

Mobilitätswende produzieren: Warum die Bahnindustrie jetzt im Zentrum stehen muss

Public Brief 2025-01

Basierend auf:
Mobilitätswende produzieren, Verlag Arbeiterkammer
Wien, Cserjan, Lukas; Eder, Julia; Hornykewycz, Anna;
Porak, Laura; Pühringer, Stephan

In Österreich ist der Verkehr einer der größten Verursacher von Treibhausgasen – gleich nach der Energieerzeugung. Das Problem: Während andere Bereiche ihre Emissionen senken konnten, steigt im Verkehr der Ausstoß sogar noch. Seit 1990 hat er um etwa sieben Prozent zugenommen. Der größte Teil der Verkehrsemissionen entfällt dabei auf den Straßenverkehr.



- ▶ Einleitung
- ▼ Ergebnisse
- ▼ Relevanz
- ▼ Zitate & Grafiken
- ▼ Politikempfehlung
- ▼ Links & Kontakt

Die Bahn dagegen verursacht weniger als ein Prozent der Verkehrsemissionen. Trotzdem wird sie in Politik und Öffentlichkeit oft übersehen. Dabei birgt die österreichische Bahnindustrie ein enormes Potenzial: für den Klimaschutz, für Arbeitsplätze und für die Industrie in Österreich. Genau das haben wir uns in unserer neuen Studie angeschaut. In unserer Studie beantworten wir zwei Fragen: Erstens, vor welchen Herausforderungen steht die österreichische Bahnindustrie und wie kann man sie am besten unterstützen? Und zweitens, welche ökonomischen Auswirkungen hätte ein Ausbau der österreichischen Schieneninfrastruktur?

Die Frage nach den Chancen und Herausforderungen in der Bahnindustrie wurde durch sogenannte Expert*inneninterviews erforscht. Dabei wurden in 22 Interviews fast 30 Stakeholder der Bahnindustrie – von Unternehmensvorständen bis zu Gewerkschafter*innen – anhand eines Interviewleitfadens befragt.

Der Frage nach den ökonomischen Auswirkungen eines Ausbaus der Schieneninfrastruktur haben wir uns mit einer sogenannten Input-Output-Analyse genähert. Die Statistik Austria erhebt jedes Jahr im Zuge der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung, was jeder einzelne Wirtschaftsbereich aus anderen Wirtschaftsbereichen an Vorleistungen bezieht und in welche Bereiche er seine Produkte weiterverkauft. Daraus entstehen große Tabellen, die zusätzlich zur Gütermenge Informationen zu Güterwert, benötigten Arbeitskräften, Einkommen, Konsum und Importen enthält. Mithilfe von Matrizenkalkulation kann anhand dieser Tabellen berechnet werden, was eine zusätzliche Investition in einem Sektor für Auswirkungen auf die gesamte Wirtschaft hat. Darüber hinaus verschafft die Input-Output-Analyse ein Verständnis für die Verkettung der verschiedenen Wirtschaftssektoren. Wir haben uns angesehen, welche wirtschaftlichen Auswirkungen das “Zielnetz 2040” also die geplante, langfristige Strategie der ÖBB, des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH), die auf eine umfassende Modernisierung und den Ausbau des österreichischen Bahnnetzes zur Erreichung der Klimaziele abzielt, hat.

- ▲ Einleitung
- ▶ **Ergebnisse**
- ▼ Relevanz
- ▼ Zitate & Grafiken
- ▼ Politikempfehlung
- ▼ Links & Kontakt

Ergebnisse

Unsere zentrale Erkenntnis ist, dass der Bahnsektor mit gezielter nachfrageorientierter Industriepolitik durch den Staat zum Rückgrat einer klimafreundlichen Wirtschaft werden kann.

Die Erhebung zum Status-Quo der Bahnindustrie zeigt, dass sie sich durch einen stabilen Markt in Österreich, eine hohe Exportquote und eine starke Innovationskraft auszeichnet. Sie besteht aus einer Vielzahl an unterschiedlich spezialisierten Unternehmen, die sehr gute Arbeitsbedingungen bieten. Die Stärke der Unternehmen liegt in ihrer Innovationskraft, der langen Tradition sowie dem Umstand, dass österreichische Unternehmen – im Gegensatz zur Autoindustrie – innerhalb der Lieferketten entweder Schlüsselpositionen besetzen oder am Ende einer Lieferkette stehen, und somit eine starke Position besetzen. Gleichzeitig bestehen Herausforderungen etwa durch die angestiegenen Energiepreise, die steigenden Löhne in Folge der hohen Inflation, Bürokratie und internationale Konkurrenz, insbesondere durch chinesische Anbieter. Insgesamt würde aber eine gezielte Förderung des Sektors – auch auf EU-Ebene, etwa durch local-content-Klauseln in öffentlichen Ausschreibungen oder stabile öffentliche Investitionen in das Schienennetz, die österreichische Position auf globalen grünen Märkten stärken und langfristig Arbeitsplätze in dem Sektor sicherstellen.

Unsere Erhebung zum Ausbau der Bahninfrastruktur zeigt, dass das Zielnetz 2040 zu einer Wertschöpfung von bis zu 24,4 Milliarden Euro, Beschäftigungseffekten von bis zu 14.500 Arbeitsplätzen sowie gesteigerten Staatseinnahmen führen kann. Besonders profitieren der Bausektor, sowie vor- und nachgelagerte Sektoren wie Grundstücks- und Wohnungswesen sowie Architektur- und Ingenieurbüros.

Zentrale Erkenntnisse

1. Österreich war historisch gesehen immer ein Bahnland.
2. Das Zielnetz 2040 könnte insgesamt bis zu 24,4 Mrd. € Wertschöpfung schaffen.
3. Das Zielnetz 2040 könnte insgesamt bis zu 14.500 Arbeitsplätze schaffen.
4. Die österreichische Bahnindustrie ist äußerst innovativ und global wettbewerbsfähig, womit dieser Sektor ein Paradebeispiel für die Vereinbarkeit von Nachhaltigkeit, Beschäftigung und langfristiger Wirtschaftlichkeit darstellt.
5. Ein politisches Bekenntnis zur Europäischen Bahnindustrie auf EU-Ebene, etwas durch local-content Klauseln bei öffentlichen Ausschreibungen, und stabile Investitionen in die EU Schienennetze würde die Position der Europäischen Bahnindustrie und damit Arbeitsplätze in dem Sektor langfristig absichern können.

- ▲ Einleitung
- ▲ Ergebnisse
- ▶ Relevanz
- ▼ Zitate & Grafiken
- ▼ Politikempfehlung
- ▼ Links & Kontakt

Relevanz: Warum das alle etwas angeht

Die Geschichte der österreichischen Bahnindustrie nimmt ihren Anfang in der Habsburgermonarchie. So wurden etwa 1873 in Wien die ersten Liegewagen Kontinentaleuropas gebaut. Bis heute hat die Bahnindustrie hier einen hohen Stellenwert. Es gibt viele Weltmarktführer, die Produkte in alle Welt exportieren. Im internationalen Vergleich ist die österreichische Bahnindustrie sehr wettbewerbsfähig: In keinem anderen Land entstehen in diesem Sektor so viele Patente und nirgends wird pro-Kopf mehr exportiert. Auch im Alltag der Menschen spielt die Bahn eine wichtige Rolle. Rund 28.000 Jobs hängen direkt oder indirekt an ihr, und die Branche erwirtschaftet jedes Jahr eine Bruttowertschöpfung von etwa 2,7 Milliarden Euro. Zusammen mit Zuliefer- und Dienstleistungsbereichen wird daraus ein umfassender industrieller Sektor, der stark exportorientiert, regional verankert und vergleichsweise ökologisch nachhaltig ist.

Trotzdem steht das „System Bahn“, also die Kombination aus Produktion für die Bahn, Infrastruktur und Bahnbetrieb, nicht im Zentrum der österreichischen Industriepolitik. Während man fast täglich von der Autoindustrie hört, redet kaum jemand über die Bahnindustrie.

Insbesondere ein politisches Commitment auf europäischer Ebene birgt große Vorteile für österreichische Unternehmen. Der EU-Binnenmarkt ist der wichtigste Absatzmarkt, und eine gestärkte EU-Bahnpolitik öffnet Chancen für österreichische Anbieter – sei es in Form von Zulieferungen, Dienstleistungen oder Wissens- und Technologietransfer. Dennoch wird die Bahnindustrie im öffentlichen Diskurs viel weniger behandelt als die Autoindustrie, obwohl sie einen grünen, wettbewerbsfähigen Markt darstellt und ein enormes Zukunftspotenzial für Österreichs Wirtschaft bietet. Dieser Mangel an Aufmerksamkeit verdeutlicht, dass Forschung im Bahnsektor notwendig ist, um die Innovationskraft des Landes voll auszuschöpfen und eine nachhaltige, vielfältige Mobilitätszukunft zu gestalten.

Investitionen in Schieneninfrastruktur sind zudem ökonomisch von großer Bedeutung: Diese sind längst nicht nur ein Kostenfaktor im Staatshaushalt, sondern bietet durch Wertschöpfung und Beschäftigung einen echten Mehrwert für die heimische Wirtschaft. Als Katalysator fördert die Branche zahlreiche vor- und nachgelagerte Sektoren, etwa im Maschinenbau, der IT oder bei Zulieferern, und sichert somit Arbeitsplätze und regionale Entwicklung. Öffentliche Investitionen in die Bahn bieten den Unternehmen Planungssicherheit und langfristige Perspektiven – ein zentraler Faktor, um Innovationen anzustoßen und nachhaltige Geschäftsmodelle zu etablieren.

- ▲ Einleitung
- ▲ Ergebnisse
- ▲ Relevanz
- ▶ Zitate & Grafiken
- ▼ Politikempfehlung
- ▼ Links & Kontakt

Zitate & Grafiken

Zur Relevanz des Bahnsektors für die sozial-ökologische Transformation

“Für eine sozial-ökologische Transformation in Österreich, also einer Neuorganisation von Produktions- und Konsumstrukturen entlang ökologischer Rahmenbedingungen, ist eine grundlegende Reform des Verkehrssektors im Rahmen einer Mobilitätswende unerlässlich.”

Zur Relevanz des Bahnsektors aus volkswirtschaftlicher Sicht

“Derzeit steht Österreich erneut vor einer entscheidenden Weichenstellung. Diesmal ist die Eisenbahn nicht Triebkraft der Industrialisierung oder des Wiederaufbaus, sondern sie könnte bei industriepolitischer Förderung - und hierbei insbesondere im europäischen Gesamtkontext – zu einem Vorreiter der Dekarbonisierung werden. “

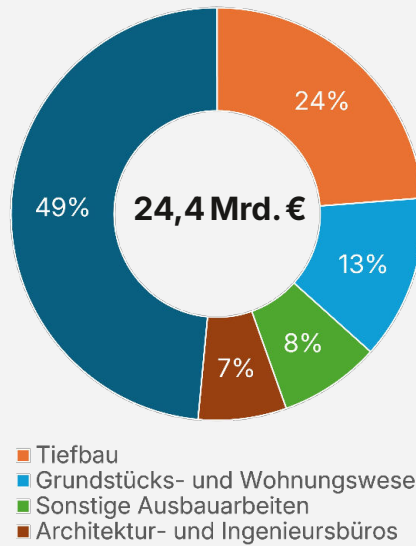
„Die Bahnindustrie ist stark export-orientiert, da ein großer Anteil der Produkte im europäischen Ausland oder auf dem Weltmarkt abgesetzt wird. Das heißt, dass die österreichische Bahnindustrie überproportional vom transeuropäischen Schienenausbau profitieren würde, was sich auf Unternehmensebene im Wachstum des Auftragsvolumens und der Arbeitsplätze widerspiegelt.“

Zu sozialen Aspekten der Mobilitätswende

“Öffentlicher Verkehr ist auch mit der sozialen Frage eng verknüpft, da einkommensschwächere Gruppen eher kein Auto besitzen und nur bei guten öffentlichen Anbindungen am Gemeinschaftsleben teilhaben können.”

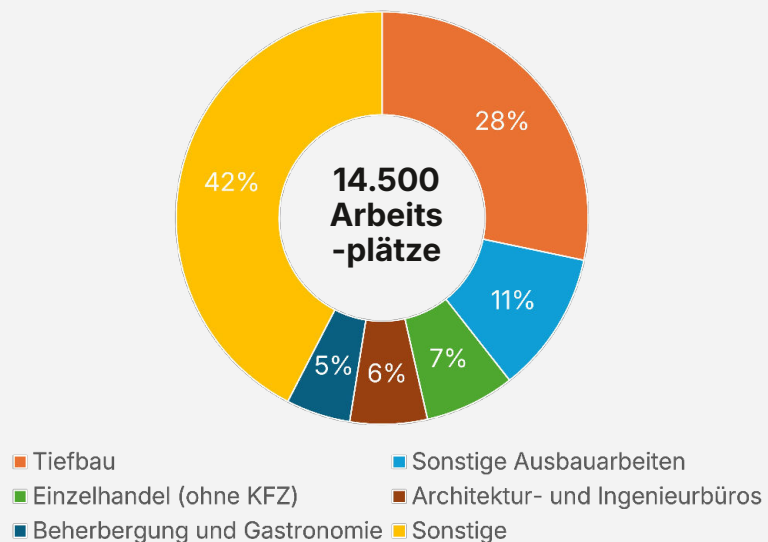
- ⬆ Einleitung
- ⬆ Ergebnisse
- ⬆ Relevanz
- ▶ Zitate & Grafiken
- ⬇ Politikempfehlung
- ⬇ Links & Kontakt

Das "Zielnetz 2040" schafft bis zu 24,4 Mrd. € an Wertschöpfung



Die größte Wertschöpfung eines Bahnausbaus entfällt auf den Tiefbausektor. Darunter fallen Tätigkeiten wie Gleisbauarbeiten, Brücken- und Tunnelbau. Die Bautätigkeit stößt aber auch Aktivitäten in anderen Bereichen an. So profitieren auch Architektur- und Ingenieurbüros (hier sind vor allem Ziviltechniker*innen gefordert) sowie das Grundstücks- und Wohnungswesen besonders. Insgesamt gibt es keinen Sektor, der komplett unberührt bleibt. Die Kategorie "Sonstige" fasst alle übrigen Sektoren zusammen, die auch eine erhöhte Wertschöpfung verzeichnen, deren Anteil aber unter 5% liegt.

Über die Projektlaufzeit werden bis zu 14.500 Arbeitsplätze geschaffen



Ein Bahnausbau erfordert vor allem auch Arbeitskräfte. Insbesondere im Tiefbausektor und die dort verzeichneten Gleis-, Brücken- und Tunnelbauarbeiten steigt der Arbeitskräftebedarf. Aber auch hier gilt wieder: Kein Sektor bleibt von der Investition unberührt.

- ▲ Einleitung
- ▲ Ergebnisse
- ▲ Relevanz
- ▲ Zitate & Grafiken
- ▶ Politikempfehlung
- ▼ Links & Kontakt

Politikempfehlungen

1. Industrieempfehlung

Ausbau des Schienengebundenen Verkehrs Österreich und EU-weit für einen grünen Konjunkturaufschwung. Local-Content-Klauseln u.ä. um sicherzustellen, dass Wertschöpfung im EU-Binnenmarkt stattfindet.

2. Arbeitsmarktpolitik

Stärkung der handwerklichen Berufe und Frauenförderung in der Bahnindustrie. Ausbildungsinitiative u.a. durch Umschulungen der Arbeitnehmer aus fossilen Sektoren, für das Systems Bahn.

3. Bildungspolitik

Mehr Allgemeinbildung bzw. Module auf technischen Universitäten/ Fachhochschulen zum System Bahn. Zusammenarbeit zwischen Industrie und Forschungseinrichtungen intensivieren.

4. Verkehrspolitik

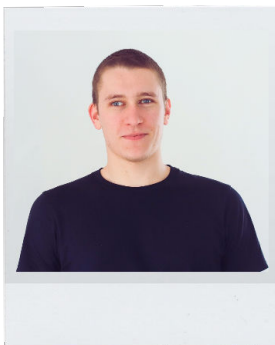
Abschaffung fossiler Subventionen, um die Kostenwahrheit der Verkehrsträger herzustellen. Förderung der nachhaltigen Mobilität durch Klimaticket und multimodale Lösungen, Stichwort: letzter Kilometer. Anpassung der Raumordnung für nachhaltige Mobilität.

- ▲ Einleitung
- ▲ Ergebnisse
- ▲ Relevanz
- ▲ Zitate & Grafiken
- ▲ Politikempfehlung
- ▶ Links & Kontakt

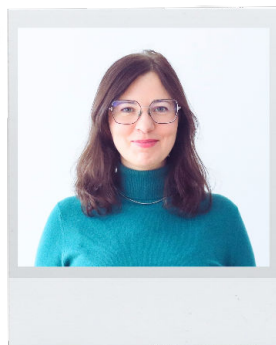
Links

- Link zur grundlegenden Studie
- A&W Blog-Beitrag
- Pressebericht Der Standard
- Pressebericht OÖ Nachrichten
- Pressebericht Verkehr
- Artikel in Wirtschaft&Umwelt

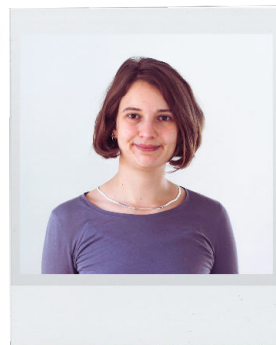
Ansprechpartner*innen



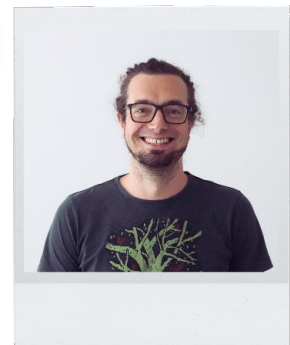
Lukas Cserjan
Sozioökonom
lukas.cserjan@jku.at
-



Anna Hornykewycz
Sozioökonomin
anna.hornykewycz@jku.at
+43 732 2468 9341



Laura Porak
Politökonomin
laura.porak@jku.at
-



Stephan Pühringer
Sozioökonom
stephan.puehringer@jku.at
+43 732 2468 9340

Zitiervorschlag:

Cserjan, Lukas; Hornykewycz; Porak, Laura; Pühringer, Stephan (2025): Mobilitätswende produzieren. Warum die Bahnindustrie jetzt im Zentrum stehen muss. KOMPASS Public Brief 2025-01. Online: <https://kompass.blog/public-brief/mobilitaetswende-produzieren-warum-die-bahnindustrie-jetzt-im-zentrum-stehen-muss/>