

Eisenbahner gegen Privatisierung

Wir lassen uns nicht verkaufen – weder für dumm noch an der Börse!

Im Januar 2006 legte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee ein Gutachten über die Privatisierung der (noch bundeseigenen) Deutschen Bahn (DB) vor. Dieses *PRIMON*-Gutachten untersucht verschiedene Wege der materiellen Privatisierung des DB-Konzerns mit und ohne Schienen-Infrastruktur. Dahinter stecken unterschiedliche materielle Interessen. DB-Chef Mehdorn will den Konzern zum weltweit führenden Global Player der Logistikbranche ausbauen und bis zu 49,9 Prozent der Aktien einschließlich Schieneninfrastruktur an (überseeische?) Investoren veräußern. Demgegenüber wollen CDU/CSU, FDP und Grüne im Einklang mit dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) das (tendenziell defizitäre) Schienennetz beim Bund belassen, die Transportgesellschaften sowie die sonstigen DB-Töchter (wie etwa die Bahnreinigung und andere konzerninterne Dienstleister) jedoch zu 100 Prozent privatisieren. Deutsche Kapitalgruppen versprechen sich von den Filetstücken hohe Renditen.

Ein solches Szenario ist in Großbritannien bereits Alltag. Dass die Briten mittlerweile eine Wiederverstaatlichung der Bahnen fordern, ist indes für die deutsche Privatisierungslobby und die Gutachter kein Thema.

Auf dem Altar der Privatisierung und Börsenfähigkeit haben Eisenbahner schon seit Beginn der formalen Privatisierung 1994 große Opfer gebracht. So ist im DB-Konzern fast jeder zweite Arbeitsplatz verschwunden. Für den Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen bis 2010 fanden sich die Gewerkschaften letztes Jahr mit Lohnopfern, Arbeitszeitverlängerung, Urlaubskürzung und immer weiter gefassten Zumutbarkeitskriterien für die Versetzung innerhalb des

Konzerns ab. Sollte der DB-Konzern zerschlagen werden, so wäre diesem „Beschäftigungsbündnis“ der Boden entzogen. Es droht dann der Verlust von mindestens 50.000 Arbeitsplätzen.

Aber auch bei einem Börsengang des kompletten Konzerns blieben die Interessen der Beschäftigten auf der Strecke.

Dies zeigt die Erfahrung mit Post und Telekom nach dem Börsengang. Die Telekom verbuchte 2005 sechs Milliarden Überschuss und will jetzt

32.000 Beschäftigte loswerden. Der „Global Player“ Post zieht sich immer mehr aus der Fläche zurück.

Selbst bei einem von DB-Chef Mehdorn angestrebten „integrierten“ Börsengang würde die Zerschlagung der Bahn weiter gehen. So verkaufte der DB-Vorstand profitable Konzernteile wie die Deutsche Touring, die Eisenbahnreklame DERG oder die Ostseereederei Scandlines. Jetzt soll auch Railion in verschiedene Güterbahnen zerschlagen werden.

Die jüngste „Heuschrecken“-Diskussion zeigt Wirkung. So drohte Kollege Norbert Hansen, TRANSNET-Vorsitzender, Anfang 2006 mit Streiks während der Fußball-WM und forderte, nun müsse auch über einen „Plan B“, also einen „Plan Bund“ diskutiert und untersucht werden, ob die DB nicht im vollständigen Eigentum des Bundes bleiben sollte, denn „niemand schreibt einen Börsengang vor“.

Jetzt müssen Taten folgen! ➡



Was nun?

- Wir appellieren an den **Transnet-Vorstand**: Bekennt Euch zur Resolution des Magdeburger Gewerkschaftstag 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!“
- Wir appellieren an die **sozialdemokratischen Eisenbahner**: Lasst nicht zu, dass eine Regierung Merkel/Müntefering die Bahn ganz oder teilweise den „Heuschrecken“ zum Fraß vorwirft.
- Wir appellieren an die **gewerkschaftlich engagierten Bundestagsabgeordneten**: Widersetzt euch dem Druck der neoliberalen Wortführer und zieht die Notbremse im Privatisierungszug. Wir brauchen ein neues Gutachten, das verschiedene Varianten einer demokratisierten Staatsbahn zum Wohle der Beschäftigten und der Allgemeinheit aufzeigt. Dafür sind u.a. Beschäftigte und Gewerkschafter, Fachleute und Privatisierungskritiker hinzuzuziehen.
- Wir appellieren an **alle Eisenbahner**: Mischt euch ein und sprecht mit Kolleginnen und Kollegen über den notwendigen Widerstand gegen Privatisierung und Zerschlagung! Beurteilt die Betriebsratskandidaten danach, ob sie zum Widerstand gegen die Privatisierung bereit sind.
- Wir rufen die **Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsräten** der DB AG und der Tochtergesellschaften auf: Widersetzt euch endlich dem Druck der Privatisierer und sagt zu allen anstehenden Entscheidungen gegen die Interessen der Beschäftigten konsequent „Nein“.
- Wir appellieren an eine **kritische Öffentlichkeit**: Unterstützt unseren Kampf! Tut alles was ihr könnt, um die öffentliche Meinung und das politische Klima zu beeinflussen und die neoliberale Ideologie der Privatisierungslobby zurückzudrängen.
- Wir sind gegen jede Form von Privatisierung und Zerschlagung und für eine moderne **demokratisierte Staatsbahn**. Fahrweg und Betrieb gehören zusammen. Das Netz muss in staatlicher Hand bleiben und der gesamte Betrieb dazu.

**Unser nächstes Arbeitstreffen
10. Juni 2006 - Fulda**

Ein neues Gutachten für „Plan B“ muss her!

Wir fordern die Bundesregierung, das Präsidium und die Abgeordneten des Deutschen Bundestages und insbesondere die Mitglieder des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf, den eingeleiteten Prozess der Beratung und Beschlussfassung über eine materielle Privatisierung der Deutschen Bahn auszusetzen und das vorliegende PRIMON-Gutachten auf Eis zu legen.

Zur Klärung der Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland muss der Bundestagsausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ein neues Gutachten in Auftrag geben. Dieses Gutachten soll verschiedene Varianten und Gestaltungsmöglichkeiten einer modernen und demokratisierten Bahn im öffentlichen Besitz aufzeigen. Dabei sind insbesondere

Warum?

Das vorliegende PRIMON-Gutachten blendet die Zielsetzung einer umweltfreundlichen Mobilität und die Interessen der Beschäftigten und Masse der Bahnkunden weitgehend aus. Für das PRIMON-Gutachten wurden fast nur solche Personen interviewt, die überzeugte Privatisierungsbefürworter sind bzw. ein materielles Interesse an Privatisierung haben könnten (siehe Auflistung der Interviewpartner auf S. 540-541). Ebenso wurden überwiegend privatisierungsfreundliche Quellen herangezogen (siehe S. 542-547). Eine solche Auswahl ist höchst einseitig.

Eine materielle Privatisierung würde auch dem erklärten Ziel der Bundesregierung, Arbeitsplätze zu sichern und neue Arbeitsplätze zu schaffen, zuwiderlaufen. Beschäftigte der Deutschen Bahn AG befürchten – insbesondere als Folge einer angeordneten Trennung von Fahrweg und Betrieb – einen weiteren Abbau von 50.000 Arbeitsplätzen im Bahnkonzern.

Nachdem der heutige Vizekanzler Franz Müntefering vor einem Jahr mit seiner Kritik an „Heuschrecken-Investoren“ bei vielen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern ein starkes Echo fand, ist heute umso gründli-



cher zu prüfen, ob der Bund überhaupt den Konzern Deutsche Bahn aus der Hand geben soll. „Niemand schreibt einen Börsengang vor“, stellte auch der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende der DB AG und Vorsitzende der Bahn-Gewerkschaft TRANSNET, Norbert Hansen, fest. Hansen forderte bei einer Pressekonferenz am 17. Februar 2006, anstatt nur über verschiedene Varianten der Privatisierung zu reden

müsse nun auch über einen „Plan B“, also einen „Plan Bund“ diskutiert und somit untersucht werden, ob der Bahnkonzern nicht im vollständigen Eigentum des Bundes bleiben sollte: "Eigentlich haben wir zur Zeit einen Plan B, also ein Unternehmen in Bundeshand, und es funktioniert", so Norbert Hansen wörtlich. „Börsengang ist nicht der Weisheit letzter Schluss“, stellt auch das TRANSNET-Mitgliedermagazin inform in seiner aktuellen Ausgabe fest.

die Interessen einer breiten Öffentlichkeit an einem flächendeckenden und integrierten Schienennetz und umweltfreundlicher Mobilität sowie die Interessen der bei der Deutschen Bahn beschäftigten Männer und Frauen an Existenz sichernden und krisenfesten Arbeitsplätzen zu berücksichtigen.

Für die Ausarbeitung eines solchen Gutachtens sind Beschäftigte und Gewerkschafter aus allen Bereichen des Bahnkonzerns, Fachleute und ausgewiesene Privatisierungskritiker aus dem In- und Ausland hinzuzuziehen. Positive Erfahrungen mit einem Eisenbahnbetrieb in öffentlichem Besitz (Schweiz) sind dabei ebenso zu berücksichtigen wie negative Erfahrungen mit erfolgten Privatisierungsvarianten in Großbritannien, Argentinien und Neuseeland.

cher zu prüfen, ob der Bund überhaupt den Konzern Deutsche Bahn aus der Hand geben soll.

„Niemand schreibt einen Börsengang vor“, stellte auch der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende der DB AG und Vorsitzende der Bahn-Gewerkschaft TRANSNET, Norbert Hansen, fest. Hansen forderte bei einer Pressekonferenz am 17. Februar 2006, anstatt nur über verschiedene Varianten der Privatisierung zu reden

folgt ist, fordern zwei Drittel der Bürger zehn Jahre nach der Bahnprivatisierung eine Wiederverstaatlichung der Bahn.

Es kann nicht angehen, dass die Mitglieder des Hohen Hauses nach der Devise „Friss oder Stirb“ nur über verschiedene Varianten der materiellen Privatisierung befinden dürfen und somit ein vollständiger Verbleib der Deutschen Bahn in öffentlichem Besitz von vornherein kategorisch ausgeschlossen wird. Es gibt Alternativen. Daher muss in Ruhe und mit aller gebotenen Sorgfalt auch über den weiteren Ausbau einer bundeseigenen Bahn nachgedacht werden.

Das PRIMON-Gutachten erklärt, dass die Entscheidung über die Wahl des Strukturmodells heute die Spielregeln für die nächsten drei bis fünf Jahrzehnte entscheidet und „Korrekturen eventuell fehlerhafter Entscheidungen (...) nur bedingt vorgenommen werden“ können (Seite 9). Umso mehr ist ein gründliches Nachdenken über alternative Wege einer Bahn ohne materielle Privatisierung dringend geboten.

Was tun?

Wir empfehlen: Direkte Ansprache der Abgeordneten vor Ort und speziell der Mitglieder des Bundestags-Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Diese sind auf der Website des Deutschen Bundestages aufgelistet:

<http://www.bundestag.de/ausschuesse/a15/mitglieder.html>