

## Nationalrat

04.3181

### Interpellation Sozialdemokratische Fraktion

#### Abbau bei Bombardier. Arbeitsplätze in Pratteln sichern

---

#### Wortlaut der Interpellation vom 19. März 2004

Der Bombardier-Konzern will weltweit den Schienenverkehrsbereich (Bombardier Transportation) restrukturieren. In Europa wird die Schliessung von sieben Produktionswerken mit 6600 Arbeitsplätzen angedroht. Davon ist vor allem auch das ehemalige Adtranz-Werk in Pratteln betroffen. In der Schweiz sollen insgesamt 584 Mitarbeitende entlassen und das Werk in Pratteln geschlossen werden. Der Bundesrat wird dazu um die Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

1. Wie viele Arbeitsplätze und welche Regionen sind durch die Restrukturierung von Bombardier Transportation in der Schweiz betroffen? Wie viele Arbeitsplätze sind in Zulieferbetrieben zusätzlich betroffen?
2. Worauf ist der Entscheid, das Werk in Pratteln zu schliessen, zurückzuführen?
3. Inwieweit hat das Bestellverhalten von Verkehrsunternehmen der öffentlichen Hand den Schliessungsentscheid begünstigt? Wie verteilen sich die grossen Rollmaterial-Bestellungen der SBB der letzten vier Jahre auf die verschiedenen Lieferanten? Welche Aufträge gingen an Bombardier, und welches waren die Zuschlagskriterien?
4. Wurde er wie die Baselbieter Regierung durch den Schliessungsentscheid vorgängig informiert? Falls ja, was hat er gegen den drohenden Abbau vorgekehrt?
5. Teilt er die Ansicht, dass die Rollmaterialindustrie in der Schweiz aufgrund des beachtlichen Auftragsvolumens der öffentlichen Hände und des industriellen grossen know-hows in der Schweiz auch langfristig Zukunft hat?
6. Wie beurteilt er die drohende Deindustrialisierung in der Nordwestschweiz angesichts der Tatsache, dass seit anfangs Jahr der Abbau von 2000 industriellen Arbeitsplätzen angekündigt worden ist?
7. Ist er bereit, sich für die Erhaltung der Arbeitsplätze bei Bombardier in der Schweiz und insbesondere des hauptbetroffenen Werks in Pratteln einzusetzen? Ist er auch bereit, sich für die Schaffung einer Task-Force einzusetzen und darin mitzuwirken?
8. Ist er bereit, sich für die Weiterentwicklung der Rollmaterialindustrie in der Schweiz und für die Förderung von Forschung und Entwicklung z.B. an den ETHs einzusetzen?

#### Ohne Begründung

#### Antwort des Bundesrates

1. Der Bombardier Konzern<sup>1</sup> hat seine Absicht bekundet, in Europa sieben Werke zu schliessen und weltweit 6'600 Arbeitsplätze abzubauen, davon 584 in der Schweiz. Von den weltweit 35'600 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern der Bombardier Transport wird fast jeder fünfte seinen Arbeitsplatz verlieren. Die in Europa von der Schliessung bedrohten Werke befinden sich in Deutschland, Schweden, Portugal, dem Vereinigten Königreich und der Schweiz. In Pratteln sind 360 Festangestellte sowie 163 Arbeitnehmer mit temporären

---

<sup>1</sup> Die Antworten auf die vier ersten Fragen stützen sich teilweise auf Informationen der Firma Bombardier

Verträgen betroffen. Von den Festangestellten sind 140 Personen im Kanton Basel-Landschaft und 70 in andern Kantonen ansässig. 150 Arbeitnehmer sind Grenzgänger. Ungefähr 60 Arbeitsplätze werden in den Standorten Zürich-Oerlikon, Winterthur und Villeneuve gestrichen. Die Auswirkungen auf die Zulieferbetriebe sind gross: Das jährliche Auftragsvolumen bewegte sich in der Grössenordnung von 70 Mio. Fr. Es ist jedoch nicht möglich, die Auswirkungen auf die Beschäftigten bei den Zulieferern abzuschätzen.

2. Die Schliessung des Werkes Pratteln ist Teil einer grossangelegten Restrukturierung des Rollmaterialbereichs bei Bombardier, der im letzten Jahr einen Verlust von 367 Mio. Fr. erzielt hat. Die Rollmaterialbranche leidet unter Überkapazitäten: Die 35 Produktionsstätten in Europa weisen mehrheitlich eine ungenügende Kapazitätsauslastung auf. In Pratteln wird die Anzahl der geleisteten Jahresstunden von durchschnittlich 550'000 Stunden ab 2005 (nach dem Auslaufen der SBB-Aufträge) auf voraussichtlich 50'000 Stunden sinken. Der Auftragsbestand und die Perspektiven sind für Pratteln sehr ungünstig, detaillierte Marktanalysen haben ergeben, dass in den kommenden Jahren keine Grossbestellungen aus der Schweiz erwartet werden dürfen.
3. In den letzten Jahren hat sich Bombardier Schweiz an allen wichtigen Ausschreibungen in der Schweiz beteiligt und zwischen 2001 bis 2004 etwa 33% der Aufträge für Rollmaterial der SBB erhalten. Im letzten Jahr sind zwei Grossaufträge der SBB (S-Bahn Zürich und das Neue Regionalfahrzeug) an Konkurrenten vergeben worden. Die SBB sehen keine Möglichkeit, durch vorgezogene Aufträge Pratteln zu retten.

Zwischen 2001 und 2004 haben die SBB (Güter und Personenverkehr, inkl. Tochterunternehmen „Thurbo“, „Brünig“ und „Cisalpino“) Rollmaterial im Wert von 3'450 Mio. Fr. beschafft. In der untenstehenden Tabelle ist das Gesamtvolumen der Aufträge nach Lieferant aufgeführt.

Lieferant	Bestellvolumen 2001 bis 2004 in Mio. Fr.	Anteil in %
Bombardier	1'135	33 %
Stadler	977	28 %
Siemens	568	16 %
Alstom	450	13 %
Vossloh	109	3 %
Diverse	211	7 %

Quelle : Bundesamt für Verkehr

Zwischen 2001 und 2004 haben die SBB bei Bombardier insgesamt 91 Doppelstockwagen, 20 Neigezüge, 30 Steuerwagen und 68 Lokomotiven bestellt. Die SBB haben zudem Aufträge für den Umbau von Fahrzeugen an Bombardier vergeben.

Die Zuschlagskriterien waren Preis, Liefertermin, technische und kommerzielle Erfüllung des Pflichtenhefts und die Kosten für die Wartung der Fahrzeuge.

4. Der Bundesrat und die Regierung von Basel-Landschaft wurden kurz vor der Ankündigung des Schliessungsentscheides informiert. Der Kanton Basel-Landschaft hat eine Task force eingesetzt, in welcher der Bund vertreten ist. Das Staatssekretariat für Wirtschaft beteiligt sich aktiv an den Arbeiten der Task force und hilft bei der Suche nach Problemlösungen.
5. Der Bundesrat macht keine Prognosen für einen spezifischen Markt. Die Konkurrenz auf dem Rollmaterialmarkt spielt sich zunehmend zwischen international tätigen Unternehmen ab. Der Markt ist somit längst nicht mehr ein nationaler. Bei den Nachfragern handelt es sich in der Regel um öffentliche Unternehmen. Eine nationale Produktion von Rollmaterial ist für ein leistungsfähiges Eisenbahnnetz nicht unbedingt notwendig.

6. Die Deindustrialisierung der Wirtschaft ist ein langfristiger Trend, nicht nur in der Schweiz oder in einer bestimmten Region. In den letzten Jahrzehnten hat der Anteil der Beschäftigten im Industriesektor tendenziell ab- und derjenige im Dienstleistungssektor zugenommen.

Der Bundesrat bedauert die Schliessung und Aufhebung von Stellen und ist sich der damit verbundenen menschlichen Schicksale bewusst. Mit dem gut ausgebauten sozialen Netz können indessen zumindest die materiellen Konsequenzen abgemildert werden.

Die Schliessung und das Entstehen von Unternehmen sind in einer dynamischen Wirtschaft eng miteinander verbunden. Die Aufgabe gewisser Produktionsstätten ist häufig der Preis für den wirtschaftlichen Fortschritt. Die Erfahrung hat jedoch gezeigt, dass eine Modernisierung der Wirtschaftsstrukturen Perspektiven eröffnet und Beschäftigungsmöglichkeiten schafft.

7. Wie bereits in Antwort 4 dargestellt, ist der Bund in der von der Regierung von Basel-Landschaft eingesetzten Task force vertreten und hilft mit, Lösungen zu finden. Der Bundesrat hat nicht die Absicht, eine weitere Task force einzusetzen. Er lehnt es ab, Schritte in Richtung einer Industriepolitik zu unternehmen und – beispielsweise durch Beihilfen an eine spezielle Branche – Konkurrenzverzerrungen zu generieren. Ein Vorziehen von Bestellungen der SBB würde die notwendige Strukturanpassung lediglich etwas hinauszögern. Dagegen ist der Bundesrat bestrebt, günstige Rahmenbedingungen und damit gute Perspektiven für möglichst viele Unternehmen im Industrie- und Dienstleistungsbereich zu schaffen.
8. Wie bereits in der vorhergehenden Antwort erwähnt, sieht der Bundesrat seine Kompetenz nicht in der Bevorzugung einer spezifischen Aktivität (sprich Industriepolitik), sondern in der Verbesserung der allgemeinen Rahmenbedingungen. Die Kommission für Technologie und Innovation (KTI) hat in der Vergangenheit im Rahmen ihrer normalen Fördertätigkeit Forschungsprojekte im Bereich der Rollmaterialindustrie unterstützt. In seiner Botschaft vom 29. November 2002 über die Förderung von Bildung, Forschung und Technologie hat der Bundesrat die zukünftigen Schwerpunkte der Fördertätigkeit festgelegt. Die Forschung im Rollmaterialbereich gehört nicht zu diesen Schwerpunkten, was jedoch nicht ausschliesst, dass spezifische Rollmaterialprojekte, die den KTI-Kriterien entsprechen, trotzdem gefördert werden können.