



Gleisbaumaschinen von Plasser & Theurer gehen in die ganze Welt.

BILD: SN/PLOSSER & THEURER

Das Geld liegt auf der Schiene

Österreichs Bahnindustrie zählt zu den innovativsten und erfolgreichsten der Welt. Klimaschutz und Post-Corona-Konjunkturprogramme bringen neue Aufträge. Doch die Konkurrenz sitzt ihr im Nacken.

MONIKA GRAF

WIEN. Die Firmen heißen Getzner, Frauscher, Kruch oder Plasser & Theurer. Sie sind der breiten Masse in Österreich kaum bekannt, umso mehr aber den Bahnspezialisten und Verkehrsplanern von Wien bis Wladiwostok. Denn sie produzieren nicht selten die weltbesten verfügbaren Technologien und Komponenten für Schienentransporte oder -netze. Österreichs Bahnindustrie spielt auf dem Weltmarkt mit fast zwei Dritteln Exportquote und mehr als fünf Prozent Marktanteil ganz vorn mit. In keinem anderen Land sind gemessen an der Einwohnerzahl mehr Patente in Zusammenhang mit Eisenbahntechnik angemeldet als in Österreich.

„Die Zeit spricht sehr für die Bahn“, sagt Angela Berger, Geschäftsführerin des Verbands der Bahnindustrie (VBI). Der Markt müsste einfach wachsen, allein wegen des milliardenschweren EU-Aufbauprogramms, das in vielen Ländern klimafreundliche Verkehrsprojekte vorsehe. Dazu zählt auch Österreich, das bis 2026 17,5 Mrd. Euro in den Bahnausbau investiert – so viel wie nie zuvor. Die vielen Langfristprojekte würden sich nicht sofort niederschlagen, sagt Berger. Sie sorgten aber für stabile Auftragslage bei den Unternehmen.

Rund 3,1 Mrd. Euro setzt die Bahnindustrie mit knapp 10.000 Mitarbeitern pro Jahr um. Zum Vergleich: In der gesamten EU sind es 12,5 Mrd. Euro. Die Österreich-Zahlen stammen aus einer Erhebung des Economica-Instituts von 2018/19 und gelten als „stabil“. Die

Die Westbahn mietet chinesische Züge

Coronakrise habe die Branche „ganz gut überstanden“, sagt Berger. Allerdings werde der Preisdruck größer und immer mehr Märkte schotteten sich gegen ausländische Anbieter ab – anders als Europa.

Hier bekommen die chinesischen Konzerne „schrittweise einen Fuß in die Tür“, kritisierte Verbandspräsident und Vorstand der Kapsch Group, Kari Kapsch. „Das kann nicht im Interesse der europäischen Politik sein“, es gehe immerhin um systemkritische Infra-

struktur. Noch sei die chinesische Konkurrenz vor allem in Drittstaaten tätig, etwa in Serbien. Sobald es aber die ersten Aufträge und Referenzen in der EU gebe, könnte sich das ändern – wie einst in der Telekombranche, so die Befürchtung.

Bei den Zügen ist „der Damm gebrochen“: Die tschechische Privatbahn Leo Express hat erste günstige Züge beim chinesischen Schienenfahrzeughersteller CRRC bestellt, ebenso wie die private Westbahn. Die vier Garnituren sollen 2023 geliefert werden, die Zulassung steht noch aus. „Wir haben nichts gegen China“, sagt Kapsch, aber solange es dort keine gleichen Bedingungen für EU-Unternehmen gebe, „gehört das eigentlich unterbunden“. CRRC hat zudem 2020 die Vossloh-Lokomotiv-Fabrik in Kiel gekauft. Kapsch setzt jetzt Hoffnungen in ein Vorhaben in Brüssel. Es sieht vor, dass die EU in Zukunft Nachteile für europäische Firmen bei Ausschreibungen in einem Land mit Auflagen egalieren will.

Der Vorarlberger Spezialist für Erschütterungsschutz Getzner profitiert derzeit weltweit vom Schienen-Boom – vom Straßenbahn-Re-

vival in Frankreich bis zum Nahverkehrsausbau in chinesischen und indischen Städten. 91 Prozent des Umsatzes von 105 Mill. Euro werden im Ausland gemacht. „Wir sehen international einen Trend zu qualitativ hochwertiger Bahninfrastruktur“, sagt Stefan Potocan, Leiter des Bahnbereichs bei Getzner.

Das Erfolgsgeheimnis liege aber in Österreich, in der engen Kooperation mit den ÖBB, weil hier – anders als etwa in Deutschland – unbürokratisch neue Lösungen getestet werden könnten. Das sei ein Vorteil, wenn ausländische Kunden vom positiven Effekt einer elastischen Schicht zwischen Bahnschwellen und Schotter auf die Lebenszykluskosten der Infrastruktur überzeugt werden sollen.

So sieht man das auch bei Plasser & Theurer, dem Weltmarktführer für Gleisbaumaschinen mit 5000 Beschäftigten, davon 2000 in Österreich. Durch die Innovationsfreudigkeit des Verkehrssektors „können wir unsere Neuentwicklungen auf dem Heimatmarkt in Einsatz bringen und danach in die ganze Welt liefern“, sagt Marketingchef Johann Dumser.

Fast 500 Mill. Euro für Regionalbahnen

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs als dringendstes Mittel gegen die Klimaerwärmung geht weiter. Zusätzlich zu den im ÖBB-Rahmenplan für 2021 bis 2026 vorgesehenen Investitionen von 17,5 Mrd. Euro (davon 1,9 Mrd. Euro für Regionalbahnen) soll fast eine halbe Mrd. Euro an die Bundesländer für die Regionalbahnen fließen, kündigte Klimaministerin Leonore Gewessler am Dienstag an. 40 Mill. Euro fließen in Stadtrahnen, darunter der S-Link in Salzburg.

„Bahnen sind das Rückgrat des Verkehrs in unseren Regionen“, sagte die Ministerin. Sie würden Regionen beleben und sie vom Schwerverkehr auf der Straße entlasten. Um die Regionalbahnen attraktiver zu machen, brauche man attraktive Strecken mit akzeptablen Fahrzeiten, gute Verkäufungen und moderne hochwertige Züge, betonte ÖBB-Chef Andreas Matthä.

CO₂-neutrale Wirtschaft braucht öffentliches Vorbild

WIEN. Das Wirtschaftsforschungsinstitut (Wifo) empfiehlt der öffentlichen Hand, im Bereich der CO₂-neutralen Wirtschaft beispielgebend voranzugehen. Die öffentliche Beschaffung sollte bei neuen Technologien als „Lead User“ auftreten und dadurch Demonstrationseffekte schaffen. Bezüglich einer Steuer auf Kohlendioxid wird empfohlen, bei der CO₂-Bilanz eines Produkts sowohl die Emissionen der Produktion als auch die des Betriebs sowie den Recycling- oder Entsorgungsprozess zu berücksichtigen. SN, APA

Arbeitslosenzahlen sinken nur mehr langsam

Arbeiterkammer fordert im Restart nach der Coronakrise mehr Gerechtigkeit und Investitionen.

WIEN. Der Rückgang der wöchentlichen Arbeitslosenzahlen hat sich deutlich verlangsamt. Die Zahl der Arbeitslosen und AMS-Schulungsteilnehmer beträgt derzeit 368.397, ein Minus von 7083 gegenüber der Vorwoche, geht aus aktuellen Zahlen des Arbeitsministeriums hervor. Zuletzt war die Zahl der Menschen ohne Job noch um 17.000 Personen gesunken. Seit 19. Mai verringerte sich die Arbeitslosenzahl um 32.500. Im Vergleich zur Zeit vor Corona gebe es aber

derzeit noch um 27.500 Arbeitslose mehr als im Juni 2019, sagt Arbeitsminister Martin Kocher (ÖVP). Die Krise werde „den Arbeitsmarkt noch einige Zeit begleiten“.

Die Arbeiterkammer verwies am Dienstag auf eine Wifo-Prognose, wonach die Zahl der Arbeitslosen noch bis 2025 auf höherem Niveau als vor dem Ausbruch der Pandemie bleiben wird. Deshalb bleibe man bei der Forderung, das Arbeitslosengeld zu erhöhen, betonte am Dienstag der Tiroler AK-Präsident Erwin Zangerl bei der Vorstellung

eines Fünf-Punkte-Plans für mehr Gerechtigkeit beim Neustart nach der Coronakrise. Vor allem die hohe Zahl an Langzeitarbeitslosen (derzeit rund 150.000) bereite Sorge, „das ist oft der erste Schritt in die Armut“, so Zangerl. Es sei auch längst an der Zeit, dass Frauen für gleiche Arbeit genauso viel Geld wie Männer verdienten. AK-Präsidentin Renate Anderl fordert von den Betrieben die Rückkehr zur Lehrausbildung. „Jeder Jugendliche hat eine Chance verdient, auch wenn er nicht lauter Einser hat.“

Der AK-Plan sieht auch eine Investitionsoffensive vor. An Investitionen fehle es derzeit vor allem in den Städten und Gemeinden, „die sind in der Klimafrage aber bedeutend“, betont AK-Chefökonom Markus Marterbauer. Er schlägt einen Klimainvestitionsfonds vor, der vom Bund gespeist wird. Die am Dienstag vom Bund verlängerten Wirtschaftshilfen für Unternehmen begrüßte die AK, „gut laufende Betriebe bedeuten auch Jobs“. Viele Hilfen seien bisher allerdings zu wenig zielgerichtet gewesen. **schö**