

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Winfried Wolf und der Gruppe der PDS
— Drucksache 13/9317 —**

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 (können)“ (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/MBB, 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 Mehrheits-eigner 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 gewichtiger 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.

Vorbemerkungen

Der Bereich der „Bahntechnik“ umfaßt außer der Herstellung von Schienenfahrzeugen auch den gesamten Bereich der Infrastruktur einschließlich der Sicherungstechnik und Energieversorgung. Da in den Fragen ausschließlich die Bereiche einzelner großer Hersteller von Schienenfahrzeugen angesprochen sind, beziehen sich auch die Antworten auf den Sektor „Schienenfahrzeuge“.

Die Hersteller von Schienenfahrzeugen sind in einem sich verschärfenden internationalen Wettbewerb in besonderem Maße darauf angewiesen, den sich verändernden Marktbedürfnissen flexibel Rechnung zu tragen. Unabhängig von Kapitalverflech-

tungen oder Kapitalabhängigkeiten ist jedes Einzelunternehmen ein in sich eigenständiger Bereich, der sein Ergebnis gegenüber den Geldgebern zu vertreten hat.

1. Wie viele Beschäftigte zählte die Bahntechnik in Ost- und Westdeutschland bzw. in Gesamtdeutschland
 - 1980
 - 1990
 - 1995
 - 1996
 - 1997 (letzteres gegebenenfalls geschätzt).

Die Anzahl der Beschäftigten im Schienenfahrzeugbau ergibt sich aus nachfolgender Tabelle:

	Deutschland	Früheres Bundesgebiet	Neue Länder und Ostberlin
1980	–	39 709	–
1990	–	29 757	–
1995	69 681	37 763	31 918
1996	61 190	34 154	27 036
1997 (Jan. – Sept.)	55 895	–	–

Quelle: Statistisches Bundesamt

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?

Eine aussagekräftige Gegenüberstellung der Beschäftigtenzahlen für die Jahre 1991 und 1996 ist wegen Umstellungen in der Statistik nicht möglich. Die Aufteilung der Anzahl der Beschäftigten auf die einzelnen Bundesländer ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle:

Beschäftigte im Schienenfahrzeugbau in den Bundesländern

Schleswig-Holstein	1 805
Hamburg	1 690
Nordrhein-Westfalen	11 080
Hessen	4 229
Bayern	6 521
Berlin	1 975
Brandenburg	8 889
Sachsen	7 926
Sachsen-Anhalt	6 693
Thüringen	877
übrige 6 Bundesländer	9 505
Deutschland	61 190

Quelle: Statistisches Bundesamt

Eine vollständige Übersicht können die statistischen Landesämter der Bundesländer aus Gründen des Datenschutzes nicht liefern. Für die letztgenannten 6 Bundesländer sind Einzelangaben deshalb nicht möglich. Angaben über Beschäftigtenzahlen von Unternehmen können in Einzelfällen deren Geschäftsberichten entnommen werden.

3. Wie verteilten sich diese Beschäftigtenzahlen 1996 nach den alten bzw. den neuen Bundesländern?

Die Angaben sind in der Antwort auf die Frage 1 enthalten.

4. Wie viele Menschen waren 1990 und 1996 in Gesamtdeutschland in Bundesbahn- und in Reichsbahnausbesserungswerken beschäftigt?

Nach den Angaben der Deutsche Bahn AG waren im Jahr 1990 im Bereich der Deutschen Reichsbahn 36 000 Mitarbeiter in Ausbesserungswerken beschäftigt, bei der Deutschen Bundesbahn waren im gleichen Zeitraum 16 483 Mitarbeiter in Ausbesserungswerken beschäftigt. 1996 waren im ehemaligen Bereich der Deutschen Reichsbahn 10 552 Mitarbeiter, im Bereich der ehemaligen Deutschen Bundesbahn 9 353 Mitarbeiter in Ausbesserungswerken beschäftigt.

Ausbesserungswerke haben Aufgaben der Instandhaltung zu erfüllen, sie können daher nicht in den Kreis der Schienenfahrzeughsteller einbezogen werden.

5. Wie viele Menschen fanden 1990 bei Reichsbahn und Bundesbahn Beschäftigung, und wie viele waren 1996 bei der Deutschen Bahn AG beschäftigt?

Nach Angaben der Deutsche Bahn AG (DB AG) waren im Jahr 1990 bei der Deutschen Reichsbahn 229 841 Mitarbeiter und bei der Deutschen Bundesbahn 232 394 Mitarbeiter beschäftigt. Am 31. Dezember 1996 betrug die Zahl der Mitarbeiter im DB-Konzern 288 768, davon waren 246 849 Mitarbeiter bei der DB AG beschäftigt. Aus der Personalentwicklung bei der DB AG können keine Schlüssefolgerungen auf die Situation in der Schienenfahrzeugindustrie gezogen werden.

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)?

Eine zur Automobilindustrie analoge Berechnung liegt aufgrund der vollständig anderen Strukturen nicht vor. Nach Einschätzung

der Deutschen Bahnindustrie kann davon ausgegangen werden, daß zur Zeit etwa 800 000 Menschen direkt oder indirekt bei Betrieb und Herstellung einschließlich Wartung von Bahntechnik abhängig sind.

7. Wie groß ist in der (deutschen) Bahntechnik der Anteil der Exporte?

Der Exportanteil des Schienenfahrzeugbaus betrug 1996 etwa 28 %.

8. Wie groß ist bei der Bahntechnik der Anteil der Aufträge, bei denen die Auftraggeber
 - die Deutsche Bahn AG,
 - andere in öffentlichem Eigentum befindliche Verkehrsbetriebe sind?

Nach Angaben der Deutschen Bahnindustrie betrug im Jahr 1996 der Anteil der Lieferungen an die Deutsche Bahn AG etwa 29 % und der Anteil der Lieferungen an kommunale Verkehrsbetriebe etwa 32 %.

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?

Aussagen hierzu sind in den Vorbemerkungen und in den Antworten auf die Fragen 6, 7 und 8 enthalten. Generelle Aussagen darüber hinaus sind nicht möglich, da sich die Unternehmen an den sich ständig ändernden Bedarf an Schienenfahrzeugen und die damit verbundene Marktlage anpassen müssen. Dies führt oft zu sich rasch veränderten Strukturen der Unternehmen in diesem Bereich, die sich – auch international – im Wettbewerb behaupten müssen. Bemerkenswert ist, daß sich z. B. bei der DWA die Anteile der Lieferungen an die Deutschen Bahnen von etwa 5 bis 10 % im Jahre 1990 auf etwa 85 % im Jahre 1997 vergrößert haben.

10. Wie groß schätzt die Bundesregierung den Anteil der Aufträge
 - bei der Deutschen Bahn AG,
 - bei anderen im öffentlichen Besitz befindlichen Verkehrsbetrieben,die direkt (z. B. Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken) oder indirekt (z. B. Nutzung von Gemeindevorkehrsfinanzierungsgesetz-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)?

Im Jahr 1996 wurden Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach § 6 Abs. 1 Gemeindeverkehrsförderungsgesetz (GVFG) wie folgt geleistet:

Finanzhilfen an die DB AG in Höhe von 333,921 Mio. DM

Finanzhilfen an kommunale Verkehrsbetriebe
in Höhe von 657,213 Mio. DM.

Damit werden jedoch nur Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur gefördert. Über Aufträge der DB AG, die durch GVFG-Mittel finanziert wurden, liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

Seit Inkrafttreten der Bahnreform sind die im Dreijahresplan Schiene für Schieneninfrastrukturinvestitionen vorgesehenen Bundesmittel weitgehend planmäßig umgesetzt worden. Während Deutsche Reichsbahn und Deutsche Bundesbahn in den Jahren 1990 bis 1993 zusammen durchschnittlich rund 5,8 Mrd. DM pro Jahr in die Schienenwege investierten, konnte die jährliche Investitionsrate nach der Bahnreform auf jährlich rund 9 Mrd. DM gesteigert werden.

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?

Die Frage läßt sich generell nicht beantworten, da die angeprochenen Unternehmen international operierende Firmen sind und der Bezugskreis nicht definiert ist. Sicher ist nach Angaben der deutschen Bahnindustrie jedoch, daß es drei große Systemanbieter auf dem gesamten Weltmarkt gibt, von denen allein zwei ihren Sitz in Deutschland haben. Die beiden in Deutschland ansässigen Unternehmen sind mit etwa 19 % am Umsatz des Weltmarktes beteiligt.

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?

Interessenkonflikte der angedeuteten Art sind aus Sicht der Bundesregierung nicht erkennbar. Die Bündelung von Aktivitäten im Bereich der Verkehrstechnik, wie zum Beispiel Luftfahrt, Straßen- und Schienenverkehr, dient der Gewinnung von Synergieeffekten, der Diversifizierung und dem Schließen von Markt-lücken. Eine entsprechende Angebotsstruktur entspricht auch der internationalen Entwicklung, wie sie in den Vorbemerkungen der Kleinen Anfrage beschrieben wird.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Beschäftigungsperspektiven 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?

Der zunehmende Wettbewerb im Bereich der Verkehrstechnik führte in den letzten Jahren zu einem erheblichen Druck auf die Preise und zwingt die Anbieter von Bahntechnik zu verstärkten Anstrengungen zur Sicherung ihrer Wettbewerbsfähigkeit. Die Bundesregierung kann grundsätzlich nicht unmittelbar auf Standortentscheidungen und Pläne zur Arbeitsplatzverlagerungen oder Arbeitsplatzabbau von privaten Unternehmen Einfluß nehmen.

Mit der Bahnstrukturreform wurden in der Bundesrepublik Deutschland jedoch die Grundvoraussetzungen für eine dauerhafte Existenz des Verkehrsträgers Schiene und somit auch für die Nachfrage im Bereich der Bahntechnik geschaffen.

14. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, dem sich abzeichnenden fortgesetzten Beschäftigungsabbau in der Bahntechnik entgegenzuwirken, und wenn ja, mit welchen Maßnahmen?

Auf die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen. Von entscheidender Bedeutung ist, daß dem Verkehrsträger Schiene sowohl im Rahmen der integrierten Verkehrspolitik der Bundesregierung als auch der Europäischen Union eine wesentliche Rolle zukommt. Im Hinblick auf die verstärkte internationale Ausrichtung des Eisenbahnverkehrs und die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahnindustrie steht der gesamte Bahnsektor sicherlich noch vor großen Veränderungen. Langfristig wird hierdurch jedoch die Konkurrenzfähigkeit des Systems „Eisenbahn“ und die Sicherung von Arbeitsplätzen erreicht.

