

Keine Unterstützung für den Kriegstreiber Netanjahu!

Flugblatt der Gruppe ArbeiterInnenmacht/Berlin, Infomail 1005, 2. Juni 2018

Kundgebung gegen den Staatsbesuch, Montag, 4. Juni, 14 – 16 Uhr

Konrad-Adenauer-Straße (Vor dem Paul-Löbe-Haus, U-Bahn Station Bundestag)

Der israelische Ministerpräsident Benjamin Netanjahu wird Anfang kommender Woche Angela Merkel einen Besuch in Berlin abstatten. Anlass für seine Reise, die vermutlich auch Stopps in Paris und London beinhaltet, ist der Ausstieg der USA aus dem Atomabkommen mit dem Iran. Netanjahu, die nationalistische Likud-Partei und ihre ultra-rechten Koalitionspartner traten von Beginn an gegen das Atomabkommen mit dem Iran ein. Sie warben nicht nur für härtere wirtschaftliche Sanktionen, sondern für einen Militärschlag gegen das Land und sein Atomprogramm.

Netanjahus Besuche in Berlin, Paris und London dienen dazu, die Kriegstrommel gegen den Iran zu rühren. Es ist zwar unwahrscheinlich, dass sich die deutscher oder französischer Regierung offen gegen das Atomabkommen stellen werden, denn deutsche und französische Imperialismus setzen auf eine andere Strategie als Israel und die USA. Es ist eine Strategie der Einbindung des iranischen Regimes und der wirtschaftlichen Zusammenarbeit. Netanjahu wiederum geht es darum, die Einbindung seines eigenen Regimes als bevorzugten wirtschaftlichen und politischen Partner der deutschen Regierung im Nahen Osten zu sichern. Denn auch wenn die deutsche Regierung eine andere Strategie gegenüber dem Iran als die israelische Regierung verfolgt, unterstützt sie doch

grundlegend den israelischen Staat und seine Verbrechen.

Dieses zynische Spiel konnte auch in den vergangenen Wochen während des Great March of Return verfolgt werden. Zum 70. Jahrestag der Nakba, der Vertreibung der PalästinenserInnen aus ihrem Land, protestierten zehntausende Menschen in Gaza. Ihr legitimer Protest und ihre Forderung nach dem Recht auf Rückkehr wurden von der israelischen Armee (IDF) mit scharfer Munition, Artilleriebeschuss und Luftangriffen beantwortet. Als Folge verloren mehr als 160 PalästinenserInnen ihr Leben, rund 13.000 wurden verletzt. Auf israelischer Seite gaben nicht einen einzigen Verletzten zu beklagen. Dennoch schaffte es die deutsche Regierung, alle Seiten zur „Besonnenheit“ aufzurufen. Sowohl die IDF als auch die PalästinenserInnen „sollten sich mäßigen“. Bei der Abstimmung über eine UN Resolution, die die israelischen Verbrechen verurteilte, enthielt sich der deutsche Vertreter.

Der deutschen Regierung wäre es lieber, die PalästinenserInnen würden die Besatzung Palästinas, die Blockade Gazas, die Unterdrückung und die wirtschaftliche Not, die sich daraus ergibt, mit Besonnenheit und Mäßigung ertragen. Es wäre ihr lieber, die israelische Regierung würde besonnener und weniger brutal die PalästinenserInnen unterdrücken. Aber wenn es doch anders kommt, gibt sich die Regierung aus CDU, CSU und SPD „neutral“. Das bedeutet, dass sie die größten Verbrechen des israelischen Staates offiziell nicht gutheißt, sie aber auch nicht offen benennt. Währenddessen hilft sie dem israelischen Staat und seiner rechten Regierung aber praktisch. Einerseits indem er mit modernsten Waffen ausgestattet wird. So besitzt Israel mittlerweile sechs U-Boote aus deutscher Rüstungsschmiede zu subventionierten Preisen, die vermutlich mit Atomraketen bestückt sind. Die Politiker der Regierungsparteien versuchen, Bewegungen wie BDS zu kriminalisieren. Protesten gegen den israelischen Staat wird mittlerweile unterschoben, generell antisemitisch zu sein. Damit sollen sie im Voraus delegitimiert und soll von der

tatsächlichen Unterdrückung der PalästinenserInnen abgelenkt werden. Wenn Netanjahu am Montag nach Berlin kommt, ist sein unmittelbares Ziel, sich auch eine Form der „Neutralität“ im Konflikt mit dem Iran zu sichern, wie sie seine Regierung bereits bei der Unterdrückung der PalästinenserInnen zugute kommt.

Wir rufen dazu auf, am Montag gegen die Kriegspolitik Netanjahus und die Unterdrückung der PalästinenserInnen durch den israelischen Staat zu protestieren. Es gilt aber auch Widerstand, gegen die Politik der deutschen Regierung zu organisieren, sie zu kritisieren und ihr das demokratische Mäntelchen herunterzureißen, hinter dem sich die widerliche Fratze imperialistischer Weltpolitik verbirgt.

- Nein zu Sanktionen, dem Säbelrasseln und einem möglichen Krieg gegen den Iran! Freiheit für das iranische Volk können nur die Proteste der iranischen Jugend und ArbeiterInnen bringen.
- Für einen sofortigen Stopp aller Rüstungslieferungen und militärischen Kooperation Deutschlands mit Israel.
- Schluss mit jedweder Subvention des israelischen Staates und seiner Wirtschaft. Schluss mit der diplomatischen Rückendeckung der rechten Regierung Netanjahus, die sich als „neutral“ verkleidet.
- Für die sofortige Aufhebung der Blockade Gazas, die Einstellung des Siedlungsbaus, die Aufhebung aller Checkpoints und das Recht auf Rückkehr der PalästinenserInnen.

Wir sind der Auffassung, dass ein dauerhafter Frieden und ein Leben in Wohlstand nur auf der Grundlage der Anerkennung der Rechte der PalästinenserInnen und der Errichtung eines gemeinsamen Staates aller unabhängig von ihrer Nationalität oder Religion möglich ist. Wir stehen auf der Seite der PalästinenserInnen im Kampf gegen Unterdrückung und kämpfen darum, dass auch die jüdische ArbeiterInnenklasse in Israel mit dem Zionismus bricht. Unser Ziel ist ein sozialistisches,

säkulares und befreites Palästina!

Opel Bochum: Ende 2014?

Peter Lenz, Neue Internationale 179, Mai 2013

Die Gewerkschaftsmitglieder des Bochumer Opelwerks haben Anfang März den „Sanierungsplan“ für die deutschen Opelstandorte mit absoluter Mehrheit abgelehnt. Opel droht mit dem Ende der Autoproduktion bereits Ende 2014. Aufsichtsratschef Girsky kündigte an, die Fertigung in Bochum zum 1. Januar 2015 komplett einzustellen, falls dem Tarifvertrag nicht zugestimmt werde. In diesem Vertrag steht, dass nach 2016 in Bochum nur eine Teilefertigung und ein Ersatzteillager mit zusammen 1.200 Arbeitsplätzen bestehen bleiben soll.

Die IGM-Mitglieder stimmten nun mit 76,1 Prozent der Stimmen gegen diesen Tarifvertrag, die Wahlbeteiligung lag bei 69,3 Prozent.

Die Auswirkungen einer Einstellung der Produktion wären drastisch für Bochum. Derzeit arbeiten rund 3.200 Menschen direkt im Unternehmen, etwa 1.000 weitere bei Partner- und Fremdfirmen.

Klatsche für die NRW-IGM und Huber

Die Ablehnung des Tarifvertrags ist eine Klatsche für die IG Metall in Nordrhein-Westfalen und ihren Chef Knut Giesler sowie die gesamte IGM-Führung um den Vorsitzenden Berthold Huber. 2012 schrieben wir dazu in der Infomail 661: „Unter seinem langjährigen Vorsitzenden Franz wurde gerade die Bochumer Belegschaft in organisierten Abbau und Verzicht

gezwungen, ihre Aktionen wurden nicht unterstützt. Dieser Kurs, der immer wieder eine Sicherung des Standorts bei Arbeitsplatzabbau und Verzicht auf Kampf versprach, ist endgültig gescheitert.“

Jetzt werden die Bochumer Belegschaft und ihr Betriebsrat als „unvernünftig“ und „sich selbst schadend“ hingestellt. Die Bochumer haben „Nein“ zu diesem Sanierungstarifvertrag gesagt – obwohl er von den IGM-Spitzen über den grünen Klee gelobt wird. Tatsächlich führt er aber nur zur Schließung des Werkes und enthält viele wolkige Versprechungen. So stellen auch Betriebsrat und Vertrauensleute auf einer Website fest: „Von Opel und in einigen Medien wird berichtet, dass mit dem Tarifvertrag die Bochumer Belegschaft viele zusätzliche Arbeitsplätze erhalten hätte und eine Absicherung bis mindestens 2018 vorlag. Gleichzeitig sollte es hohe Abfindungsprämien geben. Dies wurde auch den Beschäftigten in anderen Opel-Standorten erzählt.“

Die Wahrheit ist: Davon ist nichts im Tarifvertrag geregelt. Verbindlich geregelt ist nur die ‚moderate Abwicklung‘ (Zitat eines Unternehmenssprechers) des Bochumer Werkes und betriebsbedingte Kündigungen bereits ab 2015. Alles andere ist sind unverbindliche, nicht einklagbare Zusagen. Die Vermutung liegt nahe, dass Journalisten und Beschäftigte in anderen Standorten bewusst falsch informiert wurden. Oder gibt es zwei unterschiedliche Tarifverträge für die Standorte? Fakt ist, nur in Bochum lag der Belegschaft der vollständige Tarifvertrag vor. Den Beschäftigten der anderen Standorte und Journalisten hat Opel nur ein kleines Faltblatt zur Verfügung gestellt.“ (Berichte von Betriebsrat und Vertrauensleute bei Opel in Bochum, 21.4.2013, auf <http://www.wir-gemeinsam.eu>)

Knut Giesler, Bezirksleiter der NRW-IG Metall, zeigte Wirkung und sieht das Ergebnis „als klares Misstrauensvotum gegenüber dem Management von Opel. (...) Zu viele Fehler, zu viele falsche Versprechungen seit über acht Jahren – das sitzt tief“. Er könne gut verstehen, „dass sich die Opelner mit einem

Auslaufen der Autoproduktion und betriebsbedingten Kündigungen nicht abfinden wollen.“ (Ruhr-Nachrichten, 21.3.13) Die IG Metall von NRW werde jetzt den Tarifvertrag nicht unterschreiben.

Der Bochumer Betriebsratsvorsitzende, Rainer Einkenel, kritisierte die IGM, sie habe über die Köpfe der Belegschaft hinweg verhandelt: „Es wurde so gut wie nie mit uns geredet.“ Es seien nur fertige Ergebnisse präsentiert worden. Er beklagt einen Mangel an Solidarität.

Der Gesamtbetriebsratsvorsitzende von Opel, Wolfgang Schäfer-Klug, wirft Einkenel seinerseits vor, den Sanierungstarifvertrag mit „öffentlichen Medienauftritten und Verschwörungstheorien“ torpediert zu haben. Berthold Huber meinte: „Die wirtschaftliche Lage bei Opel ist äußerst schwierig. Das macht Verhandlungen natürlich nicht einfacher. Der Tarifvertrag ist ein Gesamtpaket und die bestmögliche Lösung unter den gegebenen Bedingungen.“ In der IGM-Pressemitteilung Nr. 15/2013 vom 27.3.13) wird zudem noch ein Patentrezept empfohlen: Opel müsse nun „das Thema `Automobile der Zukunft` an den deutschen Standorten anpacken und endlich wieder mehr Autos verkaufen – in Europa und auf anderen Exportmärkten.“ Als ob Opel das nicht auch wollen würde und es die riesigen Überkapazitäten im Automobilsektor nicht geben würde.

Kampfperspektive

In der Bochumer Belegschaft gibt es Diskussionen über den weiteren Widerstand. Viele setzen ihre Hoffnungen auf neue Verhandlungen, andere sind für Aktionen. Wir schrieben dazu bereits 2012:

„Die richtige Antwort ist ein Streik mit Besetzung der Tore wie 2004. Das wird ein Zeichen setzen und der Totalausfall der Zafira-Produktion werden dem Opel- und GM-Management weh tun, auch wenn in Deutschland vom Januar bis September 2012 nur

noch 163.000 Opel-Fahrzeuge verkauft wurden.

Aber eine wirkliche Perspektive kann diese Aktion nur bekommen, wenn sie zum Ausgangspunkt dafür wird, die Kämpfe in Europa zu vereinen und zu verbreitern. Gemeinsam mit Ford in Genk, Peugeot in Paris und allen Auto- und Zulieferern, die in Kurzarbeit sind, von Schließung oder Entlassungen bedroht sind, muss der Widerstand organisiert werden! Darüber müssen die Belegschaften selbst entscheiden! Wir schlagen die nachfolgenden Forderungen vor:

- Kampf gegen alle Entlassungen! Das betrifft nicht nur die „regulär“ Beschäftigten, sondern auch die LeiharbeiterInnen. Überführung der Leiharbeitsjobs in reguläre, tariflich gesicherte Arbeitsverhältnisse!
- Reduktion der Arbeitszeit auf 30 Stunden pro Woche bei vollem Lohn- und Personalausgleich!
- Nein zu jedem Lohnverzicht! Die ArbeiterInnen haben die Krise nicht verschuldet, sie sollen auch nicht dafür zahlen!

Die bedrohten Betriebe müssen entschädigungslos enteignet, unter Arbeiterkontrolle verstaatlicht und besetzt werden, um sie gegen Schließungen zu verteidigen. Es muss ein Plan erarbeitet werden, wie die Unternehmen unter Kontrolle der ArbeiterInnen weiter geführt werden können. Dazu wollen wir nicht getrickste Zahlen sehen, sondern die Wahrheit. Deshalb fordern wir die Öffnung der Geschäftsbücher, Konten, Finanzpläne für Arbeiterinspektionen!

Natürlich berührt das auch die gesamte Verkehrsindustrie und die Verkehrspolitik. Der Kapitalismus in seiner Krise bringt Not und Arbeitslosigkeit für die einen und verschwendet zugleich Milliarden: Fabriken, die geschlossen werden, Bahnhöfe wie in Stuttgart, wo Milliarden sinnlos verpulvert werden.

GEW Berlin: LehrerInnen streiken weiter

Martin Suchanek, Neue Internationale 179, Mai 2013

Berlins LehrerInnen streiken weiter. Am 23. April legten rund 3.000 Beschäftigte die Arbeit nieder. 2.000 von ihnen demonstrierten vom Berliner Innensenat zum Roten Rathaus, dem Sitz der Landesregierung, 1.000 beteiligten sich an einem Fahrradkorso.

Die Berliner "Gewerkschaft Erziehung Wissenschaft" (GEW) hatte dazu aufrufen. Nachdem die Gewerkschaften den Gehaltstarifvertrag der Länder abgeschlossen haben, war eine der Hauptforderungen der angestellten LehrerInnen – die nach Eingruppierung der angestellten Lehrkräfte – außen vor geblieben.

Doch die Mobilisierung zur Tarifrunde hat in Berlin u.a. Ost-Bundesländern mit einem vergleichsweise hohen und ständig wachsenden Anteil an Angestellten unter den LehrerInnen auch zu einem Stimmungsumschwung an der Basis geführt.

Sie wollen nicht weiter warten. Sie haben nun den Kampf aufgenommen für eine „tarifliche Eingruppierung“ und „altersgerechte Arbeitsbedingungen“ – so der Fachjargon. Weil es zur Eingruppierung keine tarifliche Regelung gibt, besteht hier auch keine Friedenspflicht.

Senatsmärchen

Das musste selbst der Berliner SPD/CDU-Senat einsehen, der noch am 22. April den Arbeitskampf per Gericht für rechtswidrig erklären lassen wollte. Doch damit hatte er vor

dem Landesarbeitsgericht keinen Erfolg. Um die Streikfront zu schwächen, arbeitet der Senat außerdem auch mit einer Mischung aus medialer Hetze, Demagogie und kleinen Zugeständnissen. „Natürlich“ wäre er „gesprächsbereit“, nachdem jahrelang Schulen geschlossen wurden, die Lehrkräfte und ErzieherInnen weit weniger als in anderen Bundesländern verdienen und obendrein die Arbeit weiter verdichtet wurde.

„Natürlich“ ist der Senat auch ein Freund der SchülerInnen und Eltern, die zum „Opfer“ des LehrerInnenstreiks würden, könnten sie doch ihre Prüfungen nicht unter Aufsicht ihrer vertrauten LehrerInnen durchführen. Wer hätte gedacht, dass sich der Senat so ums Wohl von Kindern und Jugendlichen sorgt, für die es noch längst nicht genügend Ausbildungsplätze (erst recht nicht tariflich bezahlte) gibt und deren berufliche Perspektiven mau sind. Mag der Senat zwar bei Jugendfreizeiteinrichtungen sparen, so soll es wenigstens am Aufsichtspersonal nicht mangeln. Schließlich ist der Senat auch ein Freund der LehrerInnen selbst. Für ältere Lehrkräfte will er gar Mittel locker machen, um ihnen etwas vom Leistungsdruck zu nehmen, den er selbst erhöht hat.

Wozu, so fragt da der Bildungssenator, braucht es da noch einen Tarifvertrag?! Brosamen könne er doch schließlich auch auf dem Verordnungsweg verteilen.

Tarifvertrag – keine Brosamen!

Genau das wollen die Beschäftigten aber nicht. Sie wollen keine „großzügigen“ Zuwendungen von neoliberalen Koalitionären, welche die Schulen in jeder Hinsicht zum permanenten Reparaturbetrieb gemodelt haben, wo jede Flickschusterei zur „Reform“ erklärt wird.

Sie wollen schlicht und einfach bessere Arbeitsbedingungen, höhere Entgelte, kürzere Arbeitszeiten und ausreichende Finanzierung der Schulen. Und sie wollen Verbesserungen nicht als Gnadenakte einer unnützen und inkompetenten

Bildungsbürokratie, sondern als tarifliche Rechte.

Daher wird der Kampf sicher auch in die nächste Runde gehen. Vom 13.-17. Mai ist eine Aktionswoche geplant, um den Druck zu erhöhen. Hier sollen manche Schulen über mehrere Tage bestreikt, andere an Schwerpunkttagen die Arbeit niederlegen.

Zweifellos kann und muss der Streik dazu genutzt werden, auch die Organisation der Beschäftigten zu erhöhen. An allen Schulen sollten GEW-Mitglieder geworben und -Gruppen gebildet werden. Für die Aktionen sollten Versammlungen über die weitere Kampfperspektive diskutieren, die Tarifrunde muss demokratisch von unten kontrolliert werden.

In diesem Kampf brauchen die LehrerInnen und die Berliner GEW unsere Solidarität. Das betrifft zuerst die SchülerInnen und Eltern. So haben auf der Demonstration SchülerInnen um die Jugendgruppen REVOLUTION und Red Brain einen kleinen Block in Solidarität mit den LehrerInnen organisiert.

Das Beispiel sollte Schule machen – an möglichst vielen Schulen, so dass die SchülerInnen die nächsten Streiks und Demos ebenso wie ihre Eltern massenhaft unterstützen.

Anhang: Nein zu allen Einschränkungen des Streikrechts!

Die Posse um den gerichtlichen Streit zeigt trotz des Urteils, das den Streik für rechtens erklärte, auch, dass die Möglichkeiten der Lehrkräfte, offen und klar für ihre Interessen zu kämpfen, massiv eingeschränkt werden.

Zum ersten trifft das auf den reaktionären Beamtenstatus zu, welcher der Mehrheit der Lehrkräfte überhaupt verbietet zu streiken. Zum anderen ist aber auch das Tarifrecht selbst eine Einschränkung des Kampfes. Jede/r weiß, dass hinter der Forderung nach einer anderen Eingruppierung natürlich das Interesse steht, höher eingruppiert zu werden, also mehr zu

verdienen. Offen darf das aber so nicht gesagt werden, weil es ja einen Gehaltstarifvertrag gibt. Es wird daher, um einen legalen Streik zu ermöglichen, immer eine bizarre Sprache verwendet, die juristischen Überprüfungen standhalten soll, aber vielen Außenstehenden, ja selbst vielen Beschäftigten unklar bleibt.

Diese Einschränkungen des Streikrechts sind auch aus anderen Bereichen bekannt. Hier ist deshalb die gesamte Gewerkschaftsbewegung gefordert. Wir brauchen eine Kampagne gegen alle rechtlichen Beschränkungen des Streikrechts!

Berliner S-Bahn: bald privat und desolat?

Hannes Hohn, Neue Internationale 177, März 2013

Manchmal scheint der Film der Geschichte rückwärts zu laufen. War es im frühen Kapitalismus noch so, dass sich ein einheitliches staatliches Eisenbahnsystem gegen die Kleinstaaterei in Deutschland entwickelte, so geht der Trend im Spätkapitalismus eher dahin, das einheitliche Bahnsystem in private Einzelteile zu zerlegen.

„Gewisse ‚Experten‘ – die selbst eher im dicken Daimler unterwegs sind – glauben, dass die Struktur der S-Bahn unbedingt komplett geändert werden muss.“ Trotzdem das Chaos in Britannien nach der Privatisierung und Aufspaltung der Eisenbahn für genug negative Schlagzeilen gesorgt hat, soll nun die Berliner S-Bahn denselben Kurs nehmen. Es ist geradezu bizarr: obwohl die Berliner S-Bahn in den 80er und 90er Jahren noch pünktlich und zuverlässig war, glauben gewisse „Experten“

– die selbst eher im dicken Daimler unterwegs sind -, dass die Struktur der S-Bahn unbedingt komplett geändert werden muss.

Dabei haben gerade diese neoliberalen Finanz-Genies in den Führungsgremien der Bahn AG und ihres (noch) staatlichen Eigentümers, dafür gesorgt, dass S-Bahn-Fahren in Berlin zum Abenteuerurlaub wurde. Sie schafften das, indem sie die Mittel für den Fahrdienst, die Instandhaltung und die Anschaffung neuer Züge radikal kürzten, was die Gewinne in die Höhe trieb (man will ja mit einer profitablen Bahn an die Börse!) – und die Zeit, die die BerlinerInnen brauchten, um von A nach B zu kommen. Nachdem das Desaster erfolgreich organisiert war, ruft man nun nach dem Motto „Haltet den Dieb!“ lauthals nach der Privatisierung und Aufspaltung der S-Bahn.

Da jede(r) EisenbahnerIn weiß, dass das kompletter Unfug ist, stellt sich die Frage, warum Bahn, Bund und Berliner Senat dieses unsinnige Projekt trotzdem durchziehen wollen? Die Antwort ist einfach. Mit der Privatisierung sollen geltende Arbeits- und Lohnstandards ausgehebelt werden, d.h. die ganze Sache geht auf Kosten der Beschäftigten, die bei Löhnen, Arbeitszeiten und -bedingungen Abstriche machen sollen. Eventuell werden dann auch Strecken, die nicht so viel „abwerfen“, eingestellt – die Leidtragenden sind dann also auch die NutzerInnen der Bahn, v.a. die Lohnabhängigen, die auf sie angewiesen sind. Und wer sind die Gewinner? Die Aktionäre und Börsengewinnler oder – wie Lenin sie nannte – die Kuponschneider.

Widerstand

Gegen diese Pläne hat sich schon früh Widerstand geregt, wie auch schon gegen die Privatisierung von Wohnraum oder Wasser.

Zuerst entstand die Initiative „S-Bahn-Tisch“. Sie richtete sich gegen die Privatisierung und initiierte dazu einen Volksentscheid. Spätestens nach den Erfahrungen von Stuttgart 21, wo es ebenfalls einen Volksentscheid gab, ist jedoch klar,

dass ein Volksentscheid allein nicht ausreicht, um ein solch kapitaless Projekt zu stoppen – schon allein deshalb, weil die Art und Weise, wie der Volksentscheid genau aussieht, von Staatsmacht und bürgerlichen Parlamenten immer leicht so manipuliert werden kann, dass genau das Votum erfolgt, das Bahn und Senat wollen.

„Die Berliner S-Bahn ist nur ein Beispiel von vielen, wie Staat und Kapital auf die Krise reagieren, um ihre Profite zu sichern oder gar zu erhöhen.“ Davon abgesehen gab es aber auch deshalb zunehmend Kritik am „S-Bahn-Tisch“, weil diese Initiative immer offenkundiger zur Spielwiese von Parteien und Gewerkschaftsbürokratie wurde. Das drückte sich – was Wunder – vor allem darin aus, dass es überhaupt keine Orientierung auf reale Kampfaktionen wie Proteste oder gar einen Streik gab. Auch die Ausschreibung zur Privatisierung soll nur „begleitet“ werden. Das stank v.a. den Beschäftigten der S-Bahn, die nun schon jahrelang Hohn und Spott dafür ernten müssen, dass S-Bahn-Fahren immer mehr zur Lotterie wird, obwohl sie selbst gar nichts dafür können, sondern die „Sanierer“ in ihrer Chefetage.

Erfreulicherweise hat der Unmut über die bisherige Passivität ihrer Gewerkschaft und der Mehrheit des Betriebsrates aber dazu geführt, dass sich die Belegschaft und ein Kern von AktivistInnen eine alternative Struktur geschaffen haben: Ende 2011 gründete sich so die Initiative „100% S-Bahn“.

Nach den Aussagen ihrer AktivistInnen steht die große Mehrheit der S-BahnerInnen hinter dieser Initiative. Ihr zentrales Anliegen ist natürlich, die S-Bahn als Gesamtunternehmen zu erhalten und deren Zerlegung durch (Teil)privatisierungen zu verhindern. Natürlich sollen auch alle Verschlechterungen für die Beschäftigten wie für die NutzerInnen abgewehrt werden.

Um das zu erreichen, setzt man richtigerweise weniger auf ein Volksbegehren, als auf die Mobilisierung der Basis – auch durch Streik. Um dahin zu kommen, wird eine

Betriebsversammlung der gesamten Belegschaft gefordert, um die Situation zu diskutieren und Gegenmaßnahmen festzulegen. Eine solche Gesamt-Versammlung ist gerade in einem Unternehmen mit permanenter Schicht- und Wochenendarbeit wichtig, um die Belegschaft zu einen und ein aussagekräftiges Votum zu bekommen. Bisher trifft diese Forderung jedoch auf die erbitterte Ablehnung von Betriebsratsmehrheit und Gewerkschaftsapparat.

Die Berliner S-Bahn ist nur ein Beispiel von vielen, wie Staat und Kapital auf die Krise reagieren, um ihre Profite zu sichern oder gar zu erhöhen. Doch von Berlin könnte nach Stuttgart ein erneutes Signal dafür ausgehen, dass Widerstand gegen die kapitalistischen Krisenmanager in Wirtschaft und Politik notwendig und möglich ist. Daher sollte „100% S-Bahn“ unsere ganze Unterstützung und Solidarität erhalten, wenn sie den Abwehrkampf vorbereitet und führt.

Natürlich ist es korrekt und notwendig, die Gewerkschaften und die LINKE aufzufordern, aktiv jeden Widerstand gegen die Privatisierung zu unterstützen, und von der SPD zu verlangen, ihre Unterstützung des Projekts zu beenden. Verlassen sollte sich darauf jedoch niemand.

Da es bei der S-Bahn strukturell besonders schwer ist, die gesamte Belegschaft zu mobilisieren (siehe oben), ist es umso wichtiger, dass auch andere Gewerkschaften Unterstützung leisten und eine breite Bewegung in der Bevölkerung, v.a. unter den Fahrgästen, entsteht.

Daher braucht es den Aufbau von Aktionskomitees an den Dienststellen, aber auch in den Bezirken, um alle aktiv einbeziehen zu können, die gegen die S-Bahn-Privatisierung angehen wollen. Und schließlich braucht es einen Aktionsfahrplan hin zu einem politischen Streik gegen die Privatisierung, der auch auf spektakuläre, öffentliche Massenaktionen wie Demonstrationen und Besetzung setzt, ähnlich der Bewegung gegen Stuttgart 21. Also: Alles

einsteigen bitte!

Bau-Skandale: Masters of desasters

Hannes Hohn, Neue Internationale 176, Februar 2013

Der Skandal um den Berlin/Brandenburgischen Groß-Flughafens BER ist die Spitze eines Eisberges von Milliarden-Projekten, die in letzter Zeit in die Schlagzeilen geraten sind: S21 in Stuttgart, die Elbphilharmonie in Hamburg und nun eben die Bruchlandebahn BER.

Diese prestigeträchtigen Mega-Bauten verschlingen nicht nur viele Milliarden mehr als ursprünglich veranschlagt und machen regelmäßig alle Fertigstellungstermine zu Makulatur. So stiegen die Kosten von S21 von ursprünglich geplanten ca. 2,5 Mrd. Euro auf zuletzt geschätzte ca. 6 Milliarden!

In Berlin/Brandenburg und Stuttgart gab es zudem auch Massenproteste gegen die Projekte; beim Flughafen BER richteten sie sich v.a. gegen geplante Nachtflüge bzw. gegen Flugrouten über dicht besiedelten Gebieten, bei S21 gab es Proteste gegen die geheime Klüngelei von Politik, Bau-Investoren und Bahn AG sowie gegen das Projekt insgesamt, weil es für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur nicht taugt und zahlreiche bautechnische und Umweltrisiken birgt.

All diese Projekte verbindet, dass sie mit mehr oder weniger öffentlichen Geldern finanziert werden und die „öffentliche Hand“ in den verantwortlichen Gremien vertreten ist, bei BER z.B. Brandenburgs SPD-Ministerpräsident Platzeck und sein Berliner Parteigenosse Wowereit. Diese Umstände lassen

vermuten, dass Projekte, die (auch) öffentlich finanziert und gemanagt werden, schlechter funktionieren als rein private. Doch das ist eine oberflächliche Sicht. Investitionen von privaten Firmen – und umso mehr von Konzernen – werden heute fast immer direkt oder indirekt vom Staat unterstützt: steuerlich, durch Aufweichung von Genehmigungen oder mit Zuschüssen. In Zeiten der allgemeinen Krise und stärkerer Konkurrenz ist der Zwang zu einer solch engen Kooperation zwischen Kapital und Staat sogar noch höher als früher.

Dass Milliarden-Investitionen in den Sand gesetzt oder durch Pleiten entwertet werden, ist jedoch durchaus ein Merkmal kapitalistischen Wirtschaftens an sich, denken wir nur an NOKIA in Bochum o.a. Schließungen, wo oft Millionen teure Anlagen und Ausrüstungen brach liegen oder verramscht werden. Von den Entlassenen, den „Kollateralschäden“ der kapitalistischen Konkurrenz, ganz abgesehen.

Gigantismus

Warum lassen sich der bekanntlich stets klamme Staat oder hochverschuldete Länder und Kommunen trotzdem auf solche Mega-Projekte ein?

Dafür gibt es durchaus handfeste Gründe. Die Standortkonkurrenz erzwingt geradezu Investitionen, um die eigene Stadt oder Region attraktiv zu machen, also weitere Investoren, Firmenansiedlungen und Touristen anzuziehen. Gerade in der Krise bescheren solche Großinvestitionen – und der Zufluss öffentlicher Mittel – dem Kapital sichere Aufträge und Profite. Die erlahmende Dynamik des Kapitalismus kann durch Prestige-Projekte punktuell genauso „geschönt“ werden wie das Image der verantwortlichen PolitikerInnen.

Natürlich hat niemand der an den Projekten Beteiligten ein Interesse daran, dass statt eines vorzeigbaren Bauwerkes ein Skandal oder gar eine Investmentruine entstehen. Nicht zuletzt kann nur ein intaktes Opernhaus oder ein benutzbarer Flughafen

Geld einspielen oder Arbeitsplätze sichern usw. usf.

Warum gibt es aber trotzdem so viele Pannen? Handelt es sich dabei um ein spezifisches Problem einzelner Länder? Wohl nicht.

Baustoff Filz

Sicher sind die politischen Strukturen etwa in China oder in den arabischen Öl-Staaten anders als hier. In den dort herrschenden Diktaturen wird eher „durchregiert“, auf die öffentliche Meinung oder die politische Opposition muss weniger Rücksicht genommen werden. Unter Bedingungen der bürgerlichen Demokratie gehören zwar Korruption und Klüngelei ebenfalls zum täglichen Geschäft, aber es muss zumindest der Schein gewahrt und ein gewisser Ausgleich zwischen den Interessen verschiedener Sektoren von Politik und Wirtschaft hergestellt werden.

Letztlich beruht dieser Filz aus politischen Entscheidungen, Gutachtern, Projektträgern, Banken und Investoren darauf, dass es eine transparente, einer strengen unabhängigen Aufsicht unterliegende, Planung und Durchführung nicht gibt. Schon die Projekterstellung wird durch die verschiedenen Klientel-Gruppen beeinflusst, die dafür sorgen, dass sie nicht zu kurz kommen.

Es ist natürlich klar, dass die „Geschäftsgeheimnisse“ privater Firmen im Kapitalismus nicht Gegenstand öffentlicher Kontrolle sind. Hier findet die Demokratie ihre Grenze am Privateigentum. Auch die „unabhängigen“ Gutachter sind oft genug dem einen oder anderen Investor mehr zugeneigt als der Wahrheit.

Beispiel Stuttgart 21

Das Bahnprojekt S21 offenbart recht gut, wie ein solches Vorhaben funktioniert. Der geplante Börsengang der Bahn

erfordert durchaus Prestige-Projekte, welche das Image und die Aktien-Kurse verbessern. Um die kommunalen und Landtagsabgeordneten zur Zustimmung zu bewegen, wurden sie bewusst über die Kosten und Risiken getäuscht und unter Zeitdruck gesetzt; die Mandatsträger von CDU und FDP brauchte man ohnehin nicht lange zu bitten, da diese sowieso besonders eng mit der Immobilien- und Baubranche verbunden sind. So erklärt sich auch, dass in einer reichen Stadt wie Stuttgart zwar Kita-Plätze fehlen, aber das Geld trotzdem in ein überflüssiges Bahnhofprojekt fließt.

Dabei geht es bei S21 nur am Rande um die Verbesserung der Verkehrssituation, sondern darum, Stuttgart zu einem internationalen Bahn- und Luft-Verkehrskreuz in Konkurrenz zu Frankfurt und München (Bahn und Flughafen) auszubauen.

Letztlich zeigte sich in Stuttgart auch überdeutlich, auf wessen Seite die bürgerlichen Parteien und der Staat stehen, als sie mit brutaler Gewalt gegen friedliche DemonstrantInnen der S21-Bewegung vorgingen.

Alternative

Was ist also nötig, um Fehlplanungen, Missmanagement und Korruption zu verhindern oder wenigstens zu minimieren? Es ist eine permanente Kontrolle durch jene nötig, die kein Interesse an „krummen“ Geschäften haben, weil letztlich sie diejenigen sind, die am Ende draufzahlen müssen: die Lohnabhängigen. Sie müssen von Anfang an direkt die Kontrolle über alles haben, was mit einem Projekt zusammenhängt. Das, was in Stuttgart erst durch die Massenproteste erzwungen wurde – eine öffentliche Diskussion und tw. die Offenlegung relevanter Daten – muss natürlich schon zu Beginn der Projektplanung erfolgen.

Was im „Großen“ für Schlagzeilen sorgt, findet jedoch ganz unspektakulär auch alltäglich im „Kleinen“ statt. Schon die gängige Praxis der Ausschreibung kommunaler Aufträge bedeutet,

dass die Unternehmen sich gegenseitig unterbieten müssen, um den Auftrag zu erhalten. Dazu werden Löhne, tarifliche und Arbeitszeitregelungen gedrückt, um einen Kostenvorteil zu haben. So fährt also dann die Installationsfirma Müller aus Schwerin nach Berlin zur Arbeit und die Berliner Firma Meier fährt den umgedrehten Weg für die gleiche Arbeit. Das ist der alltägliche Wahnsinn des Kapitalismus.

Eine effektive Kontrolle kann natürlich – wie S21 in Ansätzen gezeigt hat – nur durch Kampf erreicht werden, die „normale“ bürgerliche Demokratie hat dafür keine oder nur ungenügende Mechanismen. Das ist kein Zufall: denn diese Demokratie besteht gerade darin, dass die wesentlichen Entscheidungen und der Staatsapparat eben nicht kontrollierbar, wählbar, geschweige denn abwählbar sind.

Wer ernsthaft will, dass die unsinnige Vergeudung von Milliarden öffentlicher Gelder (oder deren Umleitung auf die Konten der Reichen) aufhört, der bzw. die muss die Normalität des Kapitalismus in Frage stellen!

Unter dem Druck von Gewinnstreben und Konkurrenz wird es immer so sein, dass die Jagd nach Profit über den Lebensinteressen der Masse der Bevölkerung steht. Solange keine gesamtgesellschaftliche Planung unter der direkten Kontrolle von ProduzentInnen (wohlgemerkt; hier sind die ArbeiterInnen gemeint, nicht „die Firmen“) und KonsumentInnen Investitionen und die gesamte Wirtschaftstätigkeit lenkt, werden die mehr oder weniger bornierten Interessen bestimmter Kapitalgruppen oder politischer Gruppierungen bestimmen. Nicht die Verbesserung der Infrastruktur, der Bildung, des Sozialwesens oder des Verkehrswesens im Sinne der gesamten Gesellschaft sind das Ziel, sondern konkurrierende Einzelinteressen. Nicht die optimale Lösung wird gesucht, sondern die, welche den meisten Profit abwirft und die eigenen Position in der Konkurrenz verbessert.

Widerstand

Es ist kein Wunder, dass sich in den vergangenen Jahren Empörung und Widerstand gegen desaströse Mega-Projekte verstärkt haben. Das erklärt sich allein schon aus der sich verschlechternden Finanzlage der Kommunen und der Verarmung immer größerer Teile der Bevölkerung.

Stuttgart oder Berlin sind nicht die einzigen Städte, wo Milliarden verbrannt und Zehntausende mobilisiert wurden. Deshalb müssen die richtigen Lehren aus den dortigen Protestbewegungen gezogen werden.

Doch gerade die Stuttgarter Erfahrung zeigt auch, was eine große, Monate andauernde Massenbewegung vermochte. Einerseits erzwang sie eine öffentliche Debatte, den „Stress-Test“ und eine Volksabstimmung, ja sie führte sogar zur Abwahl von Schwarz/Gelb. Doch andererseits war sie nicht imstande, das Milliardengrab S21 zu stoppen. Warum?

Dafür gab es drei Hauptgründe:

- Die Führung der Bewegung lag in den Händen der Grünen und politisch ähnlichen Gruppierungen. Sie orientierten auf einen Kompromiss (Schlichtung), blockierten die Bildung von verbindlichen und demokratischen Aktionsstrukturen und wandten sich gegen wirksame Aktionen wie z.B. Blockaden oder Besetzungen, v.a. aber gegen eine Ausrichtung auf die Arbeiterbewegung.
- Die Bewegung wurde umgekehrt von den Gewerkschaften – auf Betreib ihrer Führungen – nicht oder nur halbherzig unterstützt. So fehlten ihr wichtige politische Unterstützung und wirklicher ökonomischer Druck, den nur Streiks ausüben können. Der politische Streik wäre ein entscheidendes Mittel gewesen, um ein Projekt wie S21 tatsächlich zu Fall zu bringen.
- Die S21-Bewegung wurde nicht oder kaum zu einer bundesweiten

Bewegung und verband sich nicht mit anderen Bewegungen und Kämpfen. Der Kampf gegen S21 wurde nicht mit zentralen Forderungen der Beschäftigten bei der Bahn, dem Kampf gegen Privatisierung und für einen kostenlosen Nahverkehr – alles zentrale Fragen für die große Masse der Lohnabhängigen – verbunden. Die Hauptverantwortung für dieses Dilemma tragen auch hier die reformistischen Gewerkschaftsapparate und die Linkspartei.

Stuttgart 21: Das „bestgeplante Projekt aller Zeiten“ in der Krise

Renate Röckenwies, Infomail 662, 29. Dezember 2012

Noch ist nicht wirklich etwas gebaut. Bisher ist vor allem abgerissen und abgeholzt worden. Bewegung gibt es dafür bei den Kostenplanungen. McKinsey veröffentlichte eine Analyse, dass der Neubau des Stuttgarter Hauptbahnhofs 6,8 Milliarden kosten wird.

„Ende der neunziger Jahre bezifferte die Bahn die Kosten für das gigantische Vorhaben in der baden-württembergischen Landeshauptstadt auf rund 2,5 Milliarden Euro. Zwischenzeitlich galten drei Milliarden Euro als realistisch. Und schließlich wurde für eines der größten Infrastrukturprojekte der Republik ein Kostendeckel von 4,5 Milliarden Euro vereinbart. Vom bestgeplanten Projekt aller Zeiten war seitens der Bahn nun die Rede. Was so viel bedeuten sollte wie: Wir haben alles im Griff, noch teurer wird's definitiv nicht. Nun ist klar: Auch die Zahl ‚4,5 Milliarden Euro‘ erfüllt den Tatbestand der Beschönigung.“ (Spiegel

online 12.12.12)

„Es geht darum, öffentliche Gelder zur Bedienung von profithungrigem Kapital umzuleiten, auf dass dieses marode System weiter überlebe.“ Dieser ordentliche Sprung um rund 50% kam für alle, die sich kritisch mit S21 befassen, nicht überraschend. Entsprechend fühlten sich viele bestätigt und die Demonstrationen in Stuttgart bekamen im Dezember auch wieder mehr Zulauf. Die Zahl von einigen tausend DemonstrantInnen, die sich nach wie vor wöchentlich auf die Straße begeben, liegt weit unter den Zahlen vor zwei Jahren – dennoch ist es bundesweit ein Phänomen.

Der Ausstieg ist also wieder Thema. Laut Kefer, Technik-Chef der Bahn, und als solcher auch zuständig für das ständige Versagen der S-Bahnen in den Ballungszentren sowie für die Ausfälle der Fernzüge an kalten oder warmen Tagen, wäre das Projekt bei 1,3 Milliarden Mehrkosten gerade noch rentabel.

Die Rentabilitätsberechnungen der Deutsche Bahn AG sind offenbar eine eigene Disziplin. Ohne staatliche Zuschüsse für Netz und Betrieb wäre das Ganze ein höchst defizitärer Laden. Nur mit den künstlich erzeugten Überschüssen kann das Projekt Börsengang überhaupt weiter betrieben werden. Natürlich können auch die 1,3 Milliarden nie allein durch mehr Ticket-Einnahmen eingespielt werden, zumal S21 eine niedrigere Kapazität als der bestehende Hauptbahnhof hätte.

So sollte man Kefers Worte auch nicht als Einstieg in den Ausstieg missverstehen, wie viele in der Bewegung dies tun. Es ist vielmehr der Appell an den Staat und Land, noch mehr Kohle locker zu machen.

Bei S21 geht es jedoch nicht um besseren Verkehr oder eine vernünftigeren Infrastruktur. Es geht darum, öffentliche Gelder zur Bedienung von profithungrigem Kapital umzuleiten, auf dass dieses marode System weiter überlebe – das System, das in Europa und weltweit in einer tiefen Krise steckt, die auch in

Deutschland demnächst wieder zuschlagen wird. Das, was Stuttgart kaputtmacht, wirkt weltweit oft noch verheerender. S21 ist nur die Stuttgarter Eiterbeule einer weltweiten Pest.

Die Kostensteigerungen gehören zu diesem Projekt wie zur Bankenrettung und zur Griechenland“rettung“: Um den Kapitalismus zu stabilisieren, um über eine längere Zeit die Profitraten hoch zu halten, muss dauerhaft Geld – sofort auf Kosten der Bevölkerung oder zukünftig über Kredite – in die Finanzsphäre gepumpt werden.

„Dass S21 nicht so läuft wie andere vergleichbare parasitäre Projekte, ist der Bewegung gegen S21 zu verdanken.“ Allerdings ist in Stuttgart Eines anders: Dank der politischen Auseinandersetzung und der Existenz einer Massenbewegung läuft das Gaunerstück von Kapital und bürgerlichem Staat nicht mehr so glatt durch. Einige Garanten und Profis für schmierige Spiele wurden verjagt, wie z.B. Mappus. Die CDU ist jetzt mit der verloren OB-Wahl heftig in der Krise. Die SPD, so dilettantisch sie sich um Hilfestellung bemüht, verliert ebenfalls an Boden. Die Grünen mit Ministerpräsident Kretschmann und Oberbürgermeister Kuhn tun jetzt und auch künftig alles, um ihre staatstragende Rolle auszufüllen. Doch das Großkapital weiß schon, warum die Grünen nicht ihre erste Wahl sind. Ein Weiterbetrieb des Projekts müsste mit Zugeständnissen seitens der Bahn erkaufte werden, z.B. bei der Flughafen-Anbindung oder der Gäubahn-Trasse Richtung Zürich.

Diese politischen Schwierigkeiten, die verantwortlich dafür sind, dass S21 nicht so läuft wie andere vergleichbare parasitäre Projekte, sind der Bewegung gegen S21 zu verdanken. Sie sind ein guter Grund, diese Bewegung weiterhin zu unterstützen – und zugleich ihre Illusionen in bürgerliche Politik und parlamentarische Demokratie zu bekämpfen.

Die Krise von S21 zeigt, dass Hoffnungen auf Staat und „die“ Demokratie vergebens sind. Sie zeigt, dass es bei S21 nicht um Verkehrs- oder Umweltpolitik geht und noch nicht einmal um

Kostenrechnung oder Betriebswirtschaftlichkeit, sondern schlichtweg um Milliardengeschenke an das Kapital.

Zweifellos müssen die verantwortlichen Manager und Politiker zu Rechenschaft gezogen werden. Ein anderes Verkehrssystem wird daraus jedoch noch lange nicht. Eine Bahn zum Zweck der optimalen Personen- und Güterbeförderung unter umweltverträglichen Vorgaben kann nur unter der Kontrolle der Beschäftigten und BenutzerInnen geführt werden. Das bedeutet aber auch, dass die Lohnabhängigen im Zentrum der Bewegung stehen müssen. Das heißt einerseits Kampf gegen Börsengang und Privatisierung der Bahn, gegen jeden Personalabbau, für Verkürzung der Arbeitszeit ohne Einkommensverlust, bessere Arbeitsbedingungen und einen kräftigen Lohnanstieg gerade für die unteren Lohngruppen. Das heißt auch, die Forderung nach Stopp von S21 mit der Forderung nach einem kostenlosen öffentlichen Nahverkehr zu verbinden – finanziert aus der Besteuerung der Kapitalgewinne und der großen Vermögen. Es bedeutet auch, dass sich die Bewegung nicht auf Demonstrationen beschränken darf, sondern den politischen Kampf in die Betriebe, Unis und Schulen tragen muss, und ihn mit politischen Streiks verbinden muss, wenn sie ans Ziel kommen und nicht auf dem Abstellgleis landen will.