

Die Stimmung unter den Belegschaften in den Betrieben des kanadischen Bahntechnik Konzerns »Bombardier Transportation« in Görlitz, Bautzen, Hennigsdorf und anderen Werken in Deutschland ist seit Monaten angespannt. Kein Wunder, hat doch das Management im Vorjahr mehrmals angekündigt, dass es zwecks Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der internationalen Konkurrenz die Kosten senken und Entlassungen vornehmen wird. Auch in Ostdeutschland sollen Hunderte Stellen wegfallen. An allen Standorten brodeln es. Streikforderungen sind laut geworden. Die IG Metall versucht zu beruhigen. Die Politiker – vom sächsischen Ministerpräsidenten bis zum Bundeswirtschaftsminister – boten dem Konzern Verhandlungen an, signalisierten ihre Bereitschaft, finanzielle Zugeständnisse zu machen, um Entlassungswellen abzumildern. Der ostdeutsche Schienenfahrzeugbau befindet sich offensichtlich in existenziellen Schwierigkeiten. Warum?

Wer sich über Ostdeutschland nur anhand des vorherrschenden Medienangebots informiert, wird zu dem Schluss gedrängt, dass es dem kanadischen Konzern letztlich doch nicht gelungen ist, aus den immer wieder als marode bezeichneten Ex-DDR-Betrieben international wettbewerbsfähige Unternehmen zu machen. Der Lokomotiv- und Waggonbau in der abgeschotteten DDR-Wirtschaft habe einfach den Trend zur Globalisierung verpasst.

Doch das stimmt nicht. Die Branche, seit Anfang der 1980er Jahre im Kombinat Schienenfahrzeugbau zusammengefasst, erfreute sich nicht nur in der DDR, sondern weltweit eines guten Rufs. Der eigene Bedarf an »rollendem Material« – nach den Kriegszerstörungen nicht gering – konnte nach einigen Jahren des Wiederaufbaus befriedigt werden. Danach gingen Lieferungen auch ins Ausland, vor allem in die Länder des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW). Bei Reisezugwagen, Weistreckenpersonenwagen, Doppelstockfahrzeugen, Kühlfahrzeugen und Spezialgüterwaggons wurden die zunächst in der Vereinigung Volkseigener Betriebe des Lokomotiv- und Waggonbau (VVB LOWA) zusammengefassten Produzenten innerhalb des RGW zum Marktführer. Die Lieferungen halfen der DDR, die Importe von Steinkohle und Stahl aus der Sowjetunion und Polen, auf die das rohstoffarme Land angewiesen war, in der Handelsbilanz auszugleichen. Kühlfahrzeuge, Triebzüge sowie Nahverkehrsfahrzeuge aus der DDR wurden aber auch nach Westeuropa, Asien, Afrika und Lateinamerika verkauft – in insgesamt 27 Ländern. Drei von vier in der Welt exportierten Reisezugwagen stammten in den 1980er Jahren aus dem Kombinat. Dank der Forschungs- und Entwicklungsabteilungen in den Lokomotiv- und Waggonbaubetrieben verfügte es in einigen Bereichen über einen Innovationsvorteil. Offensichtlich hatten sich Erzeugnisse des DDR-Schienenfahrzeugbaus global bewährt. Nicht unerwähnt bleiben darf, dass zum Kombinat auch soziale Einrichtungen wie Polikliniken, Kinderferienlager, Sportstätten, Klubhäuser, Ferienhäuser und Bibliotheken gehörten.

## Wiege der Eisenbahntechnik

Anders als bei der Eisen- und Stahlindustrie, die (wenn man einmal von der Maxhütte absteht, dem thüringischen Zweigbetrieb eines im Bayrischen gelegenen Stahlkochers) in der DDR aus dem Boden gestampft werden musste, lag die Wiege der deutschen Eisenbahntechnik im 19. Jahrhundert in Ostdeutschland, im damaligen Königreich Sachsen und in der preußischen Provinz Sachsen (heute ein wesentlicher Teil Sachsen-Anhalts). Bereits 1839, das Eisenbahnzeitalter hatte in Deutschland mit der Aufnahme des Zugverkehrs zwischen Nürnberg und Fürth ein Jahr fünf zuvor gerade einmal begonnen, nahm nach Eröffnung der Eisenbahnstrecke Leipzig–Dresden die in Dresden konstruierte Lokomotive »Saxonia« ihre Arbeit auf. Sie war in der Maschinenbauanstalt Übigau an der Schwarzen Elster hergestellt worden. Mit der »Saxonia« wurde das englische Lokomotivmonopol in Deutschland gebrochen. Seit 1848 produzierte die Waggonbaufabrik in Görlitz Eisenbahnen. Auch in den folgenden Jahrzehnten, aus den zunächst privaten Bahnbetrieben waren Staatsbetriebe geworden,

# In den letzten Zügen

Der Schienenfahrzeugbau gehörte in der DDR zu den Vorzeigebereichen. Heute ist er nur noch ein Konzernanhängsel. Bombardier will in Ostdeutschland Hunderte Arbeiter entlassen. **Von Jörg Roesler**



In der DDR ein Vorzeigebetrieb – Messestand des VEB Lokomotiv- und Waggonbau bei der Technischen Messe in Leipzig 1951

wurde Bahngeschichte im Osten geschrieben. In den sächsischen Waggonbaubetrieben entstanden der erste Doppelstockgliederzug und die Wagen für die Berliner S-Bahn, auch die Wagen für Vorzeigeprojekte wie den »Fliegenden Hamburger« und die Bagdad-Bahn. Wenige Jahrzehnte später, im faschistischen Deutschland, sollte die Reichsbahn unter dem Slogan »Räder rollen für den Sieg« zu Hitlers »Endsieg« beitragen. Doch gegen Ende des Zweiten Weltkrieges war deren Fahrzeugpark weitgehend demoliert.

Ungeachtet umfangreicher Zerstörungen, auch in den Lokomotiv- und Waggonbaubetrieben, wurde in Sachsen-Anhalt und Sachsen nach dem Krieg der Bau von Schienenfahrzeugen rasch wieder aufgenommen. Trotz der Trümmer herrschte Zuversicht. »Wir haben«, erklärte Fritz Selbmann, Minister für Industrie, auf der ersten

Zonentagung der volkseigenen Betriebe Anfang Juli 1948 über die Voraussetzungen für den Wiederaufbau, »große industrielle Kapazitäten. Wir haben, und ich glaube, das ist der wichtigste Faktor beim Aufbau unserer neuen Friedenswirtschaft, die große Kraft der volkseigenen Industrie.« Für den Zweijahrplan (1949–1950) bekräftigte Walter Ulbricht für die in der VVB LOWA zusammengeschlossenen Schienenfahrzeugbaubetriebe: »Es ist vorgesehen, die Produktion von Lokomotiven und Waggons für den Bedarf der Zonenwirtschaft zu steigern.«

Der weitere Wiederaufbau und Ausbau des Schienenfahrzeugbaus vollzog sich in der DDR in den folgenden vier Jahrzehnten im Rahmen von Fünf- und Siebenjahrplänen. Der erste Siebenjahrplan (1959–1965) legte z.B. fest: »Zur Modernisierung der Verkehrseinrichtungen der

Deutschen Demokratischen Republik sind Diesellokomotiven mit Strömungsgetrieben und Elektrolokomotiven mit Halbleiterschaltern in die Produktion zu überführen. Für den Durchgangsverkehr, die Herstellung von Schnellverbindungen zwischen den großen Städten der DDR und für den Nahverkehr sind neue Diesel- und Elektrotriebwagenzüge mit besseren Fahreigenschaften und höherem Fahrkomfort zu produzieren.« Unter der Rubrik »Produktion einzelner wichtiger Erzeugnisse der metallverarbeitenden Industrie« sah der Siebenjahrplan u.a. vor, die Zahl der jährlich zu produzierenden Reisezugwagen zwischen 1958 und 1965 von 976 auf 1.260 zu erhöhen, die Anzahl der »Kühlwagen mit maschineller Kühlung« von 180 auf 1.136. Bis einschließlich 1989 wurden so Plan auf Plan in steigender Zahl Reisezugwagen, Kühlfahrzeuge, Triebzüge sowie Spezial- und Nahverkehrsfahrzeuge gebaut.

1989 arbeiteten im Schienenfahrzeugbau 25.000 Personen. Der Umsatz der Branche belief sich auf 3,5 Milliarden Mark der DDR. In jenem Jahr wurden 1.300 Reisezugwagen und 1.330 Kühlwaggons ausgeliefert. Insgesamt 140.000 Fahrzeuge gingen zu DDR-Zeiten in den Export.

Die sozialistische Planwirtschaft ist dem deutschen Schienenfahrzeugbau in Sachsen und Sachsen-Anhalt, aber auch am brandenburgischen Standort Hennigsdorf offensichtlich gut bekommen. Deren Tage aber waren 1989 gezählt.

## Privatisierung ohne Zerschlagung

Wie wirkten sich die von der Regierung von Hans Modrow im Januar 1990 eingeleitete Wirtschaftsreform, die noch »chancengleiche Entwicklungsbedingungen für alle Eigentumsformen« bringen sollte, und dann der unter dem Ministerpräsidenten Lothar de Maizière im Juli 1990 vollzogene Übergang zur Marktwirtschaft auf die bisherige Vorzeigebereiche aus? In Vorbereitung auf die Marktwirtschaft wurden entsprechend einer vom Modrow-Kabinett am 1. März 1990 erlassenen Verordnung die VEB des Kombinats zu Unternehmen der Deutschen Waggonbau Aktiengesellschaft (DWA). Die Führungsetagen der DWA wurde ab Juli 1990 mit westdeutschen Managern bestückt. Diese hatten die Aufgabe, die ostdeutschen Betriebe so rasch und so vollständig wie möglich zu privatisieren. Im Falle der DWA wurde entschieden, dass der Verkauf der Fahrzeuge herstellenden Betriebe im Verbund vollzogen werden sollte. Damit konnte immerhin verhindert werden, dass westdeutsche Schienenfahrzeughersteller sich bei der DWA die Rosinen herauspikieren und die anderen Betriebe fallenließen bzw. dass die Westunternehmen sich einzelne Produktionsbereiche, die sie als potentielle Konkurrenten betrachteten, einverleibten. Den für den Schienenfahrzeugbau klugen Beschluss zur Verbundprivatisierung hatte der nach dem 1. Juli 1990 neu besetzte DWA-Aufsichtsrat gefasst. Dessen Vorsitzender war Otto Wolff von Amerongen geworden, ein Westmanager, der sich seit Mitte der 1950er Jahre sehr um die Förderung des Osthandels der Bundesrepublik bemüht hatte und der die ostdeutsche Wirtschaft besser kannte als die meisten Konzernvertreter, die von der Bundesregierung in die obere Treuhänderrolle delegiert worden waren.

Die DWA-Betriebe hatten auch nicht mit zusammenbrechenden Absatzgebieten wegen Erzeugnissen der westdeutschen Konkurrenz, die nach der am 1. Juli 1990 eingeführten Wirtschafts- und Währungsunion ungehindert in den ostdeutschen Markt einströmen konnte, zu kämpfen. Die DWA hatte die Möglichkeit, sich in dieser Situation ganz auf den Osthandel zu konzentrieren. Im zweiten Halbjahr 1990 wurden 92 Prozent der Reisezugwagen und 84 Prozent der Kühlfahrzeuge in die Sowjetunion und in andere Länder Osteuropas exportiert. Der Handel der DWA-Betriebe mit der Sowjetunion belief sich auf 766 Millionen DM, der innerhalb Deutschlands auf 236 Millionen DM, der in andere westliche Länder auf 19 Millionen DM. Wenn es trotzdem im zweiten Halbjahr 1990 für die DWA zu einem Exportverlust in Höhe von 581 Millionen DM kam, dann lag das an einer Neufestlegung des Umrechnungskurses für den Rubel, wodurch die in der Sowjetunion erzielten Preise unter vergleichbaren Weltmarktpreisen blieben.



Protestkundgebung der IG Metall Ostsachsen in Görlitz gegen den Abbau von Arbeitsplätzen im lokalen Bombardier-Werk (28.9.2016)

ARNO BURGI/DPA

Die Konzentration auf die Ostmärkte, die für den DDR-Schienefahrzeugbau typisch gewesen war und die der DWA zunächst noch einen guten Start verschafft hatte, ließ sich allerdings nicht lange fortsetzen. Die Sowjetunion bzw. Russland gerieten ab Januar 1992 unter den von Präsident Boris Jelzin angeordneten marktwirtschaftlichen »Reformen« in eine schwere Wirtschaftskrise. Die Waggonbau AG musste sich nunmehr dem stark umkämpften deutschen und westeuropäischen Markt zuwenden. Ihr Absatz schrumpfte. Die Treuhand verlangte von der DWA, um deren Produktionskosten zu senken, eine »Verschlankung« der Betriebe, d.h. Einsparungen vor allem durch Entlassungen in sämtlichen Abteilungen, vorrangig aber im – nach Meinung der Treuhandmanager – üppigen Sozialbereich, aber auch bei der Forschung und Entwicklung. Immerhin, die DWA, aufs Kerngeschäft reduziert, überlebte. Allerdings wurde dafür ein hoher Preis gezahlt: Gegenüber 1989 wurde bis Ende 1992 die Belegschaft im Waggonbau Görlitz von 3.710 auf 2.058 Beschäftigte verringert, im Bautzener Betrieb noch stärker von 3.710 auf 1.025 Mitarbeiter. Im größten der ostdeutschen Schienenfahrzeugbauunternehmen, in Ammendorf bei Halle, schrumpfte die Belegschaft von 4.752 auf 2.949 Angestellte, im gleichfalls in Sachsen-Anhalt gelegenen Dessauer Betrieb von 3.665 auf 1.563.

Für die mit der Verbundprivatisierung vorgeschriebene Übernahme nahezu der gesamten Branche aber zeigte in Westdeutschland kein Schienenfahrzeugbauunternehmen Interesse. Als die Treuhandanstalt Ende 1994 aufgelöst wurde, übernahm die Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS) ab 1. Januar 1995 die Betriebe der Deutschen Waggonbau AG. Die Nachfolgeinstitution – Kanzler Kohl hatte angesichts der im Herbst 1994 anstehenden Bundestagswahlen verlangt, dass die beim ostdeutschen Wähler übel beleumdete Treuhandanstalt aus den Medien verschwindet – erhielt den Auftrag, die Privatisierung der ostdeutschen Unternehmen fortzusetzen. 1998 fand die BvS für den DWA-Verbund endlich einen Käufer – den Bombardier-Konzern. Das in Montreal beheimatete Flugzeug- und Bahnbauunternehmen, dem auch US-Firmen gehörten, hatte sich im Zuge seiner globalen Expansi-

onsstrategie – es hatte Firmen in Frankreich, Österreich, der Schweiz und Westdeutschland erworben – mit der BvS über einen Kauf geeinigt. 2001 kam ein weiterer ostdeutscher Schienenfahrzeugbetrieb zu Bombardier Transportation hinzu: Es handelte sich um den von der Treuhand ursprünglich an Daimler Chrysler veräußerten Bahntechnikhersteller in Hennigsdorf bei Berlin, der zu DDR-Zeiten als VEB Lokomotivbau und Elektrotechnische Werke »Hans Beimler« produziert hatte.

### Schließung und Schrumpfung

In den ostdeutschen Schienenfahrzeugbaubetrieben mögen viele gedacht haben, dass die Zeit der Personaleinsparungen nunmehr, da diese aus der Treuhand bzw. BvS entlassen und Teil eines Weltmarktkonzerns mit 40.000 Beschäftigten geworden waren, enden würde. Doch sie sollten sich getäuscht haben. Bombardier hatte sich bei seiner Einkaufstour möglicherweise übernommen. Jedenfalls leitete der Konzern 2004 eine sogenannte Redimensionierung ein. Im folgenden Jahr wurden Betriebe geschlossen, darunter in Ostdeutschland das Werk Ammendorf. Der Ende 1992 noch fast 3.000 Beschäftigten zählende sachsen-anhaltinische Schienenfahrzeugbauer war bis zum Jahr 2005 auf knapp 700 Mitarbeiter geschrumpft worden.

Die ersten Jahre der 2007 einsetzende Weltwirtschaftskrise überstand der in Deutschland produzierende Teil von »Bombardier Transportation« noch vergleichsweise glimpflich. Aber die Konjunkturbelebung in den Folgejahren ist bis in die Gegenwart im Schienenfahrzeugbau – wie in vielen anderen Industriezweigen – unbefriedigend gewesen. Bei Bombardier Deutschland kriselte es also weiter. Im Frühjahr 2016 war dann als Folge weiterer geplanter Umstrukturierungen im Weltkonzern erneut von Massenentlassungen die Rede. Bombardier begann damit, 1.430 der noch 10.000 Arbeitsplätze in Deutschland abzubauen. Man müsse sich gegen neue Konkurrenten aus China und Osteuropa wappnen, ließ die Konzernführung erneut verlauten. Dabei verschwieg sie eigene Fehler. So konnte, wie die *Süddeutsche Zeitung* (12.10.2011) berichtete, ein neu entwickelter Typ von Regionalzügen – »Talent 2« – nur mit zwei

Jahren Verspätung an die Deutsche Bahn ausgeliefert werden. Wegen Problemen mit der Neigetechnik der Wagen in der Baureihe »Regio Swinger« reichte die Deutsche Bundesbahn 2013 bei Gericht Klage gegen Bombardier ein.

Unsicherheit über die Zukunft herrscht deshalb seit Mitte dieses Jahrzehnts mehr oder minder in allen ostdeutschen Betrieben von »Bombardier Transportation«. Insbesondere bei den Werken in Bautzen und Görlitz sorgen sich nicht nur die Beschäftigten, sondern auch die Bewohner der Region. Beide Standorte liegen in der Oberlausitz, einem derjenigen Landesteile Ostdeutschlands, die von der Deindustrialisierung seit 1990 und der Abwanderung besonders betroffen sind. Bautzens Einwohnerzahl sank seit der »Wende« von 52.000 auf etwa 40.000. Verglichen mit 1989 hat das Statistische Landesamt in Görlitz für 2020 einen Rückgang der Bevölkerungszahl auf die Hälfte prognostiziert. Wenn überhaupt den von Bombardier Entlassenen dort Arbeit angeboten wird, dann kaum in der gut bezahlten Metallbranche. Insbesondere junge Leute ziehen es vor, die Oberlausitz gänzlich zu verlassen.

### Gefährdung des Industriestandorts

Die Linkspartei thematisierte die gefährliche Situation. Sie brachte eine Resolution in den Sächsischen Landtag ein, in der es hieß, das durch den »drohenden Arbeitsplatzverlust bei Bombardier Entscheidungen über den Industriestandort Sachsen« anstehen. Im Dezember 2016 sprach Sachsens Ministerpräsident Stanislaw Tillich mit Managern des Unternehmens. Die Konzernvertreter beieilten sich, totale Standortaufgaben auszuschließen, waren aber zu mehr positiven Zusagen nicht bereit. Für die Beschäftigten in Görlitz und Bautzen und natürlich auch im brandenburgischen Hennigsdorf geht das Zittern also weiter.

Eine Erfahrung mussten die Belegschaftsvertreter, ob Betriebsräte oder Funktionäre der IG Metall, bei Verhandlungen über die Sicherung von Arbeitsplätzen mit den Vertretern der Chefetage immer wieder machen: Es geht denen nicht um das Wohl der Belegschaften, nicht um die regionale Verwurzelung des Betriebes am Standort; und so auch nicht um die

Werkstradition. In Görlitz werden seit nunmehr fast 170 Jahren Eisenbahnwagen produziert. »Bombardier interessiert das nicht die Bohne«, musste der Betriebsratsvorsitzende des Werks feststellen. Die Konzernvertreter sorgen sich offensichtlich nur um Aktienkurse und den Gewinn, auch um so weiterhin Zahlungen an die Gläubiger leisten zu können.

Diejenigen älteren Einwohner von Hennigsdorf, Bautzen oder Görlitz, die in den Bahnbetrieben schon zu DDR-Zeiten gearbeitet hatten und in den frühen 1990er Jahren glaubten, dass an die Aufwärtsentwicklung der Schienenfahrzeughersteller nach Privatisierung und Wiedereinführung der Marktwirtschaft angeknüpft werden könnte, sahen sich schwer enttäuscht. Sie mussten begreifen, dass es – allen Lobeshymnen auf die Marktwirtschaft in den vorherrschenden Medien zum Trotz – in Ostdeutschland und damit auch in den Betrieben des Schienenfahrzeugbaus schlicht um die Wiederherstellung früherer kapitalistischer Verhältnisse ging. Arbeiter und Angestellte in den privatisierten Betrieben haben es mit einem neoliberalen Kapitalismus zu tun bekommen. Wenn zwischen Belegschaftsvertretern und Konzernvertretern in nächster Zeit über das Ausmaß weiterer Entlassungen verhandelt wird, dann sollten Gewerkschaft und Betriebsrat nicht bereit sein, sich in den langsamen Tod des traditionsreichen Schienenfahrzeugbaus in Ostdeutschland als ein scheinbar unabwendbares Schicksal zu fügen, sondern sie sollten sich entschlossen wehren, auch um dazu beizutragen, dass der Schienenfahrzeugbau in der Region den gegenwärtigen Kapitalismus überlebt.

■ Jörg Roesler schrieb an dieser Stelle zuletzt am 13.12.2016 über den Versuch der DDR-Führung, 1976 die Wirtschaftspolitik in Sachen Mikroelektronik zu korrigieren.

■ Lesen Sie morgen auf den jW-Themaseiten:

### Wie die Bundesrepublik Griechenland ausplündert – eine Doppelrezension

Von Hansgeorg Hermann