

PLEITEN

Bastelei mit Millionen

Die Firma Waggonbau Ammendorf war ein Vorzeigemodell des Kanzlers, nun steht sie vor dem Aus. Ein Lehrstück über den Abbau Ost.

Der Retter erschien morgens um halb zehn. Er entstieg einem Helikopter, um dann in Werkhalle 618 den Sieg der Politik über die Marktwirtschaft zu verkünden. Mit beiden Händen aufs Rednerpult gestützt, überbrachte Kanzler Gerhard Schröder der eigentlich schon entlassenen Arbeiterschaft der Firma Waggonbau Ammendorf seine frohe Kunde: „Wir basteln das schon hin miteinander.“

Das Aus kam gut zwei Jahre später, um die Mittagszeit. Wolfgang Tölsner, Chief Operating Officer im kanadischen Bahnkonzern Bombardier, machte den Mitarbeitern vergangenen Mittwoch klar, dass auch der Kanzler die Gesetze der Marktwirtschaft auf Dauer nicht aushebeln kann und dass die Bastelei in Halle an der Saale nun ein Ende habe: Der Standort falle einer „Restrukturierungsinitiative“ des Weltkonzerns zum Opfer, die 745 Arbeitsplätze seien nicht zu retten.

Tölsner will ein 14 Jahre andauerndes Projekt beenden, das wie kaum ein anderes für die zahlreichen Versuche der Poli-



Demonstrierende Ammendorf-Arbeiter*
Retten, was nicht zu retten ist

Arbeitslosenquote

im Februar 2004 in Prozent

Deutschland gesamt **11,1**

Ostdeutschland **19,4**

Sachsen-Anhalt 21,3

Entwicklung der
Erwerbstätigkeit
in Sachsen-
Anhalt zwischen
1991 und 2002

-19,6%



tik steht, den Osten mit üppig fließenden Staatsgeldern in eine zart blühende Landschaft zu verwandeln. Weder die Millionen noch die Interventionen zweier Bundes- und Landesregierungen vermochten es, das langsame Sterben des Metallbetriebs in Sachsen-Anhalt aufzuhalten. Zurück bleibt nach Jahren der Staatswirtschaft eine Region am Abgrund.

Dabei sah alles so rosig aus, 1990. Aus dem VEB Kombinat Schienenfahrzeuge mit 23 000 Beschäftigten wurde über Nacht die Deutsche Waggonbau AG (DWA) mit Standorten in Altenburg, Dessau, Bautzen, Görlitz, Niesky und Halle. Vor allem der VEB Waggonbau in Halle-Ammendorf galt als Filetstück des Konglomerats. Schnell sollte das Unternehmen privatisiert werden. Doch das für Ammendorf entscheidende Russland-Geschäft brach zur selben Zeit weg. Und neue Kunden für die etwas grobe Technik aus Halle waren rar.

Der Ostbeauftragte in Helmut Kohls Kanzleramt, Johannes Ludwig, war ständig damit beschäftigt, den Treuhand-Großbetrieb mit Hermes-Bürgschaften zu retten. Steuergelder stützten die Produktion. Die Belegschaft schrumpfte auf ein Drittel.

Als die Treuhand sich 1994 schließlich selbst abwickelte, ging das schwer verkäufliche Erbe über auf die Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS). In Ammendorf standen nun die Maschinen auch mal still: Kurzarbeit null, Russland kaufte nicht mehr. Kanzler Kohl sicherte seine Unterstützung zu, der Wirtschaftsminister flog nach Moskau. Neben Bürgschaften stützten bald Aufträge der Bundesbahn die ständig rückläufige Produktion. Potenzielle Investoren wie Siemens und AEG winkten ab.

1995 präsentierten die Staatsmanager einen Investor für ihren Ladenhüter. 113 Millionen Mark zahlte die Investmentgesellschaft Advent International aus Boston für

* Am Freitag vergangener Woche in Halle.

die DWA. Nach nie dementierten Schätzungen versüßte die BvS den Deal mit Beihilfen in Höhe von 500 Millionen Mark. Und plötzlich ging es vorwärts im Osten.

Aber nur kurzfristig. Die neuen Besitzer bauten die Produktion in Ammendorf um – statt Waggons für Russland wurden nun Metrozüge für Helsinki gebaut. Nur brauchten die Finnen lange nicht so viele U-Bahnen wie Russland einst Züge. Der Staat flankierte das Rettungsprojekt erneut wohlwollend mit Aufträgen. Es arbeiteten 1000 Menschen im Werk Halle.

Anfang 1998 übernahm Bombardier die Werke; die neuen Eigentümer rechneten nicht lange: Die Auslastung des Werks betrage 25 Prozent, es sei nicht wirtschaftlich.

Was folgte, war das übliche Programm: Streiks und Werksbesetzungen. Und als der Bombardier-Vorstand 2001 erstmals offiziell das Ende für Ammendorf beschloss, drehte Schröder tatsächlich die Entscheidung bei einem Gespräch mit Konzernpräsident Laurent Beaudoin um. Er versprach weitere Staatsaufträge. 2002 spen-



PETER ENDIG / REUTERS / E-LANCE MEDIA

Retter Schröder in Ammendorf (2002)

Teure Aufträge spendiert

dierte die Bahn einen Auftrag in Höhe von 101 Millionen Euro für ICE-Züge. Sachsen-Anhalt stand kurz vor einer Landtagswahl. Und der Konzern sicherte zunächst den Erhalt von über 600 Arbeitsplätzen zu.

Doch das Versprechen war nicht zu halten, denn mit dem Blick von Montreal auf die Welt ist Ammendorf eine unrentable Schrauberbude. Mit dem Blick vom halle-schen Rathaus auf den Stadtteil Ammendorf ist das Aus eine Katastrophe. 24 500 Arbeitslose hat die Stadt bereits, weitere 740 kommen nun hinzu. 2500 Stellen bei Zulieferern sollen nach Einschätzung der IG Metall auf dem Spiel stehen.

Bundeswirtschaftsminister Wolfgang Clement (SPD) zeigte spontan die alten Reflexe: „Wir werden nicht tatenlos zusehen, wie das Werk geschlossen wird“, verkündete er. Die Menschen demonstrierten Ende vergangener Woche.

Mindestens 300 Millionen Euro in 14 Jahren haben die Steuerzahler bislang für den Versuch hingelegt, zu retten, was nicht zu retten ist. Auf Dauer könne eben keine Regierung der Welt Konzerne wie Bombardier stützen, bremst Rüdiger Pohl, Chef des Instituts für Wirtschaftsforschung in Halle, neue Hoffnungen. STEFFEN WINTER