



Hauptversammlung der Knorr-Bremse AG

Rede des Vorstandsmitglieds Dr. Jürgen Wilder
Division Systeme für Schienenfahrzeuge

München, 30. Juni 2020

Redetext vorab veröffentlicht am 25. Juni 2020

Es gilt das gesprochene Wort am Tag der Hauptversammlung

Begrüßung:

Vielen Dank, Herr Eulitz.

Sehr geehrte Aktionäre und Aktionärsvertreter,
meine sehr geehrten Damen und Herren,
auch von mir ein herzliches Willkommen.

Ich freue mich zunächst, heute mit Ihnen gemeinsam das vergangene Jahr zu reflektieren. Gleichzeitig freue ich mich aber auch, Ihnen einen Einblick in das zu geben, was die Zukunft unserer Sparte prägen wird: unsere innovativen technischen Lösungen.

Bericht zur Geschäftsentwicklung der Division Systeme für Schienenfahrzeuge:

Wie Ihnen Herr Eulitz eben schon berichtet hat, war 2019 erneut ein sehr erfolgreiches Jahr für Knorr-Bremse. Unser Geschäft für Schienenfahrzeuge hat erneut entscheidend dazu beigetragen. So konnten wir unsere Umsätze dank eines starken Regionalverkehr- und Frachtgeschäfts in Europa sowie eines starken asiatischen Geschäfts im Bereich des Passagier-, Fracht- und Regionalverkehrs um 5,6 Prozent steigern. Damit sind wir doppelt so stark gewachsen wie der Markt. Auch unsere EBITDA-Marge wuchs auf 22,3 Prozent gegenüber 20,0 Prozent im Vorjahr. Damit hat die Sparte Schienenfahrzeuge zur avisierten Margensteigerung der Knorr-Bremse beigetragen.

Dazu möchte ich Ihnen nun einen Einblick geben.

Kundenabschlüsse:

Insgesamt hat die starke Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen einen wichtigen Beitrag zum Geschäftserfolg der Rail Division geliefert. Wir sind mehr denn je weltweit bei den großen Rail-Projekten vertreten. Unsere Kundenprojekte und Aktivitäten reichen dabei von der Themse in London über die „Neue Seidenstraße“ in Kasachstan bis nach Ägypten.

Vergangenen September konnten wir einen Vertrag abschließen, um gemeinsam mit unserem Partner Alstom die neue Generation Hochgeschwindigkeitszüge der Avelia-Plattform zu entwickeln. Knorr-Bremse wird im Rahmen dieser zukunftsweisenden Zusammenarbeit Brems- und Klimasysteme beisteuern. Unsere Marktposition in Frankreich konnten wir dadurch erheblich verbessern. Trotz des Coronavirus werden wir bereits dieses Jahr mit der Lieferung unserer Technologien beginnen, bevor die Züge im Jahr 2023 den Fahrgastbetrieb aufnehmen werden.

Ein weiterer Meilenstein war der Abschluss der Servicevereinbarung mit Alstom Kasachstan mit einer Laufzeit von 25 Jahren. Die Vereinbarung umfasst die

Instandhaltung der Bremssysteme von bis zu 300 Lokomotiven. Als Teil des Transsibirischen Eisenbahnkorridors gehört Kasachstan zu den Transitländern der Region und spielt eine zentrale Rolle entlang der „Neuen Seidenstraße“. Solche langfristigen Aufträge sind ein Garant für die Stabilität unseres Geschäfts.

Des Weiteren sind wir im Nachmarktgeschäft von der Deutschen Bahn mit der Modernisierung von 155 Regionaltriebzügen vom Typ VT 642 beauftragt worden. Modernisierungen können für Betreiber eine betriebswirtschaftlich attraktive Möglichkeit darstellen, um die Lebensdauer von Bestandsfahrzeugen zu verlängern. Zentrale Systeme der Fahrzeuge werden dabei auf den neuesten technischen Stand gebracht und für unsere Kunden wird gleichzeitig der Prozess einer komplexen Neuzulassung vermieden.

In Ägypten haben wir kürzlich mit TMH International einen Liefervertrag über Bremssysteme für 1.300 Reisezugwagen abgeschlossen. Die Schienenfahrzeuge werden die Flotte der Ägyptischen Staatsbahn erneuern und erweitern, und sollen bereits im dritten Quartal 2020 den regulären Passagierbetrieb aufnehmen. Somit kommt unseren Bremssystemen bei der Mobilisierung der drittgrößten afrikanischen Bevölkerung eine zentrale Rolle zu. Insgesamt konnten wir unseren weltweiten Marktanteil im Bereich Bremsen in 2019 von hohem Niveau noch einmal spürbar weiter ausbauen.

Außerdem freuen wir uns, dass bestehende Partner weiterhin auf unsere Expertise vertrauen. So hat Siemens Mobility Knorr-Bremse kürzlich mit der Ausrüstung von 13 neuen Sapsan Hochgeschwindigkeitszügen für Russland beauftragt. Das ist bereits das dritte Mal, dass sich Siemens Mobility dazu entschlossen hat, mit Knorr-Bremse bei der Ausstattung des russischen Highspeed-Zugs zu kooperieren.

Das neueste Projekt, das wir gewinnen konnten, ist ein Beitrag zur Modernisierung der Londoner U-Bahn. Wir helfen damit dem steigenden Mobilitätsbedürfnis der Menschen in der Megacity gerecht zu werden. Es handelt sich hierbei um den größten Auftrag der Unternehmensgeschichte unseres Tochter-Unternehmens IFE. Zwischen 2021 und Ende 2026 wird IFE 94 Züge der weltbekannten Londoner Piccadilly Line mit neuen Einstiegssystemen beliefern.

Wie Sie merken, ist Knorr-Bremse weltweit vertreten, wenn es um den Ausbau und die Schaffung eines schnelleren, sichereren und zuverlässigeren Güter- und Personenverkehrs geht. Wir sind der einzige Bremsenhersteller, der weltweit alle wesentlichen Standards erfüllt.

Portfoliomanagement

Unser Erfolg bei Kundenprojekten ist das Resultat von technologischer Exzellenz, Zuverlässigkeit und Innovation. So haben wir das vergangene Jahr auch für aktives Portfoliomanagement genutzt. Wie Herr Eulitz bereits erwähnte, gehört dazu auch,

dass wir uns von Unternehmensbereichen trennen, wenn sie nicht mehr zu uns passen und keinen strategischen Mehrwert liefern. Denn wir können nur profitabel wachsen, wenn wir uns auf unsere Kernkompetenzen konzentrieren.

Ein Beispiel dafür ist der Verkauf des Powertech Geschäfts. Mit der Zeit hat sich herausgestellt, dass weniger Synergien zwischen dem Geschäftsbereich und den übrigen Aktivitäten von Knorr-Bremse zu erzielen waren als zuvor angenommen.

Wir haben uns jedoch auch an jungen und innovativen Unternehmen beteiligt, wenn uns dies strategisch sinnvoll erschien. So haben wir Anteile am israelischen Startup Rail Vision erworben, das im Bereich der sensorgestützten Hinderniserkennung für Schienenfahrzeuge tätig ist. Die Technologie kann Objekte auf der Schiene im Abstand von mehr als zwei Kilometern identifizieren, was uns die nächsten Schritte in Richtung autonomes Fahren ermöglicht. Zudem haben wir uns am belgischen Technologieunternehmen Railnova beteiligt, welches digitale Lösungen für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen liefert. Wir bauen damit gezielt unser zukunftssträchtiges Servicegeschäft aus.

Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und Q1 2020:

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte mit Ihnen nicht nur auf 2019 blicken, sondern Ihnen auch einen Einblick geben, wie sich die vergangenen Monate der weltweiten Covid-19-Krise auf den Bereich Schienenfahrzeuge ausgewirkt haben.

Im Gegensatz zur letzten globalen Krise – der Finanzkrise 2008/2009 – war die Bahnindustrie nach Ausbruch von Covid-19 von temporären Stillständen von Kundenwerken und Depots betroffen. Das hat sich auch auf unser OE- und teilweise auf unser Servicegeschäft ausgewirkt.

So hat die Pandemie zu vorübergehenden Werksschließungen bei Kunden geführt, was in unserem Geschäft einige Projektverzögerungen verursacht hat. In unserer Division sank der Umsatz im ersten Quartal um 2,1 Prozent auf 892,2 Millionen Euro, das organische Wachstum war flach, und die EBITDA-Marge gab vor allem aufgrund von Währungskurseffekten im Vergleich zum ersten Quartal 2019 auf 20,9 Prozent leicht nach.

Allerdings profitierte unsere Division von einem starken Nachmarkt-Geschäft. Insbesondere in Europa legte der Servicebereich zu. In China konnten wir von einem stärkeren Metro-Geschäft profitieren. In Nordamerika hingegen war das Fracht- und Lokomotivengeschäft im ersten Quartal marktbedingt rückläufig, jedoch legte auch dort das Nachmarkt-Geschäft erfreulich zu.

Wir haben in den vergangenen Monaten also insbesondere von unserer weltweiten Präsenz und unserer Lokalisierungsstrategie profitiert. Unsere Standorte rund um

den Globus haben in dieser schwierigen Zeit ihr Bestmöglichstes getan und wurden in vielen Ländern als systemrelevant eingestuft. In vielen Fällen haben sie der globalen Pandemie erfolgreich getrotzt, was die Resilienz unseres Geschäfts unter Beweis gestellt hat.

Lassen Sie uns deshalb einen Blick auf unser Werk in Budapest in Ungarn werfen, wo mehr als 1.900 Mitarbeiter in der Entwicklung und Produktion von Brems- und anderen Systemen für Schienenfahrzeuge arbeiten. Unser Kollege Laszlo Veres kann uns von seinen Erfahrungen im Umgang mit der Pandemie berichten. Herr Veres ist seit rund einem Jahr bei Knorr-Bremse tätig und hat seine Funktion als Managing Director kurz vor Ausbruch der Krise angetreten. Aber lassen Sie uns direkt nach Budapest schwenken.

Die weiteren Auswirkungen von Covid-19 auf unseren Geschäftsbereich lassen sich gegenwärtig noch nicht präzise voraussagen. Wir stellen aber fest, dass temporäre Werksschließungen von Kunden zu Projektverzögerungen geführt haben. Kurzfristig angekündigte Maßnahmen zur Marktbelebung werden sich erst später bemerkbar machen. Kurz- bis mittelfristig werden die Betreiber mit geringeren Fahrgastzahlen zurechtkommen müssen, da die Fahrgäste aufgrund von Social Distancing Anpassungen in ihrer täglichen Mobilität vornehmen.

Wachstumstreiber:

Währenddessen stehen wir weiterhin im engen Austausch mit unseren Kunden. Auch wenn einige davon ausgehen, dass sich die Auswirkungen von Covid-19 noch über einige Monate oder gar wenige Jahre bemerkbar machen werden, bezweifelt niemand die positiven Zukunftsaussichten unseres Sektors. Wir gehen weiterhin davon aus, dass die Branche mittel- bis langfristig wachsen wird. Dafür sprechen drei Gründe:

1. Erstens wird es auch in der post-Corona-Welt notwendig sein, CO₂-Emissionen weiter zu senken. Dieser Trend ist ungebrochen, auch wenn er aktuell in der öffentlichen Diskussion weniger Raum einnimmt. Dabei haben öffentliche Verkehrsmittel und insbesondere Züge klare Vorteile gegenüber Autos und Flugzeugen. Dies wird von politischen Initiativen, wie dem European Green Deal, untermauert, die dem Schienenverkehr eine große Bedeutung zusprechen. Gegenwärtig sehen wir bereits in den Diskussionen rund um die Konjunkturprogramme Überlegungen der Bundesregierung zur Förderung der Bahnindustrie, wie beispielsweise ein Bahn-Investitionspaket in Milliardenhöhe.
2. Zweitens könnte eine Möglichkeit, um das Social Distancing in Zügen zu gewährleisten, tatsächlich darin bestehen, mehr Züge mit geringerer Passagierdichte zu betreiben. Hier arbeiten wir an Zukunftslösungen, die u.a.

durch innovative Bremsarchitekturen eine erhöhte Taktung von Zügen erlauben werden.

3. Drittens sehen wir derzeit nach Aufhebung des strikten Lockdowns in China eine positive Entwicklung des Schienenverkehrs. So hat sich die Zahl der im Betrieb befindlichen Züge normalisiert, und die Auslastungsraten verbessern sich rasch. Beispielsweise ist das Passagieraufkommen in der U-Bahn bis Mitte Mai auf 80 Prozent gegenüber dem Vorjahr gestiegen, verglichen mit 70 bis 75 Prozent gegenüber Ende April. Wir denken, dass dies ein Erfolgsmuster für weitere Länder weltweit mit Metroverkehr sein wird.

2020 wird auch für die Division Rail kein normales Jahr werden. Dennoch stimmt mich unsere Sparte optimistisch für die Zukunft. Gemeinsam leisten wir einen Beitrag zur Zukunft der Mobilität und arbeiten somit an der Lösung von drängenden gesellschaftlichen Problemen.

Die vier gesellschaftlichen Megatrends Urbanisierung, Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Mobilität, an denen wir uns orientieren, werden in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen. Schon heute zahlen sich unsere strategischen Richtungsentscheidungen der vergangenen Jahre aus.

Um die globalen Megatrends an vorderster Front zu gestalten, konzentrieren sich unsere Entwicklungstätigkeiten auf die großen Industrietrends im Bereich der Schienenfahrzeugindustrie. Gemeinsam wollen wir mit höherer Umweltverträglichkeit im Schienenverkehr, verbessertem Lebenszyklus-Management für Fahrzeuge sowie mehr Verkehrsleistung und Verfügbarkeit von Zügen überzeugende Antworten auf drängende Herausforderungen unserer Zeit liefern.

So entwickeln wir kontinuierlich Lösungen, um die Transportkapazitäten auf der vorhandenen Schieneninfrastruktur zu erhöhen. Dazu tragen unsere Bremstechnologien, die in Zukunft durch sogenannte reproduzierbare Bremswege eine optimierte Zugtaktung ermöglichen, maßgeblich bei. Mehr Menschen werden schneller und effizienter von A nach B fahren, indem mehr Züge auf einem gegebenen Schienennetz fahren können.

Auch das Thema Nachhaltigkeit wird ein Wachstumstreiber bleiben. Per se ist der Schienenverkehr im Vergleich zum Straßenverkehr nachhaltig und macht Mobilität noch umweltfreundlicher. Dies wird nicht nur von der Gesellschaft und der Politik immer stärker eingefordert, sondern auch vom Kapitalmarkt, wie Herr Eulitz erwähnte.

Weiterhin werden wir von unserer internationalen Aufstellung profitieren. Dabei bleibt vor allem Asien ein wichtiger Wachstumsmarkt. In der Region kommen wichtige Impulse zusammen: hohe staatliche Investitionen in den Infrastrukturbereich und der anhaltend starke Urbanisierungstrend. Daneben erwarten wir auch in Europa ein

anhaltend starkes Wachstum, getrieben durch neue Klimaschutzprogramme, hohem Ersatzbedarf und entsprechende Investitionen in den Schienenverkehr.

Kommen wir nun zum Nachmarktgeschäft – einem weiteren großen Wachstumsmarkt. Es ist nicht nur förderlich für die Kundenbindung, sondern zudem überdurchschnittlich rentabel.

Um Ihnen davon einen Eindruck zu geben: das Nachmarktpotenzial eines Bremssystems für Schienenfahrzeuge erreicht, über den Lebenszyklus gerechnet, einen zwei- bis dreimal so hohen Wert wie die Erstausrüstung. Nachmarktverträge werden nicht selten mit einer Laufzeit über mehrere Jahrzehnte geschlossen und erweisen sich so als langfristige Umsatzbringer. Zudem schreiben Aufsichtsbehörden weltweit zunehmend regelmäßige Inspektionen und Flottenmodernisierungen vor – was sich zunehmend auf das Geschäftsvolumen auswirkt. Auch hier bietet Knorr-Bremse seinen Kunden Lösungen – von der sicherheitsrelevanten Originalteilversorgung und Reparatur über die Modernisierung etwa von Bremssteuerungen bis zu digitalen Servicemodellen.

Innovationen im Rahmen der Industrietrends:

Meine Damen und Herren,

sehr geehrte Aktionäre und Aktionärsvertreter,

Innovation ist bei Knorr-Bremse ein grundlegender Bestandteil der Unternehmensstrategie und somit Eckpfeiler unseres wirtschaftlichen Erfolgs. Dank seiner technologischen Exzellenz hat Knorr-Bremse neun der zehn branchenprägenden Innovationen in der Schienenindustrie entwickelt.

In der jüngeren Vergangenheit haben sich unsere Entwicklungsaktivitäten maßgeblich auf Lösungen zur Erhöhung der Transportkapazität und dem nachhaltigen Betrieb der Fahrzeuge konzentriert. Dabei stehen vor allem der automatisierte Zugbetrieb, das Eco-Design und die Entwicklung digitaler Produkte und Servicefunktionen für Kunden im Mittelpunkt.

So hat Knorr-Bremse seine wesentlichen Neuentwicklungen darauf ausgerichtet, mithilfe des „Reproducible Braking Distance“ mehr Güter und Personen auf bereits existierender Infrastruktur transportieren zu können. Unsere weiterentwickelte Bremssteuerung EP 2002 3.0 stellt sicher, dass Bremswege auf wenige Meter genau eingehalten werden – selbst bei herausfordernden Witterungsbedingungen. Ein weiterer Baustein in dem Vorhaben sind die innovativen Einstiegssysteme unseres Tochter-Unternehmens IFE, die durch noch schnellere Öffnungs- und Schließzeiten einen effizienteren Fahrgastwechsel an Haltestellen ermöglichen.

Aber auch die Digitalisierung prägt unsere Division immer stärker. Ein Beispiel dafür sind unsere innovativen iCOM-Lösungen, die verschleißarmes Fahren oder als

Fahrerassistenzsystem eine Reduzierung des Energieverbrauchs ermöglichen. Diese Technologie ist bereits bei dem größten Schienengüterverkehrsunternehmen Europas im Einsatz. Zudem hat unsere Tochterfirma New York Air Brake vergangenen Herbst erfolgreich eine Testfahrt eines autonomen Güterzugs absolviert. Der Test hat eindrucksvoll das Potenzial zur Effizienzsteigerung und Kraftstoffeinsparung durch das autonome Fahren unter Beweis gestellt.

Ferner berücksichtigen all unsere Entwicklungsaktivitäten systematisch die Prinzipien des Eco-Designs. So setzt beispielsweise die Knorr-Bremse Tochtergesellschaft Merak das deutlich umweltfreundlichere CO₂ als Kältemittel in ihren Klimasystemen ein. Nach kurzer Testphase haben wir damit bereits im mitteleuropäischen Einsatzgebiet eine mit herkömmlichen Kühlmitteln vergleichbare Performance erreicht. Insgesamt ermöglichen wir es Bahnbetreibern mit unseren effizienten Klimaanlageanlagen nicht nur die Energiekosten zu senken, sondern leisten auch einen wichtigen Beitrag für die Umwelt. Zudem hilft unsere neueste Generation von Flüsterbremsen, Güterverkehr deutlich lärmreduzierter – und somit sozialverträglicher – zu gestalten.

Abschließende Worte:

Meine Damen und Herren,

die genannten Beispiele zeigen: die Division Schienenfahrzeuge ist ein äußerst solides Standbein von Knorr-Bremse, das gut aufgestellt ist und am nachhaltig wachsenden Markt partizipiert. Wir gestalten mit unseren technologisch führenden Innovationen die Zukunft der Mobilität.

Knorr-Bremse steht allerdings nicht nur auf einem, sondern auf zwei starken Standbeinen. Damit übergebe ich das Wort an Herrn Dr. Laier, der uns einen Einblick in unser Geschäft für Nutzfahrzeuge geben wird.