

„Auf Teufel komm raus an Material und Personal gespart“ *Bahn von unten* fordert Ausweitung der Streiks

Moderation: Marcus Pindur

Der Sprecher der Initiative von Transnet-Gewerkschaftern "Bahn von unten", Hans-Gerd Öfinger, hat eine Ausweitung der Bahnstreiks in Deutschland und Frankreich gefordert, um eine Privatisierung und Zersplitterung der Bahnunternehmen zu verhindern.

Marcus Pindur: Der Konflikt zwischen der Bahn und den Lokführern kommt seit Wochen nicht von der Stelle. Die GDL sagt, wir sind eine 100 Jahre alte Gewerkschaft. Unsere Interessen werden von den großen Gewerkschaften, der Transnet und der GDBA, nicht vertreten. Deshalb haben wir jedes Recht, einen eigenen Tarifvertrag zu fordern.

Die Bahn AG sagt dagegen, das würde Tor und Tür öffnen für die Zersplitterung der Bahnbelegschaft in einzelne Interessengruppen. Und außerdem würde es ein gegenseitiges Hochschaukeln der Forderungen unterschiedlicher, miteinander konkurrierender Gewerkschaften geben. - Schwierig, da einen Kompromiss zu finden. Ein Vorschlag ist, die Lokführer in eine eigene Service-Gesellschaft zu überführen und dann auch mit ihnen einen eigenen Tarifvertrag abzuschließen.

Wir sind jetzt verbunden mit Hans-Gerd Öfinger, dem Sprecher von Gewerkschaft von unten, einer Initiative von Transnet-Gewerkschaftsmitgliedern. Guten Morgen.

Hans-Gerd Öfinger: Guten Morgen, Herr Pindur!

Pindur: Wäre die Ausgliederung der Lokführer in eine eigene Service-Gesellschaft in Ihren Augen ein gangbarer Weg?

Öfinger: Aus unserer Sicht, aus Sicht der Initiative Bahn von unten in Transnet, wäre das ein sehr gefährlicher Weg, wenn man eine neue Firma gründen würde als Zeitarbeits-, als Lokführer-Pool. Denn die Tendenzen zur Einführung von Zeitarbeit und Leiharbeit bei der Bahn sind schon längst im Gange, und das würde eine neue Zersplitterung des Bahnkonzerns mit sich bringen und neue Filetstücke schaffen, die man dann eventuell auch viel leichter an Private veräußern könnte. Wir können die Kollegen der GDL nur davor warnen, einen solchen Weg einzuschlagen.

Pindur: Aber es gäbe doch auch einen Vorteil für die Lokführer, denn sie hätten eine eigene Gesellschaft, könnten sich dort als Gewerkschaft etablieren, ganz fest und vielleicht auch ihre Position noch ausbauen und besser mit der Bahn AG verhandeln.

Öfinger: Wissen Sie dieser Streik, der im Moment stattfindet, der sehr eindrucksvoll, wie wir es eben gehört haben, auch ein Echo findet in der Bevölkerung, ist ja nur eine Auswirkung, ein Symptom für eine tiefer liegende Ursache. Die tiefer liegende Ursache ist die Tatsache, dass das Bahn-Management mit der Rückendeckung durch die Politik seit Jahren alles im Bahnkonzern der Jagd nach Börsenfähigkeit unterordnet. Das heißt, es wurde auf Teufel komm raus an Material und an Personal gespart, an der Substanz.

Deswegen die sehr große Unzufriedenheit bei den Lokführern. Nicht nur bei den Lokführern, sondern bei allen Beschäftigten der Deutschen Bahn. Deswegen ist das nicht damit zu beheben, dass jetzt etwa eine Berufsgruppe in eine andere Firma ausgegliedert wird, wo sie vielleicht am Anfang mehr Lohn bekommt, aber womit man dann Leiharbeit auf europäischer Ebene Tür und Tor öffnet.

Pindur: Daran schließt sich schon meine Frage an. Während des Streiks hat die Bahn ja auch schon mal Lokführer aus Tschechien ausgeliehen. Wäre es denkbar, dass sie in Zukunft öfter darauf ausweicht?

Öfinger: Ja, klar! Das ist eine Tendenz, die wir seit Jahren beobachten. Es gibt ja jetzt schon in der Bundesrepublik Deutschland Firmen, ... und andere, die Eisenbahner, qualifizierte Eisenbahnerinnen und Eisenbahner an die Deutsche Bahn und andere Privatbahnen verleihen, das heißt die auch Personal haben,

das gezwungen ist, bundesweit sich einsetzen zu lassen, also extrem flexibel sein muss.

Selbst wenn der Lohn formal auf der gleichen Höhe ist, müssen die Leute ihr ganzes Familienleben aufgeben und extrem flexibel sein. Da gibt es schon längst Pläne. So wie das jetzt schon im Straßenverkehr der Fall ist, gibt es schon längst Pläne, aus Osteuropa qualifizierte Lokführer zu rekrutieren und dann hier einzusetzen. Das ist eine gefährliche Entwicklung, und dem müssen sich alle Eisenbahnerinnen und Eisenbahner gemeinsam entgegenstellen.

Pindur: Ist dem denn mit diesem Streik gedient?

Öfinger: Dieser Streik ist, wie ich schon sagte, Ausdruck einer tiefen Unzufriedenheit. Der Streik muss aus unserer Sicht ausgedehnt werden. Vor zwei Tagen haben die Gewerkschaften Transnet und GDBA beschlossen: Wir sind für Plan B, die Bahn muss beim Bund bleiben. Wir sind gegen jegliche Form der Trennung von Infrastruktur und Transport, und wir werden uns gegen die Zerschlagung mit allen demokratischen Mitteln zur Wehr setzen. Das heißt Drohung mit Streik. Worauf warten wir dann noch? Die Zerschlagung der Bahn ist schon längst im Gange.

Pindur: Das ist eine politische Entscheidung und da ist ein Modell jetzt gerade auf dem Tisch, das vorsieht, die Bahn in vier Gesellschaften, nämlich Netz, Bahnhöfe, Energieversorgung und Transport aufzuteilen und dann eben nur die Teilgesellschaft für den Transport zu 49 Prozent zu privatisieren. Das Netz würde bei der Bahn bleiben, die Bahnhöfe und die Energieversorgung dann auch beim Bund als Eigentümer bleiben. Könnten Sie sich denn damit nicht anfreunden?

Öfinger: Nein, absolut nicht. Das würde uns einen großen Schritt näher an britische Verhältnisse bringen. In Großbritannien wurde privatisiert und die Bahn zerschlagen.

Pindur: Aber das Netz bleibt doch nach diesem Modell beim Bund, Herr Öfinger.

Öfinger: In Großbritannien wurde das Netz ja auch wieder in Staatsbesitz rücküberführt, nachdem die privaten Aktionäre das zu Grunde gewirtschaftet hatten.

Pindur: Gut, aber das soll ja genau bei diesem Modell nicht passieren.

Öfinger: Aber wir wollen ja nicht nur, dass das Netz nur beim Bund bleibt; wir wollen, dass alles beim Bund bleibt. Die Eisenbahn ist ein einheitliches Ganzes. Wenn man Filetstücke schafft und zerhackt, ist der Kollaps des ganzen Organismus vorprogrammiert. Das funktioniert nur als einheitliches Ganzes in einer Hand, so wie beispielsweise in der Schweiz das ja auch sehr gut funktioniert und niemand davon spricht, einzelne Teile an die Börse zu bringen.

Pindur: Aber das hätte doch den Vorteil, dass man privates Kapital in die Bahn fließen lassen könnte, dass aber die Investoren keinen Zugang zur Infrastruktur der Bahn hätten.

Öfinger: Wenn man mal genau fragt, wozu wollen die überhaupt privates Kapital an Land ziehen? Die wollen das nur, um europaweit aufzukaufen, wie verrückt Transportgesellschaften, Bahnen aufzukaufen. Das wollen die deutschen Bahnchefs, das wollen die französischen Bahnchefs, das wollen die Chefs anderer Bahnen auch. Das ist ein verrückter Wettlauf.

Wir sagen, die Deutschen und die Franzosen - heute wird ja in beiden Ländern gestreikt - haben gemeinsame Interessen gegen Zerschlagung, gegen Privatisierung der Bahn, gegen Liberalisierung des Schienenverkehrs. Also sollen sie sich zusammenschließen und gemeinsam für diese gemeinsamen Ziele auch streiken, das heißt die aktuelle Streikbewegung ausweiten, ihr eine gemeinsame europaweite Perspektive verleihen.

© 2007 Deutschlandradio



Weitergereicht durch Bahn von unten, Postfach 2112, 65011 Wiesbaden,
Tel./Fax 0611.406807 www.bahnvonunten.de - bahnvonunten@aol.com