

POLITIKBRIEF

Ausgabe 01.2021

2021
EUROPEAN
YEAR OF RAIL

- SCHWERPUNKT** 1 Green Re-Start: **Investitionen in Schiene geben Schub**
- POLITIK** 2 Vergabeverfahren: **Qualität „made in Europe“**, damit das Klima gewinnt
3 Infrastruktur: **Schneller digitalisieren, europäisieren, modernisieren**
- MARKT & MOBILITÄT** 5 Klimaneutrale Mobilität: **Alternative Antriebe fördern**
- BAHNTECHNIK ERKLÄRT** 6 Gesundheitsschutz: **Mobil in Zeiten von Corona? Aber sicher!**
- KONTAKT** 7 Ihr Ansprechpartner

Mio. t CO₂ Reduktionsziel der Bundesregierung bis 2030

50

Boost für den Klimaschutz:

24 Mio. t CO₂

Potentieller Beitrag der Schiene

DIE BAHNINDUSTRIE.

VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

INVESTITIONEN IN SCHIENE GEBEN SCHUB

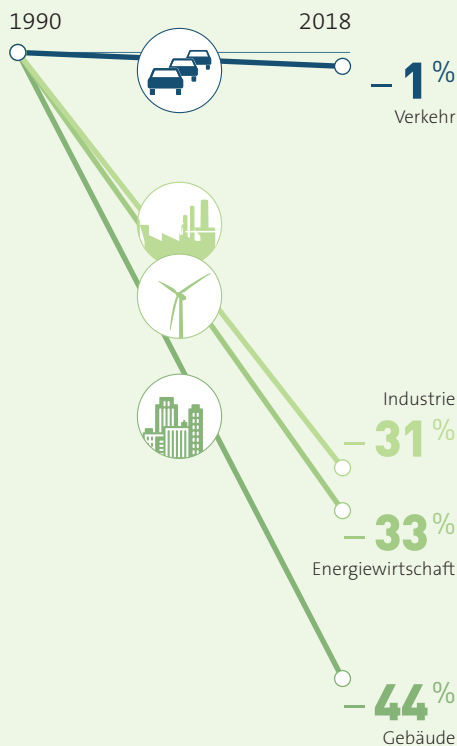
Die Corona-Pandemie stellt Politik, Wirtschaft und Gesellschaft vor ganz neue Herausforderungen. Eine nachhaltige Mobilitätsstrategie kann und muss jetzt Eckpfeiler eines klimafreundlichen Wirtschaftshochlaufs in Europa sein. Die digitale Schiene 4.0 verbindet die scheinbaren Antagonisten Wachstum und Klimaschutz. Investitionen in grüne Technologien stärken sowohl die Konjunktur als auch das Klima. Nur mit resilienten Klimaindustrien wird der Green Re-Start in und aus Europa gelingen.

Die Corona-Krise darf nicht auf Kosten des Klimaschutzes bewältigt werden. Und das muss sie auch nicht: Mit den Mitteln aus dem 2019 verabschiedeten Klimapakete und dem im Juni 2020 beschlossenen Konjunkturpaket der Bundesregierung stehen Milliarden bereit, um klimapolitische Zielsetzungen zu erreichen und konjunkturelle Impulse zu setzen. Berlin und Brüssel setzen auf klimafreundliches Wachstum. Werden die Mittel in klimafreundliche Bahntechnologie investiert, steigern sie hierzulande die Produktion und stabilisieren den Arbeitsmarkt. Gleichzeitig haben die Technologien das Potenzial, bis 2030 rund 24 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent einzusparen – sofern sich die Verkehrsleistung auf der Schiene bis 2030 verdoppelt. Die Reduktion entspricht etwa der Hälfte der in Deutschland anvisierten Senkungen im kompletten Verkehrssektor.

TECHNOLOGIEN SIND DA – MITTEL MÜSSEN JETZT FLIEßEN

Die Bahnindustrie steht für den Green Re-Start bereit: Die Unternehmen können Investitionen ohne Zeitverzug dank innovativer, oft auch in anderen Ländern schon erprobter Technologien umsetzen. Und dank disruptiv innovativer, digitaler Lösungen ein völlig neues Level von Clean Mobility verwirklichen. Nun braucht es Tempo und Ambition:

Verkehrssektor kommt nicht voran CO₂-Minderung seit 1990 bis 2018



- Infrastruktur digitalisieren:** Zu 100 Prozent pünktlicher Bahnverkehr? Trams im Minutentakt? Highspeed-Verbindungen quer durch Europa als Ersatz für Flugreisen? Mit digitalen Technologien wie modernen Stellwerken, dem europäischen Leit- und Sicherungssystem ETCS oder einem flächendeckenden 5G-Ausbau wäre das möglich. Die Schiene 4.0 muss hierzulande endlich an Fahrt aufnehmen.
- Mobilität in Stadt und Land verbessern:** Damit mehr Menschen vom Auto auf die Schiene wechseln, muss der Zugverkehr ausgebaut werden. Im urbanen Umfeld sind die Stichworte automatisierte U-Bahnen und intelligentes Verkehrsmanagement. Im ländlichen Raum braucht es verlässliche und gut getaktete Angebote für Pendler.
- Forschung und Entwicklung fördern:** Über Klimaschutz und Markterfolge im globalen Wettbewerb entscheiden vor allem Innovationen. Die Bahnindustrie in Deutschland investiert rund 9 Prozent des Umsatzes in Forschung und Entwicklung. Der Bund muss dieses Engagement jetzt stärker matchen: Das Forschungsvolumen muss auf 150 Millionen Euro jährlich steigen.
- Globale Spitzenposition stärken:** Deutschlands Bahnindustrie weist ein einzigartiges Cluster aus Großunternehmen und hochspezialisierten Mittelständlern auf, ein Schwerpunkt sind klimaschonende Technologien. Damit die Innovationen in Deutschland für Kunden und Investoren aus der ganzen Welt erlebbar werden, müssen die Technologien im Heimatmarkt stärker in die reale Anwendung kommen. Deutschland muss zum Schaufenster für die Schiene 4.0 werden.
- Vergabeverfahren anpassen:** Klimaschutz spielt bei öffentlichen Vergabeverfahren in der EU derzeit oft nur eine untergeordnete Rolle. Häufig gewinnen die billigsten Angebote. Doch den Verkehr der Zukunft prägen Innovationen. Die Vergabekriterien müssen geändert und klimafreundliche Innovationen stärker gewichtet werden.

QUALITÄT „MADE IN EUROPE“, DAMIT DAS KLIMA GEWINNT

Wer Schienenprojekte gewinnen will, bewirbt sich in der Regel auf öffentliche Ausschreibungen. Der Auftrag wird anhand bestimmter Kriterien vergeben – die EU-weit zu über 50 Prozent auf einen möglichst billigen Anschaffungspreis abzielen. Nachhaltige und besonders klimafreundliche Lösungen bleiben dabei immer wieder außen vor. Grüne Innovationen können sowohl den nachhaltigen Wirtschaftshochlauf als auch den Klimaschutz vorantreiben, doch dafür braucht es moderne Vergabeprozesse, die den Best-, nicht den Billigstanbieter honorieren. Für emissionsarmes Wachstum in Europa aus Europa.

DIE BAHNINDUSTRIE
 AUSGABE 01.2021
 RUBRIK Politik
 SEITE 2

MEAT-Kriterien: Qualität und Wirtschaftlichkeit verknüpfen

Mithilfe des MEAT-Prinzips können öffentliche Auftraggeber qualitative Eigenschaften eines Angebots in den Mittelpunkt stellen. So sind innovative Technologien über die Jahre gesehen günstiger, da sie energieeffizienter fahren und so die höheren Anschaffungskosten wieder einspielen. Der öffentliche Auftraggeber kann zur Bestimmung verschiedene Kriterien heranziehen – Artikel 53 Absatz 1 der Richtlinie 2004/18/EG enthält eine Beispielliste:

Preis	Qualität
technischer Wert	Ästhetik und Zweckmäßigkeit
Umwelteigenschaften	Betriebskosten
Rentabilität	Kundendienst und technische Hilfe
Lieferzeitpunkt und Lieferungs- oder Ausführungsfrist	

Quelle: Europäische Kommission

INNOVATIONSBONUS IN VERGABEN EINFÜHREN

Eine Gesetzesänderung ist für innovativere Vergabeansätze nicht nötig. Das EU-Recht (RL 2014/25/EU) sieht bereits das sogenannte MEAT-Prinzip („Most Economically Advantageous Tender“) vor. Die Idee: Bei Vergaben werden Innovationen stärker gewichtet sowie Umweltschutz und Lebenszykluskosten von Technologien berücksichtigt. So verbrauchen neue Technologien – die bei der Anschaffung mitunter teurer sind – oft deutlich weniger Energie oder können einfacher gewartet werden. Die dadurch eingesparten Kosten müssen in der Preisbewertung berücksichtigt werden. Ebenso erlaubt das deutsche Vergaberecht eine Bewertung von öffentlichen Ausschreibungen auf der Basis von Nachhaltigkeitskriterien (§ 52 SektVO). Deutschland und die EU müssen die MEAT-Kriterien bei Vergaben jetzt konsequent anwenden, insbesondere bei EU-finanzierten Projekten im EU-Schienen Sektor.

„MADE IN EUROPE“-REGEL KONSEQUENT UMSETZEN

Wenn Deutschland Leitmarkt und Leitanbieter für Clean Mobility bleiben möchte, muss es auch über eine Vergabereform diskutieren. Vergaben für die 2020er Jahre müssen erstens Steuermittel ambitioniert an klimaeffiziente, innovative Technologien knüpfen und zweitens Steuermittel auch in europäische Wertschöpfung reinvestieren, damit staatliche Investitionen eine doppelte Wirkung für Konjunktur und Klima entfalten können. Gemäß europäischem Recht kann bei öffentlichen Vergaben bereits heute vorgegeben werden, dass bis zu 50 Prozent des Auftragswerts in EU-Wertschöpfung fließen muss (Art. 85, RL 2014/25/EU). Damit kann Billigstangeboten von staatlich subventionieren Non-EU-Konzernen ein Riegel vorgeschoben werden. Nur so wird der Wettbewerb auf Basis gleicher Beihilferegeln für alle gestärkt. Deutschland muss die vorhandene „Made in Europe“-Regel endlich konsequent anwenden.

ÖFFENTLICHE AUFTRAGGEBER UNTERSTÜTZEN – EUROPAS SCHIENENVERKEHR STÄRKEN

Mit den MEAT-Kriterien und dem „Made in Europe“-Prinzip existieren bereits heute kluge und zukunftsorientierte Vergaberegeln, die ohne Verzögerung in öffentlichen Ausschreibungen genutzt werden können. Hier sollte ein entsprechendes Beratungsnetzwerk aufgebaut werden, um die Stellen durch Helpdesks und Best-Practice Beispielen zu unterstützen. Der Bund muss dabei seine orchestrierende Rolle wahrnehmen – im Schulterschluss mit den Ländern und den Sektor-Akteuren. Selbstverständlich bringt die Bahnindustrie ihr Knowhow in diese neue Partnerschaft für innovative Vergaben sehr gern ein.

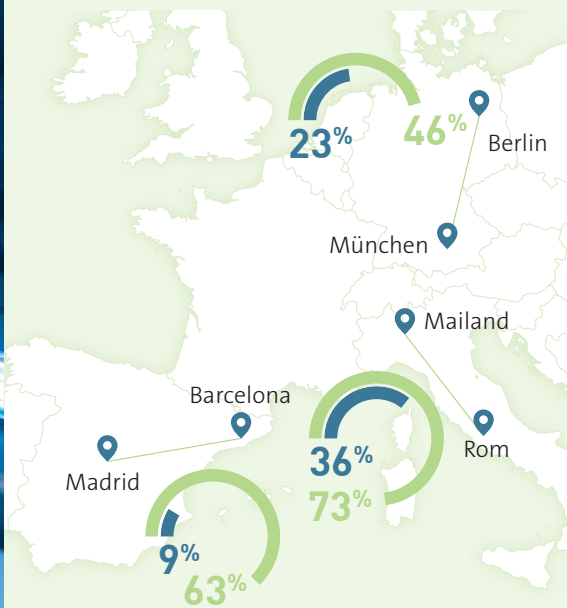
SCHNELLER DIGITALISIEREN, EUROPÄISIEREN, MODERNISIEREN

Die Bahnindustrie in Deutschland entwickelt weltweit führende Innovationen für die Schiene 4.0 – digital, hochmodern und klimaschonend. Die Technologien sind schon heute weltweit im Einsatz, im eigenen Land indes noch zu selten zu finden. Das Konjunkturprogramm der Bundesregierung bietet nun die Chance, Deutschland noch schneller mit dem modernsten Schienenverkehr der Welt auszustatten. Die wichtigsten Hebel im Überblick:

DIE BAHNINDUSTRIE
 POLITIKBRIEF
 AUSGABE 01.2021
 RUBRIK Politik
 SEITE 3

Best Practice: High-Speed-Züge statt Auto oder Flugzeug

Wo Bahnstrecken zu High-Speed-Strecken umgerüstet werden, steigt der Anteil der Menschen signifikant, die lieber den Zug als Auto oder Flugzeug nutzen.



Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen
 ■ Vor Bau der High-Speed-Strecke
 ■ Nach Bau der High-Speed-Strecke

Quelle: VDB

INFRASTRUKTUR MODERNISIEREN UND AUSBAUEN

Die Bundesregierung will gemäß Koalitionsvertrag die Fahrgastzahlen im Bahnverkehr bis 2030 verdoppeln. Für die dafür notwendige Kapazitätssteigerung braucht es Milliardeninvestitionen. Die Aufgabenliste ist lang: Die Elektrifizierung der Schiene ist voranzutreiben. Moderne Leit- und Sicherungstechnik gilt es zu implementieren. Bahnhöfe müssen saniert und modernisiert werden. Außerdem müssen intermodale Lücken wie am Münchener Airport geschlossen, Knotenpunkte entlastet und der ländliche Raum besser angebunden werden. Deutschland setzt mit dem Konjunkturpaket kräftige Impulse für klimafreundliches Wachstum. Auch der Haushalt 2021 sieht starke Investitionen in die Infrastruktur vor, bessere Anreize für die Modernisierung von Bahnhöfen, Innovationsprogramme für elektrische Güterbahnen und für alternative Antriebe, mit denen Züge künftig auch ohne Oberleitung emissionsfrei unterwegs sein können. Die Umsetzung ist jetzt entscheidend.

NETZ UND FAHRZEUGE DIGITALISIEREN

Deutschlands Schieneninfrastruktur ist teilweise massiv veraltet. Fortschritte sind zwar erkennbar, aber wichtige Digitalisierungsprojekte werden zu langsam angegangen. Das Zauberwort heißt „Europäisches Zug-Kontroll-System“ (ETCS). Die smarte Technologie ermöglicht es, die Kapazitäten auf gleicher Strecke um 30 Prozent zu erhöhen. Ein Paradebeispiel ist die Strecke Berlin-München, die mit ETCS als High-Speed-Verbindung ausgebaut wurde: Über eine Million Menschen sind hier seit Anfang 2018 von Straße und Flugzeug zum ICE gewechselt. Andere Strecken können nachziehen. Dafür muss nicht nur die Infrastruktur mit ETCS ausgestattet, sondern auch die Züge müssen entsprechend digital nachgerüstet werden. ETCS macht streckenseitige Signale künftig überflüssig. Die Infrastruktur wandert mit der Digitalisierung in das Fahrzeug, weshalb Voraussetzungen für eine Vollförderung der Fahrzeugumrüstung jetzt geschaffen werden müssen. Es bedarf einer direkten und unkomplizierten Kostenübernahme durch den Bund.

GRUNDLAGEN SCHAFFEN – DIGITALEN ROLL-OUT BESCHLEUNIGEN

Um ETCS ausrüsten und nutzen zu können, muss das hiesige Schienennetz lückenlos mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet sein. Mit einem Schnellläuferprogramm zur Modernisierung und dem Austausch nicht-zeitgemäßer Stellwerke setzen Deutsche Bahn und Bahnindustrie den Startpunkt für einen digitalen Rollout und schaffen die Grundlage für eine weitere Digitalisierung und Automatisierung des Bahnverkehrs. Für das technologische Up-Grade stellt der Bund 500 Millionen Euro aus dem Konjunkturpaket zur Verfügung. Bereits im Dezember 2020 haben sieben Industrieunternehmen mit der DB Netz AG Verträge zur Modernisierung von Schienenstellwerken unterzeichnet. Bis Ende 2021 sollen so sieben Regionalstrecken digitalisiert werden.

SCHIENENNETZ MITTELS 5G VERSORGEN

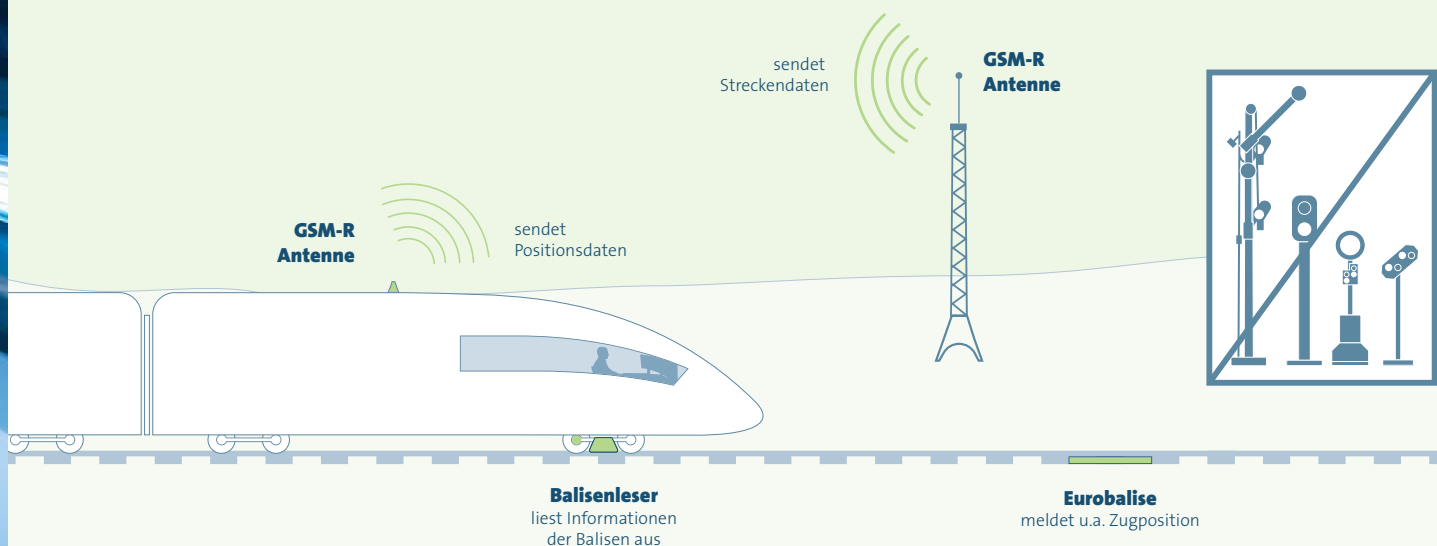
Der moderne Zugverkehr braucht ein schnelles Mobilfunknetz. Nicht nur, damit die Fahrgäste schneller surfen können, sondern auch für Automatisierung und die wichtige datenbasierte Wartung. Bis 2024 muss das gesamte vom Schienenverkehr genutzte Mobilfunknetz auf 5G-Standard ausgebaut werden. Für Schiene 4.0 spielt eine starke Cybersecurity mit eigenen europäischen Kompetenzen eine zentrale Rolle.

PLANUNG BESCHLEUNIGEN

Planungsverfahren müssen umweltgerecht, bürgernah, fair sein. Aber auch wesentlich schneller werden als heute. Es darf nicht sein, dass die Änderung von Bahnsteighöhen acht Jahre in Anspruch nimmt. Die langen Verfahren legen den Ausbau und die Modernisierung des Schienenverkehrs oft de facto auf Eis und verhindern zudem, dass klimaschonende Technologien zeitnah umgesetzt werden. Hinzu kommt: In vielen Ausschreibungen dürfen sich Unternehmen nicht zugleich für die Entwurfsplanung und die nachfolgende Erbringung der Leistung bewerben – eine unnötige Verknappung von Planungsressourcen.

ETCS: Technologie im Fahrzeug fördern

ETCS macht streckenseitige Signale künftig überflüssig, die entsprechende Infrastruktur wandert mit der Digitalisierung in das Fahrzeug. Der Bund muss daher die nötige Fahrzeugumrüstung mitfinanzieren – wie er dies bei der Infrastruktur bislang getan hat.



ALTERNATIVE ANTRIEBE FÖRDERN

Die Schiene ist der einzige Verkehrsträger, der bereits heute auf direktem Weg zu null Emissionen ist. Elektromobilität aus grünem Strom macht es möglich. Für schwer zu elektrisierende Strecken stellt die Bahnindustrie alternative Antriebe wie Hybrid-, Batterie- und Wasserstoffzüge bereit. Nun kommt es darauf an, dass Deutschland die klimapolitisch hochwirksame Elektrifizierung weiter vorantreibt und innovative Antriebe fördert.

DIE BAHNINDUSTRIE Politikbrief
 AUSGABE 01.2021
 RUBRIK Markt & Mobilität
 SEITE 5



Wasserstoffzüge „made in Germany“

Der weltweit erste Wasserstofftriebzug wurde in Deutschland entwickelt, gebaut und ist seit 2018 im Fahrgastbetrieb. Die Technologie zu fördern heißt daher auch, den Industriestandort Deutschland zu stärken.

NEUE ELEKTROMOBILITÄT

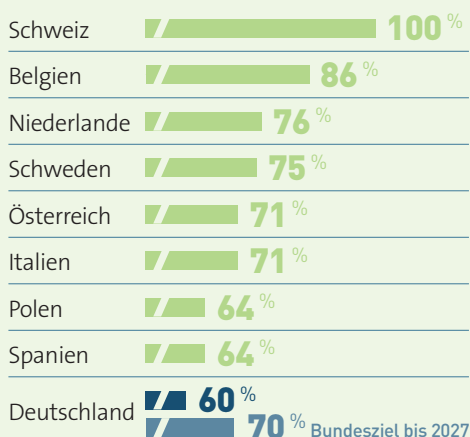
Heute sind knapp über 60 Prozent des deutschen Schienennetzes elektrifiziert. Elektromobilität ist auf der Schiene bereits seit über 140 Jahren Realität. Wo Elektrifizierung durch Oberleitung nicht wirtschaftlich ist, können alternative Antriebskonzepte den Schienenverkehr rasch noch weiter dekarbonisieren. Die Bahnindustrie in Deutschland ist in der Entwicklung neuer Antriebskonzepte (Wasserstoff, Batterie, Hybrid) weltweit Spitzenreiter. Viele Innovationen sind bereits im Realeinsatz.

Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben sind seit 2016 im Portfolio der Industrie – und tragen schon heute erfolgreich zum Klimaschutz bei. Damit sie auf noch mehr Strecken eingesetzt werden können, braucht es konsequente Förderung:

- **Vorfahrt für das Klima in Vergaben:** Bei öffentlichen Ausschreibungen gewinnt nach wie vor häufig das billigste Angebot, nicht dasjenige mit der klimaeffizientesten Technologie. Klimaschonende Antriebssysteme können dann durch das Rost fallen. Es gilt, Kriterien in öffentlichen Vergaben so zu gestalten, dass das Klima gewinnt.
- **Infrastruktur ausbauen:** Emissionsfreie Mobilität gelingt nur, wenn auch die entsprechende Ladeinfrastruktur flächendeckend zur Verfügung steht. Versorgungsinfrastruktur in Schienennähe kann auch andere Verkehrsträger wie Pkws, Lkws oder sogar Schiffe versorgen. Die Schiene kann damit ein Schlüssel für die Sektorenkopplung sein und dem Thema insgesamt einen kräftigen Schub verleihen.

Elektrifizierung: Deutschland hat Aufholbedarf

Elektrifizierungsgrad im Vergleich



Quelle: VDB

E-MOBILITÄT AUF DER SCHIENE WEITER STÄRKEN

In Sachen Elektromobilität auf der Schiene gibt es noch Luft nach oben. Die Bundesregierung hat durch den Koalitionsvertrag das Ziel gesteckt, den Elektrifizierungsgrad von heute knapp 60 auf 70 Prozent bis 2025 zu steigern. Um das Ziel wie geplant zu erreichen, müssen ausreichend Finanzmittel zur Verfügung gestellt und überkomplexe Planungsverfahren vereinfacht werden.

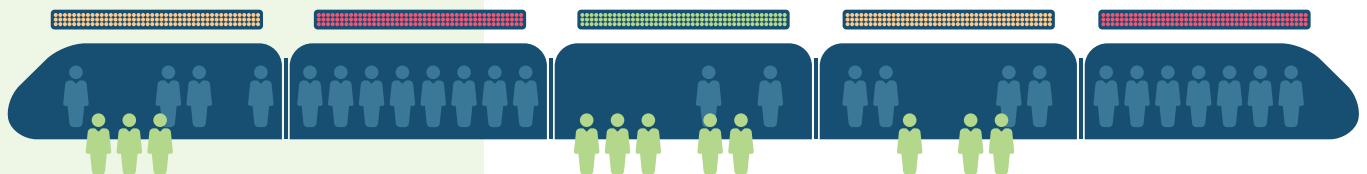
Technologieoffene Förderanreize müssen nun den Markthochlauf für alternative Antriebe auf der Schiene aktivieren. Die bisherigen Bemühungen des Bundes wie das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) haben Früchte getragen. Nun gilt es, das Momentum beizubehalten. Die Anfang 2021 veröffentlichte Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebssysteme im Schienenverkehr überbrückt die anfallenden Mehrkosten im Vergleich zu konventionellen Fahrzeuglösungen. Damit für alle Verkehrsegmente wichtige Anreize gesetzt werden können, müssen auch Zweikraftlokomotiven, die insbesondere im Güterverkehr eingesetzt werden, förderfähig im Sinne einer technologieoffenen Förderung sein. Darüber hinaus verkehren im deutschen Schienennetz derzeit noch mehr als tausend emissionschwere Lokomotiven, die durch moderne und teilweise emissionsfreie Fahrzeuge substituiert werden können. Hierfür ist ein gefördertes Austauschprogramm notwendig, dass neben Emissionseinsparungen einen massiven Konjunkturimpuls setzt.

MOBIL IN ZEITEN VON CORONA? ABER SICHER!

Weltweite Studien widerlegen eine besondere Infektionsgefahr in Zügen, wenn die Schutzmaßnahmen eingehalten werden. Doch auf absehbare Zeit bleibt es essentiell, den Gesundheitsschutz zu gewährleisten und weiter zu optimieren, ohne dass Menschen auf Mobilität und Komfort verzichten müssen. Die Bahnindustrie entwickelt Lösungen, die noch sichereren Schienenverkehr möglich machen. Beispiele:

Smarte Fahrgastlenkung

Leuchtet ein Waggon grün, befinden sich nur wenige Passagiere darin. Leuchtet er rot, ist er voll besetzt. Smarte Fahrgastlenkung hilft, dass Passagiere sich optimal auf den Zug verteilen und überfüllte Waggon vermieden werden.



Zugreinigung gegen Viren

Saubere Züge und Bahnhöfe helfen, die Verbreitung des Coronavirus einzudämmen. Die Unternehmen der Bahnindustrie bieten Wartungsleistungen an, bei denen auch die intensive Reinigung und Desinfizierung von Zuginnenräumen gewährleistet wird. Zudem erhöhen die Bahnbetreiber in Deutschland die Zahl der Reinigungskräfte an Bord von Zügen. So werden etwa Fernzüge während der Fahrt alle zwei Stunden gereinigt.

AUTOMATISIERUNG

Schon heute sind rund eine Milliarde Fahrgäste in 15 europäischen Städten und an zahlreichen Flughäfen mit fahrerlosen Bahnen unterwegs, auch in Deutschland. Die Automatisierung ermöglicht dabei mehr Züge auf gleicher Strecke. In Zeiten von Corona können so Fahrgäste auf mehr Wagen verteilt und Abstände besser eingehalten werden.

FAHRGASTLENKUNG

Was wäre, wenn Fahrgäste vor dem Einsteigen wüssten, wo es im Zug voll oder leer ist? Die Bahnindustrie bietet Technologien an, die dies möglich machen – durch Sensoren im Inneren und intelligente Beleuchtungskonzepte außen. Gut 30 Prozent der wartenden Passagiere entscheiden sich dann für einen anderen Zugteil, Überfüllung wird vermieden.

FAHRGASTPROGNOSEN

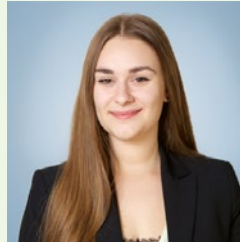
Die meisten Menschen möchten volle Züge meiden – gerade in Corona-Zeiten. Die Bahnindustrie bietet Lösungen, die Prognosen zur Auslastung von Zügen und Bahnhöfen bieten – sieben Tage im Voraus. Pendler und Reisende können ihre Routen oder Reisezeiten anpassen.

ZUG-DESIGN

Der Gesundheitsschutz steht auch beim Design von Zügen im Mittelpunkt. Kontaktlose Einstiegstüren öffnen dank Bewegungssensoren. Betreiber können flexibel entscheiden, wie groß Abstände zwischen Sitzen sind – und diese jederzeit durch Rotation der Sitze vergrößern. Oberflächen können mit Beschichtungen versehen werden, die die Ausbreitung von Viren verhindern.

KONTAKTIEREN SIE UNS

Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) ist erster Ansprechpartner der Politik für emissionsfreie Mobilität der Zukunft – von der Schieneninfrastruktur bis hin zu Zügen und Lokomotiven sowie zur fairen wettbewerblichen Strukturierung des Marktes.



Pauline Maître
 Pressesprecherin
 Leiterin Kommunikation
 Telefon: +49 (0)30 206289-60
 Fax: +49 (0)30 206289-50
 E-Mail: maitre@bahnindustrie.info

DER VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND (VDB)

Der VDB vertritt die Interessen von 210 Unternehmen, von weltweit führenden Systemhäusern ebenso wie von spezialisierten mittelständischen „hidden champions“. Die Mitglieder des VDB entwickeln und fertigen Systeme und Komponenten für Schienenfahrzeuge und Infrastruktur mit 53.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern allein in Deutschland. Innovative Technologien „Made in Germany“ sorgen weltweit für exzellente Bahnsysteme, klimaschonende Mobilität und digitale Innovationen.

DIE BAHNINDUSTRIE IN ZAHLEN

Die Bahnindustrie ist ein Schlüsselplayer, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen. Die digitale Schiene verbindet dabei die scheinbaren Antagonisten Klimaschutz und Wirtschaftswachstum, denn Investitionen in grüne Bahntechnologien stärken sowohl die Konjunktur als auch das Klima. Die Unternehmen der Bahnindustrie entwickeln die wegweisenden Innovationen.

Branchenkennzahlen für Deutschland 2019

Umsatz	11,7 Milliarden Euro
Auftragseingang	14,1 Milliarden Euro
Direkt Beschäftigte	53.700

Impressum

Verband der Bahnindustrie in
 Deutschland (VDB)
 Universitätsstraße 2, 10117 Berlin

Verantwortlich:
 Dr. Ben Möbius
 Hauptgeschäftsführer

Pauline Maître
 Leiterin Kommunikation

Redaktionsschluss:
 14. April 2021

Hinweis zum Datenschutz

Um diesen Politikbrief zu versenden, müssen wir folgende personenbezogene Daten verarbeiten: Ihren Vor- und Zunamen und Ihre Anschrift. Ihre Daten werden ausschließlich zum Zweck der Versendung des Politikbriefes verarbeitet, Dritten werden Ihre Daten nur zu diesem Zweck weitergegeben.

Sie gehören aufgrund Ihrer beruflichen, gesellschaftlichen oder politischen Stellung zum Empfängerkreis. Bei Beendigung dieser Stellung, Mitteilung, dass Sie den Politikbrief nicht mehr empfangen möchten, oder Widerspruch gegen die weitere Nutzung werden wir Ihre Daten löschen und nicht mehr verwenden.

ANMELDEN

Möchten Sie den VDB-Politikbrief per E-Mail erhalten?
 Dann melden Sie sich gern für den elektronischen Versand an:



maitre@bahnindustrie.info



www.bahnindustrie.info



@Bahnindustrie_D