



DIE BAHNINDUSTRIE.

VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

Gemeinsame Erklärung der IG Metall und
des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)

**FAIRER WETTBEWERB
STATT SUBVENTIONEN AUF
EUROPÄISCHEN MÄRKTEN.
DAMIT DEUTSCHLAND EIN
FÜHRENDER STANDORT DER
BAHNINDUSTRIE BLEIBT.**

JETZT HANDELN FÜR EIN LEVEL PLAYING FIELD,
FÜR ZUKUNFTSFESTE GUTE BESCHÄFTIGUNG UND
KLIMASCHUTZ „MADE IN EUROPE“.

Berlin, 02. November 2021

Klimaschutz braucht Klimaindustrie. Deutschlands und Europas Bahnindustrie ist mit ihren Beschäftigten schon heute Weltmarktführer für emissionsfreie, digital vernetzte Schienenmobilität. Die Mobilitätswende für eine neue, klimaneutrale Epoche ist, richtig gemacht, eine enorme industrielle, technologische und beschäftigungsorientierte Chance. Lösungen der Bahnindustrie sind Schlüsseltechnologien für Klimaschutz „Made in Germany“ und „Made in Europe“.

Deutschlands Bahnindustrie investiert in Innovation, setzt auf gute Arbeit und Wertschätzung, steht für modernste Produktion, für globale Offenheit und Partnerschaft. Doch die globale Spitzenstellung ist kein Naturgesetz. Sie wird jeden Tag erarbeitet. Die Macher sind die fast 54.000 direkt Beschäftigten mit ihrem Können, ihrer Motivation und Leidenschaft. So kann Deutschland mit zukunftsfähigen Standorten und sicherer Beschäftigung das nächste Kapitel Mobilitätsgeschichte schreiben: **Bahnindustrie bewegt Zukunft – weltweit.** Der globale Markt für Schiene 4.0 wächst. Mobilität der Zukunft ist eine industrielle Kernkompetenz im globalen Wettbewerb.

Die Unternehmen der Bahnindustrie haben ein Anrecht auf faire Wettbewerbsbedingungen. Aber strukturelle Wettbewerbsverzerrungen benachteiligen heute deutsche sowie europäische Standorte grundlegend. Das begünstigt **industrielle Abhängigkeiten der EU** – statt **resiliente Zukunftsindustrien** zu festigen.

Der VDB und die IG Metall:

- kritisieren, dass das EU-Beihilferecht bei öffentlichen Vergaben in Europa nicht für **außereuropäische Subventionen** gilt. Deshalb können Non-EU-Staatskonzerne völlig legal mit staatlich subventionierten Billigstangeboten EU-Vergaben von Schienenprojekten entscheiden. Auch EU-Transparenzpflichten und die Beweislast bezüglich staatlicher Finanzierungen gelten für Dritte nicht.
- betonen, dass grünes Licht der EU für Non-EU-Subventionen den Binnenmarkt aus den Angeln hebt. Niemand kann den **Beschäftigten an deutschen und europäischen Bahnindustriestandorten** erklären, warum die EU einen politischen Rahmen setzt, der Non-EU-Bieter strukturell bevorteilt und damit marktwirtschaftlichen Wettbewerb, Fairness und Zukunftsorientierung aushebelt.
- unterstreichen nachdrücklich, dass die **EU-Beihilfekontrolle** schnell staatliche Subventionen bei Angeboten europäischer und drittstaatlicher Bieter gleichermaßen de facto ausschließen muss.
- stellen fest, dass nationaler **Protektionismus** weltweit zunimmt, nur noch 62 Prozent des Weltmarktes Schiene zugänglich sind und insbesondere restriktive Lokalisierungsauflagen (LCR) in anderen Regionen Standorte hier unter Druck bringen.
- befürworten eine faire, regelbasierte Weltwirtschaftsordnung. Europa soll offen sein, aber nicht naiv. Das fehlende **Level Playing Field** hat die EU vor Jahren teils erkannt. Deshalb sieht geltendes EU-Recht optional eine ordnungspolitisch kluge Regel vor. Es ist Aufgabe der Mitgliedstaaten, sie umzusetzen. Doch ausgerechnet Deutschland tut dies allenfalls halbherzig.

Der VDB und die IG Metall:

- stellen fest, dass sowohl das EU-Recht (Art. 85 2014/25/EU) als auch die deutsche Sektorenverordnung (§ 55 SektVO) erlauben, einen **Wertschöpfungsanteil von 50 Prozent „Made in Europe“** für Angebote festzulegen, sofern diese Erzeugnisse aus Drittländern umfassen, die weder dem GPA der WTO beigetreten sind noch mit der EU entsprechende Freihandelsabkommen geschlossen haben, es also keine Reziprozität gibt.
- unterstreichen, dass
 - a) 50 Prozent „Made in Europe“ **sofort 50 Prozent transparente, wirksame EU-Beihilfekontrolle** bedeutet,
 - b) diese Regel sofort glaubwürdige, verhältnismäßige Anreize für **reziproke internationale Marktöffnung** setzt und
 - c) **europäisches Steuergeld** so teils in Europa **reinvestiert** wird statt – externen Subventionen folgend – die EU zu verlassen.
- machen darauf aufmerksam, dass Deutschland Art. 85 schnell und in eigener Regie als **verbindliche Vergabebedingung** umsetzen kann, dies aber **bisher unterlassen** hat.

Der VDB und die IG Metall fordern die künftige Bundesregierung deshalb auf,

- **50 Prozent „Made in Europe“ (Art. 85) binnen 100 Tagen bundesgesetzlich verbindlich in Deutschlands öffentlichen Schienenvergaben zu implementieren.** Diese Mindestwertschöpfungsregel sollte als „zwingend zu berücksichtigende Ausführungsbedingung“ für Ausschreibungen von öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftraggebern im Schienensektor mittels eines Bundesgesetzes festgelegt werden.
- sich überdies **auf EU-Ebene** strikt dafür einzusetzen, dass Ausschreibungen für Projekte, die von Europas Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern qua **EU-Förderung** kofinanziert werden (CEF, NGEU), künftig verbindlich an diese 50 Prozent „Made in Europe“-Regel geknüpft werden. Dafür wirbt das Europäische Parlament seit Jahren, während Deutschland zurückhaltend ist. Es darf nicht passieren, dass Milliarden EU-Steuer Gelder für den Re-Start nun aufgrund nicht-marktkonformer Subventionen aus der EU abfließen.

Der VDB und die IG Metall fordern zudem ein schnelles und umfassendes Update des Wettbewerbsrahmens und empfehlen der künftigen Bundesregierung als Sofortmaßnahmen insbesondere:

- den Innovationsvorsprung der Bahnindustrie Deutschlands für zukunftsfeste Beschäftigung stärker zu unterstützen und ab 2022 in ein **Schiene-forschungsprogramm** mind. 150 Mio. Euro p.a. zu investieren. Innovationsförderung muss global auf Augenhöhe sein, damit Leuchtturmprojekte und neue Lösungen zu marktfähigen Preisen auf die Schiene gebracht werden. .
- auf Bundesebene, föderal abgestimmt, 2022 ein **Kompetenznetz klimagerechte Vergabe** einzurichten, damit Vergaben nicht einfach den billigsten Bieter belohnen und Innovationen viel schneller in den Markt kommen. Die EU unterstützt diese progressivere Vergabekultur qua „Most Economically Advantageous Tenders“ (Art. 82f. 2014/25/ EU; § 52f. SektVO). Ziel: Ausschreibungen sollen neben dem Preis Kundenqualität, Lebenszykluskosten, Ästhetik, Nachhaltigkeit rechtssicher besser gewichten. Nur **MEAT-Kriterien** schaffen den Leitmarkt Green Mobility.
- **fairen Lohn für gute Arbeit** und untadelige Unternehmensethik (**CSR**) in öffentlicher Vergabe als verbindliche Bedingung voranzutreiben (Tariftreue und Mindestentgelte). Nur so können faire Arbeitskonditionen und faire Löhne langfristig gewährleistet werden.
- auf **EU-Ebene** bei den wichtigen, in Abstimmung befindlichen Instrumenten (International Procurement Instrument, Verordnung gegen Verzerrungen im Binnenmarkt durch Subventionen aus Drittstaaten) auf eng definierte Ausnahmeregelungen, gleiche Standards, hohe Transparenz und eine starke Mandatierung der EU-Kommission zu drängen.
- Cybersicherheit in öffentlichen Vergaben zu stärken und binnen 100 Tagen eine integrative **Expertenkommission Cybersecurity** für Schiene 4.0 einzuberufen. Die Systemsteuerung des digitalen, automatisierten Schienennetzes muss auch künftig „Made in Europe“ sein. Schiene 4.0 ist eine Kritische Infrastruktur (KRITIS). Deren Beeinträchtigung durch Cyberattacken würde die öffentliche Sicherheit gefährden. Auch die persönlichen Daten der Reisenden müssen sicher sein. Es ist eine europäische Chance, sichere digitale Mobilität aufzubauen und zu gewährleisten. **Digitale Souveränität** und Cybersicherheit müssen eine politische Priorität Deutschlands und der EU sein.

IG METALL VORSTAND I VB 03
RESSORT KOORDINATION
BRANCHENPOLITIK

Wilhelm-Leuschner-Str. 79
60519 Frankfurt am Main


thomas.kalkbrenner@igmetall.de
www.igmetall.de

 @IGMetall

VERBAND DER BAHNINDUSTRIE
IN DEUTSCHLAND (VDB) E.V.

Universitätsstraße 2
10117 Berlin

info@bahnindustrie.info
www.bahnindustrie.info

 @Bahnindustrie_D