

Bahnwerkstatt: Eine bessere Fläche als die in Oslebshausen muss das Ziel sein!

Die Ansiedlung der geplanten Bahnwerkstatt in Oslebshausen ist weder alternativlos noch die richtige Entscheidung. Wir fordern den Senat auf, die politischen Fehler, die mit dem bisherigen Verfahren gemacht wurden, zu korrigieren und sich aktiv um einen alternativen Standort zu bemühen. Dabei müssen sowohl die Interessen des Ortsteils Oslebshausen als auch die Interessen der Beschäftigten endlich berücksichtigt werden.

1. Der Senat hat es bisher versäumt, sich für ein verantwortliches Ausschreibungsverfahren im Interesse von Anwohner*innen und Beschäftigten einzusetzen

Es gibt zwei Ausschreibungen für den regionalen Zugverkehr im Bereich des Expresskreuzes Bremen. In einer ersten Ausschreibung wird ein Auftrag für die Herstellung der Doppelstocktriebwagen vergeben. In einer zweiten Ausschreibung wird der Betrieb der Strecke vergeben, für den diese Züge benutzt werden.

Früher war die Reparatur der Züge, einschließlich der Unterhaltung einer Bahnwerkstatt, Aufgabe der Zug-Betreiber. Aktuell nimmt dies die DB Regio wahr, mit ihrer Bahnwerkstatt in Bahnhofsnähe in Schwachhausen. In Zukunft soll die Reparatur der Züge, einschließlich Bahnwerkstatt, Aufgabe der Zug-Hersteller sein.

Dies ist keine harmlose Entscheidung. Natürlich stellt es einen Wettbewerbsvorteil dar, wenn ein Bewerber bislang bereits eine Bahnwerkstatt hat. **Dieser Vorteil geht jetzt vom Betreiber auf den Hersteller über.** Entsprechend wird die DB Regio in eine schlechtere Position gebracht als bisher, während der/die Sieger*in des Herstellerverfahrens (der/die einen 30-jährigen Vertrag für die Wartung erhält) für alle zukünftigen Herstellerverfahren in einer sehr starken Position ist. Sollte dies, wie zu erwarten, der in Niedersachsen produzierende Fahrzeughersteller Alstom werden, hätte Niedersachsen auf Jahrzehnte hinaus einen industriepolitischen Standorterfolg erzielt – auf Kosten der Reparatur-Beschäftigten der DB Regio, deren Arbeitsplätze verloren gehen.

Für den Betrieb der Strecken ist wenigstens geregelt, dass bei einem Betreiberwechsel das bisherige Personal übernommen werden muss, und wenigstens die Tarifbindung im Vergabegesetz gilt. Für die Hersteller gilt dies nicht. **Die Reparatur-Beschäftigten werden damit fundamental entschert** – entsprechende Regelungen wurden für die Hersteller-Ausschreibung nicht getroffen.

Dass die Bewerber*innen für das Herstellerverfahren den Werkstatt-Standort in Oslebshausen favorisieren und kein Interesse zeigen, alternative Flächen der Bahn einzubeziehen, ist kein Wunder. Denn die DB Regio könnte andernfalls versuchen, im Gegenzug zur Überlassung der Flächen einen Übergang des Personals vertraglich abzusichern. Das Angebot bremenports, den Bewerber*innen die Fläche an der Reitbrake in

Oslebshausen zu geben, befreit die Bewerber*innen von diesem Szenario. Der Senat unterstützt damit aktiv die Entsicherung der bisherigen Reparatur-Beschäftigten, sowohl hinsichtlich ihrer Arbeitsplätze als auch hinsichtlich der Tarifbindung.

Die Verlagerung der Bahnwerkstatt nach Oslebshausen ist in diesem Zusammenhang zunächst ein Kollateralschaden.

2. Der Senat hätte entsprechende Bedingungen bei der Ausschreibung durchsetzen können

Formal ist es richtig, dass das erste Ausschreibungsverfahren (das für die Zugerstellung) ausschließlich durch die niedersächsische Verkehrsgesellschaft erfolgt, da diese die Züge erwirbt. Nur die zweite Ausschreibung (die für den Betrieb der Strecke) erfolgt gemeinsam durch Niedersachsen, Bremen und zwei weitere regionale Verkehrsgesellschaften.

Beide Ausschreibungen stehen jedoch im Zusammenhang. Nur wenn Bremen zustimmt, dass die Betreiber-Ausschreibung ohne Reparatur-Verpflichtung erfolgt, kann Niedersachsen die Reparatur der Hersteller-Ausschreibung zuschlagen. Bremen hätte also entsprechende Bedingungen (Standortwahl durch die Stadt, Personalübergang, Tarifbindung) auch für die Hersteller-Ausschreibung durchsetzen können – wenn der Senat es gewollt hätte.

Dies geschah bereits 2018. Niedersachsen hat allerdings das Ausschreibungsverfahren danach unterbrochen, angeblich weil kein Hersteller-Bieter den Anforderungen genügt, und sich in Nachverhandlungen mit den Bietern begeben. **Hier hätte 2019 erneut die Gelegenheit bestanden**, im Rahmen der Nachverhandlungen Bedingungen hinsichtlich Standortwahl und Personalübergang festzulegen.

3. Die Entscheidung über den Standort der Werkstatt darf nicht nach Bodenpreis und Sozialindex der Ortsteile fallen

Der Senat hat auf **Anfrage der Linksfraktion** eingeräumt, dass auch nach der Ausschreibung eine alternative Fläche für die Bahnwerkstatt zum Zug kommen könnte, und dass noch keine vertragliche Verpflichtung eingegangen wurde, die Fläche an der Reitbrake zur Verfügung zu stellen.

Der gemeinsame **Bericht des Bau-/Verkehrsressorts und des Hafenressorts** versucht die Fläche westlich der Oldenburger Kurve, die sich direkt als Alternativstandort anbietet, auszuschließen mit der interessanten Ausführung:

„Rund um den ehemaligen Güterbahnhof und die Oldenburger Kurve sowie auf einer von der Bahn privatisierte Fläche in Findorff befinden sich untergenutzte Bahnanlagen. Diese sollen aber langfristig und im Zusammenhang einer städtebaulichen Lösung zugeführt werden, die der innenstadtnahen Lage entsprechen.“

Das bedeutet im Klartext: Hier soll die Werkstatt nicht hin, weil sich hier höherpreisiger, für Investoren attraktiverer Wohnraum entwickeln lässt. **Die Anwohner*innen in Oslebshausen sollen mit der Bahnwerkstatt belastet werden, weil der Bodenpreis dort niedriger und der Sozialindex schlechter ist.**

Diese Vorgehensweise lehnen wir entschieden ab. Das ist genau der Mechanismus, der dazu führt, dass die soziale Spaltung zwischen den Stadtteilen immer weiter vorangetrieben wird.

4. Der Senat muss die Fehler der Vergangenheit korrigieren

Ein verantwortliches Ausschreibungsverfahren hätte mindestens festgeschrieben, dass der künftige **Werkstatt-Standort von der Stadt festgelegt** wird und dass im Falle eines Wechsels Personalübergang und Tarifbindung gelten. So wird es von einigen Kommunen auch praktiziert.

Der Senat muss nun im Nachgang die Fehler des bisherigen Vorgehens korrigieren. Das bedeutet:

- Keine Überlassung der Fläche an der Reitbrake vor einer **politischen Klärung**, was der für die Stadtentwicklung beste Standort ist
- Keine Überlassung der Fläche ohne **Zusicherung**, die bisherigen Reparatur-Beschäftigten zu ihren bisherigen tariflichen Bedingungen zu übernehmen
- Unverzögliche Verhandlung mit der Deutschen Bahn, welche **alternativen Flächen** zur Verfügung gestellt werden könnten

Eine Auswahl des Werkstatt-Standorts durch die Bieter*innen ist inakzeptabel. **Eine Entscheidung, die von erheblicher Bedeutung für Stadtentwicklung und Verkehrspolitik ist, die über die Wohnqualität im Ortsteil entscheidet und die von hoher Symbolqualität für sozial gerechte Ansiedlungspolitik ist, darf nicht dem privatem Wettbewerb überlassen werden.**

Die bisherigen Fakten sprechen dafür, dass es bessere Flächen für die Ansiedlung der Reparaturwerkstatt gibt als die in vielerlei Hinsicht fragwürdige Fläche in Oslebshausen. Auch eine Kombination von kleineren Flächen mit der bestehenden Werkstatt-Fläche in Schwachhausen ist denkbar. **Wenn im konkreten Verfahren über andere Fragen ausführlich nachverhandelt wurde, dann kann auch über den Standort nachverhandelt werden.**

Die bisherige Politik des Zusehens muss aufgegeben werden. Die Stadt ist in keiner schlechten Position, denn sie kontrolliert offenbar die einzige Fläche, die bisher von den Bietern überhaupt in Betracht gezogen wurde. Also kann sie auch den Weg zu einer alternativen Fläche bahnen. Voraussetzung ist, **dass der Senat sich nicht weiter passiv verhält, sondern eine selbstbewusste Standortpolitik vertritt, die auf den Interessen bremischer Anwohner*innen und Beschäftigten beruht.**