

Positionen des Verbands der Bahnindustrie für die Umsetzung des Regierungsprogramms 2019-2024

Der Verband der Bahnindustrie ist die Interessenvertretung eines wachsenden Wirtschaftssektors in Österreich und setzt sich für die ständige Verbesserung der Rahmenbedingungen für diese Branche ein.

3,1 Mrd. Umsatz	1,53 Mrd. Wertschöpfung (0,5 % des BIP)	9.865 Beschäftigte	817 Mio. Bruttolohn- und Gehaltssumme
64 % Exportquote	5 % Anteil am Weltmarkt	Platz 7 Exportland Schienenfahrzeuge und Ausrüstungen	
2 bis 3 % Aller Bahnpatente weltweit aus Österreich	6,4 % F&E Quote Umsatzbezogen	Platz 1 Erfinderdichte weltweit	

Dem System Bahn kommt als Problemlöser im Klimaschutz und der Mobilität von morgen eine wichtige Rolle zu. Dadurch wird die Bahnindustrie in Zukunft stark an Bedeutung gewinnen und ein wichtiger Wachstumstreiber der österreichischen Wirtschaft sein. Im Gegensatz zur Autozulieferindustrie haben die Unternehmen einen direkten weltweiten Zugang zu den Kunden - damit ist die Branche nicht von der wirtschaftlichen Entwicklung einiger weniger Abnehmer abhängig. Ausschlaggebend für die Unternehmen als Global Player zu bestehen, sind geeignete Rahmenbedingungen in Österreich und auf europäischer Ebene. Denn eine starke Wirtschaft braucht schnellere Wege.

Um die Bahnindustrie weiter zu stärken, sieht der Verband der Bahnindustrie eine notwendige Schwerpunktsetzung in den folgenden Themen:

1. **Investitionen in öffentliche Verkehrsinfrastruktur als Maßnahme im Klimaschutz**
Es ist volkswirtschaftlich und klimapolitisch sinnvoll, in öffentliche Verkehrsinfrastruktur zu investieren. Die Vergabe an österreichische Unternehmen erwirkt gleichzeitig eine Konjunkturbelebung.
2. **Vergaberecht für öffentliche Beschaffung in Österreich verbessern**
Zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts Österreich sind wichtige Maßnahmen im Vergaberecht umzusetzen.
3. **Gestaltung der internationalen Rahmenbedingungen für eine exportstarke Branche**
Faire Zutrittsbedingungen in allen Märkten und die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen müssen aktiv auf europäischer Ebene vertreten werden.
4. **Innovationen benötigen Forschung und Experimentierräume**
Für Innovationen benötigt es Experimentierräume um schneller von der Forschung zur Umsetzung zu kommen.

Detaillierte Information zu den angesprochenen Themen finden Sie im Anhang. Für eine weiterführende Diskussion stehen Ihnen der Verband und die Mitgliedsunternehmen gerne zur Verfügung.

Anhang

1. Investitionen in öffentliche Verkehrsinfrastruktur als Maßnahme im Klimaschutz

Der öffentliche Verkehr ist die effizienteste Form der Mobilität, sowohl vom Energie- als auch vom Platzbedarf und liefert damit einen wesentlichen Beitrag zur Klimastrategie Mission #2030 und zum Nationalen Klima- und Energieplan NEKP.

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur ist das Rückgrat im Kampf gegen den Klimawandel und kann gleichzeitig zu einer Chance für Europas Industrie werden. Dies gilt besonders für die sehr innovative und exportorientierte österreichische Bahnindustrie, welche parktisch alles für das System Bahn im Lande selbst produzieren kann. Die Verkehrsinfrastruktur bedarf eines laufenden Ausbaus und einer regelmäßigen Modernisierung, um den Anforderungen unseres modernen Lebens und der Wirtschaft zu entsprechen.

Geforderte Maßnahmen:

- **Mitarbeit beim Mobilitätsmasterplan 2030**
Der Verband der Bahnindustrie begrüßt den geplanten Mobilitätsmasterplan 2030 für eine integrierte Strategie für Mobilität. Die Beschaffung von jeglicher Bahninfrastruktur benötigt eine langfristige Planung, auch bei den produzierenden Unternehmen. Daher wäre es sinnvoll, die Industrie auch in den Masterplan einzubinden, um dann eine spätere Lieferfähigkeit seitens der österreichischen Unternehmen sicherzustellen und die Wertschöpfung möglichst im Lande zu halten.
- **Ausbau des öffentlichen Verkehrs**
Ein verstärkter Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowohl in den Städten - und besonders auch im ländlichen Bereich - ist für eine klimafreundliche Mobilität notwendig. Derzeit läuft ein Großteil der investierten Mittel vor allem in die großen Bauprojekte (Brenner, Semmering, Koralm) dies kann aber den notwendigen Ausbau den öffentlichen ÖPNV nicht ersetzen.
- **Forschung für alternative Antriebe forcieren**
Die Förderung der Dekarbonisierung der Nebenstrecken bringt auch einen Innovationschub für alternative Antriebe. Diese Strecken sind auf Strom, Wasserstoff, Biokraftstoffe statt Dieselantrieb umzusteigen. Hier ist auch noch F&E notwendig, was Innovation aus Österreich für den Weltmarkt fördern kann.
- **Regionalbahnen nicht schließen**
Für die Vermeidung von Lock-In Effekten beim Individualverkehr sollten Nebenbahnen nicht aufgelassen werden, da damit Individualverkehr erzeugt wird. Beispiele für wichtige Nebenstrecken: Ausbau der Asparn Bahn, Weiterführung der Donauuferbahn.
- **Güterverkehr auf Schiene forcieren**
Der Gütertransport muss wieder mehr auf die Schiene gebracht werden. Dafür ist einerseits die Entwicklung der transeuropäischen Netze zu forcieren: So sind z.B. Anschlüsse für Tunnelprojekte sicherzustellen (Negativbeispiel Brennerbasistunnel). Weiters müssen Nebenbahnen als Zulaufstrecken für Hauptverbindungen besser angebunden werden, z.B. sind kleinere Bahnhöfe mit Beladungseinrichtungen auszurüsten.

2. Vergaberecht für öffentliche Beschaffung in Österreich verbessern

Der Einsatz innovativer Gesamtverkehrskonzepte beinhaltet neben einem großen umweltpolitischen Nutzen auch eine hohe wirtschaftspolitische Relevanz für weite Teile der Industrie. Zudem sind sie ein wesentlicher Standortfaktor für die Sicherung industrieller Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Österreich.

Die öffentliche Hand ist bei Infrastrukturprojekten Auftraggeber mit großem Volumen von Steuergeldern. Deren Einsatz darf nicht zu Investitionen führen, die einen Abfluss der Mittel in Drittländer verursacht und dadurch langfristig zu Arbeitsplatzverlusten und wirtschaftlichen Nachteilen in Europa führen. Der Einsatz öffentlicher Mittel bedarf geeigneter Rahmenbedingungen im Vergabewesen, die es ermöglichen, die europäische Industrie gegenüber Billigangeboten aus Nicht-EU-Ländern - also vor unfairem Wettbewerb - zu schützen.

Öffentliche Aufträge sind für die heimische Industrie zusätzlich relevant, da sie einen wichtigen Referenzmarkt für Exporte schaffen.

Geforderte Maßnahmen:

- **Stärkung des Bestbieterprinzips in der öffentlichen Beschaffung**

Im BVerG 2018 gibt es zwar zwingende Vorgaben zur Wahl des Bestbieterprinzips aber keine spezifischen zwingenden Vorgaben zu den Kriterien. Hier ist die Berücksichtigung von verpflichtenden preisfremden Kriterien und der Möglichkeit einer Mindestgewichtung (30%) derselben zu verankern.

Die Vergaberechtsstudie des WIFO im Auftrag von FEEI und FMTI 2017¹ zeigt, dass bei 19 Prozent der Bestbietervergaben – also bei rund jedem fünften Verfahren – das Gewicht des Preises heute über 95 Prozent beträgt.

- **Mindestanteil an europäischer Wertschöpfung**

Die Anwendung gemäß des Artikel 85 der EU-Richtlinie 2014/25 muss in Österreich und auf europäische Ebene forciert werden. Dazu ist ein Kriterienkatalog auszuarbeiten.

Das Ausscheiden von Angeboten aus Drittländern ist heute bereits gemäß § 303 BVerG möglich (Artikel 85 EU-Richtlinie 2014/25, verpflichtende 50% EU-Wertschöpfung), wird jedoch kaum gehandhabt.

§ 303 Abs.4 BVerG normiert sogar eine gesetzliche Verpflichtung zum Ausscheiden von Angeboten, die Erzeugnisse aus Drittländern umfassen.

- **Verhinderung eines Ausverkaufs von europäischen Schlüsseltechnologien**

Bei ausländischen Direktinvestitionen (FDI) sind viele Regionen nicht so offen wie es die EU umgekehrt ist. Hier sind die Maßnahmen der EU auch von Österreich entsprechend zu unterstützen.

- **Bahnindustrie als wichtige strategische europäische Wertschöpfungskette**

Auf EU-Ebene definiert das „Strategic Forum for Important Projects of Common European Interest (IPCEI)“ eine Liste der 6 „wichtigen strategischen Wertschöpfungsketten“. Hierbei sollte Österreich nicht nur die Mikroelektronik unterstützen, sondern auch die Platzierung der Bahnindustrie in der Key Value Chain "Vernetzte, saubere und automatisierte Fahrzeuge".

¹ Vergaberechtsstudie des WIFO im Auftrag von FEEI und FMTI 2017: *Chancen „vergeben“ – öffentliche Vergaben in Österreich*, <https://www.feei.at/wp-content/uploads/2019/06/FEEI-Vergaberecht-Studien-Folder.pdf> S. 4 u. 8.

3. Gestaltung der internationalen Rahmenbedingungen für eine exportstarke Branche

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. Damit europäische Unternehmen dadurch keine Nachteile erleiden, muss es faire Rahmenbedingungen in der globalen Handelspolitik geben. Wenn Anbieter aus Drittländern Zugang zum europäischen Markt haben, muss das für Unternehmen aus Europa in diesen Ländern ebenfalls gelten.

Geforderte Maßnahmen:

- **Bestbieterprinzip auf EU-Ebene verankern**
Verpflichtende Anwendung des Bestbieterprinzips (MEAT) und der Einsatz entsprechender Kriterien bei Ausschreibungen auch auf europäischer Ebene einführen.
- **Europäische Strategie gegenüber China umsetzen**
Die EU hat im März 2019 die europäische Strategie gegenüber China ("EU-China - A Strategic Outlook"²) veröffentlicht, wo zehn Maßnahmen für den Umgang speziell mit China definiert wurden. Diese müssen nun umgesetzt und von der Österreichischen Regierung vollumfassend mitgetragen werden.
- **Modernisierung der Welthandelsorganisation (WTO)**
Die Umsetzung des EU Konzeptpapiers³ aus 2018 zur Modernisierung der Welthandelsorganisation (WTO) und zur Aktualisierung des WTO Regelwerks für die Weltwirtschaft ist notwendig, um einen fairen Weltmarkt zu garantieren. Das EU-Beihilferecht muss für alle Unternehmen gelten, die im EU-Markt bei öffentlichen Ausschreibungen anbieten.
- **Gegen Abschottungen am Weltmarkt vorgehen**
Österreich muss die Unterstützung der EU-Bemühungen zur Einführung des International Procurement Instrument (IPI) unterstützen, um die internationalen Beschaffungsmärkte im Gegenzug zum Europäischen Markt zu öffnen. Nationale Marktabschottung bei öffentlichen Vergaben und ausländische Direktinvestitionen, staatliche Exportsubventionierung und rigide Lokalisierungspflichten stehen einem fairen Wettbewerb entgegen.

4. Innovationen benötigen Forschung und Experimentierräume

Experimentierräume sind auch ein Teil der Standortpolitik für die Industrie.

Dort, wo eine geeignete Entwicklungsumgebung existiert, werden seitens der Unternehmen Entwicklungskapazität und Kompetenzzentren aufgebaut. Somit kann eine Teststrecke auch zum Innovationstreiber der Branche werden.

Der Mobilitätsmasterplan 2030 soll die Transformationstreiber Dekarbonisierung und Digitalisierung adressieren. Hierfür müssen neue Mobilitätskonzepte und Innovationen gestärkt werden, u.a. auch mit der Etablierung von Experimentierräumen.

In diesen Experimentierräumen können Unternehmen und Forschungseinrichtungen die Funktion und Praxistauglichkeit von neuen Eisenbahntechnologien, Infrastruktur und Innovationen aus dem Bereich der Digitalisierung erproben.

² https://ec.europa.eu/commission/news/eu-china-strategic-outlook-2019-mar-12_de

³ https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2018/september/tradoc_157331.pdf

Ein zukunftsweisendes Thema ist die Fokussierung auf Nebenbahnen mit dem Ziel, kundenorientierte Mobilitäts- und Logistikangebot zu schaffen, um die Innovationen fit für den Weltmarkt zu machen. Im Bereich der Digitalisierung ist die Automatisierung von Prozessen unter Berücksichtigung der Sicherheits- und Kundenanforderungen voranzutreiben.

In der europäischen Forschung war Shift2Rail das Forschungsprogramm, um die Weiterentwicklung des Systems Bahn voranzutreiben. Das Folgeprogramm Shift2Rail 2.0 soll dazu beitragen, die Effizienz des Schienenverkehrssystems und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Bahnindustrie zu verbessern, respektive zu erhalten. Außerdem werden die verbleibenden technischen Hindernisse beseitigt, um einen echten einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen.

Geforderte Maßnahmen:

- **Experimentierräume in Österreich: Umsetzung einer Teststrecke geeignet für Industrie, Betreiber und Forschung**
Dieser muss sich aber in der Nähe der Industriestandorte befinden. Das geplante Open Rail Lab im Burgenland ist in dieser Hinsicht kein geeigneter Standort.
 - Hier müssten die Testsysteme weit zum Teststandort transportiert werden, was die Testkosten extrem erhöhen würde.
 - Die Testumgebung macht nur dann Sinn, wenn sie dem Echtbetrieb möglichst entspricht. Die technischen Voraussetzungen (z.B. der Infrastruktur) müssen den Realbedingungen entsprechen.
 - Die Möglichkeit für Tests dürfen nicht nur auf die Vollbahn beschränkt sein, auch Innovationen für den ÖPNV bedürfen einer realen Testumgebung
- **Gemeinsame Definition der Anforderungen für Experimentierräume**
Die Voraussetzungen für Experimentierräume sind von der öffentlichen Hand gemeinsam mit Industrie, Betreiber und Forschung zu definieren und dann umzusetzen. Die Industrie ist bereit, ihren Beitrag dazu zu leisten.
- **Unterstützung von Shift2Rail 2.0 in Horizon Europe**
Österreichische Unternehmen konnten sich bei Shift2Rail gut positionieren und waren in vielen Projekten beteiligt. Daher wäre eine Unterstützung bei der Umsetzung von Shift2Rail 2.0 auf europäischer Ebene wichtig, da hier österreichische Unternehmen auch weiterhin profitieren können.

Kontaktdaten

Dr. Angela Berger Geschäftsführerin
1060 Wien, Mariahilfer Straße 37-39

angela.berger@bahnindustrie.at
www.bahnindustrie.at