

**PRESSE-
KONFERENZ**

7. Mai 2025

ZUG UM ZUG – SO WIRD ÖSTERREICH ZUR BAHNFABRIK EUROPAS!

**AK präsentiert Ergebnisse einer neuen Studie zur Zukunft
der österreichischen Bahnindustrie**

RENATE ANDERL

AK Präsidentin

REINHOLD BINDER

Bundenvorsitzender der PRO-GE

JULIA EDER

Studien-Mitautorin (JKU)



AK STUDIE: ÖSTERREICH KANN ZUR BAHNFABRIK EUROPAS WERDEN

Die heimische Bahn ist die stille Heldin der österreichischen Volkswirtschaft. Wie sie zur Bahnfabrik Europas werden kann hat die Arbeiterkammer in einer neuen Studie herausarbeiten lassen.

Österreichs größtes Hindernis auf dem Weg zu den Klimazielen ist und bleibt der Verkehr – er ist für rund ein Viertel der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Doch die Autos können nur stehen gelassen werden, wenn es eine Alternative gibt. Der öffentliche Verkehr braucht also einen massiven Ausbau. **„Unzählige Kilometer an Schienen müssen produziert und verlegt, neue Züge entworfen und gebaut werden. Beides leistet die in Österreich stark vertretene Bahnindustrie. Auf dem Weg zu den Klimazielen ist sie unsere Lokomotive,“ stellt Renate Anderl fest.**

Mitten in der Industriekrise zeigt die neue AK-Studie eine riesige Chance auf: Weitgehend unbemerkt entwickelt sich die heimische Bahnindustrie zu einer stillen Heldin. Sie hat großes Potenzial, die für die Mobilitätswende notwendigen Güter in der erforderlichen Stückzahl zu erzeugen und zahlreiche qualitativ hochwertige Industriearbeitsplätze zu schaffen. Österreich steckt in der längsten Rezession der Nachkriegsgeschichte bei gleichzeitig hohem Spardruck. Gerade jetzt ist es notwendig, strategisch klug zu investieren. **„Österreich könnte die Bahnfabrik Europas werden, mit starken Impulsen für die regionale Wertschöpfung und für die Schaffung von Arbeitsplätzen. Dafür ist eine Gesamtstrategie notwendig, die angesichts des Fachkräftebedarfs auch einen Fokus auf Aus- und Weiterbildung legt“, so Reinhold Binder.**

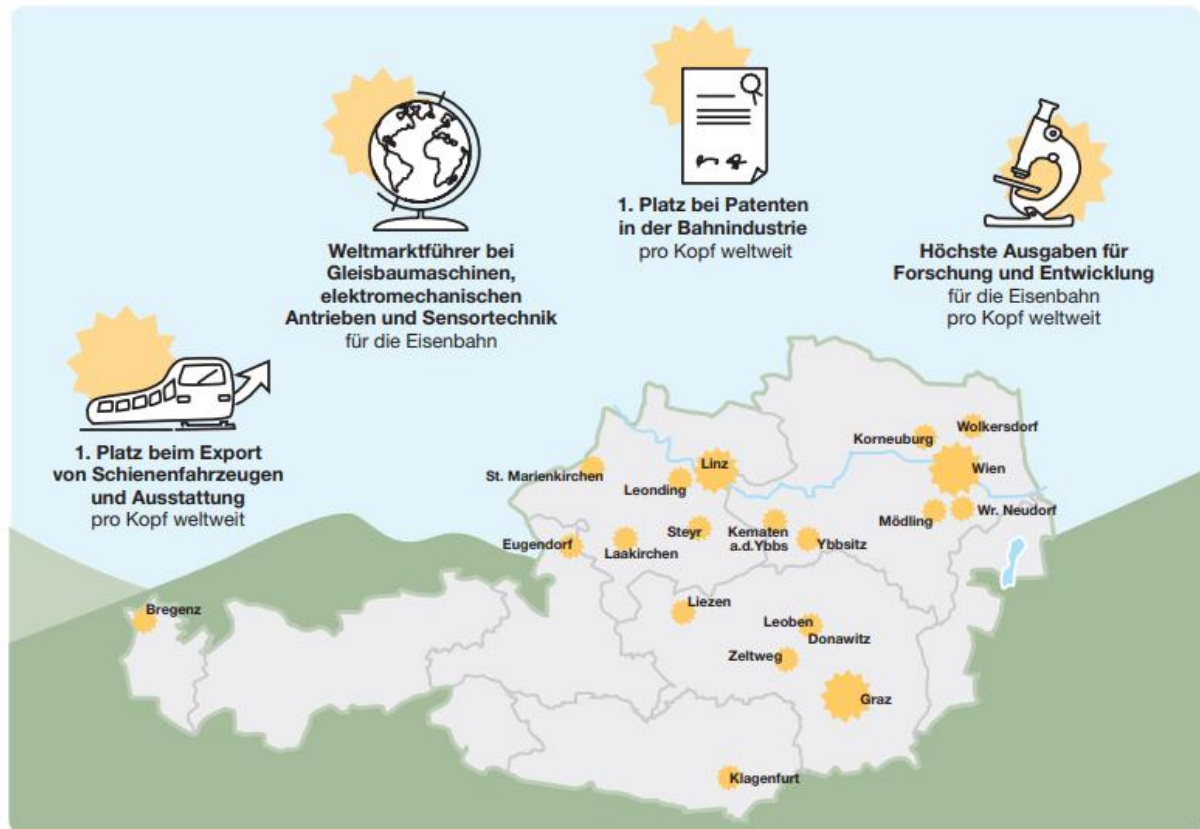
Um auszuloten, wie Österreich dieses industrielle Potenzial nutzen kann, förderte die AK Wien gemeinsam mit der AK Oberösterreich eine umfassende Studie des Institute for Comprehensive Analysis of the Economy (ICAE) und dem Socio-Ecological Transformation Lab Linz am Institute for Transformative Change (LIFT_C) an der Johannes Kepler Universität Linz (JKU).

Erhebungsmethode und Schwerpunkte der Studie

Die Studie („Mobilitätswende produzieren – Produktionsbedingungen der österreichischen Bahnindustrie und industrielle Potenziale durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs“) erhebt mittels eines Input-Output-Modells die Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotenziale durch die Stärkung der Bahnwirtschaft und bietet Einblicke aus 22 Expert:inneninterviews mit 8 Unternehmen (Geschäftsführung und Betriebsrat) der österreichischen Bahnindustrie sowie mit anderen Stakeholdern im Eisenbahnbereich (u.a. Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertretung, Eisenbahninfrastrukturbetreiber und dem Verkehrsbetrieb eines Bundeslandes). So können Stärken und Herausforderungen der österreichischen Bahnindustrie nachgezeichnet werden. Es wird auch der institutionelle Rahmen auf österreichischer, EU- und internationaler Ebene dargestellt. Der Schwerpunkt eines weiteren Kapitels liegt auf den Beschäftigungsbedingungen und dem Arbeitskräftebedarf in der Bahnindustrie.

ERGEBNISSE DER STUDIE

Das wichtigste Ergebnis der Studie gleich vorweg: Österreich könnte zum Bahnproduzenten Europas werden, wenn die gigantischen europäischen Verkehrsziele ernst genommen werden und eine industriepolitische Strategie zu deren Umsetzung entwickelt wird. Welche wirtschaftlichen Potenziale in der Bahn schlummern, zeigen die notwendigen Investitionen an. Allein um die EU-Ausbauziele des Schnellzugnetzes zu erreichen, braucht es bis 2050 550 Mrd. Euro. Die Bahnindustrie ist aufgrund ihrer Berufsstruktur eine der besten Ersatzbranchen für Beschäftigte der kriselnden Kfz-Zulieferindustrie. Anderl schlussfolgert: „**Es ist österreichisches Staatsinteresse, die Eisenbahnindustrie auf europäischer Ebene zu forcieren.**“



Landkarte der österreichischen Bahnindustrie (Darstellung von Julia Stern, Zahlen aus dem Austrian Rail Report des Verbands der Bahnindustrie, 2023).

Wie in der Grafik (Landkarte der österreichischen Bahnindustrie) ersichtlich, ist die heimische Bahnindustrie international sehr gut aufgestellt. Hier einige beeindruckenden Eckdaten des Verbands der Bahnindustrie, die auch Interviewpartner:innen in der Studie bestätigten:

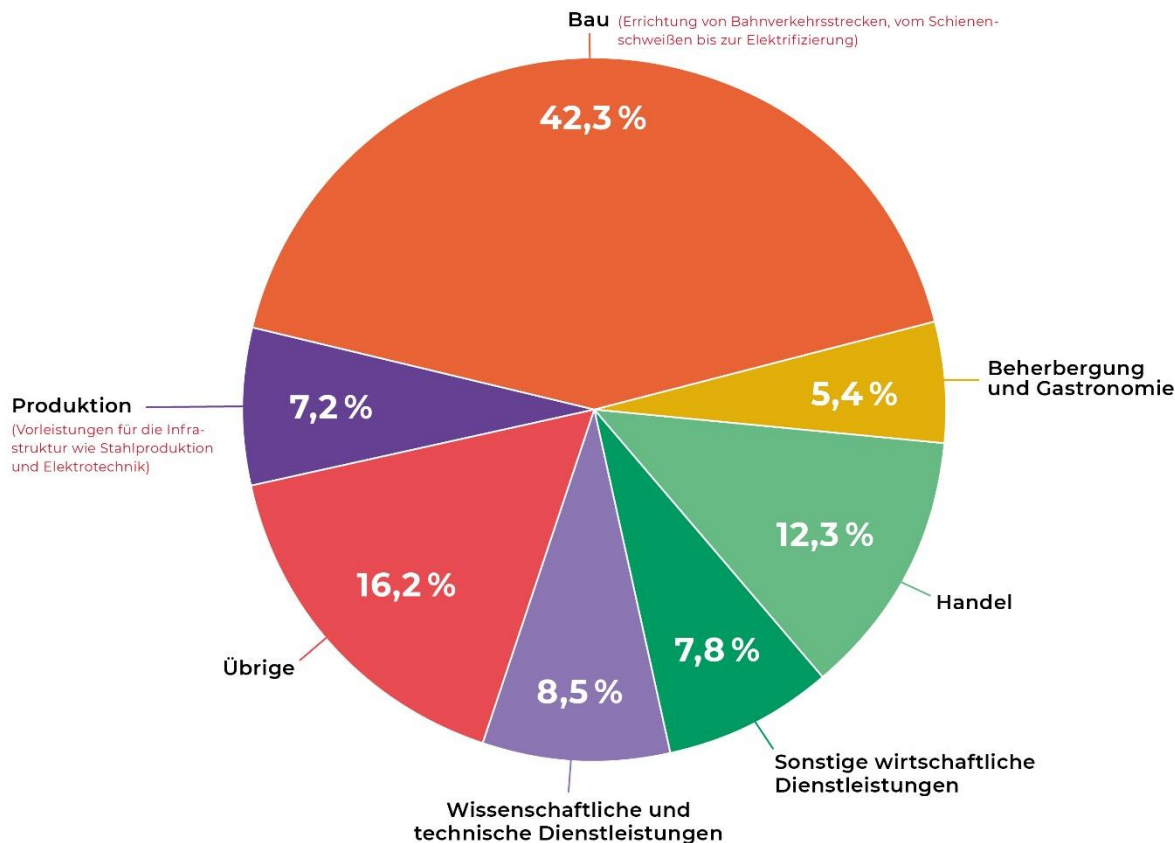
- **Exportwunder:** Österreich liegt weltweit auf Platz 1 der Pro-Kopf-Exporte von Schienenfahrzeugen und zugehöriger Ausstattung im Wert von 1,8 Mrd. Euro jährlich.
- **Weltmarktführer:** Zahlreiche heimische Unternehmen sind führend bei Gleisbaumaschinen, elektromechanischen Antrieben und Sensortechnik.
- **Innovationskraft:** Österreich belegt den ersten Platz bei Patenten pro Kopf und führt bei EU-weiten Investitionen in Forschung und Entwicklung im Eisenbahnbereich.

Und es könnte sogar noch besser werden. „**Unsere Berechnungen ergeben, dass durch Investitionen im Umfang des Zielnetzes 2040 bis zu 24,4 Mrd. Euro an zusätzlicher Wertschöpfung sowie bis zu 230.000 Jahresarbeitsplätze über den Investitionszeitraum generiert werden können,**“ sagt Eder von der JKU. „Öffentliche Investitionen in diesen Bereich

entfalten starke ökonomische Hebelwirkungen mit einem Faktor von 1,20. Das bedeutet, dass für jeden investierten Euro 1,2 Euro an Wertschöpfung entstehen, also dass die Investitionen mehr zur Wirtschaftsleistung beitragen, als sie den Staat gekostet haben. Das liegt daran, dass die Investitionen zu einem großen Teil in Sektoren fließen, die eine enge Verflechtung mit der österreichischen Wirtschaft aufweisen und so in vielen anderen Branchen zusätzliche Wertschöpfung anstoßen.“

BESCHÄFTIGUNGSEFFEKT NACH SEKTOREN

Durch den Bau des Zielnetz 2040 könnten an die 230.000 neue Jahresarbeitsplätze in der gesamten Volkswirtschaft entstehen



Quelle: „Mobilitätswende produzieren – Produktionsbedingungen der österreichischen Bahnindustrie und industrielle Potenziale durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs“, AK Wien 2025

Die Grafik (Beschäftigungseffekt nach Sektoren) zeigt eindrucksvoll, dass sehr viele wirtschaftliche Sektoren durch den Bau des Zielnetzes profitieren und somit viele neue Arbeitsplätze entstehen und bestehende erhalten werden können. Zwar würden wohl die meisten der 230.000 Jahresarbeitsplätze in der Bauwirtschaft (42,3%) entstehen, aber viele weitere Sektoren würden ebenfalls davon profitieren.

Die Studie untersucht auch das Potenzial der Bahnindustrie. Das sind jene Industriezweige, die alles produzieren, was es braucht, damit ein Zug fahren kann. Dabei geht es einerseits um die Fahrzeuge – Loks, Waggons und anderes Rollmaterial – und die darin verbauten Teile und Komponenten (wie beim Auto eine sehr große Anzahl). Andererseits wird auch sehr viel Infrastruktur benötigt, z. B. Schienen, Weichen, Signal- und Leittechnik, Funk und vieles mehr. In ihr schlummert großes Potenzial: Je Auftragswert von **1 Mrd. Euro** in Schienenfahrzeugen könnten **bis zu 4.000 neue Arbeitsplätze in der Industrie** entstehen.

Der stabile heimische Absatzmarkt für Bahnindustriunternehmen in Österreich belebt die Konjunktur und bringt diese in eine gute Ausgangsposition, um am internationalen Markt eine führende Rolle einzunehmen. Hinsichtlich der Eigentümerstruktur gibt es mehr Unternehmen mit Hauptsitz in Österreich als z.B. in der Autoindustrie. Dadurch gibt es eine größere Kontrolle über Standort- und Produktionsentscheidungen als bei einer untergeordneten Einbindung in Lieferketten, die im Ausland enden. Als größte Herausforderung sehen viele Interviewpartner:innen aktuell die chinesische Bahnindustrie, die – vorerst noch vorrangig in Drittstaaten – zu einer immer stärkeren Konkurrenz der österreichischen Unternehmen wird. Eder betont: „Die Effekte auf die österreichische Volkswirtschaft hängen maßgeblich davon ab, dass inländische Produzenten zum Zug kommen und dass Engpässe bei Lieferketten und Arbeitskräften frühzeitig verhindert werden. Zugleich ist die Bahnindustrie stark exportorientiert, da ein großer Anteil der Produkte im europäischen Ausland oder auf dem Weltmarkt abgesetzt wird. Das heißt, dass **die österreichische Bahnindustrie überproportional vom transeuropäischen Schienenausbau profitiert.**“

SO STÄRKEN WIR DAS BAHNLAND ÖSTERREICH

Damit die skizzierten Möglichkeiten auch tatsächlich genutzt werden können, müssen also die ambitionierten europäischen Verkehrsziele gehalten werden. Bei den Schnellzügen sollen die Netze bis 2030 verdoppelt und bis 2050 verdreifacht werden. Dafür braucht es Investitionen: Die Europäische Union muss die entsprechenden Mittel bereitstellen. „Wir müssen **Europa verbinden**. Dafür braucht es eine Ausnahme von den Fiskalregeln für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, eine Aufstockung des EU-Budgets und einen Nachfolger des Coronakrisen-Aufbaufonds für Zukunftsinvestitionen“, fordert Anderl.

Auch auf nationaler Ebene muss die Finanzierung gesichert sein: „Es darf **keine Kürzungen** beim Zielnetz 2040 und bei den ÖBB-Rahmenplänen geben, denn das würde unsere gut aufgestellte Bahnindustrie schwächen, Pendler:innen vor den Kopf stoßen und uns bei den Klimazielen zurückwerfen.“ Finanzieren ließe sich ein Teil davon, wenn die Bundesregierung endlich Kostenwahrheit auf der Straße schafft und damit einen Anreiz für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene setzt: „Wir fordern die volle Entschädigung für die LKW-Folgekosten ein. Österreich nutzt den Spielraum der EU-Wegerichtlinie bei der LKW-Maut nicht aus und lässt damit 800 Millionen jährliche Einnahmen auf der Autobahn liegen“, sagt die AK-Präsidentin.

Wie ein Vertreter der Arbeitgeberseite laut der AK-Studie festhält, steht die österreichische Bahnindustrie heute so da, wie die Autoindustrie vor etwa 20 Jahren. Damit die Erfolgsstory der Bahn nicht abreißt, braucht es auch einen industriepolitischen Fahrplan. „Die EU muss sich zu einer **nachfrageseitigen Industriepolitik** bekennen“, so Binder. „Den größten Hebel gibt es bei der **öffentlichen Beschaffung**, die europäische Wertschöpfung zur Bedingung macht und soziale und ökologische Kriterien vorschreibt.“

Auf nationaler Ebene fordert Binder: „Österreich ist ein Bahnland. Daher muss die Bundesregierung in der angekündigten Industriestrategie der Bahn die Unterstützung zukommen lassen, die sie verdient. Eine **Innovationsstrategie** ist notwendig, in der Unternehmen, Universitäten, Verwaltung und Förderinstitutionen gut kooperieren. Konkrete und regionale Konzepte sind dann erfolgreich, wenn sie **gemeinsam mit der Belegschaft** erarbeitet wurden. Die vorhandene Schwarmintelligenz und das Know-how der Beschäftigten spielen bei Umstrukturierungen eine große Rolle. Durch **staatliche Beteiligungen** an

Industrieunternehmen könnte die öffentliche Hand Betriebe umrüsten, um sie als Produzenten der Mobilitätswende zu nutzen“.

FORDERUNGEN DER AK UND DER PRO-GE

- Nachfrageseitige Industriepolitik: Die Bahnindustrie durch öffentliche Beschaffung stärken. Diese soll an soziale und ökologische Kriterien geknüpft werden und einen Mindestanteil an europäischer Wertschöpfung – also Produktion in Europa – vorsehen („local content“-Auflagen).
- Europäische Finanzierung: Die AK fordert eine Ausnahme von den Fiskalregeln für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, eine Aufstockung des EU-Budgets (die „Connecting Europe“-Fazilität im mehrjährigen Finanzrahmen), sowie einen Aufbaufonds 2.0
- Verkehrsziele einhalten: Es darf keine Kürzungen beim Zielnetz 2040 und bei den ÖBB-Rahmenplänen geben, da diese eine heimische Top-Industrie gefährden könnten. Stattdessen muss der öffentliche Verkehr weiter ausgebaut werden. Eine Gegenfinanzierung gibt es, wenn Österreich Kostenwahrheit für LKW-Frächter schafft: mit einer flächendeckenden LKW-Maut und über eine Ausschöpfung der Wegekostenrichtlinie, die 800 Mio. Euro zusätzliche Einnahmen bringen würde.
- Innovationsstrategie für die Bahnindustrie: Im Rahmen der angekündigten Industriestrategie soll die Bundesregierung aktiv die gezielte Kooperation von Unternehmen, Universitäten, Verwaltung und Förderinstitutionen in Industrieregionen für die Bahnwirtschaft forcieren.
- Instrumente der öffentlichen Beteiligung an Industrieunternehmen nutzen: Strategisches öffentliches Eigentum kann zum Erhalt der industriellen Basis oder zur Entwicklung von Schlüsselindustrien für die Mobilitätswende dienen.
- Arbeitsplätze und Menschen zusammenbringen: Es braucht eine Ausbildungsoffensive für die Bahn und vor allem für die ganze Industrie, sowie die gezielte Förderung von Frauen und älteren Arbeitnehmer:innen. Das AMS soll klimarelevante Bereiche wie die Bahnindustrie bei der Vermittlung priorisieren. Um gute Arbeitsbedingungen für alle zu schaffen, muss die Leiharbeit in der Industrie begrenzt werden.

Rückfragehinweis:

Siniša Puktalović
Kommunikation Team Content
Center
1040, Prinz Eugen Straße 20-22
T: +43 1 50165 DW 13810
M: +43 664 88367560
E-Mail
sinisa.puktalovic@akwien.at



WIEN.ARBEITERKAMMER.AT



GERECHTIGKEIT MUSS SEIN