



Die österreichische Bahnindustrie im globalen Wettbewerb

Die Unternehmen der österreichischen Bahnindustrie sind fit für den internationalen Wettbewerb. Die Exportquote von 70% und eine Forschungsquote von 6% ihres Umsatzes unterstreichen dies. Ausschlaggebend für die Branche als Global Player sind faire Zutrittsbedingungen in allen Märkten und damit die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen, die derzeit zunehmend zu einer Ungleichbehandlung gegenüber Unternehmen aus Drittländern führen.

Drittländer haben derzeit günstigere Rahmenbedingungen im europäischen Markt und beeinflussen daher auch den wesentlich kleineren Markt an Privatbahnbetreibern. Diese Entwicklung hat jedoch geopolitische Auswirkungen auf den gesamten Sektor. So können mit Billigstangeboten Referenzen für den Marktzutritt in Europa geschaffen werden, die einen fairen Wettbewerb für europäische Anbieter umgehen.

Daher fordert der Verband der Bahnindustrie zu den angeführten Themen die Unterstützung der Politik, um auf europäischer Ebene gemeinsame Antworten zu finden.

Die folgenden Ungleichheiten im Wettbewerb sind zu beseitigen:

- **Lokalisierung:** Maßnahmen gegen Abschottung der Märkte in anderen Ländern
- **Wertschöpfungsverlust:** Auftragsvergaben an Billigstbieter
- **Wettbewerbsverzerrung:** Subventionen und Exportstützungen in Drittländern
- **Know-How Verlust:** Ausverkauf von Schlüsseltechnologien an Investoren aus Drittländern

Lokalisierung versus globalen Marktzugang

Die EU ist für öffentliche Beschaffung der offenste Markt der Welt. Nicht immer wird in Nicht-EU-Ländern der gleiche Marktzugang gewährt, den die EU bietet. Doch eine einseitige Offenheit geht zulasten von Arbeitsplätzen in Ländern mit offenen Märkten.

Das Ziel muss deshalb darin bestehen, für europäische Unternehmen faire Rahmenbedingungen in der globalen Handelspolitik zu sorgen. Wenn Anbieter aus Drittländern Zugang zum europäischen Markt haben, muss das für Unternehmen aus Europa in diesen Ländern ebenfalls gelten.

Es geht hier vor allem um Chancengleichheit, denn andere Länder/Märkte ziehen wesentlich stärkere Grenzen: Restriktive Lokalisierungspflichten (LCR) liegen heute in einigen Marktsegmenten des Schienensektors bei 65 Prozent (z.B. USA), 75 Prozent (z.B. teilweise bei Metrozügen in China), teilweise bei 80 Prozent sowie darüber (zum Beispiel teils in Australien, Brasilien, China, Indien, Russland, Türkei) und für einzelne Vorprodukte sogar bei 100 Prozent.

Der Verband der Bahnindustrie und der europäische Verband der Bahnindustrie, UNIFE, setzen sich daher schon seit Langem für eine gemeinsame europäische Antwort auf die Marktbeschränkungen auf anderen Märkten ein.

Wertschöpfungsverlust durch öffentliche Aufträge durch Billigstbietervergaben

Die Öffentliche Hand, sowohl auf nationaler als auch europäischer Ebene, ist Auftraggeber mit großem Volumen von Steuergeldern. Diese sollten zur Steigerung von regionaler Wertschöpfung führen, weiters zu volkswirtschaftlich positiven Effekten, welche z.B. über die Infrastrukturinvestition selbst hinaus reichen. Die österreichische Bahnindustrie weist etwa einen Wertschöpfungsmultiplikator von 1,52 und einen Beschäftigungsmultiplikator von 2,26 aus. Als Maßnahmen dafür sind eine forcierte Umsetzung des Bestbieterprinzips und der Einsatz entsprechender Kriterien notwendig. Dies gilt für Österreich, aber besonders auch für die europäischer Ebene, wo ebenfalls hohe Investitionen z.B. durch CEF (Connecting European Facilities) mit europäischen Steuergeldern finanziert werden, und damit zu Wertschöpfung in Europa führen und nicht an Drittländer vergeben werden sollten.

Der Verband der Bahnindustrie vertritt die Meinung, dass der Einsatz von Steuergeldern nicht für Investitionen verwendet werden sollte, die einen vorwiegenden Abfluss der Mittel in Drittländer verursacht und dadurch langfristig zu Arbeitsplatzverlusten in Europa führt.

Wettbewerbsverzerrung durch staatliche Subventionen und Exportförderungen

In Europa sind staatliche Subventionen an Unternehmen untersagt. Exportierende Unternehmen in Drittländern erhalten oft staatliche Subventionen bzw. Exportförderungen. Dadurch können diese deutlich billiger anbieten. Im Wettbewerb mit solchen Billigst-Angeboten sind europäische Unternehmen dann nicht mehr konkurrenzfähig. Dadurch entsteht selbst innerhalb Europas ein verzerrter Wettbewerb zwischen Unternehmen aus Drittländern und den europäischen Unternehmen, wo Subventionen und Exportförderungen nicht erlaubt sind.

Die Europäische Kommission hat bereits 2018 ein Konzeptpapier zur Modernisierung der Welthandelsorganisation (WTO) und zur Anpassung der internationalen Handelsregeln in der Weltwirtschaft vorgelegt. Dieses Konzeptpapier konzentriert sich auf die Aktualisierung des WTO Regelwerks, die Stärkung der Überwachungsrolle und die Überwindung der drohenden Blockade des WTO-Streitbeilegungssystems.

Der Verband der Bahnindustrie sieht die Umsetzung der Konzepte als wichtiges Ziel und tritt für eine Forcierung der Verhandlungen ein.

Know-How Verlust durch Drittland-Investitionen in Schlüsseltechnologien

Spätestens nach dem Verkauf des deutschen Roboterherstellers KUKA sollte klar sein, dass Europa seine Schlüsseltechnologien vor dem Ausverkauf schützen muss. China sichert sich mit massiven staatlichen Subventionen und Programmen das technische Know-how aus Europa. Auf EU-Ebene muss daher eine gemeinsame China-Politik im Vordergrund stehen. In Zeiten eines weltweit zunehmenden Protektionismus sollte es daher von europäischem Interesse sein, sich aktiv für die Aufrechterhaltung einer internationalen regelbasierten Wirtschaftsordnung einzusetzen.

Hintergrundinformation zu laufenden Aktivitäten

Stärkung lokaler Wertschöpfung im Bundesvergabegesetz in Österreich

Der Verband der Bahnindustrie fordert, dass im BVerG 2018 zukünftig die Stärkung der europäischen Wertschöpfung als **MUSS Bestimmung** verankert wird. Im BVergG 2018 (vgl. Art 85 Richtlinie 2014/25/EU) gibt es bereits die Möglichkeit, Angebote aus Drittländern auszuschneiden, jedoch wird diese nicht so gehandhabt.

Positionspapier des Verbands der Bahnindustrie zum BVergG (2018) [Link](#)

Positionspapier des Verbands der Bahnindustrie zum BVergG 2018 (2019) [Link](#)

Connecting European Facilities (CEF): [Link](#)

Das Europäische Parlament hat 2018 im Rahmen der Abstimmung über die „Connecting Europe Facility“ (CEF) 2021-2027 einen neuen Artikel 8a beschlossen. Dieser bedeutet grundlegende vergaberechtliche Verbesserungen für industrielle Wertschöpfung in der EU. Darin ist eine Mindestwertschöpfung (50%) innerhalb der EU für Aufträge, die mit Geldmitteln aus CEF vergeben werden, vorgesehen. Mit Art. 8a würde ein Instrument entstehen, um Asymmetrien im globalen Wettbewerb zu mindern.

EC Communication "EU-China - A Strategic Outlook": [Link](#)

Die Europäische Kommission anerkennt die Bedeutung Chinas als Handelspartner, spricht aber auch von einem "wirtschaftlichen Konkurrenten, der technologische Führerschaft anstrebt und von einem systemischen Rivalen zur Förderung alternativer Regierungsmodelle". Sie betont, dass "die EU mehr Gleichgewicht in den wirtschaftlichen Beziehungen erarbeiten sollte" und schlägt dazu 10 Maßnahmen vor.

Die Unterstützung der Mitgliedstaaten bei den von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen ist sicherzustellen.

Strategic Forum for Important Projects of Common European Interest (IPCEI): [Link](#)

Auf EU-Ebene definiert das „Strategic Forum for Important Projects of Common European Interest“ eine Liste der 6 „wichtigen strategischen Wertschöpfungsketten“. Österreich engagiert sich hier ebenfalls seit 2018 jedoch im Bereich der Mikroelektronik. Der Verband der Bahnindustrie bemüht sich bei diesem Instrument auch, den Sektor der Bahnindustrie bei der neu konstituierten Task Force zur Value Chain "Vernetzte, saubere und automatisierte Fahrzeuge" zu platzieren. Ziel ist es, nicht nur die europäische Automobilindustrie als Key Value Chain zu positionieren.

Kontaktdaten

Dr. Angela Berger Geschäftsführerin, angela.berger@bahnindustrie.at

Impressum: Verband der Bahnindustrie, 1060 Wien, Mariahilfer Straße 37-39, Tel.: 01/588 39-37; www.BAHNINDUSTRIE.at

Für den Inhalt verantwortlich: Dr. Angela Berger, office@bahnindustrie.at

Stand: 04/2019