

Basisinitiative *Bahn von unten* in TRANSNET. Engagiert im Aktionsbündnis „Bahn für Alle“.

Jetzt greift Plan B – die Bahn bleibt beim Bund!

Wenn schon – denn schon! Keine Bahnprivatisierung in Land und Bund!

Richtig so! Am Dienstag hat der Gewerkschaftstag Antrag 22 der OV Hamburg angenommen und sich damit gegen einen Verkauf von Landesbeteiligungen bei Privatbahnen positioniert. Was für Landesbahnen gilt, das gilt auch für unsere DB. Der Schienenverkehr darf nicht zum Spielball renditesüchtiger in- und ausländischer Kapitalgruppen verkommen. „Keine einzige Bahnaktie darf in private Hände gelangen“, hat uns hier schon vor vier Jahren der Vertreter unserer britischen Brudergewerkschaft TSSA erklärt.



Auch NGG gegen Bahnprivatisierung

„Die Delegierten des 15. Ordentlichen Gewerkschaftstages der NGG fordern den Hauptvorstand auf, sich weiterhin gegen die Privatisierung der Deutschen Bahn AG in allen Formen auszusprechen“, heißt es Beschluss vom Oktober 2008.

Aus der Begründung: „Die Erfahrungen mit der Privatisierung der Bahn in Großbritannien sind katastrophal: Massenentlassungen, explodierende Fahrpreise sowie ein unglaubliches Fahrplanchaos waren die Folge. Investitionen in das Schienennetz und die Betriebssicherheit wurden dort, aber auch in anderen Ländern, zugunsten höherer Profite heruntergefahren. Zahlreiche schwere Unfälle mit Toten und Verletzten waren die Folge.“

Auch in Deutschland ist ein weiterer deutlicher Abbau des Netzes, massive Fahrpreiserhöhungen sowie eine Massenentlassung zu befürchten. Private Investoren wollen in möglichst kurzer Zeit möglichst hohe Renditen erzielen. Sie werden die Bahn auf einen schmalen Bereich, der maximalen Profit verspricht, reduzieren. Unprofitable Strecken, insbesondere im ländlichen Bereich, werden eingestellt.“

Jetzt sind wir am Zuge

Dieser Initiativantrag wurde am Dienstag mit der Unterschrift von 44 Delegierten eingereicht:

Keine Bahnprivatisierung! Sofortiger Stopp aller Verkaufsverhandlungen! Die Zeiten ändern sich, der Auftrag bleibt: Erhalt des integrierten Bahnkonzerns!

Der 18. Ordentliche Gewerkschaftstag der TRANSNET lehnt die Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG ab und schließt sich den entsprechenden Beschlüssen des DGB vom Frühjahr 2007 an. Alle Aktivitäten in

Richtung Kapitalprivatisierung, in welcher Form auch immer, müssen sowohl vom Vorstand der DB AG wie auch von Seiten des Bundes als Eigentümer sofort eingestellt werden.

Die DB AG muss als vollständig im öffentlichen Eigentum stehendes integriertes Bahn- und Logistikunternehmen erhalten bleiben. Der Schwerpunkt der Unternehmenspolitik ist zukünftig auf die Sicherung und Verbesserung der Qualität der Transportleistungen insbesondere auf der Schiene, die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen und die Verbesserung der Arbeits- und Entlohnungsbedingungen zu richten. Dem gegenüber gefährden hohe Dividendenzahlungen an private Anteilseigner die weitere Entwicklung und die Qualität der Leistungen der DB AG und setzen akut Arbeitsplätze auf das Spiel.

Der Gewerkschaftstag fordert den Hauptvorstand, den Geschäftsführenden Vorstand und die Mitglieder in den Aufsichtsräten des DB-Konzerns auf, alles zu unternehmen, um diese Forderungen umzusetzen.

Statt dauerhaft in einen Abwehrkampf zu geraten, müssen wir das Steuer jetzt herumreißen und die Weichenstellung in Richtung Privatisierung verhindern. Noch ist es nicht zu spät, die Finanzmarktkrise hat uns eine Atempause verschafft. Diese müssen wir jetzt entschlossen nutzen.

(R)eintreten statt weglaufen!

Wir brauchen weiterhin eine Einheitsgewerkschaft für die Bahn. Austritt oder Übertritt zu einer anderen Gewerkschaft sind keine Lösung und wären nur eine Flucht und Ausdruck von Stellvertreterpolitik. Unsere eigenen Probleme können wir nur selber lösen. Die Basis muss die eigene Gewerkschaft wieder in die eigene Hand bekommen. Daher: in TRANSNET (r)eintreten statt weglaufen.

Unser Auftrag bleibt – Wir bleiben dran

„Mit Interesse 'besuche' ich hin und wieder eure Homepage. Dass es kritische Stimmen auch zur Politik der TRANSNET gibt finde ich gut. Das zeigt, dass die innergewerkschaftliche Demokratie funktioniert und wir keine Spalter zur Motivation brauchen.“ Das schrieb uns Norbert Hansen im Jahre 2001 (www.bahnvonunten.de/hansen1.htm).

Wir jedenfalls sind uns und unserer TRANSNET treu geblieben und werden uns auch weiterhin kritisch und sachlich zu Wort melden und für Gespräche und Impulse bereit stehen. **Unser Auftrag bleibt.**

Interview mit Bob Crow, Generalsekretär der britischen Transportgewerkschaft National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT)

Wie ist nach fast 15 Jahren Zerschlagung und Privatisierung der früheren Staatsbahn British Rail die aktuelle Situation auf britischen Schienen?

Weite Teile der britischen Gesellschaft sind sich einig, dass die Bahnprivatisierung ein uneingeschränktes Desaster war. Mit dem Abbau qualifizierten Personals sanken die Sicherheitsstandards gewaltig. Die Fragmentierung der Instandhaltung von Fahrweg und Zügen und die massenhafte Vergabepraxis und Auslagerung von Arbeiten an Externe und Subfirmen haben zu ernsthaften Unfällen mit beträchtlichen Menschenopfern geführt. Der Drang nach Profit hat das Ethos öffentlicher Dienstleistungen zerstört. Private Unternehmen haben sich Milliarden aus der Staatskasse angeeignet. Die Fahrpreise sind heute in Großbritannien europaweit mit am höchsten. Heute zahlt der Steuerzahler an Subventionen für die privaten Bahnen dreimal so viel wie früher für die alte Staatsbahn. Die RMT fordert mehr Geld für einen öffentlichen, besseren und umweltfreundlicheren Schienenverkehr, aber die Staatsgelder haben nur die Profite privater Bahnen gestützt und nicht das öffentliche Verkehrsnetz ausgebaut, das unser Land so dringend braucht.

Eine breite Mehrheit der Bevölkerung will eine Wiederverstaatlichung der Bahnen. Warum tut die britische Regierung nichts?

Die meisten Briten sagen, dass die Bahnprivatisierung ein teurer Fehlschlag war. Aber alle großen Parteien unterstützen den Neoliberalismus und die Privatisierungspolitik der EU. Das drückt die Krise der politischen Vertretung der Arbeiterbewegung aus.

In Deutschland behaupten viele, dass die Infrastruktur öffentlich bleiben solle, ein Wettbewerb zwischen privaten Transportgesellschaften im Schienenverkehr aber sinnvoll wäre.

Wettbewerb zwischen verschiedenen privaten Bahnen hat sich im Zuge der britischen Bahnprivatisierung als besonderer Fehlschlag erwiesen. Wettbewerb ist strenggenommen auch gar nicht möglich, weil die Züge sich nicht auf ein und derselben Strecke überholen können. Wettbewerb bedeutet vor allem weniger Arbeitsplätze, längere Arbeitszeit und weniger Lohn für die Beschäftigten. Privatbahnen bewerben sich um Ausschreibungen, weil sie Profit machen wollen und nicht weil sie der Bevölkerung dienen wollen. Darunter leiden Löhne und Service für die Kunden gleichermaßen.

Manche behaupten, dass die EU-Richtlinien die Liberalisierung zwingend vorschreiben. Wirklich?

In Wirklichkeit setzen viele EU-Mitgliedsstaaten die Richtlinien unterschiedlich bzw. gar nicht um. In Deutschland wurde jüngst die Teilprivatisierung der DB ML aufgrund der Finanzkrise ausgesetzt. Jetzt bereitet die EU-Kommission ein Viertes Eisenbahnpaket vor, dass etwa das aktuelle deutsche Holding-Modell einer Teilprivatisierung ausschließt und stattdessen die Total-

privatisierung nach britischem Vorbild verlangt. Die Mitgliedsstaaten werden sich entscheiden müssen, ob sie durch brave Umsetzung der EU-Richtlinien ein britisches Schienendesaster herbeiführen wollen oder ein angemessenes Schienenverkehrssystem in öffentlicher Hand behalten und ausbauen wollen. Einen Mittelweg gibt es nicht. Die EU-Kommission ist ein Papiertiger, dem sich die Mitgliedsstaaten und die Bürger entgegenstellen müssen. EU-Behörden sind Interessenvertreter großer Lobby-Verbände, allen voran der Europäische Runde Tisch der Industriellen (ERT), die diese neoliberalen Richtlinien fordern und fördern. Warum sollten die Mitgliedsstaaten weiter eine Politik umsetzen, die von der Mehrheit der Bevölkerung abgelehnt wird?

Was fordern Sie von den Regierungen und der EU?

In der aktuellen kapitalistischen Krise haben die Mitgliedsstaaten ganz akut EU-Grundsätze verletzt. So sprach Irland eine Garantie für die Einlagen in irischen Banken aus. Kanzlerin Merkel kritisiert dafür die Iren und tat es wenig später in Deutschland selbst. Das ist eine Verletzung von EU-Bestimmungen über staatliche Hilfeleistungen und entspricht einer einseitigen Stützung nationaler Banken. Wenn Regierungen ihre „eigenen“ Banken verteidigen können, dann können und müssen sie auch ohne Rücksicht auf EU-Diktate ihre eigenen öffentlichen Bahnen verteidigen.

Nun sagen aber die Manager der Deutschen Bahn und der französischen SNCF ihren Beschäftigten, dass das Unternehmen in einem liberalisierten Markt nur durch Expansion überleben könnte.

Im Grunde sagen die DB- und SNCF-Chefs ihren Beschäftigten: „Macht mit bei unserem geopolitischen imperialistischen Projekt in Europa.“ Aber in diesem liberalisierten Marktumfeld wird selbst eine (noch) staatliche Bahn die Löhne immer mehr nach unten drücken und die Ausbeutung erhöhen. Liberalisierung fördert Sozialdumping, weil man immer irgendwo noch billigere Arbeitskräfte findet. Wie kann ich aber ein freier Bürger sein, wenn mein Land andere Nationen ausbeutet?

Am 13. November demonstrierten 20.000 Eisenbahner aus ganz Europa in Paris gegen die Liberalisierung und Privatisierung der Eisenbahnen. Was sollte jetzt folgen, damit der Elan nicht verloren geht?

Diese großartige Demo gegen die Liberalisierungs-Richtlinien der EU ist erst der Anfang eines Kampfes für eine soziale Eisenbahn im Interesse der Bevölkerung. Die Kolleginnen und Kollegen in den verschiedenen Ländern müssen jetzt sehen, wie sie sich am besten organisieren. Wir werden gemeinsame europaweite Aktionen zur Verteidigung der im 20. Jahrhundert erkämpften sozialen Errungenschaften starten. Ein europaweites Bündnis gegen die Bahnprivatisierung wäre eine sehr positive Entwicklung und könnte Gewerkschafter mit anderen Privatisierungsgegnern international zusammenbringen und eine breit verankerte fortschrittliche Massenbewegung schaffen.

*Bahn von unten. Postfach 2112. 65011 Wiesbaden
Tel./Fax 0611.406807. bahnvonunten@aol.com
www.bahnvonunten.de*