

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg), Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
**— Drucksache 13/9346 —**

**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 Arbeitsplatzeffekten 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.

**Vorbemerkung**

Die Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft mbH (MPG) hat sich in ihren Aussagen im Rahmen der Raumordnungsverfahren (ROV) auf die Abschätzung von unmittelbar in den Streckenregionen, also dem Gegenstand der Raumordnungsverfahren, anfallenden Beschäftigungseffekten geäußert. Darüber hinaus treten beispielsweise durch Produktion der Fahrzeuge oder von Kabeln zur Stromversorgung auch in anderen Bereichen der Volkswirtschaft Beschäftigungseffekte auf. Die Bundesregierung bezieht diese Effekte in ihre Überlegungen mit ein. Bei allen Angaben handelt es sich um begründete Schätzungen, die naturgemäß Schwankungsbreiten aufweisen.

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)?

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 23. Dezember 1997 übermittelt.*

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

Die ROV-Dokumentationen der MPG weisen für die Instandhaltungszentrale Perleberg 90 Primär-Arbeitsplätze aus mit Aufteilung auf die folgenden Arbeitsaufgaben/Funktionsbereiche:

- Instandhaltung (Wartung, Inspektion) der MSB-Fahrzeugflotte,
- Instandhaltung der leittechnischen Komponenten im Fahrzeug,
- Verwaltung des Zentrallagers aller Teilsysteme,
- Stationierung Fahrzeugpark für Instandhaltungs-Fahrzeuge und deren Disposition,
- Besetzung des Leitstandes für Instandhaltung und Managementorganisation,
- Besetzung Basisstandort Mitte für die Fahrweg-Instandhaltung,
- Ausbildung von ca. 10 Auszubildenden.

Weiterhin werden ca. 40 bis 50 Sekundär-Arbeitsplätze entstehen u. a. bei

- kleinen und mittelständischen Betrieben (Reparatur- und Renovierungsarbeiten),
- Dienstleistern für Reinigung, Bewachung, Versorgung, Taxi, Bus und durch
- Besucherwirkungen für Hotel und Bewirtung.

Grundlage für diese Abschätzung sind die vorliegenden Erfahrungen von der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) in Lathen sowie aus den ICE-Betriebswerken in Hamburg und München.

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?

Die Instandhaltungszentrale Perleberg wird aufgrund ihrer funktionalen Aufgabe für Arbeitskräfte aus den genannten Gruppen a) bis e) sehr gute Chancen bieten, sofern diese die notwendige Mobilität und Bereitschaft zur ggf. erforderlichen Qualifizierung mitbringen. In Betracht kommen Aufgaben in den Gewerken Elektriker, Mechaniker, Elektroniker, Handwerker, Informatiker sowie Büro-Assistenz, aber auch Aufgaben mit geringerem Qualifizierungserfordernis. Dabei bestehen selbstverständlich auch entsprechende Möglichkeiten für Arbeitslose und Frauen.

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?

Nach Auswertung aller Raumordnungsverfahren wird die Betriebszentrale am Standort der Station Schwerin geplant. Die DB AG als zukünftiger Betreiber wird zu gegebener Zeit die personelle Besetzung der Arbeitsplätze in der Betriebszentrale organisieren.

4. Mit wie vielen zusätzlichen Arbeitsplätzen rechnet die Bundesregierung in Brandenburg, wenn eine definitive Entscheidung zugunsten dieses Bundeslandes gefallen ist?

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

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?

Neben Primärbeschäftigungswirkungen wie z. B. bei systemneutralen Handwerkern, Dienstleistern und Zulieferern für Instandhaltung, Transportleistungen etc. werden überwiegend Sekundärbeschäftigungswirkungen wie durch indirekte Versorgungs- und Serviceleistungen entstehen.

Im sogenannten „Speckgürtel“ ist auch die Einrichtung einer Wartungsstation für die Fahrweginstandhaltung mit der entsprechenden Infrastruktur von Technik und Personal geplant.

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?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

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?

Die Gutachten zur Erstellung der Raumordnungsunterlagen prognostizieren ca. 600 Dauerarbeitsplätze in der Betriebsphase. Für die Realisierung der Aufgaben von Betrieb und Instandhaltung verteilen sich die Arbeitskräfte systemspezifisch entlang der Strecke mit Konzentration in Berlin, Perleberg, Schwerin und Hamburg.

Betroffen sein werden hiervon die Branchen Handwerk und Bau, Zulieferindustrie Mechanik und Elektrotechnik sowie Dienstleistungen aller Art.

8. Wie viele der neuen Dauer-Arbeitsplätze würden durch Verlagerung aus anderen Bereichen, wie viele völlig neu geschaffen?

Zu dieser Fragestellung liegen derzeit keine zahlenmäßigen Ergebnisse vor. Aber auch „verlagerte“ Arbeitsplätze müssen wieder neu besetzt werden. Insofern sind alle Magnetbahnarbeitsplätze neue Dauerarbeitsplätze.

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?

Die Multiplikatoreffekte wurden ermittelt auf der Basis folgender Studien:

- ARGE PROGNOSE AG, Hamburg-Consult GmbH  
Struktureffekte durch den Bau und Betrieb einer Transrapid-Strecke (1989)
- Aleff-Studie TU Berlin 1995  
Beschäftigungseffekte infolge der Magnetschnellbahn Transrapid

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?

Das Transrapid-System wird in Hamburg, Berlin-Spandau und Berlin Lehrter Bahnhof in die vorhandene Verkehrsinfrastruktur integriert. Die Verkehrsanlagen der Magnetschnellbahn erhalten ein spezifisches Layout. Allein im Bereich Serviceleistungen entstehen etwa 200 neue Arbeitsplätze.

11. Wie viele und welche dauerhaften Arbeitsplätze werden nach Meinung der Bundesregierung auf Dauer insgesamt netto neu ent-

stehen (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?

Es werden für die Betriebsphase ca. 600 direkte Dauerarbeitsplätze und ca. 900 indirekte Dauerarbeitsplätze in der Trassenregion entstehen. Eine genaue Verortung über den Konkretisierungsgrad der Raumordnungsunterlagen hinaus ist derzeit nicht möglich.

Die direkten Arbeitsplätze werden u. a. für die Aufgabenbereiche Betrieb und Instandhaltung, die indirekten Beschäftigungswirkungen u. a. in den Bereichen Handwerk, Dienstleistungen, Service, Hotel und Gaststätten, Transport wie Taxi, Bus und Mietwagen entstehen.

12. Wie viele davon entfallen auf

- a) Frauen,
- b) Jugendliche,
- c) Langzeitarbeitslose,
- d) Hochschulabsolventen?

Die entstehenden Arbeitsplätze bieten allen genannten Personengruppen, aber auch allen anderen Bevölkerungsgruppen, reale Beschäftigungschancen. Die tatsächlichen Einstellungen werden u. a. von der Verfügbarkeit und Qualifikation abhängen.

13. Wie viele neue Lehrstellen würden entstehen?

Es entstehen ca. 30 neue Lehrstellen, die zeitlich und fachlich an dem vorhandenen Anforderungsprofil orientiert werden.

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?

Arbeitsplatzverluste bei der DB AG als Ergebnis des Baus der Transrapidstrecke sind nicht zu erwarten, da die vorhandene Bahninfrastruktur marktorientiert durch entsprechende Produktkonzepte weiter genutzt und aufgefüllt werden 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?

Wittenberge wird auch in Zukunft von Zügen des Regional- und Fernverkehrs bedient. Die DB AG als privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen wird eigenverantwortlich im Rahmen ihrer langfristigen Unternehmens- und Produktstrategie über den Einsatz der verschiedenen Angebote entscheiden.

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 Planungsfortschritts 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?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurden die Beschäftigungseffekte – dem ROV-Kennntnisstand entsprechend – korrekt berechnet. Die Prognosen sind u. a. an vergleichbaren Verkehrs- und Großvorhaben orientiert; wissenschaftliche Untersuchungen zum Gegenstand sind in der Antwort zu Frage 9 benannt.

Zu a):

Es haben sich im Rahmen des Planungsfortschritts keine Gründe ergeben, erheblich abweichende Produktivität oder erheblich abweichenden Aufwand anzunehmen.

Zu b):

Weiterführend zu den in den ROV-Unterlagen genannten 900 Sekundär-Arbeitsplätzen ergeben sich anknüpfend an die Studie Aleff der TU Berlin Multiplikatoreffekte aus Vorleistungen und Einkommenswirkungen mit einem Beschäftigungseffekt im Sekundär-Arbeitsmarkt von ca. 4 500 Mann/Jahr, die über die Bauphase hinaus wirken. Diese Berechnungen werden im weiteren Planungsprozeß weiter analysiert und anhand vergleichbarer Großprojekte wie ICE, TGV, Kanaltunnel und Potsdamer Platz hinsichtlich ihrer Plausibilität überprüft.

Nach Auffassung der Bundesregierung entsprechen die Berechnungen der MPG und ihrer Gutachter in allen Planungsphasen der jeweils möglichen Genauigkeit.

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?

Die MPG hat in den ROV-Unterlagen für die Bauphase ausschließlich die direkt mit dem Bau des Fahrweges vor Ort, also dem Gegenstand der Raumordnungsverfahren, eingesetzten ca. 3 000 Arbeitsplätze beziffert. Darüber hinaus sind jedoch weitere ca. 3 900 Beschäftigte in den Werken der Teilsystemhersteller und ca. 3 000 Arbeitskräfte für Montage und Inbetriebnahme dieser Teilsysteme in den Werken und vor Ort erforderlich.

Darüber hinaus erwartet die Bundesregierung erhebliche Beschäftigungseffekte in den der direkten Produktion und Montage des Fahrwegs vorgelagerten Sektoren.

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?

Unter dem Aspekt der Wettbewerbsfähigkeit und unter Berücksichtigung von regionalen Wettbewerbsvorteilen (z. B. Nähe der Produktionsstätten) werden ostdeutsche Unternehmen gute Chancen haben. Dies bestätigen auch vergleichbare Ausschreibungen bzw. Vergaben im Rahmen der von der Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH (PBDE) betreuten Projekte.

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?

Die Ausschreibung und Vergabeverantwortung liegen bei der von der DB AG gegründeten Fahrweggesellschaft. Anlaß, die bisherigen Annahmen über Arbeitsplatzeffekte zu korrigieren, besteht nicht.

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

13 Mitarbeiter der MPG stammen aus den neuen Bundesländern, der größte Anteil hiervon ist in Schwerin angestellt.

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?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurde die Hälfte des Auftragsvolumens der in den Kalenderjahren 1995 bis 1997 vergebenen Planungsaufträge an regionale Planungsbüros vergeben. Die daraus resultierenden Arbeitsmarkteffekte sind nicht bekannt.

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?

Nach internationalen Erfahrungen kann – unabhängig vom Volumen eines Auftrages – diese Frage nur mit Bezug auf die technologische Leistungsfähigkeit des Bestellers beantwortet werden. Es kann davon ausgegangen werden, daß

- a) die Wertschöpfung abhängig ist vom Exportzielland,
- b) die Wertschöpfung für den Fahrweg im Bestellerland liegen wird,
- c) eine Wertschöpfung von i. d. R. ca. 20 bis 40 % in Deutschland verbleiben wird.

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

Auf die Antwort zu Frage 22 wird verwiesen.

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

Auf die Antwort zu Frage 22 wird verwiesen.

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?

Die DB AG wird den Betrieb wirtschaftlich organisieren und könnte dafür u. a. entsprechendes Personal aus dem vorhandenen Personalbestand einsetzen bzw. Spezialpersonal von der TVE oder den Herstellerfirmen übernehmen oder neu einstellen.



Eine detaillierte Personalplanung wird zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Die Organisationsstruktur spielt in diesem Zusammenhang eine untergeordnete Rolle.

26. Gibt es Untersuchungen über durch den Transrapid verlorengelassene 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?

Arbeitsplatzverluste oder durch die Magnetschnellbahn verursachte Streckenstillegungen sind nach heutigem Kenntnisstand nicht zu erwarten. Untersuchungen hierüber liegen der Bundesregierung nicht vor.





