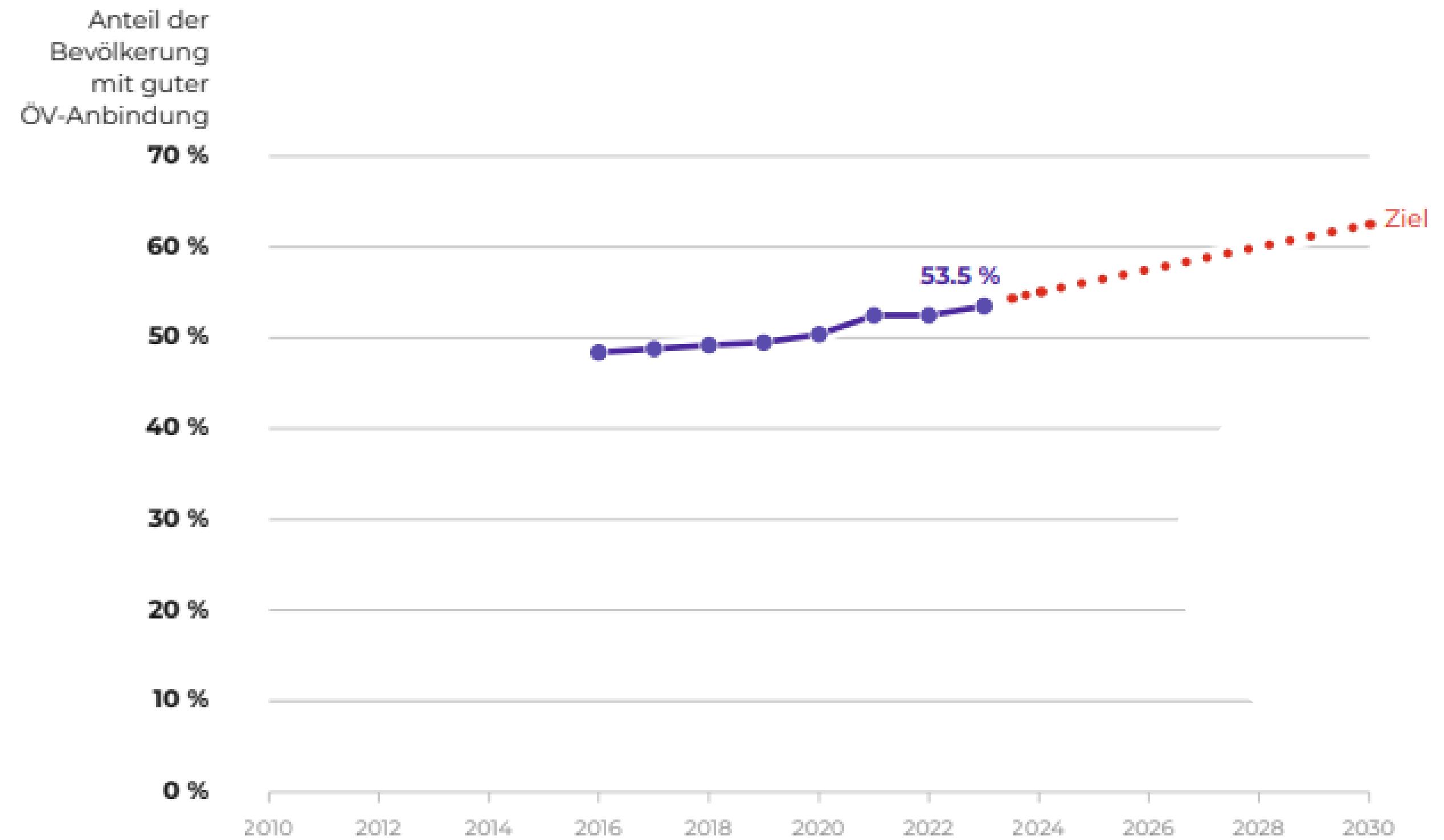


Zug um Zug die Mobilitätswende produzieren

lukas oberndorfer

Warum und für wen?

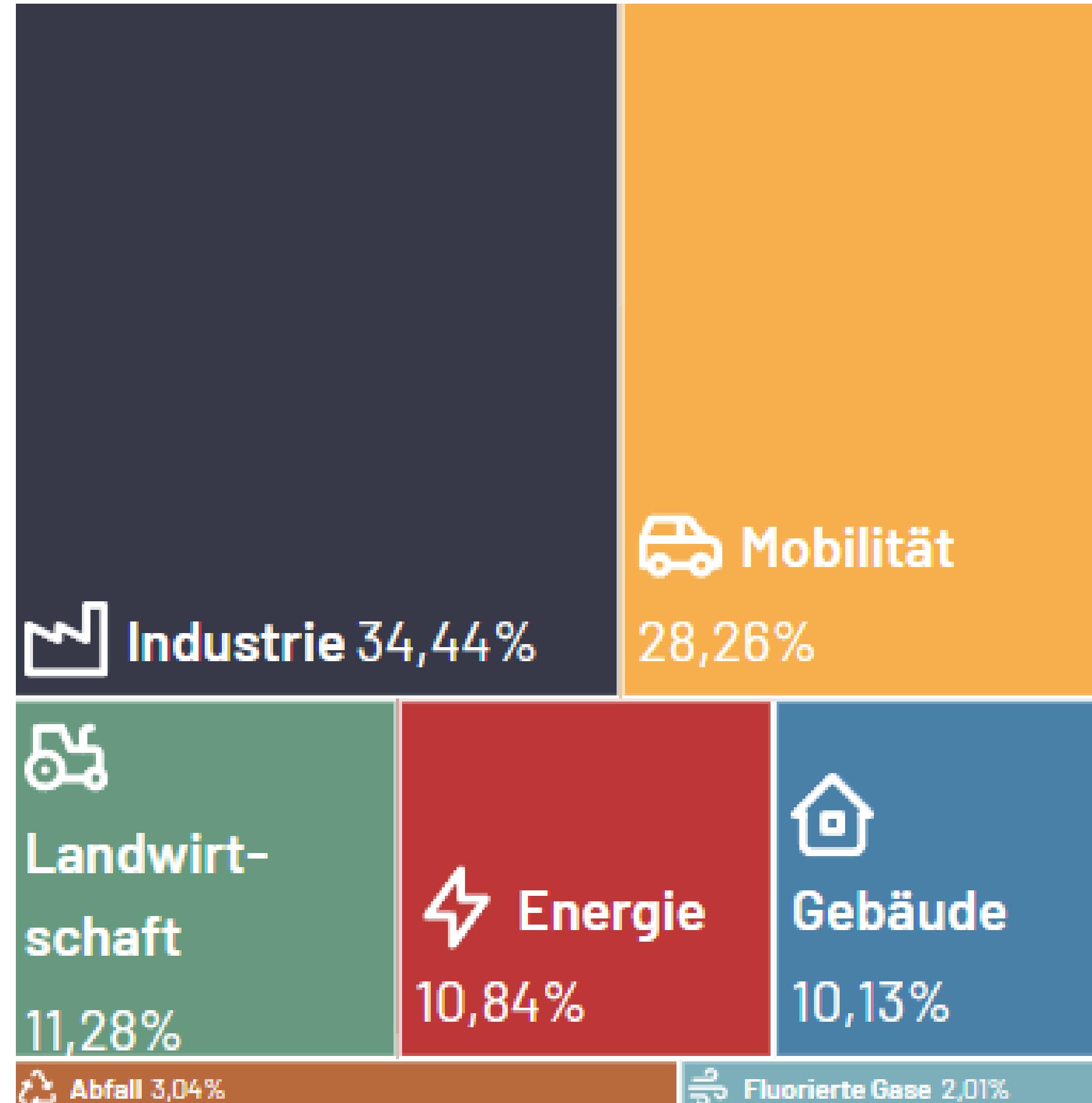
Unsere Mitglieder gut an den ÖV anbinden



Der Anteil der Menschen, die mit gutem öffentlichem Verkehr versorgt sind, ist zwischen 2016 und 2023 von 48,4 % auf 53,5 % gestiegen, das ist ein Plus von fünf Prozentpunkten. Als Ziel wählen wir einen Versorgungsgrad von 75 % bis 80 % im Jahr 2040, abgeleitet von der Zielsetzung des Mobilitätsmasterplans (siehe Text).

Quelle: ÖV-Güteklassen (AustriaTech, BMK, ÖROK)

Ökologische Sicherheit braucht Mobilitätswende



Sicherer Entwicklungskorridor für unsere Mitglieder:

- Endenergie (-50%)
- Bodenverbrauch (-75%)
- Ressourcen (-60%)
- Feinstaubbelastung (-50%)

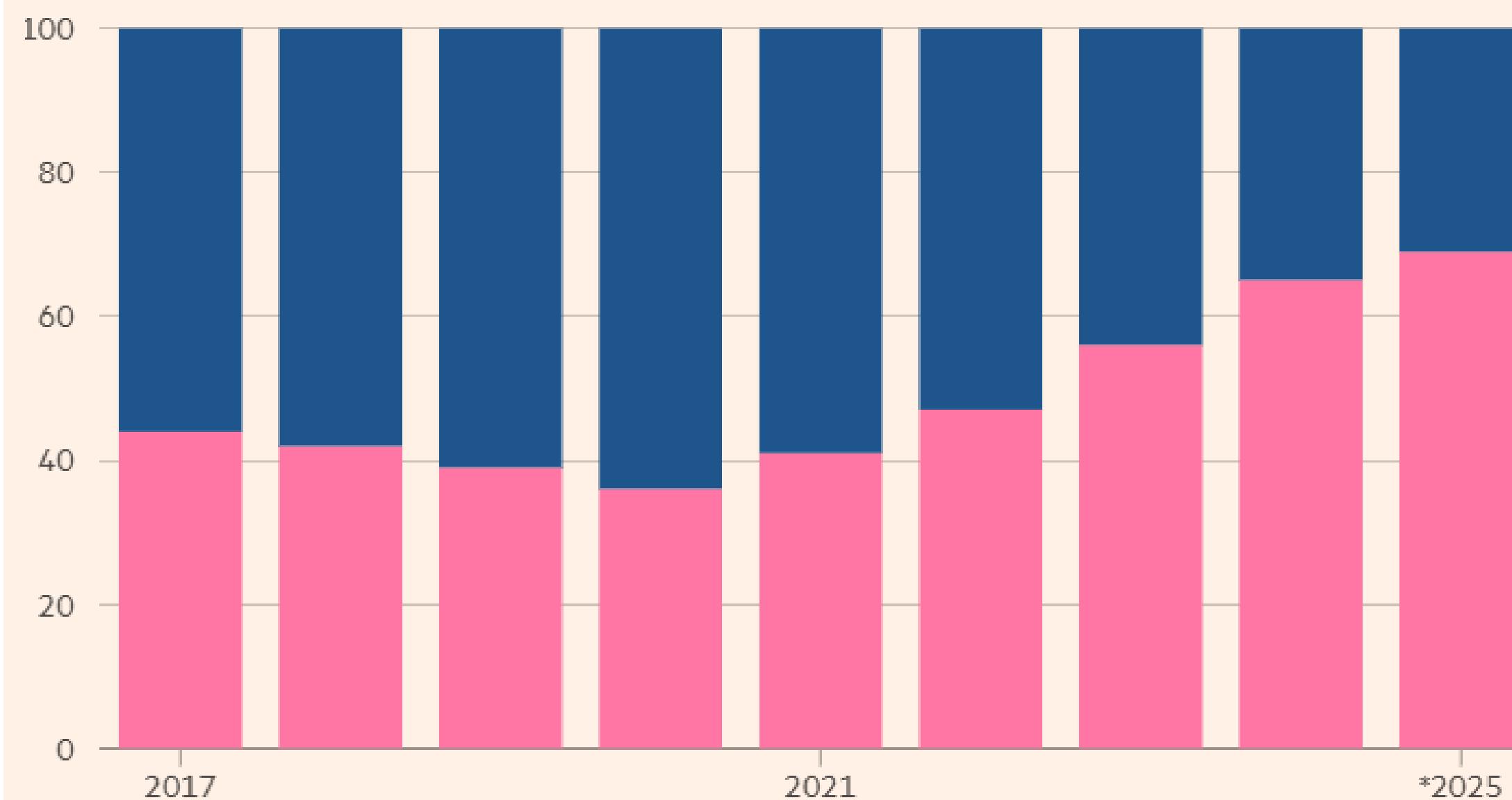
➤ Degrowth by disaster oder
**sozial-ökologisch planende
Wirtschaftspolitik?**

Technologie & Weltunordnung: Industrielle Potentiale sichern

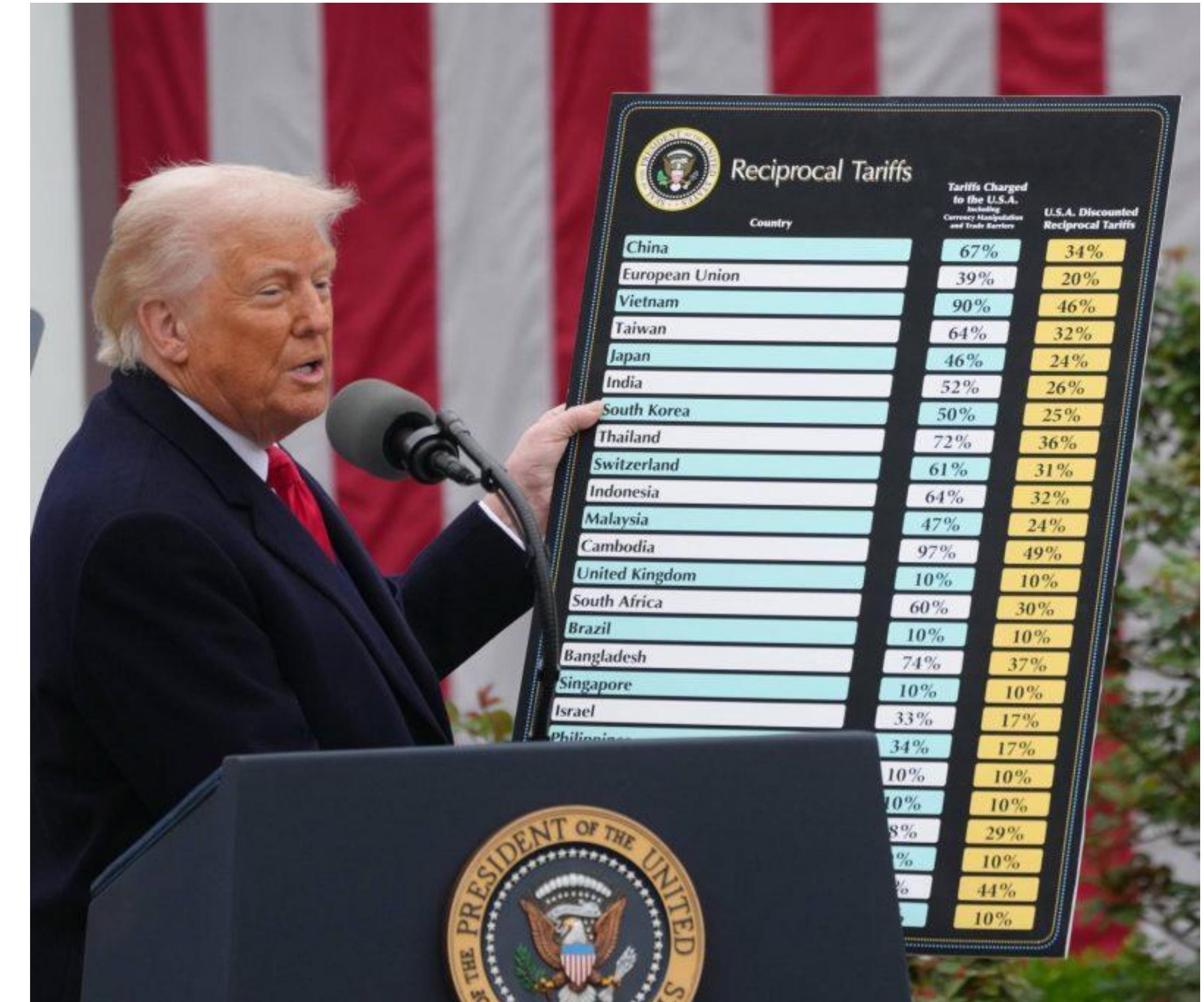
Foreign carmakers have lost market share in China

Market share of passenger vehicles (%)

Local carmakers Global carmakers



Source: CAAM, Automobility • *Data as of February 2025



Wie?

Wie nicht: Klimapolitik von oben

■ **Dichte Studienlage: Soziale Gerechtigkeit wichtigster Faktor für Akzeptanz von Klimapolitik:**

- Bergquist et al, Meta-analyses of fifteen determinants of public opinion about climate change taxes and laws, nature climate change 2022
- Stantcheva et al, Fighting Climate Change: International Attitudes toward Climate Policies, American Economic Review 2025
- Tallent et al, More than Symbols: the Effect of Symbolic Policies on Climate Policy Support, Preprint

■ **Ausklemmern der sozialen Frage:** Befördert **Rollback der Umweltpolitik** durch Oben-Unten-Bündnisse.

Statt Klimapolitik von oben: Wirtschaftspolitik der Mobilitätswende

Mobilität: Den Verkehr sauberer und gerechter machen



Vor dem Umbau...

... ist unser Verkehrssystem teuer und ineffizient, unsozial, unökologisch und ungesund. Wir bewegen uns vor allem mit Benzin, Diesel und anderen fossilen Treibstoffen. Der Verkehr belastet die Umwelt und verfehlt die Klimaziele. Pkws sind teuer, doch ein Fünftel der Bevölkerung lebt fern jeder Öffl-Anbindung und hat kaum eine Wahl. Unter Jugendlichen sind Unfälle Todesursache Nummer eins. Güter werden zu oft per Lkw transportiert – auch weil die Fahrer:innen durch schlechte Löhne und Arbeitsbedingungen ausbeutet werden.

Nach dem Umbau...

... bewegen wir uns weniger mit Autos und mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder mit dem Rad. Alle Menschen haben ein Recht auf gute und nachhaltige Mobilität. Das hat viele positive Folgen: Verringelter Lärm, sauberere Luft und mehr Bewegung stärken unsere Gesundheit. Es gibt weniger Tote und Verletzte durch Verkehrsunfälle. Unsere Städte sind lebenswerter, weil Parkplätze und Straßen

rückgebaut und durch Grünflächen ersetzt wurden. Kinder können sich freier und sicherer bewegen. Ehemalige Autofahrer:innen sparen sich Geld und kommen entspannter ans Ziel. Die Arbeitsbedingungen im Verkehrsbereich sind besser als zuvor.

Wie wir den Umbau schaffen

Vermeiden, verlagern, verbessern: Das sind die drei Prinzipien der Verkehrswende.

Wir vermeiden Verkehr, indem wir „Städte und Regionen der kurzen Wege“ schaffen. Raum- und Stadtplanung sorgen dafür, dass Schule, Kindergarten oder Einkauf zunehmend in kurzer Zeit und ohne Auto erreichbar sind. Die Wirtschaftspolitik fördert regionale Wertschöpfungsketten statt ruinösen Standortwettbewerb. Das vermeidet unnötigen Güterverkehr und schafft Arbeitsplätze vor Ort.

Wir verlagern den Verkehr durch bessere Infrastruktur. In der Stadt erleichtern attraktive Geh- und Radwege den Verzicht aufs Auto. Am Land erreichen reaktivisierte Regionalbahnen Menschen, die zuvor keinerlei Öffl-Anschluss hatten. Unternehmen an schlecht angebundenen Standorten schaffen mit Werksbussen eine Alternative zum Pkw-Arbeitsweg. Im Güterverkehr schaffen wir echte Kostenwahrheit, die Umwelt- und soziale Kosten einrechnet. Die nötige Kapazitätssteigerung im Bahnverkehr ermöglichen wir durch langfristig fixierte Investitionen.

Wir verbessern den Verkehr durch mehr Effizienz. Was weiterhin an Pkw-Verkehr notwendig ist, wird durch E-Motor, Sharing oder Sammeltaxis ökologischer gemacht. Faire Löhne und gute Arbeitsbedingungen machen den Verkehrssektor, von Bus und Bahn über Lkw und Flugzeug bis hin zu Taxis und Zustelldiensten, attraktiver.

Maßnahmen	
1. Recht auf gute und nachhaltige Mobilität für alle: Alltagswege müssen ohne Pkw möglich sein. Dabei helfen die Reaktivierung und Elektrifizierung der Regionalbahnen, ein engmaschiges Busnetz, Sammeltaxis, regionale Sharing-Modelle sowie attraktive Geh- und Radwege.	3. Unsere Bahnen schützen und stärken: Die Bahn als Rückgrat der Verkehrswende bleibt in öffentlicher Hand. Negative Liberalisierungen werden zurückgenommen. Öffentliche Investitionen ermöglichen die geplante Verdoppelung der Transportkapazitäten der ÖBB bis 2040. Die Güter für die Mobilitätswende produzieren wir selbst in den Regionen. Die Bahnindustrie und der öffentliche Verkehr insgesamt machen sich mit guten Arbeitsbedingungen attraktiv für Beschäftigte, die andere Branchen verlassen.
2. Faire Löhne und gute Arbeitsbedingungen schaffen: Im gesamten Transport- und Logistiksektor stellen stringente Kontrollen sicher, dass Kollektivverträge, Arbeits- und Lenkzeiten, Löhne, Sozialstandards, Tempolimits und Höchstgewichte eingehalten werden.	



Chancen einer Wirtschaftspolitik der Mobilitätswende: +40.000 Beschäftigte im ÖV

Gute Grundversorgung bis 2030: Ausbau des öffentlichen Verkehrs

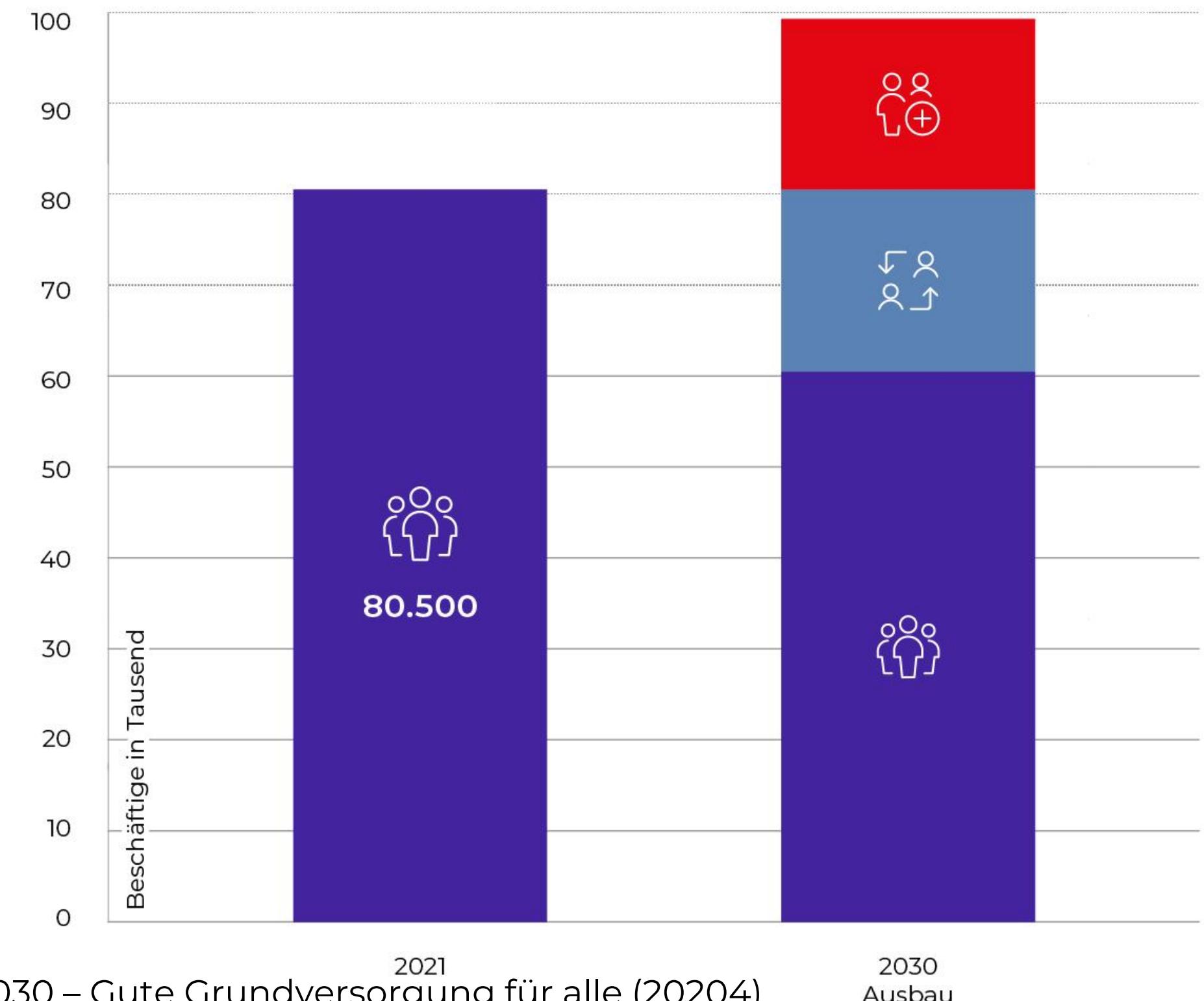
Klimaschutz und Daseinsvorsorge als Jobmotor

Forderungen:

- eine rechtlich verankertes Recht auf saubere Mobilität
- keine weiteren Liberalisierungen bei Bahn und Bus
- bessere Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten

Abschätzung vom zusätzlichen Bedarf an Arbeitskräften für den Betrieb eines ausgeweiteten öffentlichen Verkehrs (ohne Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bzw. neuer Fahrzeuge oder Rollmaterial), um die Klimaziele zu erreichen.

- Zusatzbedarf (Ausbau)
- Ersatzbedarf (durch Pensionierung)
- Derzeit Beschäftigte



Getzner et al, Daseinsvorsorge 2030 – Gute Grundversorgung für alle (20204)
innerhalb planetarer Grenzen



Chancen einer Wirtschaftspolitik der Mobilitätswende: Industrie und Bau

- **Rahmenplan und Zielnetz 2040** sichert Potential
- **Österreich als Bahnfabrik & Bahnbauer Europas?**
 - EU-Ausbauziel: 550-850 Mrd bis 2050
 - Investitionen Schienenfahrzeuge: 46 Mrd p.a.
 - DE Sondervermögen zu Sanierung: 107 Mrd
- **BSP Schienenfahrzeuge:** je 1 Mrd bis zu 4.000 Arbeitsplätze; bei 1/8 in Ö: **+23.000 Arbeitsplätze**

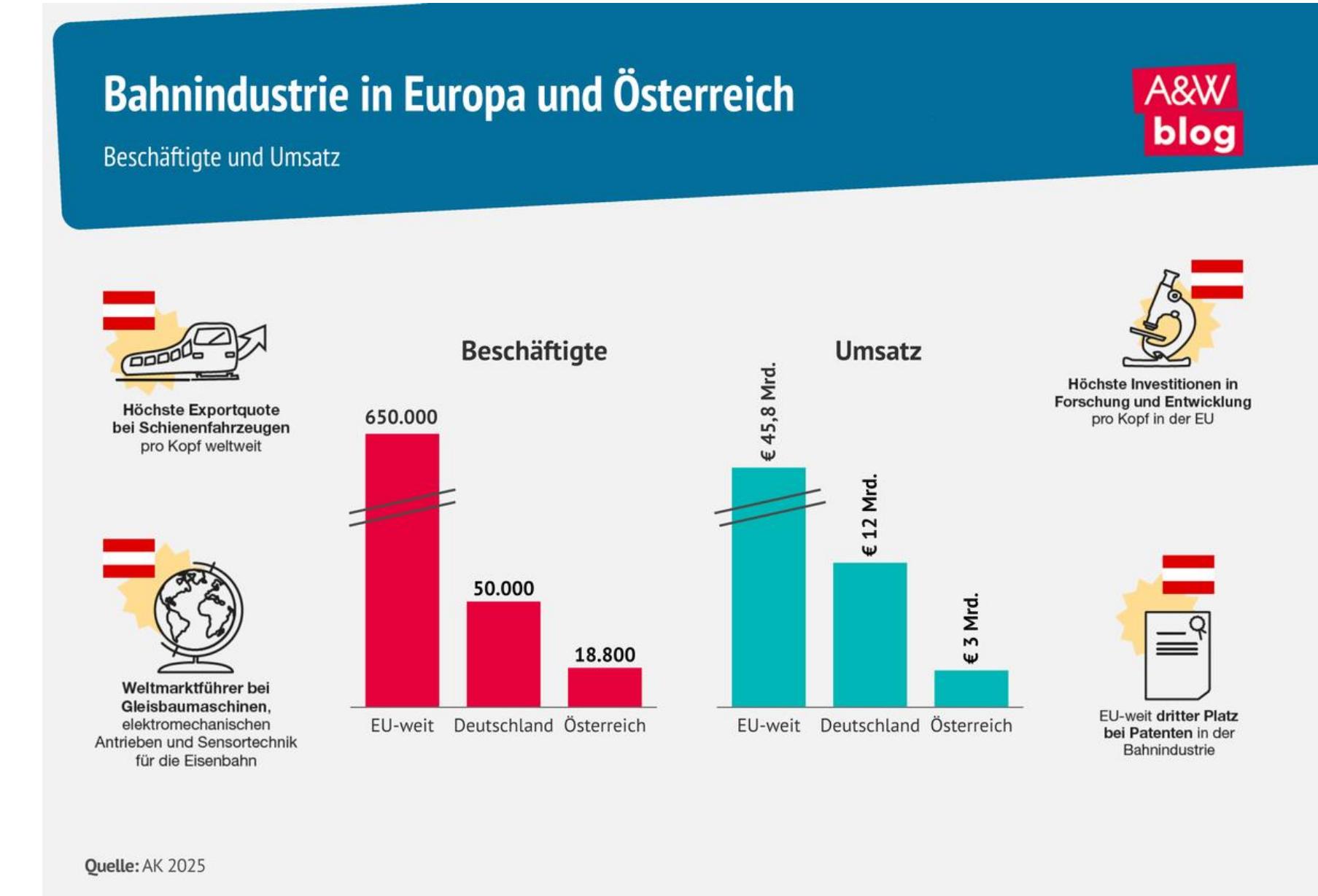
BAND 73
VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Lukas Cserjan
Julia Eder
Anna Hornykewycz
Laura Porak
Stephan Pühringer

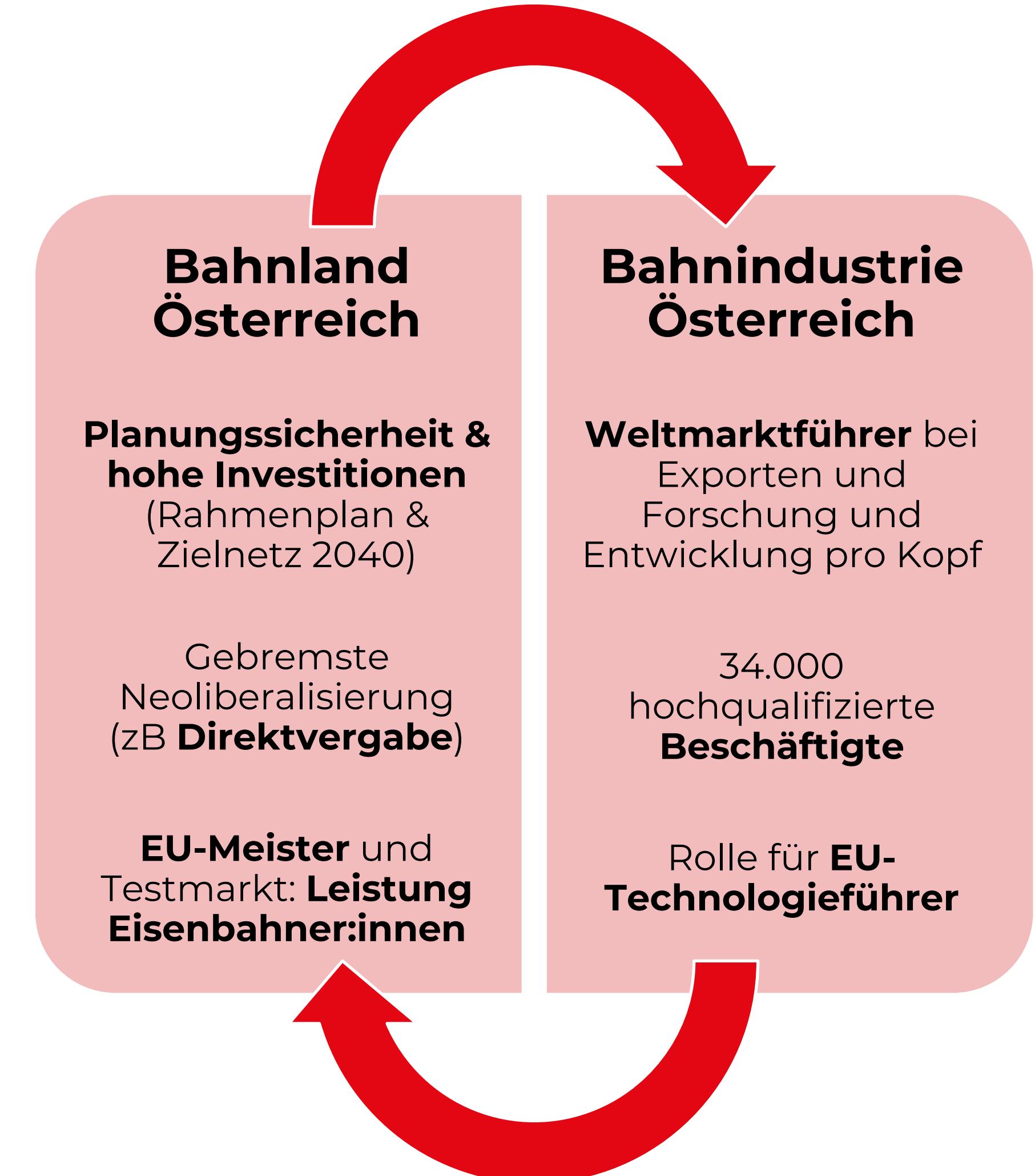
MOBILITÄTSWENDE PRODUZIEREN
Produktionsbedingungen der österreichischen Bahnindustrie und industrielle Potenziale durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Stille Heldin: Bahnindustrie in Österreich

- **Weltweit bzw. europäisch führend** (Pro-Kopf-Vgl):
 - **Exporte** (Volumen von 1,5 Mrd)
 - **Forschung & Entwicklung und Patente**
 - **Zahlreiche Weltmarktführer** (mit UZ in Ö)
- **Beschäftigungsmotor: 34.000 Beschäftigte**
(19.000 direkt); +20% (iVz RR 23); WIFO 25: 1/3
Autoindustrie
- **Technologieführerschaft:** „Die Bahnindustrie steht heute dort, wo die Autoindustrie vor 10-20 Jahren stand.“ (GF, AK-Studie)



Symbiose Bahnland und Bahnindustrie



Wer nützt die Chancen?

Zuspitzung: Wer wird von der Mobilitätswende profitieren?



BAHNINDUSTRIE

Westbahn bringt erstmals chinesische Züge auf die Schiene – zum Ärger der Industrie

Künftig ist die Westbahn lückenlos im Halbstundentakt zwischen Wien und Salzburg unterwegs. Die Beschaffung der vier Doppelstockzüge stößt aber auf harsche Kritik. Ist sie ein Einfallstor für China?

Nicolas Dworak
4. November 2025, 12:30

914 Postings Später lesen

A photograph of a modern high-speed train in motion, blurred background. The train is white with blue and green accents and is labeled 'Westbahn' on its side.

- **EU-Ausbau und Ertüchtigung:** 550 bis 850 Mrd Euro
- **Schienenfahrzeuge:** 46 Mrd Euro / Jahr
- **ERMTS und DAK:** 200 Mrd Euro

Ambitionierte Ziele... aber kein wirtschaftspolitischer Plan!

- **EU-Ziele:** Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr bis 2050 x3.; Schienengüterverkehr bis 2050 x2.
- **→ EU-Rechnungshof:** Kein langfristiger wirtschaftspolitischer Plan
- **Warum?:** Marktliberales Denken: Ziele, Leitplanken, Markt.
- **Was es auf nationaler und EU-Ebene braucht?:** Aktive Wirtschaftspolitik, die sozial-ökologisch plant; **Bahnsektor als der Hebel** einer neuen Wirtschaftspolitik.



Wirtschaftspolitik der Mobilitätswende



Säule I: Investitionen sicherstellen

■ Planungssicherheit und Investitionen ermöglichen:

- **Europa** mit der Schiene verbinden:
 - EU-Mittel (MFR 28-34): CEF-Transport auf 100 Mrd
 - Ausnahme von EU-Fiskalregeln
 - **Österreich:** ÖBB-Rahmenplan und Zielnetz 2040 finanzieren
-
- **Steuerpolitik und Gegenfinanzierung für mehr Kostenwahrheit:**
 - **EU:** Kerosinbesteuerung; Potential: 100 Mrd (MFR 28-34)
 - **Ö:** Transitentschädigung & FD-LKW-Maut: 1 Mrd Euro p.a.



Säule II: Beschäftigungs- und Bildungspolitik

- **Beschäftige für ÖV und Industrie gewinnen:**
Gute Löhne und Arbeitsbedingungen
- **Qualitätspaket öffentlicher Verkehr:** 1.000 zusätzliche Lehrlinge und Fachpersonal im Eisenbahnsektor ab 2027
- **Aus- und Weiterbildungsoffensive** für ÖV und Bahnindustrie (von Lehre, über Weiterbildung bis zum tertiären Bildungsbereich); Qualifizierungsgeld.
- Stille Reserve heben: Förderung von **Frauen & 50+**



Säule III: Industriepolitik

■ Nachfrageseitige Industriepolitik für den ÖV

■ Europa:

- Soziale, ökologische und regionale (local content) Vergabekriterien
- Mit CEF-Mittel Leitmärkte für Zukunftstechnologien schaffen (zB Grünstahlquote)

■ Österreich:

- Beschaffungsstrategie im Verkehrssektor und mit Zukunftstechnologien koppeln
- Gleiche Pflichten: Private über Klimaticketverbund binden

■ Demokratische Souveränität über Technologie & Infrastruktur sichern

AK

Herzlichen Dank!

