

Der Bundesminister
für Verkehr
64/031

Bonn, den 7. Februar 1950

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

**Betr.: Anfrage Nr. 37 der Abgeordneten Winkelheide,
Hoppe und Genossen
- Nr. 425 der Drucksachen -.**

Auf die Anfrage Nr. 37 der Abgeordneten Winkelheide, Hoppe und Genossen betr. Auftragsvergebung der Bundesbahn an die Privatwirtschaft - Nr. 425 der Drucksachen - teile ich folgendes mit:

Zu 1: Die Bundesbahn hat in der Vorkriegszeit grundsätzlich die vorhandenen Fahrzeuge in den Eisenbahn-Ausbesserungswerken unterhalten und instandgesetzt und neue Fahrzeuge bei der Privatindustrie beschafft. Im Jahre 1945 mußten jedoch in großem Umfange auch Privatwerke, vor allem die Lokomotiv- und Waggonfabriken, zur Aufarbeitung des Rückstandes an Schadfahrzeugen herangezogen werden, da die Eisenbahn-Ausbesserungswerke infolge der stark zerstörten Werkanlagen und des verminderten Leistungsvermögens der Werkstättenarbeiter die umfangreichen Kriegsschäden an Lokomotiven und Wagen nicht allein bewältigen konnten.

Die Bundesbahn hält aber in voller Übereinstimmung mit der westdeutschen Fahrzeugindustrie daran fest, daß die Ausbesserung von Fahrzeugen auf die Dauer wieder den Eisenbahn-Ausbesserungswerken vorbehalten bleibt und der Neubau von Fahrzeugen ausschließlich Aufgabe der Privatindustrie ist. Im Jahre 1949 wurde daher den Lokomotiv- und Waggonfabriken durch die Vergabung von Neubaufträgen (Waggonindustrie) oder die Gewährung von Auslaufprogrammen der Fahrzeugausbesserung (Lokomotivindustrie) die Möglichkeit gegeben, zu ihrer eigentlichen Fertigung, dem Neubau von Fahrzeugen für das In- und Ausland, zurückzukehren. Die Fahrzeugausbesserung sollte in der Privatindustrie bis Jahresende auslaufen und in den Eisenbahn-Ausbesserungswerken dann wieder allein durchgeführt werden.

Die westdeutsche Fahrzeugindustrie kann ohne eine bestimmte Grundbelastung durch Aufträge der Bundesbahn und der

deutschen Privatbahnen nicht bestehen. Der Bundesbahn war es jedoch infolge der ungünstigen Entwicklung ihrer Finanzlage, insbesondere des Ausbleibens von Krediten, zunächst nicht möglich, den Lokomotiv- und Waggonfabriken Aufträge für den Neubau von Fahrzeugen im Jahre 1950 zu geben, die eine einigermaßen ausreichende Beschäftigung dieser Werke sichergestellt hätten. Auch die Anstrengungen der Fahrzeugindustrie, Exportaufträge zu erhalten, hatten nur bescheidene Erfolge. Die Lokomotiv- und Waggonfabriken befanden sich daher Ende 1949 in einer ihren Bestand gefährdenden Notlage, da sie sich wegen des Mangels an Aufträgen gezwungen sahen, die Masse ihrer Stammarbeiter zu entlassen.

Die Erhaltung einer technisch leistungsfähigen und wirtschaftlich arbeitenden Fahrzeugindustrie ist jedoch im Interesse der deutschen Volkswirtschaft erforderlich, damit diese sich wieder wie früher wesentlich am Export beteiligen kann. Auch die Bundesbahn und die deutschen Privatbahnen sind auf die Fahrzeugindustrie angewiesen, um die Erneuerung ihres Fahrzeugparks aus Inlandbeschaffungen sicherzustellen. Ich habe daher die Bundesbahn veranlaßt, der Fahrzeugindustrie zur Vermeidung von Massenentlassungen neue Überbrückungsaufträge der Fahrzeugausbesserung zu geben, die eine Beschäftigung der Lokomotiv- und Waggonfabriken in den ersten vier bzw. drei Monaten des Jahres 1950 gewährleisten. Die monatlichen Bargeldsummen, die die Bundesbahn im bisherigen Vereinigten Wirtschaftsgebiet für diese Überbrückungsaufträge benötigt, belaufen sich in den Monaten Januar, Februar und März auf je rd. 4,4 Millionen DM und im Monat April auf rd. 1,9 Millionen DM. Sie werden fast ausschließlich aus den Betriebseinnahmen der Bundesbahn bereitgestellt.

Die beiden bedeutendsten Lokomotivfabriken Westdeutschlands, Henschel & Sohn in Kassel und Friedrich Krupp in Essen, werden in der ersten Jahreshälfte 1950 von der Ausbesserung auf den Neubau von Fahrzeugen übergehen, nachdem der Bundesbahn in beschränktem Umfang und zweckgebunden für Aufträge an diese beiden Werke Geldmittel für die Beschaffung neuer Dampflokomotiven auf dem Kreditwege zur Verfügung gestellt wurden. Die übrigen Fahrzeugbauanstalten sind im Einvernehmen mit der Bundesbahn laufend bemüht, durch Verhandlungen mit den zuständigen Landesregierungen die finanziellen Voraussetzungen für ihre Weiterbeschäftigung möglichst mit Neubaufträgen zu schaffen.

- Zu 2: Die Bundesbahn hat für das Geschäftsjahr 1950 einen vorläufigen Wirtschaftsplan aufgestellt, dessen Ausgabebewilligungen den voraussichtlichen Einnahmen angepaßt sind. Die

Mittel, die dieser Wirtschaftsplan für die Ausbesserung von Fahrzeugen in den Eisenbahn-Ausbesserungswerken vorsieht, reichen nicht aus, um selbst bei Kurzarbeit die z. Zt. noch vorhandenen Belegschaften der Werke weiter zu beschäftigen. Auch nach dem Ausscheiden der Fahrzeugindustrie aus der Fahrzeugausbesserung wird daher die Bundesbahn zur Vermeidung zusätzlicher Entlassungen für die Dauer des Jahres 1950 an der Kurzarbeit in allen Eisenbahn-Ausbesserungswerken und damit auch im Eisenbahn-Ausbesserungswerk Recklinghausen festhalten müssen.

- Zu 3: Die Eisenbahn-Ausbesserungswerke haben gegenüber den Bewilligungen im vorläufigen Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 1950 z. Zt. noch bei den Werkstättenarbeitern einen Personalüberhang von rd. 3100 Köpfen. Um ihn zu beseitigen, muß die Kurzarbeit in allen Eisenbahn-Ausbesserungswerken beibehalten werden. Daneben sollen noch Werkstättenarbeiter in andere Dienstzweige umgesetzt werden, um Entlassungen zu vermeiden. An der Einstellungssperre muß aus den gleichen Gründen festgehalten werden.

Seebohm