die Nachfrage nach Bau- und Sonderfahrzeugen ist hoch.
- Das Auslandsgeschäft entwickelte sich 2025 schwächer, der Blick auf die Auftragseingänge gibt jedoch absolut keinen Grund zur Sorge.

Das stärkste Segment der Bahnindustrie bleibt mit 10,9 Milliarden Euro weiterhin das Fahrzeuggeschäft. Das Wachstum von knapp 4 Prozent bleibt aber, vor allem im Heimatmarkt, weiterhin hinter den Erwartungen des Sektors und den Ambitionen der Angebotssteigerung zurück.

Der Blick in die Zukunft stimmt uns jedoch zuversichtlich. Wie steht es um die Auftragsbücher der Bahnindustrie?

Die **Auftragseingänge** steigen um 19 Prozent auf 21,8 Milliarden Euro. Auch hier ein Rekordhoch. Wachstum im In- wie im Ausland. Internationale Großprojekte kurbeln die Geschäfte an.

Fahrzeugbestellungen wachsen um 12 Prozent.

- Die Nachfrage steigt besonders im Ausland: Plus 31 Prozent Auftragseingänge.
- Der Heimatmarkt wächst, ähnlich wie der Umsatz, mit rund 2 Prozent noch deutlich zu wenig für die politischen Ziele.

Das Infrastrukturgeschäft hingegen boomt. Plus 36 Prozent.

- Im Ausland verdoppelt sich der AE fast, ein Plus von 92 Prozent.
- Projekteingänge im Inland wachsen um 21 Prozent.

Das ist erstmal ein super Ergebnis. Für den Heimatmarkt müssen wir aber auch immer im Hinterkopf behalten, dass es sich hier um vergangene Bundesinvestitionen handelt, die jetzt versetzt im Markt ankommen. Wir sehen perspektivisch nach wie vor keine verbindliche Verstetigung der Investitionshöhe. Und das Sondervermögen hat ein Ablaufdatum.

Aktuell bleibt die Bahnindustrie stabil auf Wachstumskurs.

Wir sind globaler Spitzenlieferant – und auch in Deutschland zieht der Markt dynamisch an.

Wie passt das jetzt mit dem zusammen, was Fahrgäste täglich erleben?

Verspätungen häufen sich, viele Oberleitungen haben ausgedient, die Digitalisierung des Netzes darbt bei unter 2 Prozent.

Das ist alles richtig. Das haben wir auch selbst bereits oft beanstandet. Aber man kann Jahrzehnte des Rückstandes nicht in 12 Monaten wieder reinholen. Unmöglich.

Was man aber machen kann, ist:

- die Mammutaufgabe Sanierung und Modernisierung der Schiene in sinnvolle Arbeitspakete zu schnüren,
- und sich als Akteure an einen Tisch zu setzen, ehrlich zu reflektieren, woran es hakt und einen Plan auszuarbeiten, wie wir Bremsklötze lösen können.

Und hier können wir ernsthafte Erfolge vermelden:

- Die Taskforce zuverlässige Schiene hat kurzfristig wirkende Maßnahmen fokussiert, die den Betrieb stabilisieren. So unter anderem die Digitalisierung von vier Steuerungszentralen bis 2027 – wofür sich der VDB sehr stark eingesetzt hat.
- Die Koordinierungsstelle für die digitale Ertüchtigung von Zügen hat ihre Arbeit aufgenommen.

- Deutsche Bahn und Bahnindustrie priorisieren in gemeinsamen Arbeitsgruppen derzeit Projekte und straffen Abläufe in der Projektabwicklung, um Tempo in die Elektrifizierung und Digitalisierung der Schiene zu bekommen.
- Und durch Vergabe an Generalunternehmer übernehmen Hersteller künftig mehr Verantwortung in Großprojekten.

Der politische Wille ist da. Was wir jetzt noch vermissen, ist die nötige Weitsicht.

Während die Branche auf notwendige finanzielle Planungssicherheit wartet, um Kapazitäten hochfahren zu können, wartet der Bund darauf, dass die Branche Kapazitäten hochfährt, um langfristige finanzielle Zusagen zu geben. Da beißt sich die Katze in den Schwanz.

Dabei zeigt der Weltmarkt: Wenn die Nachfrage da ist, klappt es auch mit dem Angebot. Denn während andere über die Verkehrswende reden, baut die Bahnindustrie sie — auf allen Kontinenten.

Stichwort Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

- In der Schweiz und in Österreich fahren deutsche Züge mit Pünktlichkeitsquoten von mehr als 90 Prozent.
- Das S- und U-Bahn System in Hongkong ist 99 Prozent on-time. Die East Rail Line ist mit einer Verfügbarkeit von fast 100 Prozent im Einsatz. Und die digitale Zugsteuerung, die das ermöglicht ist „Made in Germany“.
- Die Metro Stockholm setzt auf Züge mit verbesserter Zugänglichkeit und Fahrgastinformationen, um Umsteigezeiten zu verkürzen. Auch diese Metros kommen aus Deutschland.

Stichwort digitale Leit- und Sicherungstechnik

- In Belgien haben wir das European Train Control System bereits flächendeckend ausgerollt.
- Auch für Norwegen, Finnland, Rumänien, Luxemburg oder die Niederlande werden die Technologien für smarte Infrastruktur und digital ertüchtigte Fahrzeuge in Deutschland produziert.

Stichwort moderne Infrastruktur

- In Großbritannien, Chile, Mexiko, Kanada oder Ägypten bauen und modernisieren wir Schienennetze.

Stichwort Skalierung

- Großbestellungen aus Indien, Highspeed Schienenverkehr für Vietnam, Schienenfahrzeuge für Thailand.

Das können wir weltweit. Und das können wir auch hier.

Dafür sorgen allein in Deutschland mehr als 57.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

- Und wir wachsen stetig an. Trotz Krise – oder Krisen wie man ja mittlerweile sagen muss.
- Im Vergleich zum vergangenen Jahr konnten wir unsere Beschäftigungszahlen in 2025 um knapp 3 Prozent steigern.
- Und das sind direkt in unseren Mitgliedsunternehmen beschäftigte Personen.
- Rechnet man indirekte Beschäftigung mit ein, zählt die Bahnindustrie rund 113.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland.

Die Technologien und das Knowhow sind da. Die Kapazitäten haben wir erhöht und können wir weiter aufbauen. Was wir jetzt brauchen, ist Planungssicherheit – und konkrete Projekte. Die müssen jetzt verbindlich kommen.

Welche Rahmenbedingungen konkret angefasst werden müssen und was die Bahnindustrie auch selbst beisteuern kann, führen Sarah Stark und Axel Schuppe im Detail aus.

Wir können die Schiene wieder zu dem machen, was sie sein sollte: Zum Rückgrat unserer Mobilität. Zum Symbol deutscher Ingenieurskunst. Und zum internationalen Vorbild und Schaufenster.