

Antrag Nr. 15

der Fraktion Sozialdemokratischer Gewerkschafter:innen
an die 178. Hauptversammlung der Bundesarbeitskammer
am 13. Juni 2025

Zug um Zug: das Potenzial der österreichischen Bahnindustrie heben

In der aktuellen Industriekrise rächt sich das Fehlen einer aktiven wirtschaftspolitischen Strategie zur Erreichung der klima- und verkehrspolitischen Ziele, sowie fehlender Planbarkeit für die Betriebe, etwa durch das Hin und Her beim Verbrenner-Aus. Von der Öffentlichkeit weitgehend unbeachtet, entwickelt sich hingegen die heimische Bahnindustrie zum „hidden champion“. Österreich war im Jahr 2021 mit einem Volumen von 1,8 Milliarden Euro weltweit viertgrößter Exporteur von bahnindustriellen Gütern. Zahlreiche Unternehmen sind in ihrem Bereich Weltmarktführer. Die Bahnindustrie hat 15.000 direkt Beschäftigte, die sehr qualifiziert und hochorganisiert sind. Nicht zuletzt sind die guten industriellen Beziehungen gemeinsam mit langfristiger Planbarkeit durch öffentliche Investitionen für ihren Erfolg verantwortlich.

Stichwort langfristig: Die Bahnindustrie ist einer jener Produktionszweige, die für das Erreichen der Pariser Klimaziele unumgänglich sind. Die Produktion von Schieneninfrastruktur und zugehörigem Rollmaterial hat eine besonders bedeutsame Rolle in der Zukunft: sie sind Teil des sozialen und ökologischen Umbaus. Um für die Vielen ein Recht auf gute und nachhaltige Mobilität durchzusetzen, braucht es einen massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Die Europäische Union hat sich ehrgeizige Ziele in der Klima- und Verkehrspolitik gesetzt: Bis 2050 strebt sie bekanntlich Klimaneutralität an. Als Zwischenziele will sie die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 Prozent und wie jüngst angekündigt bis 2040 um 90 Prozent gegenüber 1990 senken. Da der Verkehr für ein Viertel aller Treibhausgase in der EU verantwortlich ist, verfolgt die EU folgerichtig auch ehrgeizige Ziele für die Eisenbahn, die das energieeffizienteste und klimafreundlichste Verkehrsmittel ist: So will die EU den Schienengüterverkehr bis 2030 um 50 Prozent steigern und bis 2050 verdoppeln.

Der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr soll bis 2030 verdoppelt und bis 2050 verdreifacht werden, um eine Alternative zum Flugverkehr zu bieten. Eine kürzlich veröffentlichte Studie kommt zu dem Ergebnis, dass es für dieses Ziel Investitionen in die Infrastruktur von rund 550 Milliarden Euro braucht. Darüber hinaus hat die Kommission selbst errechnet, dass in der EU jährlich 46 Milliarden Euro in Schienenfahrzeuge investiert werden müssen. Die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERMTS), das mehr Sicherheit und eine höhere Netzkapazität ermöglicht, erfordert bis 2050 weitere Investitionen in Höhe von 190 Milliarden Euro.

In Österreich soll laut „Mobilitätsmasterplan 2030“ bis zum Jahr 2040 Klimaneutralität erreicht werden. Dafür müsste im Bahnverkehr das Transportvolumen von 14,5 Milliarden Personen-Kilometer bis 2040 auf 24 Mrd. P-km steigen. Im Schienengüterverkehr belief sich das Wachstum von 20,2 Mrd. Tonnen-Kilometer auf 36 t-km. Um diese Ziele zu erreichen, sind ehrgeizige und langfristig abgesicherte Investitionen notwendig; sowohl in den Bahnstreckenausbau (Stichwort „Zielnetz 2040“), als auch in das rollende Material.

Wie die aktuelle Studie zu „Mobilitätswende produzieren“ (Arbeitstitel) der Johannes-Kepler-Universität zeigt, schafft allein der Bau des Zielnetz 2040 zwischen 195.300 und 230.000 Jahresarbeitsplätze über 16 Jahre. Die heimische Bahnindustrie hat großes Potenzial, die für die Mobilitätswende benötigten Güter – u.a. Schienenfahrzeuge, Schienen und E-Busse – in notwendiger Stückzahl zu erzeugen und zahlreiche hochqualitative Industriearbeitsplätze zu schaffen. Je Auftragswert von 1 Milliarde könnten bis zu 4.000 neue Arbeitsplätze in der Industrie entstehen. Die Studie zeigt die Chancen einer ambitionierten europäischen Verkehrs- und Industriepolitik auf: Österreich könnte der Bahnproduzent Europas werden.

Um das Potenzial der heimischen Bahnindustrie für das Erreichen der Klima- und Verkehrsziele zu heben, fordert die Hauptversammlung der Bundesarbeitskammer den Ergebnissen der Studie „Mobilitätswende produzieren“ folgernd die Bundesregierung auf:

Auf EU-Ebene:

- **Eisenbahnindustrie auf europäischer Ebene unterstützen:** Die österreichische Bundesregierung soll sich dafür einsetzen, dass entsprechende industriepolitische Schwerpunkte – ähnlich den IPCEIs („wichtige Projekte von gemeinsamem europäischem Interesse“) – gesetzt werden. EU-Verkehrskommissar Tzitzikostas soll einen Plan für die Bahnindustrie vorlegen. Dieser soll eine Innovationsstrategie für die Bahnindustrie enthalten, im Rahmen derer Unternehmen, Universitäten, Verwaltung und Förderinstitutionen kooperieren.
- **Die Verkehrsziele einhalten:** Dazu braucht es einen Ausbau des Regionalverkehrs und des grenzüberschreitenden Fernverkehrs, um Pendler:innen und Reisenden Unabhängigkeit von Auto und Flugzeug zu ermöglichen.
- **Spielraum für notwendige Investitionen einräumen und nicht einschränken:** Ein Bekenntnis zur goldenen Investitionsregel für Investitionen nützt auch dem Schienenverkehr, damit diese von den EU-Fiskalregeln ausgenommen werden. Zudem braucht es ab 2026 einen Nachfolger für den Aufbaufonds, sodass zusätzliche europäische Mittel für den Ausbau, die Vernetzung und die Modernisierung des Schienennetzes zur Verfügung stehen. Als Gegenfinanzierung bietet sich u. a. eine Kerosinsteuer in der EU oder zumindest in möglichst vielen EU-Ländern an. Außerdem muss das EU-Budget erhöht werden („Connecting Europe Facility“ im mehrjährigen Finanzrahmen).
- **Europäische Bahnindustrie durch Kriterien bei der öffentlichen Beschaffung unterstützen:** Alle Ausschreibungen von neuem Material (Fahrzeuge, Schienen, Technik usw.) im Bereich des Öffentlichen Verkehrs müssen verpflichtende soziale und ökologische Kriterien für die Produktion enthalten und sollen einen Mindestanteil an europäischer Wertschöpfung vorsehen.
- **Die langfristige Planbarkeit** wird durch die Beibehaltung der Direktvergabe abgesichert.

Sowie auf nationaler Ebene:

- **Die Ziele und Umsetzung des „Mobilitätsmasterplan 2023“ darf nicht in Frage gestellt werden.**
- **Zügiger Ausbau des Bahnnetzes und keine Abstriche beim Beschaffungsprogramm von Schienenfahrzeugen:** Kürzungen bei den Rahmenplänen und den Verkehrsdiensteverträgen müssen zurückgenommen werden, um industrielle Potenziale nicht zu gefährden. Die Bahnindustrie ist außerdem, auf Basis der Berufsstruktur, eine der besten Ersatz-Branchen für Beschäftigte der kriselnden KFZ-Zulieferindustrie. Der Bau des Zielnetz 2040 darf nicht gebremst werden.
- **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.
- **Gezielte Förderung von Frauen und älteren Arbeitnehmer:innen** in der Eisenbahnindustrie.
- **Umsetzung der von BAK und ÖGB geforderten Transformations- und Weiterbildungsfonds.**
- **Planungssichere Finanzierung:** Die Finanzierung des Betriebes des Öffentlichen Verkehrs speist sich aus vielen unterschiedlichen Quellen und ist entsprechend intransparent. Um auch hier



Sozialdemokratische
GewerkschafterInnen
in der Bundesarbeitskammer

Planungssicherheit zu gewährleisten, muss die Finanzierung vereinfacht, ausreichend und langfristig erfolgen.

Angenommen

Zuweisung

Ablehnung

Einstimmig

Mehrheitlich