

WIRTSCHAFT

BOMBARDIER PRATTELN · Hätte der Baselbieter Produktionsstandort gerettet werden können? Der Schweizer Bombardier-Chef Alfred Ruckstuhl nimmt Stellung.

Uns ging die Arbeit aus

Interview: Thomas Möckli

WOZ: Herr Ruckstuhl, die breit abgestützte Taskforce zur Rettung der von Ihnen abgebauten Arbeitsplätze hat keinen Erfolg gehabt.

Alfred Ruckstuhl: Der Bericht der Taskforce liegt mir vor. Ich möchte hier nichts sagen, ausser vielleicht, dass die Bezeichnung «ernüchternd» vonseiten der Autoren eine starke Übertreibung ist.

Wieso hat Bombardier nicht dafür gesorgt, dass er besser herausgekommen ist? Gewerkschaften behaupten, Ihr auf zwei Jahre angelegtes Konkurrenzverbot auf dem Areal habe eine Lösung von vornherein erstickt. Der Regierungsrat von Baselland ist darob schwer enttäuscht.

Ich wurde am ersten Tag zur Taskforce eingeladen. Ich habe schon damals meine Position zu diesem Konkurrenzverbot dargestellt. Wir beschäftigen in der Schweiz nach der Schliessung immer noch rund 700 Mitarbeitende, welche die Kompetenz besitzen, ganze Fahrzeuge herzustellen sowie Service und Unterhaltsarbeiten anzubieten. Es kann also keiner von Bombardier erwarten, dass wir federführend beim Aufbau einer Konkurrenzfirma mitmachen. Ausserdem sind wir ja bis 2007 noch Mieterin des Areals. Dort wo es keine Überschneidung gegeben hätte, wie beispielsweise mit einem Aluminium-Kompetenzzentrum oder einer Unterhaltswerkstätte, hätten wir Hand geboten.

Dieses Konkurrenzverbot ist ein Déjà-vu: Schon als unter der Bombardier-Vorgängerin Adtranz die Schliessung im Raum stand, habe Ihr Management das vielversprechende Management-Buyout Railcor verhindert.

Dieser Vorwurf zeugt von einer geradezu naiven Unkenntnis der damaligen Situation: Obwohl die Initiative zur Gründung der Railcor von unseren Mitarbeitenden ausging, haben wir sie immer unterstützt. Railcor hatte nur einen Auftrag, nämlich die Lieferung von weiteren IC-2000-Zügen in der Grössenordnung von rund 200 Millionen Franken. Die Mitarbeitenden zeichneten ein Aktienkapital von 300 000 Franken. Sie brauchten also weitere Investoren, die bereit gewesen wären, als Sicherheit Kapital in zweistelliger Millionenhöhe einzuschliessen. Ich habe an vielen Sitzungen teilgenommen. Keiner der potenziellen Investoren wollte Geld einbringen. Letztlich beteiligte sich Adtranz mit einer Million Franken und ermöglichte Railcor so einen ersten Schub; zum Beispiel um sich weiter um Investoren zu kümmern. In diese Phase fiel aber die Übernahme von Adtranz durch Bombardier. Der damalige Bombardier-Chef entschied sehr schnell, das Werk doch offen zu halten und gab damit ein klares Bekenntnis zum Werkplatz Schweiz ab. Fazit: Erstens wäre Railcor ein Papiertiger geblieben; zweitens wurde die völlig verfahrenere Situation dank Bombardier konstruktiv gelöst und die Angestellten bei Bombardier weiterbeschäftigt.

Dieses Bekenntnis zum Werkplatz Schweiz hielt aber nicht lange ...

Schon die Adtranz-Gruppe hatte eine defizitäre Ertragslage, die Hälfte der Produktionskapazitäten lag brach. Eine Schliessung des Werkes in Pratteln war damals

dennoch schwer nachvollziehbar. Dort hatten wir volle Auftragsbücher, und es waren noch einige Optionen im Fernverkehr offen; ICN-Neigezüge, weitere Serien der IC-2000-Doppelstockwagen und so weiter. Bei der jetzigen Schliessung durch Bombardier sind die Vorzeichen dieselben wie damals bei Adtranz: Die Bahnindustrie leidet an Überkapazitäten. Die durchschnittliche Auslastung für alle Bombardier-Werke weltweit liegt bei etwa fünfzig Prozent. Kommt hinzu, dass in Europa die Nachfrage zurückgeht, vor allem auch in der Schweiz. In den kommenden Jahren werden hier nur noch kleine Serien für den Regionalverkehr benötigt. Die grossen Bestellungen im Fernverkehr sind gelaufen. Unser Werk in Pratteln ist für grosse Serien ausgelegt. Bei Volllast könnten wir in Pratteln gut und gerne tausend Mitarbeiter beschäftigen. Wir haben aber in Pratteln keine Folgeaufträge, und die Aussichten am Markt sind sehr bescheiden. Uns geht schlicht und einfach die Arbeit aus.

Bombardier hat ihren Entscheid vor Jahresfrist besser darzustellen gewusst als ihre Vorgängerin Adtranz. Der Taskforce geholfen hat sie aber nicht.

Bombardier war nie Mitglied der Taskforce. Wir haben anlässlich des Schliessungsentscheides mitgeteilt, dass wir das Areal per Mitte 2005 endgültig verlassen werden. Ich hatte diesmal die Chance, die Schliessung von Anfang an mitzugestalten. In der Konsultationsphase hatten die Sozialpartner die Gelegenheit, Vorschläge zu machen, wie allenfalls der geplante Entscheid abgemildert werden könnte. Es kamen aber wenig bis gar keine konkreten Inputs. Wir haben dann vertraglich festgehalten, dass wir unter anderem folgende Möglichkeiten zur Arbeitsplatzzerhaltung verfolgen werden: erstens ein Aluminium-Kompetenzzentrum für Reparaturen und Umbauten; zweitens ein Unterhalts- und Servicezentrum; drittens eine Unterhaltswerkstätte für die Baselland Transport AG und viertens einen Technologietransfer für das Cobra-Tram. Es wurde sogar ein Team gegründet, welches einmal gefundene Lösungen evaluieren sollte. Allerdings dämpfte ich die Hoffnungen der Sozialpartner schon in der Konsultationsphase. Immerhin ist für 100 von 370 fest angestellten Mitarbeitenden mittelfristig die Weiterbeschäftigung gesichert. Die anderen Lösungsansätze waren nicht durchführbar.

Nach Ihrem Katalog hat also Bombardier die meisten der später von der Taskforce durchgespielten Ansätze erfunden. Warum ist nichts aus dem anberaumten Kompetenz- oder Unterhaltszentrum geworden?

Die einzige Firma, die bereit war, die Chance eines Start-ups zu packen, war eine unserer Zulieferinnen, die Bacher AG. Bombardier sagte zu, dass wir bei einem solchen Start-up Komponenten für das Cobra-Tram fertigen lassen würden; das entsprach etwa einem Viertel des nötigen Geschäftsvolumens. Leider konnte Bacher keine weiteren Auftraggeber gewinnen und kam dann zur Einsicht, dass das wirtschaftliche Risiko zu gross sei. Bezüglich des zweiten Ansatzes können Sie im Bericht der Taskforce nachlesen, wie hoch das Interesse der lokalen Verkehrsbetriebe war, im Werk Pratteln ein gemeinsames Unterhaltszentrum zu gründen. Auch die SBB haben Abstand genommen; mit Blick auf die riesigen Investitionen, die sie kürzlich in Olten getätigt haben, irgendwie verständlich. Wie der Bericht ebenfalls zeigt, hat auch keiner der Konkurrenten Interesse an einer Geschäftsaufnahme in Pratteln gezeigt.

Das tönt, als hätten Sie von vornherein gewusst, dass die Arbeit der Taskforce für die Katz sein wird.

Nein, wir waren offen für sämtliche Bemühungen zur Rettung von Arbeitsplätzen. Aber leider ist der Taskforce nicht gelungen, was deren Gründer sich vorgenommen hatten: Ich werde nie den Politiker vergessen, der an der Samstagsrundschau im Frühling 2004 eine kantonale Taskforce forderte und verlauten liess, der Ruckstuhl sei ohnehin nur eine Marionette eines Managers in Montreal. Es sei jetzt an der Zeit, Nägel mit Köpfen zu machen. Doch dann ist der Basellandschäftler nie mehr aufgetaucht. Dafür aber ein paar der Lösungsansätze aus der Küche von Bombardier.

Ihre Mitarbeitenden demonstrierten Anfang Woche für den Werkplatz, nicht gegen Bombardier. Wie erklären Sie diese Gelassenheit?

Sie wissen um ihre konstante Leistung der vergangenen Monate und verdienen dafür meinen grossen Respekt. Wir haben seitens Bombardier sehr viel getan, um die Folgen der Schliessung zu lindern. Abgesehen von einem grosszügigen Sozialplan mit entsprechenden Durchhalteprämien stehen ein gut ausgebautes Job-Center und ein Care-Team zur Verfügung. Dass diese Angebote überrannt würden, kann ich aber nicht sagen. ·

Chronologie Standort Pratteln

· 1997: Der Schindler-Konzern verkauft die Schindler Waggon AG an den Adtranz-Konzern, der seit 1995 ABB und DaimlerChrysler gehört.

· 2000: Nach dem Rückzug von ABB wird Adtranz an das kanadische Unternehmen Bombardier verkauft.

· 2004: Bombardier kündigt eine umfassende Restrukturierung in Europa an und gibt den Abbau von 6600 Stellen bekannt. Das Werk Pratteln mit 520 Beschäftigten soll in der zweiten Hälfte 2005 geschlossen werden, 450 Personen werden ihre Arbeit verlieren. Belegschaft und die Gewerkschaft Smuv protestieren gegen den Entscheid. Der Kanton Baselland setzt eine Taskforce ein zur Rettung des Produktionsstandortes Basel.

· 2005: Die Taskforce Bombardier präsentiert am 3. Februar ihren «ernüchternden» Schlussbericht und gibt die definitive Schliessung des Waggon-Werks bekannt. Die Belegschaft und Gewerkschaft Unia protestieren am 7. Februar erneut gegen die Schliessung. ew

«Industriepolitische Bankrotterklärung»

Beda Moor, Unia-Zentralsekretär, ist überzeugt, dass das Konkurrenzverbot von Bombardier bei den missglückten Rettungsversuchen der Taskforce eine entscheidende Rolle gespielt hat: «Es steckte die ganze Zeit in den Hinterköpfen der Interessenten», sagt der Gewerkschafter, der bei der zehnmonatigen Arbeit der Taskforce von A bis Z dabei war. Interessierte Unternehmen wie Bacher oder Siemens seien anfänglich zwar überzeugt gewesen, dass sich das Verbot aufheben liesse. So weit kam es dann aber nicht. Die Bombardier-Konzernleitung in Montreal und Berlin habe eben unmissverständlich deklariert, dass sie an einer Nachfolgelösung nicht interessiert sei. Moor räumt ein, dass auch die Politik wenig Substanzielles zur Lösung beigetragen hat: Die lokalen Verkehrsbetriebe Baselland Transport (BLT) und Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) hätten für ein mögliches gemeinsames Unterhaltszentrum kooperieren müssen. «Den beiden Basel ist solches politisch aber immer noch zu brisant.»

Die Taskforce hat auf dem Papier einige Elemente für die mögliche Erhaltung des Werkplatzes aufgezeigt: ein Aluminium-Kompetenzzentrum, eine Unterhaltswerkstatt für BLT und BVB, eine Werkstätte für die Inbetriebsetzung von Rollmaterial mit Siemens und/oder Stadler-Rail und sogar eine grosse Halle für Oberflächenbehandlung. «Aber unter dem Konkurrenzverbot konnte eine Lösung, konnten Alternativen nicht in Gang kommen.» Für Moor ist das «eine industriepolitische Bankrotterklärung». tmö