

Für den Erhalt des integrierten Bahnkonzerns

Mit der Broschüre „Wohin rast der Privatisierungszug?“¹ und ergänzend in einem Artikel in der Zeitschrift *express*² legt die Initiative Bahn-von-unten ihre Positionen zur Fortführung der Bahnreform vor und will damit in den Willensbildungsprozess zur politischen Standortbestimmung der Gewerkschaft TRANSNET im Vorfeld des Gewerkschaftstags eingreifen.

Bei dieser Broschüre handelt es sich um eine merkwürdige Zusammenstellung von Argumenten, die alle für sich genommen sehr viel Plausibilität beanspruchen könnten, wenn sie nicht durch einen grundlegenden Irrtum bestimmt wären. Im Kern dreht sich alles darum, zu begründen, weshalb der Weg an die Börse ein falscher Weg ist. Dieser Frage und der Formierung des politischen Widerstands gegen den Börsengang werden alle anderen Probleme und Fragestellungen der aktuellen Bahnpolitik untergeordnet; der Börsengang wird zum alleinigen Grundübel aller aktuellen Probleme des DB Konzerns ideologisch hochstilisiert und gleichzeitig dämonisiert.

Unseres Erachtens verstellen sich die Autoren der Broschüre durch die Überhöhung der Bedeutung des Börsengangs den Blick für Besonderheiten der aktuellen politischen und wirtschaftlichen Situation. Insbesondere erkennen sie nicht die Gefahr der Aufteilung der Bahn in einen Infrastruktur- und Transportkonzern und sehen nicht die tatsächliche Gefahr der Zerschlagung des Bahnkonzerns.

Wenngleich viele Argumente für sich genommen nachvollziehbar sind, so ist der Gesamtzusammenhang und die politische Zielorientierung geradezu grotesk: „Hände weg von der Staatsbahn! (...) Rückblickend ist aber festzuhalten, dass die „guten alten

Staatsbahnen“ auch enorm leistungsfähig und innovativ waren.“ (ebd. Seite 18) Also: linksherum im Rückwärtsschritt zur idyllischen alten Bundesbahn: Es kann doch wohl nicht sein, dass uns die Initiative Bahn-von-unten eine derart rückwärtsgerichtete Orientierung empfiehlt und den Mitgliedern von TRANSNET und den Mitarbeitern der DB AG dies als neue, sichere Zukunft versprechen will. Es ist zu fragen, womit sich soviel unbekümmerte, ja naive, Staatsgläubigkeit und Rückwärtsgewandtheit begründet. – Ob da noch immer nicht verarbeitete staatssozialistische Illusionen eine Rolle spielen? (Wir wissen es nicht und wollen dem auch nicht hinterherspekulieren.)

Die Vision einer „demokratisierten und reformierten Staatsbahn im Interesse der Eisenbahner, der Allgemeinheit und der Umwelt und ohne Bevormundung durch inkompetente und nur auf Dividenden ausgerichtete Manager und praxisferne und teure Berater“ ist nun wirklich keine Perspektive für die Eisenbahner und organisierten Gewerkschafter sondern eine Trümperei, eine gefährliche Illusion, für die in Deutschland politischen Mehrheiten nicht zu gewinnen sind und die von

den tatsächlichen Problemen ablenkt. Wer solchen Trümpereien nachhängt, der wird den wirklichen Kampf, den Kampf um die Einheit der Bahn und die Schaffung von ökonomischen Voraussetzungen mit Zukunftsaussichten für die Eisenbahner verpassen bzw. jede Chance vertun, die Bahn als Einheit zu erhalten. Solche Trümpereien arbeiten objektiv den Bahngegnern in die Hände.

Das Ziel sollte sein, ohne durch eine ideologische Brille zu schauen sich mit der Frage des Börsengangs auseinanderzusetzen.

Wenn es noch nicht bekannt sein sollte: Die DB AG ist bereits seit 1994 eine Aktiengesellschaft – allerdings werden ihre Anteilsscheine (noch) nicht an der Börse frei gehandelt sondern sind (noch) in staatlichem Besitz. Aber Aktienkapital – auch solches in staatlicher Hand – ist Kapital mit allem drum und dran und wird – auch in staatlicher Hand – den allgemeinen Gesetzmäßigkeiten der Kapitalverwertung folgen (müssen) und nicht bestimmt sein von vernünftigen, gesamtgesellschaftlichen Überlegungen der „Daseinsvorsorge“ (Broschüre, ebd., Seite 17). Oder kann uns jemand von der Initiative den besonderen Unterschied zwischen VW (die Aktien sind

¹ Bahn und Börse, Wohin rast der Privatisierungszug, Oktober 2004

² *express*, 9/2004, „Wahl zwischen Pest und Cholera“, Hans-Gerd Öfinger über den Kampf um die Privatisierung der Deutschen Bahn, Seite 5ff

über die Grenze der Sperrminorität in der Hand des Landes Niedersachsen) und Opel/Mercedes/BMW usw. erklären? Es sind wesentlich die unternehmerischen Konzepte und die Produkte, die sich am Markt behaupten müssen.

Der Staat, also die Bundesregierung, kann – einige Gesetzesänderungen vorausgesetzt – mit den Anteilsscheinen (Aktien) der Deutschen Bahn AG tun und lassen, was er will; es muss nur politisch opportun und durchsetzbar sein. Und zur Zeit sind die Kassen der Regierungen leer, die Begehrlichkeiten der Finanzminister groß und die politischen Parteien in Bundestag und Bundesrat von den Lehmeinungen der Liberalisierungs- und Deregulierungsideologien durchdrungen. In dieser Situation darauf zu orientieren, auf Teufel komme heraus den Börsengang der Bahn zu verhindern, heißt von vorne herein eine schwere politische Niederlage offenen Auges einzukalkulieren ohne auf den Prozess an sich moderierend Einfluss zu nehmen.

Die Interessenkonstellationen im Hinblick auf den Börsengang der Bahn werden in der Broschüre zwar weitgehend richtig dargestellt:

Falsch ist es jedoch die Positionen von BDI, CDU/CSU, FDP, GRÜNEN, SPD, des DB Vorstands und des TRANSNET-Vorstands in den einen „Topf der Privatisierer“ zu werfen („die Bösen“) um sich dann selbst auf der Grundlage der „richtigen“ Klassenlinie gemeinsam mit den Beschäftigten der Bahn (?) als „die Guten“ mit der einzigen, prinzipiell richtigen politischen Position darzustellen. Das Denken in alten Schablonen führt uns hier ins Abseits – Wer sich selbst ins Abseits stellt, muss sich nicht wun-

dem, dass er keine Tore schießt und das Spiel verliert.

Wir sagen es sehr deutlich: Der Erhalt des integrierten Bahnkonzerns ist für uns Eisenbahner ein sehr viel höheres Gut und wichtigeres politisches Ziel als die Verhinderung des Börsengangs, und es ist opportun sich dabei nach Bündnispartnern umsehen – auch wenn Hans-Gerd Öfinger (von der Initiative) im express (ebd. Seite 6) das abschätzig als „*Einheitsfront*“ (?) mit *Mehdom und TRANSNET*“ charakterisiert.

Ideologisch verbohrt und geradezu unverantwortlich wäre es in einer Situation, in der BDI, CDU/CSU, FDP und GRÜNE und Teile der SPD (die auch „wackeln“), den Konzern zerteilen und dann in einzelnen Teilen an die Börse bringen wollen, sich nicht mit den Teilen von SPD und des Vorstands der DB AG zu verbünden, die für die Einheit des Konzerns kämpfen. Auch den für fundierte, sachliche Argumente zugänglichen Teilen von GRÜNEN und CDU/CSU müssen die technologischen und gesamtwirtschaftlichen Vorteile eines integrierten Konzerns noch einmal deutlich gemacht werden.

Wir lassen uns auch nicht von den Mitgliedern der Initiative als fehlgeleitete *Demagogen* (Broschüre, Seite 20) oder „*loyale TRANSNET-Aktivisten, die treu zum großen Vorsitzenden Hansen stehen, komme was da wolle*“ (express, ebd. Seite 6) denunzieren, nur weil wir für den integrierten Bahnkonzern eintreten und dabei den bedingten Börsengang der

Holding akzeptieren. Wir können schon selbständig denken. Als Mitarbeiter und Betriebsräte des Unternehmensbereichs Dienstleistungen (UB D), in dem 36.000 Mitarbeiter ihren Arbeitsplatz haben, wissen wir, dass diese Dienstleistungsunternehmen im Bahnkonzern nur dann eine Zukunft haben, wenn der Konzern als Ganzes erhalten bleibt.

Um auch dies klar und unmissverständlich zu sagen: Die Existenz des integrierten Bahnkonzerns ist von elementarer Bedeutung für die Existenz unserer Betriebe und Arbeitsplätze und wir lassen uns nicht das Bewusstsein durch unverantwortliche, politische Orientierungen vemebeln. Es geht hier um unsere Existenz, um die Sicherheit unserer Arbeitsplätze. Als Mitarbeiter und Interessenvertreter eines Bereichs im DB Konzern, der über Jahre hinweg nicht zum Kerngeschäft der Bahn definiert wurde und der latent immer von Ausgründungen und Verkäufen bedroht war bzw. diese ertragen musste, wissen wir die Einbindung in den Konzern zu schätzen und in sehr konkreter Weise die Vorteile eines integrierten Konzerns zu beurteilen.

Als Interessenvertreter haben wir die konkrete Verantwortung für die Sicherheit der Arbeitsplätze in unserem Bereich wahrzunehmen und können uns dabei nicht von prinzipiellen Langzeitforderungen, die vielleicht in 20 Jahren (Broschüre Seite 23) realisiert werden könnten, leiten lassen.

Es stimmt auch nicht durchgängig, dass – wie in der Broschüre behauptet – „*die Zerschlagung des Konzerns (...)*

im Alltag schon längst in vollem Gange“ sei (ebd. Seite 16). Es gibt Tendenzen, die in diese Richtung gehen. Die Bildung des UB D und viele andere Maßnahmen der letzten 20 Monate (z.B. Re-Insourcing, Kontrahierungsgebot usw.) sind jedoch in eine ganz andere Richtung orientiert: die stärkere Verschachtelung und Verschränkung der Funktionen im Konzern über die UB-Grenzen hinweg. Diese Tendenzen kann oder will nur derjenige übersehen, dem entweder ideologische Verblendung die Linse trübt, oder der so weit vom Kern des Geschehens in der Bahn entfernt ist wie einzelne Mitglieder der Initiative Bahn-von-unten.

Übrigens: Sollten sich die gewerkschaftlichen und betrieblichen Interessenvertreter nicht auch ihrer (ungebetenen) externen „Berater“ (von Bahn-von-unten) entledigen und mit größerem Selbstvertrauen und Selbstbewusstsein ihre eigene (gewerkschafts-)politische Positionsbestimmung in die Hände nehmen (!)

„Das Problem der Bahn liegt nicht in ihrer staatlichen Trägerschaft sondern in der seit Jahrzehnten unverminderten Benachteiligung der Bahn gegenüber DB konkurrierenden Verkehrsträgern“ stellen die Autoren der Broschüre fest (Broschüre, Seite 22). Um diesen Satz in seiner grandiosen Widersprüchlichkeit zu verstehen muss man fragen: wer ist zuständig für die Schaffung der wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen? Der Staat –derselbe Staat, der auch eine Bahn besitzt. Der Satz heißt also: Der Eigentümer der Bahn hat seit 50 Jahren Rahmenbedingungen geschaffen, die den wirtschaftlichen Lebens- und Existenzbedingungen ebendieser Bahn zuwiderlaufen. Ergo sagen die Vertreter der Initiative: Weil

der Staat zwar nichts für seine Bahn getan hat, zurück zur feinen, alten Staatsbahn. – so schizophren (bewusstseinsgespalten) wie dieser Vorschlag der Mitglieder der Initiative ist die Bewusstseinslage der Eisenbahner jedoch nicht.

Denn: Entweder wollen uns die Mitglieder der Initiative hier mit grobem Unfug verulken oder sie träumen von einem Staat, der sich nach 50 Jahren Bundesrepublik plötzlich und unerwartet grundlegend wandelt und nicht mehr den Interessen einzelner Auto- und Flugzeugindustriellen nachgibt, sondern dem ökologischen Verkehrsmittel Bahn Vorfahrt einräumt. Beides wäre schlimm: Verulken können sich die Eisenbahner im Notfall immer noch selbst, Träumen und Illusionisten werden sie nicht hinterher laufen.

Schon bei der 1. Stufe der Bahnreform 1994 stand die Frage, wie sich die organisierten Eisenbahner verhalten angesichts der Auflösung der Bundesbahn und ihrer Überführung in eine privatrechtlich organisierte Aktiengesellschaft deren Eigentum zu 100% in den Händen des Bundes liegt. Ganz verständlich ist es, dass viele Eisenbahner damals konservative (bewahrende) Haltungen einnahmen und aus Angst vor dem, was sie in der Zukunft erwarten würde lieber das Mangelhafte der Gegenwart bevorzugten. – Diese Haltung ist nur zutiefst menschlich und verständlich, aber sie kann überwunden werden.

Damals wurden tarifvertragliche Regelungen geschaffen, die eine Milderung der größten sozialen Härten erreichten. Gleichwohl konnte damit nicht verhindert werden, dass binnen 10 Jahren 175.000 (!) Arbeitsplätze vernichtet wurden. Der Arbeitsplatzabbau wird auch jetzt weiter gehen – ob als Staatsbahn oder als privatwirtschaftliche organisierte „Börsenbahn“. Die Frage wird nur sein, ob die Dämme, die bisher gegen allzu gravierende soziale Härten durch die Gewerkschaften im tariflichen und betrieblichen Bereich errichtet wurden, dem neuen Druck standhalten werden. Dies hat vor den grundlegend veränderten Bedingungen im sozialpolitischen Bereich (Hartz-Gesetze) besondere Bedeutung

In der glaubhaften und messbaren Beantwortung dieser Fragen und der konsequenten Umsetzung eines Programms, das diesen Tendenzen entgegentritt muss unsere gewerkschaftspolitische Orientierung liegen: Börsengang nur, wenn unsere Bedingungen erfüllt sind. Und die beiden Hauptbedingungen lauten:

1. **Erhalt des integrierten Konzerns** und
2. **Bündnis für Arbeit bis 2010 zur Verhinderung betriebsbedingter Kündigungen.**

Erstunterzeichner:

Klaus-Theo Sonnen Aures

Helmut Kleindienst

Jens Schwarz

Peter Nowack