



Bahn und Börse



Wohin rast der Privatisierungszug?

Wir beantworten Fragen eines lesenden Eisenbahners

Informationen von und für KollegInnen der DB AG

Oktober 2004

www.bahnvonunten.de

Rückfragen bitte an: bahnvonunten@aol.com, bahnvonunten@web.de

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

In dieser Broschüre findet Ihr wichtige Informationen zum heiß umstrittenen Thema Börsengang: Anhand von Fragen (Ähnlichkeiten mit Konzernpublikationen sind gewollt) und Antworten (unterscheiden sich nicht zufällig von den Konzernpublikationen) listen wir die wesentlichen Argumente gegen einen Börsengang der Deutschen Bahn AG auf.

Der Vorstand des DB-Konzerns hat die Führungskräfte des Unternehmens auf den Börsengang eingeschworen. Auch nach der Verschiebung des ursprünglich für 2006 vorgesehenen Termins für einen Börsengang bleibt alle Tätigkeit des Konzerns diesem Ziel untergeordnet. Hierzu haben die Führungskräfte eine Argumentationshilfe erhalten (im Bahn-Net als Download), mit deren Hilfe sie vom Sinn dieser unsinnigen Zielstellung überzeugt werden sollen. Der dort enthaltenen Aufforderung an das Management, diese Unterlagen zu nutzen, um die „Mitarbeiter über das Thema und die unterschiedlichen Sichtweisen aufzuklären“, werden die Ausführungen in keiner Weise gerecht. Scheinbar gibt es keine Argumente die gegen einen Börsengang sprechen. Wir wollen die gleichen Fragen aus anderer Sicht - nämlich aus der Sicht der Betroffenen - beantworten und zeigen, daß die Beschäftigten der Bahn keinen Grund haben, auf die Seite der Börsianer überzutreten.

Bislang gab es in unserer Gewerkschaft eine sehr wenig ausgeprägte Diskussion über die Folgen der Privatisierung. In TRANSNET-Publikationen finden konsequente Gegenpositionen bis zum heutigen Tage keinen Niederschlag. Doch schon der Gewerkschaftstag der TRANSNET 2000 und die Bundesbetriebsrätekonferenz im Frühjahr 2004 haben eindeutig Position gegen Börsengang und Ausverkauf der Deutschen Bahn AG bezogen. „Die Absage des Börsengangs 2006 bietet die Gelegenheit, jetzt in Ruhe und nicht in der Hektik eines künstlich entfachten Börsenfiebers über die Zukunft der Bahn nachzudenken“, heißt es jetzt im aktuellen TRANSNET THEMEN TELEGRAMM (Nr. 13/2004, September 2004). Dazu will diese Broschüre einen Beitrag leisten (siehe auch unsere Thesen ab S. 20).

Wie immer könnt ihr unsere Veröffentlichungen auch von unserer Web-Site www.bahnvonunten.de herunterladen und uns Eure Kritik mitteilen. Wir hoffen auf eine lebhaftige Diskussion.

Eure Kolleginnen und Kollegen der gewerkschaftlichen Initiative „Bahn von unten“

□ **Ähnlichkeiten sind durchaus gewollt**

□ **Führungskräfte werden auf einen Börsengang eingeschworen.**

□ **Fragen aus Sicht der Beschäftigten beantworten.**

□ **Gegenpositionen müssen in TRANSNET zu Wort kommen!**

Initiative „Bahn von unten“
Postfach 2112
65011 Wiesbaden
Tel./Fax 0611.406807
V.i.s.d.P.:
Hans-Gerd Öfinger

Welche Gründe sprechen für einen möglichen Börsengang der Bahn?

Die vom Vorstand der DB AG angeführten Hauptargumente laufen im Wesentlichen darauf hinaus, dass durch den Verkauf von Anteilen und die Loslösung der Bahn von politischen Interessen und Einflüssen über neues eigenes Kapital neue Investitionsmittel aufgebracht werden könnten. Dabei wird folgendes vergessen:

Es ist überhaupt nicht sichergestellt, dass mit dem Verkauf der Anteile an der Börse dem Konzern auch tatsächlich neues Kapital zufließt. Der Deutsche Bundestag hat zwar die Bundesregierung aufgefordert, bei einem möglichen Verkauf das Kapital im Konzern zu lassen, aber eine eindeutige Zusage gibt es bisher nicht. Die Finanzlage des Bundes und die von der Bundesregierung vorgelegten Haushaltsplanungen sprechen eher dafür, dass durch Privatisierungserlöse – also den Verkauf von Bundeseigentum – die Haushaltslage verbessert werden soll. Somit gibt es keine Sicherheit für die Erhöhung des Eigenkapitals bei einem Börsengang.

Die größere unternehmerische Freiheit, die das Management des Bahnkonzerns erreichen will, kann nur zur Folge haben, dass damit als alleinige Prämisse die Renditeerwartung der Eigentümer gilt. Selbst wenn der Bund laut Grundgesetz „nur“ 49 % seiner Anteile verkaufen darf, muss er künftig die Interessen und somit die Renditeninteressen der Minderheitseigentümer beachten. Diese erwarten eine maximale Verzinsung ihres eingesetzten Kapitals. Somit entscheidet allein das Profitinteresse über die Bahn. Damit verschärft sich der Druck in Richtung Kostensenkung. Und Kostensenkung bedeutet für uns ganz konkret u.a. einen weiteren Personalabbau bei stärkerem Auspressen des noch vorhandenen Personals. Die letzten 10 Jahre „Bahnreform“ haben diese Tendenz ebenso gezeigt wie die Erfahrungen der Beschäftigten bei anderen bereits privatisierten Unternehmen wie Lufthansa oder Deutsche Post.

□ **Bund macht „Kasse“. Bahn verliert.**

□ **Profitinteresse bringt mehr Personalabbau.**

Warum hat das Thema für den Bahnvorstand eine so hohe Priorität?

Die Bahn will expandieren und ein „Global Player“ werden (zum Teil ist sie es schon). Zudem befürchtet der Konzernvorstand, dass ein gewinnbringendes Unternehmen Begehrlichkeiten weckt und damit nötige Zukunftsinvestitionen verhindert werden. Die Argumentation verschweigt, dass Gewinne in einem privatisierten Betrieb in der

□ **Deutsche Bahn als „Global Player“?**

Regel an den Eigentümer ausgeschüttet werden. Ansonsten hätte dieser ja nichts von „seinem“ Eigentum. Natürlich wird auch re-investiert, aber nur wenn eine angemessene Gewinnausschüttung gewährleistet werden kann. Notwendige Zukunftsinvestitionen werden durch den Börsengang unter Umständen sogar verhindert, da alleine die Wirtschaftlichkeit über die Investitionstätigkeit entscheidet. Die nunmehr über 160-jährige Geschichte der deutschen Bahnen kann mehr als einmal belegen, dass deren Ausbau immer nur mit Hilfe staatlicher Gelder vollzogen wurde. Staatliche Subventionen haben die Bahn wieder flott gemacht. Dies wird auch in Zukunft nicht anders sein. Mehr noch: Wären die deutschen Bahnen in „privater“ Hand verblieben, wäre kein flächendeckender Ausbau des Netzes erfolgt und nur Strecken betrieben worden, die profitabel sind. Die Erfahrung mit der Privatisierung der Bahnen in anderen Ländern belegt: Privatbahn heißt Schrumpfbahn!

□ **Renditestreben kann Zukunftsinvestitionen verhindern!**

□ **Geschichte belegt: Profitgründe hätten Ausbau verhindert. Privatbahn heißt Schrumpfbahn**

Wer entscheidet über den Zeitpunkt und welche Voraussetzungen sind dafür notwendig?

Das Gründungsgesetz für die Deutsche Bahn AG sieht vor, dass der Verkauf von Anteilen der Zustimmung von Bundestag und Bundesrat bedarf. Erst dann kann der Bund als Eigentümer im Aufsichtsrat über seine Vertreter dem Verkauf zustimmen. Im Juni 2004 hat der Bundestag auf Initiative aller Parteien im Verkehrsausschuss die Regierung aufgefordert, einem Börsengang erst zuzustimmen, wenn über mehrere Jahre Gewinne vom Bahnkonzern eingefahren werden. Für den Bahnkonzern erhöht sich damit der Druck, die Gewinnerwartungen auch tatsächlich zu erfüllen. Doch schon vor dem Hintergrund der Erwartungen möglicher Investoren ist der Druck groß genug. Die Mittel und Folgen hierbei liegen klar auf der Hand: Vor einem Börsengang wird noch einmal versucht, an der Personalschraube zu drehen. Da sich inzwischen zeigt, dass eine weitere Personalreduzierung in vielen Bereichen nicht mehr zu machen ist, werden nun eine Erhöhung der Wochenarbeitszeit, d. h. Raubbau am Personal und Senkung der Löhne, weitere Flexibilisierung der Arbeitszeit und eine Absenkung tariflicher Zulagen (beim Fahrpersonal u. a. die vakante Bezahlung der Gastfahrten) gefordert. Das Personalplanungsprojekt „Carmen“ in allen seinen Variationen spricht Bände! So sehen die „Voraussetzungen“ in der Realität der Eisenbahner aus.

□ **Druck erhöht sich. DB-Konzern fordert Absenkung von Tarif- und Sozialstandards.**

□ **Der Weg zum Börsengang führt über massiven Personalabbau**

Welchen Vorteil hätten die Mitarbeiter von einem Börsengang?

Die Logik der Wirtschaftsbosse ist einfach und einprägsam: Geht es dem Unternehmen gut, kann es gute Löhne zahlen, Beschäftigung sichern und besser Arbeitsbedingungen geben. Die Realität sieht anders aus. Ganz gleich ob Transport- und Logistikunternehmen (Bahn, Post, Telekom) oder verarbeitende Industrie – alle großen Konzerne rationalisieren trotz gestiegener Gewinne, d.h. sie bauen Arbeitsplätze in Größenordnungen ab, dass einem nur schwindelig wird. Überall wird – selbst bei Rekordgewinnen – mit der Begründung der Wettbewerbsfähigkeit versucht die Tarif- und Sozialstandards abzubauen. Dies zeigt: von einem Börsengang haben die Eisenbahner(innen) keinerlei Vorteile zu erwarten. Wir sollten nicht auf falsche Versprechungen vertrauen.

Die schon angekündigte Möglichkeit der „Erfolgsbeteiligung für Mitarbeiter“ ist ein Trugschluss. Dahinter steckt das Ziel, den Druck auf die einzelnen Beschäftigten zu erhöhen. Am besten wären dann noch Vorschläge, wie weitere Arbeit rationalisiert werden kann um seinen Arbeitsplatz zu beseitigen. Doch im Ernst: Profitieren werden im besten Falle einige, aber niemals die Mehrzahl, und schon gar nicht alle.

□ **Gewinnsituation hat nichts mit Arbeitsplatzsicherheit zu tun.**

□ **Vorsicht Falle!**

□ **Erfolgsbeteiligung ist ein Mittel um den Druck zu erhöhen.**

Welche Vorteile hätten die Kunden davon?

Der Unterschied zwischen dem Wunschenken in der herrschenden Meinung und der Realität kann kaum größer sein: „An der Börse werden nur solche Unternehmen belohnt, die ihr Handeln ausschließlich an Kundenbedürfnissen und Markterfordernissen (...) ausrichten.“ schreibt der Bahn-Vorstand in seiner Argumentationshilfe. Viele handfeste Beispiele mit Privatisierungen sprechen jedoch eine andere Sprache.

Beispiel 1: Die privatisierten Berliner Wasserbetriebe haben zum Jahresbeginn 2004 ihre Wasserpreise um 15 % erhöht, um eine angestrebte Rendite um ca. 2 % zu erreichen. Die Erhöhung wäre doppelt so hoch ausgefallen, wenn nicht der Mehrheitsaktionär (das Land Berlin!) auf seinen Anteil des Gewinns verzichten würde. Folgt man der Logik der Argumentation der Bahn, so müssten die Kunden künftig auf ihr Wasser verzichten um das Unternehmen zu bestrafen.
Beispiel 2: Bei der Deutschen Post AG hat das Renditestreben zur Demontage zahlreicher Briefkästen und zur Schließung von Postfilialen in Stadt und Land geführt. Postmanager halten es für

□ **Kundenorientierung und Kapitalmarkt haben nichts miteinander zu tun.**

„zumutbar“, wenn die Menschen deshalb viel weitere Strecken zurücklegen müssen. Schicken wir deshalb keine Briefe mehr ab? Für Anleger oder Investoren spielt es keine Rolle, ob die Bahn kundenorientiert arbeitet. Für sie zählt alleine der Profit. Dies könnte unter Umständen auch bedeuten, dass künftig nur wenige rentable Strecken betrieben werden („Konzentration auf die Kernbereiche“) und der Rest abgehängt wird.

□ **Für Aktionäre zählt nur der Profit!**

Warum will der Bund die Bahn überhaupt privatisieren?

Die endgültige oder auch „materielle“ Privatisierung der Bahn durch den Börsengang ist Bestandteil einer weltweiten und europaweiten Deregulierungspolitik, mit der die Staaten so gut wie alle Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge dem „freien“ Markt zuführen. Begründet wird das mit dem Argument, dass ein privatwirtschaftliches Unternehmen die Aufgabe angeblich besser und auch kostengünstiger wahrnehmen könne. Dahinter stecken handfeste Interessen. Große Kapitalbesitzer suchen dringend neue, profitable Anlagemöglichkeiten und scheuen dabei – im Gegensatz zu ihrer vollmundigen Propaganda – allzu großes unternehmerisches Risiko. Am liebsten setzen sie sich in ein gemachtes Nest, das sofort Dividenden erbringt. Da bieten sich die Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge mit ihrer mehr oder weniger garantierten Kundschaft als leichte Unternehmerbeute geradezu an.

□ **Weltweite Deregulierungspolitik unterwirft öffentliche Unternehmen der Profitlogik.**

□ **Staatsbetriebe als Beutestücke der risikoscheuen und renditehungrigen Privatisierer.**

Doch gerade die Geschichte von Bahn und Post hat gezeigt, dass auch Staatsunternehmen rentabel arbeiten und Geld in die Staatskasse spülen konnten. Die alte Bundespost ließ Ende der 80er Jahre dem Bundeshaushalt einen Jahresüberschuss von fünf Milliarden DM zufließen. Genau darauf waren die Privatisierer scharf. Vor dem ersten Weltkrieg deckte der Preußische Staat 57 % seines Haushaltes durch die Einnahmen aus der Bahn. In den zwanziger Jahren leistete die Reichsbahn die Reparationsleistungen an die Siegermächte des ersten Weltkrieges. Unter den Nazis musste die Reichsbahn den Straßenbau finanzieren und nach dem zweiten Weltkrieg – geschwächt durch Zerstörung und Demontage – mussten die Investitionen von der Bahn selbst aufgebracht werden. Bis in die 90er Jahre wurden die Investitionen des Bundes in die Schiene sträflich vernachlässigt. Die Situation der Bahn ist also im Profitinteresse menschengemacht gewesen. Mit dem Beginn der „Bahnreform“ sind Milliarden in das Schienennetz investiert worden und ist so ein Teil der Vernachlässigung wieder korrigiert worden, aber zugunsten der künftigen Großaktionäre. Mit Steuergeldern, versteht sich. In England haben die aus der Privatisierung der British

□ **Die alte Bundespost hat Überschüsse an den Bundeshaushalt abgeliefert!**

□ **Situation der Bahn ist im Profitinteresse menschengemacht.**

Rail hervorgegangenen privaten Bahn-Unternehmen mehr staatliche Subventionen erhalten als die alte Staatsbahn.

Was spricht also dagegen, ein saniertes Bahnunternehmen als eigene Einnahmequelle im Besitz und unter Kontrolle des Bundes zu halten, anstatt es aus kurzfristigen Profitinteressen einiger weniger und mit scheinheiligen ideologischen Begründungen zu verscherbeln? Wozu sollen eventuelle Gewinne privatisiert und Verluste sozialisiert werden?

Warum sind einige Kritiker anscheinend gegen einen Börsengang der Bahn?

Nach Meinung des Konzernvorstandes gibt es keine wirklichen Kritiker des Börsenganges der Deutschen Bahn AG. Angeblich seien sich alle einig. Weshalb dann aber die Argumentationshilfe? Richtig ist, dass die derzeit in den Regierungen des Bundes und der Länder tonangebenden Parteien und größtenteils auch die Oppositionsparteien für den Verkauf der DB AG sind. Strittig ist nur der Zeitpunkt. Dennoch gibt es – neben der Initiative „Bahn von unten“ – eine Reihe von Organisationen, die einen Börsengang ablehnen. Dazu zählen die aus Verkehrsexperten bestehende Initiative „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ oder die Organisation der Globalisierungsgegner von attac. Der TRANSNET-Hauptvorstand stellt Bedingungen, bei deren Erfüllung er einen Börsengang begleiten will. Die nach wie vor geltende Beschlusslage besagt allerdings: TRANSNET ist für die „Erhaltung einer einheitlichen, flächendeckenden und bundeseigenen Bahn im Interesse der Beschäftigten, der Umwelt und der Kunden. Kein Börsengang! Kein Ausverkauf - weder an ausländische noch an inländische Kapitalgruppen!“ (Beschluss des Gewerkschaftstages in Magdeburg im November 2000). Vor allem ist die Stimmung an der Basis, also bei den Beschäftigten in den verschiedenen Bereichen der Deutschen Bahn AG, eher gegen einen Börsengang. Daher die verstärkte Kampagne des Konzernvorstandes für einen Börsengang. Dass Eisenbahner einen Börsengang kritisch, ja ängstlich sehen, ist verständlich, denn alle spüren tagtäglich die Arbeitsverdichtung und die damit verbundene Hektik. Natürlich treffen wir auch auf die Meinung: So schlimm wird es schon nicht kommen. Wen von uns wollte dies verwundern. Verzichtet TRANSNET doch auf eine wirkliche Aufklärung über die Ursachen und die Folgen des Börsengangs. Ebenso erleben wir, wie die verschiedenen Unternehmensbereiche der Bahn auseinanderdriften und vieles nicht mehr funktioniert oder nur noch deshalb funktioniert, weil man sich (noch) kennt und weil die Eisenbahner Würde haben. Gleichzeitig verschärft sich trotz der so gepriesenen „Modernisierung“ die Kritik

□ **Eine auf Steuerkosten sanierte Bahn könnte Einnahmequelle des Staates sein – anstatt den Reichtum „Privater“ zu mehren.**

□ **Regierungen und Politiker sind meist für Privatisierung und Börsengang. Viele Gewerkschafter, Bahnexperten und Globalisierungskritiker sind dagegen.**

□ **Gewerkschaftsbasis sollte über Pro und Contra aufgeklärt und an der Diskussion beteiligt werden.**

der Kunden an den Leistungen der Bahn. Auffangen müssen diese Kritik die Beschäftigten. Alles in allem werden die Kritiker des Börsenganges künftig mehr Gehör finden. Die Initiative „Bahn von unten“ fordert ein klares NEIN zum Börsengang und eine offene Diskussion in den Gewerkschaftsmedien sowie eine Aufklärung der Mitglieder über die nachteiligen Folgen einer Aktionärsbahn für unsere Zukunft. Die Basis muss an dieser schwerwiegenden Entscheidung voll mitwirken.

- **TRANSNET-Mitglieder müssen über die nachteiligen Folgen einer Aktionärsbahn informiert werden!**

Was spricht für einen integrierten Börsengang der Bahn, also für einen Börsengang einschließlich Netz?

Wie sich aus der bisherigen Argumentation schließen lässt, sprechen alle Erfahrungen gegen einen Börsengang. Eine weitere Variante in der öffentlichen Debatte über Börsengang ist die endgültige Trennung von Fahrweg und Betrieb. Nach den Erfahrungen, die damit in anderen Ländern (vor allem Großbritannien!) gemacht wurden, hätte dies allerdings fatale Folgen, da der Betreiber des Schienenverkehrs dann nicht mehr für den Erhalt der Schiene verantwortlich wäre und damit die Sicherheit des Schienenverkehrs gefährdet wäre. Das darf unter keinen Umständen geschehen. Auch wären verstärkte Reibungsverluste zu erwarten, da eine selbstständige Netz AG unter den derzeitigen Bedingungen sich allein an betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten, d. h. der Rendite orientieren würde. Dieses befürchtete übrigens auch der ehemalige Hamburger Bürgermeister Henning Voscherau. In der Debatte um die Bahnreform im Bundesrat 1993 äußerte er seine Befürchtung dahingehend, dass eine „Fahrweg AG“ die nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten agiert, immer denjenigen den Zuschlag erteilen wird der das meiste zahlt. Damit wäre eine Verdrängung des Personenverkehrs zu befürchten; ein Zielkonflikt zwischen marktwirtschaftlichen Kriterien und Allgemeinwohl-Gewährleistungspflichten ist ohnehin vorprogrammiert.

- **Erfahrungen anderer Länder zeigen: Eine Trennung von Fahrweg und Betrieb gefährdet Sicherheit im Schienenverkehr.**

Wenn uns das britische Privatisierungsdesaster eines lehrt, dann ist es die Erfahrung, dass der Schienenverkehr (d.h. vor allem die durch ihn produzierte sehr zuverlässige und umweltfreundliche Ortsveränderung) in einem dicht besiedelten Land und auf einem stark befahrenen Netz zwangsläufig darunter leidet, wenn sich in dichter Zugfolge, die technisch vor allem durch ESTW-Stellwerke und administrativ durch neue Konzernrichtlinien für Fahren und Signalisierung ermöglicht werden soll, konkurrierende Unternehmen tummeln.

- **Konkurrenz auf Schienen bringt erhebliche Nachteile.**

Warum lehnen BDI, DIHK, CDU/CSU und FDP einen „integrierten Börsengang“ ab?

Der Vorstand der DB AG will den Konzern als europaweiten und weltweiten „Global Player“ und Logistikriesen ausbauen und will sich dafür die staatliche Protektion sichern und die Kontrolle über die Infrastruktur (Eisenbahnnetz) behalten. Es gibt ebenso Gerüchte über eine enge Kooperation zwischen DB AG und SNCF in den Bereichen Hochgeschwindigkeitsverkehr und Güterverkehr.

Der DB-Vorstand argumentiert: Schienennetz und Transportunternehmen müssen beim Rad-Schiene-System Eisenbahn zusammen, d.h. unter dem Dach der Holding der DB AG bleiben. Die gesamte Holding soll Schritt für Schritt bis zu 49,9 Prozent der Aktien an der Börse verkaufen.

Mehdorns Widersacher vom BDI (dahinter stecken ein wichtiger Teil des deutschen Kapitals und auch die bereits in Deutschland als Privatbahnen operierenden Konzerne wie Connex und Arriva) haben andere Interessen. Sie sind grundsätzlich für die Privatisierung und möchten gerne im Schienenverkehr Profite machen. Sie scheuen aber ein allzu großes finanzielles Risiko und wollen auf der Grundlage gesicherter günstiger Trassenpreise für die Benutzung der Schienenwege (die Verluste bleiben sozialisiert!!!) mit Personennahverkehr, Personenfernverkehr und Güterfernverkehr ihr Geschäft machen. Sie wollen die Rosinen herauspicken und die Bahn in Filetstücke zerschneiden.

„Das Netz eignet sich nicht als Renditeobjekt“, brachte es Dirk Fischer (CDU) bei der BDI-Tagung im September 2004 auf den Punkt.

„Andere Anbieter als die DB AG müssen die Chance haben, planbar mit Schienenverkehr Investitionen zu tätigen und Geschäfte zu machen“, forderte sein Kollege Horst Friedrich von der FDP. Der Sprecher der Rhenania Intermodal Transport GmbH, Schuhmacher, brachte die Interessen privater Güterbahnen auf den Punkt: „Das Netz kostet Geld. Privatisierung ja – aber bitte nehmt den hoheitlichen Bereich heraus.“

Ihr Rezept: Eine Schienennetz AG bleibt zu 100 Prozent beim Staat, die Transportgesellschaften werden zu 100 Prozent privatisiert.

□ **DB-Konzern als „Global Player“?**

□ **DB Vorstand will die Holding schrittweise verkaufen.**

□ **BDI will Trasse beim Bund belassen und die Transportgesellschaften zu 100 Prozent privatisieren!**

□ **Privates Kapital scheut Risiko: Verluste sozialisieren und Gewinne privatisieren.**

Wer entscheidet über einen Börsengang und wie geht es dann weiter?

Der Bund als Eigentümer trifft – wie schon weiter oben beschrieben – die Entscheidung. Der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Hartmut Mehdorn, wollte den Börsengang um jeden Preis noch vor der Bundestagswahl 2006 durchdrücken. Da hierzu ein Beschluss von

□ **Der Bund als Eigentümer entscheidet.**

Bundesrat und Bundestag erforderlich wäre, müssten die entsprechenden Gesetzentwürfe spätestens im Frühjahr 2005 eingebracht werden. Obwohl laut Bundestagsbeschluss ein Börsengang erst nach einer mehrjährigen Gewinnphase des Konzerns für richtig gehalten wird, war der Bahn-Vorstand Anfang Juni vom Eigentümer aufgefordert worden, den Börsengang vorzubereiten. Doch im September 2004 zog der Aufsichtsrat die Notbremse; der für 2006 anvisierte Börsengang wurde verschoben. Die BDI-Lobby setzt jetzt alles daran, eine Bundestagsmehrheit für ihre Linie zu gewinnen. CDU/CSU und FDP stehen schon dahinter, und auch Bündnis 90/Die Grünen haben auf ihrem Kieler Parteitag die Privatisierung des DB-Konzerns ohne Schienennetz beschlossen.

- **Mehdorn wollte es um jeden Preis bis 2006 durchsetzen und hat den Auftrag erhalten, den Börsengang vorzubereiten.**

Ist die Bahn schon kapitalmarktfähig?

Wer die Diskussionen in den Medien verfolgt, kann zweierlei feststellen: Die Deutsche Bahn AG behauptet, sie sei auf dem besten Weg und die Zahlen sprächen für sich. Die Wirtschaftspresse und viele Kritiker (die der Bahn nicht wohlgesonnenen sowieso) meinen, dass von einer Kapitalmarktfähigkeit noch längst nicht die Rede sein könne.

Mal davon abgesehen, dass die Gegner eines Börsengangs der Meinung sind, dass öffentliche Daseinsvorsorge nicht unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet werden darf und der öffentliche Personenverkehr immer ein Zuschussgeschäft bleiben wird, lassen wir uns mal kurz auf die wirtschaftliche Betrachtung ein. Dann werden wir feststellen, dass selbst die von der Bundesregierung als Gutachter eingesetzte Investmentbank Morgan Stanley zu dem Schluss kommt, dass die Kapitalmarktfähigkeit zurzeit nicht und auch in den nächsten Jahren nicht erreicht werden kann. So jedenfalls die Zitate aus dem Gutachten, welche in der Presse bisher wiedergegeben und nicht dementiert wurden.

Aber auch ohne Gutachten wird man bei Betrachtung der von der DB AG veröffentlichten Zahlen nicht zu den Schlussfolgerungen kommen, welche Herr Mehdorn gerne sehen möchte. Beispiel: Der sogenannte Cashflow, eine betriebswirtschaftliche Kennzahl die in der „modernen“ Betriebswirtschaft als Ersatz für niedrige Eigenkapitalquoten dient, ist eine wichtige Größe um die wirtschaftliche Kraft eines Unternehmens zu beurteilen. Der Cashflow lässt erkennen, in welchem Maße ein Unternehmen Finanzmittel aus eigener Kraft erwirtschaftet hat. Diese Mittel stehen dem Unternehmen zur Verfügung, um Investitionen zu finanzieren, Schulden zu tilgen oder Gewinne auszuschütten. Wenn aber dieser

- **Kapitalmarktfähigkeit noch lange nicht erreicht.**

Cashflow kleiner ist als beispielsweise die Investitionen, kann das Unternehmen nicht mal die Investitionen aus eigener Kraft erwirtschaften. Genau dieses ist bei der DB AG der Fall. Der Cashflow ist kleiner als die Nettoinvestitionen. Somit ist auch nicht verwunderlich, dass die Eigenkapitalquote – also der Anteil des Eigenkapitals am Unternehmen – auf bedenkliche 10,7 % (in 2003) gefallen ist. Auch hier sind sich Wirtschaftsleute einig, dass diese Quote zu niedrig ist. Dieses lässt sich auch an anderen Größen darstellen. Soweit zur betriebswirtschaftlichen Seite.

Ein weitaus größeres Manko in der Diskussion ist aber, dass keiner über die volkswirtschaftlichen Wirkungen von wirtschaftspolitischen Maßnahmen wie der Privatisierungspolitik diskutiert. Welche gesellschaftlichen Folgen hat es, wenn ein Unternehmen wie die DB AG die Anzahl der Ausbildungsplätze – bei allgemein hoher Jugendarbeitslosigkeit – um 12.700 reduziert? Welche Folgen für die Kaufkraft einer Volkswirtschaft hat es, wenn immer mehr Aufgaben ausgelagert werden und von kleinen Subunternehmen für wenig Geld erledigt werden? Welche Folgen hat es, wenn der Leistungsdruck immer weiter hoch geschraubt wird und die Beschäftigten dem irgendwann nicht mehr gewachsen sind? Welche Folgen hat es, wenn Fahrgäste vergrault werden und wieder aufs Auto umsteigen? Welche Folgen hat es, wenn bei der Jagd nach Rendite Mensch und Sicherheit unter die Räder kommen? Welche Folgen hat ein mörderischer Konkurrenzkampf auf Schienen für die betroffenen Eisenbahner und ihre Familien? Welche Folgen hätte es, wenn im Zuge von „Hartz IV“ bald auch im DB-Konzern sogenannte „1-Euro-Jobs“ eingerichtet würden und eine rechtlose industrielle Reservearmee von Langzeitarbeitslosen als Streikbrecher eingesetzt würde? Die Fragen lassen sich beliebig erweitern. Wenn nicht insgesamt wieder umgesteuert wird, geht die Spirale immer weiter nach unten.

□ **Wir brauchen eine gesamtgesellschaftliche Betrachtung der Wirkung von Privatisierungen.**

□ **Bald schon 1 Euro-Jobs bei der Bahn?**

Welche Aufgaben muss die Bahn dafür jetzt erledigen? Gibt es Alternativen?

Die DB AG nimmt Kurs auf die Börse. Kritikern wie unserer Initiative „Bahn von unten“ wird vorgeworfen, sie gefährdeten den Bestand der Bahn als Ganzes. Gibt es zu diesem Kurs wirklich keine Alternative, wie es die herrschende Meinung darstellt? Wir sind fest davon überzeugt: Es gibt Alternativen. Diese liegen nicht in einem Börsengang. Im Interesse von Eisenbahnern, Kunden und Umwelt muss die Bahn im Staatbesitz bleiben und muss die Zerschlagung des Konzerns sofort gestoppt werden. Unter dem Dach des Bundes kann die Bahn genauso wirtschaften wie es gefordert wird. Das hat die Geschichte der Bahnen längst bewiesen. Hierzu bedarf es allerdings

□ **Es gibt Alternativen: Die Bahn bleibt beim Bund und die Zerschlagung des Konzerns wird gestoppt!**

eines nötigen festgelegten Handlungsrahmens, denn eine Verschwendung von finanziellen Ressourcen darf es nicht geben. Auch muss die seit Jahrzehnten unter dem Einfluss der Straßenverkehrs- und Luftfahrt-Lobby betriebene Benachteiligung der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern endlich beseitigt werden. Nötig ist eine Transparenz der Unternehmenspolitik und demokratische Kontrolle ohne Bevormundung durch inkompetente und nur auf Dividenden ausgerichtete Manager, teure Manager und praxisferne und teure „Berater“. Die Interessen und Vertretung der Beschäftigten, Gewerkschaften, sozial Schwachen, Allgemeinheit, gesellschaftlichen Organisationen und Umwelt müssen in den Leitungsgremien (Vorstand, Aufsichtsrat, Beirat) den Ton angeben. Ausgewiesene Eisenbahn-Experten und nicht bahn- und technikferne Nachwuchsmanager, für die ein Job bei der Bahn nur ein kurzes Zwischenspiel auf der Karriereleiter ist, müssen auf allen Ebenen einbezogen werden. Das seit den 90er Jahren stark vergrößerte Einkommensgefälle zwischen Vorstandsmitgliedern und der Masse der Eisenbahner muss wieder radikal abgebaut werden. Der Schienenverkehr eignet sich nicht als Versuchskaninchen für Renditejäger und Konkurrenzkämpfe, bei denen viele Opfer auf der Strecke bleiben. Gesellschaftliche Aufgaben wie die Daseinsvorsorge im Bereich der Infrastruktur dürfen nicht nach betriebswirtschaftlicher Profitabilität betrachtet werden und müssen weiter vom Staat finanziert werden. Verkehrspolitische Maßnahmen sind künftig in ihrer gesamtwirtschaftlichen und gesamtgesellschaftlichen Wirkung zu betrachten. Dann nämlich käme man zu dem Schluss, dass es ökonomisch und ökologisch sinnvoller ist die Bahn zu finanzieren, als bspw. den inländischen Flugverkehr durch nicht erhobene Steuern auf Flugbenzin zu subventionieren.

Würde ein Börsengang das Ende der Sanierung bedeuten?

Der Vorstand der DB AG vertritt die Meinung, dass die Sanierung der Bahn 2004 beendet sein muss. Dieses liegt in der Logik einer Vorbereitung des Börsenganges, denn eine weitere Sanierung erfordert wesentlich mehr Mittel als bisher in Aussicht gestellt sind. Insofern bedeutet der Schritt an die Börse das Ende der Sanierung. Neue – von der Politik gewünschte – Projekte würde sich ein endgültig privatisierter Konzern teuer bezahlen lassen. Damit wären die an vielen Ecken des Landes geforderte Reaktivierung von Strecken zukünftig weitere Steine in den Weg gelegt. Auch hier wird deutlich, dass der Staat die Oberhand über die Bahn behalten muss, da nur so gewährleistet ist, dass gewollte verkehrspolitische Maßnahmen umgesetzt werden können und damit

□ **Die Bahn bleibt im Staatsbesitz – mit klaren Aufgaben und demokratischer Kontrolle!**

□ **Eisenbahner müssen bei der Bahn endlich das Sagen haben!**

□ **Gesellschaftliche Aufgaben der Daseinsvorsorge dürfen nicht dem Diktat des Profits unterworfen werden.**

□ **Eine Reaktivierung von Strecken wäre in Frage gestellt.**

auch Gestaltungsmöglichkeiten des Staates erhalten bleiben. In den letzten Monaten wurde zudem deutlich, welche gesamtwirtschaftliche Verantwortung Investitionen ins Schienennetz haben. Betriebsräte und Bahnindustrie machten darauf aufmerksam, dass die derzeitige Politik zigtausend Arbeitsplätze allein dadurch gefährdet, dass die Investitionen zurückgefahren werden.

Andererseits läßt sich nur erahnen, wie groß die gesamtwirtschaftlich positive Folgen und Auswirkungen erweiterter Investitionen in den Schienenverkehr wären und wie viel neue Arbeitsplätze und Kaufkraftsteigerung entstehen könnten.

□ **Viele Arbeitsplätze stehen auf dem Spiel.**

Sind wir noch in der Lage, einen Börsengang zu verhindern?

So gut wie niemand in unserer Gewerkschaft ist wirklich davon überzeugt, dass ein Börsengang im Interesse der Beschäftigten und der Allgemeinheit liegen würde. Die Beschlusslage unserer Gewerkschaft ist klar: "Für die Erhaltung einer einheitlichen, flächendeckenden und bundeseigenen Bahn im Interesse der Beschäftigten, der Umwelt und der Kunden. Kein Börsengang! Kein Ausverkauf - weder an ausländische noch an inländische Kapitalgruppen!" TRANSNET-Gewerkschaftstag in Magdeburg im November 2000.

□ **Niemand ist vom Börsengang wirklich überzeugt. TRANSNET fordert bundeseigene Bahn!**

Der TRANSNET-Vorsitzende Norbert Hansen hat mehrfach geäußert: Wenn es hart auf hart kommt, dann wird Transnet alle Kräfte mobilisieren und „werden wir unsere Möglichkeiten nutzen, einen Börsengang der DB AG zu verhindern“ (Pressemitteilung 7.4.04) Jetzt müssen den Worten Taten folgen.

□ **Norbert Hansen: Notfalls werden wir einen Börsengang verhindern!**

Natürlich müssen wir bei einem Abwehrkampf gegen Privatisierung und Börsengang mit mächtigen Gegnern rechnen. Der Konzernvorstand würde einen Börsengang nicht so vehement betreiben, wenn hinter den Kulissen nicht schon renditehungrige Kapitalgruppen darauf warten würden, um sich ein Häppchen zu erhaschen. Der Vorstandsvorsitzende und seine „Crew“ haben offensichtlich den Blankoscheck des Bundeskanzlers und freie Hand für die Vorbereitung und Durchführung des Börsengangs. Alle derzeitigen Bundestagsfraktionen scheinen prinzipiell von Kopf bis Fuß auf Privatisierung eingestellt zu sein und unterscheiden sich bisher letztlich nur in der Frage, ob dieser mit oder ohne Fahrweg/Netz/Infrastruktur erfolgen soll. Unternehmerverbände versprechen sich von der Privatisierung fette Beute. Ein Großteil der Medien,

□ **Wir haben es mit mächtigen Gegnern zu tun.**

Wissenschaftler und bürgerlichen „Experten“ singt voller Inbrunst das „hohe Lied“ der Privatisierung mit.

Auf der anderen Seite haben wir für einen Kampf gegen einen Börsengang auch zahlreiche natürliche Verbündete. Dies sind

- Eisenbahner und Transportarbeiter in aller Welt. Sie haben ähnliche Probleme und teilweise schon mehr Erfahrungen in Abwehrkämpfen gesammelt als wir.
- Andere Privatisierungsoffer – Kolleg(innen) bei Post, Stadtwerken und in vielen anderen privatisierten Betrieben und Einrichtungen der Daseinsvorsorge und ihre Gewerkschaften.
- Politisch denkende und engagierte, organisierte Menschen, darunter auch viele Bahnfahrer und eine auf die Einrichtungen der Daseinsvorsorge angewiesene Allgemeinheit, die zunehmend erkennt, was für ein Schaden mit der Privatisierung und Deregulierung angerichtet wird. Schüler und Jugendliche, Alte, Behinderte, Berufspendler, sozial Schwache – viele Menschen, die sich ein Auto nicht leisten können oder wollen, sind auf ein integriertes Verkehrsangebot angewiesen und haben von einer profitorientierten Bahn Nachteile zu befürchten.

Wir können von der Gegenseite einiges lernen, denn sie weiss was sie will. Sie setzt ihre Interessen rücksichtslos durch. Wir müssen mit der gleichen Entschlossenheit und Hartnäckigkeit unsere Interessen durchsetzen. Wenn wir nachgiebig sind und ohne Widerstand eine Errungenschaft nach der anderen preisgeben – in der Hoffnung, irgendwann einmal würden sie uns in Ruhe lassen – dann werden sie noch frecher und gieriger.

Aber wird die Gewerkschaft wirklich kämpfen und nicht im entscheidenden Moment klein begeben?

Der Widerstand muss in den Köpfen anfangen. Wir müssen und können der Arbeitgeberideologie und der herrschenden Propaganda, wonach es angeblich keine Alternative zu Börsengang und Privatisierung gibt, knallharte Erfahrungen, Zahlen und Fakten entgegensetzen. Wenn wir es mit all dem ernst meinen, dann müssen wir ab sofort unserer Mitgliedschaft, allen übrigen Kolleginnen und Kollegen und der Allgemeinheit reinen Wein einschenken und sie auf die großen und unvermeidlichen Auseinandersetzungen vorbereiten; wir müssen fordern, daß die Praxis der Organisation TRANSNET auf Aufklärung zum Zwecke des Kampfes eingestellt wird.

□ **Wer sind unsere Verbündeten beim Widerstand gegen Privatisierung und Börsengang?**

□ **Kämpfen wir so verbissen für unsere Zukunft wie es die Gegenseite für ihre Interessen tut!**

□ **Ab sofort aufklären und mobilisieren!**

Kolleginnen und Kollegen, die lange überwiegend mit Unternehmerpropaganda und neoliberalen Vorurteilen der Privatisierungslobby konfrontiert waren, spüren, dass es immer schlechter wird und fragen sich: Soll das immer so weiter gehen? Sollen wir uns alles gefallen lassen? Was muss denn alles noch geschehen, bis wir uns wehren?

☐ **Was muss noch geschehen bis wir uns endlich wehren?**

Wenn es um die Verteidigung der Arbeitsplätze und Errungenschaften und die Zukunft der Bahn geht, dann ist Kampfbereitschaft grundsätzlich vorhanden. Sie läßt sich aber nicht beliebig – wie eine Lampe – an- und ausschalten und ebenso wenig wie ein Hamburger aus der Gefriertruhe holen und in 3 Minuten knusprig braten.

☐ **Bereitschaft zur Abwehr der Angriffe systematisch aufbauen ...**

Wenn wir uns jetzt nicht bewegen, werden sie uns die Butter vom Brot nehmen. Jetzt die Kollegen beruhigen und damit trösten, dass wir irgendwann einmal notfalls auch die Kraft aufbringen würden, um einen Börsengang zu verhindern, wäre verhängnisvoll. Wenn wir jetzt nicht mit dem Krafttraining beginnen, werden wir es niemals schaffen. Bahnmanagement und Politik müssen wissen: Wir meinen es ernst und werden uns wehren. Sonst werden die Politiker – wie schon beim Einstieg in die Privatisierung 1993 – sagen: Die Gewerkschaft ist auch dafür und hat uns grünes Licht gegeben.

☐ **... sonst werden sie immer frecher und nehmen uns die Butter vom Brot!**

Sollen wir nicht lieber einen Börsengang „konstruktiv begleiten“, wenn Arbeitgeber und Politik unseren Forderungen entgegenkommen?

Wer garantiert uns, dass die Bahn-Manager allen Verträgen und Lippenbekenntnissen zum Trotz nicht genauso verfahren werden wie die Manager der privatisierten Post oder anderer Konzerne? Wer glaubt denn wirklich, künftige Großaktionäre des DB-Konzerns würden uns schriftlich und verbindlich die derzeitigen Arbeitsplätze, Einkommen, Arbeitszeiten und Sozialleistungen für die nächsten sechs Jahre garantieren und sich noch daran halten, während rings herum überall die Dämme brechen? Und selbst wenn sie uns jetzt das Blaue vom Himmel versprechen, dann werden sie hinterher Mittel und Wege finden, um die „alten“ Beschäftigten ganz schnell loszuwerden und durch neue, billigere und gefügigere Mitarbeiter zu ersetzen. Eine Gewerkschaft, die einen Börsengang propagiert und aktiv mit betreibt, wird so nicht nur die Arbeitsplätze und Interessen ihrer Mitglieder aufs Spiel setzen, sondern letzten Endes ihre eigene organisatorische Existenz.

☐ **Nach einem Börsengang wird der Druck noch größer!**

☐ **TRANSNET setzt ihre Existenz als Gewerkschaft aufs Spiel!**

Ist ein Börsengang der kompletten DB Holding im Schulterchluss mit Hartmut Mehdorn nicht der einzige Garant, um eine Zerschlagung der DB nach britischem Vorbild zu verhindern?

Die Kalkulation, durch aktives Herbeiführen eines möglichst raschen Börsengangs der gesamten DB Holding im Schulterchluss mit DB-Chef Hartmut Mehdorn ließe sich eine Zerschlagung des DB-Konzerns verhindern, ist eine gefährliche Illusion. Sobald wir einmal Spielball mächtiger Kapitalgruppen sind, werden die bisher erfolgten „Umstrukturierungen“ im Konzern rückblickend wie ein Kinderspiel wirken und werden sie uns in alle Himmelsrichtungen auseinander reißen. Mehdorn ist kein besonderer „Gewerkschaftsfreund“ und kein Gralshüter einer einheitlichen Deutschen Bahn. Er strebt mit aller Macht – quasi als Vollendung seines Lebenswerks – den Börsengang an und wird danach (altersbedingt) voraussichtlich ebenso von der Bildfläche verschwinden wie sein Vor-Vorgänger Heinz Dürr, der Anfang der 90er Jahre die entscheidende Weichenstellung Richtung Privatisierung vorgenommen hat und dann weit weg war, als negative Folgen seiner Entscheidungen spürbar wurden und sich viele seiner vollmundigen Versprechungen nicht bewahrheiteten.

Niemand kann garantieren, dass eine börsennotierte DB Holding nicht doch hinterher Stück für Stück auseinandergerissen wird. Dafür sprechen nicht nur Äußerungen aus dem Munde vieler Verkehrspolitikern vor allem im bürgerlichen Lager. Schon jetzt drängen sich einem im Alltag die Anzeichen für die Zerschlagung des DB-Konzerns auf. Der Unternehmensbereich Transport und Logistik unter seinen Vorstandsvorsitzenden Malmström zeigt starke Tendenzen einer Verselbständigung und organisiert sich augenscheinlich so, dass er mühelos abzutrennen wäre. Es gibt nicht einmal mehr eine gemeinsame Mitarbeiter-Zeitung, sondern eine eigene Zeitung „Stinnes-Welt“, in der das DB Logo nur noch ganz klein auftaucht. Hier wird also auch ein neues „Corporate Identity“ aufgebaut. Das Beispiel Stinnes ist hier am deutlichsten, aber ebenso lassen die Entwicklungen in anderen Unternehmensbereichen diese Tendenzen erkennen. Immer öfter klagen Kolleginnen und Kollegen, dass die einzelnen Unternehmensbereiche (UB) angefangen haben gegeneinander zu arbeiten, also egoistisch nur noch auf die Ergebnisse des „eigenen“ UB zu schauen und nicht mehr die Bahn als ganzes im Blick zu haben. Dies ist die logische Konsequenz aus der Zerschlagung der Bahn in Teilgesellschaften.

□ **Gefährliche Illusion**

□ **Mehdorn ist kein Gewerkschaftsfreund und kein Gralshüter einer einheitlichen Deutschen Bahn**

□ **Die Zerschlagung des DB-Konzerns ist im Alltag schon in vollem Gange**

□ **Die Unternehmensbereiche arbeiten schon jetzt immer öfter gegen einander.**

Ist eine Liberalisierung und Konkurrenz von Schienenverkehrsunternehmen nicht besser und effektiver als die alten staatlichen Monopole?

Wer heute über staatliche Monopole im Bereich der Daseinsvorsorge herzieht und das hohe Lied des Marktes und Wettbewerbs singt, der bezweckt damit in der Regel nur eines: er will an die Stelle „staatlicher Monopole“ neue private Monopole treten lassen. Die Liberalisierung in Bereichen wie Verkehr und Logistik, Energie, Wasser und Entsorgung zerschlägt alte (und in der Regel bewährte) kommunale und öffentliche Unternehmen und macht sie zur Beute privater Konzerne. Auf dem Strommarkt erleben wir es jetzt schon: Übrig bleiben nach wenigen Jahren eine Handvoll neuer riesiger Monopole, die ihre Marktmacht dann auch gegebenenfalls schamlos ausnutzen. Kunden und Beschäftigte sind die Leidtragenden. Es ist abzusehen, dass auch im Verkehrsbereich (Busse und Bahnen) in wenigen Jahren einige wenige private Monopole landesweit, europaweit und weltweit den Ton angeben werden. Was ist daran fortschrittlich?

□ **Wettbewerb bringt neue Konzentration und schafft in Windeseile neue private Monopole.**

Wie „realistisch“ ist die Forderung nach Wiederverstaatlichung der Bahn?

Ohne langfristige Forderungen und Ziele würde die Gewerkschaftsbewegung leicht die Orientierung verlieren. Das Unternehmerlager stellt selbst langfristige Forderungen. Die Gewerkschaften sollten es auch tun. Wir brauchen Forderungen, die über die nächste Tarifrunde oder die laufende Legislaturperiode hinausgehen. Auch in ihren Anfängen im Frühkapitalismus haben Gewerkschaften über Jahrzehnte an Forderungen wie dem Acht-Stunden-Tag festgehalten – wohl wissend, dass dieses Ziel nicht sofort zu erreichen war.

Egal ob wir eine Forderung in 2 oder erst in 20 Jahren durchsetzen können: wir müssen klar formulieren und aussprechen, was notwendig ist und was unseren Interessen dient. Privatisierung ist kein Naturereignis, das wir einfach über uns ergehen lassen müssen. Sie kann und muss wieder rückgängig gemacht werden.

Privatisierungsparolen hatten in den letzten 10-15 Jahren Hochkonjunktur. Doch in letzter Zeit hat sich Ernüchterung breit gemacht. In Hamburg haben sich Ende Februar 2004 über drei Viertel der Wählerschaft gegen die Privatisierung der landeseigenen Kliniken ausgesprochen. Dies ist ein deutliches Anzeichen für einen beginnenden Stimmungsumschwung auch hierzulande.

□ **Ohne langfristige Ziele wären wir orientierungslos.**

□ **Privatisierung kann und muss wieder rückgängig gemacht werden.**

□ **Die Stimmung schlägt wieder um.**

Handfeste Erfahrungen haben in Großbritannien bewirkt, dass nicht nur unsere Schwestergewerkschaften, sondern auch liberale Medien und über 70 Prozent der Bevölkerung nach 10 Jahren Privatisierungschaos die Wiederverstaatlichung der Bahnen fordern. Unsere britischen Kollegen haben dies auch auf der Transnet-Kundgebung am 14. März 2003 in Berlin klar und deutlich ausgesprochen. Ende September 2004 hat auch der Parteitag der britischen Labour-Party mit Zwei-Drittel-Mehrheit die Wiederverstaatlichung der privatisierten Eisenbahnen gefordert.

Auch wenn sicherlich manches an der alten Bundesbahn und Reichsbahn bürokratisch und verkrustet gewesen sein mag - so schlecht war die Leistung der guten alten Staatsbahnen rückblickend auch nicht. Das Intercity- und Eurocity-Netz, der IR, der ICE und der TGV sind bzw. waren Kinder der Staatsbahn. Nach dem Mauerfall 1989 zeigten sich Bundesbahn und Reichsbahn äußerst flexibel und innovativ, als es darum ging, quasi über Nacht den neuen Bedürfnissen entsprechend neue Fahrpläne aufzustellen und neue Verbindungen einzurichten. Das alles hat die gute alte Staatsbahn geschafft – und zwar mit viel weniger öffentlichen Geldern als heute. Übrigens: Die Bürokratie der DB AG übersteigt die der Staatsbahn um ein Mehrfaches.

Es liegt auf der Hand: Wir müssen offensiv im Interesse der Eisenbahner(innen) und der Mehrheit der Bevölkerung fordern: Nein zum Börsengang! Für eine flächendeckende einheitliche Bahn als sicheres, zuverlässiges Transportmittel für Mensch und Güter. Ja zu einer demokratisierten und reformierten bundeseigene Bahn im Interesse der Eisenbahner, der Allgemeinheit und der Umwelt, ohne Bevormundung durch inkompetente und nur auf Dividenden ausgerichtete Manager oder praxisferne und teure „Berater“, die im Kapitalinteresse handeln bzw. den Privateigentümer vor Ort „vertreten“. Für diese Alternative, für dieses Ziel lohnt es sich zu kämpfen.

□ **Briten fordern die Wiederverstaatlichung der Bahnen.**

□ **Bei aller Kritik: Die alte Staatsbahn war besser als ihr Ruf.**

□ **Ja zu einer demokratisierten und bundeseigenen Bahn**

Initiative „Bahn von unten“
Postfach 2112
65011 Wiesbaden
Tel./Fax 0611.406807
V.i.s.d.P.:
Hans-Gerd Öfinger

Wir dokumentieren:

Antrag der Bundesbetriebsrätekonferenz an den TRANSNET-Gewerkschaftstag 2004

**Nein zum Ausverkauf der Deutschen Bahn!
Nein zu Privatisierung und Börsengang!**

1. Diese Konferenz nimmt mit Sorge jüngste Meldungen über einen anstehenden Verkauf von Teilbereichen der DB, einen möglichen Börsengang und die Vollendung der 1994 eingeleitete Privatisierung der DB AG zur Kenntnis.
 2. Wir sagen uneingeschränkt NEIN zu jeglicher Form von Börsengang, Ausverkauf und Privatisierung und bekräftigen die in einer Resolution einstimmig beschlossene Forderung des letzten Transnet-Gewerkschaftstags in Magdeburg im November 2000:
"Für die Erhaltung einer einheitlichen, flächendeckenden und bundeseigenen Bahn im Interesse der Beschäftigten, der Umwelt und der Kunden. Kein Börsengang! Kein Ausverkauf - weder an ausländische noch an inländische Kapitalgruppen!"
 3. Wir fordern die Bundesregierung auf, sämtliche Börsen- und Veräußerungspläne sofort ad acta zu legen bzw. zu entsorgen. Sollte das DB-Management demgegenüber weiterhin auf eine teilweise oder komplette Veräußerung der Deutschen Bahn bzw. einzelner Unternehmensteile pochen, so hat der Eigentümer Bund hieraus unverzüglich Konsequenzen zu ziehen und sich von diesen Herrschaften zu trennen. Es darf nicht sein, dass der Schwanz mit dem Hund wedelt.
 4. Alle Umstrukturierungen, die im DB-Konzern mit dem Ziel eines Börsengangs bzw. Verkaufs vorgenommen werden, Unsummen verschlingen und die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner von ihren eigentlichen Aufgaben ablenken, sind sofort zu stoppen bzw. rückgängig zu machen.
 5. Die Bundestags-Fraktionen der Regierungskoalition und insbesondere die Abgeordneten mit gewerkschaftlichem Hintergrund werden aufgefordert, entsprechend Druck auf die Bundesregierung auszuüben und sich in diesem Sinne klar zu positionieren.
 6. Der TRANSNET-Hauptvorstand wird aufgefordert, zur Bilanzierung der bisher erfolgten Privatisierungen und ihrer Auswirkungen auf allen Ebenen Konferenzen betroffener Gewerkschaften aus Bahn, Post, privatisierten kommunalen Eigenbetrieben (wie etwa Stadtwerke, Nahverkehrsbetriebe, Entsorgungsbetriebe) etc. einzuberufen. Dabei sollen u.a. die zu Lasten von Arbeitnehmern und Allgemeinheit entstandenen Folgen und gewerkschaftliche Strategien zur Rücknahme erfolgter Privatisierungen beraten werden.
 7. Wir solidarisieren uns mit Kolleginnen und Kollegen in aller Welt, die sich in den letzten Monaten und Jahren durch Arbeitskampf gegen eine drohende Privatisierung gewehrt haben. Wir solidarisieren uns mit der Forderung britischer Eisenbahngewerkschaften nach Rücknahme der Bahn-Privatisierung und Wiederverstaatlichung der Bahnen und setzen uns im Rahmen der ITF für eine europaweite gemeinsame Kampagne mit dieser Zielsetzung ein.
- ☐ **TRANSNET hat schon 2000 beschlossen: Die Bahn muss beim Bund bleiben!**
- ☐ **Der Schwanz darf nicht mit dem Hund wedeln!**
- ☐ **Umstrukturierungen mit dem Ziel Börsengang stoppen und rückgängig machen!**
- ☐ **Druck auf die Politik.**
- ☐ **Schulterschluss mit anderen Privatisierungsopfern und Gewerkschaften.**
- ☐ **Für die Wiederverstaatlichung und internationale Zusammenarbeit der Gewerkschaften.**

So am 1. April 2004 mit großer Mehrheit angenommen.

Weiterleitung an den TRANSNET-Gewerkschaftstag im November 2004.

Auf den Punkt gebracht:

20 Thesen wider den großen Bahnraub

Nein zu Privatisierung und Börsengang.

Die Bahn hat eine Zukunft – in Gemeineigentum und unter demokratischer Kontrolle.

1. „Die Absage des Börsengangs 2006 bietet die Gelegenheit, jetzt in Ruhe und nicht in der Hektik eines künstlich entfachten Börsenfiebers über die Zukunft der Bahn nachzudenken“, heißt es im aktuellen TRANSNET THEMEN TELEGRAMM (13/2004). Wir wollen diese Gelegenheit gerne nutzen und für eine fortschrittliche Alternative zu jeder Form von Privatisierung und Zerschlagung der DB werben.
2. In den letzten 10-20 Jahren sind weltweit zahlreiche öffentliche Betriebe, Einrichtungen und Institutionen der Daseinsvorsorge und Liberalisierung an private Kapitalbesitzer verkauft worden. Es wird immer behauptet, dass ein Unternehmen in Privathänden die Aufgabe angeblich besser und auch kostengünstiger wahrnehmen könne. Doch den Privatisierungen liegen handfeste materielle Interessen zu Grunde. Besitzer großer Kapitalvermögen suchen neue, profitable Anlagemöglichkeiten und scheuen allzu großes unternehmerisches Risiko. Am liebsten setzen sie sich in ein gemachtes Nest, das sofort Dividenden erbringt. Daher sind Stadtwerke, Müllabfuhr, Krankenhäuser und eben auch öffentliche Verkehrsbetriebe mit ihrem festen Kundenstamm für sie eine „Goldgrube“.
3. Jede Form von Privatisierung bringt unter den herrschenden Bedingungen in aller Regel Nachteile für die Beschäftigten mit sich. Konkret bedeutet das einen Abbau von Arbeitnehmerrechten, eine Verschlechterung von Tarifverträgen, Löhnen, Gehältern und Sozialleistungen und eine Schwächung der gewerkschaftlichen Kampfkraft. Daher lehnen wir Privatisierungen ab.
4. Jeder Versuch, aus dem Schienenverkehr möglichst kurzfristig privaten Profit zu ziehen, geht zwangsläufig zu Lasten der Beschäftigten, der Sicherheit, der Qualität, der langfristigen Investitionen und der auf den Schienenverkehr angewiesenen Allgemeinheit. Daher sagen wir „uneingeschränkt NEIN zu jeglicher Form von Börsengang, Ausverkauf und Privatisierung“ (TRANSNET-Bundesbetriebsrätekonferenz 1. April 2004).
5. Bei dem heftig ausgetragenen Kampf zwischen den zwei Linien der Privatisierung (integrierter Börsengang contra Filetierung) geht es um unterschiedliche materielle Interessen. Mehdorn und der Bahnvorstand wollen die DB AG als europaweiten und weltweiten „Global Player“ und Logistikriesen ausbauen und sich dafür die staatliche Protektion sichern und die Kontrolle über das Eisenbahnnetz behalten.
6. Das von BDI, CDU/CSU, FDP und zunehmend auch Grünen und SPD favorisierte Modell „Zukunft Bahn“ orientiert sich hingegen an der völligen Zerschlagung der „British Rail“, will aber das (defizitäre) Netz in Staatshand belassen. Dahinter steckt das Interesse einflussreicher deutscher Kapitalgruppen und Privatbahnen wie Connex und Arriva. Sie möchten die starke Position der DB im Personen- und Güterfernverkehr auf Schienen zerschlagen und durch Rosinenpickerei und Filetierung rasch Gewinne machen. Sie verfahren nach dem Motto „Gewinne werden privatisiert, Verluste sozialisiert.“
7. Aus der Sicht einer konsequenten Interessenvertretung ist der Konflikt zwischen dem „integrierten Börsengang“ und der BDI-Linie ein Konflikt zwischen zwei Wegen von Privatisierung, die uns beide nur erhebliche Nachteile bringen. Beide Seiten bringen (demagogisch) nachvollziehbare und (isoliert betrachtet) richtige Einzelargumente. Als

8. Eisenbahner und engagierte Gewerkschafter sind wir gut beraten, wenn wir eine unabhängige Position einnehmen, die nur unseren ureigenen Interessen entspricht. „Das System Bahn erfordert die Einheit bzw. den Verbund von Fahrweg und Betrieb unter einem Dach“, sagt der DB-Vorstand. „Das Eisenbahnnetz wird immer defizitär bleiben und muss daher unter staatliche Verwaltung“, erklären die BDI-Lobbyisten. Machen wir daraus eine Synthese, die den wahren Kern der Argumente beider Seiten zusammenfasst: Fahrweg und Betrieb gehören zusammen. Das Netz muss beim Staat bleiben – und der ganze Betrieb gleich mit!
9. Es gibt kein (auf Deutschland übertragbares) Modell von Privatisierung und Börsengang, bei dem die Interessen der Eisenbahner, der Allgemeinheit und der Umwelt besser aufgehoben wären. Daher: Hände weg von der Staatsbahn! Wir bekräftigen des Beschluss des letzten Transnet-Gewerkschaftstags in Magdeburg im November 2000:
“Für die Erhaltung einer einheitlichen, flächendeckenden und bundeseigenen Bahn im Interesse der Beschäftigten, der Umwelt und der Kunden. Kein Börsengang! Kein Ausverkauf - weder an ausländische noch an inländische Kapitalgruppen!“
10. Privatisierungskritiker wollen nicht zurück zu den alten Zuständen bei Bundesbahn und Reichsbahn „eins zu eins“. An der alten Bundesbahn und Reichsbahn war manches bürokratisch und verkrustet. Rückblickend ist aber festzuhalten, dass die „guten alten Staatsbahnen“ auch enorm leistungsfähig und innovativ waren. Flächendeckende Taktverkehre, das Intercity- und Eurocity-Netz, der IR, der ICE und der TGV sind bzw. waren Kinder der Staatsbahn. Nach dem Mauerfall 1989 zeigten sich Bundesbahn und Reichsbahn äußerst flexibel und kundenfreundlich, als es darum ging, quasi über Nacht den neuen Bedürfnissen entsprechend neue Fahrpläne aufzustellen und neue Verbindungen einzurichten. Das alles hat die „gute alte Staatsbahn“ geschaffen.
11. Wir können das Argument, die öffentliche Finanznot mache einen Börsengang der Bahn zwingend erforderlich, um an „frisches Kapital“ heranzukommen, nicht akzeptieren. Leere öffentliche Kassen sind kein Naturereignis, sondern von Menschenhand gemacht. Durch Steuersenkungen hat der Staat seit 2001 den Kapitalgesellschaften und Wohlhabenden in diesem Lande zig Milliarden Euro geschenkt, ohne dass diese damit neue Investitionen getätigt und neue Arbeitsplätze geschaffen hätten. Was ist das für ein Staat, der zuerst dem privaten Kapital zig Milliarden Euro in den Rachen wirft und ihm dann noch das „Tafelsilber“ hinterher wirft?
Außerdem hat sich auch unter „Rot-Grün“ an der politischen/steuerlichen Benachteiligung des Schienenverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern nichts geändert. Die gesellschaftlichen Defizite des Straßen- und Luftverkehrs werden in der öffentlichen Debatte völlig ausgeblendet. Würden die Unternehmenssteuersenkungen der letzten Jahre wieder rückgängig gemacht und der höchst defizitäre Schwerlastverkehr stärker belastet werden, so ließen sich daraus problemlos die für das Schienennetz erforderlichen Milliarden aufbringen.
12. Die Verschiebung des Termins für einen Börsengang ist kein Grund zur Beruhigung. Zum einen sammeln die BDI-Lobbyisten und Befürworter einer völligen Zerschlagung der DB AG ihre Kräfte und unternehmen alles, um eine Bundestagsmehrheit für ihr Modell zu gewinnen. Zum anderen geht die schleichende Zerschlagung des DB-Konzerns tagtäglich weiter. Schon in den letzten 10 Jahren wurden einzelne gewinnträchtige Bereiche für immer an Private verhökert. Immer öfter klagen Kolleginnen und Kollegen, dass die einzelnen Unternehmensbereiche (UB) gegeneinander arbeiten, also egoistisch nur noch auf die Ergebnisse des „eigenen“ UB zu schauen und nicht mehr die Bahn als Ganzes im Blick

- haben. Dies ist die logische Konsequenz aus der Zerschlagung der Bahn in Teilgesellschaften. Die Bahn ist wie ein Organismus. Wenn einzelne Organe entnommen werden, ist der Kollaps vorprogrammiert.
13. Auch die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs ist eine Form der Zerschlagung des Organismus Bahn. Die zunehmende Rückkehr zu einer Vielzahl kleiner separater Länderbahnen im öffentlichen oder Privatbesitz (wie Connex oder Arriva) dreht das Rad der Geschichte zurück. Diese Entwicklung ist aus der Sicht eines einheitlichen und attraktiven Systems Bahn wie auch insbesondere aus der Sicht der betroffenen Arbeitnehmer rückschrittlich. Schon viele Kolleginnen und Kollegen von DB Regio sahen sich dazu gezwungen, von sich aus zu kündigen und zu weitaus schlechteren Bedingungen bei einer Privatbahn zu arbeiten. Zunehmende Konkurrenz auf Schienen fördert einen Abbau einheitlicher Standards und von Synergieeffekten, die historisch durch die Schaffung von Staatsbahnen erst mühsam erreicht wurden.
 14. Wenn BDI-Lobbyisten lautstark „mehr Wettbewerb“ auf Schienen fordern und eine „Monopolstellung“ der DB AG kritisieren, dann wollen sie gerne neue private Monopole bilden. Auf dem Strommarkt erleben wir es jetzt schon: Übrig bleibt nach wenigen Jahren eine Handvoll neuer Monopole, die ihre Marktmacht dann auch gegebenenfalls schamlos ausnutzen. Kunden und Beschäftigte sind die Leidtragenden. Es ist abzusehen, dass auch im Verkehrsbereich (Busse und Bahnen) in wenigen Jahren einige wenige Monopole bundesweit und europaweit den Ton angeben werden. Der Schienenverkehr eignet sich aber nicht als Versuchskaninchen für Renditejäger und Konkurrenzkämpfe. Er muss in öffentlicher Hand bleiben.
 15. Das Problem der Bahn liegt nicht in ihrer staatlichen Trägerschaft sondern in der seit Jahrzehnten unverminderten Benachteiligung der Bahn gegenüber DB konkurrierenden Verkehrsträgern. Während bis in die 80er Jahre überwiegend erfahrene Eisenbahner bei der Bahn den Ton angaben, fiel seit Anfang der 90er Jahre das Management der Bahn zunehmend in die Hände von Führungskräften aus der Automobil- und Luftfahrtindustrie. Diese haben nicht nur das Interesse konkurrierender Verkehrsträger massiv in die Unternehmenspolitik einfließen lassen, sondern etwa auch Methoden aus der Luftfahrt im Schienenverkehr durchgesetzt. Eine Zukunft kann die Bahn nur haben, wenn sie wieder überzeugten und kompetenten Eisenbahnern zurückgegeben wird und nicht mehr als Durchgangsstadium für Karrieren missbraucht wird.
 16. Die „Bahnreform“ wurde mit der Notwendigkeit begründet, „Bürokratie“ abzubauen. Heute haben wir im formal privatisierten DB-Konzern wesentlich mehr „Bürokratie“ und „Wasserkopf“. Wirkliche Effizienz erreichen wir aber nicht durch noch mehr praxis- und bahnferne Juristen und Betriebswirtschaftler, sondern indem wir die Kompetenz aller Eisenbahnerinnen und Eisenbahner ungehindert zum Einsatz bringen. „Alle Umstrukturierungen, die im DB-Konzern mit dem Ziel eines Börsengangs bzw. Verkaufs vorgenommen werden, Unsummen verschlingen und die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner von ihren eigentlichen Aufgaben ablenken, sind sofort zu stoppen bzw. rückgängig zu machen“, so die Forderung der TRANSNET-Bundesbetriebsrätekonferenz vom 1. April 2004.
 17. Wir brauchen eine Transparenz der Unternehmenspolitik und demokratische Kontrolle. Wir brauchen keine Bevormundung durch inkompetente und nur auf Dividenden ausgerichtete teure Manager und ebenso praxisferne wie teure „Berater“. Die Interessen und Vertretung der Beschäftigten, Gewerkschaften, sozial Schwachen, Allgemeinheit, gesellschaftlichen

Organisationen und Umweltverbände müssen in den Leitungsgremien (Vorstand, Aufsichtsrat, Beirat) den Ton angeben. Statt Autolobbyisten wie Porsche-Chef Wendelin Wiedeking (Mitglied im BahnBeirat) und Luftfahrtmanagern wie dem DB AG-Aufsichtsratsvorsitzenden Michael Frenzel gehören Eisenbahner, ausgewiesene Eisenbahn-Experten und Vertrauenspersonen der Beschäftigten, Gewerkschaften und Umwelt- und Sozialverbände in diese Gremien. Die Bahn darf nicht mehr für ein kurzes Zwischenspiel auf der Karriereleiter für bahn- und technikferne Nachwuchsmanager missbraucht werden. Das seit den 90er Jahren stark vergrößerte Einkommensgefälle zwischen Vorstandsmitgliedern und Spitzenmanagern einerseits und der Masse der Eisenbahner andererseits muss wieder radikal abgebaut werden.

18. Wettbewerb zwischen konkurrierenden Schienenverkehrsunternehmen wird immer auf dem Rücken der Beschäftigten und der Sicherheit ausgetragen. In einer modernen und demokratisierten öffentlichen Bahn brauchen wir eine andere Art von Wettbewerb – einen ungehemmten Wettbewerb der Ideen und Verbesserungsvorschläge unter den Eisenbahnern, der uns allen zu Gute kommt. Wenn man uns nur lässt, dann kann das „Unternehmen Zukunft“ für die Kunden nur besser werden und den Eisenbahnern eine sichere Zukunft bieten. Wirkliche Produktivitätsfortschritte sollen durch rasche Arbeitszeitverkürzung an die Beschäftigten weitergegeben werden,
19. Ohne langfristige Ziele würden wir schnell die Orientierung verlieren. Egal ob wir eine Forderung in 2 oder erst in 20 Jahren durchsetzen können: Wir müssen klar formulieren und aussprechen, was notwendig ist und was unseren Interessen dient. Privatisierung ist kein Naturereignis, das wir einfach über uns ergehen lassen müssen. Sie kann und muss wieder rückgängig gemacht werden.
20. Der Widerstand gegen Privatisierung und Börsengang erfordert viel Kraft und Ausdauer. Doch dabei haben wir auch zahlreiche natürliche Verbündete:
 - Eisenbahner und Transportarbeiter in aller Welt. Sie haben ähnliche Probleme und teilweise schon mehr Erfahrungen in Abwehrkämpfen gesammelt als wir.
 - Andere Privatisierungsopfer – Kolleg(innen) bei Post, Stadtwerken und in vielen anderen privatisierten Betrieben und Einrichtungen der Daseinsvorsorge und ihre Gewerkschaften.
 - Engagierte Bahnfahrer und eine auf die Einrichtungen der Daseinsvorsorge angewiesene Allgemeinheit, die zunehmend erkennt, was für ein Schaden mit der Privatisierung und Deregulierung angerichtet wird. Jugendliche, Alte, Behinderte, Pendler und andere Menschen ohne Auto sind auf ein integriertes und erschwingliches Verkehrsangebot angewiesen und haben von einer profitorientierten Bahn nur Nachteile zu befürchten.

Eine andere, eine bessere Bahn ist möglich und nötig.

Für die Vision einer demokratisierten Bahn in öffentlichem Besitz lohnt es sich zu kämpfen.

Oktober 2004

Erster Aufruf der Initiative "Bahn von unten" im Jahr 2000:
Nehmen wir unsere Zukunft im „Unternehmen Zukunft“ in die eigene Hand!
Initiative „Höchste Eisenbahn - Bahn von unten“

www.bahnvonunten.de

bahnvonunten@web.de

65011 Wiesbaden

Postfach 2112

65011 Wiesbaden

Tel./Fax 0611.406807

Initiative Höchste Eisenbahn/Bahn von unten

Bitte abtrennen und einsenden

„Wenn es so weiter geht, sehe ich schwarz.“ Dieser Gedanke überkommt viele von uns. Lange wurden wir beruhigt nach dem Motto: „Wir handeln es für Euch aus“. Diese Zeiten sind endgültig vorbei. Schließlich kann die Gewerkschaft nur so kampfstark sein, wie ihre Mitglieder sie machen. Und Neumitglieder können wir am besten werben, wenn wir überzeugt sind, daß unsere Gewerkschaft auf dem richtigen Kurs ist.

„Die GdED hat doch die Privatisierung gewollt, nun sehen wir das Ergebnis...“ So oder ähnlich äußern sich Kolleginnen und Kollegen, die aus der GdED austreten oder erst gar nicht eintreten wollen. Natürlich gibt es Trittbrettfahrer, die nur den Mitgliedsbeitrag sparen wollen und dafür eine Rechtfertigung suchen. Bei einigen Kollegen und Kolleginnen steckt jedoch ein ernstzunehmender, wichtiger Kritikpunkt dahinter. Die Gewissheit, dass unser ungutes Gefühl uns leider nicht täuscht, wird von Tag zu Tag konkreter. Was steckt wirklich hinter der grossen Privatisierungswelle, die von der Kohl-Regierung eingeleitet wurde? Nichts anderes als neoliberale Politik, die darauf ausgerichtet ist, der Kapitalseite den Weg für neue Anlagemöglichkeiten und Renditen zu öffnen. Dabei werden die Filetstücke herausgetrennt (Zerstückelung in verschiedene Unternehmen), so dass die weniger profitablen für sich allein nicht überleben können. Diese werden dann als „Ballast“ abgeworfen und drohen über kurz oder lang von den chronisch verschuldeten Gebietskörperschaften stillgelegt zu werden. Übrig bleiben nur die „schlanken“ und profitablen Teile, die auch richtig Geld bringen (vor allem ICE- und andere Fernverkehrsstrecken).

Für viele von uns bedeutet dies aber: Wir bleiben auf der Strecke, und die Bahn als Ganzes wird gegen die Wand gefahren. Bestes Beispiel, wie diese Politik sich auswirkt, ist England. Da ist man mit der Privatisierung schon weiter. Norbert Hansen hat neulich daran erinnert, dass die GdED ihren Teil zur Bahnprivatisierung beigetragen hat, weil die Politik damit Versprechungen verband: mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und Wettbewerbsverzerrungen entgegenzutreten. Diese Versprechen wurden bis zum heutigen Tage nicht eingelöst. Wir müssen sie aber konsequent einfordern. In Wirtschaft und Politik gibt die Auto- und Straßenverkehrslobby nach wie vor den Ton an. 1998 hofften viele Eisenbahner(inn)en auf eine Wende in der Verkehrs- und Bahnpolitik. Doch die neue Regierung, deren aktuelle Politik weder rot noch grün ist, beschreitet weiter den Weg der Privatisierung mit all ihren Begleiterscheinungen. Zuerst die Provokation mit den Eisenbahnerwohnungen - und jetzt der drohende Kahlschlag bei Arbeitsplätzen, Einkommen und Sozialleistungen in der (noch) bundeseigenen DB AG. Stück für Stück werden die von den Gewerkschaften erkämpften Errungenschaften der Nachkriegszeit demontiert.

Wir sind es uns und der nächsten Generationen schuldig, dass wir uns jetzt mit allen Mitteln wehren. Warum sollte die Mehrheit der Bevölkerung, akzeptieren, dass nicht zum Wohle der Allgemeinheit, sondern nur zum Wohle von Kapitalbesitzern und Börsenspekulanten entschieden wird? Warum sollten wir uns dieser Kapitallogik unterwerfen?

Nur wenn wir den Abwehrkampf koordinieren und bündeln, haben wir eine Chance. Nur so können wir verhindern, dass wir einzeln abgeschlachtet werden. Bisher ist dem angeblich „innovativen“ Management nichts anderes eingefallen als „sozialverträglicher“ Arbeitsplatzabbau. Arbeitsplatzabbau ist aber nicht sozial und schon gar nicht für die nächsten Generationen verträglich. Wo sollen dann unsere Kinder einmal arbeiten? Arbeitsplätze werden massiv abgebaut, und Arbeitszeitverkürzung mit vollem Lohnausgleich wird von der Arbeitgeberseite offensiv bekämpft. Sollen wir sehenden Auges die soziale und Umweltkatastrophe akzeptieren, in die wir hineinrasen? Wenn wir so weitermachen, bleiben wir sehr bald regelrecht auf der Strecke.

Daher: Es ist höchste Eisenbahn! Abwarten ist nicht angebracht. Wer nicht kämpft, der hat schon verloren.

Es gibt viel zu tun:

- Mitstreiter(innen) überzeugen und organisieren!**
- Wir brauchen eine kämpferische GdED! Schluss mit dem Schmusekurs gegenüber Bahn-Management und Bundesregierung!**
- Anträge in die politischen Parteien hineinbringen: dem Versprechen gleicher „Wettbewerbschancen“ für die Bahn müssen endlich Taten folgen! Für eine radikale Wende in der Verkehrspolitik im Interesse von Mensch und Umwelt!**
- Notbremse für die Bahnreform – keine weiteren direkten oder indirekten Opfer! Wir haben genug Vorleistungen erbracht! Kein Lohnverzicht zum Ausgleich von Wettbewerbsverzerrungen, die eine verfehlte Verkehrs- und Unternehmenspolitik zu verantworten hat.**
- Stopp der Zerstückelung der DB AG! Stopp der Jagd nach Kapitalmarkt- und Börsenfähigkeit und Rendite auf Kosten der Beschäftigten und sozial Schwachen!**
- Schulterschluss mit anderen Opfern von Privatisierung und sozialem Kahlschlag! Gemeinsame Aktionen und Kampfmaßnahmen mit den betroffenen Belegschaften und Gewerkschaften!**

Und nun? Ihr könnt ...

- diesen Appell unterstützen und weitergeben, mit den Initiatoren in Kontakt treten, Ideen- und Erfahrungsaustausch beginnen, Informationen und Diskussionsbeiträge einsenden.

Erstunterzeichner(innen) dieses Aufrufs (in alphabetischer Reihenfolge): Ines Aurin (Stellv. Vors. BR DB Station&Service Thüringen), Michael Baron (Stellv. Vors. BR DB Station&Service Berlin/Brandenburg), Holger Hanisch (BR DB Station&Service Zentrale), Alfred Lange (BR-Vors. DB Cargo NL Frankfurt/Main), Joachim Maurer (BR DB Station&Service Zentrale), Berthold Menebröcker (BR-DB Reise&Touristik Zentrale), Klemens Pietsch (BR-Vors. DB Reise&Touristik Zentrale), Herwig Radtke (BR-Vors. DB Station&Service Thüringen), Maria Clara Roque-Öfing (BR Vors. DB Station&Service Zentrale), Erwin Scheifl (BR-Vors. DB Regio Zentrale), Torsten Uerz (BR-Vors. DB Station&Service Rheinland-Pfalz/Saarland). Stand: 28.04.2000



Dieser Aufruf entstand aus einer breiten Diskussion in der OV-Zentrale Frankfurt nach dem Motto: „Regen wir uns nicht nur auf, sondern regen wir etwas an!“

Nur wenn wir den Abwehrkampf koordinieren und bündeln, haben wir eine Chance. Nur so können wir verhindern, dass wir einzeln abgeschlachtet werden. Bisher ist dem angeblich „innovativen“ Management nichts anderes eingefallen als „sozialverträglicher“ Arbeitsplatzabbau. Arbeitsplatzabbau ist aber nicht sozial und schon gar nicht für die nächsten Generationen verträglich. Wo sollen dann unsere Kinder einmal arbeiten? Arbeitsplätze werden massiv abgebaut, und Arbeitszeitverkürzung mit vollem Lohnausgleich wird von der Arbeitgeberseite offensiv bekämpft. Sollen wir sehenden Auges die soziale und Umweltkatastrophe akzeptieren, in die wir hineinrasen? Wenn wir so weitermachen, bleiben wir sehr bald regelrecht auf der Strecke.

Daher: Es ist höchste Eisenbahn! Abwarten ist nicht angebracht. Wer nicht kämpft, der hat schon verloren.

Es gibt viel zu tun:

- Mitstreiter(innen) überzeugen und organisieren!**
- Wir brauchen eine kämpferische GdED! Schluss mit dem Schmusekurs gegenüber Bahn-Management und Bundesregierung!**
- Anträge in die politischen Parteien hineinbringen: dem Versprechen gleicher „Wettbewerbschancen“ für die Bahn müssen endlich Taten folgen! Für eine radikale Wende in der Verkehrspolitik im Interesse von Mensch und Umwelt!**
- Notbremse für die Bahnreform – keine weiteren direkten oder indirekten Opfer! Wir haben genug Vorleistungen erbracht! Kein Lohnverzicht zum Ausgleich von Wettbewerbsverzerrungen, die eine verfehlte Verkehrs- und Unternehmenspolitik zu verantworten hat.**
- Stopp der Zerstückelung der DB AG! Stopp der Jagd nach Kapitalmarkt- und Börsenfähigkeit und Rendite auf Kosten der Beschäftigten und sozial Schwachen!**
- Schulterschluss mit anderen Opfern von Privatisierung und sozialem Kahlschlag! Gemeinsame Aktionen und Kampfmaßnahmen mit den betroffenen Belegschaften und Gewerkschaften!**

Und nun? Ihr könnt ...

- diesen Appell unterstützen und weitergeben, mit den Initiatoren in Kontakt treten, Ideen- und Erfahrungsaustausch beginnen, Informationen und Diskussionsbeiträge einsenden.

Erstunterzeichner(innen) dieses Aufrufs (in alphabetischer Reihenfolge): Ines Aurin (Stellv. Vors. BR DB Station&Service Thüringen), Michael Baron (Stellv. Vors. BR DB Station&Service Berlin/Brandenburg), Holger Hanisch (BR DB Station&Service Zentrale), Alfred Lange (BR-Vors. DB Cargo NL Frankfurt/Main), Joachim Maurer (BR DB Station&Service Zentrale), Berthold Menebröcker (BR-DB Reise&Touristik Zentrale), Klemens Pietsch (BR-Vors. DB Reise&Touristik Zentrale), Herwig Radtke (BR-Vors. DB Station&Service Thüringen), Maria Clara Roque-Öfing (BR Vors. DB Station&Service Zentrale), Erwin Scheifl (BR-Vors. DB Regio Zentrale), Torsten Uerz (BR-Vors. DB Station&Service Rheinland-Pfalz/Saarland). Stand: 28.04.2000

Ich unterstütze diesen Aufruf und bin mit der Veröffentlichung meines Namens einverstanden.

Name, evtl. Funktion:

Anschrift, Tel./Fax/e-mail:

Unterschrift: