VÖWG Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs

Stellungnahme zur Initiative

Vernetzung Europas durch Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr

Wien, 08. Mai 2025

Über den Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft

Unser Ziel ist es, Dienstleistungen der Daseinsvorsorge in hoher Qualität für alle zugänglich und leistbar zu machen. Der Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft (VÖWG) fördert dazu den Wissensaustausch und die Vernetzung von Unternehmen und Organisationen der Daseinsvorsorge mit Institutionen aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft, insbesondere in den Bereichen Energiewirtschaft, öffentlicher Verkehr, Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, Abfallwirtschaft, wirtschafts- und finanzpolitische Steuerung, Wohnen, Sozialdienstleistungen und Gesundheitswesen so- wie Bildung. Neben der Organisation von Informations- und Netzwerkveranstaltungen bereiten wir für unsere Mitglieder insbesondere auch Gesetzesinitiativen auf nationaler und EU-Ebene auf, um sie in der Erbringung ihrer essenziellen Dienstleistungen bestmöglich zu unterstützen.

Rechtsform: Verein
Sitz: Stadiongasse 6-8, A-1010 Wien
ZVR-Zahl (AT): 338965482
Zuständigkeit: LPD Wien, Abteilung für Vereins- Versammlungs- und Medienrechtsangelegenheiten
EU-Transparenzregisternummer: 643879152710-58

Allgemeine Anmerkungen

Der Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs (VÖWG) vertritt die Interessen zentraler Akteure der öffentlichen Wirtschaft, insbesondere im Bereich der Daseinsvorsorge. Unsere Mitglieder sind essenzielle Anbieter öffentlicher Mobilitätsdienstleistungen, die den Schienenverkehr in Österreich und darüber hinaus prägen. Dazu gehören sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personen- und Güterverkehr als auch Infrastrukturbetreiber, die sich mehrheitlich oder gänzlich im Eigentum der öffentlichen Hand befinden und damit eine tragende Rolle in der nachhaltigen und effizienten Mobilität spielen.

Hochgeschwindigkeitszüge sind ein zukunftsorientiertes, klimafreundliches Verkehrsmittel mit hohem Potenzial für die Dekarbonisierung des europäischen Mobilitätssektors, besonders im grenzüberschreitenden Personenverkehr. Der VÖWG begrüßt ausdrücklich das Ziel der Europäischen Kommission, durch den Ausbau grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeitsverbindungen die Schiene als Schlüsselkomponente eines nachhaltigen, leistungsfähigen und integrierten europäischen Verkehrssystems zu stärken. Damit die im Gegenstand der Initiative benannten Ziele und Problemstellungen wirkungsvoll adressiert und umgesetzt werden können, müssen bestimmte Rahmenbedingungen berücksichtigt werden, im Folgenden möchten wir einige zentrale Aspekte hervorheben, die aus Sicht des VÖWG besonderer Beachtung bedürfen.

Hochgeschwindigkeitszüge als Bestandteil eines integrierten Gesamtverkehrssystems

Die Initiative der Europäischen Kommission, ein grenzüberschreitendes Hochgeschwindigkeitsnetz aufzubauen, ist ein wichtiger Schritt zur Stärkung klimafreundlicher Mobilität. Um Hochgeschwindigkeitszüge als attraktive Wahl für mittlere und längere Distanzen zu stärken, ist ihre Einbettung in ein gut vernetztes, benutzerfreundliches Gesamtverkehrssystem unerlässlich. Ein leistungsfähiges europäisches Bahnnetz entsteht nicht durch Parallelstrukturen, sondern durch die enge Verzahnung von Hochgeschwindigkeits-, Fern-, Regional- und Güterverkehren sowie deren Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr. Eine strategisch einseitig isolierte Förderung von Hochgeschwindigkeitsstrecken würde die Netzlogik schwächen, den Regionalverkehr gefährden und flächendeckende Taktangebote erschweren.
Ziel muss deshalb ein abgestimmtes, flächendeckendes und benutzerfreundliches Mobilitätssystem sein, dass auch jenseits großer Metropolen verlässliche Dienstleistungen anbietet. High-Speed Railway Systems (HRS) können nur dann zu einer dekarbonisierten Verkehrsverlagerung beitragen, wenn Investitionen in das Hochgeschwindigkeitsnetz mit der Modernisierung konventioneller Netze einhergehen und alle Regionen angebunden bleiben.
Gerade in einem Land wie Österreich mit gemischter Netznutzung, dezentraler Siedlungsstruktur und alpiner Topografie braucht es eine angepasste Hochgeschwindigkeitsstrategie. Statt auf ein HSR-Modell nach französischem oder spanischem Vorbild zu setzen, braucht es in Österreich ein integratives System, das leistungsfähige Hochgeschwindigkeitsverbindungen als Bestandteil eines gesamthaften öffentlichen Verkehrs versteht, nicht als alleinstehende Premiuminfrastruktur.

- Der VÖWG unterstützt eine europäische Verkehrsplanung, die den Ausbau grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeitsverbindungen konsequent mit der Modernisierung des konventionellen Bahnnetzes und einer flächendeckenden Anbindung aller Regionen verbindet. Hochgeschwindigkeitsnetze sollten nicht isoliert gefördert, sondern integrativ mit Stadt-, Regional- und Fernverkehr geplant und betrieben werden.

Harmonisierung technischer und sozialer Rahmenbedingungen

Der Erfolg europäischer Hochgeschwindigkeitsprojekte wird sich nicht allein an neuen Infrastrukturkilometern messen lassen. Ebenso entscheidend ist, ob technische und soziale Rahmenbedingungen frühzeitig abgestimmt und harmonisiert werden.
Im grenzüberschreitenden Bahnverkehr bestehen, wie im Gegenstand der Initiative erläutert, weiterhin zahlreiche strukturelle Hürden: Unterschiedliche Strom- und Signalsysteme, abweichende Sicherheitsanforderungen, sowie fehlende Standards für Trassenvergabe. Darüber hinaus erschweren Kapazitätsplanung und Baustellenkoordination eine effiziente und koordinierte Nutzung des Netzes. Die Behebung dieser genannten technischen Herausforderungen sind wesentliche Grundvoraussetzungen für ein effektives HRS und Bestandteil der erforderlichen technischen Harmonisierung in Europa. Nur wenn technische Vorgaben und betriebliche Abläufe über Landesgrenzen hinweg klar geregelt sind, kann ein zuverlässiger und effizienter Hochgeschwindigkeitsverkehr entstehen.

Auch die sozialen Rahmenbedingungen im europäischen Bahnsektor müssen stärker vereinheitlicht werden. Klare und verbindliche Regelungen zu Arbeitszeiten, Pausen und Ruhephasen sowie deren digitale und verlässliche Erfassung sind entscheidend, um faire und sichere Arbeitsbedingungen zu garantieren – gerade im grenzüberschreitenden Einsatz. Darüber hinaus braucht es spürbare Verbesserungen bei der Ausstattung entlang der Strecke. Der Zugang zu Pausenräumen, sanitären Einrichtungen oder Übernachtungsmöglichkeiten ist vielerorts nicht gegeben und stellt für viele Beschäftigte eine alltägliche Belastung dar. Eine moderne, flächendeckend verfügbare Infrastruktur, die sichere Wege, angemessene Aufenthaltsbereiche und Versorgungsmöglichkeiten einschließt, ist nicht nur eine Frage der Arbeitsqualität, sondern auch ein wichtiger Faktor zur Sicherung langfristiger Beschäftigung im Bahnsektor.
Harmonisierung im Bahnbereich muss sich an hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandards orientieren. Dazu gehört auch, dass das geltende Sprachniveau B1 für Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer nicht abgesenkt wird, da automatisierte Übersetzungshilfen keine verlässliche Verständigung in sicherheitskritischen Situationen ermöglichen.

- Der VÖWG unterstützt eine technische und soziale Harmonisierung im europäischen Bahnverkehr, mit europaweit abgestimmten Betriebsstandards, verbindlichen arbeitsrechtlichen Regelungen und einer modernen Infrastruktur für Beschäftigte entlang der Strecke. Zentrale Sicherheitsstandards, etwa das geltende Sprachniveau B1 für Triebfahrzeugführer:innen, müssen erhalten bleiben.

Marktzugang im Hochgeschwindigkeitsverkehr

Gemeinwirtschaftlich finanzierte Bahnverkehre, wie sie öffentliche Unternehmen etwa im Regional- und Nahverkehr betreiben, sind ein zentraler Pfeiler der öffentlichen Daseinsvorsorge. Sie sichern Mobilität jenseits profitabler Korridore und tragen entscheidend zum territorialen Zusammenhalt in Europa bei. Diese Verantwortung endet jedoch nicht beim Nahverkehr, auch im Hochgeschwindigkeitsverkehr ist eine starke Rolle öffentlicher Betreiber notwendig, insbesondere auf nachfragestarken Hauptverbindungen. Sie tragen nicht nur zur internationalen Erreichbarkeit bei, sondern ermöglichen durch ihre Einnahmen auch die Querfinanzierung von Strecken, die für die Daseinsvorsorge wichtig, aber wirtschaftlich weniger tragfähig sind.
Eine potenziell zunehmende Marktöffnung stellt diese Ziele infrage, da sich neue Anbieter häufig nur auf rentable Fernverbindungen zwischen Städten mit hohem Nachfragepotenzial („Cherry-Picking“) konzentrieren, ohne sich in weniger rentable und dezentrale Strecken als Verkehrsdienstleister einzubringen. Gerade diese stark nachgefragten Verbindungen sind jedoch oft entscheidend dafür, dass öffentliche Verkehrsunternehmen weniger rentable Strecken überhaupt mittragen können. Wenn diese Einnahmequellen durch privaten Mitbewerb wegbrechen, gefährdet das die Finanzierungsmöglichkeit der gesamten gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistung.

Der Zugang neuer Anbieter zum Schienennetz darf daher nicht allein marktgetrieben erfolgen und muss sich an verkehrs- und strukturpolitischen Zielen orientieren, die sich in einer flächendeckenden Verkehrsdienstleitung abbilden müssen.

- Der VÖWG fordert eine europäische Verkehrsstrategie im Hochgeschwindigkeitsverkehr, die öffentliche Angebote schützt, systemisch integriert und verkehrspolitisch gesteuert wird. Marktöffnung darf nicht zulasten der gemeinwirtschaftlichen Logik und Netzverantwortung erfolgen.

Öffentliche Beschaffung für eine starke Bahnwirtschaft

Der europäische Masterplan für den Hochgeschwindigkeitsbahnausbau erfordert laut aktuellen Schätzungen Investitionen in der Größenordnung von 546 Milliarden Euro, rund 20 Milliarden Euro jährlich bis 2050[1]. Die Größenordnung dieses Vorhabens macht deutlich, dass eine langfristig koordinierte, mehrjährige und verbindlich abgesicherte Finanzierung auf EU-Ebene (analog zum CEF), die auch laufende Wartungs- und Betriebskosten berücksichtigt, notwendig ist.
Ein europäisch abgestimmter Finanzierungsrahmen ist nicht nur für Planungssicherheit entscheidend, sondern auch für den Erhalt und Ausbau industrieller Wertschöpfung entlang der gesamten Lieferkette. Um diesen Investitionsbedarf nicht nur zu decken, sondern auch in wirtschaftliche Resilienz, technologische Innovation und hochwertige Beschäftigung umzuwandeln, ist eine gezielte öffentliche Beschaffung unerlässlich. Sie muss als strategisches industrie-, sozial- und klimapolitisches Instrument eingesetzt werden, mit klaren sozialen und ökologischen Konditionalitäten sowie einem verbindlichen Anteil europäischer Wertschöpfung („local content“). Besonders in Ländern wie Österreich, dem weltweit viertgrößten Exporteur bahnindustrieller Erzeugnisse, ist die Bahn ein wesentlicher Treiber für wirtschaftliche Entwicklung und Beschäftigung. Im Jahr 2021 erzielte der Sektor hier ein Volumen von 1,8 Milliarden Euro und sicherte rund 15.000 Arbeitsplätze.
Diese Potenziale können aber nur ausgeschöpft werden, wenn öffentliche Vergabeentscheidungen nicht an kurzfristigen Kostenorientierungen ausgerichtet sind, sondern an langfristiger wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Wirkung. Dazu braucht es auch einen angepassten finanzpolitischen Rahmen auf EU-Ebene. Investitionen in nachhaltige Mobilität dürfen nicht länger unter die bestehenden Haushaltsregeln fallen, sondern müssen als strategisches öffentliches Interesse anerkannt und entsprechend priorisiert werden.

- Der VÖWG setzt sich für eine europäische Bahnpolitik ein, die öffentliche Beschaffung und öffentliche Investitionen als zentrale Hebel einer sozial gerechten, ökologisch verantwortungsvollen und wirtschaftlich nachhaltigen Verkehrswende begreift. Dazu gehört auch, Investitionen in den Hochgeschwindigkeitsbahnausbau im Rahmen der EU-Fiskalregeln deutlich flexibler zu behandeln, um strategische Infrastrukturprojekte nicht durch haushaltsrechtliche Beschränkungen auszubremsen.

---

[1]Smart and affordable rail services in the EU: a socio-economic and environmental study for High-Speed in 2030 and 2050 https://rail-research.europa.eu/publications/smart-and-affordable-rail-services-in-the-eu-a-socio-economic-and-environmental-study-for-high-speed-in-2030-and-2050/

Resümee

Der Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft (VÖWG) begrüßt die Zielrichtung der Kommission, Hochgeschwindigkeitsverbindungen zu einem tragenden Bestandteil einer klimafreundlichen europäischen Mobilitätsstrategie zu machen. Entscheidend für den Erfolg dieser Initiative ist jedoch, dass der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes als Teil eines integrierten, sozial verantwortlichen und gemeinwohlorientierten Bahnsystems verstanden wird.
Dazu gehört eine koordinierte europäische Verkehrsplanung, die Hochgeschwindigkeitsverbindungen mit dem konventionellen Netz und regionalen Mobilitätsangeboten verknüpft, sowie eine Harmonisierung technischer und sozialer Standards, die Sicherheit, Qualität und Fairness im grenzüberschreitenden Betrieb gewährleistet. Die Stärkung öffentlich verantworteter Angebote, eine verlässliche öffentliche Finanzierung und eine strategisch ausgerichtete öffentliche Beschaffungspolitik sind zentrale Voraussetzungen, um das wirtschaftliche, soziale und ökologische Potenzial des Hochgeschwindigkeitsverkehrs langfristig auszuschöpfen.