

# Bahntechnik-Hersteller Alstom bevorzugt die

Der deutsche Nahverkehrsmarkt boomt wie lange nicht. Doch der französische Konzern will im Werk Salzgitter Hunderte

Eberhard Krummheuer  
Düsseldorf

Bei seinen Auftritten vor deutschen Journalisten ist Philippe Mellier, Chef der Sparte „Transport“ des französischen Alstom-Konzerns, stets voll des Lobes über seinen deutschen Bahntechnik-Standort. Das Werk in Salzgitter sei der größte und beste Schienenfahrzeughersteller im Unternehmen.

Doch die Zukunft in Niedersachsen, wo Alstom 1994 durch die Übernahme des traditionsreichen Waggonbauers Linke-Hofmann-Busch (LHB) der Hausherr wurde, sieht düster aus. Gewerkschaften und Betriebsräte fürchten, dass das Management in Paris die Hälfte der 2 800 Arbeitsplätze streichen will. Große Teile der Fertigung, etwa von Rohbauten für Triebwagen und Straßenbahnen, sollten in polnische Werke verlagert werden.

Die Konzernspitze weist das zurück, zumindest in der Größenordnung. Branchenbeobachter sehen mit einer gewissen Fassungslosigkeit,

dass Alstom gerade jetzt vor dem nächsten Boom beim Bau von Nahverkehrszügen seine Kapazitäten in Salzgitter auf den Prüfstand stellt. Erst kürzlich hat die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr, der Zusammenschluss der öffentlichen Besteller vom Nahverkehr, angekündigt, dass in den nächsten Jahren mehr als die Hälfte aller Verkehrsverträge neu abgeschlossen werden muss.

Bislang bedeutet das, dass in allen Einsatzgebieten auch neue Züge auf die Schienen gestellt werden sollen. Allein in Deutschland würden, so eine aktuelle, dem Handelsblatt vorliegende Studie der Beratungsfirma SCI Verkehr, derzeit und auf Jahre wenigstens 200 neue Züge jährlich ausgeliefert. 2014, so die Studie, käme es zu einer Spitze in der Nachfrage von fast 500 Zügen.

Der Boom setze sich in Westeuropa fort. SCI ermittelte ein jährliches, weltweites Marktvolumen von neuen Triebwagen im Wert von sieben Milliarden Euro. Etwa die

Hälfte davon werde in den westlichen europäischen Ländern geordert. In der gesamten Nahverkehrsbranche werden immer wieder Befürchtungen laut, dass der von der Politik gewünschte Wettbewerb der Bahnen mit neuen Fahrzeugen schon allein wegen der fehlenden

Kapazitäten in den Produktionsstätten der Industrie auf Jahre hinausgezögert werde.

Vor diesem Hintergrund sei es „unfassbar“, so eine Alstom-Führungskraft, die nicht genannt werden will, dass die Konzernspitze in Paris die Kapazitäten an einem



Fabrice Dimier / Bloomberg

**Arbeiter im Alstom-Werk in La Rochelle:** Der Konzern will Züge für den deutschen Markt lieber in Frankreich fertigen lassen.

## Produktion in Frankreich

Arbeitsplätze streichen.

Standort zurückfahren wolle, der bislang zu den Hauptlieferanten von Nahverkehrszügen gehört.

Die Stimmung brodeln nicht nur in Salzgitter, sondern auch in Hannover. Ministerpräsident David McAllister (CDU) will mit Alstom-Vorstandschef Patrick Kron reden, in der CDU-Landtagsfraktion ist bereits von einem „wirtschaftlichen Knock-out“ die Rede.

Mehr Klarheit sollen zwei Sitzungen des Europäischen Betriebsrates des Konzerns am 23. und am 25. Februar bringen. Doch Betriebsrats-Vorsitzender Bernd Eberle ist skeptisch. Das Werk, das noch lange stolz das Kürzel LHB der Gründer im Namen geführt hat, sei in den letzten Jahren geradezu systematisch heruntergewirtschaftet worden, sagte Eberle dem Handelsblatt: „Jahrelang entwickelte Kompetenzen und Abläufe in der Fertigung sind immer wieder geändert worden - so unprofessionell, bis am Schluss die Kostendeckung weg war.“ Am Standort „wird nichts mehr getan“, schimpft der Betriebs-

ratschef weiter, es werde nicht in neue Technik investiert. Und bei potenziellen neuen Aufträgen verordne Paris dem niedersächsischen Werk Zurückhaltung bei Angeboten. „Die Konzernspitze“, so ein Manager aus dem Unternehmen in Salzgitter, „mag beispielsweise nicht wahrhaben, dass ihre schicken, für den französischen Markt entwickelten Trams in Deutschland nicht fahren können, weil die gesamte Infrastruktur dafür technisch nicht ausgelegt ist.“

Der Niedergang der niedersächsischen Alstom-Dependance habe sich seit Jahren abgezeichnet. Es gebe viele Führungskräfte in der Zentrale, die einfach nicht akzeptieren könnten, dass ihr größter Produktionsstandort in Deutschland liege. In Konzernkreisen wird dagegen darauf verwiesen, dass das Werk Salzgitter nicht produktiv arbeite und deshalb eine Verschlingung unumgänglich sei. Das hätten auch Siemens und Bombardier gemacht und die Produktion in andere Länder verlagert.