

Mobilität in der Lausitz: Industrielle Potentiale im System Bahn-Schiene

MOBILITÄT UND SCHIENENVERKEHR ALS WESENTLICHER TEIL DER DASEINSVORSORGE

Mobilität ist ein Grundbaustein des täglichen Lebens. Sie gehört zu den öffentlichen Aufgaben, die erfüllt werden müssen, um zur Arbeit zu kommen, medizinische Angebote zu erreichen, Bildungsorte zu besuchen und am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Sie macht es möglich, dass Regionen wachsen können und Wirtschaft sowie Gesellschaft funktionieren.

Die Schiene spielt dabei eine besonders wichtige Rolle. Sie ist ein zentrales Verkehrsmittel für den Transport von Menschen und Gütern. Im Personenverkehr verbindet die Bahn Städte und Gemeinden und bietet eine umweltfreundliche Alternative zum Auto. Im Güterverkehr sorgt sie dafür, dass Rohstoffe, Bauteile und fertige Produkte zuverlässig und klimafreundlich transportiert werden. Durch ihre hohe Transportkapazität und Effizienz ist die Schiene ein grundlegendes Element moderner, nachhaltiger Mobilität.

Leistungsfähige Schieneninfrastruktur ist für die Lausitz ein entscheidender Schlüssel zur erfolgreichen Entwicklung. Gut angebundene Orte sind attraktiver für Einwohner, Fachkräfte, Unternehmen und Investoren. Zudem ist im laufenden Strukturwandel vor allem die Entwicklung industrieller Zukunftsperspektiven gefragt. Eine große Chance ist hier die Verbindung zum starken Schienenfahrzeugbau der Region. Mobilitäts-, Regional- und Wirtschaftspolitik greifen dabei eng ineinander.

Das vorliegende REVIERWENDE-Schlaglicht gibt einen kompakten Überblick über das System Bahn-Schiene-Lausitz. Es stellt industrielle Kompetenzen und Entwicklungslinien des regionalen Schienenfahrzeugbaus dar und zeigt Einfluss- und Steuerungsmöglichkeiten auf die Verkehrs- und Industriepolitik auf. Schließlich werden Lösungsansätze und Forderungen zur gemeinsamen Gestaltung künftiger Mobilität und industrieller Fertigung diskutiert.

UNSERE THEMEN:

- Mobilität und Schienenverkehr als wesentlicher Teil der Daseinsvorsorge
- Schienenfahrzeugbau in der Lausitz
- Die Bahnindustrie ist systemrelevant!
- Politische Einflussmöglichkeiten
- Gestaltung künftiger Mobilität und industrieller Zukunft – was tun?
- Lausitzer Projekte und Netzwerke im Bereich Bahn-Schiene

SCHIENENFAHRZEUGBAU IN DER LAUSITZ

Die Lausitzer Bahnindustrie verbindet 170 Jahre Tradition mit modernster Fertigung und ist ein Eckpfeiler der industriellen Wertschöpfung. Über 60 regionale Unternehmen stellen mit qualifizierten Fachkräften innovative und wettbewerbsfähige Produkte entlang der gesamten Wertschöpfungskette her. Deutlich mehr als 5.500 Beschäftigte sind in Lausitzer Unternehmen des Systems Bahn-Schiene tätig. Eine breite Vielfalt an Teilen, Komponenten, Systemen und Fahrzeugen sowie

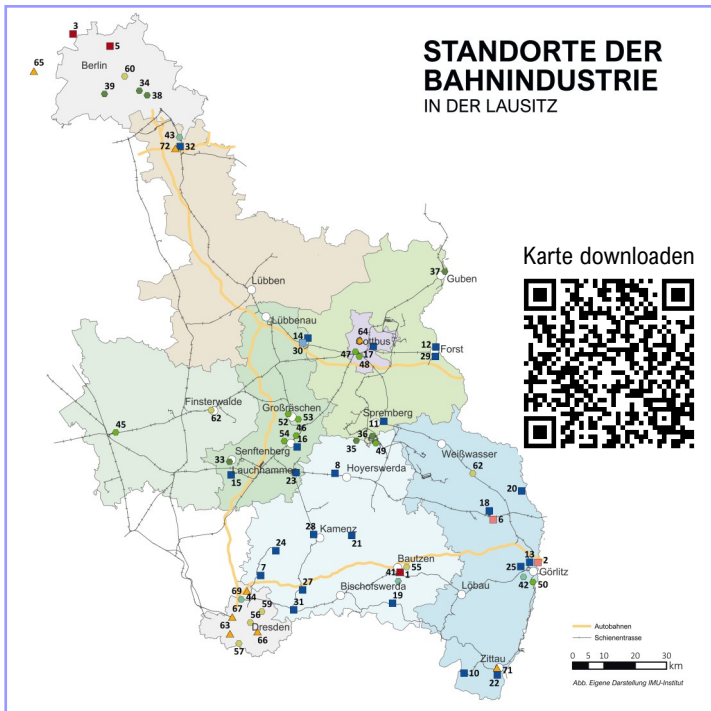
Infrastruktur und Signaltechnik wird in der Lausitz produziert und erfolgreich am Markt platziert. Die regionalen Standorte behaupten sich dabei in einem scharfen globalen und auch konzerninternen Wettbewerb.



Fahrzeugmontage im Alstom Werk in Görlitz, Foto: Revierwende

Allerdings stehen die Lausitzer Bahnindustrie-Unternehmen derzeit unter hohem Druck. Vor allem die preisgetriebene Beschaffungspolitik der Besteller (z.B. Deutsche Bahn und regionale Verkehrsverbände), internationale Konzernstrategien und starker Kostenwettbewerb führen zu Produktionsverlagerungen, fehlenden Investitionen und erheblichem Druck auf die Arbeitsbedingungen. Von vier großen Bahnproduktionsstandorten wird 2026 nur noch Alstom Bautzen übrig sein.

Mobilität in der Lausitz: Industrielle Potentiale



Aktuelle Veränderungen des Systems Bahn-Schiene durch neue Technologien schaffen aber auch zusätzliche Möglichkeiten. Trends wie die Elektrifizierung, die Digitalisierung, die Automatisierung und die Modularisierung sowie die Ablösung von Dieselfahrzeugen eröffnen neue Chancen für die Lausitzer Bahnindustrie. Zudem werden die großen Investitionen in die Infrastruktur in vielen Ländern mehr Bestellungen für neue Züge nach sich ziehen, während die Wartung weiterhin ein wachsender Teil des Geschäfts bleibt. Wie stark einzelne Standorte in der Lausitz davon profitieren, hängt allerdings von politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ab.

**„Sachsen ist ein tolles Bahnland,
wir müssen mutiger und offensiver werden
und das auch so nach außen vertreten!“**

Anatoli Klassen,
Branchenbeauftragter Bahnindustrie IG Metall

Die industrielle Fertigung von Schienenfahrzeugen sichert hochwertige Arbeitsplätze, bietet vielfältige technische Ausbildungs- und Studienmöglichkeiten und stärkt die gesamte Wertschöpfungskette – von der Entwicklung über die Produktion bis hin zur Wartung und Modernisierung von Fahrzeugen. Gleichzeitig trägt sie dazu bei, dass die Bahn als Verkehrsmittel weiter verbessert wird: durch moderne Züge, fortschrittliche Technologien und nachhaltige Produktionsverfahren. Eine starke Schienenindustrie bedeutet für die Lausitz Mobilität, Perspektiven, Innovationen und Investitionen.

DIE BAHNINDUSTRIE IST SYSTEMRELEVANT!

Im Kontext von Mobilität und Infrastruktur ist die Bahnindustrie entscheidend für umweltverträglichen Verkehr von Personen und Gütern. Sie ist quasi Ausrüster der Verkehrs- und Energiewende und von innovativen kundenorientierten Verkehrskonzepten. Damit ist die Branche letztlich auch Treiber des notwendigen umweltfreundlichen und zukunftsorientierten Umbaus von Wirtschaft und Gesellschaft. Wenn diese Transformation ernst gemeint ist, so ist die Bahnindustrie als deren technische Basis „systemrelevant“.

Der Bahnmarkt wächst, weltweit und in Deutschland. Die Nachfrage nach Schienennah- und -fernverkehr steigt. Das globale Marktvolumen der Bahnindustrie liegt bei über 200 Mrd. Euro pro Jahr. In Deutschland erwirtschaftet die Branche mit mehr als 54.000 Menschen 14,4 Mrd. Euro Umsatz (Stand 2023).

Nachhaltige Mobilität wird also gebraucht. Das System Bahn-Schiene ist somit eine Zukunfts- und Wachstumsbranche von strategischer Bedeutung. Gleichzeitig – und dieses Paradoxon gilt es zu überwinden – schrumpft die Bahnindustrie in der Lausitz und Arbeitsplätze gehen verloren.

Die gute Nachricht ist, kaum eine Branche ist so stark von politisch gesetzten Rahmenbedingungen beeinflusst wie die Bahnindustrie. Das heißt eben auch: Man kann etwas tun, um regionale Wertschöpfung zu sichern und Zukunftsperspektiven zu schaffen.

STUDIE ZUR BAHNINDUSTRIE LAUSITZ

Eine aktuelle Studie des IMU-Institutes Berlin im Auftrag der REVIERWENDE beleuchtet das industrielle Potenzial des Schienenfahrzeugbaus in der Lausitz. Sie zeigt klare Perspektiven für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung im Zuge des Strukturwandels auf.



[Die vollständige Studie können Sie hier direkt downloaden oder über den QR-Code aufrufen.](#)

LEUCHTTÜRME DER LAUSITZER BAHNINDUSTRIE

Alstom Bautzen

- integrierte Fertigung von Schienenfahrzeugen, Konstruktion, Rohbau, Montage, Innenausbau, Lackierung und Inbetriebnahme auf eigenem Testring
- circa 1.000 Beschäftigte

Neues Werk Cottbus

- Bahnwerk für die schwere Instandhaltung von Hochgeschwindigkeitszügen, Neubau einer 4-gleisigen und einer 2-gleisigen Instandhaltungshalle
- circa 1.200 Beschäftigte (geplant)

Hervorragendes regionales Umfeld

- leistungsstarke und praxisorientierte Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen der Region (u.a. BTU Cottbus, TU Dresden, Fraunhofer IVI, TU Chemnitz)
- starke Cluster und Netzwerke (u.a. Rail.S, Wirtschaftsverkehrsnetzwerk, Cluster VML)

VERLORENE STANDORTE DER BAHNINDUSTRIE

TransTec Vetschau

- Hersteller von Drehgestellen u.a. für Straßen-, U- und S-Bahnen, Personen und Güterwagen
- circa 100 Beschäftigte
- 2023 aus dem Markt ausgeschieden

Waggonbau Niesky

- letzter Güterwagenhersteller Deutschlands, v.a. für Spezialfertigungen im Güterwaggonbau
- rund 300 Beschäftigte
- 2023 geschlossen

Alstom Görlitz

- Waggonbau, hauptsächlich Doppelstockwagen, Wagenkästen und Rohbau für Straßenbahnen
- Werk 2026 vom Rüstungskonzern KNDS übernommen
- circa 670 Beschäftigte

POLITISCHE EINFLUSSMÖGLICHKEITEN

Die Politik hat auf verschiedenen Ebenen Möglichkeiten, die Rahmenbedingungen zu gestalten: Verkehrspolitisch, ordnungspolitisch, wirtschaftspolitisch, regulatorisch. Sie bestimmt die Bedingungen des internationalen Handels, gerade für global aufgestellte Bahnindustrie ein wichtiger Punkt. Weiterhin steuert die öffentliche Hand als Eigentümer der DB AG und der regionalen Verkehrsverbände die Auftragsvergabe dieser Verkehrsunternehmen. Sie schreibt Aufträge für die Anschaffung und Instandhaltung neuer Fahrzeuge oder den Bau von Strecken aus und finanziert Schienen, Züge, Signale und Verkehrsleistungen. Außerdem legt der Staat Regeln für Bau, Betrieb und Zulassung im Eisenbahnverkehr fest.

**„Wir brauchen mehr aktive Industriepolitik.
Verkehrspolitik ist Industriepolitik!“**

Olaf Wobst, Betriebsratsvorsitzender Alstom Bautzen

Aktuelle Impulse für die Branche werden unter anderem vom Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) erwartet. In der Lausitz werden mit den Fördermitteln des InvKG etwa die Strecken Lübbenau-Cottbus, Cottbus-Görlitz, Leipzig-Cottbus ausgebaut und zahlreiche Knotenpunkte und Bahnhöfe modernisiert. Auch aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität der Bundesregierung sollen umfangreiche Mittel – geplant sind 7,6 Mrd. Euro in 2025 sowie weitere 63 Mrd. Euro in den kommenden elf Jahren – in die Stärkung und den Ausbau der Schiene fließen.

LAUSITZER PROJEKTE UND NETZWERKE IM BEREICH BAHN-SCHIENE (Auswahl)

- **Rail.S**
Sächsisches Bahncluster mit Industrie, Verkehrsbetrieben, Hochschulen und weiteren Akteuren. rail-s.de
- **Cluster Verkehr Mobilität Logistik**
Strategische Wirtschafts- und Innovationsförderung in Brandenburg. mobilitaet-bb.de/de
- **Wirtschaftsverkehrsnetzwerk Lausitz**
Zusammenschluss von Unternehmen und Wirtschaftsförderungen, koordiniert von der IHK Cottbus. tinyurl.com/2w5e5ex7
- **DiSTILL**
Innovationsprojekt für vernetzte Mobilität, u.a. mit digitalem Logistik-Simulations-Tool. distill-lausitz.de
- **WALEMO**
Autonomer Shuttlebus am Bärwalder See als Innovationsprojekt für die „letzte Meile“ vom Bahnhof. valemo.de/
- **Regionaler Expertenkreis**
Von REVIERWENDE organisierte Austauschplattform für die regionale Branche, u.a. mit Alstom, Rail.S, IHK und SMWA. revierwende.de
- **TETIS**
Vorliegendes Konzept inkl. Standortprüfung für den Bau eines Testzentrums für Eisenbahntechnik in der Lausitz. www.smwa.sachsen.de - tinyurl.com/33juhm9r
- **FlexiDug**
Abgeschlossenes Projekt zur Entwicklung von Nachnutzungskonzepten für die Werkbahnen des Lausitzer Kohlebergbaus. tinyurl.com/mt4cat49

KÜNFTIGE MOBILITÄT UND INDUSTRIELLE ZUKUNFT

Zukunftsgerichtete Mobilitätskonzepte und die Stärkung der regionalen Schienenfahrzeugindustrie gehen Hand in Hand. Sie haben die Aufgabe, Einwohnern, Beschäftigten und Unternehmen attraktive Schienenverkehrsangebote zu unterbreiten. Diese öffentlichen Mobilitätsangebote sollten nicht allein wirtschaftlich orientierten Denkweisen unterworfen sein.

Die öffentlich finanzierten Schienenverkehre müssen auch für die heimische Industrie positive Effekte zeigen. Mit Steuermitteln finanzierte Aufträge zur nötigen Modernisierung von Strecken und Flotten dürfen nicht nur nach dem günstigsten Preis gehen.

Daraus ergeben sich folgende Ansatzpunkte, um einerseits langfristig gut funktionierende Schienenverkehre für Personen und Güter sowie andererseits die industriellen Perspektiven der Zukunftsbranche Schienenfahrzeugbau in der Lausitz zu sichern:

- Das **System Bahn-Schiene** ist als entscheidender **Eckpfeiler zur Umsetzung der globalen und nationalen Klimaziele** sowie der erfolgreichen Gestaltung der Mobilitätswende zu verstehen.
- Betrieblich geht es darum, die **vorhandenen Standorte zu sichern**. Sie müssen ihre starken Kernprodukte weiterentwickeln und die dafür wichtigen Fähigkeiten ausbauen. Dazu **braucht es Innovationen**. Und das geht **nur mit qualifizierten Fachkräften und guten Arbeitsbedingungen**. Wenn Betriebe sich verändern oder schließen müssen, stehen der Schutz der Beschäftigten, sichere Übergänge und soziale Absicherung im Mittelpunkt.
- „Die Schiene“ braucht **verlässliche politische Rahmenbedingungen**. Vor allem meint dies eine **langfristige Finanzierung** des Systems Bahn-Schiene. So könnte bspw. ein mehrjähriger Infrastrukturfonds anstelle alljährlicher Haushaltspolitischer Verteilungskonflikte in Land und Bund der Branche Planungssicherheit bieten.
- **Öffentliche Investitionen** sollten **gezielt** und koordiniert die weitere **Modernisierung der Infrastruktur und des rollenden Materials** vorantreiben. Es braucht eine konse-

quente Ausrichtung der Verkehrsplanung auf die Verkehrswende und einen stärkeren Ausbau des Schienenverkehrs für Personen und Güter.

- **Vergaben und Bestellungen** von Verkehrsleistungen und Schienenfahrzeugen müssen auch zu Aufträgen für heimische Hersteller führen. Dazu könnten sie zu einem gewissen Anteil mit „**local content**“ **Regelungen** versehen werden.
- Mit den **Vergaben** definieren die Besteller Anforderungen an die Fahrzeuge. In Vergabegesetzen ließen sich Kriterien wie Produktqualität und Innovationsgehalt oder die Gesamtkosten im Lebenszyklus gegenüber den reinen Anschaffungskosten stärker betonen. Dadurch würden langfristig bessere, nachhaltigere Lösungen für den Schienenverkehr gefunden. Aspekte wie die **Arbeitsbedingungen und Standards Guter Arbeit** sind in den öffentlichen Bestellungen von Schienenfahrzeugen **mehr zu berücksichtigen**.
- Qualifizierung ist ein wichtiger Schlüssel, um Fachkräftebedarfe im demographischen Wandel zu sichern und Beschäftigten Zukunftsperspektiven zu bieten. Hier brauchen die Betriebe der Bahnindustrie **Unterstützung bei Aus- und Weiterbildung sowie den Erhalt und die Modernisierung überbetrieblicher Bildungszentren**.
- Auf regionaler Ebene geht es schließlich darum, **übergreifende Netzwerke und Allianzen mit Branchenbezug auszubauen**. Hier können sich Unternehmen und Wissenschaft mit Gewerkschaften, Verbänden und Kammern austauschen und **gemeinsame Strategien zum Erhalt von Innovationen und Arbeitsplätzen in der Bahnindustrie am Traditions- und Zukunftsstandort Lausitz entwickeln**. Als Impulse ließen sich aus diesen Netzwerken auch die Beschaffungen der Verkehrsverbände mit innovativen Produkten und Dienstleistungen der regionalen Bahnindustrie zusammenbringen.

An der Bahnindustrie wird sich auch zeigen, ob der Strukturwandel in der Lausitz gelingt und gute industrielle Perspektiven entwickelt werden. Sie ist hier (noch) eine starke Branche mit Guter Arbeit und zukunftsfähigen Produkten und soll das auch bleiben.

IMPRESSUM

V.i.S.d.P.: Frederik Moch - Projektleitung
GFAAJ mbH | Keithstraße 1 | 10787 Berlin

Redaktion: Dirk Süßmilch (RW)
Gregor Holst (IMU-Institut)

REVIERWENDE
Büro Lausitzer Revier

Projektbüro Cottbus
Ostrower Straße 6
03046 Cottbus
Telefon: 01578/5322035

Projektbüro Görlitz
Bautzener Straße 57
02826 Görlitz
Telefon: 01578/5322033

E-Mail: lausitz@revierwende.de
www.revierwende.de/lausitzer-revier

Redaktionsschluss: 12/2025