

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Werner Schulz (Berlin) und der Gruppe  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
**– Drucksache 12/1703 –**

**Erhalt der ostsächsischen Schienenfahrzeugindustrie**

Die Betriebe der ostsächsischen Schienenfahrzeugindustrie, insbesondere die Waggonbauwerke in Görlitz, Niesky und Bautzen, befinden sich seit Monaten in einer tiefen Krise. Die Weiterführung der Produktion in diesen Betrieben, die vor der Währungsunion zu einem großen Teil ihre Produkte in die RGW-Länder exportierten, ist äußerst gefährdet. Durch den Zusammenbruch des Ostmarktes und das daraus resultierende Ausbleiben von Aufträgen sind, wie in anderen ähnlich betroffenen Industriezweigen, auch hier Tausende von Arbeitsplätzen akut bedroht.

Hinzu kommt, daß diese Betriebe oft als die größten Arbeitgeber in den jeweiligen Regionen fungieren und die Landkreise Ostsachsens mit ihrer vorwiegend monostrukturellen Industriestruktur ohnehin besonders stark von Arbeitslosigkeit betroffen sind.

Andererseits besteht gerade in den neuen Bundesländern und in Osteuropa ein sehr großer Bedarf hinsichtlich des Ausbaus und der Modernisierung des öffentlichen Schienen-Personen-Nahverkehrs (ÖSPNV) als auch hinsichtlich der Umrüstung von Schienenfahrzeugen im Schienenfernverkehr.

Nach Auffassung der Bundesregierung ist auch für die neuen Bundesländer eine Vielfalt in der Wirtschaftsstruktur anzustreben, d. h. ein Neben- und Miteinander von unterschiedlichen Branchen, von großen, mittleren und kleineren Betrieben, von Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen. Eine so strukturierte Wirtschaftsregion braucht in ihrem Kern auch prägende Industrieunternehmen. Damit soll zugleich vermieden werden, daß die Industrien im Osten Deutschlands zu Zweigniederlassungen, verlängerten Werkbänken oder bloßen Verkaufsstellen abgewertet werden. Im Gegenteil, die traditionsreichen Industrieregionen des

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Wirtschaft vom 30. Dezember 1991 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Ostens sollen – soweit irgend möglich – ihren Charakter und ihre Eigenständigkeit behalten. Das gilt auch für die Schienenfahrzeugproduktion.

1. Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung dem Erhalt der Schienenfahrzeugproduktion in den neuen Bundesländern, insbesondere in Ostsachsen, bei, und wie beurteilt sie die Marktchancen dieser Betriebe auf dem nationalen und internationalen Markt?

Die sächsische Waggonbauindustrie hat ganze Regionen des Landes mitgeprägt. Sie verfügt über eine hohe technische Leistungsfähigkeit, über ausgebildete und motivierte Mitarbeiter sowie über Erfahrungen beim Einsatz von Schienenfahrzeugen in Europa, Asien und Afrika.

Die Treuhandanstalt hat die Deutsche Waggonbau AG (DWA) und ihre fünf Waggonbauwerke als sanierungsfähig eingestuft.

Es kommt nunmehr darauf an, durch zügige Umsetzung eines tragfähigen Sanierungskonzeptes die Markt- und Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmensgruppe – bei Wahrung der Privatisierungsoption – zu entwickeln und zu stärken. Hierbei spielt angesichts des Wegbrechens der Ost-Märkte die Erschließung und Sicherung neuer Märkte eine entscheidende Rolle. Neue Märkte erfordern auch von den sächsischen Betrieben der DWA verbesserte und neue Produkte; dabei zeichnet sich für die ostdeutschen Waggonbauer ein Wandel vom spezialisierten Waggonhersteller zum Universalanbieter von Schienenfahrzeugen ab.

Dies betrifft insbesondere

- Fahrzeuge für den öffentlichen Personennahverkehr, vor allem Straßenbahnen und elektrisch angetriebene Doppelstockwagen und Doppelstockzüge, sowie die Modernisierung von Reisezugwagen und Straßenbahnen an den Standorten Bautzen und Görlitz;
- Fahrzeuge für den kombinierten Verkehr (z. B. Containerverkehr) und Spezialgüterwagen am Standort Niesky.

In diesem Zusammenhang werden auch Kooperationen mit westlichen Partnern vorbereitet.

Als ein erstes Ergebnis zukunftsgerichteter Entwicklungsarbeiten kann das Konzept für Doppelstockfahrzeuge gesehen werden, das vor kurzem der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

Dieses Fahrzeug kommt sowohl für die Deutsche Reichsbahn als auch für die Deutsche Bundesbahn in Betracht.

Die Waggonbau Niesky GmbH wird bereits 1992 300 Schiebandwagen an die Deutsche Bundesbahn liefern. Dieses Unternehmen hat darüber hinaus mit verschiedenen Abnehmern (u. a. Deutsche Reichsbahn, Transwaggon Schweiz, schwedische Staatsbahnen) Verträge abgeschlossen, die für 1992 eine volle Auslastung sichern.

Dagegen zeigt sich für die Waggonbau Bautzen GmbH eine Auslastungssituation, bei der eine einschneidende Reduzierung der

Beschäftigtenzahl unvermeidlich erscheint. Für 1992 liegen bisher keine neuen Verträge für Reisezugwagen vor. Für einen Auftrag zur Modernisierung von Tatra-Straßenbahnen in Chemnitz wurde das Versuchsmuster fertiggestellt, das Grundlage für ein langfristiges Modernisierungsprogramm der Kommunen Dresden, Leipzig, Rostock und Berlin sein könnte.

2. Hält es die Bundesregierung für angebracht und nötig, zur Situation und zu Perspektiven der ostdeutschen, insbesondere der ostsächsischen Schienenfahrzeugproduktion, konkrete Analysen anfertigen zu lassen, um ein umfassendes Konzept zum Erhalt dieses Industriezweiges erstellen zu können?

Wenn ja, wurden solche Analysen bereits angefertigt?

DWA und Treuhandanstalt haben Lage und Aussichten der ostdeutschen Schienenfahrzeugindustrie eingehend analysiert und auf dieser Grundlage Unternehmenskonzepte zur Sanierung und Weiterführung der DWA-Betriebe, auch der ostsächsischen, entwickelt. Diese Konzepte werden fortlaufend – z. Z. auf der Grundlage der Ist-Daten für 1991 – aktualisiert. Die Kernfrage besteht darin, wie schnell und in welchem Umfang es gelingt, die Abhängigkeit vom Markt der ehemaligen UdSSR (ca. 70 Prozent Anteil am Umsatz) zu verringern.

3. Welche Ergebnisse brachten diese Analysen, und welche Schlußfolgerungen hat die Bundesregierung aus diesen gezogen bzw. welche Konzepte wurden erstellt?

Die in der Antwort zu Frage 2 erwähnten Analysen haben bestätigt, daß auch in der ostsächsischen Schienenfahrzeugindustrie im wesentlichen die gleichen systembedingten Mängel und Defizite anzutreffen sind, wie sie bisher allgemein bei allen ostdeutschen Industrieunternehmen in der Phase des Übergangs zur Marktwirtschaft offenbar geworden sind:

- Einseitige Ausrichtung auf risikobehaftete und zwischenzeitlich wegbrechende Ost-Märkte,
- hohe Produktivitätsrückstände durch ineffiziente Standort-, Fertigungs- und Organisationsstrukturen,
- übermäßige Kostenbelastungen infolge personeller Überbesetzung,
- erhebliche Managementlücken vor allem in den nichttechnischen Bereichen.

Die Analysen haben aber auch ergeben, daß die drei ostsächsischen Standorte, allerdings angepaßt an die veränderten Marktbedingungen, erhalten werden können. Zu diesem Zweck stimmen DWA und Treuhandanstalt ein umfassendes Sanierungskonzept ab. Dabei liegt der Auswahl der zukünftigen Geschäftsfelder eine ausführliche Markt- und Wettbewerbsanalyse zugrunde.

Die künftige Unternehmensstrategie konzentriert sich vor allem auf folgende Elemente:

- Anpassung des Personalbestandes an wettbewerbliche Marktbedingungen,
- Reduzierung der Fertigungstiefe,
- Modernisierung von Fertigungseinrichtungen und -verfahren,
- Nutzung von Diversifizierungsmöglichkeiten.

4. Ist es aus Sicht der Bundesregierung strukturpolitisch vertretbar, wenn Leitung und Produktionsschwerpunkte der Deutschen Waggonbau AG in den Raum Halle verlagert werden und dies eine Reduzierung der ostsächsischen Standorte Bautzen, Görlitz und Niesky zur Folge hat, besonders vor dem Hintergrund der monostrukturellen Industriestrukturen und der besonders hohen Arbeitslosigkeit in diesen Regionen?

Es hat bisher keine Verlagerung von Schwerpunkten der DWA in den Raum Halle und eine daraus abgeleitete Reduzierung der ostsächsischen Standorte Bautzen, Görlitz und Niesky gegeben. Dies ist auf absehbare Zeit auch nicht beabsichtigt.

5. Hält es die Bundesregierung politisch, wirtschaftlich und sozial für vertretbar, daß, sollte die Waggonbau GmbH Bautzen bis zum 1. Quartal 1992 keine neuen Aufträge bekommen, die Beschäftigtenzahl von ursprünglich 3000 auf ca. 800 Beschäftigte so weit gesunken sein wird, daß eine Reisezugwagenproduktion praktisch nicht mehr möglich und so eine weitere Schrumpfung der Beschäftigtenzahl vorprogrammiert wäre?
6. Ist sich die Bundesregierung der Tatsache bewußt, daß diese Situation der Waggonbau GmbH Bautzen, die der größte Arbeitgeber der Stadt ist, noch mehr Verunsicherung und Hoffnungslosigkeit, nicht nur bei den Beschäftigten, sondern auch bei einem großen Teil der dortigen Bevölkerung bewirkt, die nicht zuletzt zu einem weiteren Anstieg der Abwanderung aus dieser Region führen wird?

Es trifft zu, daß die größten Auslastungsprobleme bei der Waggonbau Bautzen GmbH bestehen. Die bisherigen Hauptkunden waren osteuropäische und chinesische Eisenbahngesellschaften; deren Zahlungsfähigkeit reicht zum Teil nicht einmal aus, die für sie im Jahre 1991 bereits hergestellten Fahrzeuge zu finanzieren.

Angesichts der hohen Unsicherheiten und Risiken der Ostmärkte stellt das Diversifizierungskonzept der Waggonbau Bautzen GmbH auf die Modernisierung und den Bau von Straßenbahnen ab. Dennoch wird ein einschneidender Personalabbau nicht zu vermeiden sein. Es ist wichtig, daß die Treuhandanstalt bei den in diesem Zusammenhang zu treffenden Entscheidungen so früh wie möglich die Betroffenen und die politischen Entscheidungsträger vor Ort über die beschäftigungsmäßigen Auswirkungen informiert, damit in der dortigen Region im Rahmen abgestimmter Ansiedlungsprogramme rechtzeitig neue Arbeitsplätze geschaffen und sozialverträgliche Flankierungsmaßnahmen vorbereitet werden können.

Die Waggonbau GmbH Bautzen ist in der Lage, Straßenbahnen in vielfältigen Ausführungen anzubieten und zu liefern. Angebote zur Rekonstruktion bzw. zum Neubau werden derzeit zahlreichen ostdeutschen kommunalen Verkehrsbetrieben unterbreitet, Verträge mit den Städten Cottbus und Chemnitz existieren bereits.

7. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die durch die Neuordnung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gemäß Artikel 22 Steueränderungsgesetz bei der Beschaffung von Straßenbahnen geplante Mitfinanzierung durch den Bund bereits so einzusetzen, daß durch kurzfristige Mittelbereitstellung die Produktion in der Waggonbau GmbH Bautzen bereits jetzt aufgenommen werden kann und so Arbeitsplätze gesichert werden?

Der Deutsche Bundestag hat mit der Verabschiedung des Entwurfs eines Steueränderungsgesetzes 1992 am 8. November 1991 auch wesentliche Änderungen an dem geltenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorgenommen, u. a. durch die Einbeziehung der Förderung von Schienenfahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs in den Katalog der förderfähigen Vorhaben.

80 Prozent der GVFG-Mittel sind für die Länderprogramme reserviert und werden nach einem Kfz-Schlüssel gemäß § 6 Absatz 2 GVFG auf die Länder verteilt. Aufstellung, Dotierung und Durchführung der Förderprogramme einschließlich solcher für die Schienenfahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgen in diesem Mittelrahmen in der alleinigen Zuständigkeit der Länder. Der Bund hat auf Auswahl und Dotierung der Förderung von Vorhaben im Rahmen der Höchstgrenzen keinen Einfluß.

Da der Bundesrat in seiner Sitzung am 29. November 1991 die Anrufung des Vermittlungsausschusses beschlossen hat, sind derzeit verbindliche Aussagen über die zu erwartenden Änderungen im GVFG und daraus ableitbare Handlungsempfehlungen nicht möglich.

Im noch geltenden GVFG ist die Förderung von Schienenfahrzeugen nach dem GVFG nicht vorgesehen, so daß hierfür auch keine Mittel bereitgestellt werden könnten.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung unter dem Aspekt der prekären Auftragslage der Waggonbau GmbH Bautzen die Vergabe eines Auftrages durch die Deutsche Bundesbahn zur Umrüstung von 300 Citybahnwagen zu Interregio-Wagen an zwei italienische Firmen?

Bei allem Verständnis für die angespannte Auftragslage der Waggonbau Bautzen GmbH sieht die Bundesregierung keine Möglichkeit, Aufträge der Deutschen Bundesbahn (DB) für die Ausrüstung von Reisezugwagen ausschließlich der ostdeutschen Waggonbauindustrie zukommen zu lassen. Die öffentlichen Auftraggeber des Bundes sind grundsätzlich über die nationalen bzw. EG- und GATT-Vergaberegeln gehalten, Aufträge in einem wettbewerblichen, nichtdiskriminierenden Vergabeverfahren am Markt zu plazieren, d. h. den Zuschlag erhält das Angebot, das unter Berücksichtigung aller Umstände sich als das wirtschaftlichste erweist. Dieser Grundsatz gilt auch für die Auftragsverfahren der DB.

Daß dabei einzelne Aufträge aufgrund der Wirtschaftlichkeit des Angebots an ausländische Bieter vergeben werden, ist nicht zu beanstanden. Von dieser Marktoffenheit profitierte bisher gerade die exportorientierte deutsche Wirtschaft, denn erfahrungsgemäß gehen insgesamt weniger öffentliche Aufträge ins Ausland, als umgekehrt deutsche Unternehmen den Zuschlag von ausländischen Auftraggebern erhalten.

Nach Mitteilung der Hauptverwaltung der DB wurde die Waggonbau Bautzen zusammen mit der Firma PFA in Weiden, dem Reichsbahnausbesserungswerk in Halberstadt und dem italienischen Reisezugwagenhersteller Keller kürzlich im Rahmen einer Ausschreibung zum Umbau und zur Modernisierung von 312 Inter-Regio-Wagen der DB aufgefordert, für diesen Auftrag ein Angebot abzugeben. Die Vergabeentscheidung der DB soll noch vor Ende dieses Jahres erfolgen.

Die Deutsche Bundesbahn hat in diesem Jahr eine weitere Ausschreibung für die Vergabe von Aufträgen zur Rekonstruktion von Interregio-Wagen initiiert.

Der Umbau von beispielsweise 100 Reisezugwagen könnte die Beschäftigung von ca. 200 Arbeitnehmern für ein Jahr sichern. Dieser Auftrag wird durch Mittel des Bundes gestützt.

9. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung hier, bei der Auftragsvergabe Kriterien in Betracht zu ziehen, die der Situation in dieser besonders von Arbeitslosigkeit und Deindustrialisierung betroffenen Region der neuen Bundesländer Rechnung tragen?

In den neuen Bundesländern, nicht zuletzt auch in Sachsen, besteht dringender Bedarf an Spezialwagen für die rollende Landstraße.

10. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, für diese verkehrs-, wirtschafts- und umweltpolitisch wichtige Aufgabe, die zur Entlastung des Gütertransportverkehrs auf der Straße beiträgt, kurzfristig und gezielt Aufträge an die ostsächsischen Betriebe der Waggonbau AG zu vergeben?
11. Was tut die Bundesregierung konkret dafür, Aufträge, die mit öffentlichen Geldern finanziert werden, vorrangig in wirtschaftlich und arbeitsmarktpolitisch besonders betroffene Gebiete der neuen Bundesländer zu vergeben?

Grundsätzlich ist es nicht Aufgabe des öffentlichen Auftragswesens, konjunkturelle oder strukturelle Probleme einzelner Branchen oder Regionen zu lösen.

Gleichwohl hat die Bundesregierung auch im öffentlichen Auftragswesen zur Flankierung des Gemeinschaftswerks „Aufschwung Ost“ im Rahmen des rechtlich Zulässigen ein Bündel von Maßnahmen verabschiedet, das darauf abzielt, verstärkt öffentliche Aufträge an Unternehmen aus den neuen Bundesländern zu vergeben, um damit einen Beitrag zur Sicherung und Schaffung neuer Arbeitsplätze zu leisten.

Zu nennen sind in diesem Zusammenhang

- das generelle Eintrittsrecht aller ostdeutschen Bieter in Bestgebote westdeutscher Bieter, verbunden mit einer Mehrpreisgewährung von derzeit bis zu 5 Prozent bei kleineren Aufträgen (im Lieferbereich bis 100 000 DM);

- die Verpflichtung der Vergabestellen in Fällen, wo es nach Art und Umfang der geforderten Leistung sinnvoll und zweckmäßig erscheint, sich durch die Auftragsberatungsstellen der neuen Bundesländer geeignete Unternehmen benennen zu lassen, die dann grundsätzlich am Ausschreibungsverfahren zu beteiligen sind;
- die Forderung an die Auftraggeber, die Leistungsbeschreibung möglichst so abzufassen, daß ostdeutsche Bieter die Chance haben, im Rahmen ihrer Produktpalette anzubieten (Stichwort: Es muß nicht immer Technik Stand West 1993 gefordert werden) und
- die weitgehende Zulassung von Nebenangeboten.

Darüber hinaus hat die Bundesregierung zur Stärkung der kleinen und mittleren, insbesondere aber der neugegründeten Unternehmen die sogenannten Mittelstandsrichtlinien, die noch von der letzten DDR-Regierung erlassen worden sind, in vereinfachter Form bis Ende 1992 beibehalten.

Mit diesen Richtlinien soll gerade diesem Kreis von Unternehmen der Zugang zu öffentlichen Aufträgen erleichtert werden.

