Redebeitrag von Hans-Gerd Öfinger (www.bahnvonunten.de) auf der Hamburger Demonstration gegen Bahnprivatisierung am 10. November 2006

Gemeinsam gegen die Privatisierung aufstehen

Hamburg, 10.11.2006: Engagierte TRANSNET-Mitglieder protestieren gegen die Privatisierung der DB

Eigentlich sollte hier ein Kollege reden, der als Lokführer im Raum Hamburg tätig ist. Leider hat dieser Kollege zur Stunde Dienst und wurde für die Demo nicht freigestellt. Ich betrachte es als eine besondere Ehre, heute bei dieser Demo reden zu dürfen und bin dafür auch gerne 600 km angereist.

Gestern verbreiteten die Medien eine Meldung, in der es sinngemäß hieß: Der Vorstand der Deutschen Bahn und die Gewerkschaften begrüßen die am Mittwoch erfolgte Weichenstellung für die Privatisierung der DB AG.

Viele Kolleginnen und Kollegen sind darüber schockiert und können es immer noch nicht fassen. Wie können Gewerkschaften eine Privatisierung – also eine Niederlage – als Erfolg ihrer Arbeit feiern?

Was da diese Gewerkschaftsvorstände verkündet haben geschieht nicht in unserem Namen. Die Mehrheit der Bevölkerung und auch die Mehrheit der DB-Beschäftigten ist gegen eine Privatisierung der Bahn.

Die Kolleginnen und Kollegen sind doch nicht blöd. „Kein Ben Q bei der Bahn“ lautet die Aufschrift auf einem Schild, das ein streikender Eisenbahner kürzlich beim Warnstreik in Bayern mit sich trug. Das Bild ging durch die Medien.

Die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner sehen genau, was bei Post und Telekom nach dem Börsengang passierte. „Widerstand jetzt! Gegen Zerschlagung, Ausgliederung und Lohndrückerei“, heißt es in einem brandaktuellen ver.di-Flugblatt für die Telekom. Wohlgemerkt, die Telekom ist an der Börse und verbuchte Gewinne um die 5 oder 6 Milliarden Euro pro Jahr! „SO kann und darf es nicht weiter gehen!!!! Geschlossenes Handeln aller ist angesagt!!!!!“ So weit das Flugblatt im O-Ton. Das zeigt, was uns demnächst auch nach einem Börsengang der DB blüht!

Im Grunde darf das DB-Management – mit einem Freibrief der Politik ausgestattet – seit 10 Jahren gezielt die Bahn auf einen Börsengang hin zurichten und umstrukturieren. Dieses Management hat es schon fertig gebracht:

- dass die Zahl der Beschäftigten um über 200.000 Menschen halbiert wurde
- dass die Bahn in weit über 200 Tochtergesellschaften aufgegliedert wurde
- dass der Arbeitsplatzabbau in vielen Bereichen weit übers Ziel hinaus geschossen ist und kontraproduktiv geworden ist. Im Güterverkehr etwa hat eine Steigerung der Nachfrage jetzt an den Tag gebracht, dass dort Lokführer, Loks und Waggons fehlen. Erst wurden viele Beschäftigte rausgeekelt, und danach werden die Verbliebenen dazu erpresst, Überstunden zu arbeiten. Was für ein Irrsinn!

Jede Form der Privatisierung bringt Arbeitsplatzabbau, Lohn- und Sozialdumping. In Deutschland ist der Schienenverkehr weiter liberalisiert als sonst wo

auf dem Kontinent. Und zunehmend machen sich Zeitarbeitsfirmen breit, die Lokführer und andere Eisenbahnfachkräfte an Privatbahnen oder auch DB-Töchter vermieten. Auch auf der NO-Bahn, die Veolia/Connex gehört und den Verkehr zwischen Hamburg und Westerland/Sylt betreibt, sind inzwischen Lokführer im Einsatz, die die Mannheimer Leiharbeitsfirma MEV vermietet. Bei Privatbahnen sind die Arbeitsbedingungen in aller Regel deutlich schlechter. Privatbahnen weigern sich gegen den Abschluss eines Flächentarifvertrags.

Es gibt weltweit viele abschreckende Beispiele für eine Bahnprivatisierung – von England über Neuseeland bis Argentinien. In Argentinien wurde das flächendeckende Netz durch die Privatisierung zerstört. Die Zahl der Bahnbeschäftigten ging von 100.000 auf 10.000 zurück. Aus all diesen Tatsachen haben die meisten Bundestagsabgeordneten offensichtlich nichts gelernt. Oder sie wollen nichts lernen, weil sie ganz andere Interessen im Sinn haben als ein umweltfreundliches erschwingliches Verkehrsmittel für Menschen und Güter und Mobilität für alle.

Noch gibt es im Konzern Deutsche Bahn einen Beschäftigungssicherungstarifvertrag (BeSiT), der viele Eisenbahnerinnen und Eisenbahner bei Wegfall des Arbeitsplatzes vor der Rutsche in Hartz IV bewahrt. Natürlich hat dieser Vertrag auch viele Haken und Ösen. Er gilt nicht für Beschäftigte mit weniger als 5 Jahren Konzernzugehörigkeit und wurde auch mit Urlaubskürzung, Arbeitszeitverlängerung und Lohnverzicht erkauft. Und schon heute werden in manchen DB-Tochterbetrieben vor allem im Osten Beschäftigte quasi mit der Pistole an der Schläfe gezwungen, sofort eine Arbeit im Konzern am anderen Ende der Republik anzunehmen oder ansonsten lieber gleich per Vertrag „freiwillig“ auszuscheiden. Sobald die materielle Privatisierung beginnt und private Investoren mit am Tisch sitzen, werden diese Investoren eine solche Beschäftigungssicherung und den anderen – aus ihrer Sicht – „Sozialklimbim“ hinwegfegen. Dann könnte es Schlag auf Schlag gehen. Unter diesen Umständen ist dann vorstellbar, dass etwa viele der bisher im Servicebereich tätigen Eisenbahnerinnen und Eisenbahner aus Gründen der Kostensenkung erst die Arbeit verlieren und dann nach 1-2 Jahren als 1-Euro-„Zwangsarbeiter“ an ihre früheren Arbeitsplätze zurückkehren „dürfen“. Und man wird feststellen, dass dies im „öffentlichen Interesse“ liegt und keinen bestehenden Arbeitsplatz vernichtet.

Investoren wollen eine maximale Rendite erzielen und werden die aus den Arbeitskräften mit allen Mitteln herauszupressen versuchen. Sie werden sich auch die einzelnen renditeträchtigen Filetstücke heraussuchen – etwa die Bahnreinigung oder die Werke und die regionalen Tochtergesellschaften der DB-Nahverkehrstochter DB Regio.

So oder so – die Zergliederung und Zerschlagung der Bahn ist längst im Gange. Die Bahn ist ein lebendiger Organismus. Wenn die Organe einzeln entnommen werden, dann ist der Kollaps vorprogrammiert. Auch DB-Chef Mehdorn ist kein Garant für einen einheitlichen Bahnkonzern. Schon letztes Jahr hat der DB-Vorstand die Deutsche Eisenbahnreklame DERG – ein profitables Tochterunternehmen – an den Kölner Medienkonzern Ströer verkauft. Die Verkaufsverhandlungen für die Ostseefähren Scandlines laufen derzeit, und das Fernbusunternehmen Deutsche Touring ist schon an einen spanisch-portugiesischen Konzern verkauft.
Der TRANSNET-Hauptvorstand hat kein Mandat der Basis für die Mitarbeit an einem Ausverkauf der Deutschen Bahn. Letztes Jahr gab es landesweit flächendeckend Basisdialoge, an denen alle Mitglieder teilnehmen und ihre Meinung zum Beschäftigungssicherungstarifvertrag äußern konnten. In einer noch wichtigeren Frage – nämlich der Privatisierung – sind jetzt keine Basisdialoge geplant. Die Basis wird vor vollendete Tatsachen gestellt.

Die TRANSNET-Position ist klar. Schon der Gewerkschaftstag 2000 hat beschlossen:
„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 rufen alle Kolleginnen und Kollegen auf: Meldet euch zu Wort. Sucht die Bundestagsabgeordneten – vor allem die der SPD – auf und heim und sagt ihnen klipp und klar, dass wir keine Privatisierung wollen und dass der TRANSNET-Vorstand in dieser ganz entscheidenden Frage nicht in unserem Namen spricht.
Es ist erfreulich, dass sich in der SPD-Fraktion jetzt starker Widerspruch gegen die geplante Privatisierung zu Wort meldet. Weniger erfreulich ist es allerdings, dass TRANSNET und andere Bahn-Gewerkschaften die Privatisierung propagieren und nicht einmal den Kontakt, geschweige denn einen Schulterschluss mit den Privatisierungskritikern in der SPD suchen. Die vor wenigen Tagen in den TRANSNET-Medien gemachte Ankündigung, die Politik müsse sich jetzt auch mit Plan B befassen, ist offensichtlich nichts anderes als leeres Stroh.
Die Basis aller Gewerkschaften, vor allem die Basis der im Bahnsektor tätigen Gewerkschaften TRANSNET, GDBA, GDL, IG Metall, ver.di und NGG, muss jetzt zusammenstehen und gemeinsam die Stimme erheben. Wir müssen die Zukunft selbst gestalten und dürfen sie nicht den Privatisierungsgewinnlern des BDI oder den Finanzinvestoren aus Asien, Russland oder Nordmerika und ihren Propagandisten überlassen.

Tragen wir den Protest auf die Straße. Diese Demonstration war ein hervorragender Anfang und ein weiterer Baustein einer breiten Aktionswelle. Es steht viel auf dem Spiel und es ist viel zu erreichen.

Bahn von unten - Postfach 2112
65011 Wiesbaden - Tel./Fax 0611-406807
bahnvonunten@aol.com - info@bahnvonunten.de

www.bahnvonunten.de - www.bahn-fuer-alle.de