

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg), Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg), und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aussagen der Bundesregierung zu Arbeitsplatzeffekten des Transrapid

Im Zuge der Raumordnungsverfahren (ROV) für die geplante Magnetschnellbahnverbindung Berlin – Hamburg wurden von der Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft (MPG) detaillierte Angaben zu den erwarteten Arbeitsmarkteffekten vorgelegt. Im Gegensatz zu diesen – im Hinblick auf die Kosten – geringen Zahlen entstehender Arbeitsplätze werden durch die Bundesregierung weitaus optimistischere Szenarien gezeichnet (so durch Bundesminister Matthias Wissmann im Interview der „Lausitzer Rundschau“ am 23. Oktober 1997), die wir in dieser Anfrage hinterfragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie erklärt sich die Bundesregierung die von Bundesminister Matthias Wissmann im o. g. Interview bekanntgegebene Steigerung der Zahl von Arbeitsplätzen in der Instandhaltungszentrale Perleberg (130) um fast 50 % gegenüber den Angaben der MPG in den ROV-Unterlagen (90)?
2. Wie viele Mitarbeiter der Instandhaltungszentrale werden nach der Bundesregierung vorliegenden Informationen bzw. nach von der MPG erstellten Unterlagen
 - a) von der derzeitigen Testanlage Lathen,
 - b) aus dem Bahnausbesserungswerk Wittenberge,
 - c) eventuell aus anderen Bereichen der DB AG umgesetzt,
 - d) neu aus der arbeitslosen Bevölkerung der Region eingestellt, davon wie viele
 - umgeschult bzw. weitergebildet,
 - erstausgebildet,
 - e) Frauen sein?
3. Für wie realistisch hält es die Bundesregierung, daß – wie von der MPG in den ROV-Unterlagen für Berlin/Brandenburg angegeben – die Betriebszentrale und der Sitz der Gesellschaft in Brandenburg liegen werden?

Welche anderen Optionen werden derzeit ernsthaft diskutiert, und welche Chancen werden ihnen beigemessen?

4. Mit wie vielen zusätzlichen Arbeitsplätzen rechnet die Bundesregierung in Brandenburg, wenn eine definitive Entscheidung zugunsten dieses Bundeslandes gefallen ist?
5. Um welche „Jobs“ wird es sich bei den von Bundesminister Matthias Wissmann im o. g. Interview genannten „weiteren Jobs im Speckgürtel Berlins“ handeln?

Wo werden diese konkret entstehen?

6. Sind solche „Speckgürtel-Jobs“ an eine dort befindliche Wartungsstation gebunden, die derzeit von der MPG nicht vorgesehen ist?

Wenn nicht, wie gedenkt die Bundesregierung diese Arbeitsplätze zu ermitteln, und an welche betrieblichen Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Transrapid werden sie gebunden sein?

7. Wie viele Dauer-Arbeitsplätze würden nach Ansicht der Bundesregierung direkt durch die geplante Magnetschwebbahn (MSB)-Trasse entstehen?

Wie viele würden davon entfallen auf

- a) Berlin und sein näheres Umland,
- b) von Berlin weiter entfernte Bereiche Brandenburgs,
- c) Mecklenburg-Vorpommern,
- d) andere neue Bundesländer,
- e) Hamburg und Schleswig-Holstein,
- f) andere alte Bundesländer?

Welche Branchen wären in welcher Größenordnung betroffen?

8. Wie viele der neuen Dauer-Arbeitsplätze würden durch Verlagerung aus anderen Bereichen, wie viele völlig neu geschaffen?
9. Sind der Bundesregierung konkrete und wissenschaftlich fundierte Untersuchungen bekannt, die die Aussagen der MPG, daß aus „vergleichbaren Projekten (Flughäfen, Industriestandorte) ein Multiplikatoreffekt von 1,5 angesetzt werden“ könne, um die Zahl neuer indirekt mit dem Projekt erzeugter Arbeitsplätze abschätzen zu können (RVU-Bericht S. 97), bestätigen und untermauern?

Um welche wissenschaftlichen Untersuchungen handelt es sich ggf., und welche Vorhaben wurden untersucht?

10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der MPG, daß ein im Hamburger Hauptbahnhof oder im Lehrter Bahnhof endender Transrapid im gleichen Verhältnis neue Arbeitsplätze induzieren würde wie ein Flughafen bzw. Industriestandort „auf der grünen Wiese“, auch wenn an diesen Haltestellen die wesentliche Infrastruktur und Versorgungseinrichtungen auch ohne Transrapid schon vorhanden sind?

11. Wie viele und welche dauerhaften Arbeitsplätze werden nach Meinung der Bundesregierung auf Dauer insgesamt netto neu entstehen (direkte und indirekte Effekte, aufgeschlüsselt nach Branchen)
 - a) in Berlin und seinem unmittelbaren Umland,
 - b) in von Berlin weiter entfernten Regionen Brandenburgs,
 - c) in Mecklenburg-Vorpommern,
 - d) insgesamt in den neuen Bundesländern,
 - e) in Schleswig-Holstein und Hamburg,
 - f) in anderen alten Bundesländern?
12. Wie viele davon entfallen auf
 - a) Frauen,
 - b) Jugendliche,
 - c) Langzeitarbeitslose,
 - d) Hochschulabsolventen?
13. Wie viele neue Lehrstellen würden entstehen?
14. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die Arbeitsplatzverluste, die bei der DB AG im Bereich der Zugsicherung zwischen Berlin und Hamburg entstehen, wenn nach dem Bau der Referenzstrecke des Transrapid – wie vorgesehen und in den Fahrgastprognosen für den Transrapid berücksichtigt – der ICE- und IC-Verkehr auf dieser Relation eingestellt wird?
15. Welche Arbeitsmarkteffekte hätte die Abkopplung der Region um Wittenberge vom ICE-/IC-Verkehr, wie er im Falle der Realisierung des Transrapid denkbar und wahrscheinlich ist?
16. Hält die Bundesregierung die von der MPG in den ROV-Unterlagen angegebene Zahl von 611 direkt durch den Transrapid geschaffenen Arbeitsplätzen im Rahmen der Betriebsgesellschaft und von bis zu 900 durch den MSB-Betrieb induzierten Arbeitsplätzen für – zum damaligen Planungsstand – korrekt berechnet?

Wenn ja:

- a) Haben sich im Rahmen des Planungsfortschrittes Gründe ergeben, eine erheblich geringere Arbeitsplatz-Produktivität oder einen erheblich höheren Bau-, Betriebs- und Wartungsaufwand anzunehmen?

Was waren die Gründe?

- b) Wie erklärt sich die von Bundesminister Matthias Wissmann im oben zitierten Interview genannte dreifach höhere Zahl von 4 500?

Was sind die voraussichtlichen Arbeitsinhalte dieser mindestens 3 000 zusätzlich Beschäftigten?

Wenn nein:

Ist nach Auffassung der Bundesregierung gewährleistet, daß andere von der MPG im Rahmen der ROV vorgelegte Berechnungen einen höheren Genauigkeitsgrad aufweisen?

17. Wie erklärt sich die Differenz zwischen der von Bundesminister Matthias Wissmann im o. g. Interview genannten Zahl von bis zu 18 000 zusätzlichen Arbeitsplätzen während der Bauphase des Transrapid und der von der MPG im Rahmen der ROV-Unterlagen präsentierten Zahl von 3 000 Arbeitsplätzen während der Bauphase sowie maximal weiteren 2 500 induzierten Arbeitsplätzen?

Welche weiteren Beschäftigungseffekte, die die MPG nicht berücksichtigt hat, gibt es nach Einschätzung der Bundesregierung?

18. Wie sind die Chancen ostdeutscher Unternehmen einzuschätzen, im Rahmen der Baulos-Ausschreibung Aufträge im Zusammenhang mit dem Bau des Transrapid zu erhalten, die nicht der Baustoffzulieferung (Kies-/Sandabbau) zuzuschreiben sind?

Welche Möglichkeiten hat die Bundesregierung, um auf die Ausschreibungsbedingungen so Einfluß zu nehmen, daß möglichst viele regionale Firmen und Arbeitnehmer beteiligt werden?

Wie gedenkt sie, diese zu nutzen?

19. Inwieweit müssen die bisherigen Annahmen über die Arbeitsplatzeffekte durch den Bau des Transrapid infolge der europaweiten Ausschreibung des Trassenbaus korrigiert werden?

Wie wird sich das Verhältnis zwischen in der Bundesrepublik Deutschland geschaffenen Arbeitsplätzen und den im europäischen Ausland geschaffenen Arbeitsplätzen verändern?

20. Wie viele Arbeitsplätze in der MPG sind nach Kenntnisstand der Bundesregierung mit Menschen aus den neuen Bundesländern besetzt worden?

21. In welchem Umfang wurden – nach der Bundesregierung vorliegenden Informationen – Untersuchungs- und Planungsaufträge der MPG an regionale Planungsbüros vergeben?

Wie viele Stellen wurden dadurch geschaffen, wie viele davon für Bürger der neuen Länder?

22. Wie viele Arbeitsplätze würden in Deutschland entstehen, wenn der Transrapid mindestens einmal exportiert würde?

Wie viele davon in den neuen Ländern?

Wie viele an welchen Standorten?

23. Welche Komponenten des Transrapid würden in diesem Fall in Deutschland, welche im Bestellerland hergestellt werden?

24. Wieviel Prozent der Wertschöpfung und der Arbeitsmarkteffekte würden dann in etwa auf Deutschland entfallen?

25. Erfordert nach Kenntnisstand und Einschätzung der Bundesregierung der Betrieb des Transrapid zusätzlich zu den von der Versuchsanlage Lathen übernommenen Beschäftigten überhaupt Neueinstellungen durch die DB AG?

Wird die DB AG voraussichtlich vorhandenes Personal einsetzen und dadurch den geplanten Personalabbau verringern können?

Wären bei Beibehaltung des ursprünglichen Konzeptes, das die Gründung einer neuen Betriebsgesellschaft voraussetzte, mehr oder weniger Arbeitsplätze geschaffen worden?

26. Gibt es Untersuchungen über durch den Transrapid verlorengehende Arbeitsplätze (Tourismus, Land- und Forstwirtschaft, Stilllegung von Bahnstrecken u. a.)?

Wenn ja, wer hat diese Untersuchungen in wessen Auftrag durchgeführt, wann und wo wurden sie veröffentlicht, und was sind die Ergebnisse?

Bonn, den 28. November 1997

Gila Altmann (Aurich)

Egbert Nitsch (Rendsburg)

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Helmut Wilhelm (Amberg)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

