

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/355 —**

Ausbesserungswerke der Deutschen Bundesbahn

*Der Bundesminister für Verkehr – E 13/00.02. 11–08/35 VM 83 –
hat mit Schreiben vom 17. September 1983 im Namen der Bundes-
regierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:*

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auffassung des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, alle Ausbesserungswerke bis auf vier zu schließen, wie es im Gutachten der Firma Kienbaum gefordert wird, und gedenkt die Bundesregierung, den eingeleiteten Stilllegungsverfahren für die Ausbesserungswerke zuzustimmen?

Bei den Ausbesserungswerken für die Güterwageninstandhaltung besteht ein erheblicher Überhang an Personal- und Werkstättenkapazität, der dringend Anpassungsmaßnahmen erfordert. Anträge des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, alle Güterwagenwerke bis auf vier zu schließen, liegen dem Bundesminister für Verkehr nicht vor.

2. Finden nach Auffassung der Bundesregierung im Gutachten der Firma Kienbaum struktur- und regionalpolitische Aspekte in der Beurteilung der Situation der Ausbesserungswerke ausreichende Berücksichtigung?

Die Unternehmensberatungsfirma Kienbaum hat bei ihren Untersuchungen regionale und strukturelle Gesichtspunkte sowie die Situation der jeweiligen Arbeitsmarktreion berücksichtigt. Es sind keine Ansatzpunkte erkennbar, das Gutachten hinsichtlich der verwendeten Ausgangsdaten und des methodischen Vorgehens in Zweifel zu ziehen.

3. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fraktion DIE GRÜNEN, daß dem Güterfernverkehr der Deutschen Bundesbahn eine verkehrspolitische Priorität einzuräumen ist, und wenn ja, hält die Bundesregierung dann die im Kienbaum-Gutachten zugrunde gelegte Einschätzung des zukünftigen Bedarfs an Güterwagen, hochgerechnet auf die Jahre 1987 und 2000, nicht für zu niedrig angesetzt?

Die Bedarfsermittlungen des Gutachtens beruhen auf einer aktuellen Prognose zur Entwicklung des Schienen-Güterverkehrs, dem die Bundesregierung einen hohen Stellenwert beimißt.

4. Ist es sinnvoll, daß staatseigene Unternehmen wie die Deutsche Bundesbahn in strukturschwachen Gebieten wie der Oberpfalz (Weiden), Osthessen (Fulda) oder dem Saarland (Saarbrücken) Arbeitsplätze vernichten, während gleichzeitig die Bundesregierung Millionenbeträge zur wirtschaftlichen Förderung dieser Regionen bereitstellt?

Die Deutsche Bundesbahn ist wegen ihrer angespannten finanziellen Situation und unter Berücksichtigung der erheblichen Inanspruchnahme von Bundesmitteln gezwungen, die Personal- und Sachausgaben zu senken. Aus wirtschaftlichen Gründen können auf Dauer keine Kapazitäten vorgehalten und Mitarbeiter beschäftigt werden, die zur Erfüllung des Unternehmensauftrages nicht erforderlich sind. Die angesprochenen regionalen und strukturellen Gesichtspunkte aller Gebiete, in denen sich Güterwagenausbesserungswerke befinden, werden bei den zu treffenden Entscheidungen gewürdigt.

5. Inwieweit hält es die Bundesregierung für möglich, Fremdaufträge im Bereich der Ausbesserungswerke der Deutschen Bundesbahn durch DB-Unternehmen zu erledigen, und ließe sich dadurch nicht die Stilllegung der Bundesbahnausbesserungswerke verhindern?

Für eine Verlagerung von Arbeiten aus anderen Bereichen des industriellen Bundesvermögens ist wegen der auch dort schwierigen Beschäftigungslage derzeit kein Raum. Eine Kürzung öffentlicher Aufträge an die freie Wirtschaft zugunsten der Deutschen Bundesbahn steht nicht zur Diskussion.

6. Hält es die Bundesregierung für möglich, regional- und strukturpolitische Härten durch die Schließung einzelner Bundesbahnausbesserungswerke dadurch zu vermeiden, daß die Produktion auf alle Bundesbahnausbesserungswerke gleichmäßig verteilt wird und der Personalabbau ausschließlich über den sogenannten normalen Personalabgang erfolgt?

Die unbefriedigende Auslastung der Güterwagenwerke mit derzeit rd. 55 v. H. wird sich wegen des rückläufigen Arbeitsaufkom-

mens weiter verschlechtern, wenn Kapazitätsanpassungsmaßnahmen unterbleiben. Eine gleichmäßige Verteilung der Aufgaben auf die vorhandenen Werke ist kein geeignetes Mittel für eine Kapazitätsanpassung. Notwendige Personalvermindierungen werden vorrangig über den natürlichen Abgang sowie durch innerbetriebliche Umsetzungen gesteuert.

