

Industrielle Potenziale im System Bahn-Schiene-Lausitz

Eine Studie im Auftrag der Gemeinnützigen Gesellschaft
des Deutschen Gewerkschaftsbundes
zur Förderung von Arbeitnehmerinnen, Arbeitnehmern
und der Jugend mbH (GFAAJ mbH)





GEWERKSCHAFTEN GESTALTEN STRUKTURWANDEL.

EIN PROJEKT DER GFAAJ

Gemeinnützige Gesellschaft des
Deutschen Gewerkschaftsbundes zur Förderung
von Arbeitnehmerinnen, Arbeitnehmern und
der Jugend mbH



PCG - Project Consult GmbH
Prof. Dr. Kost & Kollegen



Impressum

- V.i.S.d.P.:** Frederik Moch – Projektleitung
GFAAJ mbH
Keithstraße 1
10787 Berlin
- Auftraggeber:** Projekt REVIERWENDE
Marko Schmidt
Ostrower Straße 6
03046 Cottbus
marko.schmidt@revierwende.de
Tel: 01578 5322032
E-Mail: lausitz@revierwende.de
Internet: www.revierwende.de/lausitzer-revier
- Autor:** IMU-Institut Berlin GmbH
Gregor Holst
Franz-Mehring-Platz 1
10243 Berlin
gregor.holst@imu-berlin.de
Tel: 030 29369712
- Layout/Satz/Druck:** Druckerei Schiemenz GmbH
Byhlener Straße 3
03044 Cottbus
Tel. 0355 877070
www.schiemenz.de
- Redaktionsschluss:** Mai 2025
- Bildnachweis:** Cover und Rückseite: picture alliance/dpa | Robert Michael
S. 5/Vorwort: IG Metall Ostsachsen

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Industrielle Potenziale im System Bahn-Schiene-Lausitz

Eine Studie im Auftrag der Gemeinnützigen Gesellschaft
des Deutschen Gewerkschaftsbundes
zur Förderung von Arbeitnehmerinnen, Arbeitnehmern
und der Jugend mbH (GFAAJ mbH)

INHALT

Vorwort.....	5
Zusammenfassung.....	6
1 Einleitung.....	9
1.1 REVIERWENDE.....	9
1.2 Problemstellung: Ausgangsbedingungen Region und Branche.....	10
1.3 Aufbau der Studie.....	11
1.4 Methodik.....	11
2 Politische Rahmenbedingungen.....	13
2.1 Finanzierung.....	13
2.2 Die Rolle der Besteller und deren Beschaffungsstrategien im SPNV.....	14
2.3 Zwischenfazit.....	20
3 Entwicklungslinien und Zukunftsperspektiven im System Bahn-Schiene.....	21
3.1 Marktliche Entwicklungslinien und Perspektiven.....	21
3.2 Technologische Entwicklungslinien und Perspektiven.....	22
4 Die Branche Schienenfahrzeugbau in Deutschland und der Lausitz.....	25
4.1 Struktur und Wertschöpfungskette.....	25
4.2 Die Bahnindustrie in Deutschland.....	26
4.3 Entwicklung des Schienenfahrzeugbaus in der Lausitz.....	28
4.4 Beschäftigung im Schienenfahrzeugbau in der Lausitz.....	29
4.5 Unternehmen der Bahnindustrie in der Lausitz.....	31
4.6 Bahncluster in Brandenburg und Sachsen.....	39
5 Fazit zur Bahnindustrie in der Lausitz.....	41
5.1 Stärken im System Bahn-Schiene.....	41
5.2 Schwächen im System Bahn-Schiene.....	41
5.3 Chancen im System Bahn-Schiene.....	42
5.4 Regional-, struktur- und beschäftigungspolitische Effekte und Anforderungen.....	43
6 Handlungsoptionen der arbeitsorientierten Akteure.....	45
6.1 Betriebliche Handlungsebene: Strategiebildung im Kontext der künftigen Standortperspektiven.....	45
6.2 Regionale Ebene.....	47
6.3 Landesebene.....	48
6.4 Bundes- und EU-Ebene.....	48
Literatur- und Quellenverzeichnis.....	51
Eigene Notizen.....	53
Übersicht: Standorte der Bahnindustrie in der Lausitz.....	54

VORWORT



Mehr als 170 Jahre Schienenfahrzeugbau prägen die Oberlausitz. Über diesen langen Zeitraum haben sich Qualifikationen, Zuliefererstrukturen und am Ende Traditionen entwickelt. Seit Jahrzehnten befindet sich aber dieser industrielle Zweig in Ostdeutschland im Sinkflug. Insbesondere in der Lausitz mussten wir in den letzten Jahren die Schließung von Betrieben verkraften – trotz des Engagements von hunderten Beschäftigten und Gewerkschaftern, die die Zukunft der Bahnindustrie vor Ort entwickeln wollen. Aber noch ist nicht alles verloren. Mit dem über die kommenden Jahre gesicherten Standort von Alstom in Bautzen und weiterhin vielen Zuliefererbetrieben in der Region lohnt es sich für eine Zukunft der Bahnindustrie in der gesamten Lausitz zu kämpfen. Mit dem Neuen DB-Bahnwerk zur Instandhaltung der ICE 4 in Cottbus werden nicht nur über 1.000 industrielle Jobs geschaffen, sondern damit wurde auch die „alte“ Instandhaltung der Dieselloks gesichert. Dabei geht es uns um gute, tarifgebundene Arbeitsplätze für Fachkräfte in der Region.

Dafür ist die vorliegende Studie wichtig: sie zeigt zunächst den Ist-Stand des Schienenfahrzeugsbaus in der Lausitz und den angrenzenden Regionen. Sie zeigt aber ebenso Möglichkeiten für die Weiterentwicklung der Standorte hin zu einer Entwicklung eines Schienenfahrzeug-Clusters auf. Umschrieben wird das mit dem Begriff System Bahn-Schiene-Lausitz.

Besonders wir als IG Metall stehen für die industrielle Zukunft der Region. Dieser Beitrag des IMU-Instituts im Auftrag des Projektes REVIERWENDE liefert eine fundierte Grundlage, um mit Wirtschaft und Politik ins Gespräch zu kommen und Wege für eine Zukunft des Fahrzeugbaus in Ostsachsen zu entwickeln. Dazu gehört für uns der Einbezug der Kolleginnen und Kollegen in den Betrieben ebenso wie die verstärkte Förderung der Forschung und Entwicklung in Kombination mit einem Schienenfahrzeug-Testring, um anwendungsorientiert Zukunftsprodukte zu entwickeln.

Uwe Garbe
Erster Bevollmächtigter der IG Metall Ostsachsen

ZUSAMMENFASSUNG

Aufgabe und Zielstellung dieser Studie

Vorliegende Potenzialstudie untersucht die Branchen- und Clusterzusammenhänge des „Systems Bahn-Schiene“ mit Fokus auf die Lausitz. Dabei werden sektorale und regionale Handlungs- und Gestaltungsspielräume aus arbeitsorientierter Sicht in der Perspektive einer nachhaltigen Verkehrswende erschlossen. Das erkenntnisleitende Interesse besteht darin, Informationen, Zusammenhänge, Argumente und Handlungsvorschläge zur Gestaltung qualitativ hochwertiger, qualifizierter und guter Arbeit in diesem Zukunftsfeld industrieller Fertigung zu sichern bzw. zu entwickeln.

Bahnindustrie ist systemrelevant

Die Bahnindustrie muss als ein Hersteller der materiell-technischen Basis umweltverträglicher Mobilität, der Verkehrs- und Energiewende, innovativer kundenorientierter Verkehrskonzepte, letztlich eines Treibers der sozialökologischen Transformation verstanden werden. Wenn die Energie- und Verkehrswende als zentrales Handlungsfeld des erforderlichen Umbaus von Wirtschaft und Gesellschaft klassifiziert wird, so ist die Bahnindustrie als deren technische Basis „systemrelevant“.

Wachsender Markt für bahnindustrielle Produkte

Der Bahnmarkt wächst weiterhin, wovon auch die Bahnindustrie profitieren kann. Treiber des Wachstums sind die steigende Nachfrage nach nachhaltiger(er) Mobilität, die Erfordernisse der Energie- und Verkehrswende und technisch neue Möglichkeiten im Kontext von Digitalisierung und Automatisierung. Grundlegende Branchentrends des Schienenfahrzeugbaus deuten auf Verschiebungen in der Wertschöpfungskette in den nächsten Jahren hin. Erwartet wird, dass durch die hohen Infrastrukturinvestitionen in Deutschland und anderen Staaten auch die Zahl der Neubestellungen von Schienenfahrzeugen steigen wird. Die Wartung und Sanierung rollenden Materials, also das Instandhaltungsgeschäft, spielt den Prognosen zufolge insgesamt eine konstant wichtige Rolle. Offen ist jedoch, wie die einzelnen Standorte der europäischen, deutschen und Lausitzer Hersteller an den allgemeinen Markttrends partizipieren können. Hier gilt es, die entsprechenden politischen und strukturellen Rahmenbedingungen angemessen zu gestalten.

Entwicklung des Systems Bahn-Schiene ist stark politisch geprägt

Politik determiniert die Entwicklung der Bahnindustrie in erheblichem Ausmaß. Hervorzuheben sind erstens die Exportbedingungen, festgelegt durch die Regularien des internationalen Handels, durch Protektionismus, Freihandel, Zölle und weitere Maßnahmen.

Zweitens spielen staatliche Politik und öffentliche Hand als Nachfrager bzw. Besteller von Bahndienstleistungen und direkt oder indirekt von Produkten der Bahnindustrie und von Verkehrsdienstleistungen eine erhebliche Rolle bei der Strukturierung der Nachfrage im Markt der Bahntechnik. Drittens regulieren staatliche Instanzen die Bau-, Betrieb- und Zulassungsvorschriften für den Eisenbahnverkehr.

Bahnindustrie als eine Schlüsselbranche der Lausitz

Die Lausitz ist ein wichtiger Standort des Schienenfahrzeugbaus, an dem sich viele regionale Betriebe im anhaltenden, scharfen globalen und konzerninternen Wettbewerb behaupten (müssen). Strukturprägend sind neben zahlreichen Unternehmen entlang der verschiedenen Stufen der Wertschöpfungskette, vor allem die fahrzeugaufbauenden Werke in Görlitz und Bautzen, wo sich heute Alstom auf die Produktion moderner Schienenfahrzeuge spezialisiert hat. Aktuell steht allerdings auch fest, dass in Görlitz die 175-jährige Tradition des Schienenfahrzeugbaus im kommenden Jahr endet.

Weiterhin sind in den letzten Jahren u. a. mit den Insolvenzen des Waggonbau Niesky und des Drehgestellherstellers TransTec Vetschau wichtige industrielle Strukturen im Schienenfahrzeugbau der Lausitz aus dem Markt ausgeschieden. Die Kombination aus langjähriger Tradition, technischer Innovationsfähigkeit und hoher Fachkompetenz der Beschäftigten macht den Schienenfahrzeugbau in der Lausitz dennoch bis heute zu einem Aushängeschild industrieller Qualitätsproduktion. Hier erzeugte Leistungen und Produkte reichen von Komponenten der Infrastruktur über Signal- und Kommunikationstechnik bis zu Schienenfahrzeugen und deren Komponenten. Unternehmen der Bahnindustrie in der Lausitz stellen qualitativ hochwertige Produkte und Dienstleistungen zu überwiegend tariflich gesicherten Beschäftigungsbedingungen her.

Potenzial des Lausitzer Schienenfahrzeugbaus gerät in der Transformation unter Druck

Für die Lausitz ist der beschlossene Ausstieg aus der Kohleverstromung die gravierende strukturpolitische Aufgabe. Hier konkretisiert sich die Energie- und Mobilitätswende nicht nur wie überall in der technologischen Sicherung der Energieversorgung, sondern sehr präzise auch in regionalen und lokalen Standort- und Beschäftigungsaussichten. Der Erhalt und Ausbau qualitativ hochwertiger Beschäftigung ist eine strukturpolitisch erstrangige Herausforderung, bei deren Bewältigung die Bahnindustrie nach wie vor eine wichtige Rolle spielen kann.

Schienenfahrzeugbau ist Arbeit- und Impulsgeber

Gerade angesichts der Herausforderungen des Strukturwandels bleibt die Branche wichtiger Arbeitgeber und Impulsgeber für die wirtschaftliche Entwicklung der Lausitz, der jedoch durch die aktuellen Unternehmensentwicklungen unter Druck gerät. Aufgrund der jüngeren Entwicklungen und der räumlichen und systemischen Rationalisierungsstrategien der Konzerne ist davon auszugehen, dass die industriepolitische Bedeutung der Bahnindustrie in der Lausitz als Branche eher abnimmt, die Bedeutung der verbleibenden Produktions- und Instandhaltungsstandorte aber zunimmt.

Die Veränderungen des Bahn-Schiene-Systems durch technologische Trends wie die Elektrifizierung, die Digitalisierung und die Modularisierung sowie die Ablösung von Dieselfahrzeugen und die (angekündigten) Großinvestitionen in die Infrastruktur bieten aber auch zahlreiche Chancen für die Entwicklung der Bahnindustrie in der Lausitz.

Handlungsmöglichkeiten aus arbeitsorientierter Sicht

Zur Diskussion potenzieller Handlungsstrategien werden im Sinne eines Mehr-Ebenen-Ansatzes Vorschläge für die betriebliche, die regionale, landes- und bundespolitische Ebene unterbreitet.

- Auf **Ebene der Betriebe bzw. Unternehmen** steht die Standorticherung durch die Weiterentwicklung eines nachhaltigen, wettbewerbsfähigen Kernprodukts und der Ausbau der dazu erforderlichen Kernkompetenzen im Mittelpunkt. Hier geht es darum, Innovationsfähigkeit und Fachkräfteverfügbarkeit sowie die Qualität der Arbeit durch tariflich geregelte und mitbestimmte Arbeitsbedingungen zu sichern und zu entwickeln. Diese sollten dazu beitragen, das Verhältnis von Lohn, Leistung und Arbeitszeit so zu regeln, das attraktive Arbeitsplätze erhalten bzw. geschaffen werden, die die Beschäftigten vor Überlastung schützen und den Betrieben die Sicherung der nachgefragten Fachkräfte ermöglichen. Weitere Handlungsoptionen werden in der Gestaltung der mitbestimmten Organisation betrieblicher Innovationsprozesse bezogen auf die Entwicklung neuer Produkte, moderner Produktionsverfahren, beteiligungsorientierter Organisationsstrukturen und einer nachhaltigen Fachkräftesicherung gesehen. Im Falle einer Betriebsstilllegung oder eines Betriebsübergangs stehen Fragen des Beschäftigungserhalts, der sozialen Absicherung und von Transferprozessen im Fokus der betrieblichen Handlungsmöglichkeiten.
- Im Kontext der fragmentierten regional- und strukturpolitischen Handlungsebene wird eine Handlungsoption skizziert, die es arbeitsorientierten Akteuren ermöglichen kann, einen integrierten Gestaltungsansatz des Bahn-Schiene-Systems in der Region zu unterstützen: Die Konstituierung eines Expertenkreises mit Betriebs- und Personalräten der Verkehrsdienstleister und der Bahnindustrie. Ein solcher Expertenkreis kann sich zur Aufgabe machen, dem Bahn-Schiene-System in der Lausitz aus der ganzheitlichen Sicht von Bahnindustrie und Verkehrskunden sowie einer angemessenen Daseinsvorsorge innovative, nachhaltige und beschäftigungsorientierte Impulse zu geben. Er kann die Ausschreibungen der Verkehrsverbünde unterstützen und den regionalen und strukturpolitischen Dialog um arbeitsorientierte Aspekte bereichern. Der Expertenkreis sollte durch externe Spezialisten moderiert und unterstützt werden.
- **Impulse auf Landesebene** zur Stärkung des Systems Bahn-Schiene sind in drei Handlungsfeldern zu verorten: der Forcierung und baldmöglichsten Einführung eines „Vergabe-Gesetzes“, der Initiierung und Koordinierung infrastruktureller Bahnprojekte in Konkretisierung der Landesverkehrspläne sowie dem Erhalt wichtiger Einrichtungen (ehemaliger) Bahntechnik-Betriebe der Aus- und Weiterbildung.
- Die **Forderungen an die Bundes- und EU-Politik** zur Gestaltung einer nachhaltigen Bahnpolitik werden in vier Kategorien vorgestellt: Die Gestaltung verlässlicher politischer Rahmenbedingungen für „die Schiene“, die Sicherung der langfristigen Finanzierung des Systems, die Herausbildung eines Verständnisses von Bahnpolitik als Industriepolitik sowie die Definition arbeits-, sozialpolitischer und ökologisch nachhaltiger Standards für den Schienenfahrzeugbau.

1 EINLEITUNG

1.1 REVIERWENDE

Eine Aufgabe des Projekts REVIERWENDE des DGB ist es, arbeits- und strukturpolitische Ansätze aus beteiligungsorientierter Perspektive zur Unterstützung von gewerkschaftlichen Akteuren sowie Beschäftigten und ihren Interessenvertretungen in der Gestaltung des Strukturwandels aufzuzeigen. Die PCG-IMU-Bietergemeinschaft ist in diesem Zusammenhang als anwendungsorientierter, wissenschaftlicher Dienstleister für REVIERWENDE Lausitz und ihre Zielgruppen tätig.

Durch REVIERWENDE wurden in Zusammenarbeit mit der Bietergemeinschaft bereits zahlreiche Aktivitäten im Feld Bahn-Schiene, gegliedert in die beiden Teilbereiche „Mobilität und Verkehr“ sowie „Industrielle Produktion“ konzipiert und durchgeführt (vgl. Abbildung 1).

Die vorliegende Potenzialstudie ordnet sich in den Bereich „industrielle Produktion“ ein und flankiert die dort laufenden bzw. realisierten betrieblichen Maßnahmen und überbetrieblichen Aktivitäten. Sie füllt die vorhandene Lücke an aktuellen Studien oder Analysen¹ und beleuchtet die Entwicklungspotenziale der regionalen Bahnbranche mit einem Schwerpunkt auf Beschäftigungsperspektiven. Ebenso greift die handlungsleitend konzipierte Potenzialstudie von den Partnern und Zielgruppen von REVIERWENDE geäußerte Bedarfe nach fundierten analytischen und gestaltungsorientierten Erkenntnissen auf.

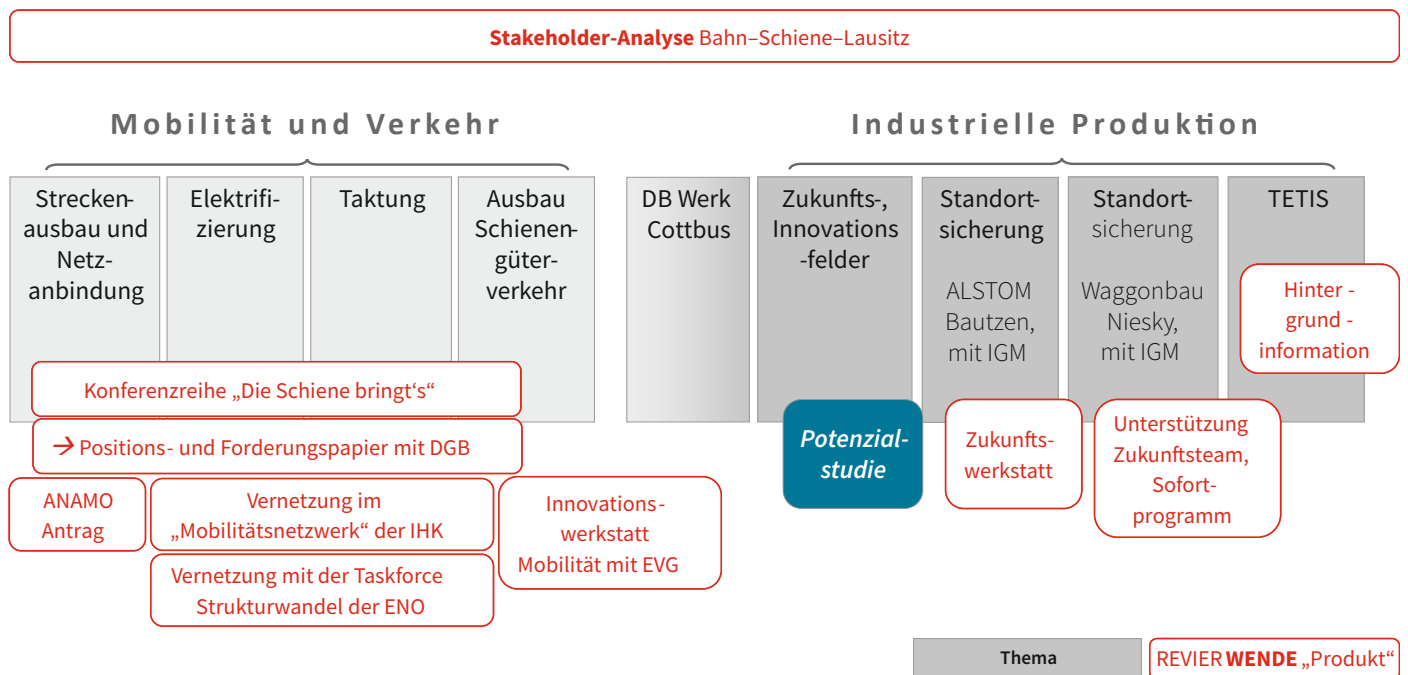


Abbildung 1: Zukunftsfeld Bahn-Schiene im Projekt REVIERWENDE Lausitz

¹ Auf bundesdeutscher Ebene liegt als neueste Studie die „Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des deutschen Bahnsektors auf Grundlage der Beschäftigungswirkung“ (Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung, 2021). Aktuelle Marktanalysen und Branchendaten auf nationaler und internationaler Ebene werden fortlaufend u. a. vom Verband der Bahnindustrie Deutschland und dem Beratungsunternehmen SCI/Verkehr erstellt. Beschäftigungsorientiert betrachtete zuletzt die 2015 im Auftrag der Hans-Böckler-Stiftung erstellte Studie „Die Bahnindustrie in Deutschland“ (SCI/Verkehr und IMU-Institut) die Branche, allerdings ohne regionalen Fokus. Die Studie „Die Struktur der Bahnindustrie in Ostdeutschland“ (IMU-Institut, 2006) beleuchtet spezifisch ostdeutsche Aspekte der Branche, ist allerdings 17 Jahre alt. Für die Lausitz liegen u. a. branchenbezogenen Studien wie „Wasserstoffwirtschaft in der Lausitz“ (Fraunhofer IWU und CE Bra e.V., 2020) oder zur „Elektromobilität“ (Mobilitätswerk, 2020) vor, die regionale Bahnindustrie ist nicht betrachtet.

1.2 PROBLEMSTELLUNG: AUSGANGSBEDINGUNGEN REGION UND BRANCHE

Der laufende, unter dem Stichwort „Transformation“ diskutierte Wandel der Wirtschaft hat vielfältige Ursachen und stellt die Betriebe, die Branchen und die Region Lausitz insgesamt vor umfangreiche Aufgaben. Insbesondere die industriellen Wertschöpfungsketten müssen sich Anforderungen nachhaltigen Wirtschaftens, der durch die Energie- und Verkehrswende angestrebten Dekarbonisierung, der Digitalisierung, sich wandelnder globaler Wirtschaftsverflechtungen und des demographischen Wandels stellen. In der jüngeren Vergangenheit gehäuft auftretende Krisen finanzieller, wirtschaftlicher, pandemischer und politischer Art lassen zudem vielfach betriebliche Krisenbewältigung als unmittelbare, ernsthafte Herausforderungen hervortreten. In Summe bewirken sie betrieblich, branchen- und strukturpolitisch zu gestaltende Veränderungen in Geschäftsmodellen, Produkten, Produktionsprozessen und Organisationsstrukturen.

Für die Lausitz kommt der beschlossene Ausstieg aus der Kohleverstromung als weitere gravierende strukturpolitische Aufgabe hinzu. Sie wirft auch Fragen der regionalen Verbundenheit und vor allem nach Zukunftsperspektiven für die traditionelle Industrieregion auf. Hier konkretisiert sich die Energie- und Mobilitätswende durch den beschlossenen Kohleausstieg nicht nur wie überall in der technologischen Sicherung der Energieversorgung, sondern sehr präzise auch in Standort- und Beschäftigungsaussichten. Gleichzeitig verändern sich weitere für die Region relevante Sektoren der Wirtschaft, zum Beispiel die Metall- und die Chemieindustrie.

Dies führt in der Region zu neuen Herausforderungen, aber auch zu Entwicklungschancen. Dabei ist die Bahnbranche bereits jetzt ein Eckpfeiler der industriellen Wertschöpfung der Lausitz (► Kapitel 5) und im Kontext des Strukturwandels ist sie von strukturpolitischer Bedeutung. Industrielle Wertschöpfung und Beschäftigung im System „Bahn-Schiene“ können eine nachhaltige und langfristige Zukunft für die Lausitz darstellen und damit einen Beitrag zum Erhalt regionaler Entwicklungsperspektiven nach dem Kohleausstieg leisten. Das in Cottbus entstehende ICE-Instandhaltungswerk der Deutschen Bahn ist, wenngleich nicht unmittelbar im industriellen Produktionsbereich zu verorten, einer der beschäftigungsstarken Leuchttürme im Strukturwandel der Lausitz, der mitbestimmte und tariflich entlohnte Arbeitsplätze schafft.²

Der Schienenfahrzeugbau ist nicht nur ein traditionsreicher Wirtschafts- und Beschäftigungsanker der Lausitz. Hier erzeugte Leistungen und Produkte reichen von der Infrastruktur über die Signal- und Kommunikationstechnik bis zu Schienenfahrzeugen und deren Komponenten. Unternehmen der regionalen Branche stellen qualitativ hochwertige Produkte und Dienstleistungen her. Sie tragen damit auch zur Sicherung strategisch und systemrelevanter Industrieproduktion sowie zur kritischen Infrastruktur bei. Insbesondere, da die Herstellung von rollendem Material Aussichten auf gute und tariferte Industriebeschäftigung bieten kann, die zudem weitere Beschäftigungseffekte induziert. Gleichzeitig setzt eine solche Entwicklung auf in der Region vorhandene Kompetenzen und Standorte auf und führt identitätsstiftende Produktions- und Beschäftigungstraditionen in die Zukunft fort.

Übergeordnet ist die Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene ein von Europa-, Landes- und Bundespolitik erstrangiges klima- und verkehrspolitisches Ziel.³ Der Europäische Verkehrskorridor Nordsee-Ostsee führt mit zwei Schienentrassen mitten durch Lausitz.⁴ Die Erreichung der politischen Ziele geht mit (geplantem) Streckenausbau und -neubau sowie mit einem steigenden Bedarf an rollendem Material einher. Diese Mobilitätswende gilt es, auch mit industrie- und beschäftigungspolitischen Fragestellungen in Einklang zu bringen. Die Bahnbranche mit ihren Lösungen nachhaltiger Mobilität stellt einen globalen Wachstumsmarkt dar, von dem auch die hiesigen Wertschöpfungsketten (stärker) profitieren (sollten).

Gleichzeitig stehen die oftmals extern gesteuerten, regionalen Standorte der Bahnindustrie unter Druck. Es besteht das Risiko, dass die Lausitzer Unternehmen in der Zukunftsbranche von der positiven weltweiten Entwicklung abgehängt werden. Sie sind gefordert, ihre Wettbewerbsfähigkeit durch (mitbestimmte) Strategien zu verbessern und sich durch Innovation und Qualität im sich intensivierenden internationalen und konzerninternen Wettbewerb der High-Tech-Branche Bahnindustrie zu behaupten.

² Das Werk in Cottbus zählt zu den wichtigsten Vorhaben zur Stärkung des Reviers und wird über das Strukturstärkungsgesetz finanziert. Nachdem Anfang 2024 die erste zweigleisige Werkshalle des künftig modernsten Instandhaltungswerks Deutschlands in Betrieb genommen wurde, entsteht aktuell eine zweite viergleisige Halle. Insgesamt sollen rund 1.200 hochwertige Arbeitsplätze entstehen. Mehr Infos unter <https://www.db-neues-werk-cottbus.com/>.

³ U. a. BMVI 2020.

⁴ Mit den Europäischen Verkehrskorridoren soll ein „leistungsfähiges, nahtloses und vollständig interoperables Schienennetz“ für den Personen- und Güterverkehr gefördert werden. Die eine Trasse verläuft aus Westen von Uebigau über Elsterwerda, Schwarzheide, Lauta, Hoyerswerda und Niesky zur polnischen Grenze, die andere von Norden kommend über Elsterwerda, Großhain, Dresden, Bischofswerda, Bautzen, Löbau und Reichenbach (vgl. EU 2024).

1.3 AUFBAU DER STUDIE

Die beiden Leitplanken und wesentlichen Eingangsgrößen der regionalen Branchenentwicklung werden durch die Politischen Rahmenbedingungen in ►Kapitel 3 und die aktuellen Entwicklungslinien und Zukunftsperspektiven im System Bahn-Schiene in ►Kapitel 4 beschrieben. Letztere zeigen auch fachliche Anknüpfungspunkte für die regionalen Unternehmen auf.

Ziel der Studie ist eine Validierung zukunftssträchtiger industrieller Standort- und Arbeitsplatzpotenziale in der Strukturwandelregion Lausitz. Dazu wird in ►Kapitel 5 die Struktur des Schienenfahrzeugbaus in Deutschland und der Lausitz beschrieben und analysiert.

In ►Kapitel 6 werden nach einem bewertenden Fazit zu den Stärken, Schwächen und Chancen der Lausitzer Bahnindustrie aus den vorherigen Analysen Schlussfolgerungen für die beschäftigungs-, regional- und strukturpolitische Gestaltungsansätze für die Branche in der Region gezogen.

Das abschließende ►Kapitel 7 formuliert arbeitsorientierte Handlungsempfehlungen zur Gestaltung der regionalen Branchenentwicklung auf vier Ebenen: Betriebspolitisch, regional- und strukturpolitisch sowie landes- und bundespolitisch. Damit soll Akteuren im System Bahn-Schiene-Lausitz ein fokussierter Impuls zur Stärkung der Bahnbranche im regionalen Wertschöpfungssystem gegeben werden.

Die **Leitfrage** lautet dabei: „**Welche Chancen gibt es für die industrielle Produktion in der Lausitz im Zukunftsfeld Bahn-Schiene und was ist notwendig, um diese zu nutzen?**“

1.4 METHODIK

Die Studie wurde in einem systemischen Arbeitsansatz erstellt. Dieser beinhaltet einerseits die Betrachtung der für die Bahnindustrie ausschlaggebenden politischen Rahmensetzungen und die Funktionslogik der Wertschöpfungsketten im System Bahn-Schiene. Die Angebotsperspektive der Lausitzer Bahnindustrie wird anhand einer Zusammenstellung der regionalen Unternehmens- und Clusterlandschaft beschrieben. Diese wird mit der Nachfrageperspektive, den Entwicklungslinien und Zukunftsperspektiven im System Bahn-Schiene synchronisiert. In einer Synthese werden aus dieser Gegenüberstellung Handlungsoptionen für arbeitsorientierte Akteure auf mehreren Ebenen abgeleitet.

Räumlich konzentriert sich die Studie auf die Lausitz in der Definition des Strukturstärkungsgesetzes. Unter Berücksichtigung der Branchenstruktur werden aber auch Schnittstellen zu „bahnrelevanten“ benachbarten Regionen (Berlin, Hennigsdorf, Dresden) betrachtet.

Die Erarbeitung erfolgte mittels eines mixed-method-Designs, bestehend aus

- einer Aufbereitung und Auswertung statistischer Basisdaten (Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur, fachspezifische Statistiken),
- der Auswertung von Unternehmensportalen und -internetseiten,
- einer Sekundäranalyse ausgewählter Fachliteratur, Tageszeitungen und Presseberichten, branchenrelevanter Zeitschriften sowie
- Expertengesprächen mit Akteuren aus Branche und Region zur Validierung der Ergebnisse.

Branchendefinition

Der branchenübergreifende Querschnittscharakter der Bahnindustrie verhindert eine genaue Abgrenzung auf Grundlage der amtlichen Wirtschaftssystematik. Unternehmen der Bahnindustrie sind, je nach ihren Tätigkeits- und Produktionsprofilen entlang der Wertschöpfungskette verschiedensten statistisch erfassten Wirtschaftszweigen zugeordnet.⁵

Forschungspragmatisch und der Zielstellung folgend, wird der **Schienenfahrzeugbau** in dieser Studie als „Bau von Schienenfahrzeugen sowie deren Systemen und Komponenten“ sowie der „Herstellung von Signal- und Sicherheitstechnik“ verstanden. Statistisch wird der Schienenfahrzeugbau in der Klassifikation der Wirtschaftszweige als Teil der Abteilung „WZ 30 Sonstiger Fahrzeugbau“ erfasst. Den Branchenkern bildet die statistische Gruppe „WZ 30.2 Schienenfahrzeugbau“. Diese beschreibt in der Klasse „WZ 30.20.1“ sowohl die Herstellung von rollendem Material wie Lokomotiven und Waggons als auch von Systemen und Komponenten wie Drehgestelle, Achsen und Räder sowie in der Klasse „WZ 30.20.2“ die Herstellung von Eisenbahninfrastruktur wie der Signal- und Sicherheitstechnik.

Zu beachten ist, dass diese fachliche Betrachtungstiefe der Wirtschaftszweigstatistik im Zusammenspiel mit der für eine Betrachtung der Lausitz gleichzeitig notwendigen regionalen Detailtiefe auf Landkreisebene kaum mehr statistische Daten verfügbar macht. So werden weder von den Statistischen Landesämtern noch der Bundesagentur für Arbeit Daten für die WZ 30.2 auf Kreisebene veröffentlicht, da Zahlenwerte hier Rückschlüsse auf einzelne Unternehmen ermöglichen würden und folglich der Geheimhaltung unterliegen. Behelfsweise wird in den statistischen Auswertungen dieser Studie daher die nächstkleine regionale Einheit, die Ebene der Bundesländer, betrachtet.

Im weiteren Sinne ebenfalls zur Bahnindustrie gehörende Segmente wie die Personen- oder Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr, der Betrieb von Verkehrswegen und Bahnhöfen, der Gleisbau und die damit verbundenen Serviceleistungen oder die Herstellung von Schienen selbst werden in dieser Studie i.d.R. nicht näher betrachtet. Die Unternehmen dieser ebenfalls zur Bahnindustrie im weiteren Sinne gehörenden Unternehmen sind, wie bspw. Planungsbüros oder Hersteller von Schienen oder Gleisbaumaterialien, in anderen, nicht immer eindeutig zuordbaren Gruppen der statistischen Wirtschaftszweigsystematik geführt. Gleiches gilt für die Betrachtung der ebenfalls zur Bahnindustrie im weiteren Sinne gehörenden Gruppe „Reparatur und Instandhaltung von (u. a. Schienen-)Fahrzeugen (WZ 33.17)“, die in den Datenanalysen dieser Studie aus Gründen der uneindeutigen Abgrenzung Schienen- und anderen Fahrzeugen sowie der mangelnden Datenverfügbarkeit auf regionaler Ebene nicht berücksichtigt werden kann.

Bahnindustrie im weiteren Sinne

WZ 08.12	Gewinnung von Kies, Sand, Ton und Kaolin
WZ 19.2	Mineralölverarbeitung
WZ 22.1	Herstellung von Gummiwaren
WZ 24.1	Erzeugung von Roheisen, Stahl und Ferrolegierungen
WZ 25.2	Herstellung von Metalltanks und -behältern
WZ 25.3	Herstellung von Dampfkesseln
WZ 25.9	Herstellung von sonstigen Metallwaren
WZ 26.1	Herstellung von elektronischen Bauelementen und Leiterplatten
WZ 26.2	Herstellung von Datenverarbeitungsgeräten und peripheren Geräten
WZ 26.3	Herstellung von Telekommunikationstechnik
WZ 26.5	Herstellung von Mess-, Kontroll- und Navigationsinstrumenten
WZ 27.1	Herstellung von Elektromotoren, Generatoren, Transformatoren
WZ 27.2	Herstellung von Batterien und Akkumulatoren
WZ 27.3	Herstellung von Kabeln und elektrischem Installationsmaterial
WZ 27.4	Herstellung von elektrischen Lampen und Leuchten
WZ 27.9	Herstellung von sonstigen elektrischen Ausrüstungen und Geräten
WZ 28.1	Herstellung von nicht wirtschaftszweigspezifischen Maschinen
WZ 28.2	Herstellung von sonstigen nicht wirtschaftszweigspezifischen Maschinen
WZ 33.17	Reparatur und Instandhaltung von Fahrzeugen
WZ 42.12	Bau von Bahnverkehrsstrecken

Branchenkern Schienenfahrzeugbau

WZ 30.2	Schienenfahrzeugbau
WZ 30.20.1	Herstellung von Lokomotiven und anderen Schienenfahrzeugen (rollendes Material wie Waggons, Systeme und Komponenten wie Drehgestelle, Achsen und Räder)
WZ 30.20.2	Herstellung von Eisenbahninfrastruktur (Signal-, Sicherheits-, Überwachungs- und Steuergeräte)

WZ 71.1	Architektur- und Ingenieurbüros
WZ 71.2	Technische, physikalische und chemische Untersuchung

Abbildung 2:

Statistische Abgrenzung der Bahnindustrie

Quelle: eigene Darstellung nach SCI, IMU 2015

2 POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Bahnindustrie kann als ein Hersteller der materiell-technischen Basis umweltverträglicher Mobilität, der Verkehrs- und Energiewende, innovativer kundenorientierter Verkehre und damit letztlich eines Treibers der sozialökologischen Transformation verstanden werden. Wenn die „Energie- und Verkehrswende“ als zentrales Handlungsfeld sozialökologischer Transformation klassifiziert wird, so ist die Bahnindustrie als deren technische Basis „systemrelevant“. Die Branche gestaltet und fördert die Transformation und muss sich zugleich technologisch selbst transformieren. Die (internationale) Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und die Sicherung hochqualifizierter Ingenieurs- und Facharbeit sind dazu erforderliche Voraussetzungen. Sie hängt in ihrer Entwicklung aber auch stärker als andere Branchen von gesellschaftlichen und politischen Faktoren ab, die direkt die Nachfrage bestimmen und regulatorisch in den Markt eingreifen.

Der Schienenverkehrsmarkt und damit auch die für diesen benötigte Produkte sind – neben Angebotstreibern wie der Wettbewerbsintensivität hinsichtlich Qualität und Preis der Produkte – von vielfältigen politischen Rahmenbedingungen abhängig. Diese bestimmen maßgeblich die industrielle und allgemeine Wertschöpfungsperspektiven der Branche. Wobei politische Absichten und Rahmenbedingungen nur als wirksam unterstellt werden können, sofern sie regulatorisch untersetzt und/oder verbindlich finanziell flankiert sind.

2.1 FINANZIERUNG

Politik determiniert die Entwicklung der Bahnindustrie in erheblichem Ausmaß:

- Als stark exportorientierte Branche sind die Exportbedingungen, reglementiert durch die Regularien des internationalen Handels, durch Protektionismus, Freihandel, Zölle etc. von großer Bedeutung für die Entwicklungsperspektiven der Unternehmen.
- Als Nachfrager bzw. Besteller von Bahndienstleistungen und direkt oder indirekt von Produkten der Bahnindustrie spielen staatliche Politik, die Besteller von Verkehren und die öffentlichen Anbieter von Verkehrsdienstleistungen eine erhebliche Rolle bei der Strukturierung der Nachfrage im Markt der Bahntechnik.
- Als regulierende Instanz, die Bau-, Betrieb- und Zulassungsvorschriften für den Eisenbahnverkehr erlässt. Unter anderem gelten für die Branche die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung EBO (Vorschriften zu Bau, Betrieb und Instandhaltung von Eisenbahnanlagen und Schienenfahrzeugen), das Allgemeine Eisenbahngesetz AEG (Rechte und Pflichten von Eisenbahnunternehmen u. a. zur Sicherheit und Wettbewerbsregulierung) und die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität TSI (Vorschriften zur Sicherung der Kompatibilität von Fahrzeugen, Infrastruktur und Steuerungssystemen im Europäischen Wirtschaftsraum).

Die Finanzierung der Nachfrage, der Entwicklung der Bahninfrastruktur, der Modernisierung des rollenden Materials, die Forschungs- und Innovationsförderung sind in erheblichem Maß von staatlicher Finanzierung abhängig. Diese wiederum wird vorwiegend durch die Bundes- und Landeshaushalte und die Wahlperioden der amtierenden Regierungen strukturiert. Dies kann generell bereits als Problem der Finanzierungsstruktur der Bahn angesehen werden und bekommt in jüngster Zeit durch mehrere politische Veränderungen besondere Brisanz. So fehlt bspw. mit dem Scheitern des Klima- und Transformationsfonds 2024 eine wichtige Finanzierungsquelle für die Zukunft der Bahn. Die sich anschließenden Überlegungen zur Finanzierung der Bahn aus dem Bundeshaushalt 2025 stießen bei den Akteuren des Systems Bahn auf einhellige Kritik. In deren Zentrum standen Überlegungen, die Mittel für die Bahn um 1 Mrd. € zugunsten der Straßeninfrastruktur zu kürzen. Sie sahen ein weiteres Auseinanderklaffen der Lücke zwischen dem Bedarf der Bahn und der mittelfristigen Investitionsfinanzierung. Die Eisenbahnverbände warnten „vor dramatischen Konsequenzen für die bereits heute – durch jahrzehntelang vernachlässigte Infrastruktur – eingeschränkte Leistungsfähigkeit der Branche und für die Klimaziele“.⁶ Neue Chancen zur nachhaltigeren Finanzierung der Bahn könnten sich durch das von Bundestag und Bundesrat im März 2025 beschlossene Sondervermögen Infrastruktur ergeben, sofern es in Regierungshandeln der künftigen Bundesregierung umgesetzt wird und die Bahn dabei angemessen berücksichtigt wird.⁷ Der Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD bietet hier zumindest Chancen: Er verspricht stärkere Investitionen in das Schienennetz mit verbindlichen Finanzierungszusagen in einem Eisenbahninfrastrukturfonds und die Förderung von Digitalisierung und Elektrifizierung von Strecken und Fahrzeugen.⁸

Neben der Grundfinanzierung der Bahn im Rahmen der jährlichen Bundeshaushalte spielt die Förderung bahnspezifischer Projekte eine wichtige Rolle. In den letzten Jahren hat sich europaweit wie auch in Deutschland eine vielfältige Förderkulisse herausgebildet, die dazu dient, Nachteile der „Schiene“ im intermodalen Wettbewerb auszugleichen bzw. zu verringern.

6 VDB 2024b.

7 Für detaillierte Informationen zu den Strukturen und Funktionsweisen der Märkte des Schienenverkehrs (Bahnbetrieb, Verkehrsunternehmen) siehe Borchers et al. 2025.

8 CDU, CSU und SPD 2025.

Die Programme adressieren eine Vielzahl bahnspezifischer Aufgaben und sind zielorientiert angelegt, sie sind dabei jedoch „nicht harmonisiert, was die Transparenz und Effizienz der Förderungen tendenziell senkt“.⁹

Die grundlegenden Entwicklungen des Verkehrssektors und der Bahnindustrie benötigen mittel- und längerfristige Planungssicherheit und Finanzierungsperspektiven. Diese herzustellen bzw. perspektivisch zu sichern ist (traditionell) eine zentrale Forderung aller Akteure des Bahnsystems an die Politik. Sie gewinnt angesichts des Regierungswechsels und der jährlichen Haushaltsberatungen weiter an Brisanz. So hebt der VDB hervor, dass man „angesichts der anstehenden Mammutprojekte endlich wegkommen (muss) von jährlichen, volatilen Bundesmitteln für die Schiene. (...) Wenn der Schienenverkehr in Deutschland wieder zukunftsfähig sein soll, steht und fällt alles mit einer stabilen und ausreichenden Finanzierung.“¹⁰ Als positives Beispiel kann die gesicherte Finanzierung des Streckenausbaus in den Kohleregio- nen angeführt werden, wie sie das im Rahmen des Struktur- stärkungsgesetzes erlassene Investitionsgesetz Kohleregio- nen (InvKG) mittelfristig bis zum Jahr 2038 geschaffen hat.¹¹

2.2 DIE ROLLE DER BESTELLER UND DEREN BESCHAFFUNGSSTRATEGIEN INSBESONDERE IM SPNV

Die Herausforderungen der Bahnindustrie in der Lausitz sind im Wesentlichen gleich der der bahntechnischen Unternehmen in anderen Regionen und beziehen sich vor allem auf den Absatzbe- reich. Die bisher beschriebenen Rahmenbedingungen, die durch die Beschaffungspolitik der öffentlichen Hand entstehen, gelten auch für die Unternehmen der Lausitz. Die Beschaffungspolitik des bundesdeutschen Hauptkunden, der DB AG, ist dabei von beson- derer Bedeutung, zum einen wegen des Beschaffungsvolumens und zum anderen wegen der Profilierung des Binnenmarktes als Referenzmarkt für Europa und andere internationale Zielmärkte.

Die DB AG

Bei der Gestaltung des Binnenmarktes für Schienenverkehrstech- nik spielen die DB AG und die regionalen Verkehrsverbände eine wesentliche Rolle. Ihre in Ausschreibungen konkretisierte Beschaf- fungspolitik versucht, gesellschaftliche bzw. regionale verkehrliche Bedarfe, Infrastrukturplanungen, gesetzliche und normative Rah- menregelungen, technische Innovationen und Spezifikationen so- wie ein definiertes bzw. verfügbares Finanzvolumen und das Gebot der Sparsamkeit in ein ausgewogenes Verhältnis zu bringen.

Die Leistungsfähigkeit der DB AG bekommt schon seit einigen Jahren in der öffentlichen Diskussion überwiegend negative Kritiken und wird als Krise gekennzeichnet, die aus Kundensicht im Alltag und im Berufsleben zu signifikanter Unzufriedenheit führt. Im Fokus der Kritik stehen nahezu alle wesentlichen Be- reiche der Bahn, von der Pünktlichkeit über die Zuverlässigkeit, die Netzabdeckung, der Zustand der Infrastruktur, der Stand der Digitalisierung bis zu den Arbeitsbedingungen und die Fachkräf- teverfügbarkeit. Die Vorschläge zur Überwindung der diagnosti- zierten Mängel sind ebenso vielfältig wie komplex und abhängig vom politischen Standort sowie interessen geleiteter Perspekti- ve. Fachliche und politische Einschätzungen und Vorschläge be- schreiben eine sehr komplexe Gemengelage.

Verallgemeinernd können jedoch „fünf zentrale Voraussetzun- gen für eine nachhaltig gute Performance der Bahn in Deutsch- land“ identifiziert und daraus Vorschläge an Politik und Entschei- der abgeleitet werden.¹²

- **Langfristige Finanzierungssicherheit:** Sicherstellung einer überjährigen Finanzierung, die nicht von Legislaturperioden und Haushaltsengpässen abhängig ist, sondern mittelfristige Planungssicherheit für alle Akteure im System Bahn-Schiene schafft.
- **Ausreichende Finanzierung:** Bereitstellung einer ausrei- chenden Mittelausstattung für Netz und Betrieb zur Errei- chung der politisch festgelegten und zwischen Bestellern und Erbringern der Leistung vereinbarten Ziele.
- **Staatliche Steuerung der gemeinwohlorientierten Auf- gaben:** Zur Bereitstellung der öffentlichen Daseinsvorsorge sollte die Steuerung und Kontrolle der am Gemeinwohl ori- entierten Unternehmensteile durch den Staat und der eigen- wirtschaftlichen Bereiche wettbewerbsorientiert und unter- nehmerisch erfolgen.
- **Verlässliche Digitalisierungsstrategie:** Verbindliche Erar- beitung einer Einführungsstrategie für das ETCS, von digita- len Stellwerken bis zur DAK (► Kapitel 4.2).
- **Integrierte Verkehrspolitik mit Fokus auf CO₂-Vermei- dung:** Erarbeitung einer verkehrsträger-übergreifenden Ver- kehrsstrategie zur Erreichung der Klimaneutralität und Maß- nahmen zur Stärkung der Schiene im Gesamtverkehrssystem.

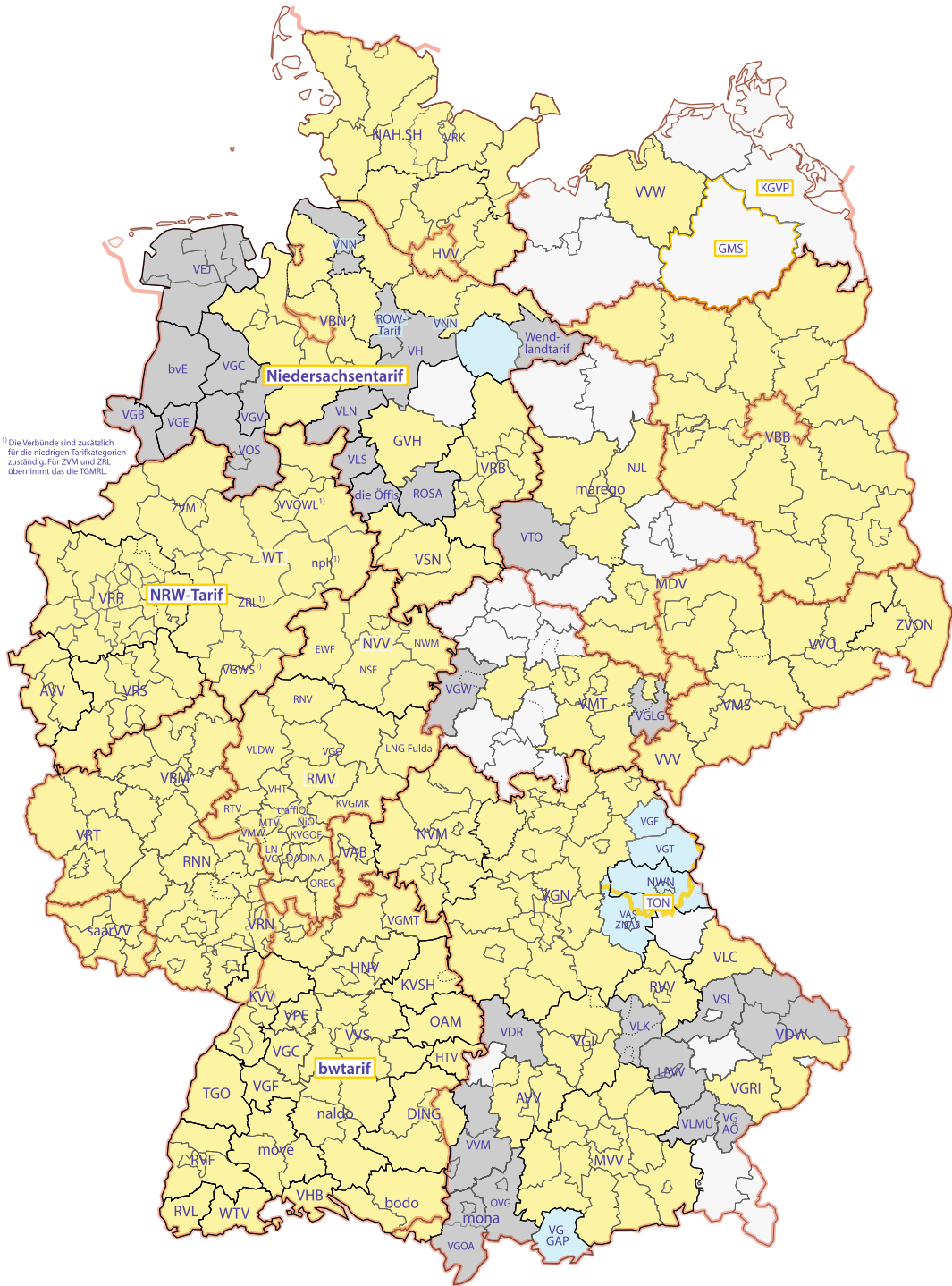
9 Ebd. S. 98 ff.

10 VDB 2024b.

11 Zur Förderung des Strukturwandels werden zusätzliche Investitionen in Schieneninfrastruktur ermöglicht. Zentral ist, dass das Strukturstärkungsgesetz hierfür sowohl den Bedarf als auch den „verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen“ als gegeben definiert (§ 21 InvKG).

12 Vgl. Borchers et al. 2025.

Verkehrs- und Tarifverbünde in Deutschland



¹⁾ Die Verbünde sind zusätzlich für die niedrigen Tarifkategorien zuständig. Für ZVM und ZRL übernimmt das die VGMRL.

Legende

SPNV-Integration	✓	✗	✗		fremder Verbund	fremder Verbund	✓	✗	
StPNV-Tarif	✓	✓	✗	verbund-freies Gebiet	✓	✗	✓	✓	
StPNV-Koordination	✓	✓	✓		✓	✗	fremder Verbund	fremder Verbund	

Ausgewählte Gebiete mit Übergangstarifen oder gemischten Zuständigkeiten sind durch gestrichelte Linien abgegrenzt

Abbildung 3: Verkehrs- und Tarifverbünde in Deutschland
 Quelle: Wikimedia. Maximilian Dörbbecker (Chumwa), NJ Giggie, CC BY-SA 4.0

Schienegebundener Personennahverkehr (SPNV) in der Lausitz

Die öffentlichen Verkehre in der Lausitz werden maßgeblich durch die Struktur und die Aktivitäten der regionalen Verkehrsverbünde bestimmt. Im Kontext dieser Studie spielt der SPNV dabei aus mehreren Gründen eine besondere Rolle.

- Erstens unter dem Aspekt der ökologischen Nachhaltigkeit¹³: Die Verkehrswende spielt in der Transformation der Lausitz wie in anderen Regionen eine wichtige Rolle.
- Zweitens gehört die Verkehrsversorgung gerade auch in den ländlichen Räumen zur kritischen Infrastruktur und hat großen Einfluss auf die Lebensqualität und die gleichwertigen Entwicklungschancen der Lausitz.
- Drittens beeinflussen die Nahverkehrsverbünde über ihre Beschaffungspolitik insbesondere des rollenden Materials die Nachfrage nach Schienenfahrzeugen, die auch in der Lausitz bzw. in den Betrieben der Bahncluster in Sachsen und Berlin-Brandenburg hergestellt werden.

Folgende Verkehrsverbünde prägen die für die Lausitz relevante ÖPNV-Struktur in Sachsen und Berlin-Brandenburg:

- MDV Mitteldeutscher Verkehrsverbund
- VMS Verkehrsverbund Mittelsachsen
- VVO Verkehrsverbund Oberelbe
- VV Verkehrsverbund Vogtland
- ZVON Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien
- VBB Verkehrsverbund Berlin und Brandenburg
(bundesweit flächenmäßig größter Verkehrsverbund)

Aus der regionalen Perspektive der Lausitz ist es zielführend, nicht nur den (regionalen) ZVON im Fokus der Aufmerksamkeit zu halten, sondern alle Verkehrsverbünde in Sachsen und Berlin-Brandenburg genauer zu betrachten. Denn die Qualität der Verkehrsversorgung in der Lausitz wird auch durch die Anbindung der ländlichen Regionen an die (Ober-) Zentren und (bundesländer-) grenzübergreifende Vernetzungen definiert. Die sächsischen Verkehrsverbünde haben ihren gemeinsamen Plan für Züge, Plus- und Taktbusse aktualisiert und gemeinsam unter dem Titel „Ihr Nahverkehr in Sachsen“ publiziert.¹⁴ Außerdem dürften bei allen regionalen Besonderheiten der Verkehrsversorgung die arbeits- und beschäftigungsbezogenen Standards in den Verbänden abgestimmt und ähnlich geregelt sein.

Die Tätigkeit der Verkehrsverbünde basiert darüber hinaus auf den Rahmenseetzungen des Landesverkehrsplans Sachsen 2030¹⁵, in dem nicht nur die fünf Leitbilder sächsischer Verkehrspolitik dargestellt werden, sondern aufgrund von Bedarfsprognosen Planungsvorgaben, Handlungsschwerpunkte und Maßnahmekonzepte für die einzelnen Verkehrsträger sowie Qualitätsstandards und Kontrollverfahren festgelegt werden.

Die Verkehrsverbünde fassen die verkehrspolitischen Aufträge, die sie von ihren Mitgliedern bzw. Auftraggebern (Kommunen und Landkreise) bekommen, in konkrete Ausschreibungen für definierte Verkehrsdienstleistungen zusammen. Diese wiederum beziehen sich auf mittel- und langfristige Zeiträume von 10 Jahren und mehr. In komplexen gesetzlich normierten Vergabeverfahren und den sie unterstützenden Ausschreibungen sind nicht nur die zu erbringenden Verkehrsdienstleistungen beschrieben. Verkehrsverbünde können dort auch genaue Vorgaben zum Layout des rollenden Materials (bspw. Gestaltung der Sitz- und Abstellflächen, Anzahl und Breite der Türen, Wegeföhrung im Waggon, Ausstattung der Waschräume) und dessen Technik- und Sicherheitsstandards festschreiben.

Der Ansatz, regionale verkehrliche Bedarfe der für die Lausitz relevanten Verkehrsverbünde mit den industriellen Potenzialen der Schienenverkehrstechnik in der Region in Verbindung zu bringen, ist unter mehreren Aspekten relevant:

- Vernetzung fördern und regionale Cluster stärken, um innovative Impulse auch für KMU zu setzen.
- Regionale Innovationspotenziale stärken, z. B. in den vom Freistaat Sachsen geförderten Bereichen Digitalisierung und E-Mobilität.
- Regionale Versorgung der Verkehrsverbünde mit qualitativ hochwertiger Verkehrstechnik unterstützen, um innovative Lösungen für die Mobilitätswende oder innovative Betreiberkonzepte anwenden zu können.
- Local-Content-Regelungen implementieren.
- Inländischen Referenzmarkt der Schiene regional mitgestalten und mit praktischen Beispielen bzw. Projekten untersetzen.

¹³ Nachhaltigkeit wird verstanden als Prinzip, nach dem nicht mehr verbraucht werden darf, als nachwachsen oder sich regenerieren und damit künftig wieder bereitgestellt werden kann. In dieser Verwendung geht der Begriff auf die Agenda 21 der Vereinten Nationen zurück, die 1992 in Rio de Janeiro beschlossen wurde (online unter https://www.un.org/Depts/german/conf/agenda21/agenda_21.pdf).

¹⁴ VVO (Hrsg.) 2024.

¹⁵ SMWA 2019.

Mit der Einführung des Deutschlandtickets und der Sicherung seiner Finanzierung auch im Jahr 2025 ergibt sich für die Verkehrsverbünde eine neue Situation. Diese kann, sofern die Finanzierung des Tickets auf mittlere Frist (z. B. bis zum Jahr 2030) gesichert wird, zu einer grundlegenden Reform der Verkehrsverbünde führen. Durch den Wegfall der kleinräumlich oder regional differenziert gestalteten und häufig unübersichtlichen Tarifstrukturen und den zu dessen Umsetzung betriebenen Verkaufsautomaten sowie dem erforderlichen Kontrollaufwand können neue Chancen für die Verkehrsverbünde entstehen, um ihrer Rolle als Träger der Mobilitätswende besser nachkommen zu können. Dazu könnten die Erweiterung der Angebote z. B. in Bezug auf die Netz- und Haltestellendichte, die Taktichte und die verkehrlichen Kapazitäten insgesamt gehören. Die Polarität zwischen Städten und ländlichen Räumen könnte reduziert und vor allem letztere mit besseren Verkehrsdienstleistungen versorgt werden. Entgegengesetzt verlaufen Argumentationslinien der Verkehrsverbünde, die geringere Einnahmen aufgrund des Deutschlandtickets beklagen und es daher als problematisch erachten, allein das bestehende Angebot aufrecht zu erhalten.¹⁶ Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob bei einer kundenorientierten „Entbürokratisierung“ und „Verschlankung“ auch weiterhin die aktuelle Anzahl von, z. B. in Sachsen fünf, Verkehrsverbänden erforderlich ist.¹⁷ Sollte eine grundlegende Reform der Verkehrsverbünde in mittlerer Frist auf die verkehrspolitische Agenda kommen, so ergäbe sich daraus eine erstrangige Herausforderung für die arbeitsorientierte regionale Strukturpolitik.

Gleichwohl ist der Schienenfahrzeugmarkt nicht regional, sondern als Weltmarkt strukturiert, in dem auch die regionalen Anbieter agieren (müssen). Und die Bedarfe der regionalen Verkehrsverbünde lassen sich nicht allein aus dem regionalen Angebot bedienen. Die Kooperation regionaler Nachfrager und Anbieter im System Bahn-Schiene ist trotz dieser Rahmenbedingungen zielführend: Sie kann neben der Verbesserung der regionalen Versorgung durch die Erhöhung des Innovationspotenzials auch zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit beitragen. Und sie kann dazu führen, dass öffentliche Infrastrukturinvestitionen in relevanter Größenordnung auch den inländischen Industriebetrieben zugutekommen und zur Arbeitsplatzsicherung beitragen – ein in den anderen europäischen Staaten traditionell beachteter Zusammenhang.

Die öffentlichen Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen (SPNV) werden dokumentiert und sind öffentlich zugänglich. Die folgenden Übersichten (► Abbildung 4 und Abbildung 5) zeigen exemplarisch den aktuellen Stand der Ausschreibungen ostdeutscher Verkehrsverbünde für die Jahre 2026 und 2027. In den Übersichtstabellen sind nach Region konkrete Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen bezogen auf ein Jahr zusammengestellt. Die Ausschreibungen selbst sind z. B. über das sächsische und/oder das EU-Portal „Ausschreibungen der EU“ (Supplement zum Amtsblatt der EU) einsehbar.

In einer Ausschreibung und der vertiefenden Detaillierung sind alle wesentlichen Anforderungen und Kriterien des Auftrages beschrieben. So enthält eine Ausschreibung zum regionalen SPNV je nach Bedarf des Bestellers zunächst technische Vorgaben, z. B.

- detaillierte Vorgaben zur technischen Auslegung der Fahrzeuge (im Rahmen des „Liefervertrages“),
- sofern die Instandhaltung mitausgeschrieben wird, genaue Vorgaben, wo und wie und mit welchen Anlagen die Instandhaltung durchzuführen ist („Instandhaltungsvertrag“),
- einen Nutzungsvertrag, wenn der Hersteller die Instandhaltung in den Einrichtungen des Bestellers / der Kommune durchzuführen hat.

Neben diesen und anderen Konditionen werden in der Regel weitere rechtliche, wirtschaftliche, finanzielle und technische Angaben (in Konsortien zu allen einzelnen Bewerbern) gefordert, die häufig als „Teilnahmebedingungen“ ausgewiesen sind. In diesem Kapitel werden unter Überschriften wie „Bedingungen für den Auftrag“ oder „Zusätzliche Angaben“ Verpflichtungserklärungen oder Angaben zur „Befähigung zur Berufsausübung“ gefordert, die auch von den Trägern der Mitbestimmung zur Formulierung arbeitsorientierter Vergabekriterien genutzt werden können.

16 Vgl. Tagesschau vom 13.08.2024.

17 Vgl. Jung 2025 und Monheim 2025

SPNV-Wettbewerb im Jahr 2026

14. Juni						
Netz	KBS	Linie	Streckenverlauf	Betreiber	eingesetztes Fahrzeug	Vergabeart
Hanse-Netz (Los 1)	110	RE 3	Hamburg – Winsen – Lüneburg – Uelzen (– Celle – Hannover)	(noch offen)	Baureihe 146 + Dosto	6,5 AS
	110	RB 31	Hamburg – Winsen – Lüneburg	(noch offen)	Baureihe 146 + Dosto	
	120	RE 4	Hamburg – Buchholz (Nordheide) – Rotenburg (Wümme) – Bremen	(noch offen)	Baureihe 146 + Dosto	
	120	RB 41	Hamburg – Buchholz (Nordheide) – Rotenburg (Wümme) – Bremen	(noch offen)	Baureihe 146 + Dosto	
Hanse-Netz (Los 2)	110/ 350	RE 2	Uelzen – Celle – Hannover – Kreienzen – Göttingen	(noch offen)	Baureihe 146 + Dosto	2,2 AS
RB 56 Neuenhaus – Coevorden	376	RB 56	Neuenhaus – Ermlichheim	Bentheimer Eisenbahn	LINT 41	siehe Dezember DV
13. Dezember						
Netz	KBS	Linie	Streckenverlauf	Betreiber	eingesetztes Fahrzeug	Vergabeart
Warnow II (H-Netz)	184	RB 12	Bad Doberan – Rostock – Rövershagen – Graal-Müritz	DB Regio	FLIRT Akku	13 AS
	185	RB 11	Wismar – Bad Doberan – Rostock – Tessin	DB Regio	FLIRT Akku	
	190		Rostock – Ribnitz-Damgarten (Einzelleistungen)	DB Regio	FLIRT Akku	
	192	RB 25	Stralsund – Velgast – Barth – Zingst – Prerow	DB Regio	FLIRT Akku	
Nord-Süd (Los 1)	203	RE 3	Stralsund – Greifswald – Angermünde – Eberswalde – Berlin Südkreuz – Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg	DB Regio	KISS	12 AS
			Schwedt – Angermünde – Eberswalde – Berlin Südkreuz – Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg			
Nord-Süd (Los 2)	204	RE 4	(Stendal –) Rathenow – Berlin-Spandau – Berlin Südkreuz – Jüterbog – Falkenberg (Elster)	DB Regio	Baureihe 146 + Dosto	12 AS
			Stralsund – Demmin – Neustrelitz – Oranienburg – Berlin Südkreuz – Ludwigsfelde			
Nord-Süd (Los 3)	205	RE 5	Rostock – Güstrow – Neustrelitz – Oranienburg – Berlin Südkreuz – Ludwigsfelde	DB Regio	Baureihe 146 + Dosto	12 AS
			Neubrandenburg – Neustrelitz – Oranienburg – Berlin Gesundbrunnen			
			Rostock – Güstrow – Waren (Müritz) – Neustrelitz			
Berlin-Stettin	205	RE 5C	Berlin Gesundbrunnen	DB Regio	Baureihe 146 + Dosto	12 AS
		RB 20	Rostock – Güstrow – Waren (Müritz) – Neustrelitz			
	209.66	RE 9	Szczecin – Angermünde – Eberswalde – Bernau – Berlin Gesundbrunnen – Berlin Südkreuz – → BER Terminal 1-2	DB Regio	FLIRT 3XL	1,3 AS
		RB 66	Szczecin – Tantow – Angermünde			
		RE 18	Dresden – Priestewitz – Ruhland – Colttbus			
		RE 15	Dresden – Priestewitz – Ruhland – Hoyerswerda			
Elektronetz Oberelbe	500	RE 50	Dresden – Riesa – Wurzen – Leipzig	DB Regio	Twindexx Vario	14 AS
	225	S 6	Dresden – Priestewitz – Elsterwerda-Biehla (Betriebsst. 2)			

Stand: 18.03.2025

Eine Übersicht von
<https://wettbewerb.spnv-deutschland.de>

SPNV-Wettbewerb im Jahr 2027

29. Juli									
Netz	KBS	Linie	Streckenverlauf	Betreiber	eingesetztes Fahrzeug	Laufzeit (Jahre)	Zugkm/ Jahr (in Mio)	Vergabeart	
	790.46	RB 46	Böblingen – Holzgerlingen – Dettenhausen	(noch offen)	Baureihe 455	15.41	keine Angabe	AS	
12. Dezember									
Netz	KBS	Linie	Streckenverlauf	Betreiber	eingesetztes Fahrzeug	Laufzeit (Jahre)	Zugkm/ Jahr (in Mio)	Vergabeart	
Ostsee-Alster (Betriebsstufe Beginn)	100	RE 1	Hamburg – Büchen – Schwerin – Bad Kleinen – Bützow – Rostock	DB Regio	Coradia Max	3	3,3	AS	
	100	RE 2	Bad Kleinen – Bützow – Rostock	DB Regio	Coradia Max				
	100	RB 18	Bad Kleinen – Schwerin	DB Regio	Coradia Max				
Süd-West	103	RB 61	Hamburg Hbf – Pinneberg – Elmshorn – Itzehoe (– Heide)	Eisenbahngesellschaft Nordbahn	Coradia Max	12 – 15	2,2	AS	
	103	RB 71	Hamburg-Altona – Elmshorn – Itzehoe/ Wrist (– Kellinghusen)		Coradia Max				
Mitte	103	RE 70	Hamburg – Elmshorn – Neumünster – Kiel	(noch offen)	Coradia Max	12 – 15	4,9	AS	
	131	RE 7	Hamburg – Elmshorn – Neumünster – Schleswig – Flensburg (– Tinglev)	(noch offen)	Coradia Max				
Teilnetze Weser-Elbe und Untereibe (2 Lose geplant)	121	RE 5	Hamburg – Buxtehude – Stade – Cuxhaven	(noch offen)	Baureihe 246 + Dosto	10 (+ Option: 2)	3,22	Vorinfo: AS	
	122	RB 33	Cuxhaven – Dorum – Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude	(noch offen)	iLint				
Schmalspurbahn "Rasender Roland" und weitere	198	RB 26	Bergen auf Rügen – Putbus – Lauterbach Mole	(noch offen)	(noch offen)	23	0,13	Vorinfo: AS	
	200.8	S 8	Hohen Neuendorf – Blankenburg – Schönhäuser Allee – Treptower Park – Schöneeweide – Grünau – Zeuthen	(noch offen)	(noch offen)				
	200.86	S 86	Buch – Blankenburg – Schönhäuser Allee – Treptower Park – Schöneeweide – Grünau	(noch offen)	(noch offen)	13.12.2027 - 12.12.2042	16,0 ^[1]	AS	
	200.2	S 2	Bernau – Buch – Blankenburg – Gesundbrunnen – Friedrichstraße – Südkreuz – Lichtenrade – Blankenfelde	(noch offen)	(noch offen)	11.06.2029 - 26.07.2041			
	200.25	S 25	Hennigsdorf – Tegel – Schönholz – Gesundbrunnen – Friedrichstraße – Südkreuz – Lankwitz – Teltow Stadt	(noch offen)	(noch offen)	15.07.2030 - 26.07.2041			
	200.1	S 1	Oranienburg – Frohnau – Schönholz – Gesundbrunnen – Friedrichstraße – Schöneberg – Zehlendorf – Wannsee	(noch offen)	(noch offen)	13.10.2031 - 12.12.2042			
	200.15	S 15	Frohnau – Schönholz – Gesundbrunnen – Wedding – Hauptbahnhof	(noch offen)	(noch offen)	19.09.2033 - 04.04.2042			
	200.85	S 85	Hauptbahnhof – Wedding – Gesundbrunnen – Treptower Park – Schöneeweide – Berlin-Brandenburg	(noch offen)	(noch offen)	19.09.2033 - 04.04.2043			
							11.09.2034 - 04.04.2042		

Stand: 17.05.2025

Eine Übersicht von
<https://wettbewerb.spnv-deutschland.de>

2.3 ZWISCHENFAZIT

Die Verkehrsverbünde haben neben der Beschaffungspolitik der DB AG einen wesentlichen Einfluss auf die Nachfrageseite der Schienenverkehrstechnik auch in und aus der Lausitz. Ihre Politik bestimmt maßgeblich die Struktur der öffentlichen Verkehre in peripheren Räumen und die Qualität der Daseinsvorsorge im Kontext gleichwertiger Lebensbedingungen. Sie kann zudem einen Beitrag zur Beschäftigungssicherung bei den Schienenfahrzeugherstellern in der Region bzw. in den Bahn-Clustern leisten.

Aus diesen Gründen sind sie ein wichtiges Handlungsfeld (integrierter) regionaler Strukturpolitik (► Kapitel 7.2). Kommunale und regionale Akteure können auf die Verkehrspolitik der Verbünde Einfluss nehmen bzw. sich an der Gestaltung der Politik der Verbünde - sofern von diesen gewünscht - beteiligen. Möglichkeiten dazu ergeben sich z. B. bei der Gestaltung von Leit- und Richtlinien, Verkehrsleitbildern und insbesondere der Vergabepaxis, konkretisiert in den Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen.

Die Beteiligung an der Vorbereitung von Ausschreibungen regionaler Verkehre durch die Verbünde kann für Gewerkschaften und Umweltverbände eine wichtige Handlungsoption sein, um eine nachhaltige regionale verkehrliche Daseinsvorsorge mit Beschäftigungssicherung in der Bahnindustrie zu verbinden. Hier können bspw. auch kommunalpolitische Einflüsse auf Entscheidungsträger wie Landräte und Bürgermeister in den Aufsichtsräten der Verkehrsverbänden geltend gemacht werden.

3 ENTWICKLUNGSLINIEN UND ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN IM SYSTEM BAHN-SCHIENE

Die Unternehmen des Schienenfahrzeugbaus unterliegen ähnlichen externen Rahmenbedingungen wie andere produzierende Branchen auch. Zu nennen wären bspw. Energie- und Rohstoffkosten (insb. Stahl), die demografische Situation sowie die Herausforderungen der Digitalisierung. Auf diese übergreifenden, industriepolitischen Themenstellungen soll in dieser Studie nicht näher eingegangen werden, sie sind an anderer Stelle ausführlich thematisiert.

Der Fokus hier soll auf die industriepolitische Funktion der Bahnindustrie als Schlüsselindustrie der sozialökologischen Transformation gelegt werden. Insbesondere mit Blick auf die Energie- und Verkehrswende kann sie in zwei Feldern beschrieben werden: erstens die marktlichen Veränderungen, die auch komplexe Transformationsprozesse prägen und zweitens die technischen Treiber, die Voraussetzung der Marktaktivitäten der Unternehmen sind und die technischen Grundlagen ihrer Zukunftsfähigkeit sichern.

3.1 MARKTLICHE ENTWICKLUNGSLINIEN UND PERSPEKTIVEN

Nachfrager/Besteller

Der inländische Markt gilt wie der Weltmarkt für Schienenfahrzeuge als Wachstumsmarkt. Der europäische Bahnmarkt wird den Prognosen zufolge in den nächsten Jahren (bis 2028) überproportional wachsen.¹⁸ Das Wachstum beruht auf hohen Investitionen in bestehende Netze und Kapazitätserweiterungen im Stadtverkehr und im Hochgeschwindigkeitsnetz.

Der inländische Bahnmarkt wird maßgeblich von den Beschaffungsstrategien der Besteller beeinflusst, die wiederum durch die gesellschaftlichen und regionalen Verkehrsbedarfe und die konzeptuellen und finanziellen Möglichkeiten zu seiner Deckung bestimmt werden. Die Neuanschaffung des rollenden Materials und dessen geplante Modernisierung insbesondere unter Aspekten der Nachhaltigkeit, der Effizienz und der Klimaverträglichkeit sowie die Komfort- und Serviceerwartungen der Kunden spielen dabei eine Rolle. Zudem sind aus der regionalen Perspektive der Lausitz Fragen der räumlichen Abdeckung des Schienennetzes (Spannungsverhältnis von Strecken-Stilllegungen und Strecken-Revitalisierung), die nachhaltige und kundenorientierte Versorgung mit Verkehrsdienstleistungen im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge (Taktung, Tarife, Auslegung der Fahrzeuge und Haltepunkte), die Anbindung von Industrie- und Logistikbetrieben an das Schienennetz sowie der Umstieg auf elektrische Antriebs- und digitale Steuerungstechnik von Bedeutung.

Die Hersteller von Schienenfahrzeugen dürften in Zukunft auch von dem Trend zur Metropolisierung in vielen Ländern profitieren. In städtischen Gebieten steigt der Bedarf an öffentlichen Verkehrsmitteln aufgrund des Bevölkerungswachstums und der zunehmenden Verkehrsüberlastung. Dies führt zu einer höheren Nachfrage nach Schienenfahrzeugen, um die wachsende Zahl von Fahrgästen zu befördern. Ein gut ausgebauter öffentlicher Personennahverkehr ist von großer Bedeutung für die Akzeptanz des öffentlichen Schienenverkehrs in Metropolregionen. Dies gilt auch für den Schienenfernverkehr, der auch unter einem negativen Image leidet, u. a. was Verspätungen betrifft.

Der zunehmende Bedarf an flexiblen Schienenverkehrsangeboten dürfte zu weiteren, marktgetriebenen Veränderungen führen. Erwartet wird, dass die Nachfrage nach modularen Zügen in den kommenden Jahren steigt.¹⁹ Modulare Züge sind Schienenfahrzeuge, die in einfach konfigurierbarer Zusammensetzung für unterschiedliche Zwecke, Strecken und Kapazitäten eingesetzt werden können. Eine solche Flexibilität ist für die regional streckenspezifischen, saisonal oder gar im Tagesverlauf schwankenden spezifischen Einsatzanforderungen von Verkehrsunternehmen und öffentlichen Verkehrsbetrieben besonders attraktiv. Modulare Züge bestehen aus Einheiten, die je nach Bedarf aneinandergereiht werden können. Jede Einheit kann dabei ein eigenständiges Modul sein, das mit anderen verbunden wird, um einen kompletten Zug zu bilden. Die modularen Einheiten können aus verschiedenen Teilen wie Fahrgestell, Wagenkasten, Kupplung und anderen Komponenten bestehen. Für die Hersteller bietet die Modulfertigung Möglichkeiten, durch serielle Fertigung(santeile) mehr Automatisierungslösungen einzusetzen und Skaleneffekte zu erzielen.

Der bundesdeutsche Bahnmarkt wird vor allem durch das Nachfragepotenzial und die Beschaffungspolitik der DB AG und die Entwicklung des Angebots und die Beschaffungsstrategie der (regionalen) Verkehrsbetriebe (Besteller) mitbestimmt (► Kapitel 3).

Anbieter/Hersteller

Die Anbieterseite des Bahnmarktes (die Bahnindustrie) ist durch weitere Konzentrations- und Zentralisierungsprozesse gekennzeichnet. Der chinesische Marktführer CRRC bleibt weiterhin dominant, stagniert jedoch aufgrund der gesättigten Inlandsnachfrage und schleppender Expansion in internationale Märkte.

18 Leenen 2024.

19 IBIS World 2024.

Alstom hat sich in den letzten Jahren (z. B. auch durch die Übernahme der Schienenfahrzeugsparte des Bombardier-Konzerns) zum größten europäischen Anbieter entwickelt und holt gegenüber CRRC (langsam) auf. Siemens Mobility ist als dritter großer Anbieter aufgrund von Großaufträgen aus Deutschland, USA, Indien und Ägypten weiter gewachsen. Insgesamt werden 42 % der Marktanteile durch die OEM erbracht.²⁰

Für die Entwicklung der Bahnindustrie in der Lausitz ist von besonderem Interesse, wie die Integration des ehemaligen Bombardierstandorts in Bautzen in den Alstom-Konzern verläuft, welche Standortstrategie Alstom in Sachsen und Brandenburg verfolgt und ob Perspektiven für die (ehemaligen) Produktionsstandorte in Vetschau und Niesky gefunden werden können. Zum Redaktionsschluss dieses Berichts ist festzustellen, dass mit dem Ende der Bahnstandorte in Vetschau und in Niesky sowie der Schließung des Alstom-Standortes in Görlitz drei der vier maßgeblichen bahntechnischen Produktionsstandorte in der Lausitz aus dem Markt ausgeschieden sind.

Eine zunehmende Bedeutung in der bahnindustriellen Wertschöpfung kommt dem After-Sales-Geschäft zu. Häufig werden die Dienstleistungen zu Wartung und Instandhaltung des rollenden Materials für einen längerfristigen Zeitraum (bis zu 30 Jahren) mit der Lieferung der Fahrzeuge gemeinsam ausgeschrieben und von den OEM mit angeboten. Sie können ein langfristiges, lukratives Geschäftsfeld sein, welches Werke vor Ort benötigt. Wartung und Instandhaltung sind daher ein umkämpftes Segment, in dem die Hersteller der Schienenfahrzeuge, aber auch die Instandhaltungswerke der DB AG und in der Lausitz traditionelle Dienstleister der Energiewirtschaft sowie neue Akteure als Quereinsteiger aktiv sind. Ein Beispiel hierfür ist die MCR Maintenance Construction Railway, eine LEAG-Tochter, die mit innovativen Lösungen wie dem 3D-Druck in der Instandhaltung von Triebfahrzeugen, Güterwagen und Radsätzen mit rund 300 Beschäftigten am Standort Schwarze Pumpe aktiv ist.

Ebenso ist zu erwarten, dass die Umrüstung von Lokomotiven und Triebfahrzeugen von Dieselantrieben auf elektrisch (ggf. unter Nutzung von Wasserstoff) angetriebene Aggregate ein Marktfeld mit Zukunftschancen ist. Auch hier können die Lausitzer Unternehmen, bspw. das Instandhaltungswerk in Cottbus, auf erhebliche Kompetenzen und Erfahrungen zurückgreifen.

3.2 TECHNOLOGISCHE ENTWICKLUNGSLINIEN UND PERSPEKTIVEN

Die Bahn der Zukunft fährt elektrisch – dies betrifft das rollende Material, die Infrastruktur und die Steuerungs- und Signaltechnik. Elektrisch und wasserstoffbetriebene sowie hybride Züge prägen die Fahrzeugtrends. Die Ablösung der dieselgetriebenen Bahnen ist eine Frage des politischen Willens, der verfügbaren Investitionen und der Zeit, die dem Bahnsystem für diesen Wandel politisch zugestanden wird.

Autonom fahrende Züge können künftig eine Reihe weiterer Vorteile z. B. im Bereich der (Energie-) Effizienz und der Sicherheit bieten. Sie können präziser auf Veränderungen der Fahrzeugumgebung reagieren und z. B. optimal bremsen oder beschleunigen. Technisch werden sie gesteuert durch Robotik und Systeme des maschinellen Lernens („künstlicher Intelligenz“) auf der Grundlage einer Datenbasis, die durch komplexe Sensorik generiert wird. Aus Kundensicht werden autonom fahrende Züge bislang häufig skeptisch betrachtet, weil die menschliche Verantwortung für die Sicherheit des Fahrbetriebs nicht immer erkennbar ist. In den kommenden Jahren werden autonome Züge voraussichtlich häufiger zum Einsatz kommen.

Grundlagen

Die technische Leistungsfähigkeit der Bahnindustrie wird neben der Verfügbarkeit qualifizierter Facharbeit von deren technologischer und organisatorischer Innovationskraft mitbestimmt. Diese kommt betrieblich in den einzelnen Teilen, Komponenten und (Sub-) Systemen zu Ausdruck, sie muss jedoch auch in Bezug auf die gesamte Wertschöpfungskette betrachtet werden. Wenn die Bahnindustrie ihre Rolle als eine Schlüsselindustrie der Energie- und Verkehrswende ausfüllen soll, so hat sie in der Wertschöpfungskette die technischen und organisatorischen Voraussetzungen zu erbringen, um den „ökologischen Fußabdruck“ und den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Dies bezieht sich auf die Produktion des rollenden Materials wie auch auf den Ausbau der Infrastruktur des Systems Schiene und der Instandhaltung beider Bereiche.

Überblicksartig sind vier komplexe Innovationsfelder der Bahnindustrie zu identifizieren.

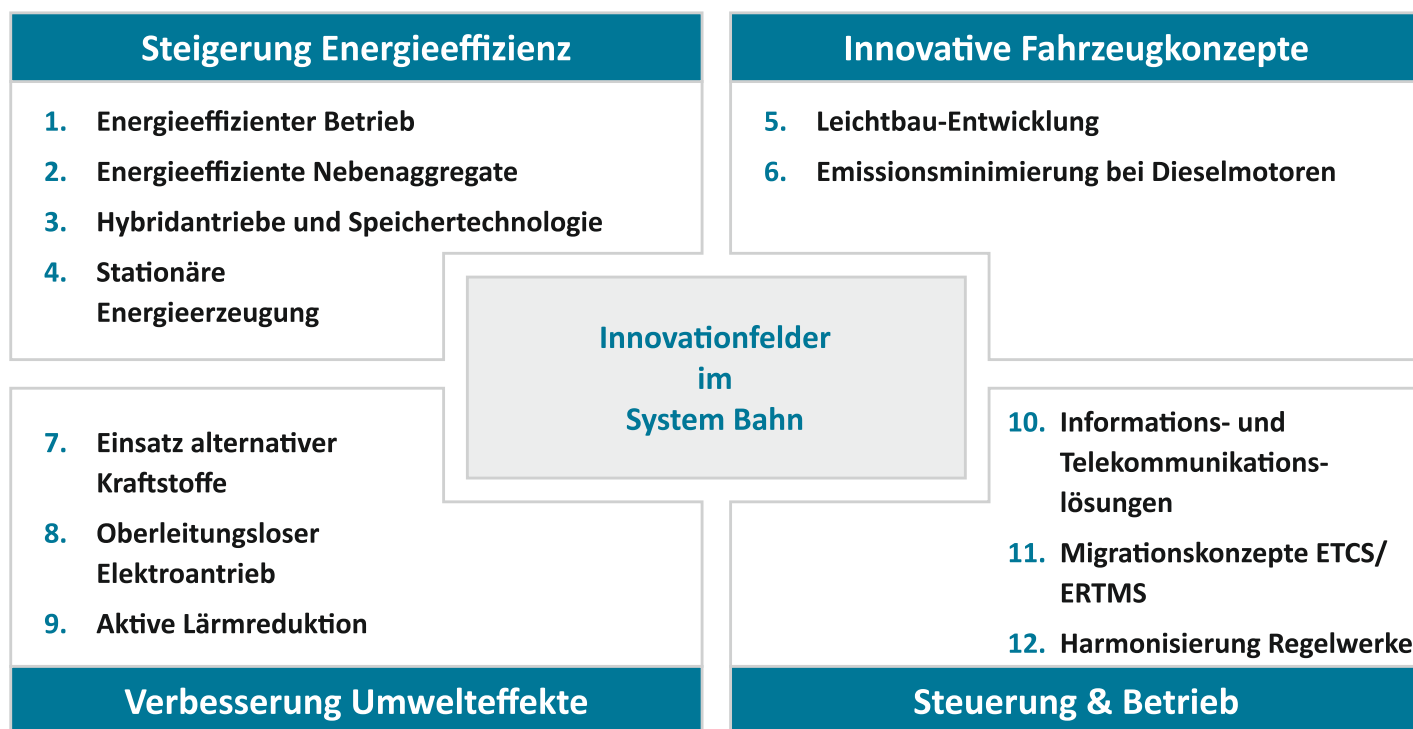


Abbildung 6: Innovationsfelder Bahnindustrie, Quelle: VDB nach SCI, IMU 2015

Im Einzelnen stehen folgende technischen Entwicklungen hinter den schematisierten Handlungsfeldern:²¹

- Regenerative Stromquellen (Energieerzeugung durch Solarpaneele und Windkraft)
- Intelligente Wartung und Instandhaltung (Zustandsorientierte Planung, Inspektion und Instandhaltung der Infrastruktur mit intelligenten Robotern, Vermeidung unerwarteter Geräte- und Anlagenausfälle)
- Echtzeitüberwachung (Einsatz integrierter Sensoren, Echtzeitanalysen von Fahrzeugen und Infrastruktur, erhöhte funktionale Sicherheit und IT-Sicherheit)
- Fahrerlose Züge (Automatisch gesteuerte Züge, erhöhte Zuverlässigkeit und Effizienz, Fahrzeugoptimierung)
- Vernetzte, intelligente Geräte (Fahrtinformationen in Echtzeit, umgehende Alarmierung bei Fahrtänderung oder -unterbrechung)

- Integrierte Mobilität (nahtlose Integration aller Verkehrsmittel dank IoT, Bereitstellung genauer vernetzter Fahrgastinformationen)
- Signaltechnik (keine Signale entlang der Strecke, automatische Zugsteuerung)
- Sensoren (Kameras, Radar, Infrarot etc. zur Automatisierung, Bereitstellung von Echtzeitanalysen)

Die Digitalisierung des Bahnbetriebs und der gesamten Transport- und Logistikkette kann als die zentrale Herausforderung und Perspektive der Bahnindustrie angesehen werden. Treiber des Wachstumsmarktes Bahntechnik sind die Infrastruktur und die Systemtechnik, die Digitalisierung ist der Wachstumsträger.

Die bestehenden Schienennetze haben vielfach einen immensen kosten- und zeitintensiven Modernisierungsbedarf. Neue Verkehrssysteme setzen mit Communication-Based-Train-Control (CBTC) und Automatic Train Operation (ATO) neue Maßstäbe zur Leistungssteuerung. **CBTC-Systeme** dienen der Zugbeeinflussung und sind zur Sicherung von Zugfahrten konzipiert.

21 Nach TÜV Süd 2019.

Sie werden vor allem in Nahverkehrssystemen und U-Bahnen eingesetzt. Je nach Entwicklungsstand können sie Funktionen der Zugbeeinflussung, des automatisierten Fahrens, elektronischer Stellwerke und der Zugsteuerung integrieren. ATO-Systeme steuern den automatischen Fahrbetrieb. Durch diese Systeme wird die Zugsteuerung teilweise oder ganz vom Fahrtechniker übernommen. Die **ATO-Systeme** reichen z. B. von der Bremssteuerung über die Türsteuerung bis zur Fernsteuerung des Fahrzeugs im fahrerlosen Betrieb. Der Automatisierungsgrad ist in vier Stufen definiert und in einer Norm festgeschrieben.

In Europa spielt die Ausrüstung der Strecken und Fahrzeuge mit **ETCS** zur Sicherungssteuerung auch in Zukunft eine Schlüsselrolle. ETCS soll langfristig mehr als 20 unterschiedliche Zugsicherungssysteme durch ein einheitliches Leitsystem ersetzen, das seit dem Jahr 2002 europaweit schrittweise (vor allem auf Fernverkehrsstrecken) eingeführt wird. In der Fachdiskussion wird die bundesweite Modernisierung der Bestandsfahrzeuge mit ETCS und ATO als erstrangige Anforderung an eine bundesweit koordinierte, projektunterstützte Koordination durch die Politik thematisiert.²²In der Praxis kann die ETCS-Infrastruktur zugleich die Grundlage für Systeme des automatisierten Fahrens (ATO) sein.

Neben diesen digitalen Steuerungssystemen ist die **„Digitale automatische Kupplung (DAK)“** eine Schlüsselinnovation gerade für den europäischen Güterverkehr. Die DAK verbindet als Integration von Automatisierung und Digitalisierung vor allem Güterwagen und deren Druckluft-, Strom- und Datenleitungen vollautomatisch. Sie erhöht die Sicherheit, Kapazität und Qualität des Güterverkehrs und kann als eine technische Basis der Verkehrswende angesehen werden. Da in anderen Weltmarktregionen längst automatisch gekuppelt wird, kann die nachholende Modernisierung in Europa der Bahnindustrie zu einer deutlichen Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen (der Rangierer) verhelfen.

ETCS und DAK sind die innovativen Schlüsselkomponenten, mit denen die bundesdeutsche Bahnindustrie am Wachstum des Bahnmarktes partizipieren kann. „Es herrschen hohe Erwartungen, aber mangelnde Planungssicherheit. Begrenzte Kapazitäten der Industrie für die Nachrüstung von Fahrzeugen bleiben Hindernisse.“

Obwohl die Digitalisierung als wichtigster innovationsschwerpunkt der Bahnindustrie der Zukunft angesehen werden kann, ist die Entwicklung innovativer „Hardware“ des rollenden Materials weiterhin nicht zu vernachlässigen. Auch in Zeiten der Durchdringung des Leichtbau-Trends bei Schienenfahrzeugen spielt die Verwendung des Werkstoffs Stahl eine große Rolle.

Stahl wird auch in Zukunft weiterhin nicht nur im Lokomotivbau und im Waggonbau eingesetzt, sondern bleibt auch im Stadt- und Regionalbahn-Bau, einem klassischen Feld industriellen Leichtbaus, weiterhin von Bedeutung. Als Vormaterial z. B. für Vollräder von Lokomotiven und Güterwagen, für die Herstellung von Teilen des Fahrgestells und Personennah- und Güterverkehr, für Teile der Bremsanlage bei Hochgeschwindigkeitszügen oder als zentrale Motorenkomponente im Lokomotivbau ist der Werkstoff auch in Zukunft unverzichtbar. „Maßgeschneiderte“ Stahlteile und Komponenten mit höchster Präzision und kundenspezifisch differenzierten Produkteigenschaften aus nachhaltiger Produktion sind auch in Zukunft Innovationsherausforderungen der Bahn-Zulieferindustrie.

Produktionstechnisch spielen in einer vielfach manufaktuell geprägten Produktionsweise der OEM Prozesse der Modularisierung und Standardisierung, die in den letzten zehn Jahren im Kontext der Diskussion um „Industrie 4.0“ in der Bahnindustrie vorangetrieben wurden, auch in Zukunft eine wichtige Rolle. Für die Teile- und Komponentenzulieferer erhöht sich dadurch der Druck, kundenorientierte Komponenten- und Systemlösungen einbaufähig an die OEM liefern zu können.

Bezogen auf das System Schiene hängt dessen Nachhaltigkeit zudem davon ab, wie es gelingt, den Ausbau der Gleise / Schienen, aber auch der Brücken und Haltepunkte sowie der gesamten Infrastruktur der „Schiene“ nachhaltig zu organisieren. Dabei spielt die Verwendung „grüner“ Materialien und deren Wiederverwendbarkeit oder Recyclingfähigkeit eine wichtige Rolle. Untrennbar damit verbunden ist sowohl in der Produktionstechnik der Bahnindustrie, in der Rohmaterialerzeugung (z. B. Stahl, Kunststoffe) als auch in der Bauindustrie (Gleisbau und Infrastruktur, Gebäude) die Frage der Verfügbarkeit nachhaltig umgewandelter Energie, insbesondere der Speichertechnologie und ggf. die Wasserstoffumwandlung. Die Bereitstellung der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen dazu ist die Voraussetzung für einen erfolgreichen betrieblichen Wandel zu nachhaltiger Produktion. Betriebliche Akteure dieses Prozesses sind neben der Bahnindustrie und den Instandhaltungswerken auch die Bauindustrie und die Planungsbüros.

22 Vgl. Schunke-Mau und Vogel 2024.

23 Leenen 2024.

4 DIE BRANCHE SCHIENENFAHRZEUGBAU IN DEUTSCHLAND UND DER LAUSITZ

4.1 STRUKTUR UND WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Der Schienenfahrzeugbau ist eine wichtige Säule im System industrieller Wertschöpfung. Er schafft die materiellen Grundlagen für die in allen Branchen, insbesondere den deutschen Leitindustrien Automobilbau, Stahl-, Chemie- und Baustoffindustrie, benötigten logistischen Leistungen sowie für die Personenverkehrsangebote als Teil der Daseinsvorsorge.

Dabei ist der Schienenfahrzeugbau im Vergleich zu vielen anderen Branchen von mehreren zentralen Besonderheiten gekennzeichnet:

- Der Markt für Schienenfahrzeuge ist ein globaler Markt, welcher wesentlich durch große Unternehmen beherrscht wird, die unterschiedliche Typen von Schienenfahrzeugen und Komponenten herstellen. Zwischen den großen Global Playern herrscht dabei ein intensiver Wettbewerb.
- Das Eisenbahnwesen weist historisch gewachsene und bis heute stark öffentlich geprägte Strukturen auf.²⁴ Daher sind die Marktteilnehmer weltweit in hohem Maße und direkt von staatlichen Aufträgen abhängig. Private Kunden wie Logistikunternehmen oder Speditionen stellen mit knapp 8 % des Umsatzes einen kleineren Teil Kundenstruktur des Schienenfahrzeugbaus. Dies bedeutet auch, dass die Hersteller um eine begrenzte - und bspw. im Vergleich zur Automobilindustrie wesentlich geringere - Zahl an Aufträgen konkurrieren. Die Kunden (hier: Unternehmen der Bahnindustrie) hingegen haben aufgrund der wenigen, dafür großen Aufträge eine vergleichsweise hohe Verhandlungsmacht. Im globalen Wettbewerb versuchen sich einige Hersteller, teilweise auch bedingt durch die Vergabepolitik (► Kapitel 3), durch niedrige Preise von der Konkurrenz abzuheben. Dies wiederum wirkt sich negativ auf die Gewinnmargen (der OEM) aus und erhöht den (Preis-)Druck auf die gesamte Wertschöpfungskette. Diese Kostenanforderungen können sich auch negativ auf die Qualität der Produktion auswirken.²⁵
- Der Schienenfahrzeugbau ist zudem von relativ langen Produktions- und Innovationszyklen geprägt. Die Entwicklung und Produktion von Schienenfahrzeugen dauert mehrere Jahre, wobei die Preise für die Schienenfahrzeuge bereits bei der Auftragsvergabe festgelegt werden.

Steigen im Laufe des Entwicklungs- und Herstellungsprozesses jedoch die Produktionskosten bspw. durch höhere Energie-, Rohstoff-, Forschungs- oder Arbeitskosten, wird der ohnehin hohe Kostendruck weiter verschärft.

Insgesamt durchläuft die Schienenfahrzeugindustrie einen anhaltenden Strukturwandel, der Wertschöpfung und industrielle Produktion global neu verteilt. Dieser anhaltende Strukturwandel geht mit weltweiten Konzentrationsprozessen einher und hat zu einer immer weiteren Konsolidierung des Marktes geführt.²⁶

Die Anzahl der Hersteller von Zügen und Waggons (OEM²⁷) verringert sich durch Fusionen und Übernahmen²⁸, immer größerer Einzelplayer bilden sich heraus. Die Unternehmen erhoffen sich davon eine Stärkung ihrer Marktposition und eine Erhöhung der Gewinnmargen durch Synergieeffekte. Hinzu kommt, dass im durch Sicherheitsanforderungen und technische Standards stark regulierten Schienenfahrzeugmarkt mit seinen umfassenden Zulassungsverfahren (► Kapitel 3) für mögliche neue Branchenakteure vergleichsweise hohe Hürden bestehen, die den Markteintritt erschweren.

In den in Deutschland produzierenden OEM ist auf Konzernebene die komplette Wertschöpfungskette für die jeweiligen Produkte vorhanden. Das Management der Wertschöpfungskette gehört zur Kernkompetenz der Unternehmen. An den Standorten der OEM wurde die Fertigungstiefe in den letzten Jahrzehnten jedoch aus strategischen sowie auftragsbezogenen Erwägungen vielfach durch Outsourcing, Vergabe und Verlagerung z.T. deutlich verringert. Durch (kostengetriebene) Benchmarks müssen sich die einzelnen OEM-Werke im konzerninternen Wettbewerb behaupten, wodurch auch auf Beschäftigte und Mitbestimmungsträger Druck ausgeübt wird bzw. werden kann, um arbeitspolitische Zugeständnisse zu erzielen.²⁹

Auch auf Ebene der Systemanbieter (Tier-1³⁰) finden sich die Konzentrationstendenzen: große Unternehmen der Elektronikbranche haben mit Firmen des Waggon- und Lokomotivbaus fusioniert und sich als Systemanbieter kompletter Bahnsysteme aufgestellt. Neben den OEM und den Systemanbietern existieren eine Vielzahl überwiegend mittelständisch aufgestellter Zulieferunternehmen, die einzelne Komponenten (Tier-2) für den OEM oder die Tier-1 Ebene fertigen. Alle Akteure werden wiederum von Teileherstellern (Tier-3) beliefert.

24 Vgl. SCI, IMU 2015.

25 Vgl. IBIS World 2024.

26 Ebd.

27 OEM steht für Original Equipment Manufacturer und beschreibt den Hersteller eines Produkts, das aus vielen einzelnen Komponenten und Systemen zusammengesetzt und unter seinem Namen auf den Markt gebracht wird.

28 In Europa zuletzt die Übernahme von Bombardier Transportation durch Alstom im Jahr 2021. Global bedeutend war u. a. der Zusammenschluss beider zu diesem Zeitpunkt bereits weltweit größten Hersteller, den chinesischen Unternehmen CNR und CSR, zur CRRC Corporation im Jahr 2015.

29 Vgl. SCI / IMU 2015.

30 In der Zulieferkette sind die Lieferanten in aufeinander aufbauenden Ebenen organisiert. An der Spitze der Pyramide steht der OEM. Als Tier-1 werden Unternehmen bezeichnet, die dem OEM komplexere Module oder Systeme liefern.

Generell erfolgt die Produktion auf OEM- und Systemebene im Schienenfahrzeugbau, v.a. in der Einzel- und Kleinserienfertigung (Fertigungsvolumen bis ca. 200 Fahrzeuge), weiterhin eher manufaktuell. Auch wenn der Einsatz von Automatisierungstechnik stärker wird, ist dessen Kosten-Nutzen-Relation aufgrund kleinerer Stückzahlen und der komplexen Anforderungen z. B. an die Schweißtechnik eher begrenzt. Serielle Fertigung wird durch eine zunehmende Modularisierung der Schienenfahrzeugproduktion (► Kapitel 4.2) zwar zunehmen, derzeit ist der Anteil von individueller Handarbeit sowohl im Karosseriebau als auch in der Elektrik und der Innenausstattung weiterhin hoch. Gerade hier spielt die erfahrungsbasierte und qualifizierte Facharbeit die entscheidende Rolle. Sie sichert die geforderte Produktqualität und schafft in den Unternehmen des Schienenfahrzeugbaus die angesichts der eher geringen Stückzahlen notwendige Produktionsflexibilität. In der Teile- und Komponentenherstellung dominiert die industrielle Serienproduktion mit (teilweise hoch) automatisierter Fertigung.³¹

Während aufgrund der traditionellen, über Jahrzehnte entstandenen, Arbeitsteilung in der Wertschöpfungskette viele System- (Tier-1) und zahlreiche Komponentenhersteller (Tier-2) der Bahnindustrie aufgrund ihrer Spezialisierung nicht in der Lausitz angesiedelt sind, haben zahlreiche ihrer Dienstleister den Firmensitz in der Region. Die Zulieferbetriebe der Bahnindustrie in der Lausitz sind vorwiegend der dritten Ebene (Tier-3 Teilehersteller) zuzuordnen (► Kapitel 5.4). Unternehmerische Beispiele z. B. aus dem Bereich der technischen Textilien, der Chemieindustrie und der Metallindustrie zeigen, dass die Betriebe nicht nur auf die Herstellung von Teilen spezialisiert sind, sondern auch z. B. Beratung, Service, After-Sales-Geschäft und Reparatur anbieten. Zudem sind die Teilehersteller nicht nur auf die Bahnindustrie fixiert, sondern haben oftmals einen breiteren Kundenkreis auch in anderen Zielbranchen.

4.2 DIE BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND

In der Bahnindustrie in ihrer weiten Definition (Schienenfahrzeuge, Infrastruktur, Signaltechnik, Serviceleistungen) sind deutschlandweit rund 54.000 Menschen tätig. Sie erwirtschaften einen Gesamtumsatz von rund 14,4 Milliarden Euro (Stand 2023).³²

In der Schienenfahrzeugindustrie selbst (► Kapitel 2.4) sind im Jahr 2023 in Deutschland rund 28.000 Beschäftigte in 75 Betrieben (mit mind. 20 Beschäftigten) tätig. Dieser Wert liegt in etwa auf dem Niveau der beiden Vorjahre und um rund 18 % über dem Vergleichswert von 2019.

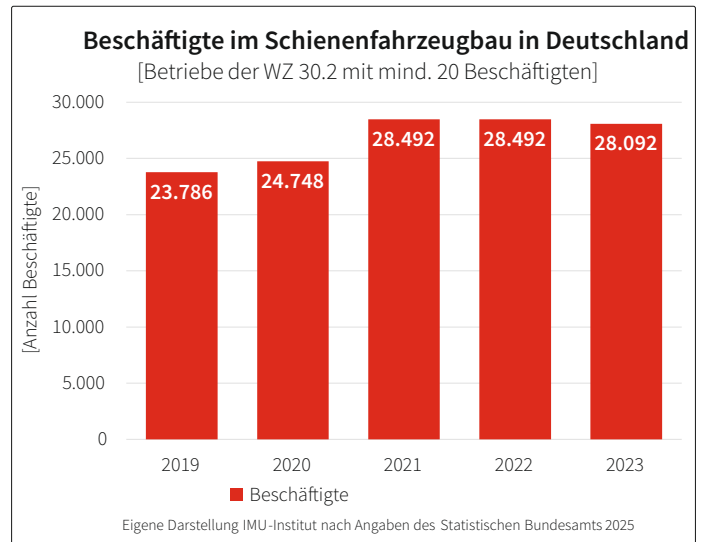


Abbildung 7:

Entwicklung der Beschäftigtenzahlen im deutschen Schienenfahrzeugbau

Der Gesamtumsatz der deutschen Schienenfahrzeugindustrie betrug im Jahr 2023 rund 9,4 Milliarden Euro, wovon 37 % im Ausland Erlöst werden. Bei der Interpretation der Umsatzzahlen ist zu beachten, dass diese im Vergleich mit anderen Branchen stark schwanken können, da das Geschäft mit Schienenfahrzeugen in hohem Maße von einzelnen, sehr umsatzstarken Großaufträgen (Bestellungen) abhängig ist. Generell zeigt die Tendenz der Umsatzentwicklung aber nach oben, gegenüber 2019 erhöhten sich die Branchenumsätze um knapp 15 %. Die Konzentrationsprozesse in der Branche (► Kapitel 5.1) zeigen sich auch anhand der Daten. Drei global agierende Unternehmen gemeinsam zeichneten im Jahr 2024 für mehr als die Hälfte des Branchenumsatzes in Deutschland verantwortlich: Alstom (2,6 Mrd. Euro), Siemens Mobility (1,5 Mrd. Euro) und Stadler Deutschland (502 Mio. Euro).³³

Nach Wertschöpfungssegmenten aufgeschlüsselt, entfallen rund 48 % des Umsatzes auf die Herstellung von Schienenfahrzeugen und Teilen von Schienenfahrzeugen. Weitere 39 % werden mit der Wartung und Grundsanierung von Schienenfahrzeugen erwirtschaftet. Den Rest steuern sonstige Produkte und Dienstleistungen des Schienenfahrzeugbaus bei, bspw. die (elektro-)mechanische Sicherheits- und Signaltechnik.³⁴

31 Vgl. ebd.

32 Quelle: <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-schienenfahrzeugbau.html>.

33 IBIS World 2024.

34 IBIS World 2024.

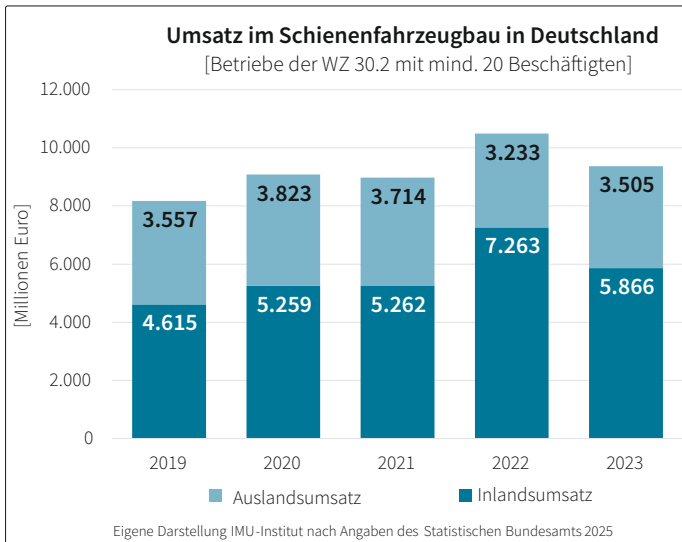


Abbildung 8:
Entwicklung der Umsatzzahlen im deutschen Schienenfahrzeugbau

Allgemeine Branchentrends des Schienenfahrzeugbaus deuten auf Verschiebungen in der Wertschöpfungskette in den nächsten Jahren hin. Erwartet wird, dass durch die hohen Infrastrukturinvestitionen in Deutschland und anderen Staaten auch die Zahl der Neubestellungen von Schienenfahrzeugen steigen wird. Großaufträge öffentlicher Akteure lassen die Herstellung von Schienenfahrzeugen und Schienenfahrzeugteilen wachsen. Die Wartung und Sanierung, also das Instandhaltungsgeschäft, spielt den Prognosen zufolge insgesamt eine konstant wichtige Rolle. Der Anteil der Signal-, Steuerungs- und Überwachungstechnik an der Gesamtleistung des Schienenfahrzeugbaus wird hingegen rückläufig erwartet. Dies liegt darin begründet, dass die Einführung moderner, digitaler Technologien bisher eingesetzte Signal-, Kontroll- und Überwachungsgeräte in einigen Bereichen ersetzen oder überflüssig machen wird.³⁵

Die verkehrspolitische Strategie der DB AG als größter inländischer Nachfrager (Besteller) beeinflusst auch die Hersteller von Schienenfahrzeugen. In den letzten Jahren und Jahrzehnten haben die Verkehrskonzepte der DB AG stark auf den Neu- und Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes entlang der IC- und ICE-Magistralen und die entsprechenden Fahrzeuge gesetzt. Ein verkehrspolitischer Paradigmenwechsel, der einen stärkeren Fokus auf die regionale Verankerung des SPNV in der Fläche setzt und die mit vielen Zugangsstellen viele Menschen „vor der Haustür“ auch im ländlichen Raum erreicht, kann als (des Kernnetz ergänzendes) Zukunftskonzept gesehen werden.³⁶

Dieses würde auch ein – global bereits zu beobachtenden – steigenden Nachfragetrend nach Light Rail Fahrzeugen wie S-Bahnen in Deutschland stärken. Diese Fahrzeuge zeichnen sich u. a. durch viele und breite Türen, geringes Gewicht, welches schnelles Beschleunigen und Bremsen ermöglicht und Mehrzweckflächen für die Mitnahme von Gepäck, Kinderwagen, Rollstühlen, Fahrrädern etc. aus. Eine vergleichbare Entwicklung, wie sie sich auch im Bereich der umweltschonenden, urbanen Transportlösungen auf der Schiene vollzieht. Vor allem durch Ersatz- und Ausbaubedarfe in Europa und in Schwellenländern werden verstärkt Straßen- und U-Bahnen nachgefragt.³⁷ Gerade in diesem Marktsegment der Light-Rail-Vehicles ist der in auch in der Lausitz ansässige Alstom-Konzern weiterhin der global führende Anbieter.

Die Anpassung der Unternehmen der Bahnindustrie an veränderte Rahmen-, Markt- und Wettbewerbsbedingungen erfolgt in der Regel durch fachliche Interventionen in als verbesserungsbedürftig erkannten Feldern: So werden bei Innovationsdefiziten Maßnahmen zur Steigerung der Innovationskraft eingeleitet oder bei Absatzproblemen neue Marketing- und Vertriebsaktivitäten entfaltet. Eine Unternehmensstrategie zur Reaktion auf einen allgemeinen Marktdruck bzw. die damit verbundenen Margenerwartungen, die an den betrieblichen Arbeitskosten ansetzt, ist aktuell beim Berliner OEM Stadler zu beobachten.

Exkurs: Stadler – Ein ausgelasteter, produktiver Standort unter Druck

STADLER

Das Werk des Schweizer Unternehmens Stadler in Berlin Pankow ist ein bahntechnischer Spezialist für die Herstellung von S-, U- und Regionalbahnen auf dem aktuellen Stand der Technik. Das Werk verfügt über wichtige Zukunftsprojekte wie den Bau von 1.500 Zügen für die Berliner U-Bahn bis zum Jahr 2035 und hat derzeit eine gute Auslastung. Es ist in das Berlin-Brandenburger Verkehrscluster integriert und hat daher – auch wenn es räumlich nicht in der Lausitz liegt - für deren Entwicklung aufgrund seines industriellen Potenzials und seiner Beschäftigung eine Bedeutung.

35 Ebd.
36 Vgl. Monheim 2025.
37 Vgl. McKinsey 2016 und SCI 2022.

Die Konzernleitung sieht den Standort Pankow unter wirtschaftlichem Druck. Dieser habe seine Ursachen in einer ungünstigen Verkettung aus den »Folgen des Zusammenbruchs der Lieferketten infolge der Pandemie, dem Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine und den daraus resultierenden Preissteigerungen für Energie und Rohmaterial« (ND, 25.02.2025, Berliner Zeitung 24.05.2025). Die Geschäftsleitung will diesem wirtschaftlichen Druck mit einem Programm zur Effizienzsteigerung entlang der gesamten Wertschöpfungskette begegnen, um den Standort (wieder) wettbewerbsfähig zu machen.

Bestandteil des Effizienzsteigerungsprogramms sei ein Sparkurs, zu dem auch die Beschäftigten einen Beitrag leisten sollen, etwa durch „Kürzungen beim Gehalt, den Zuschlägen oder Anpassungen bei den Arbeitszeit- und Pausenregelungen“ (ebd.), um Entlassungen zu vermeiden.

Auch die IG Metall sieht Handlungsbedarf am Standort, weist jedoch darauf hin, dass der Spielraum bei Lohn(verzicht) und Arbeitszeitverlängerung gering sei, weil das Einkommen der Beschäftigten etwa 5 % unter dem Flächentarifvertrag und die wöchentliche Arbeitszeit 3 Stunden über der flächentariflichen Regelung lägen.

Anfang März 2025 hat die Geschäftsführung von Stadler Deutschland eine Zusage für den Standort Berlin abgegeben. Mitte April verlautbarte die IG Metall, unter Gremienvorbehalt, eine Standortgarantie bis 2032 mit dem Arbeitgeber vereinbart zu haben, die mindestens 85 % der aktuellen Arbeitsplätze erhält (rbb24 vom 09.04.2025).

4.3 ENTWICKLUNG DES SCHIENENFAHRZEUGBAUS IN DER LAUSITZ

Die Lausitz hat sich seit über 170 Jahren als bedeutendes Zentrum des Schienenfahrzeugbaus in Deutschland etabliert. Bereits Ende des 19. Jahrhunderts entstanden hier die ersten Werkstätten, die Lokomotiven und Waggonen fertigten, um die wachsende Industrialisierung zu unterstützen. Städte wie Bautzen und Görlitz entwickelten sich zu wichtigen Standorten der Branche, an denen innovative Technologien, eine zentrale Lage im damaligen Eisenbahnnetz und handwerkliches Können zusammenkamen. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren u. a. die Waggonbauwerke Görlitz (seit 1849) und Bautzen (seit 1846) traditionsreiche Produktionszentren der deutschen Bahnindustrie (► Exkurs in Kapitel 5.4).

Im Laufe des 20. Jahrhunderts wuchsen insbesondere die Waggonbauwerke in Bautzen und Görlitz zu bedeutenden Produktionsstätten heran. Hier wurden zahlreiche Züge für den Nah- und Fernverkehr hergestellt, die national und international im Einsatz waren bzw. es teilweise noch sind. Während der DDR-Zeit erlebte die Region einen industriellen Aufschwung, der neben der Energiewirtschaft und der Textil- und Glasindustrie auch von der Bahnindustrie getragen wurde. Neben den Waggonbauwerken entstanden in der Lausitz auch zahlreiche Lokomotivbau-Zulieferer und Eisenbahnwerkstätten, die sich auf die Fertigung von Komponenten wie Achsen, Räder und Bremsen spezialisierten und eng mit den großen Fertigungswerken verknüpft waren. Im Jahr 1989 waren allein für die Werke in Görlitz und Bautzen zusammen rund 7.000 Beschäftigte tätig.

Die Umbrüche in Folge der „Wende“ führten mit ihren Schließungen und Privatisierungen auch im Schienenfahrzeugbau zu einem deutlichen Beschäftigungsrückgang. Aufgrund der positiven Standortfaktoren, allen voran der Fertigungskompetenzen der Beschäftigten, gestützt durch eine aktive Industrie- und Beschäftigungspolitik, ist es gelungen, Investitionen und Innovationen in der Region zu halten. Die Lausitz ist ein wichtiger Standort des Schienenfahrzeugbaus geblieben, obwohl sich viele regionale Betriebe im anhaltenden, scharfen globalen und konzerninternen Wettbewerb behaupten müssen. Strukturprägend sind neben zahlreichen Unternehmen entlang der verschiedenen Stufen der Wertschöpfungskette, vor allem die fahrzeugaubenden Werke in Görlitz und Bautzen, wo sich heute Alstom auf die Produktion moderner Schienenfahrzeuge spezialisiert hat. Aktuell steht allerdings auch fest, dass in Görlitz die 175-jährige Tradition des Schienenfahrzeugbaus endet. Der Rüstungskonzern KNDS übernimmt im Frühjahr 2026 den Standort, für den Alstom keine Perspektive mehr sieht.³⁸ Weiterhin sind in den letzten Jahren u. a. mit den Insolvenzen des Waggonbau Niesky (► Exkurs in Kapitel 5.4) und der TransTec Vetschau wichtige industrielle Strukturen im Schienenfahrzeugbau der Lausitz aus dem Markt ausgeschieden.

Trotz dieser negativen Branchenindikatoren ist der Schienenfahrzeugbau mit seinen verbliebenen Kernen aufgrund seiner Kombination aus langjähriger Tradition, technischer Innovationsfähigkeit und hoher Fachkompetenz der Beschäftigten in der Lausitz auch in Zukunft Aushängeschild industrieller Qualitätsproduktion. Den verbliebenen Produktionsunternehmen kommt aufgrund ihrer Leuchtturmfunktion eine besondere Bedeutung zu. Sie haben angesichts der Herausforderungen des Strukturwandels als wichtige Arbeit- und Impulsgeber für die wirtschaftliche Entwicklung der Lausitz große Bedeutung, auch wenn sie durch aktuelle Entwicklungen unter Druck geraten.

4.4 BESCHÄFTIGUNG IM SCHIENENFAHRZEUGBAU IN DER LAUSITZ

Einleitend muss angemerkt werden, dass sich die folgende statistische Datenauswertung jeweils auf die Bundeslandebene (Brandenburg bzw. Sachsen) bezieht. Belastbare regionalspezifische Daten für die Lausitz sind nicht verfügbar. Vor allem für die sächsische Lausitz (Landkreise Görlitz und Bautzen) kann aber aufgrund des bundeslandweiten großen Gewichts der hier beheimateten Alstom-Standorte von einer in Region und Land sehr ähnlich verlaufenden Branchenentwicklung ausgegangen werden. So sind in Bautzen und Görlitz zusammen rund 1.700 Beschäftigte bei Alstom tätig, dies entspricht rund 85 % der sv-pflichtig Branchenbeschäftigten in Sachsen. Auch wenn die Unternehmens- und Statistikdaten nicht eins zu eins verglichen werden können, zeigen sie doch die Bedeutung der Lausitz für den Schienenfahrzeugbau. Auch in Brandenburg – hier sind in der Lausitz allerdings keine großen Produktionsstandorte von Schienenfahrzeug-OEMs angesiedelt – ist keine vom Landestrend losgelöste Entwicklung des Lausitzer Schienenfahrzeugindustries zu erwarten.

Insgesamt spiegeln die Daten der Bundesagentur für Arbeit den bereits beschriebenen beschäftigungspolitischen Druck auf die Bahnindustrie (WZ 30.2) in der Lausitz wider: sie zeigen im Verlauf der letzten 11 Jahre einen Rückgang der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung im Schienenfahrzeugbau um rund ein Drittel. Dabei sinkt die Branchenbeschäftigung im Freistaat Sachsen um rund 1.350 auf etwas über 2.000 (-40 %), im Land Brandenburg von rund 3.400 auf rund 2.500 (-27 %).

Zum Stichtag 30. Juni 2024 sind rund 71 % der sv-pflichtig Beschäftigten im sächsischen und 67 % im brandenburgischen Schienenfahrzeugbau zwischen 25 und 55 Jahren alt. Deutschlandweit fallen ebenfalls rund 67 % der Beschäftigten in diese Altersklasse. Vor allem bei den älteren Beschäftigten zeigen sich regionale Unterschiede in den Beschäftigtenstrukturen Brandenburgs und Sachsens: Während in Sachsen rund 22 % (ca. 450 Personen) aller sv-pflichtig Beschäftigten älter als 55 Jahre sind, sind es in Brandenburg etwas mehr als 28 % (ca. 700 Personen). Rund jeder Vierte Beschäftigte des Schienenfahrzeugbaus dürfte damit in den kommenden 10 Jahren altersbedingt aus dem Erwerbsleben ausscheiden. Dies lässt, unter der Maßgabe des Beschäftigungserhalts in der Branche, hohe Anforderungen an die Fachkräftebindung und -gewinnung sichtbar werden.

Hinsichtlich der Qualifikationsstrukturen der sv-pflichtig Beschäftigten zeigt die Statistik erhebliche Unterschiede zwischen Brandenburg und Sachsen. Diese dürften allerdings nicht für die Lausitz repräsentativ sein, sie spiegeln vielmehr die unterschiedlichen Profile der großen OEM-Standorte von Alstom in beiden Bundesländern.

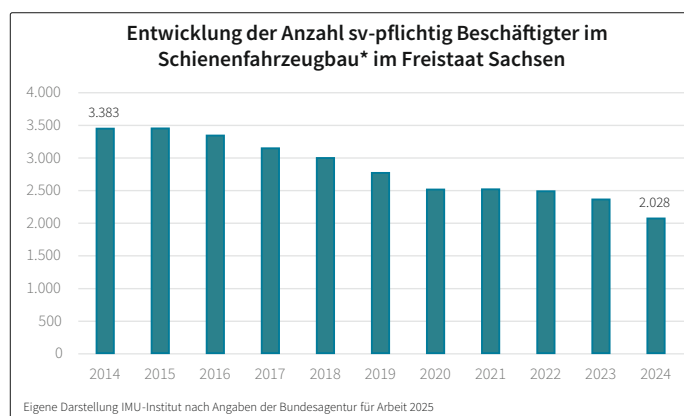
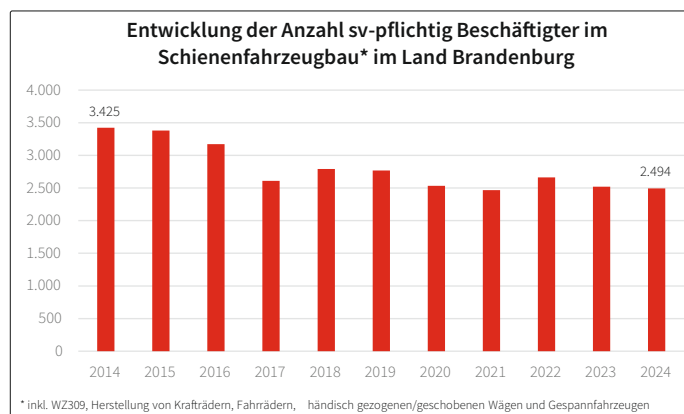


Abbildung 9: Entwicklung der sv-pflichtigen Beschäftigung im Schienenfahrzeugbau Brandenburgs und Sachsens

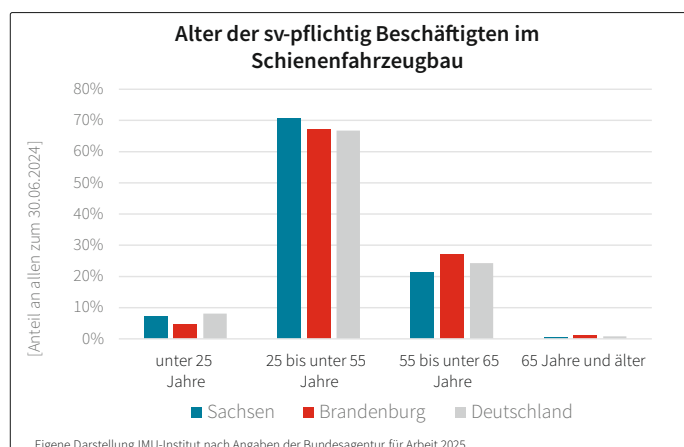


Abbildung 10: Altersstruktur der Beschäftigung im Schienenfahrzeugbau

Sowohl in Brandenburg als auch in Sachsen ist die Anzahl der Beschäftigten ohne Berufsabschluss mit knapp unter (Sachsen) bzw. knapp über (Brandenburg) 100 eher gering. Diese Gruppe stellt in beiden Regionen etwas über 4 % aller Beschäftigten, in bundesweiten Durchschnitt liegt dieser Anteil bei fast 8 %. Ebenso wie diese Werte verdeutlicht der Anteil der Beschäftigten mit anerkanntem Berufsabschluss die hohe Bedeutung industrieller Facharbeit im brandenburgischen, vielmehr noch im sächsischen (produzierenden) Schienenfahrzeugbau. In Sachsen können rund 78 % aller sv-pflichtig Beschäftigten (ca. 1.600 Personen) eine erfolgreich abgeschlossene Berufsausbildung vorweisen, in Brandenburg 50 % (Deutschland 59 %). Der vergleichsweise niedrige Brandenburger Anteil ist auf die Funktion des strukturprägenden Alstom-Standorts in Hennigsdorf, als Service-, Engineering- und Testzentrum im Konzern zurückzuführen. Diese Aufgaben bringen ein erhöhtes Maß an formal hochqualifizierten Tätigkeiten mit sich, wie der überdurchschnittliche hohe Anteil von 44 % Akademiker:innen an der Gesamt-Branchenbeschäftigung in Brandenburg zeigt (Sachsen 18 %, Deutschland 29 %).

Diese Schlussfolgerung wird durch die Betrachtung der Anforderungsniveaus an die Tätigkeiten der sv-pflichtig Beschäftigten gestützt. In Brandenburg sind überdurchschnittliche 33 % (ca. 800 Personen) auf dem höchsten Anforderungsniveau „Experte“³⁹ eingesetzt, Tätigkeiten die v.a. in Hennigsdorf überproportional häufig ausgeübt werden (Sachsen 11 %, Deutschland 23 %). In Sachsen dominiert mit 67 % aller Beschäftigten (ca. 1.360 Personen) die Gruppe, die auf dem Anforderungsniveau „Fachkraft“⁴⁰ tätig ist (Brandenburg 36 %, Deutschland 49 %). Auch dies unterstreicht die hohe Relevanz industrieller Qualitätsproduktion im Schienenfahrzeugbau Sachsens mit seinem Produktionszentrum in der Lausitz. Ebenso zeigen diese Daten auf, dass vor allem steuernde, entwickelnde und entscheidende Tätigkeiten in Sachsen vergleichsweise wenig ausgeübt werden, was als ein Indiz für die überwiegende Rolle der Branchenstandorte als Produktionsstandorte bzw. „verlängerte Werkbänke“ gewertet werden kann.

Neben den Beschäftigungsdaten der Bundesagentur für Arbeit können auch die Angaben der von den statistischen Landesämtern geführten Industriestatistik einige Rückschlüsse auf die Lage des Schienenfahrzeugbaus in der Lausitz ermöglichen.

Auch diese Daten sind nur auf der jeweiligen Landesebene Brandenburgs und Sachsens verfügbar. Ihre Erhebungsgrundlage ist die betriebliche Ebene, erfasst werden alle Betriebe mit mindestens 20 Beschäftigten. Aufgrund einer kleinen Grundgesamtheit

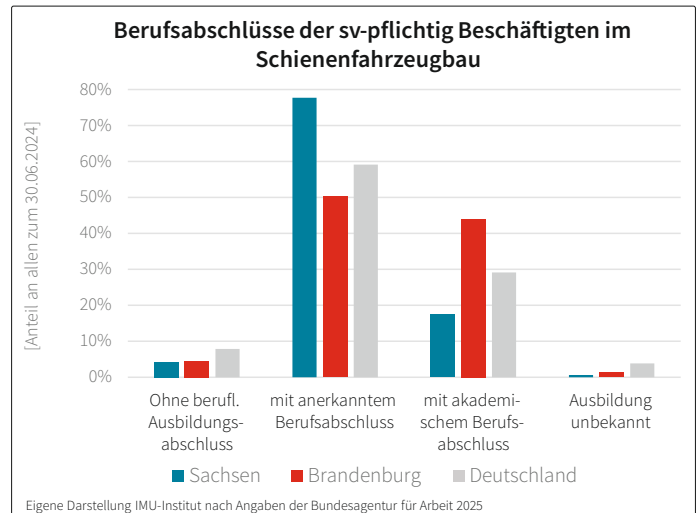


Abbildung 11:

Qualifikationsstruktur der Beschäftigung im Schienenfahrzeugbau

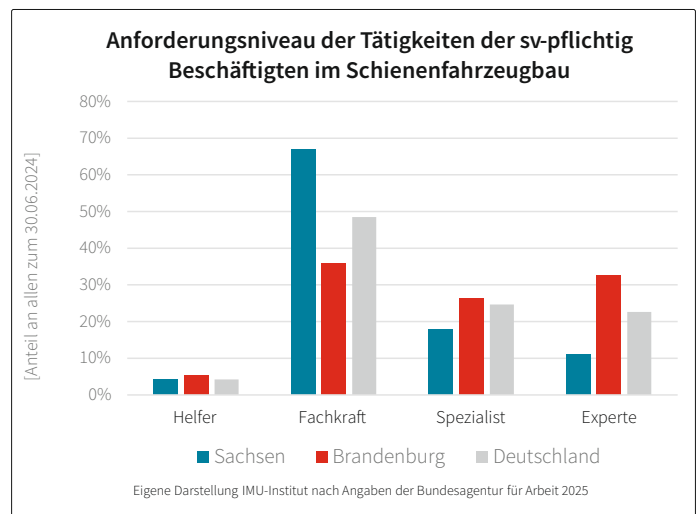


Abbildung 12:

Tätigkeitsanforderungen der Beschäftigung im Schienenfahrzeugbau

sind die Daten der statistischen Landesämter lückenhaft. Mehr oder präzisere Daten werden aufgrund der geringen absoluten Anzahl der insgesamt dem Schienenfahrzeugbau zugeordneten Betriebe nicht veröffentlicht, da sonst ggf. einzelbetriebliche Rückschlüsse ermöglicht würden.

39 Gekennzeichnet durch ein sehr hohes Komplexitätsniveau der Tätigkeit, die ein entsprechend hohes Kenntnis- und Fertigniveau erfordern. In der Regel setzt die Ausübung eine mindestens vierjährige Hochschulbildung und/oder eine entsprechende Berufserfahrung voraus.

40 Fachlich ausgerichtete, komplexe Tätigkeiten, die fundierte Fachkenntnisse und Fertigkeiten voraussetzen. Üblicherweise mit dem Abschluss einer zwei- bis dreijährigen Berufsausbildung ausgeübt.

Betriebe und Umsatz

[Anzahl Betriebe]	2020	2021	2022	2023
Brandenburg	9	9	8	7
Anteil an D	11,7 %	11,3 %	10 %	9,3 %
Sachsen	6	7	8	6
Anteil an D	7,8 %	8,8 %	10 %	8 %

Abbildung 13:
 Entwicklung der Betriebszahlen (mind. 20 Beschäftigte) im Schienenfahrzeugbau (WZ 30.2)
 Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben des Statistischen Landesamts des Freistaates Sachsen und des Amts für Statistik Berlin-Brandenburg (2025)

Umsatz [Mio. Euro]	2020	2021	2022	2023
Brandenburg	704,2	685,7	•	548,5
Anteil an D	7,8 %	7,6 %	–	5,9 %
Sachsen	•	•	808,5	•
Anteil an D	–	–	7,7 %	–

• = Daten unbekannt oder geheim zu halten

Abbildung 14:
 Entwicklung der Umsatzzahlen (Betriebe mit mind. 20 Beschäftigte) im Schienenfahrzeugbau (WZ 30.2)
 Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben des Statistischen Landesamts des Freistaates Sachsen und des Amts für Statistik Berlin-Brandenburg (2025)

In Brandenburg sind im Jahr 2023 sieben, in Sachsen sechs Betriebe mit mindestens 20 Beschäftigten im Schienenfahrzeugbau erfasst. Während im Zeitverlauf seit 2020 diese Anzahl in Sachsen etwas schwankt, ist für Brandenburg ein Rückgang der Betriebsanzahl zu verzeichnen. Beide Länder stellen damit im Jahr 2023 jeweils unter 10 % aller bundesdeutschen Schienenfahrzeugbetriebe.

Hinsichtlich des Gesamtumsatzes ist für Brandenburg ebenfalls ein negativer Trend aus den Branchendaten ersichtlich. Lag der im Schienenfahrzeugbau erwirtschaftete Gesamtumsatz im Jahr 2020 bei etwas über 700 Millionen Euro, sind es im Jahr 2023 noch knapp 550 Mio. Euro (-22 %). Ein Rückgang ist auch in Relation zum bundesdeutschen Branchenumsatz festzustellen: der Anteil Brandenburgs am Gesamtumsatz ging zwischen 2020 und 2023 von knapp 8 % auf knapp 6 % zurück. Für Sachsen ist aufgrund der Datenlage kein Zeitvergleich möglich. Im Freistaat erwirtschaftete die Schienenfahrzeugindustrie im Jahr 2022 einen Umsatz von rund 810 Millionen Euro. Dies liegt in etwa ein Viertel über dem Niveau Brandenburgs und entspricht knapp 8 % des deutschlandweiten Umsatzes der Branche.

Auch wenn diese Daten aufgrund der geringen Fallzahlen vorsichtig zu interpretieren sind, zeichnen sie doch den hohen Druck auf die Branche in Sachsen und Brandenburg (und damit auch in der Lausitz) nach, wie er ebenso in der Beschäftigungsentwicklung sichtbar wird.

4.5 UNTERNEHMEN DER BAHNINDUSTRIE IN DER LAUSITZ

Nachfolgende Abbildungen geben einen Überblick über zentrale regionale Unternehmen des Schienenfahrzeugbaus (OEM), der Zulieferindustrie, der Eisenbahninfrastruktur, dem Engineering sowie zu Akteuren der Wissenschaft. In der **Lausitz** beheimatete Unternehmen sind im Unterschied zu denen aus angrenzenden Regionen in den Tabellen **fett** gedruckt markiert. Wo bekannt, sind die (Eigentumsstrukturen) der Standorte in Klammern aufgeführt.

Bei den OEM ist der französische Alstom Konzern mit seinem Standort in Bautzen der prägende Akteur in der Lausitz. Jedoch befinden sich im näheren Umfeld der Lausitz weitere Hersteller, die wichtige Impulse für die regionalen Unternehmen des Schienenfahrzeugbaus setzen (können).

Unternehmen	Standort	Profil	Beschäftigte ⁴¹
Alstom Bautzen	Bautzen	Entwicklung, Produktion, Endmontage und Inbetriebnahme von Light Rail Vehicles (Straßenbahnen, S-Bahnen), Innenausbau von Fahrzeugen.	ca. 1.000
Alstom Görlitz	Görlitz	Waggonbau, hpts. Doppelstockwagen, Fertigung von Wagenkästen aus Aluminium und Stahl sowie Rohbauten für Straßenbahnen. Alstom hat beschlossen, den Standort nach Auslaufen des Vertrags zur Standortsicherung im Frühjahr 2026 zu schließen. Künftig wird der deutsch-französische Rüstungskonzern KNDS im Görlitzer Werk Teile für Radpanzer fertigen lassen.	ca. 700
Alstom Hennigsdorf	Hennigsdorf	Engineering-Zentrum, Entwicklung und Produktion von kompletten Fahrzeugen (Wagenkastenrohbau, Vor- und Endmontage), Entwicklung und Produktion von Antrieben und Getrieben, Testzentrum mit drei Teststrecken.	ca. 2.000

41 Daten nach Firmenangaben auf den jeweiligen Internetseiten oder bei LinkedIn, Presseberichten oder Bundesanzeiger des BMJ (i.d.R. Stand 2021).

Unternehmen	Standort	Profil	Beschäftigte ⁴¹
HeiterBlick GmbH	Leipzig	Straßen- und Stadtbahnen (Hoch- und Niederflur), Modernisierungs- und Umbaudienstleistungen sowie Komponentenfertigung für Schienenfahrzeuge	ca. 150
Stadler Rail	Berlin (3x), Velten	Fahrzeuge für Regional-, S-Bahn- und Straßenbahn-Verkehr sowie Interregio- und Intercity-Verkehr.	ca. 1.700
Waggonbau Niesky (Tatragonka, SK)	Niesky	Herstellung von Güterwagen. 2023 aus dem Markt ausgeschieden	ehem. 360

Abbildung 15:

Zentrale Lausitzer Unternehmen des Schienenfahrzeugbaus (OEM)

Exkurs: Alstom Bautzen – der zentrale Akteur des Lausitzer Schienenfahrzeugbaus

ALSTOM

Der bahndustrielle Standort Bautzen steht exemplarisch für industrielle Tradition, permanenten Wandel und erfolgreiche Ausrichtung auf die Herausforderungen der Bahnindustrie in der Energie- und Verkehrswende. Gleichzeitig ist er einer der wichtigsten und beschäftigungsstärksten Industriestandorte Ost Sachsens. Der kontinuierliche Wandel des Produktionsstandortes seit den 50er Jahren des vorletzten Jahrhunderts umfasste einerseits den technischen Wandel basierend auf kontinuierlichen bahndustriellen Innovationen. Andererseits vollzog das Werk einen vielfachen gesellschaftsrechtlichen Wandel vom Einzelunternehmen zum Unternehmensverbund, über einen VEB und die Integration in ein Kombinat bis hin zur Privatisierung nach der Wende, den Verkauf an eine Privat-Equity-Gesellschaft und die Integration in unterschiedliche Konzernverbände (DWA, Bombardier, aktuell Alstom). Damit war drittens ein Wandel der Produktion und der Arbeit verbunden, die von einem hochqualifizierten Stamm an Facharbeiter:innen bis heute bewältigt wird.

Die aktuelle Struktur des Bautzener Bahnstandortes wurde in den Entwicklungsphasen nach der Wende und vor allem durch die Integration in die Konzernstrukturen von Bombardier Transportation bzw. seit 2021 von Alstom geprägt. In dieser Zeit entwickelte sich der Standort zu einem Spezialisten für Stadt- und Straßenbahnwagen. Der 1928 gegründete französische Konzern Alstom S.A. mit Hauptsitz in Saint-Ouen-sur-Seine bei Paris ist der zweitgrößte Bahntechnikhersteller der Welt.

Die Entwicklung der Auftragslage, getrieben durch mehrere erfolgreiche (Groß-)Akquisitionen, ermöglichten es Alstom, am Standort Bautzen kontinuierlich in Infrastruktur und Innovationen zu investieren. So wurden neue Produktionslinien zur Bearbeitung der Coradia Stream-Elektrotriebzüge u. a. für einen

400 Mio. Euro Auftrag aus Rumänien⁴² und der Züge für die S-Bahn im Rheinland („größter Auftrag bisher“) aufgebaut. Dazu wurden auch Hallen und technische Anlagen modernisiert und die Fertigungskompetenz weiter erhöht. Parallel dazu wurde das Produktspektrum um die Herstellung von Regionalbahnen („Vollbahnen“) erweitert. Der unternehmenseigene Testring am Standort erlaubt die Tests der im Werk hergestellten Fahrzeuge. Die kontinuierlichen Investitionen machen den Standort Bautzen zu einem der flexibelsten und modernsten bahntechnischen Produktionsstandorte Europas. Mit diesem Profil hat er aktuell einen definierten Platz in der weltweiten Arbeitsteilung des Alstom-Konzerns gefunden. Eine verlässliche, langfristige Standortstrategie von Seiten der Konzernleitung ist jedoch nicht kommuniziert.

Stärke des Bautzener Werks ist die Fähigkeit der integrierten Fertigung auf höchstem Qualitätsniveau zu wettbewerbsfähigen Kosten. Von der Konstruktion über den Rohbau bis zum Innenausbau und der Lackiererei verfügt der Standort dank seiner technologischen Ausstattung und der qualifizierten, leistungsstarken Belegschaft über das komplette Leistungsspektrum des Schienenfahrzeugbaus.

Der betriebliche Wandel der Arbeit wurde und wird durch die Träger der Mitbestimmung (Betriebsräte) kontinuierlich begleitet und mitgestaltet. Von deren zahlreichen Initiativen sind zwei Beispiele besonders hervorzuheben:

- Initiierung eines „Zukunftsteams Alstom Bautzen“ im Jahr 2022. Diese vom Projekt REVIERWENDE unterstützte Innovationsarbeitsgruppe bestehend aus Beschäftigten aller Betriebsbereiche des Standorts, hat ein Standortentwicklungskonzept „Besser statt billiger“ erarbeitet, welches die zukunftsweisende Innovationsprozesse des Betriebs aufzeigt, akzentuiert und mit arbeitsorientierten Impulsen versieht.

→ Vereinbarung eines Zukunftstarifvertrages im Jahr 2023, der den Weg in die industrielle Zukunft betrieblich regeln soll, arbeitspolitische Standards qualitativ hochwertiger Arbeit festschreiben und eine Beschäftigungssicherung vereinbaren soll. Der auf eine dreijährige Laufzeit ausgelegte Tarifvertrag wurde bereits im Mai 2024 von der zuständigen Gewerkschaft IG Metall wieder gekündigt, da der Konzern aus ihrer Sicht dessen Verpflichtungen auf Standortinvestitionen nicht eingehalten hat.⁴³

Als größtes Industrieunternehmen in Ostsachsen ist Alstom Bautzen vielfältig mit der Lokal- und Regionalpolitik verbunden. So bemüht sich die Kommune Bautzen u. a. um die Bereitstellung erforderlicher (erweiterter) Gewerbeflächen und deren Anbindung mit einem Gleisanschluss. Die Landespolitik begleitet die Unternehmensentwicklung z. B. durch Innovationsförderung.

Darüber hinaus können weitere Chancen für die Zusammenarbeit mit der Region z. B. durch die Modernisierung und Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden–Bautzen–Görlitz sowie die Elektrifizierung des Werks-Gleisanschlusses gesehen werden. Dies könnte für Betrieb und Region zu einem Referenzprojekt werden, weil damit das Paradoxon aufgelöst würde, das in Bautzen modernste elektrische Stadt- und Straßenbahnwagen hergestellt werden, deren Teile und Komponenten mit Dieselloks und Schwerlasttransportern angeliefert und die selbst auch auf diesem Wege ausgeliefert werden.

Exkurs: Waggonbau Niesky – der letzte Güterwagenhersteller Deutschlands. 1835–2023



Der Waggonbau Niesky war eines der traditionsreichsten Unternehmen der Bahnindustrie Deutschlands. Seine tief in der Lausitz verwurzelte Geschichte reicht lange zurück.

Von Johann Ehrengott Christoph 1835 als Kupferschmiede für Gebrauchsgegenstände gegründet, wuchs die Produktion in Niesky schnell darüber hinaus. Bis Ende des 19. Jahrhunderts entstand die Maschinenfabrik J. E. Christoph und die Holzbaracken-Fabrik Christoph & Unmack. 1917 bis 1918 wurde die Waggonfabrik errichtet. Unter anderem wurden Güter-, Post- und Reisezugwagen für die Deutsche Reichsbahn sowie Straßenbahnwagen hergestellt. Insgesamt beschäftigten Holz-, Waggon-, Stahl- und



Motorenbau in den 1920er Jahren in Niesky rund 4.000 Menschen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Stahlbau ausgegliedert und blieb erhalten, während die Holzbaubereiche als Reparationen demontiert wurden. Der VEB Waggonbau Niesky spezialisierte sich auf die Herstellung von Güterwagen und Drehgestellen. 1978 wurde er in das Kombinat Schienenfahrzeugbau eingegliedert.



Nach der Wende erlebte das Unternehmen wechselvolle Eigentümerstrukturen. So übernahm die Deutsche Waggonbau AG das Unternehmen 1990 und verkaufte es 1996 an die Advent International Holding (USA). Seit 1998 gehörte der Waggonbau Niesky zum kanadischen Bombardier Konzern. Aus diesem wurde es 2005 herausgelöst und ging nach einer Insolvenz im Jahr 2008 in die Eigentümerschaft der Deutschen Bahn AG über. Die DB verkaufte das Unternehmen im Jahr 2014 an die Holding Quantum Capitals aus München. Diese meldete Ende 2017 für den Waggonbau Niesky erneut Insolvenz an. Anschließend erwarb die ELH-Eisenbahnlaufwerke Halle, Tochter der slowakischen Tatravagónka, das Unternehmen. Damit wurde die ELH Waggonbau Niesky GmbH ein Teil von Europas größtem Waggonbauer.

Tätigkeitsschwerpunkte der rund 300 Beschäftigten waren Spezialfertigungen im Waggonbau. Mit den in Niesky vorhandenen Konstruktions- und Fertigungskompetenzen, vor allem im Bereich der (Aluminium-) Schweißtechnik, wurden u. a. Komponenten für Güterwaggons, Autotransportwaggons sowie Drehgestelle gefertigt. Spätestens mit den coronabedingten Störungen der Lieferketten und steigenden Energie- und Rohstoffpreisen seit Kriegsbeginn in der Ukraine wurden massive Probleme für den Standort Niesky sichtbar. Die dramatische betriebliche Lage angesichts dieser kurzfristigen Krisen wurde langfristig durch unklare Konzepte zukunftsweisender Geschäftsmodelle für den Standort im Konzernverbund erheblich verstärkt. Hierbei spielten auch Anpassungsprozesse und veränderte Anteilsstrukturen innerhalb des Eigentümerkonzerns Tatravagónka eine Rolle. In Niesky führte dies zu großen Unsicherheiten und Zukunftsängsten, zu Kurzarbeit unterbrochen von ad hoc Arbeitsauslastung „auf Zuruf“ sowie in der Folge zu einer Abwanderung von qualifizierten Fachkräften.

Maßnahmen des Standortmanagements und des Eigentümers, diesem erodierenden Prozess entgegenzusteuern und perspektivisches Auftragsvolumen zu schaffen, blieben aus. Die betriebliche Kommunikation gestaltete sich als extrem schwierig, da die Entscheidungsträger nicht greifbar waren. Auch politische Bemühungen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene konnten keine Abhilfe schaffen und einen konstruktiven Dialog mit den Eigentümern zur Standortsicherung herbeiführen.

Ein Zukunftsteam aus Betriebsrat, Beschäftigten aller Abteilungen und IG Metall erarbeitete mit Unterstützung durch REVIERWENDE ein Sofortprogramm mit konkreten und unmittelbar umsetzbaren Vorschlägen, um den Standort im Sinne der Beschäftigten und der Industrieregion Lausitz zu sichern und ihm

langfristig die Chance auf eine Zukunft zu geben. Es wurde von den Entscheidungsträgern im Unternehmen und im Konzern nicht beachtet.

Kurz, es gab keine Strategie für den funktionierenden und produktiven Standort Niesky. Ihm wurden keine neuen Aufträge innerhalb des Konzernverbunds zugeteilt, dem wachsenden Markt für Schienengüterverkehr zum Trotz. Auch Gespräche zum Verkauf oder zur Übernahme des Waggonbaus Niesky durch Dritte wurden nicht geführt. Schließlich wurde für den Waggonbau Niesky im Mai 2023 die Insolvenz angemeldet und das Werk mit noch 190 Mitarbeitenden geschlossen. Das systemkritische Zukunftsfeld Schienenfahrzeugbau ist um den letzten Güterwagenhersteller Deutschlands ärmer.

Unternehmen	Standort	Profil	Beschäftigte ⁴⁴
ADZ NAGANO GmbH (Nagana Keiki, JP)	Ottendorf-Okrilla	Druck-Transmitter für Bremssysteme und Systeme zur Zug- und Tür-Steuerung sowie zur Niveau- und Klimaregelung	ca. 100
apikal Drucklufttechnik GmbH	Lauta	Drucklufttechnik u. a. als Zulieferer für Schienenfahrzeuge (Brems-, Steuer- und Kippluftkompressoren)	ca. 50
Bahntechnik Brand- Erbisdorf (BVV Gruppe)	Brand-Erbisdorf	Schmieden von Radsatzwellen	ca. 100
DAMINO GmbH (emdequity GmbH, München)	Großschönau	Textilien, u. a. für die Bahnindustrie wie schwer entflammable Textilien, Servietten, Tischdecken, Platzsets, Kissen- und Bettbezüge, Bettlaken, Schutzbezüge	ca. 130
Erhard HIPPE KG	Spremberg	Technische Kunststoffe (Platten, Rohre, zerspannte Teile, Formpressteile)	ca. 200
Forster System- Montage-Technik GmbH	Forst	Konzept, Produktion, Montage von Faserverbundlösungen u. a. für Verkleidungselemente, Strukturbauteile und tragende Bauteile von Schienenfahrzeugen	ca. 100
Görlitzer Hanf- und Drahtseilerei GmbH & Co. KG	Görlitz	Befestigungstechnik u. a. für Schienentransport	ca. 65
Günter Lehmann Verkehrstechnik GmbH	Vetschau	u. a. Radsatzbau, Getriebeinstandsetzungen	unter 50
HFG Transport- Technik GmbH	Lauchhammer	Fertigung, Wartung, Rekonditionierung oder Anpassung der Lagergeometrie von Wälzlagern	unter 50
Industrie-Hydraulik Vogel & Partner GmbH	Senftenberg	Herstellung, Wartung und Instandhaltung von Hydraulik und Pneumatikprodukten wie Schläuchen, Filtern, Dichtungen, Zylindern und Schmiertechnik	k. A.
KSC Anlagenbau GmbH	Cottbus	u. a. Fertigung von Schweißkomponenten, Schweißbaugruppen und Modulen für Reisezugwagen	ca. 200
KURZ- Elektroanlagen GmbH & Co. KG	Niesky	Elektrotechnische Ausrüstung von Schienenfahrzeugen: Kabelzuschnitt, Konfektionierung von Kabeln und Leitungen, Montagearbeiten (Inbetriebsetzung) und funktionale Prüfungen sowie Service	k. A.

Unternehmen	Standort	Profil	Beschäftigte ⁴⁴
Lakowa Gesellschaft für Kunststoff- und -verarbeitung mbH	Wilthen und Sohland	Innenverkleidungssysteme für die Schienenfahrzeugindustrie (Innenbekleidung, Leuchten, Lüftungsführungsteile, Türverkleidungen)	ca. 250
Lausitz Elaste GmbH	Rothenburg	Gummitechnik, Dicht- und Dämpfungselemente für Schienenfahrzeugindustrie	ca. 70
M-PT Matjeschk-PowerTools GmbH & Co. KG	Ralbitz-Rosenthal	Vertrieb, Verleih und Service für Druckluft- und Hydraulikwerkzeugen, u. a. Akku-Drehmomentschrauber für den Bahnbau	20 – 25
Olbersdorfer Guß GmbH	Olbersdorf	Kleinserien in Stahlguss, Sphäroguss, Gusseisen, im Bereich Schienenfahrzeuge u. a. Drehpannen, Gleitstückträger, Futterstücke und Schienenstützen. Zertifizierte Schweißarbeiten an Schienenfahrzeugen und -teilen.	ca. 90
PRODAT Informatik GmbH	Senftenberg OT Hosena	Mess- und Automatisierungstechnik, u. a. mobile und stationäre Radlastmesseinrichtungen, Drehgestellprüfstände, Gleiswaagen, Messung von Radlast, Bremskraft, Bremsdruck	unter 10
RCS GmbH Rail Components and Systems <i>(senata group)</i>	Königsbrück	großflächige faserverstärkte Kunststoffteile mit integrierten elektrischen, pneumatischen und hydraulischen Komponenten	ca. 295
rondom Biegetechnik GmbH	Görlitz	u. a. 3D-Haltestangen, Car-Body, Querstreben, Fensterrahmen, Lüftungsklappen	k. A.
Siemens Traction Gears GmbH	Penig	Bahngetriebe und Antriebskomponenten für Hochgeschwindigkeits- und Regionalzüge, für Metros, Straßenbahnen und Lokomotiven	k.A.
Skeleton Technologies GmbH	Großröhrsdorf	Ultrakondensatoren, innovative Lösungen zur Spannungsstabilisierung und für die Antriebsenergie inkl. Ladetechnik, u. a. Entwicklung eines Energierückgewinnungssystem für Schienenfahrzeuge	ca. 60
SOBAtec GmbH	Kamenz	Sondermaschinen und Anlagenbau-Systemanbieter für das Schienenverkehrswesen, u. a. Arbeitsbühnen, Werkstatt-Ausrüstung	unter 50
Technischer Handel-Industriebedarf MROSE GmbH	Forst	Großhandel (C-Teile) u. a. für Schienenfahrzeugindustrie	ca. 60
TransTec Vetschau	Vetschau	Drehgestelle für Straßenbahnen, U- und S-Bahnen, Hochgeschwindigkeitszüge, Reisezüge, Servicefahrzeuge, Güterwaggons und Schienenbusse. 2023 aus dem Markt ausgeschieden.	ehem. ca. 100
VARIALUX GmbH	Arnsdorf	Beleuchtung(ssystemen) für Innenausstattung von Zügen, Signal- und Warnleuchten	ca. 65
Wildauer Schmiedewerke GmbH Co. KG (GMH Gruppe)	Wildau	Radreifen, Wellen, Zahnradrohlinge, Achsstummel, Leitradnaben, Leitradschwinger, Schwingarme, Bremscheiben, Achsschenkel	ca. 200

Abbildung 16:

Zentrale Lausitzer Zulieferunternehmen des Schienenfahrzeugbaus

Die Lausitzer Zulieferunternehmen des Schienenfahrzeugbaus decken auf allen Ebenen (Tier 1, Tier 2 und Tier 3) ein breites Spektrum der Wertschöpfungskette an Systemen, Komponenten

und Teilen ab. Sie machen in dieser Vielfalt eine weitere Stärke der industriellen Fertigung in der Region aus.

Auch im Bereich der Hersteller von Eisenbahninfrastruktur sind zahlreiche Unternehmen der Lausitz aktiv. Sie planen und bauen Gleisstrecken und sind in deren Instandhaltung tätig. Gerade die Instandhaltung und Wiederaufarbeitung von Schienenfahrzeugen hat in der Lausitz sowohl eine lange Geschichte als auch zukunftsweisende Perspektiven, wie bspw. das ehemalige

Ausbesserungswerk Schlauroth (1996 geschlossen) und das seit 150 Jahren bestehende Instandhaltungswerk in Cottbus, welches derzeit massiv ausgebaut wird, veranschaulichen. Ebenso verfügt die Region über mehrere, auf dem globalen Bahnmarkt derzeit stark nachgefragte, Einrichtungen für den Test und die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen.

Unternehmen	Standort	Profil	Beschäftigte ⁴⁵
Bau			
B+F Beton- und Fertigteil-gesellschaft mbH	Lauchhammer	Herstellung u. a. von Stahlbetonfertigteilen für den Gleisbau, Gleisarbeitsgruben und Auffangsystemen für Betankungs-, Kesselwagenschlag- und Reinigungsanlagen von Schienenfahrzeugen	ca. 90
DB Bahnbau Gruppe (DB AG)	Cottbus, Hoyerswerda, Dresden	Full-Service-Anbieter für die Bahn-Infrastruktur	k.A.
Gleisbau Sabrodt GmbH (Hering-Gruppe)	Elsterheide	Bau von Bahnverkehrsstrecken	ca. 75
Jumbo Tec GmbH (Rhombert Sersa Rail)	Spremberg / Schwarze Pumpe	Maschinelles Gleisbau im Neubau, Umbau und der Instandhaltung von Gleisen und Weichen sowie Handel und Instandhaltung von Gleisbaumaschinen	ca. 130
Maschinen- und Anlagenservice MAS GmbH (General Atomics)	Guben	Weichenheizungsbau sowie Hauptinstandsetzungen, Reparaturarbeiten und Ersatzteilproduktion für Gleisbaumaschinen	unter 20
Rhombert Sersa Deutschland GmbH	Berlin	(globaler) Bau und Unterhalt von Bahninfrastruktur, u. a. Dienstleister der BASF Schwarzheide	k. A.
STRABAG Rail GmbH (Strabag SE)	Berlin	(globale) Planung und Ausführung von Straßen- und Eisenbahn-Bauprojekten, Übergabe schlüsselfertiger Verkehrsanlagen	k. A.
voestalpine Turn-out Technology	Brandenburg a.d.H.	Fertigung von Weichen und Weichenkomponenten, eigenes Schulungszentrum auch für Kunden	k. A.
Prüf-, Test- und Zertifizierungseinrichtungen			
Alstom Test-Center (Alstom)	Bautzen	Fertigungs- und Prüf-Technologien, ermöglicht parallele Tests mit digitalen Technologien von drei verschiedenen, bis zu 120 Meter langen Fahrzeugtypen	ca. 50
TÜV Süd Rail GmbH	Görlitz	Prüf-, Zertifizierungs- und Schulungsleistungen für Hersteller, Betreiber und Behörden mit eigener Eisenbahn-Versuchsanlage	ca. 15
Deutzer Technische Kohle GmbH	Zeuthen	Messtechnik & Messdienstleistungen für Verkehrsbetriebe: u. a. Messungen des Fahrdrahts, von Gleisprofilen, Lage-Stoß-Messungen, Rad-Schiene-Messungen	ca. 30
IMA Materialforschung und Anwendungstechnik GmbH	Dresden	Prüfnormen, Zulassungsprüfungen und experimentelle Untersuchungen u. a. für Entwicklungsprozesse, die Schadensanalyse und Produktoptimierung, z. B. für Drehgestelle, Wagenkästen, elektr. Komponenten	ca. 200
Werkstätten / Instandhaltung			
BLG RailTec (LG Logistics Group)	Uebigau-Wahrenbrück	Güterwagenwerkstatt, Instandhaltungs- und Revisionsarbeiten, Umrüstung von Bremsanlagen, Oberflächenbehandlung	k. A.

45 Daten nach Firmenangaben auf den jeweiligen Internetseiten oder bei LinkedIn, Presseberichten oder Bundesanzeiger des BMJ (i.d.R. Stand 2021).

Unternehmen	Standort	Profil	Beschäftigte ⁴⁵
DB Cargo Werkstatt (DB AG)	Senftenberg	Instandhaltung, sowie Revisionen für Lokomotiven und Güterwagen	ca. 25
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (DB AG)	Cottbus	ICE-Instandhaltung, im Ausbau	1.200 (Plan)
DB Regio (DB AG)	Cottbus	Instandsetzung, Laufwerkskontrolle, Prüfung von Zugsicherungsanlagen, Radsatzbearbeitung, Drehgestelltausch sowie Außen- und Innenreinigung von Loks, Triebzügen und Reisewagen	k.A.
MCR Engineering Lausitz GmbH (LEAG)	Spremberg, Schwarze Pumpe	Wartung und Instandhaltung von Loks, Triebfahrzeugen und Güterwagen, Bremsrevisionen, Radsatzbearbeitung elektrotechnische Instandhaltung, Komponentenaufarbeitung, Ersatzteildruck	ca. 300
ODIG – Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH (ODEG)	Görlitz	Wartung, Erhaltung und Pflege unterschiedlicher Baureihen von Schienenfahrzeugen, für ODEG und für Dritte	17
Railmaint GmbH	Delitzsch	Wartung und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen (Güter- und Personenwagen), mobiler Service	800 (bundesweit)
waggon24 GmbH	Großräschen (Servicepunkt)	mobile Dienstleistungen, Management von Eisenbahngüterwagen, Instandhaltung von Güterwagen	
Waggonwerk Brühl GmbH (VTG Gruppe)	Schwarzheide	Stationäre und mobile Instandhaltung von Güterwagen, Fahrzeuginstandhaltung, Ersatzteilbeschaffung und Radsatzaufarbeitung.	k.A.
WISAG RailServices GmbH & Co. KG (WISAG Gruppe)	Senftenberg OT Brieske	Untersuchung, Instandhaltung und Modernisierung Lokomotiven, Triebwagen, Reisezug- und Güterwagen, mobiler Service, Oberflächenbehandlung und Lackierung, Radsatzbearbeitung, Gleiswaage und Messgleis	k.A.

Abbildung 17:
Zentrale Lausitzer Unternehmen der Eisenbahninfrastruktur

Ingenieurs-, Forschungs- und Entwicklungskompetenz im Bereich des Schienenfahrzeugbaus wird in der Lausitz u. a. durch folgende Akteure vertreten.

Insgesamt sind alle zentralen bahntechnischen, wissenschaftlichen Kompetenzen in der Region (und angrenzenden Räumen) abgebildet.

Unternehmen	Standort	Profil
Ingenieurbüros / Engineering-Dienstleister		
CE cideon engineering GmbH & Co. KG	Bautzen	System-Engineering, technische Entwicklung, Konstruktion, Consulting, Gutachten, Zulassung rund um Schienenfahrzeuge
CG Rail GmbH	Dresden	Entwicklung und Realisierung von strukturellen Faserverbund-Leichtbaulösungen für Schienenfahrzeuge
ISB Ingenieurgesellschaft für Sicherheitstechnik und Bau mbH	Dresden	Planung von Leit- und Sicherungstechnik, elektrotechnischer Anlagen und Oberleitungsanlagen, Bauüberwachungsleistungen
HÖRMANN Vehicle Engineering GmbH (Hörmann Gruppe)	Chemnitz	Engineering entlang der gesamten Entwicklungsprozesskette, Fertigungsplanung und Vorrichtungsentwicklung, Technologie- und Prozessberatung.

Unternehmen	Standort	Profil
Ingenieurbüros / Engineering-Dienstleister		
PTV Transport Consult GmbH	Dresden, Berlin	Unternehmensberatung im Bereich Transport, Verkehr und Logistik
SCI/Verkehr	Berlin	Strategische Unternehmensberatung für die Bahn- und Logistikbranche
Stadler Chemnitz GmbH (Stadler-Gruppe)	Chemnitz	Engineering und Entwicklung in Konstruktion, Berechnung, Elektrik, Pneumatik und Mehrkörpersimulation
Sweco GmbH	Rietschen und Finsterwalde	Planungs- und Bauüberwachungsleistungen von Strecken, Verkehrsanlagen und -bauwerken, Planung der sicherungstechnischen und elektrotechnischen Anlagen
Forschungseinrichtungen		
TU Dresden	Dresden	Institut für Bahnfahrzeuge und Bahntechnik
Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg	Cottbus	Lehrstuhl für Eisenbahnwesen, Lehrstuhl für Verkehrstechnik mit Lehrstuhl für Fahrzeugtechnik und -antriebe, Lehrstuhl Leistungselektronik und Antriebssysteme, zahlreiche Lehrstühle in den Gebieten Elektronik, Elektrotechnik, Maschinenbau, Leichtbau, Werkstoffe
BTC Bahn Technologie Campus Havelland	Wustermark	integrierter BahnTechnologie Campus, der Wissenschaft und Bildung mit Produktion und Instandhaltung aus Bahngewerbe, Bahntechnologie und Logistik zusammenbringt
im Aufbau		
Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung DZSF	Dresden / Bonn	technisch-wissenschaftliche Ressortforschungseinrichtung des Bundes beim EBA
Fachhochschule Erfurt	Erfurt	Kompetenzzentrum für Personen- und Güterverkehr, Mobilitätskonzepte, intelligente Verkehrssysteme und Verkehrsinfrastruktur
Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI	Dresden	u. a. Fahrzeug- und Antriebstechnik, Intelligente Verkehrssysteme, Disposition, Logistik und digitale Geschäftsprozesse
Fraunhofer-Institut für Werkzeugmaschinen und Umformtechnik IWU	Chemnitz	u. a. Antriebsarten (u. a. Brennstoffzelle), ressourceneffiziente Produktion in Prozessketten, innovative Leichtbautechnologien
Fraunhofer-Institut für Keramische Technologien und Systeme IKTS	Dresden	u. a. Charakterisierung und Analyse von Werkstoffen, Prüftechnik für Bahninfrastruktur
Smart Rail Connectivity Campus SRCC	Annaberg-Buchholz	Forschung, Entwicklung, Erprobung und Befähigung zur Zulassung im Innovationsfeld intelligenter Schienenverkehr
Hochschule Zittau Görlitz	Zittau	Fakultät Elektrotechnik und Informatik, Forschungsinstitut für Prozesstechnik, Prozessautomatisierung und Messtechnik
TH Wildau	Wildau	Forschungsfelder „Verkehr und Logistik“, „Informatik und Telematik“ sowie „Produktion und Material“
TU Chemnitz	Chemnitz	u. a. Institute für Konstruktions- und Antriebstechnik, Strukturleichtbau, Werkstoffwissenschaften, Werkzeugmaschinen und Produktionsprozesse, Automatisierung

Abbildung 18:
Zentrale Lausitzer Unternehmen im Engineering und Wissenschaftsakteure

4.6 BAHNCLUSTER IN BRANDENBURG UND SACHSEN

Die Bahnindustrie in der Lausitz ist Bestandteil und eingebunden in das sächsische Bahncluster Rail.S und das Berlin-Brandenburgische Cluster Verkehr Mobilität Logistik (VML), in dem als einer von drei Schwerpunkten die Bahnindustrie etabliert ist. Dazu gibt es weitere Branchenverbände wie das Kompetenznetz Rail Berlin-Brandenburg KNRBB, die sich für Branchenbelange einsetzen.

Die beiden Cluster in Berlin/Brandenburg bzw. Sachsen sind als branchenbezogene Netzwerke auf Landesebene in den letzten fünfzehn Jahren institutionalisiert worden und werden öffentlich gefördert. Sie gehören mit zu den leistungsfähigsten und größten Bahnindustrie-Clustern deutschlandweit. Obwohl der Clusteransatz explizit nicht kleinräumlich orientiert ist, ist die Bahnindustrie der Lausitz in der Praxis vor allem in das sächsische Bahncluster Rail.S eingebunden.

Rail.S

Das Bahncluster Rail.S. wurde im Jahr 2020 durch die Fusion der Vorgänger-Netzwerke Innovationszentrum Bahntechnik Europa (IZBS) und BTS Bahntechnik Sachsen konstituiert. In ihm sind die wichtigen sächsischen Industriebetriebe der Bahntechnik, die meisten Verkehrsbetriebe sowie die sächsischen Hochschulen und Wissenschafts-, Innovations- und Transfereinrichtungen mit Bezug zur Bahntechnik vertreten.

Rail.S ist Träger des sächsischen Innovationsclusters SET4FUTURE, das in einer Erfolgsbilanz der letzten fünf Jahre auf die Initiierung und Begleitung von 90 erfolgreichen Innovationprojekten mit rund 80 beteiligten Unternehmen und Institutionen verweist. Mit 750.000 Euro Clusterförderung sind damit Projekte im Volumen von 41 Mio. Euro angestoßen worden.⁴⁶

Die Schwerpunkte der Clustertätigkeit liegen in den Bereichen

- der Vernetzung zwischen Unternehmen, Forschungs- und Transfereinrichtungen zur Anbahnung von Geschäftskontakten und Innovationsvorhaben.
- der Innovation zur Entwicklung neuer Produkte, technischer Lösungen und Geschäftsmodelle.
- der Gewinnung des Fachkräfte-Nachwuchses in der Bahnindustrie.

Rail.S unterstützt die Mitgliedseinrichtungen zudem beim Zugang zum europäischen Markt durch die Mitgliedschaft im ERCI, der europäischen Clusterinitiative der Bahnindustrie mit über 2.500 Mitgliedern.

Neben der praktischen Netzwerk­tätigkeit engagiert sich das sächsische Bahncluster auch im Bereich der Gestaltung der verkehrs- und strukturpolitischen Rahmenbedingungen der Bahnindustrie, die für deren Entwicklung von unmittelbarer Bedeutung sind. In einem aktuellen Positionspapier werden dazu sechs Gestaltungsfelder dargestellt und mit einschlägigen Forderungen unter­setzt. Die Forderungen im Einzelnen sind auch und gerade für die Betriebe der Bahnindustrie in der Lausitz relevant.



Abbildung 19:
Gestaltungsfelder Bahnindustrie nach Rail.S
Quelle: Rail.S 2024

In Bezug auf die Lausitz kann folgendes Fazit gezogen werden: Mit dem Rail.S-Cluster verfügt die sächsische Bahnindustrie über ein in 20 Jahren gewachsenes Netzwerk, das bundesweit zu den leistungsfähigsten seiner Art gehört. Es bietet den Industriebetrieben Unterstützung bei der Kooperationsanbahnung und stellt ihnen ein Angebot zur Initiierung und Umsetzung von Innovationsprojekten bereit, dass diese zur Erhaltung und zum Ausbau der betrieblichen Innovationsfähigkeit nutzen können. Die große Bedeutung qualifizierter Ingenieurs- und Facharbeit ist insofern im Blick der Clustertätigkeit, als es die Unterstützung der Betriebe bei der Nachwuchsgewinnung zum Arbeitsschwerpunkt macht. Das Cluster Rail.S bietet den Mitgliedsunternehmen Unterstützungsleistungen, die direkt oder indirekt einen Beitrag zur Standortsicherung und -entwicklung leisten können. Die Betriebe werden bei der Bewältigung der technologischen und marktlichen Herausforderungen der betrieblichen Transformation sowie der Energie- und Verkehrswende durch die Clusterstrukturen unterstützt.

46 Rail.S 2025.

Cluster VML

Das Cluster Verkehr, Mobilität und Logistik (VML) ist eines von fünf gemeinsam von den Ländern Berlin und Brandenburg im Jahr 2014 ins Leben gerufenen Clustern zur strategischen, stärkenbasierten Wirtschafts- und Innovationsförderung.⁴⁷ Die Schienenverkehrstechnik ist ein Teil des von den Wirtschaftsförderungen Brandenburgs (WFBB) und Berlins (Berlin Partner) getragenen Clusters VML.

Das Clustermanagement sieht seine Aufgabe darin, den Austausch von Akteuren aus Wirtschaft und Wissenschaft zu fördern und so die Innovationsdynamik der Branche durch Transfer- und Verbundprojekte zu stärken. Ebenso unterstützt es Kontakte zu Landesregierungen bzw. Behörden und vermittelt Kooperationen zu anderen (Querschnitts-)Branchen wie der IKT-Wirtschaft oder der Optik und Photonik. Durch Kooperation mit der European Railway Clusters Initiative (ERCI), dem European Rail Research Network of Excellence (EURNEX), das von Berlin aus europäische Bahnforschungskompetenz bündelt, und dem Enterprise Europe Network (EEN) trägt das Cluster VML zudem zur internationalen Vernetzung des Schienenfahrzeugbaus der Hauptstadtregion bei.

Auf dem Weg zur Erreichung seines Gesamtziels, durch „innovative Produkte und Dienstleistungen für die Verkehrssysteme der Zukunft [...] Berlin-Brandenburg zu einem weltweit führenden Standort für nachhaltige, intermodale und vernetzte Mobilität [zu] machen“, sieht das Cluster VML als zentrale Herausforderungen u. a. die

- Entwicklung skalierbarer Verkehrssysteme,
- Dekarbonisierung des Verkehrs,
- Einrichtung von Reallaboren für die Erprobung und Weiterentwicklung disruptiver Technologien,
- Digitalisierung des Schienenverkehrs sowie
- Gründungen und Start-ups, Open-Innovation-Ansätze, Internationalisierung, Fachkräfte und Cross-Clustering

als zentrale Leitlinien der Clusterentwicklung an.⁴⁸

KNRBB

Das Kompetenznetzwerk Rail Berlin-Brandenburg GmbH (KNRBB) sieht seine Aufgabe darin, „Partnerschaften so zu gestalten, dass sie einen (...) Mehrwert für alle Beteiligten“ darstellen. Zielgruppe des Netzwerks sind Unternehmen der Schienenverkehrstechnik. Das Tätigkeitsspektrum reicht von der Beratung über Produktion und Marketing bis zum Vertrieb. Es verfolgt keine eigenen Produktinteressen, sondern will Systemlösungen initiieren. Das KNRBB ist „nach Außen offen“ und bildet projektbezogen internationale Allianzen.⁴⁹

Das Portfolio der Netzwerkarbeit umfasst

- die Organisation einer Netzwerkplattform (Unternehmer-treffen, Workshops und Fachveranstaltungen, Kümmerer bei Einzelfragen),
- Projektmanagement und Akquise (Projekt und Auftragsakquise, Projektleitung, interimistische Betreuung von Projekten),
- Internationale Märkte (Identifikation internationaler Partner, Heranführung an europäische Förderprogramme, Marketingaktivitäten für Netzwerkpartner),
- Wissenstransfer (Impulsgeber für innovative Projektideen, Kooperation mit Forschungseinrichtungen und Hochschulen).

Das Netzwerk ist international tätig und versteht sich als „Türöffner in jeder Hinsicht“ für Unternehmen, die auf der Suche nach neuen Märkten sind. Darüber hinaus führt das KNRBB geförderte technische Innovationsprojekte im Bereich der Schienenverkehrstechnik durch. Die über 70 Netzwerkpartner des KNRBB kommen überwiegend aus Deutschland, jedoch auch aus den europäischen Staaten Irland, Schweden, Dänemark, Polen, Tschechien Österreich und der Schweiz sowie aus Israel.⁵⁰

47 Land Brandenburg und Land Berlin (2019).

48 Berlin Partner und Wirtschaftsförderung Brandenburg (2020).

49 Quelle: <https://www.knrbb-gmbh.de/>.

50 Ebd.

5 FAZIT ZUR BAHNINDUSTRIE IN DER LAUSITZ

5.1 STÄRKEN IM SYSTEM BAHN-SCHIENE

Schienenfahrzeugbau mit strukturpolitischer Bedeutung und ausgeprägter Fertigungskompetenz

Die Bahnindustrie ist eine der tragenden Säulen industrieller Produktion in der Lausitz. Die regionalen Unternehmen stellen mit qualifizierten Fachkräften innovative und wettbewerbsfähige Produkte entlang der gesamten Wertschöpfungskette des Schienenfahrzeugbaus her. Eine breite Vielfalt an Teilen, Komponenten, Systemen und Fahrzeugen sowie Infrastruktur und Signaltechnik wird in der Lausitz produziert und erfolgreich am Markt platziert. Im Strukturwandel stärken Leuchtturmprojekte wie das neue Instandhaltungswerk der DB AG in Cottbus auch die Bahnindustrie.

Qualifizierte Fachkräfte als Basis

Die (noch verfügbaren) gut qualifizierten und motivierten Fachkräfte stellen eine weitere Stärke für die regionale Branche dar. Dieses Niveau zu halten und zu entwickeln wird eine der wesentlichen Zukunftsaufgaben sein, die neben Qualifikationsangeboten vor allem die Verfügbarkeit attraktiver Arbeitsplätze mit Zukunftsperspektiven erfordert. Die eigene Ausbildung von Fachkräftenachwuchs wie bei Alstom und MCR oder im Verbund wie bei der DB AG ist hierbei ein zukunftsweisender Weg für die regionale Branche.

(Noch) gute Schieneninfrastruktur

Das gute regionale Schienennetz mit zentraler Lage in den Europäischen Verkehrskorridoren ist als weitere Stärke der Lausitz zu benennen. Gerade im ländlichen Raum ist die Anbindung zu und von den Bahnhöfen, Haltepunkten und Verladeplätzen des schienengebundenen Verkehrs allerdings auch als Schwäche zu bewerten, die beim Umstieg auf die Schiene für Personen und Güter erschwert.

Testmöglichkeiten bieten Perspektiven

Die regionalen Testmöglichkeiten für Schienenfahrzeuge sind als weitere Stärke der Lausitz zu werten. Angesichts des hohen marktlichen Bedarfs bei der Entwicklung und Inbetriebnahme von Fahrzeugen könnte der Standortvorteil vorhandener Prüf- und Teststrecken in Görlitz und Bautzen entwickelt und ausgebaut werden. Die vorliegenden Ansätze für ein Testzentrum für

Eisenbahntechnik in Sachsen TETIS in der Lausitz zeigen eine mögliche Entwicklungsrichtung auf, vorausgesetzt es lassen sich realistische Modelle zu dessen Bau umsetzen.⁵¹

5.2 SCHWÄCHEN IM SYSTEM BAHN-SCHIENE

Kostendruck setzt den Standorten zu

Die Lausitz war über Jahrzehnte ein Wirtschaftsstandort mit einem vergleichsweise hohen Besatz von Unternehmen der Bahnindustrie. Bei allen Fragen nach der Zukunft der Branche in der Region ist aber davon auszugehen, dass die industriepolitische Bedeutung der über einhundertjährigen Bahnindustrie in der Lausitz ab- und die Entwicklung der industriellen Kerne zunimmt. Bis zum Redaktionsschluss dieser Studie im April 2025 ist von den vormals vier großen Produktionsstandorten allein Alstom Bautzen am Markt geblieben. Damit ist eine signifikante Schwächung des Industriestandortes Lausitz verbunden, die auch als Ergebnis der industriellen Transformation seit der Nachwendezeit ab 1990 verstanden werden kann. Wenn die Lausitz auch in der Perspektive ein relevanter Produktionsstandort der Bahnindustrie bleiben will, dann ist die Stabilisierung und Weiterentwicklung der verbleibenden industriellen Kerne umso bedeutsamer.

Das Ausscheiden dreier großer bahntechnischer Unternehmen der Lausitz ist auf zwei Ursachenkomplexe zurückzuführen. Marktseitig gerieten sie durch die Beschaffungs-, Bestellungen- und Ausschreibungspolitik der Besteller unter Druck.⁵² Alle vier OEM Unternehmen waren über Jahrzehnte in der Lage, wettbewerbsfähige Produkte anzubieten und ihren Platz in den Wertschöpfungsketten und der Arbeitsteilung in der Branche zu behaupten. Die Lausitzer Standortprobleme begannen mit der (Neu-) Integration in internationale Konzerne, in denen sie aufgrund der systemischen und räumlichen Rationalisierungsstrategien unter Druck gerieten. Die in den Konzernen praktizierte Internationalisierung der Produktion beinhaltete unter anderem auch einen ausgeprägten Kostenwettbewerb, der zu einer Verlagerung von Produktion in sog. „Best-Cost-Countries“, also Ländern mit niedrigeren Produktions-, insbesondere Lohnkosten führte. Es besteht Grund zu der Annahme, dass dieser Trend von den Konzernen angesichts eines weiter verschärften Wettbewerbs mit harter Konkurrenz wie dem globalen Marktführer CRRC fortgesetzt wird.

⁵¹ Vgl. Götze 2024.

⁵² Regionale „Fühlungsvorteile“ zwischen infrastrukturellen Nachfragern und industriellen Anbietern konnten nicht zur industriellen Standortsicherung in der Region genutzt werden. Der Verzicht auf in der Branche international übliche Local-Content-Regelungen verstärkte diesen Trend.

Für die Lausitzer Standorte bedeutete dies z. B. die Verlagerung wettbewerbsfähiger Kernprodukte an andere Standorte, die Vernachlässigung von Investitionen in die Innovationsfähigkeit und die Ausdünnung unternehmerischer Funktionen an den regionalen Standorten. Dies war und ist zudem verbunden mit permanenten Druck (bis zur Androhung von Standortverlagerungen) auf die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten insbesondere bei Lohn- und Arbeitszeitregelungen. Schließlich wurden auch betriebliche Zukunftsvereinbarungen unterminiert und zum Teil allein die Kommunikation über Standortperspektiven mit den betrieblichen Interessenvertretungen verweigert.

Fachkräftebasis in Gefahr

Vor allem aufgrund der demografischen Entwicklung (v.a. Renteneintritte beschäftigungsstarker Jahrgänge) erwächst der Fach- und Arbeitskräftemangel zu einer zunehmenden Bedrohung des Lausitzer Schienenfahrzeugbaus. Diese Schwäche kommt u. a. in einem (zu) geringen regionalen Fachkräftepotenzial, welches sich zum Beispiel in zu wenigen Ausbildungsplatzbewerbungen zeigt, zum Ausdruck. Das im deutschlandweiten Vergleich niedrige Lohnniveau verringert die Attraktivität der Arbeitsplätze in der Region zusätzlich. Ebenso können die teilweise schwierigen Erreichbarkeiten aufgrund der geografischen Randlage und das überregional nicht immer positiv wahrgenommene (gesellschaftspolitische) Image der Lausitz als Hemmnisse für eine erfolgreiche Anwerbung (internationaler) Fachkräfte gesehen werden. Betrieblich kann sich zudem der Verlust von jahr(zehnte)lang aufgebautem Expertenwissen leistungsschädlich auswirken. Gerade da sich die regionale Branche im internationalen Wettbewerb durch ihre von Qualifikation und Kompetenz getragene Facharbeit hervorhebt, sollte diese Gefahr sehr ernst genommen werden. Ihr muss betrieblich und überbetrieblich wirkungsvoll und frühzeitig begegnet werden.

Langwierige und kleinteilige Prozesse als Hemmnis

Insbesondere für die Lausitz als bundeslandübergreifende Region, die zahlreiche brandenburgische und sächsische Kreise, Städte und Kommunen vereint, kann fehlender (grenz-)übergreifender politischer Gestaltungswille und „Kirchturmdenken“ ein Entwicklungsrisiko darstellen, wenn es erforderliche Entscheidungen auf verkehrs-, wirtschafts-, beschäftigungs- und regionalpolitischer Ebene verzögern und zerfasern lässt. Auch die oftmals langwierigen und komplizierten Planungs- und Vergabeprozesse insbesondere beim Neu- oder Ausbau von Schienenverkehrswegen werden als Risiko für die Branche betrachtet. Hier können die bewilligten und teilweise bereits in Umsetzung befindlichen Schieneninfrastrukturprojekte im Strukturwandel (► Kapitel 6.3) entgegengewirkt werden.

5.3 CHANCEN IM SYSTEM BAHN-SCHIENE

Wachsender Bahnmarkt

Der Bahnmarkt wächst auch weiterhin in den relevanten Teilmärkten. Treiber des Wachstums sind die steigende Nachfrage, die Erfordernisse der Energie- und Verkehrswende und technisch neue Möglichkeiten im Kontext von Digitalisierung und Automatisierung. Die Bahnindustrie kann generell von diesen Trends profitieren, wenn die Rahmenbedingungen so gestaltet werden, dass bundesdeutsche Bahnstandorte faire Wettbewerbschancen (z. B. Marktabschottung und Local-Content, „freier“ Zugang zu internationalen Märkten, längerfristige Planbarkeit von Innovationen und Investitionen) haben. Die Veränderungen der staatlichen und öffentlichen Bahnen sowie die Ablösung von Dieselfahrzeugen bieten zahlreiche Chancen.

Offen ist jedoch, wie die einzelnen Standorte der europäischen, deutschen und Lausitzer Hersteller an den allgemeinen Markttrends partizipieren können. Die Herausforderung besteht darin, die mit der weiteren Transformation der Bahnindustrie verbundenen Chancen zu nutzen, um den verbleibenden bahningestützten OEM-Standort in Bautzen und wichtige Teilehersteller in der Region am Markt zu stabilisieren.⁵³ Die Folgewirkungen auf die Zulieferer in der Region können derzeit nicht abgeschätzt werden. Zu vermuten ist, dass v.a. die Teilehersteller der Bahnindustrie vom Marktaustritt der Hersteller zwar betroffen sind, aufgrund ihrer funktionalen Flexibilität und ihres differenzierten Kundenkreises Zukunftsperspektiven außerhalb der Bahnindustrie entwickeln (können).

Fachkräfteentwicklung

Chancen im Bereich Arbeitsmarkt und Fachkräfte können darin gesehen werden, dass mit neuen Verkehrskonzepten und innovativen Fahrzeugen auch nachhaltige und sinnstiftende Arbeitsplätze geschaffen werden können, die von jungen Generationen gesucht werden. Mit Berufsbildern moderner industrieller Produktion und rechtzeitigen Aktivitäten einer ansprechenden Berufsorientierung können diese Chancen genutzt werden. Gleichzeitig sollte die Zuwanderung als ein Potenzial zur Sicherung von Fachkräftebedarfen gesehen und erschlossen werden.

Infrastrukturausbau

Das System Bahn-Schiene kann durch Investitionen in die Infrastruktur entscheidend gestärkt werden, was auch für die Bahnindustrie positive Effekte bringt (► Kapitel 3 und ► Kapitel 5.2).

53 Vgl. Leenen 2024.

Die zahlreichen in der Lausitz noch vorhandenen Bahnhöfe und Gleisanlagen können hier als Chance gesehen werden. Auch im Ausbau von Gleisanschlüssen für Betriebe und einer ICE-Anbindung im Rahmen internationaler Verkehrsstrassen wie der Strecke Frankfurt/Main – Leipzig – Breslau liegen Potenziale.

Hier können die von einer neuen Bundesregierung zu beschließenden Maßnahmen, finanziert aus dem Sondervermögen, wertvolle Impulse geben. Auch das vom Bund-Länder-Koordinierungsgremium für den Strukturwandel in den Braunkohleregionen auf den Weg gebrachte Investitionspaket stärkt den Infrastrukturausbau in der Lausitz. Für umfassende Investitionen in 13 Schienenprojekte wurden bis 2038 Mittel in Höhe von mehr als 750 Millionen Euro aus dem InvKG freigegeben.⁵⁴

5.4 REGIONAL-, STRUKTUR- UND BESCHÄFTIGUNGSPOLITISCHE EFFEKTE UND ANFORDERUNGEN

Für das Gelingen der Transformation der Bahnindustrie in der Lausitz ist von Bedeutung, ob und wie die Standort- und Arbeitsplatzsicherung in ihren regionalen Kernen mit einer nachhaltigen sozialökologischen Perspektive bewerkstelligt werden kann. Die Branche kann nur dann zukunftsfähig sein, wenn ihre Produkte neben der Arbeitsplatzsicherung für die Bevölkerung einen hohen Gebrauchswert zur Verkehrsversorgung haben und die gesellschaftliche Verkehrswende durch die Herstellung emissionsarme Produkte unterstützen. Mit dem Verschwinden der größeren OEM im Schienenfahrzeugbau in der Lausitz sind aktuell allerdings mehrere strukturelle Aufgaben verbunden:

- Erstens ist eine **Gleichzeitigkeit von steigenden regionalen Verkehrsbedarfen zur Sicherung der Verkehrsversorgung im ländlichen Raum und der Reduzierung industrieller Kapazitäten** zur Herstellung innovativer Fahrzeuge in der Region zu beobachten. Regionale Nachfrage nach innovativen nachhaltigen Verkehrsdienstleistungen und Produktionskapazitäten zur Herstellung deren technischer Basis entwickeln sich auseinander. Das Risiko ist real, dass die Bahnindustrie in der Lausitz zwar eine strategische Schlüsselbranche ist, aber dennoch zu einer Verliererin der Transformation wird. Es entsteht ein regional- und strukturpolitisches Paradoxon, das die Gefahr einer regionalen Abwärtsspirale in der Lausitz akut werden lässt.
- Zweitens steht im Kontext der Energie- und Bergbau-Transformation in der Lausitz mit deren industriellen Zulieferern und der schrumpfenden Bahnindustrie eine weitere industrielle Kernbranche unter Druck.

Strukturpolitisch geht es um den Erhalt und die Entwicklung eines bedeutenden industriellen Potenzials in einer industriell eher dünn besetzten Region.

- Dessen Gelingen ist mit dem Erhalt, besser dem Ausbau signifikanter betrieblicher Innovationskapazitäten verbunden. Ob und wie dies gelingt ist drittens davon abhängig, wie die **Integration der Lausitzer Standorte** in die europa- bzw. weltweite unternehmerische Struktur der einschlägigen **Bahnindustriekonzerne** verläuft. Gefordert ist die nachhaltige und verlässliche Entwicklung betrieblicher Standortprofile mit Alleinstellungsmerkmal. Dabei kann die Einbindung der Standorte in regionale Forschungsstrukturen bspw. der BTU Cottbus-Senftenberg, der TU Dresden oder der TU Chemnitz wichtige Unterstützung leisten.
- Der **Erhalt qualitativ hochwertiger, tariflich geregelter und betrieblich mitbestimmter Arbeitsplätze** kennzeichnet schließlich viertens die arbeitspolitische Bedeutung der Bahnindustrie. In Phasen wirtschaftlicher Stagnation kann der regionale Arbeitsmarkt durch den Verlust von Industriearbeitsplätze in peripheren Räumen weiter unter Druck geraten. Ziel sollte der Erhalt und Qualifizierung „Guter Arbeit“ in den Betrieben der Bahnindustrie sein. Ob die Arbeitsplatzverluste der Bahnindustrie in der Lausitz dazu beitragen können, den vielfach beklagten Fachkräftemangel in der Region zu reduzieren, kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Die Attraktivität des Industriestandortes für Unternehmen und qualifizierte Facharbeit insgesamt wird dadurch aber tendenziell geringer.

Arbeitspolitische Rahmenbedingung: Erhalt Guter Arbeit

Der industrielle Wandel in den bahnindustriellen Betrieben in der Lausitz bzw. der Produktionsbetriebe in den Bahnclustern in Sachsen und Berlin-Brandenburg war in allen Phasen seiner Entwicklung mit der Entfaltung von Druck auf die Arbeits- und Leistungsbedingungen der Beschäftigten verbunden. Dabei wurden stets auch Tarifbindung und Mitbestimmung in Frage gestellt bzw. erschwert.

Als Erfahrungsbeispiele können hierfür u. a. angeführt werden:

- Gesprächsverweigerungen von Unternehmensleitungen gegenüber den Betriebsräten bezüglich der Standortperspektiven.
- Die Einforderung von „Beiträgen der Belegschaft“ in Form von Lohnverzicht und Mehrarbeit als Reaktion auf zweifellos komplexe, jedoch branchenübliche unternehmerische Rahmenbedingungen.

54 Die Schieneninfrastrukturprojekte umfassen u. a. den zweigleisigen Streckenausbau Cottbus-Lübbenau sowie Cottbus-Horka-Görlitz (BMV 2024).

- Die Verhinderung des Abschlusses von Flächentarifverträgen.
- Eine Erschwerung der Mitbestimmung über alltägliche Fragen der Arbeitsgestaltung als „Brot und Butter Geschäft“ der Betriebsratseinheiten.
- Die Aushöhlung abgeschlossener betrieblicher Zukunfts-Betriebsvereinbarungen.

Der auch in der Bahnindustrie erkennbare Fachkräftemangel führte nicht zu einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Der so erhöhte betriebliche Druck auf die Arbeitskräfte (z. B. durch Arbeitsverdichtung, Mehrarbeit und Sonderschichten) bewirkt eher eine weitere Abwanderung qualifizierter Fachkräfte und eine zusätzliche Verknappung des Fachkräfteangebots. Rückläufige Ausbildungsquoten und zunehmende Schwierigkeiten der Betriebe, geeigneten Fachkräftenachwuchs zu finden und zu halten verschärfen diesen Trend.

Insgesamt ergibt sich aus diesem Bild die regional- und strukturelle Herausforderung, wie folgender zu beobachtende Widerspruch gelöst werden kann: Die Bahnbranche (in der Lausitz) ist als Zukunfts- und Wachstumsbranche von strategischer Bedeutung für die Energie- und Verkehrswende. Die Nachfrage nach innovativen und nachhaltigen Verkehrsdienstleistungen steigt. Die Bahnindustrie in der Lausitz hat trotz aller Investitionsbedarfe kein manifestes Innovationsdefizit. Sie stellt insbesondere im Bereich der Straßen- und Regionalbahnen europä- bzw. weltweit konkurrenzfähig Mobilitätsprodukte her. Für alle Unternehmen (Hersteller, Zulieferer und Dienstleister) bestehen aber branchenübliche Innovationsbedarfe, die kontinuierlich gedeckt werden müssen, um marktlich anschlussfähig zu bleiben und Beschäftigung in hoher Qualität sichern zu können. Die marktlichen und technischen Entwicklungslinien (►Kap. 5) weisen auf Zukunftsperspektiven hin.

Gleichzeitig schrumpft die Branche in der Lausitz, Traditionsstandorte und hochwertige Arbeitsplätze gehen verloren. Daran schließt sich die Frage an, welche Beitrag arbeitsorientierte Akteure zur Lösung dieses Problems beitragen können. Dazu sollen im folgenden Kapitel 7 Anregungen geliefert werden.

6 HANDLUNGSOPTIONEN DER ARBEITSORIENTIERTEN AKTEURE

Die Sicherung von Standorten und Arbeitsplätzen der Bahnindustrie in der Lausitz kann aktuell und akut als große Herausforderung angesehen werden. Zur Diskussion potenzieller Handlungsstrategien werden im Sinne eines Mehr-Ebenen-Ansatzes vier Handlungsebenen unterschieden, deren Zusammenwirken zur Lösung der Gestaltungs Herausforderungen beitragen kann.

- Auf der **Ebene der Betriebe bzw. Unternehmen** steht die Standortsicherung durch die Weiterentwicklung eines nachhaltigen, wettbewerbsfähigen Kernprodukts, der Ausbau der dazu erforderlichen Kernkompetenzen im Mittelpunkt. Hier geht es darum, Innovationsfähigkeit und der Fachkräfteverfügbarkeit sowie die Qualität der Arbeit durch tariflich geregelte und mitbestimmte Arbeitsbedingungen zu sichern und zu entwickeln.
- Auf der **Ebene der Region** geht es darum, unter Nutzung der Möglichkeiten aktiver Arbeitsmarktpolitik und der Innovationsförderung die Unternehmen (beide Betriebsparteien) und Beschäftigten zu unterstützen.
- Auf **Ebene der Länder** und auf **Ebene des Bundes** sind regional- und strukturpolitische Ansatzpunkte v.a. im Bereich der Beschaffungsstrategien der Verkehrsanbieter und der DB AG zu identifizieren. Es gilt, die direkt und indirekt von der öffentlichen Hand gesteuerte Nachfrage nach qualitativen und nachhaltigen Kriterien anstatt prioritärer oder überwiegender Orientierung am Preis auszurichten. Ebenso können die Umsetzung von Local-Content-Regelungen in den Ausschreibungen und die Bereitstellung konkurrenzfähiger Rahmenbedingungen für die Unternehmen (z. B. wettbewerbsfähiger Industriestrompreis) in den Blick genommen werden.

Regionale Akteure aus der Lausitz können auf den letzten beiden Ebenen vor allem politischen Einfluss auf und über Abgeordnete und Ministerien in Gremien der Verkehrs- und Haushaltspolitik sowie der Vergabepolitik der öffentlichen Verkehrsanbieter nehmen.

6.1 BETRIEBLICHE HANDLUNGSEBENE: STRATEGIEBILDUNG IM KONTEXT DER KÜNFTIGEN STANDORTPERSPEKTIVEN

In diesem Handlungsfeld werden typisiert zwei Varianten und jeweilige Handlungsmöglichkeiten dargestellt, die in der betrieblichen Realität der Unternehmen der Bahnindustrie in der Lausitz vorzufinden sind. Variante 1 diskutiert die Optionen eines Betriebes, der kein oder ein nicht wettbewerbsfähiges Kernprodukt aufweist und im Rahmen der Standortrationalisierung eines (z. B. weltweit agierenden) Konzerns mit Standortschließung bedroht oder konfrontiert ist (Negativ-Szenario).

In Variante 2 werden Handlungsoptionen dargestellt, die gewählt werden können, wenn der Lausitzer Standort seinen Platz in der Arbeitsteilung eines international agierenden Konzerns (vorläufig) gefunden hat, diese Position festigen und ausbauen kann und eine mittelfristige Standortperspektive im Bahn-Schiene-System entwickeln kann (Positiv-Szenario).

Variante 1: Ausscheiden aus dem Markt, Verkauf der Assets an ein anderes Unternehmen, Neuaufbau einer Produktion am gleichen Standort in einem anderen technischen Segment, partielle Sicherheit / Unsicherheit über die industriellen Perspektiven und die Beschäftigung (aktuelles Beispiel: Alstom Görlitz)

In dieser Variante können aus der Sicht des Betriebsrats Unterstützungsbedarfe entstehen

- bei der **Einschätzung der wirtschaftlichen Situation**, die zur Entscheidung des Konzerns über die Perspektiven des Standortes geführt hat. Die Betriebsverfassung sieht hier die Möglichkeit vor, neben der Ausschöpfung internen Sachverständigen externen Sachverständigen gemäß § 80.3 BetrVG für den Betriebsrat einzuschalten, dessen Kosten in Abstimmung mit dem Arbeitgeber durch diesen zu finanzieren sind.
- bei der **Gestaltung eines Interessenausgleichs**, der das Verfahren des betrieblichen Wandels / der Betriebsstilllegung / des Betriebsübergangs regelt. Dies kann wie im Fall Alstom Görlitz ein komplexes Vorhaben sein, wenn mehrere Unternehmen als Verhandlungspartner involviert sind und eine entsprechende Vereinbarung nur freiwillig, im Konsens aller beteiligten Verhandlungspartner zustande kommt. Der in diesem Verfahren entstehende Unterstützungsbedarf des Betriebsrats kann ebenfalls durch die Einschaltung externen Sachverständigen nach § 80.3 BetrVG gedeckt werden. Ergänzend dazu können z. B. aus Projekten wie REVIERWENDE Strategie-Workshops für betroffene Betriebsratsgremien oder spezielle Ausschüsse des Betriebsrats angeboten und moderiert werden, die sich mit den Rahmenbedingungen des betrieblichen Wandels, potenziellen Gestaltungsoptionen im Übergang und praktikablen Verlaufsformen aus Beschäftigtensicht befassen. Sie können die Beratungen des Betriebsrats mit der Geschäftsleitung als externe Assistenzleistungen im Rahmen eines Interessenausgleichs qualifizieren.
- bei der **Gestaltung eines Sozialplans**, der dann abzuschließen ist, wenn der betriebliche Wandel mit Personalabbau, Kündigungen, Entlassungen verbunden ist und der dazu dient, wirtschaftliche Nachteile für die Beschäftigten zu mildern (vgl. § 112 BetrVG). Auch in diesem Fall können Beratungsbedarfe des Betriebsrats durch die Einschaltung externen (häufig juristischen) Sachverständigen nach § 80.3 BetrVG gedeckt werden, insbesondere dann, wenn als Konfliktlösungsinstrument von den Betriebsparteien die Einsetzung einer betrieblichen Einigungsstelle vorgesehen wird.

Ergänzend kann ein Strategieworkshop für den Betriebsrat bzw. dessen Personalausschuss extern vorbereitet und moderiert werden, der sich mit Strategien des Personaltransfers, der Arbeitsweise und den Dienstleistungen von Transfergesellschaften und der Finanzierung des Personaltransfers im Rahmen eines Sozialplans auseinandersetzt. Auf diese Weise kann der Abschluss eines Sozialplans qualifiziert werden.

- bei der **Gestaltung eines tariflichen Transfersozialplans**, der (bei Vorliegen der erforderlichen rechtlichen Voraussetzungen) ähnliche Regelungen wie ein betrieblicher Sozialplan enthalten kann und ggf. ergänzend und zusätzlich zu diesem abgeschlossen wird. Im Unterschied zu einem betrieblichen Sozialplan, der in Form einer Betriebsvereinbarung zwischen den Betriebsparteien (Unternehmen und Betriebsrat) abgeschlossen wird, handelt es sich bei einem tariflichen Transfersozialplan um eine tarifliche Regelung, die zwischen den Tarifpartnern (Unternehmen/Arbeitsgeberverband und zuständiger Einzelgewerkschaft) abgeschlossen wird und für die betrieblichen Gewerkschaftsmitglieder gilt. Er kann einige Vorteile z. B. hinsichtlich der Höhe der zu verhandelnden Forderungen sowie die Optionen der tariflichen Konfliktlösung bieten, er erfordert jedoch einen hohen gewerkschaftlichen Organisationsgrad im Betrieb und eine hohe Mobilisierungsfähigkeit der Belegschaft.⁵⁵

Variante 2: Der Standort hat ein zukunftsfähiges Kernprodukt, die zu seiner Herstellung erforderlichen Kernkompetenzen (bspw. Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Wartung) und hat mit diesem Profil seinen Platz in einem Konzern der Bahnindustrie gefunden. Der Standort hat die Chance, sich zu entwickeln, seine Position im Konzern zu behaupten und qualitativ gute, tariflich geregelte und mitbestimmte Arbeit zu sichern. Als Voraussetzung für eine derartige positive Entwicklungsperspektive kann der Erhalt und die Weiterentwicklung der Innovationsfähigkeit, die Produktion eines zukunftsfähigen Kernprodukts und die Verfügbarkeit qualifizierter Facharbeit angesehen werden (Beispiel Alstom Bautzen).

Ein mitbestimmter und beteiligungsorientierter, kontinuierlich gestalteter betrieblicher **Innovationsprozess** kann als wesentliches Element einer solchen **Zukunftsstrategie** verstanden werden. Er würde über die „traditionellen“ Instrumente wie betriebliches Vorschlagswesen und Qualitätszirkel hinaus gehen, diese weiterentwickeln und sowohl die Beteiligung der Belegschaft als auch die Mitbestimmung des Betriebsrats im Innovationsprozess auf eine neue Stufe heben. Ein mitbestimmt gestalteter Innovationsprozess kann dazu beitragen, die Innovationspotenziale des Standortes so weiterzuentwickeln, dass die betrieblichen Voraussetzungen verbessert werden, um an den Vorteilen der Verkehrswende auf der Produktionsseite zu partizipieren.

Aus den bisherigen Erfahrungen aus anderen Betrieben (nicht nur der Bahnindustrie) sind mehrere mögliche **Kernelemente** eines solchen Prozesses zu identifizieren:

- **Institutionalisierung einer betrieblichen „Innovationsarbeitsgruppe“**, in der betriebliche Entscheidungsträger (z. B. Fachbereichs- oder Produktionsleiter) und Betriebsräte (kontinuierlich) und betriebliche Innovationsspezialisten (projektbezogen) zusammenarbeiten. Projekt- und bedarfsbezogen können Spezialisten aus Hochschulen und Forschungsinstituten eingebunden werden. Die im Rahmen der REVIERWENDE durchgeführte Zukunftswerkstatt bei Alstom Bautzen zeigt, dass dies auch eine Option in Betrieben der Lausitz ist. Tätigkeitsschwerpunkte der Arbeitsgruppe könnten im Aufspüren neuer Innovationspfade und -technologien liegen. Als Handlungsoption bei Auslaufen von Kernprodukten oder relevanten Umsatzträgern oder technisch und/oder moralisch überalterten Produkten hat sich die (systematische) Suche nach neuen Produkten erwiesen, die von zahlreichen betrieblichen Interessenvertretungen in Umbruch- und Transformationsphasen zum Gegenstand ihrer Tätigkeit gemacht worden sind.
- Die Innovationsarbeitsgruppe sollte ihre Tätigkeit auf einen **breiten Innovationsbegriff** gründen und Produkt-, Verfahren-, Organisations- und personelle Innovationen zum Gegenstand ihrer Arbeit machen. Sie hat die Aufgabe, Innovationsprojekte zu identifizieren und zu skizzieren, die Projektideen der Werkleitung und dem Betriebsrat zur Meinungsbildung vorzulegen und Strategien zur Weiterleitung, Entscheidungsfindung und Finanzierung der Innovationsideen im Konzern zu begleiten.
- Die Bereitstellung eines **Zeit- und Aufwandsbudgets** für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Arbeitsgruppe muss gewährleistet werden.
- Die Arbeitsgruppe berichtet der Werkleitung und dem Betriebsrat turnusmäßig über die **Arbeitsergebnisse**, z. B. im Rahmen einer paritätischen Kommission. Besteht Konsens über die Zukunftsfähigkeit der Projekte, setzt sich die Werkleitung im Konzern für deren Finanzierung und Realisierung ein.
- Die Werkleitung / die Zukunftskommission / die Arbeitsgruppe Innovation wird mit einem **Innovationsbudgets** ausgestattet, das sie im Konsens der Betriebsparteien zur Finanzierung betrieblicher Innovationsprojekte einsetzen kann.
- Die Aufgaben, die Struktur, die Arbeitsweise und die Ausstattung eines solchen Innovationsprozesses können in einer **Innovationsvereinbarung** geregelt werden, die Element einer Zukunfts-Betriebsvereinbarung oder eines Zukunfts-Tarifvertrages sein kann.

Die Sicherung **arbeitspolitischer Mindeststandards** („Gute Arbeit“), die sich an den tariflichen Rahmenbedingungen und den Branchenstandards orientieren, bleiben in den Betrieben der Bahnindustrie in der Lausitz auch in Zukunft eine Herausforderung. Auf der betrieblichen Ebene kann die Stärkung der Mitbestimmung und die Erhöhung des Grads der Tarifbindung, die auch von der Regierung des Freistaates Sachsen favorisiert werden, eine zentrale Rolle spielen. Landespolitisch kann dieser Prozess durch die Herstellung förderlicher Rahmenbedingungen unterstützt werden, indem z. B. gerade auch mit Bezug zur Bahnindustrie ein Vergabegesetz beschlossen wird, das die Vergabe öffentlicher Aufträge (von denen es in der Bahnindustrie sehr viele gibt) an die Einhaltung tariflicher und Mitbestimmungsregelungen koppelt.

Die in einem beteiligungsorientierten, mitbestimmten Innovationsprozess entstehenden **Unterstützungsbedarfe** der Betriebsrätinnen und Betriebsräte können neben der Nutzung und Ausschöpfung des betriebsinternen Sachverständes durch die Einschaltung externen Sachverständes (nach § 80.3 BetrVG) und ergänzend durch die Bereitstellung von Assistenz im Strukturwandel z. B. aus Projekten wie REVIERWENDE bereitgestellt werden.

Diese kann sich beziehen auf

- die Moderation der Innovationsarbeitsgruppe.
- die Einbringung spezieller Innovationsbeiträge in ausgewählten Feldern.
- die (Unterstützung der) Anbahnung von Kontakten und ggf. Kooperationen mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen.
- die Regelung des Gesamtprozesses in einer zu erarbeitenden Zukunfts- oder Innovationsbetriebsvereinbarung.

6.2 REGIONALE EBENE

Im Kontext der fragmentierten regional- und strukturpolitischen Handlungsebene wird eine Handlungsoption skizziert, die es arbeitsorientierten Akteuren ermöglichen kann, einen integrierten Gestaltungsansatz des Bahn-Schiene-Systems in der Region zu unterstützen: Die Konstituierung eines Expertenkreises mit Betriebs- und Personalräten der Verkehrsdienstleister und der Bahnindustrie.

Arbeitsorientierter Expertenkreis

Ein Expertenkreis aus Betriebs- und Personalräten des Bahn-Schiene-Systems in der Lausitz, unterstützt und assistiert durch externe Spezialisten als Dienstleister, kann sich zur Aufgabe machen, dem Bahn-Schiene-System in der Lausitz aus der Sicht der Nachfrage der Verkehrskunden und einer angemessenen Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen innovative, nachhaltige und beschäftigungsorientierte Impulse zu geben. Er kann die Versorgungs- und Beschaffungsstrategie der Verkehrsverbünde und Verkehrsdienstleister und die innovativen Produkte und Dienstleistungen der regionalen Bahnindustrie mit Impulsen für integrierte Referenzprojekte zusammenbringen und die Qualität der Arbeit der beteiligten Beschäftigten sowohl in den Verkehrswegen als auch in den Industriebetrieben in den Blick nehmen.

Unterstützung der Ausschreibungen der Verkehrsverbünde

Wenn der öffentlichen Daseinsvorsorge im Strukturwandel der Lausitz eine hohe politische Bedeutung beigemessen wird, dann ist die Gestaltung der Ausschreibungen im ÖPNV, insbesondere im SPNV (► Kapitel 3), ein erstrangiges Handlungsfeld nicht nur der zuständigen Fachspezialisten, sondern auch der interessierten gesellschaftlichen Akteure. Um aus dieser Perspektive aktiv werden zu können, ist neben dem Aufbau von Sachkompetenz die Kenntnis der Vorbereitung neuer Ausschreibungen und die Etablierung zielführender Kommunikationsstrukturen erforderlich. Der Dialog um die Gestaltung der Ausschreibungen von SPNV-Leistungen sollte – wenn möglich – turnusmäßig, spätestens ein Jahr vor Veröffentlichung der Ausschreibungen in eine akute Phase eintreten, wenn er Wirksamkeit entfalten soll.

Geplante Ausschreibungen der Verkehrsverbünde könnten unter nachhaltigen und arbeitsorientierten Aspekten untersucht werden, Forderungen daraus abgeleitet und Gesprächskontakte z. B. zu kommunalen Mandatsträgern erschlossen werden.

Sofern eine grundlegende Reform der Verkehrsverbünde auf die politische Agenda gesetzt wird, könnte der Expertenkreis „auf Augenhöhe“ Einschätzungen, Vorschläge und Forderungen aus nachhaltiger und arbeitsorientierter Perspektive erarbeiten, die in den strukturpolitischen Dialog eingebracht und zeitnah politikwirksam werden könnten.

Die Vorschläge und Forderungen des Bündnisses „Planungsstart Schienenausbau Lausitz jetzt!“⁵⁶, in dem u. a. neben den Kammern, zahlreichen Unternehmensverbänden und Kommunen auch der DGB, EVG sowie REVIERWENDE mitarbeiten, sind ein zielführender Ansatz zur Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in der Lausitz.

56 Vgl. Positions- und Forderungspapier unter: <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/6234476/1f474d420c3f2cfc9a0f0857d3042c9/resolution-planungsstart-schiene-jetzt-pdf--data.pdf>.

Regionaler Dialog und Vernetzung

Die Arbeitsergebnisse des Expertenkreises können eine Zusammenarbeit für regionale Entscheidungsträger und Meinungsbildner sein und überbetriebliche Mitbestimmung in der Region qualifizieren. Sie könnten in das IHK-Mobilitätsnetzwerk eingebracht werden und nachhaltigen und arbeitsorientierten Aspekten in der Netzwerkarbeit Gewicht verleihen. Zudem wäre es möglich, die Diskussion um verkehrliche Zukunftsperspektiven, wie sie im Logistik Hub LION (Kodersdorf, Forst) geführt werden, um arbeitsorientierte Akzente zu ergänzen. Die Diskussionsprozesse und Arbeitsergebnisse des Projekts VALEMObase, das von der TU Dresden, dem Fraunhofer IWU Zittau und dem ZVON mit öffentlicher Förderung durchgeführt wird, könnten Impulse für den Dialog geben. Das Projekt hat das Ziel, die „Mobilität von Morgen“ im ländlichen Raum voranzutreiben. Die Erforschung, Entwicklung und Demonstration von autonomen wasserstoffbasierten Nahverkehrsfahrzeugen im ländlichen Raum der sächsischen Lausitz ist der Arbeitsschwerpunkt des Projekts.

Akteure des Expertenkreises können Betriebsräte / Personalräte aus den regionalen Verkehrsbetrieben, aus Service- und Dienstleistungsunternehmen sowie aus bahntechnischen Industriebetrieben der Region sein. Die Unterstützung des Kreises durch die zuständigen Einzelgewerkschaften (z. B. EVG, ver.di, IG Metall) kann dessen Arbeit qualifizieren.

Kristallisationspunkte der Arbeit des Expertenkreises könnte die Lausitzkonferenz des DGB sein, auf der dem Netzwerk Raum für eine Netzwerktagung / Arbeitsgruppe in Präsenz eingeräumt werden könnte. Arbeitstreffen zwischen den Lausitzkonferenzen könnten in digitaler Form stattfinden. Die Arbeit des Expertenkreises setzt eine externe Begleitung als Servicedienstleitung voraus, die sich nicht allein auf die Moderation der Veranstaltung bezieht, sondern fachliche Vorbereitung, kontinuierliche Input-Beiträge, einen regelmäßigen Informationsaustausch und fachliche Ergebnissicherung in Form aussagefähiger Protokolle sicherstellt. Diese externe Unterstützungs- und Serviceleistung könnte zum Beispiel aus dem Projekt REVIERWENDE organisiert werden.

Voraussetzung für diese Art der Arbeit eines Expertenkreises wäre ein Konsens und die Unterstützung des Vorhabens aus den zuständigen Einzelgewerkschaften und die Anbindung bspw. an eine zuständige DGB-Projektstruktur auf regionaler oder Landesebene. Schnittstellen würden sich zudem zu den bahndienstlichen Branchentagungen der IG Metall und der verkehrspolitischen Initiative der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ergeben.

6.3 LANDESEBENE

Impulse zur Stärkung des Systems Bahn-Schiene sind auf Landesebene in drei Feldern zu verorten:

- Erstens der Forcierung und baldmöglichsten Einführung eines „Vergabe-Gesetzes“, das die **Vergabe öffentlicher Aufträge** auch im Bahnsegment u. a. an Nachhaltigkeitskriterien sowie an Kriterien qualitativ guter, mitbestimmter, tariflich geregelter Arbeit koppelt.
- Zweitens die **Initiierung und Koordinierung infrastruktureller Bahnprojekte** in Konkretisierung des Landesverkehrsplans 2030.⁵⁷ Diese können im Bereich technischer Innovationen, z. B. zur Ertüchtigung von Bestandsstrecken (insbesondere im Bereich der Signaltechnik) oder der Elektrifizierung wichtiger Städteverbindungen wie Dresden – Bautzen – Görlitz angesiedelt sein. Auch die Revitalisierung bereits stillgelegter Strecken im ländlichen Raum fällt hierunter. Hinzu käme die Planung weiterer Strecken-Neubauten z. B. zur verkehrlichen Anbindung der Stadt Bautzen oder deren Südumfahrung.
- Drittens der **Erhalt wichtiger Einrichtungen** (ehemaliger) Bahntechnik-Betriebe, die aus dem Markt ausscheiden bzw. ausgeschieden sind. So hat das schweißtechnische Ausbildungszentrum des Alstom-Standortes in Görlitz, auf dessen Qualität maßgeblich eine Kernkompetenz des Standortes beruhte, auch überbetrieblich für die Region eine besondere Bedeutung als Bestandteil der Ausbildungsinfrastruktur. Zahlreiche kleinere regionale Betriebe konnten mit Hilfe des Ausbildungszentrums ihre schweißtechnischen Fachkräftebedarfe decken. Ihr Erhalt, ihre Modernisierung und der Weiterbetrieb wäre für die Industrie und das Verarbeitende Gewerbe in der Region von großer regionaler Bedeutung.

6.4 BUNDES- UND EU-EBENE

Die Forderungen an die Bundespolitik zur Gestaltung einer nachhaltigen Bahnpolitik lassen sich in vier Kategorien strukturieren.

Gestaltung verlässlicher politischer Rahmenbedingungen

Darunter sind zahlreiche Einzelforderungen zu fassen:

- Von zentraler politischer Bedeutung ist es, das System Bahn-Schiene als entscheidenden Eckpfeiler zur Umsetzung der globalen und nationalen Klimaziele sowie der erfolgreichen Gestaltung der Mobilitätswende zu verstehen.⁵⁸

57 SMWA 2019.

58 Vgl. IG Metall 2024a.

- Dieser herausragenden Bedeutung folgend ist die Politik gefordert, klare Zielvorgaben für den Schienenverkehr im Kontext der Verkehrswende zu setzen. Diese müssen sowohl darauf einzahlen, Mobilität nachhaltig zu gestalten, als auch die Klimaziele zu erreichen. Gleichzeitig schaffen sie die verlässlichen Grundlagen einer ökonomisch erfolgreichen Bahnindustrie.
- Entsprechend ist eine konsequente Ausrichtung der Bundesverkehrswegeplanung auf die Verkehrswende und einen stärkeren Ausbau des Schienenfern- und -nahverkehrs für Personen und Güter notwendig.
- Dies geht einher mit einer Sicherung der langfristigen nachhaltigen Ausstattung der Schieneninfrastruktur. Die im aktuellen Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD getroffenen Zusagen stärkerer Investitionen sind umzusetzen.⁵⁹
- Die Investitionen sollten gezielt die weitere technische Modernisierung der Infrastruktur und des rollenden Materials vorantreiben.⁶⁰
- Weiterhin gilt es, moderne Vergabeverfahren bzw. die Präzisierung der Vergaberichtlinien des Bundes und der Länder (z. B. in Vergabegesetzen) für mehr Innovation im Markt zu etablieren. Dies verfolgt das Ziel, Innovationen bei der Auftragsvergabe stärker zu berücksichtigen und den Wettbewerb nicht primär nach dem niedrigsten Anschaffungspreis, sondern an den besten nachhaltigsten Lösungen über den gesamten Lebenszyklus zu orientieren.⁶¹
- Zudem ist die Politik auf nationaler und europäischer Ebene gefordert, den hiesigen Unternehmen verlässliche Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb im internationalen Handel sicherzustellen.

Finanzierung

- Mit der Einführung eines mehrjährigen Infrastrukturfonds für die Schiene, wie es sie in Österreich und der Schweiz schon lange gibt, würde die Schienenfinanzierung dem Einfluss alljährlicher haushaltspolitischer Verteilungskonflikte entziehen und der Branche Planungssicherheit.⁶²

- Durch die Bereitstellung optimierter Finanzierungsbedingungen für Unternehmen der Bahnindustrie, z. B. durch die Vereinfachung von Bundesbürgschaften.
- In der Etablierung von Vorauszahlungen vor allem bei Verträgen der bahndienstlichen Unternehmen mit öffentlichen Stellen, um die unternehmerische Vorfinanzierung von Aufträgen bei gleichzeitigen Bürgschaften für die Aufträge zu reduzieren bzw. zu vermeiden.

Bahnpolitik als Industriepolitik

- Bahnpolitik sollte auch als Industriepolitik verstanden und global relevante Mobilitätsindustrie zu einem prioritären Sektor der Politik gemacht werden.⁶³
- Einer Orientierung der bahnbezogenen Industriepolitik an Qualität und Innovationen „Made in Germany“ mit dem Ziel, der Verlagerung von Produktionsstandorten in sog. „Best-Cost-Countries“ entgegenzuwirken.
- Der Herstellung wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen für die Unternehmen der Bahnindustrie, z. B. bei Energie- und Stromkosten sowie der Berücksichtigung öffentlich geförderter „grüner“ Innovationen (z. B. „grüner“ Stahl) bei öffentlichen Vergaben.⁶⁴

Nachhaltige Standards

- Durch die Präzisierung der Vergaberichtlinien des Bundes und der Länder (z. B. in Vergabegesetzen), die soziale, ökologische und innovationsfördernde Kriterien umfassen.
- In der Anwendung von Local-Content-Quoten bei öffentlich finanzierten Ausschreibungen und Aufträgen mit dem Ziel, mindestens 50 Prozent eines Zuges und der Infrastruktur in Deutschland herzustellen.⁶⁵
- Mit der Durchsetzung von arbeitsbezogenen Normen, Regeln und Sozialstandards bei allen Verkehrsträgern.
- In dem verbindliche Regelungen zur Tariftreue und zur Personalübernahme im SPNV zu mindestens gleichen Arbeits- und Sozialbedingungen eingeführt werden.⁶⁶

59 CDU, CSU und SPD 2025.

60 Vgl. ApS 2025.

61 Vgl. VDB 2024a und ApS 2025.

62 Vgl. Borchers et al. 2025 und EVG 2024.

63 Vgl. VDB 2024a und IG Metall 2024a.

64 Vgl. VDB 2024a.

65 Vgl. IG Metall 2024a.

66 Vgl. ApS 2025.

- Durch wirksame Unterstützung der Fachkräftesicherung in der Transformation der Bahnindustrie z. B. durch die Förderung der Aus- und Weiterbildung im Rahmen einer Fachkräfte-Offensive.
- Mit Hilfestellungen bei Arbeitsplatzwechseln über Betriebs- und Branchengrenzen hinweg und die Erarbeitung pragmatischer Lösungen für die Beschäftigung ausländischer Arbeitskräfte und junger Menschen.⁶⁷

67 Vgl. IG Metall 2024a.

LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

- Allianz pro Schiene ApS (2025): Fahrplan Zukunft. Die wichtigsten verkehrspolitischen Forderungen an den Bund 2025 bis 2029. Berlin
- Alstom (05.02.2025): Alstom und KNDS erzielen Einigung: Gute Zukunft für Industriestandort Görlitz. Pressemitteilung. <https://www.alstom.com/de/press-releases-news/2025/2/alstom-und-knds-erzielen-einigung-gute-zukunft-fuer-industriestandort-goerlitz> Abgerufen am 05.02.2025
- Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH und Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (2020): Masterplan Cluster Verkehr, Mobilität und Logistik Berlin-Brandenburg. Berlin / Potsdam
- Berliner Zeitung (24.02.2025): Krise der Industrie in Berlin: Stadler bittet seine Mitarbeiter um Hilfe. <https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/krise-der-industrie-in-berlin-stadler-bittet-seine-mitarbeiter-um-hilfe-li.2301710> Abgerufen am 27.02.2025
- Borchers, Alexander; Leenen, Maria und Mittelhaus, Tristan (2025): Branchenanalyse Schienenverkehr. Working Paper Forschungsförderung Nr. 369. Hans Böckler Stiftung. Düsseldorf
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI (2020): Masterplan Schienenverkehr. Berlin
- Bundesministerium für Verkehr BMW (2024): Strukturstärkung: 750 Millionen Euro für Schienen- und Straßenausbau in der Lausitz. Pressemitteilung 081/2024 vom 20.09.2024. <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2024/081-wissing-strukturstaerkung.html?nn=76046> Abgerufen am 02.05.2025
- CDU, CSU und SPD (2025): Verantwortung für Deutschland. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 21. Legislaturperiode. o.O.
- Europäische Union EU (2024): Verordnung 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Amtsblatt der Europäischen Union.
- Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG (2024): Zukunft Bahn geht nur zusammen. Berlin
- Götze, Uwe (2024): Analyse der Bedingungen und Wege für die Realisierung eines Testzentrums für Eisenbahntechnik in Sachsen (TETIS) mit dem Fokus auf potentielle Trägermodelle. Ergebnisbericht der TU-Chemnitz in Kooperation mit dem Institut für Bahntechnik. Chemnitz
- Handelsblatt (02.10.2024): Alstom schließt Werk in Görlitz. <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/zughersteller-alstom-schliesst-werk-in-goerlitz/100075485.html> Abgerufen am 04.10.2024
- IBIS World (2024): Schienenfahrzeugbau. Deutschland Branchenreporte C30.20DE. o.O.
- IG Metall (2024a): Positionspapier Bahnindustrie erhalten und ausbauen – Verkehrswende erfolgreich gestalten. o.O.
- IG Metall (2024b): ALSTOM: Outsourcing in Niedriglohnländer anstelle von Investitionen in die Zukunft. Pressemitteilung vom 23.09.2024. <https://www.igmetall.de/presse/pressemitteilungen/alstom-outsourcing-in-niedriglohnlaender-anstelle-von-inve> Abgerufen am 04.10.2024
- Jung, Michael (2025): Deutschlandticket erhalten – Finanzierung langfristig absichern. In: Bürgerbahn (Hrsg.) (2025): Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2024. Hamburg
- Land Brandenburg und Land Berlin (2019): Gemeinsame Innovationsstrategie der Länder Berlin und Brandenburg. innoBB 2025. Potsdam / Berlin
- Laßmann, Nikolai und Rupp, Rudi (2016): Betriebsübergang - § 613a BGB. Frankfurt
- Leenen, Maria (2024): Treiber und Entwicklungen der Eisenbahnbranche – Impulse von SCI Verkehr. Vortrag auf dem IG Metall Branchentag am 29.10.2024
- McKinsey (2016): Schienenfahrzeuge: Produktion stagniert - Service und Wartung boomen. Pressemitteilung vom 20.09.2016. <https://www.mckinsey.com/de/news/presse/schienenfahrzeuge-produktion-stagniert-service-und-wartung-boomen>. Abgerufen am 10.12.2024
- MDR.de (30.07.2024): Alstom sichert mit neuer Produktionslinie den Standort Bautzen. <https://www.mdr.de/nachrichten/sachsen/bautzen/bautzen-hoyerswerda-kamenz/produktion-alstom-regionalzuege-auftrag-100.html> Abgerufen am 09.10.2024
- Monheim, Heiner (2025): Eine Reform der Verkehrsverbünde ist überfällig. In: Bürgerbahn (Hrsg.) (2025): Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2024. Hamburg
- neues deutschland (25.02.2025): S- und U-Bahn-Produzent Stadler kündigt Sparkurs für Berlin an. <https://www.nd-aktuell.de/artikel/1189329.oepnv-s-und-u-bahn-produzent-stadler-kuendigt-sparkurs-fuer-berlin-an.html?sstr=stadler> Abgerufen am 27.02.2025

Rail.S (2024): Positionspapier Wirtschaftsmotor Verkehrswende. Gemeinsam für eine starke Bahnindustrie. Dresden.

Rail.S (2025): Industry Guide. Unser Kompetenznetzwerk rund um das System Bahn 2025. Dresden

rbb24 (09.04.2025): Zukunft des Berliner Stadler-Werks laut IG-Metall gesichert. <https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2025/04/berlin-pankow-stadler-ig-metall.html>
Abgerufen am 10.04.2025

SCI Verkehr GmbH (Lars Neumann, Maria Leenen, Arman Peighambari, Alexander Precht, Michael Tenner) und IMU-Institut Berlin GmbH (Walter Krippendorf, Gregor Holst) (2015): Die Bahnindustrie in Deutschland. Industrielle und betriebliche Herausforderungen und Entwicklungskorridore. Studie im Auftrag der Hans-Böckler-Stiftung. Berlin

SCI Verkehr GmbH (2022): Stadt- und Straßenbahnen weltweit: Positive Wachstumserwartungen überwiegen noch trotz umkämpfter kommunaler Haushaltsbudgets. <https://sci.de/daten-trends/dokument/stadt-und-strassenbahnen-weltweit-positive-wachstumserwartungen-ueberwiegen-noch-trotz-umkaempfter-kommunaler-haushaltsbudgets>
Abgerufen am 03.04.2025

Schunke-Mau, Christian und Vogel, Thomas (2024): Quo Vadis DSD-Fahrzeugausrüstung? In: ETR, Juni 2024

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr SMWA (2019): Mobilität für Sachsen, Landesverkehrsplan 2030, Dresden.

Tagesschau (13.08.2024): Erfolg des Deutschlandtickets. Finanznot der Verkehrsbetriebe spitzt sich zu. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/deutschlandticket-preiserhoehung-abonnenten-verkehr-verkehrswende-preis-100.html>
Abgerufen am 05.05.2025

TÜV Süd (2019): Die neue Ära der Bahninnovationen. o.O.

VDB Verband der Bahnindustrie (2024a): Schiene ist Industriepolitik. Aktionsplan Bahnindustrie. o.O.

VDB Verband der Bahnindustrie (2024b): Bahnindustrie warnt eindringlich vor weiteren Kürzungen im Schienenetat. Pressemitteilung vom 28.06.2024 <https://bahnindustrie.info/de/presse/pressemitteilungen/detail/bahnindustrie-warnt-eindringlich-vor-weiteren-kuerzungen-im-schienenetat>
Abgerufen am 23.04.2025

Verkehrsverbund Oberelbe VO (Hrsg.) 2024: Ihr Nahverkehr in Sachsen. Liniennetzplan Nahverkehr in Sachsen. Dresden

EIGENE NOTIZEN

STANDORTE DER BAHNINDUSTRIE

Schienenfahrzeugbau OEM

- 1 Alstom Bautzen, Bautzen
- 2 Alstom Görlitz, Görlitz (ehem.)
- 3 Alstom Hennigsdorf, Hennigsdorf
- 4 HeiterBlick GmbH, Leipzig
- 5 Stadler Rail, Berlin (u. a.)
- 6 Waggonbau Niesky, Niesky (ehem.)

Zulieferunternehmen

- 7 ADZ NAGANO GmbH, Ottendorf-Okrilla
- 8 apikal Drucklufttechnik GmbH, Lauta
- 9 Bahntechnik Brand-Erbisdorf, Brand-Erbisdorf
- 10 DAMINO GmbH, Großschönau
- 11 Erhard HIPPE KG, Spremberg
- 12 Forster System-Montage-Technik GmbH, Forst
- 13 Görlitzer Hanf- und Drahtseilerei GmbH & Co. KG, Görlitz
- 14 Günter Lehmann Verkehrstechnik GmbH, Vetschau
- 15 HFG Transport-Technik GmbH, Lauchhammer
- 16 Industrie-Hydraulik Vogel & Partner GmbH, Senftenberg
- 17 KSC Anlagenbau GmbH, Cottbus
- 18 KURZ - Elektroanlagen GmbH & Co. KG, Niesky
- 19 Lakowa Gesellschaft für Kunststoffbe- und -verarbeitung mbH, Wilthen (u. a.)
- 20 Lausitz Elaste GmbH, Rothenburg
- 21 M-PT Matjeschk-PowerTools GmbH & Co. KG, Ralbitz-Rosenthal
- 22 Olbersdorfer Guß GmbH, Olbersdorf
- 23 PRODAT Informatik GmbH, Senftenberg OT Hosena
- 24 RCS GmbH Rail Components and Systems, Königsbrück
- 25 rondon Biegetechnik GmbH, Görlitz
- 26 Siemens Traction Gears GmbH, Penig
- 27 Skeleton Technologies GmbH, Großröhrsdorf
- 28 SOBAtec GmbH, Kamenz
- 29 Technischer Handel-Industriebedarf MROSE GmbH, Forst
- 30 TransTec Vetschau, Vetschau (ehem.)
- 31 VARIALUX GmbH, Arnsdorf
- 32 Wildauer Schmiedewerke GmbH Co. KG, Wildau

Infrastruktur/Bau

- 33 B+F Beton- und Fertigteilegesellschaft mbH, Lauchhammer
- 34 DB Bahnbau Gruppe, Berlin (u. a.)
- 35 Gleisbau Sabrodt GmbH, Elsterheide
- 36 Jumbo Tec GmbH, Schwarze Pumpe
- 37 Maschinen- und Anlagenservice MAS GmbH, Guben
- 38 Rhomberg Sersa Deutschland GmbH, Berlin
- 39 STRABAG Rail GmbH, Berlin
- 40 voestalpine Turnout Technology, Brandenburg a.d.H.

Infrastruktur/Prüf-, Test- und Zertifizierungseinrichtungen

- 41 Alstom Test-Center, Bautzen
- 42 TÜV Süd Rail GmbH, Görlitz
- 43 Deutzer Technische Kohle GmbH, Zeuthen
- 44 IMA Materialforschung und Anwendungstechnik GmbH, Dresden

Infrastruktur/Werkstätten, Instandhaltung

- 45 BLG RailTec, Uebigau-Wahrenbrück
- 46 DB Cargo Werkstatt, Senftenberg
- 47 DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Cottbus
- 48 DB Regio, Cottbus
- 49 MCR Engineering Lausitz GmbH, Schwarze Pumpe
- 50 ODIG – Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH, Görlitz
- 51 Railmaint GmbH, Delitzsch
- 52 waggon24 GmbH, Großräschen
- 53 Waggonwerk Brühl GmbH, Großräschen
- 54 WISAG RailServices GmbH & Co. KG, Senftenberg OT Brieske

Infrastruktur/Engineering, Dienstleister

- 55 CE cideon engineering GmbH & Co. KG, Bautzen
- 56 CG Rail GmbH, Dresden
- 57 ISB Ingenieurgesellschaft für Sicherheitstechnik und Bau mbH, Dresden
- 58 HÖRMANN Vehicle Engineering GmbH, Chemnitz
- 59 PTV Transport Consult GmbH, Dresden (u. a.)
- 60 SCI / Verkehr, Berlin
- 61 Stadler Chemnitz GmbH, Chemnitz
- 62 Sweco GmbH, Rietschen, Finsterwalde

Forschungseinrichtungen

- 63 TU Dresden, Dresden
- 64 Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg, Cottbus
- 65 BTC Bahn Technologie Campus Havelland (im Aufbau), Wustermark
- 66 Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung DZSF, Dresden (u. a.)
- 67 Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI, Dresden
- 68 Fraunhofer-Institut für Werkzeugmaschinen und Umformtechnik IWU, Chemnitz
- 69 Fraunhofer-Institut für Keramische Technologien und Systeme IKTS, Dresden
- 70 Smart Rail Connectivity Campus SRCC, Annaberg-Buchholz
- 71 Hochschule Zittau Görlitz, Zittau
- 72 TH Wildau, Wildau
- 73 TU Chemnitz, Chemnitz

Legende

- ▲ Forschungseinrichtungen
- Infrastruktur / Bau
- Infrastruktur / Engineering, Dienstleister
- Infrastruktur / Prüf-, Test- und Zertifizierungseinrichtungen
- Infrastruktur / Werkstätten, Instandhaltung
- Schienenfahrzeugbau OEM
- Schienenfahrzeugbau OEM ehem.
- Zulieferunternehmen
- Zulieferunternehmen ehem.
- Autobahnen
- Schienentrasse

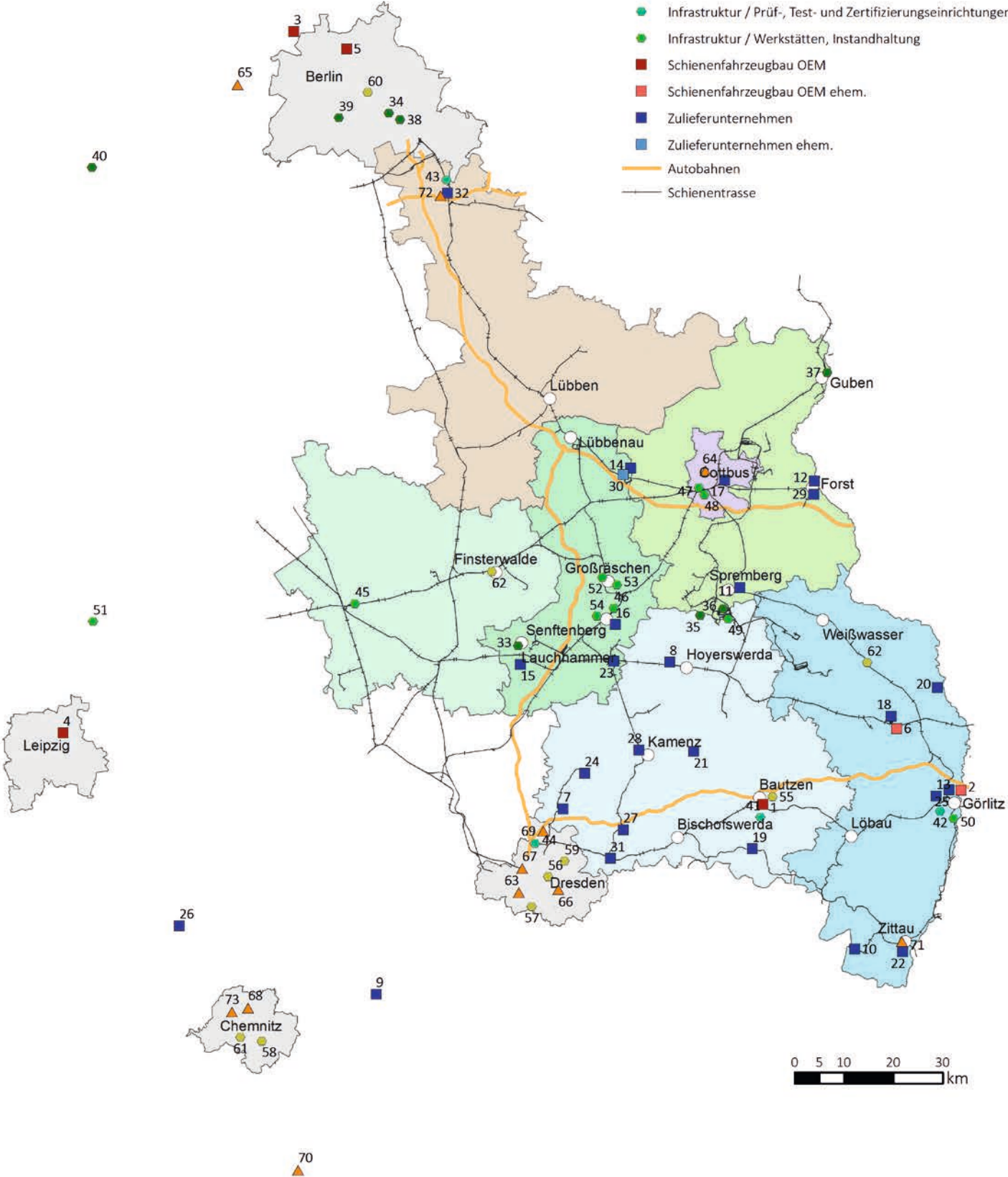


Abbildung 20:
Eigene Darstellung IMU-Institut

Kontakte

REVIERWENDE Lausitz
Marko Schmidt
Ostrower Straße 6
03046 Cottbus
marko.schmidt@revierwende.de
Tel: 01578 5322032

IMU-Institut Berlin GmbH
Gregor Holst
Franz-Mehring-Platz 1
10243 Berlin
gregor.holst@imu-berlin.de
Tel: 030 29369712

