

„enabling green mobility“

**Rede von Oliver Schuster, Vorstandsvorsitzender der
Vossloh AG,
anlässlich der ordentlichen Hauptversammlung für das
Geschäftsjahr 2024**

Düsseldorf, den 07. Mai 2025

– Es gilt das gesprochene Wort. –

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre der Vossloh AG,
sehr geehrte Aktionärsvertreterinnen und -vertreter,
sehr geehrte Gäste,

gemeinsam mit meinen Vorstandskollegen Jan Furnivall und Dr. Thomas Triska heiße ich Sie sehr herzlich zu unserer heutigen Hauptversammlung hier in Düsseldorf, in dem wunderbaren historischen Lokschuppen, willkommen. Und ich freue mich, auch heute wieder in so viele, inzwischen vertraute Gesichter blicken zu dürfen. Vielen Dank, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind, um aus erster Hand zu erfahren, wie es Ihrem Unternehmen geht. Es ist mir eine Freude, einmal im Jahr an dieser Stelle zu Ihnen sprechen zu dürfen.

Wie Sie wissen, braucht jede gute Rede einen roten Faden. Und so kam mir der Gedanke, Ihnen den roten Faden meiner heutigen Rede einfach in die Hand zu drücken. Wie es sich für Vossloh gehört, ist er allerdings nicht rot, sondern grün. Und da Bahninfrastruktur eine handfeste Sache ist, ist es auch kein Faden, sondern ein gebogener Draht. Ich spreche von der Vossloh Spannklemme, die Sie alle heute – hoffentlich – auf Ihrem Tisch vorgefunden haben.

Ich gebe zu, dass eine Spannklemme auf den ersten Blick nicht viel her macht. Obwohl wir sie für den heutigen Tage schon ansehnlich grün eingekleidet haben. In der Regel trägt sie schlichtes Grau. Man sieht sie, ohne sie wahrzunehmen. Und trotz oder gerade wegen ihrer Unscheinbarkeit ist sie eine typische Vertreterin der Gattung Bahn-Infrastruktur: sehr wichtig, aber leicht zu unterschätzen. Wer achtet angesichts des emotionalen Potenzials eines vorbeirasenden Hochgeschwindigkeitszuges schon darauf, was darunter passiert. „Infra“ bedeutet aber nun mal „unter“ und damit ein Stück weit eben auch unterhalb der Wahrnehmungsgrenze.

Doch dieser erstaunliche Kraftzwerg ist enorm wichtig. Dient er doch zur nachvollziehbar wichtigen Befestigung der Schiene auf der Schwelle und knüpft damit nahtlos an, an den historischen Ursprung von Vossloh. Und dieses kleine Stück gebogenen Drahts kann nicht nur Schienen fixieren, sondern auch viel über das große Ganze bei Vossloh erzählen. Etwa über Innovation und über Nachhaltigkeit. Oder über die richtige Balance von Stabilität und Flexibilität: wichtige Eigenschaften, sowohl im Gleis als auch generell in politisch und wirtschaftlich unsicheren Zeiten.

Doch bevor ich dazu komme, lassen Sie mich einige Worte zum Entstehungsprozess unseres kleinen grünen Freundes verlieren. Der Draht erreicht uns aufgewickelt zu einer riesigen Spule, zwei Kilometer lang. Es handelt sich um eine spezielle Legierung, um das Material für unsere Zwecke besonders widerstandsfähig zu machen. Der Draht wird dann mit Salzsäure gebeizt, gekalkt und geschnitten. Roboter bringen ihn im Anschluss

in die gewünschte Form, bevor er schließlich vergütet wird. Dabei wird er auf über 900 Grad in einem Ofen erhitzt und danach im Ölbad abgeschreckt. Das gibt dem Stahl die erforderliche Härte. In einem zweiten Ofen bekommt er dann bei rund 400 Grad die richtige Elastizität. Ganz am Ende werden unsere Spannklemmen nach Kundenwunsch beschichtet, um beispielsweise Korrosion zu verhindern. Manchmal sogar in grün. Die ganze Prozedur dauert etwa 16 Stunden. Wer hätte das gedacht. Doch der Aufwand an Zeit, Material und Energie, gepaart mit jahrzehntelanger Erfahrung, Sorgfalt und Ingenieurskunst, lohnt sich. Denn dieses Produkt ist das Herzstück der Vossloh Befestigungssysteme, überzeugt durch höchste Qualität und Zuverlässigkeit und war auch im abgelaufenen Geschäftsjahr wieder ein Verkaufsschlager. Alleine im Jahr 2024 haben wir etwa 48 Millionen Spannklemmen produziert. Über die Jahre sind längst mehr als eine Milliarde Kraftzwerge zusammengekommen, die ihre Aufgaben im Gleis in mehr als 65 Ländern dieser Erde erfüllen.

Aktuell versorgen wir zum Beispiel eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke in Marokko damit, die Casablanca und Marrakesch verbinden soll – ein Auftrag aus dem vergangenen Geschäftsjahr, der Schienenbefestigungen und Weichen in einem Volumen von rund 75 Millionen Euro umfasst. Die Strecke soll rechtzeitig zur Fußball-Weltmeisterschaft fertig werden, die 2030 in Spanien, Portugal und Marokko ausgetragen wird. Perspektivisch soll die Linie später per Tunnel unter der Straße von Gibraltar ans europäische Netz angeschlossen werden.

Im australischen Melbourne haben wir den Metro-Tunnel mit spezieller Schienenbefestigung ausgestattet, die besonders wirksam Vibrationen und Geräusche unterdrückt – wichtig, denn der Tunnel liegt genau unter dem Zentrum der Fünf-Millionen-Stadt. Hier kommt unter anderem eine so genannte „schwebende feste Fahrbahn“ zum Einsatz, eine aufwendige Installation, die Vibrationen schluckt und damit den Schall dämpft. Der Tunnel soll noch in diesem Jahr eröffnet werden, ein Jahr früher als ursprünglich geplant.

Und wir waren am Bau der höchsten Eisenbahnbrücke der Welt, der Chenab Bridge in Indien, beteiligt. Dieses Bauwerk ist eine ingenieurtechnische Meisterleistung, an der über viele Jahre hinweg Unternehmen aus der ganzen Welt mitgearbeitet haben. Auf der insgesamt 1,3 Kilometer langen Brücke liegen die Gleise auf Stahlplatten, atemberaubende 359 Meter über dem darunter liegenden Fluss. Ein anderer Stahlbau, der Eiffelturm, ließe sich bequem darunter stellen und hätte, inklusive Antenne, noch rund dreißig Meter Platz. Hier kommt es auf höchste Qualität bis ins kleinste Detail an. Und genau aus diesem Grunde sind auch dort Vossloh Spannklemmen und Befestigungssysteme das Mittel der Wahl.

Sie sehen, wir sind rund um die Welt im Einsatz. Und natürlich auch in unserem Heimatmarkt. Im vorigen Sommer hat unser Schienenwechselzug auf der Schnellfahrstrecke Köln–Frankfurt in nur vier Wochen hundert Kilometer neue Schienen

verlegt und damit dazu beigetragen, die Sperrung der Strecke, auf der täglich 120 ICEs verkehren, so kurz wie möglich zu halten. Kein anderes System weltweit tauscht Schienen schneller aus. Wenn Sie sich selbst ein Bild machen wollen: Das Fernsehen hat die Arbeit begleitet und eine sehr sehenswerte Reportage gedreht, die Sie in der ARD Mediathek finden. Titel: „Die Schienenprofis aus Bützow“.

Wegen seiner Vorzüge war der Schienenwechselzug auch international gefragt, sogar am Polarkreis. Bei der wirtschaftlich bedeutenden Eisenbahnstrecke Malmbanan im Norden Schwedens waren Gleise beschädigt und machten den Transport von Eisenerz aus Kiruna unmöglich. Eine solche Unterbrechung kostet hohe Summen, die Einnahmeausfälle der Minengesellschaft werden auf neun Millionen Euro geschätzt – pro Tag. Und wieder gelang der Schienenwechsel in Rekordzeit, obwohl das Wetter in den Bergen auch Schneesturm und Minusgrade bereithielt.

Ehrgeizige Projekte wie diese zum Aus- und Neubau von Bahnstrecken gibt es derzeit viele. Die oft besprochene Renaissance der Bahn setzt sich fort.

Und diese Wiederbelebung des Verkehrsträgers Bahn schlägt sich in unseren Auftragsbüchern nieder. Sie sind so voll wie nie. 2024 sind Aufträge in Höhe von 1,36 Milliarden Euro eingegangen. Das sind zwölf Prozent mehr als im ohnehin starken Vorjahr, Rekord in unserem Bahninfrastrukturgeschäft. Gleiches gilt für unseren Auftragsbestand. Mit 836 Millionen Euro erreichte er 2024 ebenfalls einen neuen Höchstwert am Ende eines Geschäftsjahres. Und zum Ende des ersten Quartals 2025 legte diese wichtige Kennzahl sogar nochmal zu und erreichte mit 926 Millionen Euro ein neues Allzeithoch. Was für eine großartige Basis für die zukünftige Entwicklung von Vossloh.

Ich wage die Prognose, dass der Trend zu mehr Investitionen in die Bahn nicht nur anhalten, sondern sich künftig sogar noch verstärken wird. Wir sehen aufstrebende Länder wie Algerien, das sein Schienennetz in den kommenden zehn Jahren verdreifachen will. Die derzeit 5.000 Kilometer entsprechen etwa dem Netz der Schweiz, Algerien hat aber mehr als fünfmal so viele Einwohner und ist mehr als fünfzigmal so groß. Viel Platz also für den Neubau von Bahnlinien. Und Vossloh ist mittendrin statt nur dabei, unter anderem mit der Lieferung von Spannklemmen und Weichen.

Im dicht besiedelten Deutschland ist die Situation freilich eine ganz andere. Platz für große Neubauprojekte gibt es kaum. Hier geht es vor allem um die Instandhaltung und Ertüchtigung des bestehenden Netzes. Und da gibt es viel zu tun. Im neuesten Zustandsbericht der Bahngesellschaft InfraGo, die ehemalige DB Netz, bekommt das deutsche Schienennetz die Note 3: „befriedigend“. Damit lässt sich die Bahn schwerlich als vollwertige Alternative zum Auto und zum Flugzeug positionieren. Und während sich die Schulnote gegenüber dem Vorjahr minimal verbessert hat – von 3,03 auf 3,00 –, ist der Investitionsstau sogar noch weiter gewachsen, auf aktuell 110 Milliarden Euro.

Die Behebung des Investitionsstaus liegt als eine von vielen großen Herausforderungen auf dem Tisch der neuen Bundesregierung, die gestern vereidigt wurde. Es ist eine große Chance, dass mit dem Sondervermögen für Infrastruktur in den kommenden zwölf Jahren bis zu 500 Milliarden Euro zusätzlich zum Haushalt bereitgestellt werden sollen, und ich erwarte, dass ein beträchtlicher Teil davon der Bahn zugutekommt. Wir bei Vossloh stehen jedenfalls bereit, bei den dringend benötigten Arbeiten im deutschen Schienennetz tatkräftig mit anzupacken und die Bahn zukunftsfähig zu machen. Mit „befriedigend“ geben wir uns nicht zufrieden.

Was aber heißt eigentlich „zukunftsfähig“ mit Blick auf die Bahn? Gewalzte Stahlschienen wurden bei der Bahn erstmals um den Anfang des 19. Jahrhunderts eingesetzt. Auf ungefähr solchen Schienen fahren Züge bis heute. Zur gleichen Zeit kamen die ersten Weichen zum Einsatz, sehr ähnlich denen, die wir heute kennen. Die erste ernstzunehmende Dampflokomotive, die Nr. 1 von George Stephenson, hatte schon 1825 die exakt gleiche Spurweite, wie man sie noch heute in weiten Teilen der Welt findet: 1.435 Millimeter, die „Normalspur“. Druckluftbremsen und Kupplungen, wie sie im Wesentlichen noch heute im Einsatz sind, ebenso wie die erste elektrische Lokomotive von Werner von Siemens wurden der Welt zwischen 1872 und 1879 vorgestellt. Die letzte Dampflokomotive in Deutschland wurde allerdings erst 1977 auf dem Abstellgleis geschoben. Daran kann sogar ich mich noch erinnern. Innovationszyklen in der Bahn sind also in Tendenz, zumindest empirisch betrachtet, eher lang.

Dabei war die Bahn bei ihrer Einführung das, was heute eine „disruptive Technologie“ genannt wird, Widerstände und Probleme inklusive. Die gerade erwähnte Nr. 1 explodierte und tötete ihren Maschinisten. Das Nachfolgemodell Rocket überfuhr schon bei der Jungfernfahrt einen Parlamentsabgeordneten. Lokomotiven galten als Teufelswerk, die enormen Geschwindigkeiten von über 40 Stundenkilometern standen im Verdacht, Menschen krank zu machen. Man beklagte Vögel, die im Rauch erstickten, und Kühe, die angeblich plötzlich keine Milch mehr gaben. Trotzdem setzte die neue Technologie sich durch, die Bahn wurde zum Motor des Fortschritts. Sie ermöglichte die industrielle Revolution, indem sie Arbeiter zu den Fabriken brachte. Sie ermöglichte den Pendler, den Urlaub für alle und sogar die Erschließung der USA.

Auch unsere Zeit, wie wir sie heute kennen, verdanken wir der Bahn. Noch vor 150 Jahren gingen im Deutschen Kaiserreich in jedem Ort die Uhren anders: Es galt die „Ortszeit“, die sich nach dem lokalen Stand der Sonne richtete. Von West nach Ost betrug der Zeitunterschied in Deutschland mehr als eine Stunde. Wer damals beispielsweise um den Bodensee reiste, musste sechsmal seine Uhr umstellen. Mit dem Ausbau der Eisenbahn – zwischen 1840 und 1880 wurden in Deutschland mehr als 33.000 Kilometer Schienen verlegt – stieg neben der Reiselust vor allem das Tempo, mit dem sich die Menschen fortbewegten. Und dadurch wurden die Zeitunterschiede zum Problem für die Fahrpläne. Bahnhöfe hatten meist mehrere Uhren mit verschiedenen Ortszeiten, Schaffner zusätzlich eine Uhr mit der an Berlin orientierten „Bahn-Zeit“.

Reisende mussten also gut rechnen können, um keinen Zug zu verpassen. Dieser Wirrwarr wurde tatsächlich erst 1893 per Gesetz beendet, mit der Einführung der Mitteleuropäischen Zeit für ganz Deutschland.

Die Eisenbahn hat unsere heutige Gesellschaft also in vielerlei Hinsicht geprägt und ein Stück weit überhaupt erst ermöglicht. Doch seitdem ist sie im wahrsten Sinne des Wortes auf eingefahrenen Gleisen unterwegs. Und nach Jahrzehnten des Sparens und des „Weiter so“ kämpft sie heute in vielen Ländern mit Imageproblemen, öffentlicher Kritik und einem beachtlichen Investitionsstau. Und hierin liegt eine enorme Chance für Ihr Unternehmen Vossloh, liebe Aktionärinnen und Aktionäre. Denn jetzt brauchen Netzbetreiber starke Partner an ihrer Seite, die sie mit weltweiter Erfahrung, umfassendem Systemverständnis und viel Innovationskraft bei der Realisierung der Verkehrswende unterstützen.

Innovation bedeutet, etwas Neues zu schaffen, Dinge anders zu tun als in der Vergangenheit, Dinge anders zu tun als andere. Innovation bedeutet Mut zur Veränderung. Bedeutet, Veränderung nicht als Bedrohung, sondern als Chance zu sehen. Für uns bei Vossloh heißt das, noch wartungsärmere Produkte zu schaffen, immer effizientere Instandhaltungskonzepte zu entwickeln, die Möglichkeiten der Digitalisierung noch deutlich stärker zu nutzen und den unaufhaltsamen Trend hin zu immer nachhaltigerem Handeln als enorme Chance zu begreifen.

Unsere Spannklemme ist, ganz im Sinne meines grünen Fadens, dafür ein gutes Beispiel. Sechzig Jahre lang haben wir sie relativ unverändert produziert und verkauft. Doch dann veränderten sich die Anforderungen: Hochgeschwindigkeitszüge, die mit mehr als 300 Stundenkilometern über die Gleise rasen. Automatisiertes Fahren, bei dem Computer steuern und, anders als menschliche Lokführer, immer an exakt den gleichen Stellen beschleunigen oder bremsen und so den Fahrweg punktuell stark belasten.

Unsere Antwort ist nicht weniger als die Neuerfindung der Spannklemme. Das Ergebnis liegt vor Ihnen. Leichter, besser und haltbarer als jedes Wettbewerbsprodukt. Für sämtliche Anwendungen vom Frachtverkehr, über den Nahverkehr bis hin zur Königsklasse, der Hochgeschwindigkeitsstrecke.

An unserem Firmensitz in Werdohl im schönen Sauerland gleicht der Lauf der Lenne, die unmittelbar an unserem Firmengelände entlang fließt, übrigens auf frappierende Weise dem Design unserer neuen Spannklemmen-Generation.

Eine ganze Reihe von weiteren Innovationen haben wir im vergangenen Jahr wieder auf der weltweit wichtigsten Messe für Bahntechnik, der InnoTrans in Berlin, präsentiert. Zum Beispiel eine neuartige Schwellenbesohlung, das Engineered Polymer Pad, EPP. Eine überaus sinnvolle Erweiterung unseres Angebotsportfolios. Eine elastische Schicht zwischen Schwelle und Schotterbett sorgt dabei unter anderem für eine stabilere

Gleislage und trägt damit auch zur Sicherheit auf der Schiene bei. Das Material besteht fast ausschließlich aus recycelten Kunststoffen und ist am Ende der Lebensdauer vollständig wiederverwertbar. Das gilt auch für unsere neu entwickelte Verbundstoffschwelle Engineered Polymer Sleeper, EPS, deren Serienproduktion wir im vorigen Jahr in Polen aufgenommen haben. Auf der InnoTrans haben wir dem internationalen Fachpublikum auch das weltweit erste Herzstück für Weichen vorgestellt, das aus recyceltem Manganstahl hergestellt wurde. Das Feedback von Kunden, Partnern und sogar von Wettbewerbern war überwältigend. Vossloh konnte sich ein weiteres Mal als einer der Treiber von Innovation in der Bahninfrastruktur präsentieren, der den Fahrweg Schiene als System und dessen Komponenten besser versteht als irgendein anderes Unternehmen im Markt. Die Zeiten, in denen Innovation in der Bahnindustrie stiefmütterlich behandelt wurde, sind endgültig vorbei. Und das nutzen wir bei Vossloh zu unserem Vorteil.

Enormes Innovationspotenzial liegt natürlich auch im Bereich der Digitalisierung. Sie hilft uns, die Infrastruktur mit ihrer jahrhundertealten Technik fit für die Zukunft zu machen. Und das ist für einen angestammten Stahlbieger aus dem Sauerland durchaus ein Abenteuer. Aber wir haben die Herausforderung angenommen und schnell gesehen, dass dieser Mut sich auszahlt und wir so die Transformation unserer Branche vorantreiben und neue Geschäftsmodelle entwickeln können.

Heute nutzen wir ein breites Spektrum von Technologien, Sensoren und Kameras, um Daten über den Zustand der Infrastruktur zu bekommen. Wir sammeln und verarbeiten diese Daten auf unserer Cloud-Plattform Vossloh connect und analysieren sie mithilfe von Künstlicher Intelligenz. Das ermöglicht uns und den Unternehmen, die die Plattform nutzen, eine bedarfsgerechte und vorausschauende Instandhaltung.

Das klingt wie eine Selbstverständlichkeit, ist aber in der Realität noch die Ausnahme. In einigen Ländern werden Schienen so lange befahren, bis sie kaputt gehen, und dann ersetzt. Ein sehr kostspieliges und vor allem nicht sonderlich sicherheitsbewusstes Verfahren. Die meisten Bahnbetreiber haben immerhin feste Wartungszyklen und schleifen beispielsweise ihre Schienen in bestimmten Abständen. Allerdings nach dem Gießkannen-Prinzip. Das Problem: Die Abnutzung der Schienen hängt von vielen Faktoren ab. Etwa von der Anzahl, der Geschwindigkeit und dem Gewicht der Züge, die darauf fahren, vom Zustand der Räder, vom Zustand des Gleisbetts und der einzelnen Fahrwegskomponenten, vom Wetter und, wie ich vorher schon erwähnt habe, vom Einsatz autonom fahrender Züge. Und sie ist vor allem an verschiedenen Stellen im Netz sehr unterschiedlich. Wer wissen will, wann eine Wartung notwendig oder sinnvoll ist, muss also den Zustand seiner Infrastruktur genau kennen und die Einflussfaktoren beobachten.

Und exakt das bieten wir unseren Kunden an. Unsere Hochgeschwindigkeitsschleifzüge etwa bearbeiten die Schienen und sammeln mit ihrer integrierten Sensorik gleichzeitig

Daten über den Zustand der Gleise für die Zukunft: „smart maintenance“, intelligente Instandhaltung. Das senkt die Lebenszykluskosten und sorgt damit für mehr Nachhaltigkeit.

Nachhaltigkeit ist ein ganz wesentlicher Aspekt unserer Arbeit. Sie ist einer von fünf Unternehmenswerten, auf denen unsere Führungsprinzipien fußen. Und sie spiegelt sich wider in unserem Leitmotiv „enabling green mobility“. Wir wollen grüne Mobilität ermöglichen. Nachhaltigkeit ist für uns ein Dreiklang:

Erstens steht die Bahn selbst für grüne Mobilität. Sie ist in jeder Hinsicht der nachhaltigste Massenverkehrsträger, ob es um die Emission von Treibhausgasen, die Luftqualität, den Flächenverbrauch oder um externe Kosten geht. Nur mit einem Ausbau des Schienenverkehrs sind die Klimaziele des Verkehrssektors weltweit zu erreichen.

Zweitens wollen wir auch die Bahninfrastruktur nachhaltiger machen, zum Beispiel durch langlebige und nachhaltige Produkte. Und auch hier, zurück zum grünen Faden, ist unsere neu designte Spannklemme ein gutes Beispiel. Hergestellt aus grünem Stahl, leichter und langlebiger durch eine spezielle Mikrolegierung, mit deutlich weniger Energieverbrauch bei der Produktion. Bessere Performance, niedrigere Lebenszykluskosten, höherer Kundennutzen, reduzierter CO₂-Fußabdruck.

Und drittens arbeiten wir an der Nachhaltigkeit unserer eigenen Arbeitsweise. Wir nutzen erneuerbare Energien und installieren an unseren Produktionsstandorten Photovoltaikanlagen auf dem Dach, beispielsweise auf unserem neuen Weichenwerk, das wir vor einigen Wochen im australischen Bendigo eröffnet haben. Dort nutzen wir auch in großem Maßstab Regenwasser für unsere Arbeitsprozesse. In Indien haben wir im vorigen Jahr einen Solarpark errichtet, der die Hälfte des Stroms für unsere dortige Gießerei von Manganherzen für Weichen liefert. Und auch unsere Leitfabrik für Schienenbefestigungen in Werdohl ist mit einer Solaranlage ausgestattet. In Summe kam im vergangenen Jahr 77 Prozent unseres weltweit verbrauchten Stroms aus erneuerbaren Energiequellen.

Mit diesen Maßnahmen haben wir unseren CO₂-Ausstoß aus direkten und indirekten Energieverbräuchen, die sogenannten Scope 1 und 2 Emissionen, in den vergangenen acht Jahren um mehr als die Hälfte reduziert, bis 2030 wollen wir klimaneutral sein.

Nachhaltigkeit ist natürlich mehr als CO₂-Reduktion. Besonderes Augenmerk legen wir bei Vossloh auf die Arbeitssicherheit und die Gesundheit unserer Mitarbeitenden. Wir verfolgen ein Null-Unfall-Ziel bei unserer Arbeit im Gleis und in den Werken.

Der Trend in Sachen Sicherheit geht klar in die richtige Richtung. Im Jahr 2024 konnten wir die Zahl der Arbeitsunfälle um mehr als zehn Prozent reduzieren. Trotzdem ist jeder Unfall einer zu viel, und wir arbeiten weiter daran, Unfälle ganz zu vermeiden. Unsere Kampagne „See Something – Say Something“ zielt darauf, Risiken rechtzeitig zu erkennen. Für eine schnelle und effiziente Information haben wir eine spezielle App mit

dem Namen SAFE+ eingeführt. Sie steht in acht Sprachen zur Verfügung und ist einfach zu bedienen. Mit ihrer Hilfe können Unfallrisiken identifiziert und abgestellt werden, bevor überhaupt etwas passiert.

Unsere messbaren Erfolge spiegeln sich auch in den Nachhaltigkeitsratings wider: der Institutional Shareholder Service (ISS) ESG führt Vossloh mit einem Prime-Status, MSCI ESG mit einem AA-Rating: zwei Top-Bewertungen von renommierten Ratingagenturen. Zusätzlich haben wir im vorigen Jahr die begehrte Goldmedaille von EcoVadis erhalten und gehören damit zu den besten vier Prozent der von EcoVadis bewerteten Unternehmen weltweit.

Außerdem gehört Vossloh hinsichtlich der EU-Taxonomie zu den besten Unternehmen Deutschlands, mit 100 Prozent taxonomiefähigen und 67 Prozent taxonomiekonformen Umsatzerlösen.

Angesichts der vielen Ideen und Initiativen für mehr Nachhaltigkeit bei Vossloh freut es mich persönlich besonders, dass wir 2024 mit dem Deutschen Nachhaltigkeitspreis ausgezeichnet wurden. Die Jury würdigte damit Vosslohs Verdienste um klimafreundliche, innovative und effiziente Mobilitätslösungen im Bereich der Bahninfrastruktur.

Vom grünen Beitrag zurück zum grünen Faden. Zurück zu unseren Spannklemmen und den scheinbaren Gegensätzen, die sie in sich vereinen: Stabilität und Flexibilität. Beides zusammen wird ja auch von uns allen verlangt. Wir leben in einer Zeit rasanter und radikaler Veränderungen. Der Klimawandel wird zunehmend spürbar. Der Krieg, den wir in Europa lange überwunden glaubten, ist zurück vor unserer Haustür. Partnerschaften, die uns lange getragen haben, stehen plötzlich in Frage. Unser Wirtschaftssystem wird derzeit einem Stresstest unterzogen, nicht zuletzt durch fast täglich neue Disruptionen aus dem Weißen Haus. Niemand weiß, was morgen kommt. „Bleibt alles anders“, hat Herbert Grönemeyer es einmal im Titel eines Lieds formuliert.

Und auch Unternehmen müssen sich in diesen unsicheren Zeiten ständig neu erfinden, ohne dabei alles Alte und Bewährte über Bord zu werfen: Stabilität und Flexibilität.

Dass uns dies bei Vossloh im vergangenen Jahr, trotz aller Unsicherheiten um uns herum, ein weiteres Mal gut gelungen ist, zeigen die Zahlen. Der Umsatz lag mit 1,2 Milliarden Euro erneut auf dem Rekordniveau des Vorjahres. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern, das EBIT, hat erstmals seit über zehn Jahren wieder die 100-Millionen-Euro-Marke überschritten und stieg auf 105,2 Millionen Euro. Die EBIT-Marge, also die Rentabilität, kletterte auf 8,7 Prozent.

Diese Ergebnisse sind auch das Resultat der angesprochenen Mischung: Stabilität gibt uns unser Produktgeschäft; unsere Kunden kennen und schätzen die hohe Qualität, die unser Angebotsportfolio auch für technisch anspruchsvollste Aufgaben bietet. Flexibilität erleben wir besonders im Bereich der Digitalisierung sowie bei den

zunehmend digital basierten Dienstleistungen rund um die Schiene; hier sehen wir seit Jahren das größte Wachstum.

Die Zukunft liegt aus meiner Sicht darin, Produkt- und Servicegeschäft noch stärker zu verbinden und unseren Kunden noch häufiger ganzheitliche Lösungen anzubieten. Denn eigentlich möchte ein Betreiber von Bahninfrastruktur nicht Spannklemmen, Weichen, Schwellen oder Schienenschleifen kaufen, sondern etwas anderes: hohe Streckenverfügbarkeit bei geringen Lebenszykluskosten.

Der größte Teil dieser Lebenszykluskosten – rund zwei Drittel – entfällt bei der Bahninfrastruktur nicht auf die Anschaffung, sondern auf die Instandhaltung. Und da setzen wir an: durch die Entwicklung immer langlebigerer und wartungsärmerer Produkte, durch die fortlaufende Optimierung ihres Zusammenspiels im System Fahrweg sowie durch maßgeschneiderte und hocheffiziente Instandhaltungslösungen, sowohl präventiv als auch korrektiv. So werden wir vom Produkthanbieter zum Systemhaus, mit Lösungen aus einer Hand und neuen Geschäftsmodellen. Das ist unsere Antwort auf die sich schnell verändernden Herausforderungen der Gegenwart und der Zukunft. Das ist die Flexibilität, die uns zusammen mit der Stabilität unsers Bestandsgeschäfts den Weg in eine vielversprechende und nachhaltig erfolgreiche Zukunft garantiert.

Und diese Zukunft braucht neben Mut und Kreativität vor allem auch finanzielle Investitionen. 84 Millionen Euro haben wir im vorigen Jahr investiert, unter anderem in das erwähnte neue Weichenwerk in Bendigo. Wir haben damit die Kapazitäten für das größte Infrastrukturprojekt Australiens geschaffen, Inland Rail: eine Bahnstrecke von 1.600 Kilometern Länge, die die Städte Melbourne und Sydney für Gütertransporte verbinden soll. Australien ist übrigens auch so ein Land voller Möglichkeiten: Das Schienennetz ist etwa so groß wie unseres, Australien aber zwanzigmal so groß wie Deutschland.

Dank einer weiteren Investition entsteht derzeit auch im schwedischen Hallsberg ein Weichenwerk, das technisch Maßstäbe setzt. Mit einer vollautomatischen Produktionslinie und robotergestützter Vorbereitung der Schwellen. Den ersten Spatenstich haben wir dort wenige Tage vor Weihnachten gesetzt, in etwa einem Jahr wollen wir die Arbeit aufnehmen.

Neben Investitionen in Sachanlagen haben wir im Geschäftsjahr 2024 auch wesentliche Fortschritte im Bereich des anorganischen Wachstums gemacht. Wir haben in Schweden unser Service-Angebot verstärkt, durch die Übernahme der Scandinavian Track Group, STG, die sich auf Einbau und Instandhaltung von Weichen sowie anspruchsvolle Schweißarbeiten am Fahrweg Schiene spezialisiert hat. Einen anderen Spezialisten für die Wartung von Weichen haben wir in Frankreich übernommen, das Unternehmen France Aiguillages Services, FAS.

Mit diesen Unternehmenskäufen erweitern wir unser Portfolio und bauen weiter an unserem Vossloh Systemhaus. Immer mit dem Ziel, maximalen Wert für unsere Kunden zu schaffen. Und damit im Ergebnis maximalen Wert zu schaffen für Sie, sehr verehrte Damen und Herren.

Im vergangenen Jahr haben wir darüber hinaus einen weiteren entscheidenden Schritt getan und die bisher größte Firmenübernahme in der Unternehmensgeschichte von Vossloh eingeleitet. Den Kauf der Sateba-Gruppe. Sateba, mit Hauptsitz in Paris, ist einer der führenden Hersteller von Betonschwellen in Europa, mit Produktionsstandorten in zehn Ländern. Mit dem Erwerb schließen wir eine Lücke in unserem regionalen Angebot. Vossloh bietet Betonschwellen bislang bereits in Nordamerika und Australien an. Mit Sateba können wir künftig auch Kunden in Europa mit Schwellen beliefern und insofern unser Angebot aus einer Hand erweitern.

Sateba passt auch von seiner Philosophie und seinem Wertesystem hervorragend zu Vossloh. Das Unternehmen blickt zurück auf eine hundertjährige Geschichte und versteht sich, wie wir, als Technologie- und Innovationstreiber. Sateba ist Pionier bei der Dekarbonisierung von Betonschwellen und leistet mit der Produktion von Leichtschwellen, dem Einsatz emissionsoptimierter Zementarten sowie der Verwendung von recycelten Grundmaterialien einen signifikanten Beitrag zur CO₂-Reduktion, ist also auch in Sachen Nachhaltigkeit eine ideale Ergänzung.

Eine große Firmenübernahme wie diese muss selbstverständlich durch die Wettbewerbsbehörden bewertet und genehmigt werden. Dieser Prozess läuft planmäßig, acht von neun Genehmigungen liegen bereits vor. Die letzte ausstehende Freigabe erwarten wir in den kommenden Monaten und sind gut darauf vorbereitet, Sateba mit seinen rund tausend Mitarbeitenden in unser Unternehmen zu integrieren.

Wachstum benötigt freie finanzielle Mittel. Deshalb freue ich mich, dass es uns gelungen ist, unseren Free Cashflow weiter zu verbessern. Diese wichtige Kennzahl stieg von 70,9 Millionen Euro im Vorjahr auf 86 Millionen Euro, ein Plus von 21 Prozent. Unsere konzernweite Initiative Cash4Growth hat zu dieser Entwicklung maßgeblich beigetragen und wird auch künftig eine wichtige Rolle spielen, wenn es darum geht, die Grundlage für weiteres Wachstum zu schaffen.

Die wichtigen finanziellen und unternehmenspolitischen Erfolge des abgelaufenen Geschäftsjahres schlagen sich zwischenzeitlich auch deutlich in der Entwicklung unseres Aktienkurses nieder. Zum Ende 2024 lag unsere Marktkapitalisierung noch bei rund 830 Millionen Euro. Stand heute liegt sie bei deutlich über 1,3 Milliarden Euro. Das entspricht einem Anstieg um über 50 Prozent. Ich freue mich ganz besonders darüber, dass inzwischen auch der Aktienmarkt unsere erfolgreiche Arbeit der vergangenen Jahre und vor allem unsere hervorragenden Zukunftsaussichten so deutlich honoriert.

Und damit komme ich abschließend zu den zweifellos wichtigsten Erfolgsfaktoren, die wir in unserem Unternehmen haben. Unsere Mitarbeitenden: rund 4.300 Menschen, die mit Leidenschaft, Einfallsreichtum, Fleiß und Hingabe mit uns daran arbeiten, grüne Mobilität zu ermöglichen und diese Welt in unsicheren Zeiten etwas besser zu machen. Ihnen allen gilt meine größte Hochachtung und Anerkennung für das, was Sie tagtäglich leisten. Ganz herzlichen Dank für Ihren unermüdlichen Einsatz. Der Erfolg von Vossloh ist vor allem Ihr Erfolg!

Nachhaltige Mobilität zu ermöglichen, ist ein starker Antrieb und ein überzeugendes Argument für Vossloh als Arbeitgeber. Gerade jungen Menschen bedeutet es viel, mit ihrer Arbeit etwas Sinnvolles zu tun und zu nachhaltiger Entwicklung beizutragen. Und für uns ist es wichtig, ein attraktiver Arbeitgeber zu sein und auch in Zukunft die besten Talente anziehen zu können. Das war auch ein wesentlicher Grund für die Eröffnung unseres neuen Büros im Düsseldorfer Euref-Campus, das wir vor einigen Wochen bezogen haben, als Ergänzung zu unserem Stammsitz in Werdohl. Der Euref-Campus, direkt am Flughafen und Fernbahnhof Düsseldorf gelegen, ist ein „Zukunftsort“ rund um die Themen Mobilität, Energiewende, Nachhaltigkeit und Digitales. Dort entstehen Arbeitsplätze für rund viertausend Beschäftigte aus etablierten Unternehmen, Start-ups, Wissenschaft und Forschung. Und wir sind mittendrin.

Dank intelligenter Architektur und moderner Technik erfüllt der Bau bereits heute die CO2-Klimaschutzziele Deutschlands für 2045. Das passt: Der Euref-Campus steht für nachhaltiges Arbeiten, so wie Vossloh für nachhaltige Mobilität. Unsere Räume dort sind modern und offen gestaltet und laden zu einem guten Mix von Arbeiten, Kommunizieren und etwas Entspannen ein. Das gibt frische Impulse für die Arbeit. Das Feedback der Mitarbeitenden ist äußerst positiv.

Der Euref-Campus ist auch ein Schaufenster für Vossloh, um uns neuen Talenten zu zeigen und eine breitere Öffentlichkeit auf das Thema Bahninfrastruktur aufmerksam zu machen und Einblicke in unsere Arbeit zu geben. So wie ich Ihnen heute mit Hilfe unserer Spannklemme einen etwas anderen Blick auf Ihr Unternehmen anbieten wollte.

Nehmen Sie Ihre Spannklemme gern mit nachhause, als kleines Stück Vossloh zum Anfassen. Und vielleicht geht es Ihnen künftig wie mir: Wenn ich an einem Bahnsteig stehe, fällt mein Blick aufs Gleis – und auf die Spannklemmen, die mir früher, ehrlich gesagt, nie aufgefallen sind. Der Vossloh Blick für die sonst oft übersehene Bahninfrastruktur.

Danke, dass Sie heute meinem grünen Faden von der Stephenson Nr. 1 bis zur ersten elektrischen Lokomotive, von der Renaissance der Bahn bis zu Vossloh gefolgt sind. Vor allem aber danke ich Ihnen, dass Sie mit uns an der grünen Mobilität arbeiten, als Verbündete in unsicheren Zeiten.

Danke für Ihr Interesse und Ihre Aufmerksamkeit. Und vor allem für Ihr Engagement bei Vosslon.

Damit übergebe ich das Wort wieder an unseren Aufsichtsratsvorsitzenden, Herrn Dr. Grube.
