

**Kleine Anfrage****des Abgeordneten Dr. Winfried Wolf und der Gruppe der PDS****Arbeitsplätze in der deutschen Bahntechnik**

Die Bahntechnik in der Bundesrepublik Deutschland hat eine lange Tradition. Zusammen mit der britischen, der französischen und der US-amerikanischen war sie bis vor dem Zweiten Weltkrieg führend auf dem Weltmarkt. Nach dem Zweiten Weltkrieg blieb diese Tradition in den beiden deutschen Staaten erhalten; die west- und die ostdeutsche Bahntechnik zählten weltweit zu den bedeutendsten Bahntechnik-Ländern, während die US-Bahntechnik parallel mit dem Niedergang der US-Eisenbahnen an Bedeutung verlor. 1989 berichtete die Zeitschrift der Deutschen Bundesbahn von einem „Lokomotivbau-Rekord in der DDR“ und davon, daß das Werk VEB Lokomotivbau in Hennigsdorf bei Berlin mit der Auslieferung der 500. elektrischen Serienlokomotive der Reihe 243 „an der Spitze im europäischen Lokomotivbau“ stehe („Blickpunkt“ Nr. 12/1989). Kurz darauf stellte die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ fest: „Die Waggonindustrie in der DDR ist in der Welt führend.“ (FAZ vom 5. Januar 1990).

Kurz vor dem Beitritt der DDR zur Bundesrepublik Deutschland wurde der erste griechische Intercity in Betrieb genommen. Er wurde von einer west-ostdeutschen Kooperation gefertigt. Beteiligte Unternehmen waren die AEG Westinghouse Transportsysteme GmbH, Berlin-West, und der VEW Außenhandelsbetrieb Schienenfahrzeuge Import Export, Berlin, DDR. Eine maßgebliche koordinierende Funktion bei diesem deutsch-deutschen Projekt spielte die TU Dresden.

Entsprechend der offiziellen Verkehrspolitik der Bundesregierung, die den „Vorrang Schiene“ betont, und im Sinne der Eigenwerbung der Deutschen Bahn AG, die sich als „Unternehmen Zukunft“ bezeichnet, müßte nunmehr der gesamtdeutsche Industriezweig Bahntechnik große Perspektiven haben. Statt dessen kam es seit 1990 in diesem Industriebereich zu einem beispiellosen Abbau an Arbeitsplätzen. So wurde allein bei der Deutschen Waggonbau Aktiengesellschaft (DWA) in den neuen Bundesländern die Beschäftigtenzahl von 23 000 im Jahr 1990 auf 3 900 1997 abgebaut.

In den kommenden Jahren soll der Beschäftigtenabbau fortgesetzt werden. Im September berichtete die „Financial Times“ über

Pläne, bei Adtranz europaweit 25 Prozent der Arbeitsplätze abzubauen (11. September 1997). Mehrere deutsche Blätter sprechen von 2 500 Bahntechnik-Jobs, die in den deutschen Werken entfallen würden; die „Welt“ zitiert Berichte, wonach im größten deutschen Adtranz-Werk, demjenigen in Hennigsdorf, „die Hälfte der Arbeitsplätze . . . fortfallen (könne)“ (26. September 1997).

Laut „Financial Times“ äußerte der Präsident von Adtranz (International): „Wir haben gerade das UK Restrukturierungs-Team (von England) nach Deutschland gebracht, wo sie in Deutschland dasselbe machen werden, was sie bereits in Großbritannien taten.“ Die Betriebsräte der deutschen Adtranz-Werke verweisen darauf, daß in den britischen Bahntechnik-Werken die Belegschaft von 8 200 auf 3 500 reduziert wurde (BR-Info, Betriebsrat Adtranz Mannheim vom 12. September 1997).

Seit 1989/90 findet in der Branche ein beschleunigter Konzentrationsprozeß statt. So gingen die folgenden Bahntechnik-Unternehmen in den Unternehmen ABB und AEG/Daimler Benz bzw. in dem 1995 gebildeten gemeinsamen Unternehmen Adtranz auf: MAN/MMB, LEW, Kiepe, Energiebau Dresden, Waggon Union, Thyssen-Henschel, Schindler (Schweiz). Adtranz wird jeweils zu 50 Prozent von Daimler Benz und von dem schwedisch-schweizerischen Unternehmen ABB kontrolliert. Adtranz kam 1996 auf einen Jahresumsatz von 5,9 Mrd. DM.

Der kanadische Konzern Bombardier übernahm 1995 das Bahntechnik-Unternehmen Talbot in Aachen. Im November 1997 wurde Bombardier auch Eigentümerin der DWA. Der neue Bombardier-Talbot-DWA-Konzern kommt im Jahre 1997 auf einen Bahntechnik-Umsatz von 2,9 Mrd. DM.

Die übrige deutsche Bahntechnik wird überwiegend von Siemens kontrolliert. Auch der Siemens-dominierte Bahntechnik-Bereich entstand durch einen massiven Konzentrationsprozeß, der in den letzten acht Jahren stattfand. So übernahm Siemens seit 1989/1990 u. a. Duewag, die Bahntechnik-Sparte von Krupp, Häni (Schweiz) und Friedmann (Österreich). Die Siemens-Bahntechnik setzte 1996 4,3 Mrd. DM um.

Ein weiterer Schritt in der Bahntechnik-Konzentration wurde im bereits zitierten „Financial Times“-Artikel von Vagner angesprochen. Dort heißt es, eine Fusion von Adtranz mit General Electric sei sein „Traum“.

In einer vorausgegangenen Kleinen Anfrage (Antwort in Drucksache 13/5396) wies die Gruppe der PDS darauf hin, daß Personen, die direkt mit der Öl- und Autobranche verbunden sind, führende Vertreter im Management der Deutschen Bahn AG stellen. Die Bundesregierung sah in ihrer Antwort auf diesen Aspekt unserer Anfrage keinen problematischen Interessenskonflikt; auch nicht in dem Umstand, daß der damalige Vorsitzende der Deutschen Bahn AG im privaten Hauptberuf Mehrheitseigner der Dürr AG ist, die sich ihrerseits als weltweiten „Systemführer in der Herstellung von Autolackierautomaten“ bezeichnet. Der ehemalige Vorsitzende der Deutschen Bahn AG nimmt in demselben

Unternehmen inzwischen die Funktion des Aufsichtsratsvorsitzenden ein.

Der gegenwärtige Konzentrationsprozeß in der Bahntechnik weist Parallelen zu der genannten personellen Verflechtung auf.

Die Daimler Benz AG hat ihr Stammgeschäft im Pkw-, Lkw- und Busbau. Selbst die Engagements im Flugzeugbau (Airbus, Dasa) sind wichtiger als das Bahntechnik-Engagement. Der zweite Adtranz-Partner, ABB, ist als Autozulieferer engagiert.

Siemens ist ein maßgeblicher Zulieferer der Autoindustrie.

Beim kanadischen Hersteller Bombardier schließlich hat das Segment Flugzeugbau (vor allem Regionalflugzeuge und Firmenjets) das relativ größte Gewicht.

Damit wird die deutsche Bahntechnik überwiegend von Unternehmen kontrolliert, die ihre maßgeblichen Interessen in Bereichen haben, die in direkter Konkurrenz zum Schienenverkehr stehen und von einem Niedergang des Schienenverkehrs profitieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Beschäftigte zählte die Bahntechnik in Ost- und Westdeutschland bzw. in Gesamtdeutschland
  - 1980
  - 1990
  - 1995
  - 1996
  - 1997 (letzteres gegebenenfalls geschätzt).
2. Wie verteilten sich nach Kenntnis der Bundesregierung diese Beschäftigtenzahlen 1991 und 1997 (bitte gegebenenfalls anstelle des Jahres 1997 Angaben für 1996)
  - nach Unternehmen,
  - nach einzelnen Bundesländern?
3. Wie verteilten sich diese Beschäftigtenzahlen 1996 nach den alten bzw. den neuen Bundesländern?
4. Wie viele Menschen waren 1990 und 1996 in Gesamtdeutschland in Bundesbahn- und in Reichsbahnausbesserungswerken beschäftigt?
5. Wie viele Menschen fanden 1990 bei Reichsbahn und Bundesbahn Beschäftigung, und wie viele waren 1996 bei der Deutschen Bahn AG beschäftigt?
6. Gibt es analoge Berechnungen zu den vom Verband der deutschen Automobilindustrie angegebenen Zahlen, daß direkt und indirekt von der Autoindustrie rund 3 Millionen Arbeitsplätze abhängig seien (Beschäftigte 1997: rund 780 000), in denen die Zahl derjenigen Menschen, die direkt und indirekt von der Bahntechnik abhängen, ermittelt wird (wenn ja, bitte um entsprechende Angaben für 1991 und 1996)?
7. Wie groß ist in der (deutschen) Bahntechnik der Anteil der Exporte?

8. Wie groß ist bei der Bahntechnik der Anteil der Aufträge, bei denen die Auftraggeber
  - die Deutsche Bahn AG,
  - andere in öffentlichem Eigentum befindliche Verkehrs- betriebesind?
9. Haben sich an dem – vermutlich hohen – Anteil der Bahntechnik-Aufträge, die von im Eigentum der öffentlichen Hand befindlichen Unternehmen vergeben werden, seit 1990 größere Veränderungen ergeben, und wenn ja, welche?
10. Wie groß schätzt die Bundesregierung den Anteil der Aufträge
  - bei der Deutschen Bahn AG,
  - bei anderen im öffentlichen Besitz befindlichen Verkehrs- betrieben,die direkt (z. B. Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken) oder indirekt (z. B. Nutzung von Gemeindeverkehrsfinanzierungs- gesetz-Mitteln) zurückzuführen sind auf
  - a) direkte Zuschüsse (Zuschüsse an die DB AG bzw. GVFG- Gelder),
  - b) zinslose Kredite für die Deutsche Bahn AG  
(Angaben bitte für das letzte verfügbare Jahr)?
11. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Anteil, den die Umsätze der drei Bahntechnik-Unternehmen Adtranz, Siemens und Bombardier (Talbot und DWA) am gesamten Umsatz der Bahntechnik einnehmen?
12. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, daß Unternehmen der Bahntechnik bzw. deren Muttergesellschaften einen großen Teil ihrer Umsätze in den Verkehrsbereichen Pkw/Lkw/Bus und Flugzeugbau realisieren und damit von Interessen bestimmt sind, die vielfach in direkter Konkurrenz zum Schienenverkehr stehen?
13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Beschäftigungsper- spektiven in der Bahntechnik angesichts der angekündigten Programme zum Belegschaftsabbau bei Adtranz und angesichts der De-facto-Fusion von Talbot und DWA, woraus sich ebenfalls ein Rationalisierungspotential ergeben dürfte?
14. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, dem sich abzeichnenden fortgesetzten Beschäftigungsabbau in der Bahntechnik entgegenzuwirken, und wenn ja, mit welchen Maßnahmen?

Bonn, den 27. November 1997

**Dr. Winfried Wolf**  
**Dr. Gregor Gysi und Gruppe**