

## **Privatisierungen und Kapitalinteressen**

### **Wohin fährt die Bahn?**



»Wenn man die Staatsbahn auslöscht, dann fließt Blut. Aber es wird auch gutes Fleisch auf den Markt kommen. Alle werden es vermutlich darauf anlegen, dieses gute Fleisch billig in die Hände zu bekommen.« (Eisenbahnpräsident Isozaki anlässlich der Privatisierung der Japan National Railways)

»Gerade die Diskussionen über die Bahn zeigen, daß noch lange nicht an jeder Stelle die neue Bahn verstanden wird. [...] Dass die Bahn keine Gemeinwohlverpflichtung mehr hat, ist vielfach noch nicht bekannt.« (Hermann Graf v.d. Schulenburg, Konzernbevollmächtigter der DB AG für den Freistaat Bayern in einem Mitarbeiterbrief vom 20. Dezember 2002)

**Außerdem: Die Privatisierung der Bahn und der Tarifkonflikt bei DB  
Regio · Solidarität mit den Bahnwerkern in Delitzsch · Beschäftigte  
der Postfilialen in Bewegung · Nach der Tarifrunde im Öffentlichen  
Dienst: Thesen zum Zustand der Gewerkschaften**

Die Privatisierung öffentlicher bzw. staatlicher Betriebe und Einrichtungen ist keineswegs nur der Haushaltslage geschuldet. Sie ist auch keine Erfindung der für die Haushalte zuständigen Politiker, weil private Anbieter deren Leistungen kostengünstiger und effektiver anbieten könnten, wie sie uns weiszumachen versuchen. Hinter den Plänen zur Privatisierung von Bahn, Post, Gesundheitswesen etc. stehen mächtige Interessengruppen aus der Finanz- und Industriewelt. Sie schrieben die Drehbücher; die Politiker dienen als Darsteller, die dem Publikum (den Kunden) und den Betroffenen (den Beschäftigten und ihren Gewerkschaften) das Stück schmackhaft machen sollen. Die Geschichte der Deutschen Bahn und die Vorgeschichte ihrer Privatisierung belegen dies eindrucksvoll.

Die Gewerkschaften haben den Privatisierungen zugestimmt und versuchen sie mitzugestalten. Dabei erweisen sich die gewerkschaftlichen Methoden der Tarifpolitik, soweit sie überhaupt genutzt werden, als völlig unzureichend bei der Verteidigung der materiellen Interessen der Beschäftigten. Themen dieser Sonderausgabe der Arbeiterpolitik sind daher neben einem Artikel über die Privatisierung der Bahn Berichte über den Tarifkonflikt bei DB Regio sowie über die Aktivitäten von KollegInnen der Bahnwerke in Delitzsch und in den Postfilialen. Die Tarifrunde im Öffentlichen Dienst hat das politische Desaster der Gewerkschaften offengelegt. Wir beschränken uns in dieser Ausgabe auf Thesen zu den Gewerkschaften und verweisen auf weitere Artikel und Berichte in der Arbeiterpolitik Nr. 1/2003.

# Von der Staatsbahn zur Privatbahn: Zum Tarifkonflikt bei DB Regio

**»Wenn man die Staatsbahn auslöscht, dann fließt Blut. Aber es wird auch gutes Fleisch auf den Markt kommen. Alle werden es vermutlich darauf anlegen, dieses gute Fleisch billig in die Hände zu bekommen.«** (Eisenbahnpräsident Isozaki anlässlich der Privatisierung der Japan National Railways)

Auch in Deutschland ist die »Bahnreform« eine Gewalttat des Kapitals, eine Vernichtungsmaschine, die auf vollen Touren läuft. Ihr erster Maschinist war Heinz Dürr, ihr wahrscheinlich letzter ist Hartmut Mehdorn. Ein Kapitalist vom Typ Marke »Eisenbieger«, wie eine Wochenzeitung schrieb; ein »pffiffiges Kerlchen«, wie er sich selbst sieht. Niemand wird daher verwundert sein, wenn Eisenbahner Widerstand leisten. Nur in der Opposition gegen die ganze jetzige Lebenslage können sie ihre Interessen verwirklichen. Doch

die Gewerkschaften als potentielle Sammelpunkte dieses Widerstands bekämpfen nicht einmal angemessen die Folgen der Bahnprivatisierung. Das Bewusstsein ihrer Führungen bleibt hinter dem Sein der »Deutsche Bahn Abwicklungs-Gesellschaft« zurück. Längst ad acta gelegt ist der Gedanke von Karl Marx, dass die Gewerkschaften Schulen für den Sozialismus seien, weil den Arbeitern da tagtäglich der Kampf mit dem Kapital vor Augen geführt wird.

## Tarifvereinbarung ausgesetzt

Mit dem Börsengang der DB AG werden die Eisenbahner zur beliebigen Manövriermasse des Rotstiftes gemacht. Streckenstilllegungen, Betriebs- und Standortschließungen betreffen nicht nur die Kunden der Bahn, die Hauptlast haben die Beschäftigten zu tragen, durch: Lohndumping,

**Die »Informationsbriefe« und weitere Broschüren und Bücher der GFSa e.V. werden in folgenden Buchhandlungen angeboten:**

- **Berlin-West:** »Schwarze Risse«, Gneisenaustraße 2a ● **Berlin-Ost:** »Der kleine Buch-laden«, Weydinger Straße 14 –16 ● **Bonn:** »Buchladen 46«, Kaiserstraße 46 ● **Bremen:** »Buchladen in der Neustadt«, Lahnstraße 65b ● **Essen:** »Heinrich-Heine-Buchhandlung«, Viehofer Platz 8 ● **Frankfurt/Main:** »Haus der Bücher« Peter Naacher, Ziegelhüttenweg 27 / »Uni-Buch«, Studentenhause, Jügelstraße 1 ● **Göttingen:** Buchhandlung »Rote Straße«, Nicolai-kirchhof 7 ● **Halle:** Infoladen »Verein Kellnerstraße e.V.«, Kellnerstraße 10a ● **Hamburg:** »Heinrich-Heine-Buchhandlung«, Schlüterstraße 1 / »Schwarzmarkt«, Kleiner Schäferkamp 46 / Buchhandlung »Nautilus«, Bahrenfelder Str.: Zeisehallen / Buchhandlung »Osterstraße«, Osterstraße ● **Hannau:** »Buchladen am Freiheitsplatz«, Am Freiheitsplatz 6 ● **Hannover:** »Internationalismus-Buchladen«, Engelbosteler Damm 10 ● **Kassel:** »Gestochen scharf«, Elfbuchenstraße 18 ● **Kiel:** »Zapata« Buchladen, Jungfernstieg 27 ● **Lüneburg:** »F. Delbanco«, Bessemerstraße 3 ● **Mönchengladbach:** »prolibri« Buchladen, Regentenstraße 120 ● **Siegen:** Buchhandlung »Bücherkiste«, Bismarckstraße 3

## INHALT

Von der Staatsbahn zur Privatbahn:	
Zum Tarifkonflikt bei DB Regio . . . . .	2
Kapitalinteressen und »Bahnreform«:	
Der Profit als Richter des Staatskonzerns . . . . .	7
Solidarität mit den Bahnwerkern in Delitzsch! . . . . .	12
Beschäftigte der Postfilialen in Bewegung . . . . .	13
Thesen zur Tarifrunde im Öffentlichen Dienst:	
Politisches Desaster der Gewerkschaften offengelegt . . . .	15

## Arbeiterpolitik

Herausgeber und verantwortlicher Redakteur: W. Müller  
Herstellung und Vertrieb: GFSa – Gesellschaft zur Förderung des Studiums der Geschichte der Arbeiterbewegung e.V.  
Alle Zuschriften nur an diese Adresse:  
»GFSa e.V. · Postfach 106426 · D-20043 Hamburg«  
Internet: [www.arbeiterpolitik.de](http://www.arbeiterpolitik.de) · e-mail: [arpo.berlin@gmx.de](mailto:arpo.berlin@gmx.de)

Personalabbau, Stellenstreichung, anwachsende Überstunden für den seit 1990 halbierten Mitarbeiterbestand (etwa 270.000 KollegInnen), erhöhte Haftungsrisiken für die Eisenbahner, sechs Tage arbeiten – ein Tag frei, Ausreizen der tariflichen Ausnahmeregelungen zur Schichtlänge für das Transportpersonal von 14 Stunden und mehr, Verkürzung der Ruhezeiten (auch durch lange Anmarschwege), hohe Ausbleibezeit. Dies alles führt zu nervlicher Überbelastung, erhöhtem Krankenstand und Zerrüttung der Familien. Das innerbetriebliche Klima wird bestimmt von Unsicherheit in der Betriebsführung sowie im Verkauf, autoritärem Führungspersonal, Wartungsrückständen, Ersatzteilproblemen und Ignoranz gegenüber hochqualifizierten Mitarbeiteranschlägen. Die bewusste Unterschreitung bzw. der Abbau bereits erkämpfter sozialer Standards sowie die Ausweitung der Leiharbeit insbesondere durch die Tochter der DB AG »DB Arbeit« drängen die Lohnabhängigen zurück in einen Zustand der Leibeigenschaft. Alles keine Neuheiten. Aber nur vom höchsten Stockwerk der Frankfurter Bahnzentrale sehen die Eisenbahner wie gefügte Untertanen aus. Erfahren sie die ganze Wahrheit, machen sie ihrer Wut möglicherweise Luft. Darauf reagieren die Gewerkschaftsführungen sehr unterschiedlich, je nach Stärke des Druckes der Gewerkschaftsmitglieder. Es hat in der Vergangenheit Demonstrationen, Mahnwachen, Streiks und Warnstreiks gegeben, es gibt ein »Beschäftigungsbündnis«, das betriebsbedingte Kündigungen vorerst untersagt.

Nunmehr tut sich erneut ein Konflikt an der Tariffont auf, der weitreichende Konsequenzen hat. Denn obwohl er im Nahverkehr angesiedelt ist, betrifft er die ganze Bahn. Neu daran ist, dass der Hauptvorstand von TRANSNET infolge des Unmuts unter den Kollegen und angesichts zunehmender Gewerkschaftsaus- bzw. -übertritte gezwungen war, einem bereits als annehmbar anvisierten Tarifvertrag im entscheidenden Moment nicht zuzustimmen, also seine Zusage gegenüber dem Unternehmen »zeitlich unbefristet auszusetzen«. Daher sind die Eisenbahner gut beraten, ihren Druck zu verstärken. In der Begründung des Vorstandes heißt es nämlich: »Die TRANSNET steht uneingeschränkt zu den Beschlüssen der Tarifkommission zu den neuen Tarifverträgen für DB Regio. Doch das Verhalten des Arbeitgebers hat dem Hauptvorstand eine Zustimmung zum Abschluss der Tarifverträge zum jetzigen Zeitpunkt unmöglich gemacht.« Anders gesagt: aufgeschoben ist nicht aufgehoben.

Worin besteht nun der Konflikt? Der neue Ergänzungstarifvertrag für die DB Regio (Bahn-Tochter für den Personennahverkehr) bringt für die rund 9000 Lokführer und 5000 »KiN« (»Kundenbetreuer im Nahverkehr« bzw. Zugbegleiter) in diesem Bereich erhebliche Verschlechterungen: Ihnen wird Zeit und Geld geklaut.

### Kernpunkte des neuen Tarifvertrags

1. Weihnachtsgeld und Urlaubsgeld werden um 25 Prozent gekürzt. Wer mehr will, muss bestimmte »Leistungskriterien« erfüllen. Dies kann heißen: Wer sich mal krank meldet oder wenig Umsatz durch direkten Fahrscheinverkauf einbringt, hat Pech gehabt. Außerdem wird die Samstagszulage gestrichen.
2. Tätigkeitsunterbrechung innerhalb der Schicht (Zeit zwischen zwei Zügen) wird nur noch in den ersten zehn Minuten zu 100 Prozent, ansonsten zu 50 Prozent auf die Arbeitszeit angerechnet. Fahrgastfahrten (etwa Rückfahrt

zum Einsatzort während der Dienstzeit, aber als Fahrgast) werden nur noch zu 50 Prozent auf die Arbeitszeit angerechnet. Der Freizeitausgleich für Arbeiten an Heiligabend und Silvester entfällt. Dienstbeginn und Dienstende sollen künftig an unterschiedlichen Orten innerhalb einer politischen Gemeinde möglich sein. In Großstädten kann dies erheblich mehr Zeitaufwand vor Dienstbeginn bzw. nach Dienstende bedeuten.

3. Die Fort- und Weiterbildung soll künftig jährlich an drei Tagen erfolgen, die nicht mehr – wie bisher üblich – auf die Arbeitszeit angerechnet werden. Dafür sollen die KollegInnen lediglich eine Entschädigung von 25 Euro pro Ausbildungstag erhalten. Der Zusatzurlaub für Mitarbeiter im Schicht- und Wechseldienst – bisher bis zu fünf Tage jährlich – wird auf zwei Tage reduziert.
4. Je nach Schichtplan müssen die betroffenen Lokführer und Zugbegleiter zehn bis 16 zusätzliche Schichten im Jahr arbeiten, und sie verlieren an Einkommen in der Größenordnung von bis zu einem Monatseinkommen jährlich. Allein durch die geänderten tariflichen Arbeitszeitregelungen sind jetzt bis zu 1400 Arbeitsplätze gefährdet – und dies vorgeblich im Namen der Sicherung der Konkurrenzfähigkeit und der Arbeitsplätze.

Aus der Sicht des Unternehmens handelt es sich um Vereinbarungen zur »Optimierung der Arbeitszeiten« oder wie Mehdorn in einem Mitarbeiterbrief vom 12. Dezember 2002 schrieb, »durch zumutbaren Freizeitverzicht zu mehr Produktivität zu kommen«. Dr. Norbert Bensel – Personalvorstand der DB AG – unternahm es in seiner zynisch-kreidefressenden Art, den »Machern« der Bahn den Horrortarif zu erläutern. So geschehen in Nr. 12/2002 der Zeitschrift »update«, Information für Führungskräfte der Deutschen Bahn. Von »Vertrauensoffensive« und den Gewerkschaften als »Sozialpartnern« ist dort die Rede. Bensel entblödete sich nicht, aus der Mitarbeiterbefragung 2001 abzuleiten, dass die Eisenbahner in der Ausbeutung eine Errungenschaft sehen. Die Personalkosten sollen gesenkt werden, damit man »wettbewerbsfähig« bleibe. Lohndumping sei die Voraussetzung für die Angleichung der Ost- und Westlöhne. Beabsichtigt sei die »regionale und branchenspezifische Ausgestaltung der Einkommen«. Also die Abschaffung des Flächentarifvertrages. Über die Höhe des Lohnes bestimmen die »individuelle Leistung und der Unternehmenserfolg«. Der anscheinend selbstverständliche Druck, der hier ausgeübt wird, kommt vom Dumping, das bei den Privatbahnen herrscht und von den Gewerkschaften der Eisenbahner mitgefördert wurde.

---

Seit Marx ist bekannt, dass der Lohn nicht den Preis der Ware bestimmt, sondern die variable Proportion zum Mehrwert. Er erklärte auch die Tatsache, »dass hochbezahlte Arbeit wohlfeile und niedrig bezahlte Arbeit teure Waren produzieren kann.« Ebenso bewies er, dass »der Mechanismus der kapitalistischen Produktion (dafür) sorgt..., dass der absolute Zuwachs von Kapital von keiner entsprechenden Steigerung der allgemeinen Arbeitsnachfrage begleitet ist.« Der Geiz, die Profitgier des Kapitals gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn. Nicht um den industriellen Wettstreit geht es, sondern um den kommerziellen, der sich bis zum Spekulationstaukel steigert. Daraus sollten die Gewerkschaftsführungen einiges ableiten. Doch wie verhalten sie sich wirklich?

---

## Anpassung und gewerkschaftlicher Konkurrenzkampf

Bei der DB AG (214.000 Beschäftigte) streiten drei Gewerkschaften um die Macht. Die bislang größte ist TRANSNET (ehemals GdED, Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands). Sie war Gründungsmitglied und eine der stärksten Einzelgewerkschaften des DGB. In ihr organisierten sich 1998 noch etwa 80 Prozent der Eisenbahner. Es folgt die Verkehrsgewerkschaft GDBA, die 1948 als »Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamter und Anwärter« gegründet wurde. Über eine internationale Organisationsstruktur verfügt die GDL, die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer. Sie wurde 1867 gegründet und sieht sich als die älteste deutsche Gewerkschaft. Während der Nazidiktatur wurde sie von den Faschisten aufgelöst. 1946/47 bildete sie sich neu.

Von diesen Gewerkschaften hat nur die heutige TRANSNET die Bahnreform gleich zu Beginn begrüßt. Heinz Dürr bekräftigte im Juli 1997: »Ohne den konstruktiven Beitrag der Gewerkschaften, und hier muss man an erster Stelle die GdED nennen, wäre die Bahnreform, so wie sie gekommen ist, nie umgesetzt worden.« Der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrates, Werner Mößinger, würdigte die Bahnreform als eine insgesamt richtige Entscheidung. Verbreitet wurde die Illusion, dass Privatisierung sichere Arbeitsplätze bedeutet.

Auch der GDL-Vorsitzende Schell ist davon nicht ausgekommen. Er unterstützt ebenfalls die realitätsferne Auffassung, dass über Tarifverträge »mit der Ausbeutung und der Arbeitsplatzvernichtung zur Herstellung der Kapitalmarktfähigkeit« Schluss gemacht werden könne. Dennoch sah gerade er sich unter dem Druck der Gewerkschaftsmitglieder gezwungen, der Verhandlungsgemeinschaft TRANSNET/GDBA zum Tarifangebot der DB Regio nicht beizutreten. Dies bescherte der GDL bedeutenden Mitgliederzuwachs aus den Reihen der TRANSNET. Dennoch: Die markigen Sätze von Schell, der einst als MdB (CDU) der Postprivatisierung zustimmte, können kaum darüber hinwegtäuschen, dass sich auch die GDL der Arbeitsgemeinschaftspolitik – dem Beschäftigungsbündnis Bahn – bereitwillig angeschlossen hat. Den Gewerkschaftsvorständen aller Bahngewerkschaften geht es in der Auseinandersetzung zum Ergänzungstarifvertrag der DB Regio in erster Linie um die eigenen Pfunde. Ihre soziale Position – ihre Reputation gegenüber der Macht – hängt ganz wesentlich von der Größe der Gewerkschaft ab.

## Die Initiative »Bahn von unten«

Kein Wunder, dass sich angesichts dieser Teilhabe an den »Futterkrippen des Kapitals« aus kritischen TRANSNET-Mitgliedern (Betriebsräten) im Frühjahr 2000 die Initiative »Bahn von unten« gebildet hat ([www.bahnvonunten.de](http://www.bahnvonunten.de)). Zum Tarifkonflikt veröffentlichte sie einen offenen Brief an alle EisenbahnerInnen, der auch am TRANSNET-Hauptvorstand nicht spurlos vorüberging. Die Initiative wendet sich entschieden gegen die Bahnprivatisierung. Zu ihren Zielen gehören:

1. *Kämpferische Gewerkschaftspolitik statt Schmusekurs gegenüber Bahn-Management und Bundesregierung!*
2. *Notbremse für die Bahnreform – keine weiteren direkten oder indirekten Opfer! Stopp der Zerstückelung der DB AG! Stopp der Jagd nach Kapitalmarkt- und Börsenfähigkeit und Rendite auf Kosten der Beschäftigten und sozial Schwachen!*

## 3. *Schulterschluss mit anderen Opfern von Privatisierung und sozialem Kahlschlag! Gemeinsame Aktionen und Kampfmaßnahmen mit den betroffenen Belegschaften und Gewerkschaften!*

Dies findet Zuspruch nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland – so bei den Eisenbahnern in England, Frankreich und Österreich. Schwerpunkt dieses organisatorisch ungebundenen Zusammenschlusses ist das Bewusstmachen der verheerenden gesamtgesellschaftlichen Folgen der Zerschlagung der Deutschen Bahn. Im Unterschied zu den Bahngewerkschaften steht die »Bahn von unten« – die keine gewerkschaftliche Gegenorganisation ist – immer auf der Seite der Betroffenen. Auf ihrem ersten bundesweiten Treffen am 9. September 2000 erklärten die Gründungsmitglieder: »Die UnterstützerInnen der Initiative sind sich einig: wir müssen die Kollegen mobilisieren und die Gewerkschaft wachrütteln.«



**Die neueste Ausgabe unserer Zeitung enthält neben Artikeln zum Aufmarsch gegen den Irak u.a.:**

**Eine erste politische Einschätzung der Friedensdemonstrationen vom 15. Februar 2003, Informationen aus der Friedensbewegung in den USA;**

**eine Einschätzung der Tarifrunde im Öffentlichen Dienst, Berichte zur Tariffucht des Berliner Senats und zu dem geforderten »Solidarpakt« sowie zur Arbeitszeitverlängerung für die Lehrkräfte in Berlin;**

**eine Korrespondenz zur GEW Bremen;**

**einen Bericht über Proteste bei den Tarifverhandlungen zwischen DGB und den Leihunternehmen.**



## Die eigenen Interessen gemeinsam vertreten

Die Interessenlage unter den Kollegen ist eine andere als unter den »höheren« Gewerkschaftsfunktionären. Bei ihnen staut sich die Wut. Sie haben keine Aussicht auf einen Messias, sondern müssen ihre Angelegenheiten in die eigenen Hände nehmen. Doch diese Erkenntnis reift in den einzelnen Köpfen nicht gleichmäßig schnell. Es bedarf der Erfahrung des organisationsübergreifenden Zusammenwirkens aller Eisenbahner; bei der Privatbahn wie bei der DB AG. Mitgliederverluste der Bahngewerkschaften sind auch Ausdruck inkompetenter, anpasserischer Führung. Das Fußvolk organisiert die Erfolge. Schon im Vorfeld der Beschlussfassung über die Bahnreform wäre es notwendig gewesen, als Klasse in Ost- und Westdeutschland die Köpfe zusammen zu stecken, um ein Staatsgesetz, ein »übermächtiges gesellschaftliches Hindernis« (Marx) zu erzwingen, welches verhindert, dass die Transportarbeiter – darunter die Eisenbahner – durch freiwilligen Kontrakt mit dem Kapital sich und ihr Geschlecht in die Sklaverei verkaufen müssen.

Der durch die Auseinandersetzung um den Ergänzungstarifvertrag ausgelöste gewerkschaftliche Machtkampf um die Mitglieder bringt notwendig auch vernünftige Gedanken hervor, verhält sich aber kontraproduktiv zur Tatsache, dass die Entlassungswelle im Nahverkehr läuft. Die blauen Briefe kamen als Weihnachtsgeschenk. Das Unternehmen hat so reagiert: »Durch das Nichtinkrafttreten der Ergänzungstarifverträge DB Regio zum Januar 2003 haben wir entschieden, keine Angebote für Verkehrsdienstleistungen im Rahmen von wettbewerblichen Vergaben mehr durch die DB Regio abzugeben.« Gleichzeitig ließ man wissen, dass es womöglich eine Beteiligung an der Ausschreibung für die Marschbahn in Schleswig-Holstein geben wird – und zwar durch »eine neu aufzubauende Gesellschaft«. Später war nur noch von dieser Gesellschaft (sozialer Rechtlosigkeit) die Rede. Dies liegt nun ganz auf der Linie der Bahnprivatisierung: Verhinderung von Betriebsräten, Lohndumping durch pauschale Tariffucht und Schwächung des gewerkschaftlichen Einflusses. Zu diesem Zweck enthält bereits der Ergänzungstarifvertrag eine Öffnungsklausel, nach der ein weiteres kontinuierliches Absinken der Tarife möglich ist. Man sollte meinen, dass dies Prügel genug sei. Doch weit gefehlt! Zwar sprach sich Norbert Hansen (TRANSNET-Chef, SPD) nunmehr gegen den Börsengang der DB AG aus und verhandelte mit Manfred Stolpe, aber von den vorgeschlagenen Kampfformen, die dieser Position Nachdruck verleihen könnten, wurde bislang nicht eine konsequent angewandt: Schaffung eines Aktionsbündnisses aller im Verkehrssektor tätigen Gewerkschaften, Durchführung von zentralen und regionalen Protestkundgebungen und weiteren Aktionen (Streik wird nicht erwähnt!), Durchsetzung von Flächentarifverträgen für den Schienenverkehr, Anhebung des Tarifniveaus in Dumping-Bereichen. Weiterhin wird die Illusion geschürt, dass Verhandeln und Schlichten die einzig richtigen Wege seien – sehr zur Freude von Hartmut Mehdorn, wie er die Mitarbeiter in seiner »Neujahrsbotschaft« wissen ließ.

Es geht aber noch weiter: Den Kollegen von Reise&Touristik (Fernverkehr) wird eingeredet, dass hier kein Absinken des Tarifniveaus zu befürchten sei: »Die Druckmittel aus dem Regiobereich stechen bei R&T nicht. Mit der Summe der jetzt gültigen Tarifverträge können wir gut leben.« In Wirklichkeit ist der neue Tarifvertrag von DB Regio nur ein Vor-

**Widerstand gegen Sozialdumping**

**Berlin, Berlin,  
wir kämpfen in Berlin !**

**Großkundgebung**  
**Freitag, 14. März 2003 ab 13:00 Uhr**  
Potsdamer Platz

Der Wettbewerb auf der Schiene in Deutschland und Europa nimmt zu.  
Es fehlen aber soziale Rahmenbedingungen.  
Das hat gravierende Auswirkungen auf Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen.

Wir müssen kämpfen,  
um Sozialdumping zu verhindern.

Wir brauchen europäische  
Sicherheits- und Sozialstandards.

Einkommen dürfen dabei  
nicht auf der Strecke bleiben.

Die Arbeitnehmer lassen sich nicht  
mit Almosen abspeisen.

Deshalb müssen wir gemeinsam  
auf die Straße gehen.

Am internationalen Aktionstag der  
Eisenbahnbeschäftigten.

Teile zur Anzeige erlaubt. Die bei Herrn Ortswahlung.



Gesellschaft TRANSNET - Heuchel/Winter/Fahrgast/Österrath - Chausseestraße 66 - 10119 Berlin  
Tel: (0 30) 43 43 90 0 - Fax: (0 30) 43 43 90 45 - www.transnet.org

**Der Unmut unter den Mitgliedern zwingt den Vorstand von TRANSNET zu Aktivitäten. Nicht nur die KollegInnen der Bahn – auch Berliner GewerkschafterInnen aus anderen Branchen – sollten das Anliegen durch ihre Teilnahme unterstützen.**

reiter. Der Konkurrenzkampf auf der Schiene macht auch um Reise&Touristik keinen Bogen. Arbeitszeit und Lohn stehen hier ebenfalls zur Disposition. »Vorsicht Falle!!!« heißt ein Flugblatt der TRANSNET, das unmittelbar vor Beginn der Tarifverhandlungen zur Einkommensrunde 2003 erschienen ist. Dort steht geschrieben: »Der Bahnvorstand will anscheinend über einen »Tarifvertrag für das Fahrpersonal« verhandeln.« Als »Ablenkungsmanöver«, »Provokation« und Angriff auf den »dringend nötigen »Flächentarifvertrag Schiene« wird der Vorstoß des Unternehmens bewertet. Der Witz besteht darin: Nachdem der Hauptvorstand der TRANSNET selbst die Arbeitnehmerschaft gespalten hat, warnt er vor den Konsequenzen und ruft aus »Einig sein – stark sein!«. Und was macht die GDL? Sie verhandelt separat. Ein weiteres Beispiel dafür, wie Gewerkschaften ihren Zweck verfehlen, wenn sie nur rein gewerkschaftlich agieren. »Regionale Tarifdialoge«, wie sie jetzt von TRANSNET/GDBA angeboten werden und in hektischer Eile aus dem Boden gestampfte Betriebsversammlungen sowie die Großdemonstration am 29. Januar 2002 vor dem Berliner Bahn-Tower können schwerlich wettmachen, was an innergewerkschaftlicher Demokratie bzw. gewerkschaftlicher Interessenvertretung seit Jahrzehnten verhindert wurde.

## **CARMEN – rechnergestützte Einsatzplanung für das Zugpersonal**

Eine neue rechnergestützte Einsatzplanung für das Bordpersonal (Zugpersonal) – genannt CARMEN – hat »die Optimierung der Personaleinsatzplanung des fahrenden Personals im Personenverkehr« zum Ziel. Erst spät haben sich die Gewerkschaften mit diesem Thema befasst. Der Gesamtbetriebsrat scheint in CARMEN regelrecht verliebt zu sein. Wo steckt der Pferdefuß? Vor allem der Erprobungsstandort Leipzig (andere Standorte sind Fulda, Kassel und München) weiß darüber zu berichten.

Ein kritischer Betriebsrat hat so manche Sitzung damit gebracht, dem Unternehmen erfolgreich auf die Finger zu klopfen. Das als überaus »mitarbeiterfreundlich« angepriesene Planungssystem stellte sich nämlich als ein Instrument zur Erhöhung der Intensität der Ausbeutung erster Güte heraus. Hinter CARMEN verbirgt sich ein Dispo-Plan, der die Eisenbahner auf der Grundlage flexibler Jahresarbeitszeit (Jahresarbeitszeitarifvertrag) zu einem Anhängsel der Bahn macht – zu selbstlosen Ameisen für einen anonymen Plan: Freizeit ade! Die Kollegen werden auf die verschiedensten Zugleistungen verteilt, die so miteinander kombiniert sind, dass in der Regel Ruhen nur als kurze Atempausen zwischen den Schichten erscheinen. Die Planung der Arbeitszeit nähert sich damit dem kapitalistischen Ideal. Das System gleicht der Leiharbeit. Die Beschäftigten können zentralisiert, konzentriert und in jede Gegend bzw. auf jede beliebige Leistung geworfen werden.

Eine erste Machbarkeitsstudie hat die DB AG bereits Mitte der neunziger Jahre behandelt. Damals bezogen auf den Bereich Traktion (Lokführer). Zum Nutzen des Systems wurde grundsätzlich ausgeführt: Es »lässt sich in mehrere Kategorien unterteilen: da sind zum einen die direkt quantifizierbaren dramatischen Einsparungen (sowohl beim Triebfahrzeugführereinsatz wie auch dem Arbeitsanfall für die menschlichen Planer), und daneben gibt es auch indirekte Nutzen, die nicht so leicht quantifizierbar sind, jedoch sich in einer größeren Flexibilität hinsichtlich der Berücksichtigung kurzfristiger Kundenbedürfnisse und -wünsche niederschlagen, ebenso wie in einer gleich hohen Qualität der Schichten und Dienstpläne, der Unabhängigkeit von menschlichen Planern und in der Möglichkeit, Experimente zur Einführung von Abänderungen in der Infrastruktur oder dem Betrieb einzuführen.« Die DB AG scheute sich auch nicht, ganz unverblümt auf die Möglichkeit der »Streikhinderung« als Nutzeffekt hinzuweisen.

### **Gewerkschaften: Tarif- und Sozialpartner oder politischer Machtfaktor**

Der Tarifkonflikt bei DB Regio ist örtlich unbegrenzt. Seine bisherige Entwicklung zeigt, dass sich die Eisenbahner aller Bereiche und Unternehmen sowie aus den verschiedenen Gewerkschaften zusammenschließen müssen; gewerkschaftliche Aus- oder Übertritte helfen uns nicht weiter. Das Gesetzespaket zur Privatisierung der Bahn war und ist arbeiterfeindlich. Tarifverträge, die ihm folgen, sind es ebenfalls. Der Druck der Kollegen lässt die Gewerkschaftsführungen um die Macht streiten. Davon dürfen wir uns nicht beirren lassen. Es gilt: Wer kämpft kann verlieren, wer nicht kämpft, hat schon verloren. Es darf nicht wahr sein, dass jetzt europaweit Eisenbahner und Beschäftigte im öffentlichen Dienst strei-

ken (Frankreich, Italien, Großbritannien) und wir Kollegen von der DB AG uns widerspruchslos wie Lämmer zur Schlachtbank führen lassen. Allerdings, Gewerkschaften, die ausschließlich um Löhne und Arbeitszeiten streiten, bewegen sich in einem verhängnisvollen Kreis. Die Privatisierung und das ihr zugrunde liegende kapitalistische Lohnsystem selbst ist das Grundübel. Nur durch den Druck von unten und über eine geduldige politische Aufklärungsarbeit können die Gewerkschaften gezwungen werden, ihre ausschließliche Rolle als Tarif- und Sozialpartner aufzugeben. Dazu gehört auch die Solidarität mit solchen Kollegen, wie den beiden Lokführern aus Mortherwell, die am 8. Januar 2003 einen Gütertransport für die britischen Streitkräfte zum Einsatz in der Golfregion boykottierten.

### **Ausblick auf weiterführende Darstellungen**

Für Interessenten verweisen wir an dieser Stelle auf ausgewählte Literatur zur Bahnreform bzw. zur Eisenbahngeschichte: Autorenkollektiv, Deutsche Eisenbahnen 1835 bis 1985, Berlin 1985; Der Streik der Reichsbahn-Arbeiter in West-Berlin, Arbeiterpolitik, Sonderdruck aus Nr. 9/80; W. Wolf, Eisenbahn und Autowahn, Hamburg u.a. 1992; Ders., DB AG, Deutsche Bahn Abwicklungs-Gesellschaft, Eggersdorf 1997; Ders., Die sieben Todsünden des Herrn M., Eine Bilanz der Verkehrs- und Bahnpolitik mit sieben Hinweisen darauf, weshalb diese in eine verkehrspolitische Sackgasse mündet, Berlin 2002; W. Wolf/K.-H. Ludewig, Transrapid, Chinarapid, Metrorapid, Berlin 2002. K. Gietinger, Heinrich der Säger (Spielfilm), Arsenal Filmverleih. (dieser Film bringt selbst die Bahnbosse zum Kochen!); KAZ, Die Entwicklung der Produktivkräfte am Beispiel des Verkehrs, Die Bahn AG: Mit 280 km/h aufs Abstellgleis, Nr. 296/2000 und 297/2001; S. Bennemann, Die Bahnreform – Anspruch und Wirklichkeit, Hannover-Linden 1994; J. Seyferth, Hartmut Mehdorn – Bahnbrecher unter Zugzwang, in: Dumjahn's Jahrbuch für Eisenbahnliteratur 2001, Mainz 2000, S. 23 ff; L. Julitz, Bestandsaufnahme Deutsche Bahn, Das Abenteuer einer Privatisierung, Frankfurt am Main 1998; Autorenkollektiv, Die Eisenbahn in Deutschland, Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999 (dieses Buch ist ein Auftragswerk der DB AG; den Eisenbahnern wurde es verbilligt angeboten. Es behandelt die Verstaatlichung als »Vorgeschichte« der Privatisierung. Dabei kommen die Autoren nicht umhin, aus dem »Nähkästchen« zu plaudern.); K. A. Richter/G. Ringler, Lexikon Deutscher Privatbahnen, München 2002, vorgestellt werden die etwa 240 Privatbahnen in der BRD – ohne DB AG. Schild, Berlin ■

# Kapitalinteressen und »Bahnreform«: Der Profit als Richter des Staatskonzerns



Mit dem Projekt, die Zerstörung der deutschen Eisenbahn unter dem Vorwand ihrer »Sanierung« zu organisieren, »wiederholt« sich die Geschichte – und sie wiederholt sich auch nicht. Im kapitalistischen Deutschland hat es nie eine Zeit gegeben, in der die vereinheitlichte staatliche Eisenbahn unangefochten war; es hat in diesem Deutschland auch nie eine Zeit gegeben, in der die Staatsbahn, wie sie über lange Zeit existierte, prinzipiell etwas anderes darstellte, als eine Formveränderung der Ausbeutung<sup>1</sup>. Kein Kapitalist – auch nicht der Gesamtkapitalist Staat – baut und betreibt Eisenbahnen, um frei von seiner Macht und seinem Geldbeutel zu werden. Es geht um Profit und Verminderung der Produktionskosten, um Anlagemöglichkeiten für Kapital und die Eroberung des Weltmarktes, um Kolonialisierung und militärische Expansion, um Ausbeutung und Unterdrückung ganzer Völker (Kapitalexport), um ein »Netzwerk finanziellen Schwindels und gegenseitiger Verschuldung, der kapitalistischen Form ‚internationaler‘ Brüderlichkeit« (Marx). Wie schon die Staatseisenbahn unter Bismarck – letztlich eine gesellschaftliche Notwendigkeit – nicht das soziale Wohl des Landes zum Ausgangspunkt hatte, sondern »das individuelle Wohl zweier zahlungsunfähiger Banken«<sup>2</sup>, so dient die heutige Reprivatisierung der Bahn – die geschichtlich mehrere Anläufe kennt – nicht dem Wohl der Allgemeinheit, sondern dem Wohl des Finanzkapitals. In einem Mitarbeiterbrief vom 20. Dezember 2002 betonte Hermann Graf v.d. Schulenburg, Konzernbevollmächtigter der DB AG für den Freistaat Bay-

ern: »Gerade die Diskussionen über die Bahn zeigen, daß noch lange nicht an jeder Stelle die neue Bahn verstanden wird. [...] Dass die Bahn keine Gemeinwohlverpflichtung mehr hat, ist vielfach noch nicht bekannt.«

»Die Börsianer« – die Konzernherren und Banker – »bereiten die Projekte vor, welche – zugunsten ihrer Geldbeutel – von der Regierung ausgeführt werden müssen.«<sup>3</sup> Deren Eigentum an den Eisenbahnen verleiht diesen Verkehrsmitteln »ein doppeltes Angesicht: Ihr Betrieb hat sich zu richten bald nach den Interessen der unmittelbaren Produktion, bald auch nach den Bedürfnissen der Aktionäre, soweit sie Geldhändler sind.«<sup>4</sup> Zwar sind alle Aktien der 1994 gegründeten DB AG noch in der Hand des Staates, aber der Bundestag hat mit der Änderung des Artikels 87 Grundgesetz und dem dadurch erst möglich gewordenen Eisenbahnneordnungsgesetz vom 2. Dezember 1993 nicht nur den Bahnbetrieb, sondern auch den Fahrweg privatisiert.<sup>5</sup> Somit ist jede unmittelbare parlamentarische Einflussnahme aufgehoben. Insofern stimmt es schon, wenn Klaus Dauberthäuser (SPD) anlässlich der Verabschiedung des Gesetzespaketes feststellte: »Die Entscheidung über die Bahnreform ist in der Tat ein Meilenstein in der Verkehrs- und sogar in der wirtschaftspolitischen Geschichte dieser Republik.« Dabei ist es nicht uninteressant, daran zu erinnern, welchen demagogischen

3 Ebenda, S. 175.

4 Engels an Schmidt, 27. Oktober 1890, in: Marx/Engels, Briefe über »Das Kapital«, a. a. O., S. 319.

5 Hingegen hieß es in dem von den Abgeordneten Uwe-Jens Heuer, Gregor Gysi und der Gruppe der PDS/Linke Liste am 12. 01. 1994 gemäß Artikel 146 GG in den Bundestag eingebrachten radikaldemokratischen Entwurf für eine neue Verfassung: Artikel 131, Bundesbahn: »(1) Der Bund ist der Eigentümer der Bundesbahn einschließlich des Fahrwegs. (2) Der Bund stellt sicher, daß Ausbau, Neubau, Erneuerung und Vorhaltung des Schienennetzes den allgemeinen Verkehrsbedürfnissen, den Anforderungen der Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen, des Umweltschutzes sowie den sonstigen öffentlichen Belangen, die vom Schienenverkehr berührt werden, Rechnung tragen. (3) Der Bund gewährt den Ländern zweckgebundene Finanzhilfen zur Sicherung einer ausreichenden Bedienung im Schienenpersonennahverkehr.«

1 »Das ist ja gerade der wunde Punkt, dass, solange die besitzenden Klassen am Ruder bleiben, jede Verstaatlichung nicht eine Abschaffung, sondern nur eine Formveränderung der Ausbeutung ist ...« (Engels an Oppenheim, 24. März 1891, in: Marx/Engels, Briefe über »Das Kapital«, Berlin 1954, S. 325). Daher lautete die Forderung der Kommunistischen Partei in Deutschland (Bund der Kommunisten): »Alle Transportmittel: Eisenbahnen, Kanäle, Dampfschiffe, Wege, Posten etc. nimmt der Staat in seine Hand. Sie werden in Staatseigentum umgewandelt und der unbemittelten Klasse zur unentgeltlichen Verfügung gestellt.«

2 F. Engels, Der Sozialismus des Herrn Bismarck, II. Die Staatseisenbahnen, MEW, Bd. 19, S. 173.

Winkelzug das MdB Wilfried Penner (SPD) dem ersten DB-Chefsanierer Dürr empfahl, um die äußerst heikle Grundgesetzänderung, nämlich die Abschaffung der staatlich verwalteten Bundeseisenbahn, zu erwirken: »Dürr, sie reden zuviel von dem 87. Das verstehen die Leute nicht. Sie müssen sagen, was sie mit der Bahn machen wollen, was die Bahn machen kann. Und wenn die Leute dann ganz begeistert sind, dann müssen sie am Schluß sagen: Aber um das zu kriegen, müssen wir den 87 ändern.«<sup>6</sup>

Dies alles geschah nach der Niederlage des realen Sozialismus. D. h. zur Beruhigung revolutionärer Arbeiter mußte nicht wie im Falle der Novemberrevolution die »Sozialisierung« propagiert werden. Im Gegenteil: Privateigentum und Marktwirtschaft wurden hofiert. »Gesellschaftliches Eigentum« galt als Synonym für Mißwirtschaft, »bürgerliche Demokratie« für Demokratie schlechthin. Ein Umstand, dessen Bedeutung kaum zu überschätzen ist.

### Die Staatsbahn in der Weimarer Republik

Der erste große Vorstoß des deutschen Kapitals zur Bahnprivatisierung stammt aus der Zeit der Weimarer Republik. Die Reichsregierung wußte sehr genau: »Wer die Eisenbahnen eines Landes in seiner Hand hat, ist ein Machtfaktor ersten Ranges in Politik und Wirtschaft.« Ging es ihr anfangs noch darum, den Eisenbahnern und den ihre Interessen vertretenden Arbeiter- und Soldatenräten einige Zugeständnisse zu machen<sup>7</sup>, so war im Herbst 1919 klar, dass das Reich die beginnenden Verhandlungen zur Übernahme der Ländereisenbahnen benutzen wollte, um mit Hilfe der Staatsbahn die politische Position der Zentralgewalt zu stärken und den Kampf gegen die Revolution energischer zu führen. Die Reichsregierung wollte auch jeden Widerstand gegen die Eisenbahnvereinheitlichung<sup>8</sup>, wie er vor allem von der unter Führung des Inflationsgewinners Hugo Stinnes agierenden Gruppe ausging, unterbinden. Dieser hatte eine private Reichsbahngesellschaft gefordert, aber die rechten Gewerkschaftsführer waren an einer staatlichen Bahn interessiert, da ihnen eine Personalvertretung im Reichsverkehrsministerium in Aussicht gestellt wurde. Auf Initiative von Stinnes forderte der Reichsverband der deutschen Industrie im November 1921 erneut die Überführung der inzwischen zu

einem selbständig wirtschaftenden Unternehmen<sup>9</sup> umgebildeten Deutschen Reichsbahn in Privatbesitz. Die Privatisierungsforderung wurde damit begründet, dass Staatsbetriebe unter den »jetzigen demokratischen staatlichen Verhältnissen nicht in der Weise geleitet werden können, wie es wirtschaftlich eine Notwendigkeit sei.«<sup>10</sup> Die Verwirklichung dieser Forderung wäre ein Geschäft zwischen der Regierung und dem Reichsverband der deutschen Industrie gewesen: Ein in Aussicht gestellter umfangreicher Kredit für die Rekonstruktion des gesamten Eisenbahnbetriebes bzw. zur Zahlung der Auslandsschulden hatte die Reichsbahnprivatisierung zur Bedingung.<sup>11</sup> Die innenpolitische Lage gestattete jedoch keine Zustimmung zu diesen Plänen.

Mit der Forderung der Siegermächte des Ersten Weltkrieges, die deutschen Eisenbahnverhältnisse im Hinblick auf die Reparationsleistungen (Artikel 248 des Versailler Vertrages) neu zu ordnen, änderte sich die Situation. Das Dawes-Gutachten verlangte die Übertragung der Eisenbahnverwaltung auf ein nach kaufmännischen Prinzipien arbeitendes Unternehmen; die Reichsregierung selbst hatte die Deutsche Reichsbahn verpfändet. Dem Finanzkapital kam diese Regelung entgegen, gestattete sie doch, die Hauptlast der Reparationen den Eisenbahnern und dem arbeitenden Volk überhaupt aufzubürden. Im Zuge einer Verfassungsänderung übernahm auf der Grundlage des Reichsbahn-Gesetzes vom 30. August 1924 die juristisch selbständige Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) den Betrieb und die Verwaltung des Unternehmens. Die Eisenbahnanlagen verblieben weiterhin im Eigentum des damaligen Deutschen Reiches. Mit der Gründung der DRG waren ähnliche Konsequenzen verbunden, wie mit der Gründung der DB AG: Massenentlassungen (von 1929 bis 1932 wurden rund 130.500 Eisenbahner entlassen), Abwälzung der Krisenlasten auf die Eisenbahner (Verminderung der Einkommen z. B. für die Eisenbahnarbeiter zwischen dem 1. April 1931 und dem 1. Januar 1932 um insgesamt mehr als 150 Mill. RM), Bildung eines Verwaltungsrates, durch den sich das Monopolkapital den entscheidenden Einfluß auf die Eisenbahnen sicherte, weitgehender Ausschluß des Parlaments, rigorose Politik.

### »Räder müssen rollen für den Sieg!«

Im Ergebnis des konterrevolutionären faschistischen Staatsstreichs kam es 1933 per Gesetz zur Gründung der Gesellschaft Reichsautobahnen als Tochterunternehmen der

6 Im Bericht der Gemeinsamen Verfassungskommission, Deutscher Bundestag, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/6000 (v. 5. 11. 93), S. 115 heißt es dazu: »Deutschlands zentrale Lage in Europa, eine fortschreitende europäische Integration sowie die Wiedervereinigung werden in den nächsten Jahren ein wachsendes Verkehrsaufkommen zu Folge haben. Es ist zu erwarten, daß die Deutschen Bahnen, die zur Zeit noch gemäß Artikel 87 Abs. 1 GG in bundeseigener Verwaltung geführt werden, ohne eine Neuordnung ihrer Strukturen diesen gestiegenen Anforderungen nicht gerecht werden können. Erst wenn die Bundeseisenbahnen in den Stand versetzt werden, unternehmerisch zu handeln, werden sie in dem neuen Umfeld angemessen leistungs- und wettbewerbsfähig sein. ... sollen daher ... in eine handelsrechtlich geführte Deutsche Bahn AG, also in ein privatrechtliches Wirtschaftsunternehmen, umgewandelt werden, um sie in die Lage zu versetzen, eigenverantwortlich im Wettbewerb zu bestehen (vgl. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes, BT-Drucksache, 12/4610). Um die verfassungsrechtliche Grundlage für die Privatisierung der Bundeseisenbahnen zu schaffen, wäre eine Änderung des Artikels 73 Nr. 6 und des Artikels 87 Abs. 1 GG notwendig.«

7 Die Spartakusgruppe forderte die »Kontrolle über alle Verkehrsmittel durch den Arbeiter- und Soldatenrat«

8 Der Erste Weltkrieg war der Geburtshelfer der am 1. April 1920 gegründeten zentralstaatlichen Deutschen Reichsbahn.

9 Artikel 89 der Weimarer Verfassung legte fest: »Aufgabe des Reiches ist es, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten.« Am 15. November 1923 – dem Tag der Stabilisierung der Währung – nahm der Reichsfinanzminister die Reichsbahn aus dem allgemeinen Haushalt heraus und strich ihr alle Reichszuschüsse. Auf der Basis des Ermächtigungsgesetzes vom 8. Dezember 1923 erließ die Regierung am 12. Februar 1924 eine »Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens ‚Deutsche Reichsbahn‘.«

10 Stinnes ging es um die effektivste Lösung der Kohletransportprobleme seines Konzerns.

11 Vgl. die ausführliche Darstellung der Bedingungen in: Autorenkollektiv, Die Eisenbahn in Deutschland, a. a. O., S. 96 f. Diese Bedingungen gleichen wie ein Ei dem anderen der heutigen neoliberalen Politik der Bundesregierung: Grundlage – Ermächtigungsgesetz. Dann: 1.) »sparsame Finanzwirtschaft«; 2.) das »Wirtschaftsleben von allen die freie Betätigung und Entwicklung schädigenden Fesseln« befreien; 3.) alle defizitären Kommunal- und Staatsbetriebe zu ertragreichen Unternehmen umwandeln, die für die Verzinsung und Tilgung des industriefinanzierten Kredits eintreten können. Also: Keine Last dem Kapital aufbürden!! Sollte dies ein Zufall sein?



Reichsbahn und 1934 zur kapitalmäßigen Verflechtung von Reichsbahn und Deutscher Lufthansa. Der nationale Verkehr war damit zu Lasten der Eisenbahn zentralisiert. Durch Gesetz erfolgte am 10. Februar 1937 die Auflösung der DRG und ihre Umwandlung in die Deutsche Reichsbahn, die unmittelbar dem Reichsverkehrsministerium unterstellt war und von 1936 bis 1943 auf 1,6 Millionen Beschäftigte anwuchs. Im Zweiten Weltkrieg wurde die Reichsbahn zur Absicherung der »Blitzkriegsstrategie«, als Massentransportmittel für die industriell organisierte Menschenvernichtung und zur Organisierung der Kriegswirtschaft überhaupt eingesetzt (»Räder müssen rollen für den Sieg!«). Willig beteiligte sich ihre Führungselite am imperialistischen Expansionsstreben (Reichsverkehrsminister Dorpmüller war per Gesetz gleichzeitig Generaldirektor im Vorstand der DR). Nach 1945 entwickelten sich aus der durch »Endsieg«- bzw. »Kampf bis zum Untergang«-Logik völlig am Boden liegenden DR in der DDR die »Deutsche Reichsbahn« und in der BRD die »Deutsche Bundesbahn«, die von Anfang an ökonomisch und politisch ins Abseits gedrängt wurde<sup>12</sup>. Beide Unternehmen waren Staatsbetriebe. »Das Staatseigentum an den Produktivkräften ist nicht die Lösung des Konflikts« zwischen Pro-

duktions- und Aneignungsform, »aber es birgt in sich das formelle Mittel, die Handhabe der Lösung«<sup>13</sup>. Was also vielen »zunächst nur wie eine ‚perfekte‘ 180-Grad-Drehung erscheinen mag – es ist eben doch einiges mehr.«<sup>14</sup>

### Finanzkapital, Aktiengesellschaften und Eisenbahn

Was bedeuten Verkehrsaktien für das Finanzkapital? Die Eroberung der direkten Herrschaft über einen Teil der den Geldhandel beherrschenden Produktion – somit: Werkzeuge zur Abwälzung von Krisenlasten auf das Kleinkapital und die Masse der Bevölkerung. Die Reprivatisierung der Bahn, die keine spezifisch deutsche Erfindung ist, vermehrt die Macht der Finanzoligarchie. Das Ziel ist die »endgültige Unterordnung der Eisenbahn unter die Interessen des im Ölverarbeitungs-, Automobil- und Luftfahrtsektor agierenden Finanzkapitals«<sup>15</sup>. Das letzte Wort dieser Entwicklung ist ein internationaler »Mobilitäts-Konzern«, in dem die Bahn die Rolle eines »integrierten Mobilitätsdienstleisters«, wie es bei Mehdorn – vorher bei Dürr – beschönigend heißt, für Deutschland, Europa und die Welt spielen soll.<sup>16</sup> »Die Deutsche Bahn«, so Mehdorn, »ist auf dem Weg, die gesamte

12 Den Grundstock dafür bildeten die während der Nazi-Diktatur aufgebauten Kapazitäten in der Automobilindustrie. Das Finanzkapital betätigte sich vorrangig in jenen Bereichen der Produktion, die schon einmal dazu dienen sollten, aus den Deutschen ein »Volk von heldenhaften Blitzfahrern in der Luft und auf dem Lande« (Jürgen Kuczynski) zu machen. Nach dem 2. Weltkrieg wurden ca. 200.000 km neue Straße gebaut, gleichzeitig aber mehr als 15.000 km Schienennetz abgebaut. Hartmut Mehdorn vertrat die Ansicht, Teile der Deutschen Bahn (insgesamt 20-25 Prozent) an amerikanische, kanadische, japanische oder britische Kapitalgruppen zu verkaufen.

13 F. Engels, Die Entwicklung des Sozialismus von der Utopie zur Wissenschaft, MEW, Bd. 19, S. 222.

14 Die Entwicklung der Produktivkräfte am Beispiel des Verkehrs. Die Bahn AG: Mit 280 km/h aufs Abstellgleis, in: KAZ, 296/2000, S. 31.

15 Die Entwicklung der Produktivkräfte am Beispiel des Verkehrs, in: KAZ, 297/2001, S. 34. Vgl. auch: W. Wolf, DB AG, Deutsche Bahn Abwicklungs-Gesellschaft, a. A. O. Ders., Die 7 Todsünden des Herrn M., a. a. O., S. 83.

16 Die Bahn ..., Zahlen, Daten Fakten, Berlin 12/2001. Vgl. auch: Brief des Vorsitzenden des Vorstandes der Deutschen Bahn Hartmut Mehdorn an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vom 19. Dezember



Mobilitätskette anzubieten. Das muß sie nicht alleine tun, das kann auch in Zusammenarbeit mit den Partnern geschehen.«<sup>17</sup> »Der Frachtverkehr wird ab 2003 europaweit liberalisiert. Damit müssen wir umzugehen lernen. Dadurch eröffnen sich für die Deutsche Bahn aber auch Möglichkeiten, im Ausland aktiv zu werden. Der Zukauf eines anderen Unternehmens müßte jedoch strategisch und wirtschaftlich Sinn machen.«<sup>18</sup> »Wir brauchen einheitliche Normen und es wird höchste Zeit, daß Europa aufwacht. Nicht nur in Brüssel. Provinzialität bekämpft man zuerst daheim.«<sup>19</sup> Die zentrale Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika gilt Mehdorn als Vorbild. »Absurd« fände er es, wenn die regelmäßige Versammlung der 50 US-Gouverneure den Staat lenken würde. »Das Land wäre längst dreimal pleite und weltpolitisch nicht mehr existent. Aber in Europa machen wir das noch, unverändert so wie zu Adenauers Zeiten.«<sup>20</sup> Die Bahnbosse seien besser organisiert: Geschäftssprache Englisch.<sup>21</sup>

Die Funktion der Eisenbahn wird von den Großbanken im Zuge der Wirtschaftskrise und ihrer Verankerung im Ölgeschäft darauf reduziert, dem »Verkehrskollaps« gegenzusteuern; es geht ihnen darum, die Eisenbahn als erstrangige Konkurrenz im Festlandverkehr gegenüber dem Kraftverkehr auf die hinteren Plätze zu verweisen.<sup>22</sup> Darüber hinaus fördert die derzeitige Bahnpolitik vor allem den hoch subventionierten Flugverkehr, der überproportional zu Schiene und Straße wächst. Pikant zu lesen, wie sich diese sog. »moderne« Vorstellung in Wirklichkeit als spezifisch bürgerliches Denken erweist und schon von Marx und Engels vor mehr als 150 Jahren aufs Korn genommen wurde: »Der positive Kern der ideologischen Verachtung des Bürgers gegen die Eisenbahnen aus Sehnsucht nach dem Vogelflug ist die Vorliebe für den Hauderer, den Frachtwagen und die Landstraße.«<sup>23</sup> Der Konflikt zwischen Straße und Schiene existiert nicht an sich. Er ist ein Konflikt wirtschaftlicher Interessen.<sup>24</sup> Forderte

2002. Hier heißt es, daß das Jahr 2002 ein »insgesamt sehr erfolgreiches Jahr (war), das uns große Schritte auf dem Weg zu einem modernen Mobilitäts-Konzern vorangebracht hat«. Dieser Konzern wird laut »Zahlen, Daten, Fakten« rein reaktionär aufgefaßt: »Schlüssel zum Eintritt Südosteuropas in den EU-Markt«, Instrument zur »Förderung der Integration Osteuropas«. A. a. O., S. 32 ff. Der europäische Verkehrsmarkt wird ein Schlachtfeld internationaler monopolistischer Konkurrenz. Die Trasse auf der Schiene soll Rendite abwerfen – eine Art Differentialrente. Konkurrenzkampf (und Protektion) findet schon beim Erwerb der Trassenberechtigung statt.

17 Zahlen, Daten Fakten, a. a. O., S. 8.

18 Die Bahn in Europa, Berlin 2002, S. 28. Auf dem Logistiksektor kaufen DB Cargo und Stinnes zwei Unternehmen aus Frankreich und der Schweiz. Es ergeben sich u. a. folgende Eckdaten: 100 Prozent des Aktienkapitals bei der Bahn, 250 Millionen Euro Umsatz, Aktivitäten an 30 Standorten, 53 Niederlassungen in Frankreich. In: Bahnzeit, 12/2002, S. 2.

19 Die Bahn in Europa, a. a. O., S. 29.

20 Ebenda

21 Ebenda

22 Wolfgang Röllner (Dresdner Bank) betonte 1991: »Einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene sind Grenzen gesetzt ... An eine dramatische Änderung der Verkehrsträgerstruktur ist nicht zu denken.« Ders., Verkehrsmarkt Ostdeutschland, Herford 1991, zit. nach: W. Wolf, DB AG ..., a. a. O., S. 5. Vgl. auch: Zahlen, Daten, Fakten, a. a. O., S. 1-50.

23 K. Marx, F. Engels, Die deutsche Ideologie, MEW, Bd. 3, S. 285.

24 Vgl. zur Veränderung der traditionellen Struktur des Verkehrswesens (überwiegend Eisenbahngütertransport im Binnenverkehr und teilweise im Außenhandel) mit dem Aufkommen des Kraftverkehrs: E. Lüdemann, Die Weltwirtschaft im 20. Jahrhundert, Eine statistische Übersicht, Frankfurt am Main, S. 197 ff.

einst die DRG die Ausschaltung des Konkurrenten LKW, so vollzieht sich heute der entgegengesetzte Vorgang – das Ziel allerdings ist geblieben: Maximalprofit.

## Die Deutsche Bank und die Zerstörung der staatlichen Bahn

Geburtshelfer der DB AG war Hermann Josef Abs.<sup>25</sup> Im Juli 1989 konstituierte sich eine »Regierungskommission Bahn« mit dem Auftrag, Vorschläge zur Neustrukturierung der Eisenbahn zu erarbeiten. Ihr Vorsitzender, Günther Saßmannshausen<sup>26</sup>, war ein Mann der Automobilindustrie und der Mineralölwirtschaft. Die weitere Zusammensetzung der Kommission entsprach dieser Vorgabe. Daher ist es nicht verwunderlich, dass die Vorschläge der Regierungskommission vom Dezember 1991 mit denen übereinstimmen, die ein parallel tätiges Gremium lieferte: die Arbeitsgruppe des »Verkehrsforums Bahn e.V.«. Ehrenvorsitzender dieses Lobbyverbandes war der Bankier H.J. Abs. Die Großbanken und die ihnen verbundene Großindustrie schrieben das Drehbuch für die Bahnprivatisierung und die Ausgliederung des defizitären Nahverkehrs, deren zunehmende Dramatik auch der im ersten Teil unserer Untersuchung bereits beschriebene Tarifkonflikt bei DB Regio widerspiegelt. Denn das Defizit und die über eine entsprechende Ausschreibungspolitik sowie Lohndumping künstlich geförderte Konkurrenz der Privatbahnen (über 20 Prozent geringere Lohnkosten<sup>27</sup>, keine dem Unternehmen verschlossenen Freizeitkonten der Mitarbeiter) sind das stärkste Druckmittel, um die Bahnreform voranzutreiben.

Abs hatte schon 1982 in seinem Bahn-Memorandum aufgezeigt, wohin die Reise gehen soll: »Losgelöst von partikulären Interessen des Alltagsgeschehens erfordert eine verantwortungsbewußte und dauerhaft sanierende Umstrukturierung der Deutschen Bundesbahn den nachhaltigen Willen zur Durchsetzung dieser Vorschläge. Die wirtschafts- und gesellschaftsgestaltende Rolle der deutschen Bundesbahn erlaubt es nicht, gerade im Hinblick auf die jüngste Vergangenheit, zögerliche Einzelvorschläge kompromisshaft zu verwirklichen zu suchen, sondern erfordert ergebnisorientierte, anhaltende Bereitschaft, die Gesamtheit der empfohlenen

25 Es ist bezeichnend, daß die Autoren des Buches »Die Eisenbahn in Deutschland«, a. a. O. auf S. 392 zwar die Frage aufwerfen: »Wer waren im Fall der Bahnreform die Reformer?«, aber mit keinem Wort die zerstörerische Rolle der Deutschen Bank erwähnen. Im Gegenteil: H. J. Abs wird als »Sachkenner mit hoher Reputation« (er war der frühere Präsident des Verwaltungsrats der DB) gewürdigt, der in seinem Gutachten für die Regierung »den Finger auf die Wunde« legte. Umstandslos heißt es dann weiter: »Nun schlossen sich zahlreiche und dichte Initiativen zu grundlegenden Veränderungen an.« In: Ebenda, S. 364. Vgl. auch: E. Czichon, Die Bank und die Macht, Hermann Josef Abs, die Deutsche Bank und die Politik, Köln 1995.

26 Er ist Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrates der DB AG

27 Dies ist allgemeine Tendenz der gegenwärtigen neoliberalen Kapitaloffensive. Die Lohnabhängigen sollen an ein immer niedrigeres Lebensniveau gewöhnt werden. Vgl. A. Becker, C. Prudent, Gemeinsam Firma und Jobs sichern: 5 Praxis-Modelle, wie Lohnverzicht funktioniert, Das Unternehmermagazin »impulse«, Oktober 2002, S. 27 ff. Die exakte Überschrift des betreffenden Artikels lautet: »Lohnverzicht – wie Mitarbeiter davon überzeugt werden«. Im Vorspann wird ausgeführt: »Pragmatismus statt Klassenkampf heißt für Unternehmer und Beschäftigte jetzt die Devise. In vielen Betrieben geht es inzwischen für beide Seiten um alles oder nichts. Dem zollen auch die Tarifparteien Tribut. Impulse informiert: mit welchen Modellen Arbeitgeber und Arbeitnehmer der Wirtschaftskrise trotzen.«

Maßnahmen einzuführen. [...] Man muß deshalb heute um so deutlicher der festen Überzeugung Ausdruck geben, daß mit der Reduzierung des Streckennetzes eine Maßnahme ergriffen werden muß, die einzig und allein geeignet ist, eine finanziell gesunde Struktur der Deutschen Bundesbahn wieder herzustellen. Unterbleibt die Verwirklichung dieses Vorschlags, so bewirken alle anderen begleitenden Verbesserungen nur kosmetische und daher nicht grundsätzlich ändernde Effekte.«<sup>28</sup>

Die »Bahnreform« ist ein ideologischer Kampfbegriff. In Wahrheit geht es um den Abbau von Reform, um die Verfestigung ungleichmäßiger Entwicklung, um Konzentration der Produktion mit Hilfe des Finanzkapitals (Monopolbildung), um die Kontrolle über die Eisenbahn – und damit um die Hemmung der Produktivkraftentwicklung. Die Aktiengesellschaft als finanzkapitalistische Ausbeutungsquelle! Ein durchaus uralter Gedanke: In den 1860er Jahren begründete der »Eisenbahnkönig« Henry Bethel Strousberg einen neuen Typ Industriekonzern: das erste vertikal konzentrierte Konglomerat, eine Zusammenfassung von Betrieben aus unterschiedlichen Branchen. Auch Marx wies darauf hin, daß die Eisenbahnen »die Grundlage für riesige Aktiengesellschaften abgaben und damit gleichzeitig einen neuen Ausgangspunkt für alle anderen Arten von Aktiengesellschaften, angefangen bei Bankgesellschaften, bildeten. Sie gaben mit einem Wort der Konzentration des Kapitals einen vorher nie geahnten Anstoß, trugen auch zur Beschleunigung und mächtigen Steigerung der kosmopolitischen Aktivität des Leihkapitals bei. ...«<sup>29</sup> An der Reform partizipiert das gesamte Großkapital (z. B. Magnetschwebbahn<sup>30</sup>): Aufkaufen, rationalisieren, ruinieren!<sup>31</sup> Immobilienspekulationen in Größenordnungen sowie Korruptionsskandale en bloc hat die Bahnreform freigesetzt. Auch unfallträchtig ist sie gewesen. O-Ton Mehdorn nach dem Unfall in Eschede: »Wir müssen uns darauf einstellen, daß das Sicherheitsniveau der Bahn wieder öffentlich diskutiert wird.«<sup>32</sup> Die Regierung entledigt sich eines ungeliebten Haushaltspostens. Auf Dauer wohl kaum, wie das weiter fortgeschrittene englische Beispiel ahnen läßt. Allerdings hat Mehdorn in einem Mitarbeiterbrief vom 3. März 2000 ausgeführt: »Es gibt keine zweite Chance, keine zweite Bahnreform. Das hat uns heute Bundesfinanzminister Eichel mehr als deutlich gemacht. Die Bahnreform ist nach Auffassung der Bundesregierung unumkehrbar.« Dennoch: »Entstaatlichung« wie »Verstaatlichung« sind für das Kapital Mittel zur »Krisenbewältigung«, Bestandteil seiner Offensive. Nachdem aber Gerhard Schröder »richtungskompetent« jegliche Kritik an den neoliberalen »Reformen« der Bundesregierung gewissermaßen als Hochverrat eingestuft hat, weiß man, was da auf uns zukommt.

## Auswirkungen der »Bahnreform«

Sie entsorgt als durchaus noch staatskapitalistisches »Steuerungsinstrument« sukzessive die »klassischen« vier Pflichten einer jeden Staatsbahn: Bedienungspflicht, Beförderungspflicht, Tarifpflicht, Fahrplanpflicht. Im Personenverkehr bedeutet die Bahnreform: Klassengegensatz im Zug, Ausgliederung des Nahverkehrs (der Fläche), »Touristikzüge« im Fernverkehr (schnellfahrendes Netz, Hochgeschwindigkeit) insbesondere als Anhängsel des Luftverkehrs<sup>33</sup>. Das neue Preissystem, an dem Mehdorn besonders hervorhebt, daß es weltweit für die Bahn eine Premiere sei, entspricht haargenau dieser Linie. Es benachteiligt den Berufsverkehr und orientiert auf langfristigen Vorverkauf (sog. »gesteuerte Fahrkarten«) im reinen Reiseverkehr nach dem Vorbild der Luftfahrtunternehmen – die Bahn als »universelles Reisebüro«.

Im Güterverkehr bedeutet die Reform: Verlagerung des Transports von der Schiene auf die Straße. Hier tauchen dann wieder die schon aus der Weimarer Republik bekannten Namen wie Stinnes und Schenker auf. So heißt es in einem Bericht der Verantwortlichen von DB Cargo AG (O-Ton): »Die wirtschaftliche Lage bei DB Cargo ist geprägt von einem Rückgang des Verkehrsaufkommens bei gleichzeitiger Verbesserung des Betriebsergebnisses.« Damit einher geht ein Personalabbau um 9,4 Prozent auf 27.052 VZP mit Stand September 2002. Der Personalabbau wird Ende 2003 beendet sein und danach nur noch im Rahmen einer industrieüblichen Produktivitätssteigerung erfolgen.

Mit der Schenker AG als der im Landverkehr tätigen Tochter der Stinnes AG hat die DB AG die Nummer eins im europäischen Landverkehr, tätig an 1000 Standorten in 107 Ländern weltweit, eingekauft. Daneben gehören zum Stinnes Konzern noch die Brenntag (Chemiedistribution) und die Interfer (Werkstoffe). Diese beiden hochprofitablen Bereiche passen nicht ins Portfolio und sollen verkauft werden. Mit dem Kauf der Schenker AG wurde eine große Verkaufsorganisation auf europäischer Ebene erworben, die mit den Bereichen Luft- und Seefracht den Landverkehr ergänzen. Dies versetzt den Unternehmensbereich Güterverkehr und Logistik der DB AG in die Lage, den Kunden einen Transport »aus einer Hand« anzubieten. Durch die Trennung der Produktion von Schienenleistungen (DB Cargo und weitere Railion-Töchter) und Vertrieb (Marktbereiche der DB Cargo), wird gewährleistet, dass die Speditionen auch weiterhin direkt Schienentransportleistungen bei der DB Cargo einkaufen können, da es in der Branche als Gesetz gilt, dass ein Logistikunternehmen keine Leistungen bei einem anderen Logistikunternehmen einkauft. Der Anteil an Schienenverkehr in der neuen Stinnes AG soll durch gezielte Maßnahmen (z.B. Schulungen der Schenker-Mitarbeiter) erhöht werden.

Mit der Railion Intermodal Traktion GmbH wird ein Netz für Ganzzug-Verbindungen in Europa aufgebaut. Geplant sind 35 nationale Relationen mit 350 Zügen pro Woche, die 2003 auf 40 nationale Relationen anwachsen sollen. Gleichzeitig werden die ersten internationalen Relationen aufgebaut. Die derzeit geplante Betriebsstruktur umfasst fünf regionale Stützpunkte und sechs weitere Meldestellen. Die

28 Das Bahn-Memorandum des Hermann Josef Abs, in: Die Bundesbahn, Nr. 4/1983, S. 21 ff. – Das 2. Kabinett Kohl am Start.

29 Marx an Danielson, 10. April 1879, in: Marx/Engels, Briefe über »Das Kapital«, a. a. O., S. 248.

30 Vgl. Bund macht Weg für Metrorapid frei, Die Welt, 21. Januar 2003, S. 11.

31 Vgl. KAZ, Die Entwicklung der Produktivkräfte am Beispiel des Verkehrs, a. a. O., 297/2001, S. 32/33. Dargestellt wird u. a.: Die Bahn AG und ihre Wirkung auf die Schienen-, Eisenbahnfahrzeug- und Stahlindustrie.

32 Diese Entwicklung ist kein Zufall. Vgl. H. J. Ritzau, Schatten der Eisenbahngeschichte, Ein Vergleich britischer, US- und deutscher Bahnen, Bd. 1, Pürgan 1987.

33 Das Ordnungssystem des Luftverkehrs lautet: »hub and spoke« (Nabe und Speichen). Dies bedeutet einen Verkehr von Zentrum zu Zentrum.

Railion Intermodal Traktion GmbH ist eine Neugründung, d.h. künftige Mitarbeiter werden neu rekrutiert, ein Übergang von Mitarbeitern der DB Cargo AG im Rahmen eines Betriebsüberganges findet nicht statt.

Tarifverhandlungen befinden sich in der Vorbereitung. Im Bereich DB Cargo wird im Rahmen des Projektes PRP<sup>34</sup> die Art und Weise der Produktion durchleuchtet. Nachdem im Projekt ‚Mora C‘ untersucht wurde, wo künftig produziert wird, steht damit nun das ‚wie‘ der Produktion im Fokus. Unter anderem wird auch über eine Neugestaltung der regionalen Produktionseinheiten nachgedacht, um eine direkte, unternehmerische Verantwortung für die Produktionsmittel zu schaffen. Leistungen müssen verzahnt werden und kurzfristige Leistungsübernahmen müssen möglich werden. Bei den Personalkosten herrscht ein enormer Druck nach unten, der über eine Erhöhung der Produktivität bei gleichzeitiger

34 »PRP« und »Mora C« sind Codenamen für Leitungs- und Planungsprojekte der DB AG zum rigorosen Personalabbau und zur Reduzierung der Leistungsfähigkeit der Bahn im Sinne der Gemeinnützigkeit. Finanziert wird nur, was »sich rechnet«!

Einführung von Leistungskomponenten aufgefangen werden soll. Dies muss mit den Tarifpartnern noch verhandelt werden.

Von einem Arbeitsplatzabbau wären die neuen Bundesländer besonders betroffen. In der Niederlassung Halle wird zur Zeit die Möglichkeit einer kollektiven Absenkung der Arbeitszeit verhandelt. Dadurch könnten die Arbeitsplätze noch vier bis fünf Jahre erhalten bleiben. Die DB Cargo AG beschäftigt 26.576 Mitarbeiter, davon sind 9707 zugewiesene und 448 beurlaubte Beamte (Stand 1. November 2002). Seit dem 15. Oktober 2002 ist Hartmut Mehdorn (eng verflochten mit der Flugzeugindustrie) Vorsitzender des Aufsichtsrates des Stinnes-Konzerns; DB Cargo-Chef Dr. Bernd Malmström ist neuer Vorstandsvorsitzender der Mühlheimer Stinnes AG. Darüber sollen sich auf Wunsch des Bahnchefs alle Eisenbahner freuen! Diese zweifeln aber bis heute mit sicherem Instinkt an der Zweckmäßigkeit einer Personalunion der konkurrierenden Unternehmen Eisenbahn, Kraftverkehr und Luftverkehr. Die ehemaligen »Reichsbahner« sagen mit Recht: »So etwas hätte es in der DDR nie gegeben.«

Schild, Berlin ■

## Solidarität mit den Bahnwerkern in Delitzsch!

Seit mehr als anderthalb Jahren kämpfen 5.900 Beschäftigte der Deutschen Bahn AG, deren Arbeitsplätze abgebaut werden sollen, gegen den Beschluss des Bahnvorstandes, acht von 18 ihrer Instandhaltungswerke zu schließen: Chemnitz, Delitzsch, Limburg, Nürnberg, Opladen, Stendhal und Zwickau. Betrieb für Betrieb und auch gemeinsam haben sie ihre Forderungen auf Erhalt ihrer Arbeitsplätze an die Öffentlichkeit getragen, vor und nach der Bundestagswahl: 10.000 auf dem Potsdamer Platz in Berlin, oder wie die Kolleginnen und Kollegen aus Opladen auf einer Wahlkampfveranstaltung der Kölner SPD mit Gerhard Schröder. In Delitzsch wurde die SPD nicht zuletzt aus Erwartung auf Erhalt der über 500 Arbeitsplätze im Bahnwerk erstmal zur stärksten Partei. Viele von denen, die ihre Hoffnungen auf die Wiederwahl der von der SPD geführten Bundesregierung gesetzt hatten, sind inzwischen enttäuscht und sehen sich gezwungen, auf die eigene Widerstandsfähigkeit zu setzen. Aus Delitzsch erreichen uns dazu die nachstehenden Informationen.

Rechtzeitig zum Weihnachtsfest traf vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, die frohe Botschaft ein, die gemeinsamen Bemühungen von ihm und dem sächsischen Ministerpräsidenten Georg Milbradt zur Erhaltung des Bahnwerks hätten zum Erfolg geführt. In einer Pressemitteilung seines Ministeriums hieß es: »Die Deutsche Bahn AG wird langfristige Aufträge für bis zu 140 IC-Züge an den Standort Delitzsch binden. Damit können die industriellen Kapazitäten und Arbeitsplätze in Delitzsch erhalten bleiben.«

»Jubel in Delitzsch«, titelte die Weihnachtspresse. Der ausdauernde, wenn auch Kräfte zehrende Widerstand der vergangenen Monate schien doch noch zum Erfolg geführt zu haben. Ein Kollege: »Die Demos waren ein wichtiger Teil dieser Entscheidung. Wir haben gezeigt, dass wir gemeinsam stark sind.« Der zuständige CDU-Bundestagsabgeordnete Manfred Kolbe pries das Ergebnis als »ein Musterbeispiel für eine gute Politik«. Hier hätten Politiker aller Parteien »zum Wohle von Delitzsch zusammengearbeitet«. Aus dem Betriebsrat kamen eher warnende Äußerungen: »Klar, die Leute im Werk reagieren völlig unterschiedlich. Einige sind aus dem Häuschen, andere halten sich zurück. Die letzten Monate mit Versprechungen und Enttäuschungen erziehen zur Skepsis.«

Einen Monat später war der Jubel verflogen. Durch den Mitteldeutschen Rundfunk erfuhren die Kolleginnen und Kollegen des Bahnwerks am 23. Januar 2003: »Bahnchef Mehdorn sieht für die Betriebe in Chemnitz, Delitzsch und Zwickau keine Zukunft mehr.« Da immer mehr alte Züge durch neue ersetzt würden, sinke der Bedarf an Reparaturen und Wartungsarbeiten. O-Ton Mehdorn: »Ich kann mir keine Betriebe leisten, die keine Aufträge haben.« Wie der Chef eines Privatunternehmens, obwohl noch der Bund Eigentümer der Deutschen Bahn AG ist – entsprechend fordern die Beschäftigten eine politische Entscheidung für den Erhalt der Werke.

Jetzt, nach der neuerlich angekündigten Schließung ihres Betriebes, forderten sie von Verkehrsminister Stolpe die Einlösung seiner Zusage. Die Forderung einer poli-



tischen Entscheidung war bereits von der Eisenbahnerkonferenz am 26. August 2002 in Delitzsch unterstützt worden, auch vom Bundesvorsitzenden der sozialdemokratischen Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen, Ottmar Schreiner. Mehdorn hatte schon damals die Frage nach der Zukunft der Beschäftigten beiseite gewischt: »Ich will nicht, dass die Mitarbeiterzahl zum Kriterium erhoben wird. Ich rede nicht über Köpfe, sondern über Kosten.«

Die Erklärungen aus dem Ministerium Stolpe, die die Beschäftigten seit dem von Mehdorn verkündetem Aus erreichten, waren so widersprüchlich, dass sich die Beschäftigten entschlossen, ab 17. Februar die Montagsdemos wieder aufzunehmen und Mahnwachen abzuhalten: »Am Beispiel der Bahnwerke in Nürnberg, Blankenburg, Opladen, Chemnitz und Zwickau wird die Taktik deutlich, durch Zermürbung und Demotivierung scheinbarweise die Liquidation eines Standortes voranzutreiben. Was wir fordern, ist Klarheit im Prozess statt loser Lippenbekenntnisse. Wir messen die Herren Milbradt und Stolpe an ihren Taten, die sie ihren Worten folgen lassen müssen.« Organisiert werden die Montagsdemos und Mahnwachen durch ein »Aktionskomitee«, dem außer Delitzscher Bahnwerkern auch KollegInnen anderer Betriebe angehören. Seine Ziele sind so definiert, dass sich immer größere Teile der Bevölkerung an den Solidaritätsbekundungen beteiligen: Für den Fortbestand des Bahnwerks. Für den Abbau der Arbeitslosigkeit, für den Stopp der Abwanderung vor allem Jugendlicher, für die Zukunft der Region. Bei der ersten Demo am 7. Oktober waren 200 Menschen dem Aufruf des Aktionskomitees gefolgt, seitdem sind die Teilnehmerzahlen ständig gestiegen.

Pünktlich ab 6.00 früh versammeln sich seit dem 18. Februar Kolleginnen und Kollegen außerhalb ihrer Arbeitszeit in der morgendlichen Kälte um die wärmenden Feuer vorm Werkstor. Am nächsten Morgen verteilen sie ihre Mahnwachen-Tagesberichte, mit denen sie über den Ablauf,



An der Mahnwache

über Solidaritätsbekundungen und über besondere Ereignisse informieren. Nicht zuletzt über die Unterstützung, die sie aus allen Teilen der Delitzscher Bevölkerung erfahren. Eins der meistdiskutierten Themen: »Aufbau Ost«.

Bereits am ersten Tag der Mahnwachen konstituierte sich im Landratsamt eine Arbeitsgruppe, die Einfluss auf weitere Entscheidungen nehmen will. Für den 14. März hat sich Bundesverkehrsminister Stolpe zu einem Gespräch bereit erklärt. Das Aktionskomitee ruft die Beschäftigten zur Unterstützung der Forderungen an den Minister zu einer Großdemonstration in Berlin auf: »Lassen wir es nicht zu, Arbeitsplätze ohne Not zu verlieren, um sie dann mit Hartz wieder aufzubauen!«

Abgeschlossen am 21.02.2003 ■

Kontaktadresse:

DB AG, Fahrzeuginstandhaltung, Werk Delitzsch

Aktionskomitee, Karl-Marx-Straße 39, 04509 Delitzsch

## Die Beschäftigten der Postfilialen kommen in Bewegung



Am 20. November 2002 blieben bundesweit in vielen Filialen der Post die Schalter bis in den späten Nachmittag geschlossen. Die Betriebsräte hatten die Beschäftigten zur Teilnahme an Betriebsversammlungen aufgerufen. Diskutiert werden sollte die Frage, wie sich die MitarbeiterInnen zu dem Vorhaben des Unternehmens verhalten, bundesweit etwa 1000 Filialen zu schließen und damit 3600 Stellen zu streichen. In den größeren Städten versammelten sich die Beschäftigten am Ende der Betriebsversammlungen zu kurzen Demonstrationen. Allein in Berlin nahmen etwa 1000 KollegInnen an der Demonstration teil.

Ausgelöst worden war die Unruhe unter den Beschäftigten durch die Ankündigung des Vorstandes, die durch die Regulierungsbehörde verordneten Portosenkungen zu Jahresanfang 2003 durch verstärkte Einsparungen im Filialbereich ausgleichen zu wollen. In Pressemitteilungen hieß es wiederholt, dass 1000 Filialen geschlossen und damit etwa 10.000 Arbeitsplätze abgebaut werden müssten. Der Vorstand erklärte, die Filialen auf das gesetzliche Mindestmaß zu reduzieren und unproduktive Schalter in Postagenturen umzuwandeln. Damit seien, so ver.di, weitere 2.500 Arbeitsplätze gefährdet.

Derzeit werden Postleistungen auf zwei Wegen vertrieben. Einmal durch Postfilialen. Bei ihnen handelt es sich um Schalterbetriebe, die Unternehmensteilen des Konzerns Post (DP AG Mutter, DPV Tochter, DP Retail Tochter) gehören. Zum anderen durch Postagenturen. Sie werden von gewöhnlichen Gewerbetreibenden geführt. Sie bieten zwar auch Postleistungen an, ihr Haupterwerb ist in der Regel aber ein anderer (Einzelhandelsgeschäfte, Tankstellen, Zeitungsläden).

Für die heftige Reaktion der KollegInnen sorgte ferner der Umstand, dass die Post bis zum November keine Anstalten gemacht hatte, den Ende des Jahres 2002 auslaufenden Schaltervertrag zu verlängern. Er garantierte den Bestand einer bestimmten Zahl von Filialen und gab so den Beschäftigten ein gewisses Maß an Arbeitsplatzsicherheit.

Bei dem Konflikt um die zukünftige Anzahl der von der Post betriebenen Filialen geht es aber nicht nur um Fragen der Arbeitsplatzsicherheit und damit um die beruflichen Perspektiven der Beschäftigten, sondern auch um die Entlohnung.

### **Neues Entlohnungssystem für die Filialbeschäftigten**

Gegenwärtig ist etwa die Hälfte der Angestellten der Post im Filialbereich tätig. Sie werden bisher ähnlich wie die Angestellten des öffentlichen Dienstes nach einem Tarifvertrag bezahlt, der sich an der Entlohnung der Beamten auf den gleichen Arbeitsplätzen orientiert.

Nach dem die Postgewerkschaft bereits Mitte der siebziger Jahre eine Abkopplung der Angestelltenbezahlung von den Grundsätzen der Beamtenbesoldung gefordert und ein einheitliches Entlohnungssystem für die nach Tarif Beschäftigten angemahnt hatte, machte sich nach der erfolgten Umstrukturierung von einem Staatsbetrieb zu einem nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen geführten Logistikunternehmen auch die Post dieses Ziel zu eigen. Doch sie verstand darunter nicht eine Modernisierung der antiquierten Grundsätze der Bezahlung und damit eine Verbesserung der beruflichen Perspektiven der Beschäftigten, sondern die Anpassung der Einkommen an vergleichbare Berufsgruppen der Privatwirtschaft.

Die Angestellten des Filialbereichs möchte die Post zukünftig als Beschäftigte des Einzelhandels sehen und damit die Entlohnungstarife um etwa 30 Prozent senken, ähnlich wie sie es bereits mit Zustimmung der Postgewerkschaft bei den Arbeitern durchgesetzt hat<sup>1</sup>. Hier orientierte sich die Post am Speditionsgewerbe.

Da aber die Gewerkschaft bis heute einer Lohnsenkung bei den Angestellten noch nicht zugestimmt hat<sup>2</sup>, versucht

nun die Post die Verringerung der Löhne und Sozialleistungen auf anderem Wege durchzusetzen.

Als ersten Schritt in diese Richtung hat sie in den letzten Monaten den Filialbereich neu organisiert und dabei alle fachfremden Tätigkeiten an andere Bereiche des Konzerns abgegeben. Sie macht damit die Filialen reif für eine Ausgliederung aus dem Briefverbund, so dass dieser Bereich entweder allein existieren oder aber an eine andere Gesellschaft verkauft werden kann. Im Gespräch sind derzeit zwei posteigene Unternehmen.

Die konzerninterne Konkurrenz bei Filialdienstleistungen besteht schon seit einigen Jahren. Die Tochterunternehmen Deutsche Post-Retail GmbH, Deutsche Post Vertriebs GmbH (DPV) und die Filialen der Deutschen Post AG erbringen gleiche Leistungen. Bei der DPV besteht ein Entlohnungstarifvertrag auf Einzelhandelsniveau, die DP-Retail, die aus von der Firma Herlitz erworbenen MC Paper-Geschäften hervorgegangen ist, ist an keinen Tarifvertrag gebunden<sup>3</sup>.

Würde der Arbeitgeber die Tätigkeiten der Filialen DP AG in die Töchter überführen, so fände im Rahmen des Betriebsüberganges der § 613a BGB Anwendung. Dies hätte bei Überleitung zur DPV zur Folge, dass die dort gültigen Tarifverträge (Einzelhandel) sofort für die übergehenden Beschäftigten Anwendung fänden. Bei einem Betriebsübergang in die DP Retail, wird der TV DP AG Gegenstand des individuellen Arbeitsvertrages. Ein Verschlechterungsverbot gilt dann nur für längstens zwölf Monate. Im Rahmen eines Betriebsüberganges kann jeder Beschäftigte widersprechen, mit der Folge, dass er bei der DP AG bleiben würde. Dies ist aber angesichts einer Überleitung der Tätigkeiten in die Töchter keine Alternative. In der Folge würden die Angestellten von Änderungskündigungen mit dem Ziel der Verringerung der Wochenarbeitszeit und der Versetzung in die wenig geliebte Zustellung bedroht. Mit den beabsichtigten Organisationsänderungen bei den Filialen der DP AG besteht die Befürchtung, dass der Arbeitgeber die Filialorganisation innerhalb des Postkonzerns vereinheitlicht, wodurch ein Betriebsübergang ohne Qualitätsverluste möglich wäre. Als vorweggenommene Maßnahmen wurde die Zahl der Niederlassungsleiter (NL-Leiter) reduziert und deren Zuständigkeiten von der Mutter DP AG auf die Töchter erweitert.

### **Keine Entwarnung**

Ende November erklärte die Post, dass sie die Neuorganisation des Filialbereichs vorerst stoppen wolle. Den Schaltervertrag verlängerte sie mit ver.di bis zum 1. April 2003. Etwa 1050 bereits von Rationalisierungsmaßnahmen betroffene KollegInnen konnten im Geschäftsbereich Vertrieb untergebracht werden. Sie müssen nicht in die Zustellung.

Die Zusage der Post dokumentiert nur, dass das Unternehmen seine Überlegungen zur Umstrukturierung des Filialbereichs noch nicht abgeschlossen hat. Dass der Vorstand es ernst mit seiner Ankündigung meint, den Filialbereich »produktiver« zu gestalten, zeigte er Anfang des Jahres 2003, als er die Verträge mit den Postagenturen kündigte und ihnen neue anbot mit einer um 25 bis 35 Prozent verringerten Vergütung. Die durchschnittliche Entlohnung von sechs bis sieben Euro sinkt damit auf etwa 4,50 Euro, brutto natürlich. Das Haftungsrisiko bleibt weiterhin bei den Agenturen.

<sup>3</sup> Hier ist es erstmals im Jahr 2002 gelungen, Betriebsräte zu wählen.

<sup>1</sup> Stellvertretender Vorsitzender der Postgewerkschaft war zu dieser Zeit der derzeitige DGB-Chef Sommer. Die Tinte unter dem Tarifvertrag zur Senkung der Löhne für die neu eingestellten Beschäftigten war noch nicht trocken, da fand Sommer nichts dabei, einer Verdopplung seines Gehaltes als stellvertretender ver.di-Vorsitzender freudig anzunehmen. Auch wenn zwischen beiden Tatbeständen kein unmittelbarer Zusammenhang besteht, so zeigt doch das Verhalten von Sommer, wie stark sich die gegenwärtige Gewerkschaftsführung von der Vertretung der Interessen der Mitglieder abgekoppelt hat.

<sup>2</sup> Die Verhandlungen über die Neustrukturierung der Angestelltengehälter werden seit etwa zwei Jahren fern der gewerkschaftlichen Öffentlichkeit geführt. Kenntnisse über den Stand der Diskussion haben allenfalls die Funktionäre der Organisation.

Der Fachbereich 10 von ver.di hat mit den Aktionen vom November gezeigt, dass er in der Lage ist, sogar die bisher nie durch sonderliche Aktionsbereitschaft aufgefallenen Beschäftigten der Filialen zu mobilisieren. Er hat in einer Weise reagiert, wie er es in den letzten Jahren bei anderen Konflikten auch getan hat. Er rief die Mitglieder erst, als die Verhandlungen auf zentraler Ebene zu scheitern drohten. Der Fachbereich Post Logistik lässt ähnlich wie die frühere Postgewerkschaft wenig Raum für Initiativen von unten und unternimmt auch nichts, um diese zu fördern. Gerade dies wäre angesichts der Tatsache, dass die Probleme im Schalterbereich noch lange nicht gelöst sind, dringend erforderlich. Ver.di Fachbereich 10, der Nachfolger der Postgewerkschaft, hat es darüber hinaus versäumt, die gegenwärtigen Probleme der Beschäftigten der Post zu verallgemeinern, sie in den Zusammenhang mit der Privatisierung der Post zu stellen und so eine Verbindung zwischen den von Rationalisierung betroffenen Gruppen im Unternehmen herzustellen. So kämpften zum Beispiel die Fahrer isoliert für den Erhalt ihrer Arbeitsplätze im Konzern, ebenso die Beschäftigten des inzwischen abgewickelten Bereichs Immobilienservice.

Im Zentrum der gewerkschaftlichen Forderungen stehen nach wie vor wirklichkeitsfremde Ideale wie das vom »fairen Wettbewerb« oder die Erwartung, die Post müsse doch endlich ein Einsehen haben, dass ein Unternehmen, das die Weltmarktführerschaft anstrebe, dieses Ziel nur mit motivierten Mitarbeitern erreichen könne.

Auch ist der Fachbereich 10 bis jetzt nicht bereit gewesen, die Lage der Postbeschäftigten mit der Situation von KollegInnen anderer Unternehmen zu verknüpfen, die sich ebenfalls mit den Folgen der Privatisierung auseinandersetzen müssen. Die Beschäftigten der Bahn, die KollegInnen des öffentlichen Nahverkehrs, der Krankenhäuser, der Müllbetriebe, etc. haben im Kern die gleichen Fragen zu beantworten. Eine bereit angelegte Initiative etwa zum Stopp weiterer Deregulierung von Unternehmen der so genannten Daseinsvorsorge besteht nicht. Und dabei sollte doch mit ver.di die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Gewerkschaften und betroffenen den KollegInnen verbessert werden.

Berlin, 16.1.2003 ■

## Thesen zur Tarifrunde im Öffentlichen Dienst:

# Politisches Desaster der Gewerkschaften offengelegt

Ein Erfolg muss her und sei es nur  
in den Köpfen des Vorstandes und als  
Erfolgsmeldung in ver.di PUBLIK

1. Ver.di mangelte es nicht nur an einer Strategiediskussion, ihr ist auch der politische Adressat ihrer gewerkschaftlichen Aktivitäten abhanden gekommen. Hatten sich die Gewerkschaften bis jetzt auf die soziale Gestaltung der Nachkriegsgesellschaft konzentriert und dabei in den wichtigsten gesellschaftlichen Gruppen und Parteien Partner gesehen, so haben sich diese spätestens nach der letzten Bundestagswahl von ihr abgewandt. Die Gewerkschaften sind in den letzten Monaten von Unternehmern, der Bundesregierung wie der parlamentarischen Opposition für alles verantwortlich gemacht worden, was als reales oder vermeintliches gesellschaftliches Problem angesehen wird: Für die Krise der Staatsfinanzen, für die Leistungsunfähigkeit der Sozialsysteme und für die mangelnde Flexibilität der Unternehmer bei Einstellungen. Die Höhe der Löhne, die Lohnnebenkosten sowie Schutzrechte für Arbeitnehmer (z.B. Kündigungsschutz) werden zum Hemmnis für einen ökonomischen Aufschwung und die Konsolidierung der Staatsfinanzen erklärt.
2. Die Gewerkschaften hatten einen entscheidenden Anteil an der Wiederwahl der jetzigen Bundesregierung. Durch die Mobilisierung von Funktionären und einfachen Mitgliedern, die an der Erhaltung der sozialen Sicherungssysteme und einer starken Stellung der Gewerkschaften im

politischen System der Bundesrepublik ein Interesse haben, sorgten sie dafür, dass die sozialdemokratischen Stammwähler doch noch zur Wahl gegangen sind und ihr Kreuzchen bei der SPD gemacht haben. Monatlang hatte es in allen Zeitungen, den offiziellen Zeitungen der Organisation, den Funktionärsgazetten, den Betriebszeitungen wie auch in Email-Verteilern geheißt, die Wahl Stoibers werde zu einem sozialen Kahlschlag führen und insbesondere den Flächentarifvertrag zerstören.

3. Die ersten Entscheidungen der Bundesregierung schienen denn auch die Hoffnung der Gewerkschaftsvorstände auf eine Politik, die auch die sozialen Interessen der Beschäftigten berücksichtigt, zu bestätigen. Aus Gewerkschaftskreisen hieß es, die Beschlüsse des rot-grünen Kabinetts zur Schließung der Haushaltslücken seien als Beitrag zu einer gerechten Steuerpolitik zu begreifen. (Aus dem Kanzler der Bosse wurde in der bürgerlichen Presse ein Arbeiterführer, so auf dem Titelblatt des „Spiegel“.) Als dann die Organisationen des Mittelstandes und der Kleinbürger ihre Klientel mobilisierten und massive Gegenkampagnen organisierten, hielten die Gewerkschaften nicht etwa dagegen, sondern blieben passiv. Für die Bundesregierung war dies ein Signal, ihre zukünftigen Beschlüsse stärker an den Bedürfnissen dieser Bevölke-

rungskreise als an denen der Gewerkschaften zu orientieren. Sie gingen davon aus, dass die Gewerkschaften nichts unternehmen würden, um die gegenwärtige Regierung in Schwierigkeiten zu bringen.

4. Als im Spätherbst Zahlen zur Finanzlage der Öffentlichen Haushalte veröffentlicht wurden und aktualisierte wirtschaftliche Daten eine ökonomische Stagnation erkennen ließen, stellte ver.di seine Lohnforderung von drei Prozent plus X auf. Allen kritischen Gewerkschaftern war klar, dass damit nicht eine Verhandlungsrunde bevorstehe, die zu einem forderungsnahen Abschluss führen werde, sondern allenfalls ein Ergebnis im Rahmen früherer Tarifrunden zu erwarten sei, also etwa zwischen 40- und 60 Prozent der Forderung. Angekündigt war von Gewerkschaftsseite eine Tarifrunde jenseits des üblichen Verhandlungsrituals, Forderung und Resultat sollten dicht beieinander liegen. Sowohl vom Ablauf als auch vom Ergebnis wurde es dann doch wieder das übliche Gerangel. Gekennzeichnet war die Verhandlungsführung auf Seiten des ver.di-Vorstandes von der Angst vor der Anwendung des einzigen Druckmittels, über das die abhängig Beschäftigten verfügen. Er wollte einen Streik auf alle Fälle vermeiden. Der Versuch, das übliche Tarifrival zu durchbrechen ist gescheitert, weil die Gewerkschaft deren Grundlage nicht verlassen konnte, um den öffentlichen Arbeitgebern als politischer Kontrahent gegenüberzutreten.
5. Ver.di stand in dieser Tarifrunde vor dem Problem, dass die gegenwärtige Regierung, die sie als die ihre begreift, das Entgegenkommen nicht honorierte und selbst einem Schlichtervorschlag, der bereits erhebliche Zugeständnisse von ver.di beinhaltete, massiven Widerstand entgegensetzte. Die Tarifrunde wurde noch begleitet durch die Ankündigung des Berliner Senats, die Ergebnisse der Tarifverhandlungen nicht übernehmen zu wollen. Mit einseitig erklärten Arbeitszeiterhöhungen für Beamte, einem Angebot für einen Solidarpakt, der zu einer mehrjährigen Festschreibung des Nominallohns und zu einer Senkung von Urlaubs- und Weihnachtsgeldes, und damit zu einer drastischen Reallohnsenkung führen würde, machte der Berliner Senat klar, dass die Arbeitnehmer der Stadt für die Haushaltskrise verantwortlich sind und deshalb auch für sie zahlen müssen. Konsterniert waren die Funktionäre von ver.di, als der Senat seine Ankündigungen auch wahr machte und mit einem Coup d'Etat aus den Arbeitgeberverbänden austrat. Was bis dahin allenfalls als eine (gegenüber sonstigen Positionsbestimmungen) verschärfte Tonlage der Arbeitgeber angesehen wurde, war plötzlich politische Realität. Andere Länder und Kommunen erwägen ebenfalls, aus der TdL oder den kommunalen Arbeitgeberverbänden auszutreten. ver.di hat dieser Kampferklärung der Herrschenden nicht mit einem Übergang zu einer klassenbewussten Politik geantwortet, sondern sich allein auf die klassischen tariflichen Maßnahmen beschränkt.
6. Die relative Stärke der ÖTV in der Nachkriegszeit bestand darin, dass sie durch Verhandlungen mit den Spitzen der Bundesrepublik Deutschland die Arbeits- und Entlohnungsbedingungen von Millionen von Menschen mitbestimmen konnte. Sie setzte damit Standards, die sowohl in den unmittelbaren staatlichen Einrichtungen (Behörden) wie auch in den mittelbaren (Krankenhäuser, Universitäten, öffentlicher Nahverkehr, Ent- und Versorgungsunternehmen), sowie den Sparkassen, den Wohnungsbaugesellschaften, den Kirchen und den Sondervermögen des Bundes (Post, Bahn, Telekom) ihren Niederschlag fanden. Sie setzten wegen ihrer Tragweite auch Maßstäbe für große Teile der Privatindustrie. ÖTV/ver.di haben in den letzten Jahren die Auflösung dieses Tarifverbundes weitgehend passiv hingenommen. Der Privatisierung öffentlicher Unternehmen und der damit einher gehenden Veränderungen der Tarifstrukturen setzte sie wenig gewerkschaftlichen und schon gar keinen politischen Widerstand entgegen. Sie nahm es auch hin, dass den ehemals öffentlichen Unternehmen private Konkurrenz erwuchs und Firmen entstanden, die an keine Tarifverträge gebunden sind.
7. Ver.di kann den veränderten Verhältnissen in vielen Bereichen (u.a. Krankenhäusern, Behörden, etc.) derzeit nicht einmal mit gewerkschaftlichen Mitteln begegnen, weil sie dort keine organisatorischen Strukturen besitzt. Während sich die Wirklichkeit in den letzten Jahren massiv verändert hat, agieren die Funktionäre immer noch so, als ob die alten Zeiten fortbestehen würden, die nur eine gewerkschaftliche Präsenz auf zentraler Ebene und in wenigen kampfstarken Bereichen (Müllabfuhr, öffentlicher Nahverkehr) verlangten. ver.di steht nun vor dem Problem, dass die langjährige politische Passivität in der Frage der Privatisierung auch den Kernbereich der staatlichen Verwaltung berührt. Sie hat die Rahmenbedingungen dieses Prozesses nie infrage gestellt und durch eigene Vorstellungen etwa zur Erhaltung und den Ausbau der Daseinsvorsorge versucht, ein eigenes politisches Ziel zu formulieren.
8. Die gewerkschaftliche Führung musste in dieser Tarifrunde mit ansehen, dass viele Mitglieder nicht mehr überzeugt waren, dass ver.di dem von der anderen Seite ausgeübten Druck widerstehen kann. Deshalb ließ nach Verkündung des Schlichtungsergebnisses die Kampfbereitschaft in den Betrieben dramatisch nach. Die Gewerkschaftsführung hat mit ihrer Politik nicht zur Mobilisierung, sondern zur Demobilisierung beigetragen. Unter den Mitgliedern herrscht Angst vor dem sozialen Abstieg und wenig Vertrauen, dass die Gewerkschaft sie davor schützen kann.
9. Der Regierung ist es gelungen, ver.di als zahnlosen Tiger darzustellen, und das Dilemma, in dem ver.di steckt, aufzudecken. Sie fordert die vollständige Unterwerfung unter die staatspolitischen und ökonomischen Ziele von Bundesregierung und Arbeitgeberverbänden (Auflösung des BAT, Auflösung des Arbeitsministeriums in das Wirtschaftsministerium, Hartz-Kommission wie auch Rürup-Kommission). Nur dann wird den Gewerkschaften noch die Möglichkeit gewährt, zu wichtigen Gesprächen (vgl. die jämmerliche Rolle von Sommer bei der Frage, ob ein Bündnis für Arbeit wieder tagen soll) geladen zu werden. In summa: Ver.di kann weder den erreichte Stand der Tarifpolitik für die „Alt-Beschäftigten“ verteidigen, noch ist sie in der Lage, die Beschäftigten in den neuen Arbeitsverhältnissen aktiv zu vertreten. Sie ist darüber hinaus auch gegenüber der von ihr erwarteten politischen Unterordnung hilflos: Sie sieht ihre zukünftige Rolle zwar nicht in der Unterwerfung, ist aber auch nicht fähig, sich als gewerkschaftliche und politische Gegenkraft zu definieren.

Berlin, 27.1.2003 ■