



Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
Geschäftsstelle Bremen
Bahnhofplatz 22-28
28195 Bremen
Bearbeiter: Klaus Wolfrum-Petersen
klaus.wolfrum-petersen@evg-online.org
Telefon: 0421 9850450-0
Internet: www.evg-online.org
Bank:
IBAN:

Seite(n): 1 von 5
Datum: 26.10.2020

Klimafreundlich – Ressourcensparend – Wirtschaftlich

Der Bahn-Standort der Zukunft im Land Bremen unter Berücksichtigung der Dachstrategie - Deutschland starke Schiene (DSS) - des Deutsche Bahn Konzerns

Ein Positionspapier für eine moderne Bahn in Bremen

Der Klimawandel ist nicht mehr wegzudiskutieren, sondern seine Bewältigung hat sich zur vorrangigen gesellschaftlichen Aufgabe dieses Jahrhunderts entwickelt. Der sparsame Umgang mit den natürlichen Ressourcen, der Schutz von Grünflächen und Waldgebieten insbesondere im urbanen Raum und eine klimaschonende Mobilität sind die Kernherausforderungen für die nächsten Jahre und Jahrzehnte. Dazu ist es staatliche Aufgabe, parallel zu klimapolitischen Vorschriften die Rahmenbedingungen für eine florierende Wirtschaft und sichere Arbeitsplätze zu schaffen.

Um diese Bedingungen erfüllen zu können, muss es eine Renaissance der Schiene in Bremen geben und die vorhandenen Bahnstandorte müssen zwingend modernisiert und für die Zukunft aufgestellt werden. Die von der Bundesregierung geförderte Dachstrategie „Deutschland starke Schiene“ des Konzerns Deutsche Bahn AG (DB) bietet gerade jetzt die Chance für eine nachhaltige Entwicklung des Schienenverkehrs in und um Bremen und eine Neuaufstellung des Bahnstandorts Bremen, den Bremen mit seinen Ideen zum klimafreundlichen Umbau der Bremischen Industrie mit Unterstützung des Bremen-Plans unterstützen kann.

Mit der Schließung der Lokhalle des Werkes der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (FZI) in Bremen-Sebaldsbrück hat sich die DB in Bremen von der schweren Instandhaltung von Schienenfahrzeugen verabschiedet. Dieser Verlust von hochqualifizierten Facharbeitsplätzen stellt einen erheblichen Einschnitt dar, und ist aus der Sicht der beteiligten Kolleginnen und Kollegen einem Identitätsverlust gleichzusetzen.

In Abstimmung mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, dem Deutschen Gewerkschaftsbund und den Betriebsräten der verschiedenen Bremer Bahnstandorte soll dieses Positionspapier dem Senat der Freien Hansestadt Bremen, dem Vorstand der Deutschen Bahn AG und den

Geschäftsführungen der im Land Bremen aktiven Bahngesellschaften als Arbeits- und Verständigungsgrundlage dienen, um den Bahnstandort Bremen zukunftsfähig zu gestalten. Der Senat der Freien Hansestadt Bremen wird aufgefordert unter Führung des Präsidenten des Senats, Bürgermeister Dr. Andreas Bovenschulte und der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Bürgermeisterin Dr. Maïke Schaefer, zeitnah einen „Bahngipfel für Bremen“ einzuberufen, um mit allen Beteiligten die vorgeschlagenen Maßnahmen zu erörtern und entsprechende Ziele zu vereinbaren. Eine solche Veranstaltung mit dem Ziel, Maßnahmen zur Entwicklung des Bahnstandortes Bremen unter besonderer Berücksichtigung des FZI-Werks, wurde vom Bürgermeister in einer Betriebsversammlung im Dezember 2019 bereits in Aussicht gestellt.

Klimafreundliche Mobilität geht nur mit einer starken Schiene – Ausschreibungspolitik im SPNV muss auch industriepolitisch steuern

Bremen ist das urbane Oberzentrum für die Metropolregion Bremen-Oldenburg und das niedersächsische Umland. Die überwiegenden Bahnstrecken sind elektrifiziert und bieten daher auch die Gewähr für einen klimafreundlichen Betrieb. Die übrigen ins Umland führenden Bahnstrecken müssen für die Zukunft mit Fahrzeugen mit alternativen Antrieben bedient werden. Die Bremer Mobilitätssenatorin und die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen können beim Schienenpersonennahverkehr durch kluge und zielführende, klimaschonende Ausschreibungspolitik Weichen stellen und neben der Ausschreibung von Strecken auch durch Investitionen in die Infrastruktur für zukunftsweisende Technologien und zusätzliche Wertschöpfung in Bremen ermöglichen. Unabhängig von der Frage, welche jeweilige Antriebstechnologie (BEMU, HEMU oder DMU-Hy¹) am Ende ausgewählt wird, kann durch eine Auflage an den jeweiligen Betreiber festgelegt werden, dass das Werk Bremen der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (FZI) als Partner für die Instandhaltung der Antriebskomponenten hinzugezogen wird. Das Bremer Werk zählt derzeit zu Deutschlands führenden Instandhaltern für Motoren und Powerpacks von Dieseltriebfahrzeugen und soll nach dem Wunsch von Geschäftsführung und Belegschaft zukünftig diese Kompetenzen auch bei den entsprechenden Antriebskomponenten von Triebfahrzeugen der neuesten Generation einbringen. SKUMS und LNVG können somit helfen, einen zukunftsfähigen Hochtechnologiestandort mit vielen sicheren Arbeitsplätzen für Menschen aus Bremen und dem niedersächsischen Umland zu entwickeln. Neu zu entwickelnde Standorte bieten auch die Chance, Wege zu verkürzen, eine umgebende Infrastruktur zu schaffen, die Anforderungen auch an moderne Arbeits- und Lebensbedingungen – insbesondere die Vereinbarkeit von Beruf und Familie – zu gestalten. Zielsetzung ist dabei aus unserer Sicht, dass der DB Standort Bremen sowohl unter den Gesichtspunkten der Ökonomie als auch der Ökologie für die Zukunft aufgestellt wird. Hierbei sehen wir das Instandhaltungswerk der DB FZI als Fundament dieses Zieles an. Dabei müssen unserer Auffassung nach die nachfolgenden Punkte Berücksichtigung in der zukünftigen Ausrichtung des Werkes finden:

Digitalisierung und neue Technologien (Werk 4.0)

Digitalisierung und neue Technologien halten in der Arbeitswelt immer mehr Einzug. Sei es in der Arbeitsaufnahme oder Auftragsabwicklung, aber auch bei der Einweisung in neue Arbeitsprozesse. Die Entwicklung und Erstellung von Substituten gewinnt beispielsweise immer mehr an Bedeutung und hat nicht zuletzt mit dem 3D-Druck die Instandhaltung bereits revolutioniert. Deshalb ist es ein

¹ BEMU = Oberleitungs-Batterie-Hybrid-Zug
HEMU = Brennstoffzellen-Hybrid-Zug
DMU-Hy = Dieselhybrid-Triebzug

wichtiger Schritt, dass sich das Instandhaltungswerk mit Unterstützung dieser Technik am Markt platzieren kann.

Antriebstechniken - vom Diesel hin zu ökologischen Antriebsformen

Auch wenn davon auszugehen ist, dass der Diesel in den Schienenfahrzeugen auch noch in den nächsten 10-15 Jahren vorhanden sein wird, muss man sich trotz alledem heute schon für die Zeit, die nach dem Diesel kommt, aufstellen. Alternative Antriebe werden sukzessive entwickelt, aber auch in Ausschreibungen für den Schienenpersonennahverkehr von den Ländern verlangt und teilweise bereits eingesetzt. Das Instandhaltungswerk in Bremen der DB FZI muss für diese neuen Technologien, sei es für Wasserstoff, Hybrid oder „Power to Liquid“ aufgestellt sein. Auch hier kann die Bahn in Kooperation mit dem Land und der Stadt Bremen zusammen mit der Universität an der Entwicklung einen entscheidenden Beitrag leisten. Hier wurden im Rahmen des sogenannten „Condition-Base-Maintenance“ (CBM) im Werk Bremen schon erste Schritte im Zusammenhang mit der Kooperationsvereinbarung unternommen, die es nun auszubauen gilt. Moderne Sensor- und Digitaltechnik erhöht die technische Zuverlässigkeit von Fahrzeugkomponenten und muss daher auch Grundlage für die Nutzung von Fahrzeugen der Zukunft und deren Komponenten insbesondere im Antriebsbereich sein.

Erfolgreich kann man hierbei nur sein, wenn das nötige Know-how am Standort gebündelt wird. Das wiederum heißt, nicht nur - wie im Interessensausgleich des DB FZI Werkes vereinbart - den Bedarf eines 3D- und Substitutionszentrums zu erkennen und zu schaffen, sondern auch das nötige Engineering unter Federführung der DB FZI im Werk anzusiedeln.

Bei der Frage der Weiterentwicklung des Bahnwerks schlagen wir auch vor, das Instandhaltungswerk mit seiner über 100-jährigen Tradition an einen anderen Ort zu verlegen, um es dort mit einem für die neuen technologischen Herausforderungen versehenen Layout neu aufzubauen. Der Aufbau von Fertigungslinien für die Antriebstechnologien der Zukunft und die Anforderungen durch die zunehmende Digitalisierung („DB-Werk 4.0“) sind am bisherigen Standort nur schwer möglich. Hierzu gibt es bereits weitergehende Überlegungen aus einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa.

Die im Bremer Osten dann freiwerdende Gewerbefläche könnten dazu beitragen, die teilweise hitzige Diskussion um eine erforderliche Umwandlung der Osterholzer Feldmark, zu beruhigen.

Zusätzlich könnte es an diesem Standort einen neuen Schritt zur Erweiterung im Portfolio der DB FZI in der schweren Instandhaltung von Schienenfahrzeugen mit neuen Arbeitsplätzen geben, wenn man prüft, ob mit der Anbindung von Bremerhaven an das Fernverkehrsnetz durch den IC 2 auf der Strecke Bremerhaven-Osnabrück und Bremerhaven-Hannover nicht auch ein Schritt zur Anbindung von Bremerhaven an den Deutschland-Takt erfolgen kann.

Bahntechnologie aus einer Hand als imageprägender Standortfaktor

Es gibt auf dem Gebiet Bremens mehrere ungenutzte oder neu nutzbare Flächen, die Platz bieten, um einen Ort zu entwickeln, an dem alle erforderlichen technischen Tätigkeiten für einen funktionierenden Bahnbetrieb gebündelt werden können. Hierbei geht es nicht nur um die Aufgaben und Arbeitsplätze der FZI, sondern auch um die Werkstatt der DB Regio AG an der Parkallee in Bremen. In diesem Zusammenhang berücksichtigen wir in den Medien berichtete Überlegungen, ein neues Werk für die betriebsnahe Instandhaltung der neuen Fahrzeuge des Regio-Express-Kreuzes Bremen nahe dem Hafen bei Oslebshausen zu bauen.

Für einen zentralen Technologiestandort würde die definierte Fläche im Bereich des Bebauungsplans 2434 nicht ausreichen. Es ist daher sinnvoll, eine größere Fläche zu finden, an der alle bisherigen und die neuen Kompetenzen gebündelt werden können. Hierzu bieten sich freie Flächen mit direkter Anbindung an das nutzbare Gleisnetz an. Solche Flächen findet man in der Nähe des Hauptbahnhofs

in Fahrtrichtung Oldenburg oder am ehemaligen Rangierbahnhof Walle in Fahrtrichtung Bremerhaven. Sie sind je nach Definitionsgrad zwischen vier und zehn Hektar groß sind. Alle Flächen sind bereits dem Bahnverkehr gewidmet. Daher sind Streitigkeiten mit Anwohner*innen nicht zu befürchten.

Mit nutzbaren Flächen für die Instandhaltung von Fahrzeugen und Komponenten verbunden mit der Ausbildung von Nachwuchspersonal für dieses Arbeitsfeld und weiteren Zukunftstechnologien wie beispielsweise dem 3D-Druck kann hier ein ähnlich imageprägender Technologiestandort entstehen, wie ihn Bremen bereits mit dem Automobilbau sowie der Luft- und Raumfahrt hat.

Green-Technology in grünem Umfeld

Ein neu zu bauendes Kompetenzzentrum für klimaneutrale Antriebe mit einer zentralen regionalen Ausbildungswerkstatt für den erforderlichen Nachwuchs kann heute auch in einem ansprechend gestalteten Umfeld geschehen. Industrieähnliche Produktion muss nicht per se laut und schmutzig sein. Sie kann mit neuesten Materialien und optimierter Wegegestaltung Platz bieten für viel grünes Umfeld mit Bäumen, Freiflächen und lichten Räumen. Hier könnte das Projekt „KÖ-Bogen II“ in Düsseldorf beispielhaft als ökologischer Ansatz dienen. Alle Leitungen und Anschlüsse für notwendige Betriebsstoffe können optimiert geplant und gebaut werden. Darüber hinaus reduziert die mögliche Fertigung von Ersatzteilen mittels 3D-Druck direkt vor Ort langfristig Lieferverkehre.

Die Bündelung verschiedener bisheriger Standorte schafft Potenzial für die Neugestaltung der bisherigen Flächen. So kann die freiwerdende Fläche der Regio-Werkstatt an der Parkallee Platz bieten für wohnortnahes weniger störendes Gewerbe oder zum Freiraum für die Menschen im Barkhof- und Rembertiquartier umgestaltet werden.

Aus- und Weiterbildung als Bremer Kernkompetenz

Neben einer technischen Ausbildungswerkstatt macht es Sinn ein komplettes Trainingszentrum für Aus- und Weiterbildung zu entwickeln.

Dazu gehören sowohl alle anderen bahnspezifischen Ausbildungsberufe als auch Ausbildungen für andere Berufe, bei denen es einen Mangel an Fachkräften gibt. Dieses Ausbildungszentrum kann in Kooperation mit der Handelskammer Bremen entwickelt werden.

In ein modernes Aus- und Weiterbildungszentrum gehören heute Simulatoren für die Triebfahrzeugführer und andere Berufe der Logistikbranche. Langfristig könnte ein solches Ausbildungszentrum die Verluste bei der Bremer Pilotenschule kompensieren.

Weitere positive Aspekte

Aktuell wurden wegen des Mangels an ausreichenden Räumen viele Arbeitsplätze von Bremer Bahnbetrieben räumlich ausgegliedert (z. B. das Immobilienmanagement). Diese Arbeitsplätze könnten wieder nach Bremen zurückgeholt werden und damit den Wirtschaftsstandort Bremen stärken.

Zusammenfassung

Ein gemeinsames Vorgehen aller Akteure bietet die Chance, Bremen zu einem führenden Standort für ökologische Bahntechnologie sowie Antriebstechnologien der Zukunft zu entwickeln. Das trägt dazu bei, Bremen als innovativen und zukunftsfähigen Industriestandort auszubauen.

Mit der Schaffung eines zentralen Bahnstandortes und dem Bau eines neuen Instandhaltungswerkes der DB FZI besteht unserer Auffassung nach in der jetzigen Zeit die Chance, diese Ziele zu erreichen.

Mit der Umsetzung aller Maßnahmen würde allein der Bedarf an Arbeitskräften bei der Deutschen Bahn am Standort Bremen steigen. Hier halten wir weiterhin an der Schaffung von zusätzlichen 500 Arbeitsplätzen in der „Schweren Schienenfahrzeuginstandhaltung“ als unserer Zielforderung fest.

Deutschlandweit fehlt Infrastruktur für schwere Schienenfahrzeuginstandhaltung. Damit bietet sich für das Land Bremen große Chancen für neue zukunftsfähige Jobs. Darüber hinaus werden gewerkschaftspolitisch weitere 500 Arbeitsplätze für die in Bremen angesiedelten DB-Gesellschaften gefordert.

Ein zentraler Bahnstandort wird für alle Beteiligten ein Gewinn. Dies gilt die Politik, die Deutsche Bahn beschäftigten Menschen, egal ob Stellwerker, Fahrzeugreiniger oder Arbeiter in den Werkstätten bei der DB FZI.

Das Land und die Stadt Bremen muss mit einem zentralen Bahnstandort und einem dazugehörigen modernem Werk der Fahrzeuginstandhaltung ein Teil der Dachstrategie „Deutschland starke Schiene“ sein.

Die Verfasser dieses Positionspapiers bieten sich an die Diskussions- und Planungsprozesse mit aller Kraft zu unterstützen.

Bremen, d. 27. Oktober 2020



Klaus-Wolfrum Petersen
Leiter der EVG-Geschäftsstelle
Bremen



Annette Düring
Geschäftsführerin DGB-Region
Bremen-Elbe-Weser



Manuel Freire-Stelljes
Vorsitzender Betriebsrat
DB-FZI Werk Bremen



Andreas Weitz
Vorsitzender EVG-Landesverband
Bremen



Constance Mindermann
Vorsitzende EVG-Ortsverband



Ronald Ditte
Vorsitzender EVG-Betriebsgruppe Bremen
DB-FZI Werk Bremen



Peter Nowack
Referent für Zukunftsprojekte
DB-FZI Werk Bremen