

Nehmen wir unsere Zukunft im „Unternehmen Zukunft“ in die eigene Hand! Initiative „Höchste Eisenbahn - Bahn von unten“

„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 demonstriert.

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-Ofinger (BR Vors. DB Station&Service Zentrale), Erwin Scheiff (BR-Vors. DB Regio Zentrale), Torsten Uerz (BR-Vors. DB Station&Service Rheinland-Pfalz/Saarland).

Stand: 28.04.2000

Bitte abtrennen und einsenden

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

Name, evtl. Funktion:

Anschrift, Tel./Fax/e-mail:

Unterschrift:



Bahn von unten

Seit über 8 Jahren sind deutsche Eisenbahner(innen) Versuchskaninchen für die Privatisierung und Zerschlagung des DB-Konzerns. An die seinerzeit von Helmut Kohls Freund Heinz Dürr (wo ist er geblieben?) gemachten Versprechen, mit der "Reform" würde Leistung besser honoriert und mehr Verkehr auf die Schiene gebracht werden, glaubt heute fast niemand mehr. Viele erfahrene und kompetente Kolleginnen und Kollegen wurden nach Hause geschickt, während in einigen Bereichen jetzt Fachleute fehlen. Seit letzten Sommer bangen auch die Kolleg(inn)en in den DB-Werken um ihre Arbeitsplätze und macht sich die private Industrie daran, die Filetstücke zu Dumpingpreisen auszuschlachten. Mit der DB konkurrierende Unternehmen betreiben - auch als Ergebnis von Fehlentscheidungen des DB-Managements - Rosinenpickerei. Die permanente Umstrukturierung des Konzerns und ein ständiger Wechsel in den Chefetagen bringen Unruhe in die Belegschaft und machen es den Kolleginnen und Kollegen nahezu unmöglich, mit voller Kraft ihrer Arbeit nachzugehen. Der Arbeitsplatzabbau geht weiter. Besonders stark betroffen ist der östliche Teil des Netzes der DB, das Gebiet der ehemaligen DR. Die Anarchie der Bahn entfaltet sich in voller Pracht und nimmt selbst dem Nachwuchs seine Perspektive. „Unternehmen Zukunft“ bleibt ein leeres Wort! Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung 2001 zeigen in erschreckender Weise, dass große Teile der Belegschaft das Vertrauen in die Führung des Unterneh-

Initiative "Höchste Eisenbahn - Bahn von unten"

Was wird aus der Deutschen Bahn (DB)? Unsere Forderungen im Wahljahr 2002

mens verloren haben. Die Kluft zwischen den Einkommen "normaler" Eisenbahner(innen) und denen an der Konzernspitze war noch nie so groß wie heute. Während früher überwiegend noch Eisenbahner mit Leib und Seele der DB und DR vorstanden, werden wir jetzt zunehmend von Managern aus der Luft- und Raumfahrt, etwa von DaimlerChrysler geführt, die nach wenigen Jahren den Konzern schon wieder mit einer üppigen Abfindung verlassen und für die Folgen Ihres Tuns nicht mehr geradestehen müssen. Weil ihnen die Eisenbahn-Kompetenz schlicht und einfach fehlt, heuern sie sich teure Beraterfirmen an, die dann aus den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Ideen saugen und neue Rationalisierungsrunden einleiten. Wir steuern auf britische Schienenverhältnisse zu. Ein Blick über den Ärmelkanal zeigt: dort wurde die ehemalige British Rail völlig zerschlagen und an Dutzende private Betreiber ausverkauft. Die Idee, ähnlich wie im Straßen- oder Luftverkehr durch Konkurrenz auf Schienen das Geschäft zu beleben, war ein absoluter Fehlschlag. Doch Millionen Menschen müssen dies jetzt tagtäglich ausbaden. Ein weitgehend reibungsloser Eisenbahnbetrieb ist schlicht und einfach unmöglich, wenn private Firmen, die auf dem Rücken des Personals und der Sicherheit maximale Profite erzielen und sich gegenseitig Kundschaft abjagen wollen, auf der selben Strecke einen engen Fahrplan einhalten sollen. Unterm Strich kassieren die privaten britischen Bahnbetreiber jetzt übrigens noch mehr staatliche Subventionen als die ehemalige British Rail. Jetzt fordern über 70 Prozent der Briten die Wiederverstaatlichung der Eisenbahnen. Auch DaimlerChrysler, Siemens, ABB, Connex und andere würden gerne die Rosinen aus dem DB-Kuchen herauspicken. Lassen wir es nicht so weit kommen!

Vor 2 Jahren haben wir mit dem ersten Aufruf die Initiative "Höchste Eisenbahn - Bahn von unten" gestartet. Wir haben keine unserer Aussagen von damals zu bedauern oder zurückzunehmen. Im Wahljahr 2002 stellen wir fest: die Entwicklung der DB und der Verkehrspolitik insgesamt ist weder sozial noch ökologisch. Von der Politik erwarten wir statt Privatisierungsorgien im Interesse weniger einen radikalen Kurswechsel im Interesse der Eisenbahner(innen) und der Mehrheit der Bevölkerung. Die Weichenstellung in Richtung Privatisierung der Bahnen und Dumping-Wettbewerb zu Lasten von Beschäftigten, Qualität und Sicherheit war eine grundfalsche Entscheidung. Wahre Stärke würde jetzt darin liegen, diese Fehlentscheidung einzugestehen und rückgängig zu machen, anstatt sie zu vertuschen und die Misere durch "konstruktives Mitwirken" weiter zu verschlimmern. Anstatt Management-Entscheidungen abzunicken, sollten die DB-Aufsichtsrats-Mitglieder (insbesondere die Vertreter der Politik) die negativen Folgen ihres Handelns für die Beschäftigten erkennen und den Privatisierungszug stoppen.

Der Bund als (Noch-) als Eigentümer der DB hätte es jetzt in der Hand:

- o Statt Blankoscheck für privatisierungswütige Manager: Erhalt der Staatsbahn!
- o Schaffung eines flächenhaft optimal vernetzten öffentlichen Verkehrssystems mit der Bahn als Rückgrat nach dem Vorbild der Schweiz!
- o Wiedereingliederung der abgetrennten Konzernteile!
- o Demokratisierung der Bahn, mehr Mitbestimmungsrechte für Belegschaft und Betriebsräte!
- o Keine Aufsichtsratsmandate für private Kapitalvertreter!

Privatisierung ist weder ein Naturereignis noch gottgewollt. Sie kann und muss auch wieder rückgängig gemacht werden. Von Süd-Korea bis Italien und Frankreich wehren sich Eisenbahner gegen Privatisierung. Lassen wir sie nicht im Stich. Es ist höchste Zeit für eine Umkehr.



Unsere Wahl 2002

- Privatisierung und Rosinenpickerei stoppen und rückgängig machen! DB muss in Bundesbesitz bleiben!
- Arbeit und Zukunft in einer bundeseigenen Bahn!
- Statt Personalabbau: Arbeitszeitverkürzung für alle ohne Lohnverlust! 35 Stunden-Woche bei vollem Lohnausgleich!
- Britische Verhältnisse auf deutschen Schienen verhindern!