

Tarifergebnis bei der BVG: Ein Happen mehr und eine verpasste Chance

Lars Keller, Infomail 1051, 21. April 2019

Nach dem 24-Stunden-Streik bei der Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) am 1. April ging ver.di zügig zur Einigung mit dem Arbeit„geber“Innenverband KAV (Kommunaler Arbeitgeberverband) über. Am 4. April wurde das Ergebnis bekannt. Herausgekommen ist eine Lohnsteigerung von mindestens 8 % – die war dringend nötig und doch nicht ausreichend und relativiert sich bei einer Betrachtung des Gesamtabchlusses.

Während die Laufzeit des Manteltarifes bis zum Juni nächsten Jahres reicht, gilt der Entgelttarifvertrag bis Dezember 2020, also fast zwei Jahre, womit sich die 8 Prozent deutlich relativieren. Die Entgeltgruppenordnung läuft bis Ende 2023. Das Weihnachtsgeld wurde auf 1600 Euro angehoben. Die Unterschiede zwischen den Entgeltgruppen wurden teilweise verkleinert, wenn auch nicht aufgelöst. Die Zusatzauszahlung für Gewerkschaftsmitglieder wurde nicht durchgesetzt.

Schon vor dem Ausstand am 1. April hatte ver.di bereits bekanntgegeben, dass sie die Forderung der

Arbeitszeitverkürzung um 2,5 Stunden
auf 36,5 Stunden pro Woche fallen lässt – obwohl dies für
viele Beschäftigte
die Kernforderung bezüglich einer Verbesserung des
Manteltarifs darstellte, um so
eine dringend nötige Entlastung durchzusetzen. Auch Pausen
gelten weiterhin
nicht als Teil des Arbeitstages. So wurde den
VerhandlungsführerInnen und der
BVG-Spitze bereits signalisiert, dass die ver.di-
Verantwortlichen einen
Arbeitskampf – wie gewohnt – nicht
auf die Spitze treiben und auch nicht zum unbefristeten
Vollstreik übergehen
wollen. Dabei wäre genau der nötig gewesen! Den ganzen Tag im
Stadtverkehr,
Abfertigung im Minutentakt und dann noch die allseits
bekannten
Betriebsstörungen – kein Wunder, dass viele
VerkehrsarbeiterInnen von sich aus
in Teilzeit wechseln.

Der Arbeitskampf

Insgesamt gab es drei Arbeitsniederlegungen, was an sich
schon mal ein Fortschritt war, denn der letzte Streik der
BVGlerInnen lag
bereits 7 Jahre zurück. Zurück lag und liegt die BVG mit der
Tochter Berlin
Transport (BT) auch bei der Vergütung. Im Vergleich mit
anderen
InfrastrukturbetreiberInnen Berlins wird das deutlich:
LokführerInnen bei der
S-Bahn Berlin (Tochter der DB AG) verdienen rund 930 Euro

Grundgehalt mehr im
Monat – nicht ohne Grund wechseln einige FahrerInnen zur S-
Bahn, die selbst an
Personalmangel leidet. MüllbeseitigerInnen bei der Berliner
Stadtreinigung
(BSR) verdienen bis zu 3500 Euro brutto. Damit liegen die
FahrerInnen der BVG
bei jetzt 2685 Euro brutto noch immer zurück.

Der Arbeitskampf selbst ging nie über das Stadium von
Warnstreiks hinaus. Der erste Streik am 15. Februar umfasste
die Frühschicht in
allen drei Bereichen Bus, Tram, U-Bahn. Der zweite Streik (15.
März) war
lediglich ein Teilstreik der BusfahrerInnen. Zum besagten
letzten Streik am 1.
April wurde wieder in allen Bereich mobilisiert.

Den Beschäftigten fehlte es sicher nicht an Kampfkraft und
Entschlossenheit, um noch deutlich mehr rauszuholen. Über die
Jahre des
Überstundensammelns, der Verschlechterung der Qualität im ÖPNV
und steigender
Lebenshaltungskosten – in Berlin insbesondere die Miete – hat
sich unter den
ArbeiterInnen viel Wut angestaut. Zudem war trotz der massiven
Auswirkungen auf
die ganze Stadt eine gewisse Solidarität unter der Bevölkerung
gegeben. Selbst
bürgerliche Blätter, normalerweise jederzeit bereit, gegen
streikende
LokführerInnen zu hetzen, hielten sich im Zaum und rechneten
sogar vor, wie
viel weniger eine BVGlerIn im Vergleich zu ihren KollegInnen
andernorts

verdient (Berlin vor dem Arbeitskampf: 2270 Euro brutto, Bayern 2836 Euro brutto).

Es stellt sich also die Frage, warum ver.di den Arbeitskampf nicht eskalierte und zum Vollstreik überging. Warum führte ver.di den zweiten Streik so inkonsequent und mobilisierte nur die BusfahrerInnen? So konnten viele auf U-Bahn und Tram ausweichen, es wurde so die eigene Aktion deutlich geschwächt.

Die Antwort ist, dass das BürokratInnenteam um ver.di-Verhandlungsführer Jeremy Arndt nicht die Kontrolle über den Streik verlieren wollte und die Warnstreiks nur als Mittel betrachtete, einen etwas besseren Kompromiss zu erreichen, der den Senat nicht zu sehr schmerzt. Schon eine Urabstimmung über einen Vollstreik war zu viel. So wurde etwas gekämpft, ein bisschen Druck und Wut abgelassen und die Belegschaft mit einigen Häppchen beruhigt.

Tatsächlich steckt ver.di beim BVG-Streik in einem Widerspruch. Politisch ist die Gewerkschaftsführung eng mit Linkspartei und SPD verbunden. Diese sind aber als Teil der Landesregierung und in diesem Arbeitskampf auf Seiten des/r Arbeit“geber“In, dem/r die BVG gehört. SPD und Linkspartei schauen auf den Landeshaushalt und haben die

Schuldenbremse im Nacken. Klar weiß das auch der ver.di-Apparat. So gibt sich Arndt dann auch zufrieden: „Der Abschluss kann sich sehen lassen, da der neue Tarifvertrag einen deutlichen Schritt im bundesweiten Vergleich nach vorne macht.“ Bloß keine zu großen Schritte machen und den Gehaltsrückstand zu anderen FahrerInnen auf einmal aufholen ...

Gewerkschaften, Senat und die Verkehrswende

Der Streik hätte das Potential gehabt, auch politische Fragen aufzuwerfen. Einige BVG-Beschäftigte machten deutlich, dass sich der Streik nicht gegen die BerlinerInnen richtet, sondern vielmehr auch in ihrem Interesse ist. Eine höhere Entlohnung der FahrerInnen macht diesen Beruf attraktiver, eine Arbeitszeitverkürzung erhöht die Aufmerksamkeit und Ausgeglichenheit des Betriebspersonals und damit die Qualität des Berliner ÖPNV.

Die Arbeitsqualität im ÖPNV ist ein relevanter Punkt für die Umsetzung eines anderen, momentan brennenden Themas: Zeitgleich mit dem Tarifkampf nahm die Umwelt-SchülerInnenbewegung „Fridays for Future“ massiv an Fahrt auf. Viele der Jugendlichen thematisieren korrekterweise

die Wichtigkeit
der sogenannten Verkehrswende als Teil des Kampfes gegen den
menschengemachten
Klimawandel. SPD, Grüne und Linkspartei haben nicht gezögert,
„Fridays for
Future“ in Worten zu unterstützen. Gleichzeitig verschleppen
sie eben jene
„Verkehrswende“. In Berlin beschlossen sie zwar den Ausbau von
U-Bahn und Tram
für 28 Milliarden Euro, aber die Umsetzung soll sich bis 2035
hinziehen. In
Brandenburg wurde vor einigen Jahren von SPD und DIE LINKE dem
Ausbau des
Braunkohletagebaus Welzow zugestimmt. Die Versuche von den
beiden bürgerlichen
ArbeiterInnenparteien, Umweltschutz, Belange der ArbeiterInnen
und die Zwänge
von Kapital und Staatshaushalt unter einen Hut zu bringen,
führen bestenfalls
zu Halbherzigkeiten wie z. B. der, dass man zwar
perspektivisch,
irgendwann aus der Braunkohleverstromung raus und irgendwie
auch einen besseren
ÖPNV will. In der Regel führt diese Politik aber dazu, dass
vor dem Willen des
Kapitals eingeknickt wird. So wird dann schon mal zugesichert,
dass die Profite
der Kohleindustrie oder des Automobilsektors gerettet und,
wenn nötig, durch
die SteuerzahlerInnen, sprich die ArbeiterInnen, bezahlt
werden. Freilich dient
als Rechtfertigung für diese kapitalhörige Politik die
Sicherung von
Arbeitsplätzen und die Standortsicherheit Deutschlands, die in
der Realität jedoch
auch noch abgebaut werden, statt gleichwertige und gleich gut
bezahlte

Ersatzarbeitsplätze zu schaffen.

Es ist wichtig, diese politische Dimension zu begreifen. Die Gewerkschaften des DGB arbeiten dabei auch noch mitunter direkt gegeneinander.

Ver.di und EVG sollten ein Interesse daran haben, den öffentlichen Personennah-

und Schienengüterverkehr zu stärken. Die bürokratische Führung der IG Metall

hat demgegenüber aufgrund ihrer Nähe zu den Bossen von Daimler, VW und Co. ein

Interesse daran, die Profite der PKW- und LKW-Industrie zu sichern. Diese

Widersprüchlichkeit schlägt sich dann eben auch in den Parteien der

ArbeiterInnenbewegung nieder.

Aus dem Kampf lernen

Warum diese thematischen Bezüge zu Umweltschutz und Senatspolitik? Weil es unserer Meinung nach höchste Eisenbahn (oder

Straßenbahn) ist, aus der scheinbar ewig währenden Lethargie von Tarifrunden

auszubrechen und den Kampf um höhere Löhne mit politischen Forderungen zu

verbinden. Es hätte sich geradezu angeboten, gemeinsame Proteste von BVGlerInnen

und „Fridays for Future“ durchzuführen: einfach die SchülerInnen mit den

bestreikten Fahrzeugen vor den Schulen abholen, vor den Bundestag fahren und

geschlossen demonstrieren.

Freilich hätte es nicht nur gemeinsame Aktionen, sondern auch gemeinsame Forderungen gebraucht. Diese hätten nicht bei bloßen

Tarifforderungen stehen bleiben dürfen, sondern eine politische Ebene einnehmen müssen. Eckpunkte wären:

- Keine Gehalterhöhung auf Kosten anderer! Gegen jede Ticketpreiserhöhung, die durch höhere Gehälter von BVGlerInnen begründet wird – im Gegenteil! Für einen kostenlosen ÖPNV und Berufsverkehr für ArbeiterInnen, SchülerInnen und StudentInnen, bezahlt durch eine massive Besteuerung der Profite von Automobil-, Kohle-, und Flugzeugindustrie!
- Planmäßige Umstellung der Stromversorgung für Tram und U-Bahn auf regenerative Energie! Für einen durch ArbeiterInnen geplanten und demokratisch kontrollierten, organisierten Ausstieg aus fossiler und atomarer Stromerzeugung!
- Für die Verkehrswende in unseren Städten! Massiver Ausbau von S-Bahn und Straßenbahnen in Berlin – kontrolliert und demokratisch geplant durch die ArbeiterInnen von BVG und DB sowie Ausschüsse von Fahrgästen und PendlerInnen!
- Gegen jede Privatisierungsversuche und Auslagerung von ÖPNV! Ausgelagerte Buslinien wieder in die Hand der BVG!

Es wäre aber nicht nur darum gegangen, die Verbindung zu den SchülerInnen zu suchen. Eine weitere wichtige Lehre aus

vergangenen Kämpfen
besteht darin, dass wir für eine klassenkämpferische
Neuausrichtung der
Verkehrsgewerkschaften in ver.di, GdL und EVG in Form von
oppositionellen
Strukturen gegen die Apparatschiks kämpfen müssen.

Die S-Bahn Berlin – ihrerseits
Tochter der Deutschen Bahn AG und daher nicht Teil der
Tarifverhandlungen
zwischen ver.di und BVG – hatte im Rahmen der Streiks
Betriebsreserven
mobilisiert, um deren Auswirkungen abzufedern. Hier wären die
EisenbahnerInnengewerkschaften EVG und GdL sowie die
Betriebsräte gefragt,
diesen Streikbruch zu verhindern. So wirkt die Grußbotschaft
an die BVG-ArbeiterInnen
in der aktuellen Ausgabe der EVG-Zeitung fast schon zynisch
angesichts der
Tatsache, dass nicht einmal die Zustimmung zu den Extrafahrten
der S-Bahn
verweigert wurde. Dieser Streikbruch durch die S-Bahn Berlin
wird von der EVG
nicht einmal erwähnt. Immerhin konnten die Beschäftigten bei
BVG und BT den
Streikbruch im eigenen Unternehmen teilweise bekämpfen, u. a.
durch
Streikposten in den Busdepots – ein wichtiger Teilerfolg!

Die Lehre ist aber, dass die
Widersinnigkeit gegenseitigen Streikbruchs von Beschäftigten
desselben Sektors
und die Untätigkeit, diesen zu verhindern, darauf verweist,
wie notwendig der
Kampf für eine Transport- und Logistikgewerkschaft ist, die

alle im Sektor
Beschäftigten umfasst und demokratisch von diesen kontrolliert
wird statt durch
Vorgaben der BürokratInnen. So wäre es denn auch möglich,
gemeinsam zu
streiken, statt getrennt zu kämpfen oder die Aktionen der
anderen faktisch zu
unterlaufen – ansonsten fährt beim nächsten S-Bahn-Streik die
BVG oder
umgekehrt. Die Beschäftigten sollten bei künftigen Streiks –
womöglich schon
2020 – eigene demokratische Basisstrukturen aufbauen und die
Kontrolle über den
Streik übernehmen. Sie wählen die Kampfmittel, die Länge des
Streiks, bestimmen
über die Forderungen, wählen und kontrollieren ihre
VerhandlungsführerInnen,
indem sie Rechenschaft von ihnen verlangen. Jede künftige
Annahme neuer
Tarifverträge bedarf einer vorherigen Zustimmung durch die
Belegschaft.

Letztlich gilt es, eine
internationale demokratische Gewerkschaft aller Transport- und
LogistikarbeiterInnen zu erkämpfen, die die oben aufgeführten
politischen
Forderungen erhebt und die Kämpfe über Ländergrenzen hinweg
zusammenführt, denn
in letzter Konsequenz ist die Verkehrswende – so wie der
Klimawandel und der
Kampf dagegen – eine internationale Angelegenheit!

Tarifikampf bei der Berliner BVG: Solidarität mit dem Streik!

Lars Keller, Neue Internationale 236, April 2019

In den vergangenen Monaten fanden nicht nur die Tarifverhandlungen des öffentlichen Dienstes der Länder statt. In Berlin kämpfen die ArbeiterInnen der Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) für bessere Arbeitsbedingungen.

Zu dem Zeitpunkt, da dieser Artikel verfasst wird, steht ein 24-Stunden-Streik am 01. April an, nachdem die Verhandlungen zwischen ver.di und dem Kommunalen Arbeitgeberverband (KAV) am 28. März abgebrochen wurden. Dieser Streik verdient in jedem Fall unsere Solidarität!

Forderungen

Konkret gefordert werden von ver.di: eine 36,5-Stunden-Woche, Weihnachtsgeld für neu Eingestellte, Wegfall der unteren Lohngruppen in Verbindung mit schnelleren

Gehaltssprüngen sowie eine Einmalzahlung von 500 Euro für Gewerkschaftsmitglieder.

Angesichts der explodierenden Mieten in der Stadt und der geringeren Entlohnung der BVG-ArbeiterInnen im Vergleich zu anderen Infrastrukturbeschäftigten (DB/Deutsche Bahn, BWB/Berliner Wasserbetriebe, BSR/Berliner Stadtreinigung) sind die Forderungen mehr als berechtigt. Zudem müssen die BVG-Beschäftigten seit Jahren die verfehlte Personalpolitik ausbaden. Auch deshalb ist die Arbeitszeitverkürzung um 2,5 Stunden pro Woche so wichtig und richtig.

Berlin bildet dabei nur die Spitze des Eisberges. Laut ver.di fehlen bundesweit im ÖPNV mehr als 30.000 Beschäftigte. Hier zeigen sich die Folgen von Privatisierungen und der sogenannten Schuldenbremse, die die Kommunen zum Sparen verdonnert und damit die Kosten der Finanzkrise 2008 vor allem auf die ArbeiterInnen abwälzt – sei es durch geringe Löhne, Überlastung, fehlendes Personal oder durch hohe Fahrpreise.

Dementsprechend quer stellen sich die Arbeit„geber“Innen. Dreist war das Angebot Mitte März von 12 % über 5 Jahre Vertragslaufzeit. Das Ziel ist eindeutig:

die Belegschaft

durch einen hohen Wert blenden und sie gleichzeitig möglichst lange in die

Friedenspflicht zwingen. Gleichzeitig verdient eine Sigrid Nikutta

(BVG-Vorstand) 500.000 Euro pro Jahr und fährt selbstverständlich mit einer dicken Limousine durch die Gegend.

Wo gestreikt

wird, da lauert auch der Streikbruch. Beim zweiten Warnstreik am 15. März

lieferte ver.di gleich selbst die Möglichkeit zur Schwächung des

Arbeitskampfes, indem die Gewerkschaft lediglich die FahrerInnen der Busse zum Streik mobilisierte.

Wie kämpfen?

Zu Recht

empörten sich viele BVGlerInnen, viele Fahrgäste konnten auf Tram und U-Bahn

ausweichen. Diese Art von Teilwarnstreik schwächt den Kampf.

Daher ist es nur

richtig, dass zum 1. April wieder die gesamte Belegschaft mobilisiert wird.

Dazu gehört die Forderung, die ver.di nicht aufgestellt hat, an Subunternehmen

ausgelagerte Buslinien mitsamt ihren Beschäftigten wieder unters Dach der BVG

zu integrieren! Diese Linien werden am Montag nahezu uneingeschränkt betrieben

und damit den Streik unterlaufen.

Aber auch aus einer anderen Ecke droht der Streikbruch: Die S-Bahn Berlin – ihrerseits Tochter der Deutschen Bahn AG und daher nicht Teil der Tarifverhandlungen – hat bereits angekündigt, Betriebsreserven zu mobilisieren, um die Auswirkungen des Streiks abzufedern. Hier wären die EisenbahnerInnengewerkschaften EVG und GdL sowie die Betriebsräte gefragt, diesen Streikbruch zu verhindern.

Diese Widersinnigkeit gegenseitigen Streikbruchs von Beschäftigten desselben Sektors und die Untätigkeit, diesen zu verhindern, verweist darauf, wie notwendig der Kampf für eine Transport- und Logistikgewerkschaft ist, die alle im Sektor Beschäftigten umfasst und die demokratisch von diesen kontrolliert wird statt durch Vorgaben der BürokratInnen. Für diese klassenkämpferische Neuausrichtung muss in der Basis von ver.di, GdL und EVG in Form von oppositionellen Strukturen gegen die Apparatschiks gekämpft werden.

Für den Streik selbst gilt, was wir bereits im Flugblatt zum ersten Ausstand der BVG schrieben: Nur ein entschlossener Arbeitskampf kann die Lage ändern – und das

heißt: vom Warnstreik zum unbefristeten Vollstreik! Damit ein solcher breit getragen wird und erfolgreich sein kann, braucht es Vollversammlungen der Beschäftigten. Ver.di soll so rasch wie möglich die Urabstimmung einleiten. Inhalt von Versammlungen in den Depots wie einer Vollversammlung bei der BVG muss vor allem eine Diskussion sein, wie die Forderungen ohne faule Kompromisse erzwungen werden können. Dazu braucht es rechenschaftspflichtige Streikleitungen, die aus der Belegschaft heraus gewählt werden und den Arbeitskampf koordinieren. Die Verhandlungskommission muss diesen Versammlungen gegenüber rechenschaftspflichtig und von diesen abwählbar sein. Es darf keinen Abschluss ohne Zustimmung der Gewerkschaftsmitglieder geben!

Streik und Verkehrsfrage

Eine Aufwertung des Berufes der FahrerIn ist eines der Versprechen der viel gepriesenen Verkehrswende. Die Parteien des Berliner Senats (SPD, Linke, Grüne) befinden sich in der Tarifaufeinandersetzung auf Arbeit,„geber“Innenseite, auch wenn sie vorgeben, die SchülerInnenbewegung Fridays for Future zu unterstützen und den öffentlichen Nahverkehr zu stärken.

Trotzdem wird
die Finanzierbarkeit als Grund vorgeschoben, die Forderungen
ver.di
abzulehnen. Dies zeigt nicht nur die engen Grenzen der
kommunalen Kassen,
sondern auch die eines grünen Kapitalismus. Wenn sie nicht
finanzierbar ist,
gibt es eben keine Qualitätssteigerung im ÖPNV, gibt es weder
mehr Personal
noch Entlastung der FahrerInnen.

Deswegen treten
wir anstelle einer kapitalistischen Verwaltung durch Land und
BVG-ChefInnen für
eine demokratische Kontrolle durch die VerkehrsarbeiterInnen
und lohnabhängigen
Fahrgäste in Form eines gewählten Verkehrsplanungskomitees
ein. Unser Ziel ist
ein kostenloser ÖPNV, finanziert durch hohe Besteuerung der
Reichen und
KapitalistInnen insbesondere der Automobil- und Ölindustrie
sowie privater
Verkehrsgesellschaften. Auch aufgrund dieses Zusammenhangs
sollten sich ver.di
und die streikenden SchülerInnen zusammentun, Schulstreiks und
BVG-Streik
zusammenführen. Unbefristeter Streik für unsere Zukunft!

Tarifverhandlungen bei der DB AG: EVG ruft zu Warnstreik auf

Lars Keller, Infomail 1033, 9. Dezember 2018

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) hat die seit rund 2 Monatenlaufenden Tarifverhandlungen mit der Deutschen Bahn AG abgebrochen und für den kommenden Montag (10. Dezember 2018) mit Warnstreiks gedroht. Der Staatskonzern hatte zuletzt drei Tage parallele Verhandlungen mit der EVG und der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer (GdL) geführt. Wie kam es zu dem Abbruch?

Hintergrund und Forderungen

Dass nun ausgerechnet die EVG mit Warnstreiks droht, überrascht zunächst. Im letzten Jahrzehnt standen Streiks und massive Auseinandersetzungen meist nur in Verbindung mit der GdL, zuletzt 2015. Die GdL vertagte diesmal die Verhandlungen auf kommenden Dienstag, während die EVG den Warnstreik wählt. Das hat vermutlich mehrere Gründe.

Zunächst einmal erfüllt der Vorschlag der DB, vertreten durch Personalvorstand Martin Seiler (Bahnmanagement), nicht die Vorstellungen der Gewerkschaft. EVG und GdL fordern 7,5 % mehr Lohn über die nächsten zwei Jahre, demgegenüber bietet der Konzern zwei Lohnerhöhungen von 2,6 % und 2,5 % über die nächsten 29 Monate. Laut der stellvertretenden EVG-

Vorsitzenden Regina Rusch-Ziemba sind das 1 % zu wenig (Frankfurter Rundschau). 2,6 % plus 2,5 % ergibt aber 5,1 % – scheinbar ist die EVG zu Abstrichen bereit. Daneben hat die EVG einen [Forderungskatalog](#) vorgelegt, der u. a. die Ausweitung des Wahlmodells (KollegInnen entscheiden, ob sie mehr Geld oder mehr Urlaub haben wollen), Bonuszahlungen, 150 Euro mehr für Azubis und Forderungen zur Digitalisierung beinhaltet.

Mit dem Warnstreik hat die EVG nichts zu verlieren. Möglich ist, dass die Bahn noch einen Schritt auf die Forderungen zugehen und dieser Vorschlag dann angenommen wird. Dadurch könnte die EVG-Bürokratie ihr Profil gegenüber der „Konkurrenz“ durch die GdL schärfen. Während die GdL (Vertretung für rund 36.000 MitarbeiterInnen, vor allem LokführerInnen und Zugbegleitdienst) in den letzten durch Streiks als kämpferisch wahrgenommen wurde, beschäftigte sich die EVG (Vertretung für rund 160.000 MitarbeiterInnen) vor allem damit, gegen die GdL zu hetzen. Die EVG wird unter der Belegschaft oft als verlängerter Arm des Vorstandes wahrgenommen, der die Folgen der Bahnreform, wenn auch wortkritisch, mitverwaltet. Damit haben die ArbeiterInnen durchaus Recht, denn wie jede ArbeiterInnenbürokratie dient auch die der EVG der Kontrolle und Befriedung des Proletariats. Gleichzeitig bedarf diese Befriedung aber nicht nur der Mitarbeit in der Konzernführung, der Belegschaft muss auch eine scheinbare Bereitschaft zum Kampf signalisiert werden, insbesondere wegen der „Konkurrenz“ zur GdL. Dies kann eine weitere Motivation hinter der aktuellen Streikankündigung sein.

Kampfperspektive

Um der Spaltung der EisenbahnerInnen zwischen GdL und EVG entgegenzuwirken und die Kontrolle über den Arbeitskampf in die Hände der ArbeiterInnen zu legen, müssen Vollversammlungen vor und besonders nach dem Warnstreik gefordert werden. Die GdL muss zur Beteiligung an diesen und an den Kampfmaßnahmen aufgefordert werden. Die KollegInnen müssen auf den Vollversammlungen selbst darüber abstimmen, welche Forderungen und Führung sie dem Arbeitskampf geben wollen. Es darf keine Verhandlungsergebnisse, keinen Abbruch und kein Aussetzen von Aktionen ohne vorherige Zustimmung der Belegschaft geben. Im Zuge dessen sollte zudem eine maximale Laufzeit des Tarifvertrages von 1 Jahr gefordert werden, da so die Friedenspflicht verkürzt und die Aktivität erhöht wird. Außerdem kann so schneller auf Preissteigerungen, Inflation etc. reagiert werden.

Die EVG wird nicht nur die bei DB Fernverkehr oder DB Regio beschäftigten Zugpersonale und InstandhalterInnen zum Streik aufrufen. Auch die FahrdienstleiterInnen und DisponentInnen der DB Netz AG werden mobilisiert, welche den Zugverkehr insgesamt steuern und deren Zustimmung für jede Fahrt erforderlich ist. Damit wird der Streik auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen treffen, die nicht zur DB AG gehören. Dementsprechend erhöht sich dadurch der Druck auf den Konzern.

Der Warnstreik selbst wird nur über wenige Stunden andauern. Der Fahrplan wird dadurch jedoch noch bis zum nächsten Tag in Unordnung gebracht.

Der Arbeitskampf der EisenbahnerInnen verdient Solidarität und Unterstützung. Ziel des Warnstreiks und potentieller Streiks muss sein, dass die Forderungen von GdL und EVG voll umgesetzt werden. Das heißt 7,5 % mehr Lohn und nicht 5,1 %! Wenn es zu

Streiks kommt, werden Konzernspitze, bürgerliche PolitikerInnen sowie Springer-Presse und Co. sofort die betroffenen Fahrgäste gegen die Beschäftigten aufhetzen. Dem müssen sich die EVG, aber auch der DGB durch breite Aufklärung entgegenstellen. Kämpferische Mitglieder von Linkspartei und SPD müssen fordern, dass sich ihre Parteien mit den Streikenden solidarisieren und vor den Karren der UnternehmerInnenhetze spannen lassen. Aufklärung und Solidarisierung sind notwendig, um die Forderungen der Gewerkschaften zu verteidigen – nicht nur, weil sie wie allen anderen Lohnabhängigen von steigenden Lebenshaltungskosten betroffen sind.

Der Beruf der BetriebseisenbahnerInnen ist auch mit einem hohen Maß an Verantwortung verbunden. Sie sollen und wollen Fahrgäste und Güter sicher und pünktlich transportieren – trotz eines massiven Personalmangels von über 5.000 Stellen (mit Überstunden, Schichtwechselln usw. als Folge), schadhafter Infrastruktur, Störungen und mangelhafter Fahrzeuge. Sie tragen neben den Reisenden in erster Linie die negativen Folgen der Bahnreform. Deswegen muss eine solche Aufklärung auch die Bahnreform anprangern und die entschädigungslose Rückverstaatlichung der gesamten Branche in Verbindung mit einer demokratischen ArbeiterInnenkontrolle fordern. (Siehe dazu: [Lars Keller: Deutsche Bahn – Unpünktlichkeit und Bahnreform](#))

Um dies zu erreichen, ist auch der Kampf für eine Neuorganisierung der Gewerkschaften EVG, GdL, verdi und Co. auf antibürokratischer, klassenkämpferischer, basisdemokratischer Grundlage erforderlich. Ziel muss eine Gewerkschaft Transport/Logistik sein, die auch LKW-FahrerInnen oder Amazon-Beschäftigte umfasst. Solch eine Gewerkschaft, kontrolliert von den Beschäftigten, könnte ein Garant gegen den Streikbruch sein und sich als Vorkämpferin für eine

Neuorganisation des Verkehrswesens nach einem gesamtgesellschaftlichen, demokratischen Plan erweisen, die auch gänzlich im Interesse der Fahrgäste wäre.

Deutsche Unpünktlichkeit Bahnreform

Bahn: und

Lars Keller, Neue Internationale 234, Dezember 2018/Januar 2019

Am 1. Januar 2019 wird sich die Umsetzung der Bahnreform zum 25. Mal jähren. Zum Jahresbeginn 1994 wurde durch Inkrafttreten des Eisenbahnneuordnungsgesetzes aus der Deutschen Bundesbahn die Deutsche Bahn AG. Zu feiern gibt es dabei freilich nichts. Heute bestimmen vor allem Unpünktlichkeit, Ineffizienz und Unzuverlässigkeit das Bild der Eisenbahn – trotz neuer Fahrgastrekorde (11,5 Mrd. Fahrgäste 2017). Wie kommt es dazu?

Von der Behörde zur AG

Die parlamentarische Debatte um eine Reform der Deutschen Bundesbahn, welche nach dem Mauerfall auch die Deutsche Reichsbahn (DDR) aufgenommen hatte, begann 1989. Als Grund wurden mehrere Aspekte benannt:

- Die Bundesbahn galt als ineffiziente, bürokratische Behörde, die unfähig sei, auf die „dynamischen Anforderungen des Marktes“, also die Konkurrenz durch Straßen- und Luftverkehr, angemessen zu reagieren. Der Anteil der Eisenbahn an der Verkehrsleistung fiel zwischen 1950 und 1990 im Güterverkehr von 56 auf 21 Prozent, im Personenverkehr von 36 auf 6 Prozent.

- Weiterhin hatte die Staatsbahn zur Aufrechterhaltung eines funktionierenden Bahnbetriebs massive Schulden angehäuft (1993: 66 Milliarden D-Mark), obwohl sie mit dem Aufstieg des Individualverkehrs seit den 1970er Jahren eine massive Stilllegung „unwirtschaftlicher“ Nebenbahnen betrieb. Trotzdem fuhren Bundesbahn und Reichsbahn 1993 einen Verlust von rund 16 Milliarden D-Mark (etwa 8,2 Milliarden Euro) ein. Demgegenüber wurde im Rahmen der Bahnreform vorgegeben, gewinnbringend oder zumindest selbstfinanzierend Eisenbahnverkehr zu betreiben. Als neoliberales Allheilmittel wurde auch hierfür der Wettbewerb angepriesen.

- Die Bahnreform sollte Vorgaben der EU zur Schaffung eines europäischen Eisenbahnmarktes erfüllen. Dieser beinhaltete zwar auch fortschrittliche Projekte wie die langfristige Herstellung einer technischen Interoperabilität zwischen den unterschiedlichen Bahnsystemen, indem bspw. ein einheitlicher europäischer Zugfunk eingeführt wurde. Zugleich verschärften sie jedoch die neoliberale Öffnung der Eisenbahnen für die Märkte, so dass diese in erster Linie nicht zur Beförderung der Fahrgäste, sondern dem Einfahren von Profit dienen sollten.

Die Umsetzung dieser Motive erfolgte durch drei wesentliche

Punkte. Erstens, die Umwandlung der vormaligen Staatsbahnen in die neue, privatwirtschaftlich ausgerichtete Deutsche Bahn AG, welche sich jedoch weiterhin ganz oder mehrheitlich (je nach Gesellschaft) im Besitz des Staates befindet. Die Schulden der Bundes- und Reichsbahn wurden dem neuen Unternehmen zwecks „Marktfähigkeit“ erlassen. Zweitens wurden die Netze unter dem Begriff „diskriminierungsfreier Netzzugang“ für private Transportunternehmen geöffnet. Das DB-Tochterunternehmen DB Netze muss also z. B. DB Cargo (Tochterunternehmen Güterverkehr) genauso behandeln wie alle anderen Unternehmen, die Güter auf der Schiene befördern wollen. Somit sind die Netze dem Privatkapital zum Befahren geöffnet worden. Drittens wurde die Finanzierung des Nahverkehrs auf der Schiene zur Aufgabe der Bundesländer erklärt, die seitdem die Erbringung der Verkehrsleistung ausschreiben und an den billigsten Anbieter vergeben.

Konkurrenz

Heute sagen selbst bürgerliche Medien (z. B. FAZ, Welt) und VertreterInnen (vor allem die Grünen), die die Bahnreform einst als Befreiung von einer Haushaltslast gefeiert hatten, dass diese gescheitert sei – was sogleich dazu führt, nach einer neuen Zerschlagung der DB und einer Bahnreform 2.0 zu rufen (Anton Hofreiter, Grüne). Zu groß sind die Ausfallquoten, Unpünktlichkeit und Unzuverlässigkeit. Laut Stand November 2018 sind nur 20 % aller Fernverkehrszüge der DB ohne Mängel einsetzbar, die Pünktlichkeit liegt bei 71,8 %, an manchen Orten sogar beiunter 60 %. Das liegt weit unter den angepeilten 82 %, die ohnedies keinen Gipfel der Pünktlichkeit darstellen. Die Ursachen für diese Entwicklung sind unmittelbar mit der Bahnreform und dem Kapitalismus verbunden.

Die neoliberale Auffassung der Verkehrsfrage ist, dass die verschiedenen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Luft, Wasser) in Wettbewerb zueinander treten und daraus das bestmögliche Angebot erwachse. Gleichzeitig sollen sich die Verkehrsträger bestmöglich ergänzen. Dass die Beschwörung des freien Wettbewerbs noch nicht mal die neoliberalen InteressensvertreterInnen im Verkehrsministerium zufriedenstellt, zeigt sich an vermehrten, halbherzigen Eingriffen in eben diesen Wettbewerb seitens der Politik. So gründete z. B. der Verkehrsminister Scheuer (CSU) am 9. Oktober 2018 das Zukunftsbündnis Schiene mit Lobbygruppen aus der Bahnbranche.

Die kapitalistische Realität verhält sich anders als die neoliberale Wunschvorstellung von einer durch Konkurrenz angetriebenen, gut funktionierenden Bahn. Die unterschiedlichen Verkehrsträger ergänzen sich unter den Vorzeichen des kapitalistischen Marktes allenfalls teilweise, z. B. im Containerverkehr Schiff-Eisenbahn-Lkw. In manchen Bereichen stehen sie fast gänzlich außer Konkurrenz, wie z. B. das Flugzeug im Interkontinentalverkehr. Das System Eisenbahn steht im Kapitalismus vor einem strukturellen Problem, was letztlich dazu führt, sich nur schwer gegen andere Verkehrsmittel behaupten zu können: Die Infrastruktur ist betrieblich die aufwendigste (finanzieller Nachteil gegenüber Auto und Flugzeug), es gibt kaum Haustüranbindungen (Nachteil gegenüber Auto) und auf den meisten Strecken ist der Zug zu langsam (Nachteil gegenüber Flugzeug). Zudem begünstigt der Staat den Flugverkehr (keine Mehrwertsteuer auf Auslandsflüge, vergleichsweise niedrige Kerosinsteuer). Der Straßenverkehr wird dank einer Autoindustrie als Kernelement des deutschen Kapitals bevorzugt. Die Konkurrenz wurde hier durch Liberalisierung des Fernbusmarktes und niedriger Lkw-Maut gestärkt. Soviel zur Konkurrenz zwischen den Verkehrswegen.

Wenn von der „Bahn“ gesprochen wird, so wird dieses Wort zumeist als Synonym für die DB AG verwendet. Tatsächlich führte die Bahnreform jedoch dazu, dass heute über 300 unterschiedliche Unternehmen Züge fahren lassen (darunter auch viele Tochtergesellschaften der DB AG). Doch auch die anderen Unternehmen sind oft Teil großer Monopole wie Netinera Deutschland GmbH (Tochter der italienischen Staatsbahn) oder Eigentum der Bundesländer. Es gibt dementsprechend auch eine massive Konkurrenz auf der Schiene selbst, die ihrerseits vor allem im Nahverkehr zu massiven Qualitätseinbußen geführt hat. Da die Bundesländer und Kommunen – ihrerseits getrieben von klammen Kassen und Schuldenbremse – den Betrieb an den billigsten Anbieter vergeben, versucht dieser, seinen Profit durch Einsparungen, also Kostenreduktion bei Personal, Wartung, Service etc. zu sichern. Sehr häufig sind die Wechsel der Nahverkehrsanbieter mitentsprechenden Startschwierigkeiten verbunden (Bsp: vlexx auf der Strecke Frankfurt-Saarbrücken, DB Hamburg-Sylt, NEB Berlin-Küstrin/ Kostrzyn, ...).

Mehdorns Erbe

Alle oben genannten Konkurrenzfaktoren führen letztlich zum Niedergang des Systems Bahn. Einer, deres mit dem profitgerechten Zurechtstutzen der DB besonders ernst meinte, war Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der AG von 1999 bis 2009.

Das Erbringen von Verkehrsleistungen wirft im Vergleich zur industriellen Güterproduktion generell wenig Profit ab. Daher versuchte die DB AG, den Gewinn herbeizusparen. Auch wenn sie zum Großteil (noch) Staatseigentum ist, so ist sie zur „Eigenfinanzierung“ verpflichtet (heute wächst freilich wieder der Schuldenberg, bis 2023 wohl auf bis zu 25 Mrd.

Euro). Um die „Bahn“ durch einen Börsengang finanzieren zu können, wurde sie unter dieser Zielsetzung börsenreif gespart. Die Gewinnerwartungen stiegen, die Zuverlässigkeit brach ein. Erst die Krise von 2008 setzte den Börsenbestrebungen ein jähes Ende. Nichtsdestotrotz wirken die Folgen bis heute nach:

- Über 10 Jahre wurde kaum betriebliches Personal ausgebildet, MitarbeiterInnen wurden aus der Bahn herausgedrängt. Heute fehlen über 5.000 Fachkräfte allein im Bahnbetrieb selbst, ein Rückstand der aufgrund des hohen Durchschnittsalters kaum aufholbar ist.
- Von 1994 bis 2006 wurde das Streckennetz der DB von 40.385 Kilometer auf 34.128 Kilometer verkleinert (vor allem im ländlichen Bereich) und wurden etwa 13.847 Kilometer Gleise sowie 58.616 Weichen und Kreuzungen abgebaut. Investitionen in den Erhalt der Infrastruktur sind unzureichend erfolgt. Der einzige wirklich große, aber dennoch unzureichende Ausbau findet seither im Schnellfahrnetz statt oder es wird massiv Geld in bahntechnische Unsinnigkeiten wie das Prestigeobjekt Stuttgart 21 gepumpt, das sogar der aktuelle Vorstand mittlerweile als Fehler bezeichnet.
- Subventionen wurden und werden dazu verwendet, die DB AG zum Global Player aufzustellen, statt diese in das Netz hierzulande zu leiten: Regionalverkehr in England, Güterzüge in der Wüste und, um Deutschlands imperialistischen Platz auf der Welt zu vertreten, auch fleißige Mitarbeit bei Chinas „Neuer Seidenstraße“.
- Zudem ist der Eisenbahnbetrieb in Deutschland ineffizient organisiert. So verschlingen die

Vergabeverfahren im Regionalverkehr massive Ressourcen durch Gerichte und Ämter. Die Bundesnetzagentur und das Eisenbahnbundesamt stehen in ihrer Bürokratie in nichts der Bundesbahn nach. Das Schaffen unterschiedlicher Unternehmen innerhalb der DB erzeugt einen riesigen, sinnlosen Verschiebebahnhof von Mitteln innerhalb des Konzerns selbst – Mittel, die im Betrieb fehlen.

Proletariat und Verkehr

Die Aufzählung ließe sich gewiss noch fortsetzen, zeigt aber bereits, wo die grundlegenden Probleme der „Bahn“ heute ganz direkt herkommen. Dementsprechend braucht es anstelle von noch mehr Wettbewerb und Konkurrenz mehr Personal, Infrastruktur, Fahrzeuge und zwar deutlich besser ausgebildet bzw. gewartet als heute. Das aber ist unter den Vorzeichen eines kapitalistischen Staates und einer privatwirtschaftlichen, bürokratischen Ausrichtung trotz verstärkter Investitionen eine Aufgabe von Jahren, wenn nicht Jahrzehnten, die zudem aufgrund der strukturellen Stellung der Bahn im deutschen Verkehrswesen nur zu weiteren Schulden führen wird. Auch eine Bahnreform 2.0, das Programm DB 2020 oder das Zukunftsbündnis Schiene werden wohl kaum zu durchschlagenden Erfolgen in puncto Zuverlässigkeit führen.

Eine dauerhafte Zuverlässigkeit im hiesigen Bahnsystem kann nur durch eine gesellschaftliche Neuorganisation des Verkehrssystems gewährleistet werden, die den Ressourcen verschwendenden und umweltzerstörerischen Individualverkehr (Personen wie Fracht) sowie Kurz- und Mittelstreckenflüge zurückdrängen und sicher eine Ausweitung des Bahnverkehrs vorantreiben würde.

Den Kampf um gute Betriebsqualität und damit auch um eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen zuzuführen, das wäre dringende Aufgabe der Gewerkschaften bei der Bahn und im Transportwesen. Doch die GdL und EVG führen diesen Kampf allenfalls durch Appelle an die Konzernspitze und die Politik. Aufgrund dieses bürokratisch festgefahrenen Verhaltens ergibt sich die strategische Notwendigkeit des Kampfes um eine Branchengewerkschaft Transport/Logistik, die die Beschäftigten der gesamten Branche und aller Verkehrswege und Anbieter umfassen muss. Sie muss nicht nur demokratisch vereinheitlicht aufgebaut sein, um die ganze Branche zu erfassen, sie braucht vor allem eine politische Neuausrichtung, eine klassenkämpferische Politik und klare politische, gesellschaftliche Zielsetzungen.

Das würde erstens dazu dienen, gegenseitigen Streikbruch zu verhindern, zweitens aber vor allem, einkoordiniertes, gemeinsames Vorgehen zu ermöglichen – in Deutschland, aber und vor allem auch europaweit. Solch eine Branchengewerkschaft müsste also auch international mit anderen Gewerkschaften vereint werden. Sie müsste für die entschädigungslose Rückverstaatlichung der gesamten Eisenbahn wie aller anderen privatisierten Transportunternehmen unter demokratischer ArbeiterInnenkontrolle eintreten. Diese ArbeiterInnenkontrolle kann dann in die Richtung eines gesellschaftlichen, nach einem demokratischen Plan organisierten Verkehrs weisen, in dem der Spruch „Pünktlich wie die Eisenbahn“ wieder ohne Ironie gilt.

Bruchlandung: das Ende für Air Berlin

Jürgen Roth, Infomail 971, 10. November 2017

Berlins Regierender Bürgermeister Michael Müller (SPD) sprach von einem „tiefen Einschnitt im Berliner Luftverkehr“ und dankte den MitarbeiterInnen für ihre jahrelange Arbeit. Die Dienstleistungsgewerkschaft ver.di lud zu einer Abschiedsveranstaltung auf die Besucherterrasse des Flughafens Berlin-Tegel ein, um den letzten Landeanflug der Luftverkehrslinie Air Berlin zu beobachten. Es war der 27. Oktober 2017. Im Terminal C, der 2007 extra für die Airline gebaut worden war, herrschte gespenstische Leere. Unklar bleibt das Schicksal des Personals, nachdem die Bildung einer großen Transfergesellschaft am Bund und den beteiligten Ländern gescheitert ist.

Geschichte

Direkt nach dem 2. Weltkrieg garantierte der Viermächtestatus Berlins den Luftlinien PanAm, British Airways und Air France Landerechte auf dem Flughafen Tempelhof. 1946 gesellte sich noch Modern Air dazu, die im Auftrag von Pauschalreiseveranstaltern flog. Das Millionen-Urlauber-Geschäft vermochte jedoch ihren wirtschaftlichen Sinkflug nicht aufzuhalten. 1975 verlor die Gesellschaft ihre Betriebserlaubnis. Ihre Geschäfte mit dem Reiseveranstalter Berliner Flugring übernahm die Charterfluggesellschaft Aeroamerica aus Seattle. Doch auch deren Laden lief flau. Der gerade wegen der Ölkrise bei der PanAm entlassene Pilot Kim Lundgren überredete seinen Vater und Sägewerksbesitzer zur Gründung einer neuen Linie, in die auch der alte Modern-Air-Chef John McDonalds einstieg. Ab 1979 flog Air Berlin USA UrlauberInnen aus Westberlin nach Mallorca, stieg ein Jahr später auch ins Charterfluggeschäft ein. Der Linienbetrieb

wurde ihr allerdings auf Intervention von PanAm verwehrt.

Als die Mauer fiel, war der Vorteil des Verkehrsmonopols von Air Berlin USA dahin. Der deutsche Manager Joachim Hunold kauft 82,5 % ihrer Anteile. Fortan entwickelte sich der Betrieb der in Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs KG umbenannten Gesellschaft flott. In Spitzenzeiten führte sie täglich 800 Flüge durch. Der 2002 eingeführte „City Shuttle“ verband Europas Metropolen. 2004 übernahm man knapp 25 % der Anteile an Österreichs Niki Air, ging an die Börse und erwarb die Deutsche BA mit Landerechten in Berlin, Düsseldorf, Frankfurt/Main und München. 2007 kamen Interkontinentalverbindungen durch den Erwerb des Ferienfliegers LTU hinzu. In Erwartung auf rosige Zeiten, wenn das Luftdrehkreuz BER fertiggestellt wäre, holte sich Air Berlin Etihad Airways aus den Vereinigten Arabischen Emiraten als Partnerin an Bord..

Doch es kam anders. Schlechte Wirtschaftszahlen zwangen nach Hunolds Rücktritt 2011 seine NachfolgerInnen nach und nach zur Aufgabe. Die staatliche Luftverkehrsgesellschaft Etihad schoss immer wieder Geld nach und erhöhte ihren Anteil von 2,99 auf 29,21 %.

Im 1. Halbjahr 2017 stieg der Verlust auf fast 450 Millionen Euro, über 160 Millionen mehr als im Vorjahreszeitraum. Zugleich fiel der Umsatz von 1,7 auf 1,5 Mrd. Euro. Ein Überbrückungskredit der Bundesregierung in Höhe von 150 Millionen Euro hielt die Luftverkehrsgesellschaft für InteressentInnen wie Lufthansa (LH), Easyjet, Niki Lauda und Condor im Rennen. LH bekam den Zuschlag mit Rückenwind durch das Bundeskabinett wie schon zu Wendezeiten bei der Zerschlagung der DDR-Linie Interflug.

Arbeitsplätze

In Bezug auf die Übernahme der Beschäftigten sehen sich weder der Bund noch die Bundesländer Bayern und Nordrhein-Westfalen,

wo es gleichfalls Air-Berlin-Standorte gibt, in der Pflicht gegenüber einer vom Land Berlin begrüßten Transfergesellschaft. Der Kranich-Konzern verlangt eine neue Bewerbung für seine Tochter Eurowings. PilotInnen müssen mit erheblichen Lohneinbußen rechnen, für 4000 MitarbeiterInnen aus Verwaltung und Technik droht sogar die Arbeitslosigkeit. Ein Betriebsübergang nach BGB, den LH als nicht gegeben ansieht, hätte hingegen für mindestens ein Jahr vollständige Übernahme und Besitzstandswahrung bedeutet.

So aber ließ der Konzern einen Großteil der 140 Air-Berlin-Jets am Boden. Der Erwerb von zusätzlichen Fluglizenzen ist in Zeiten von Überkapazitäten und Verdrängungswettbewerb im Lufttransport das, was die Konzernmutter interessiert, nicht zwangsläufig die Betriebsausdehnung ihrer Tochter. Während die Düsenflugzeuge am Boden bleiben, heben Ticketpreise und Aktienkurse ab.

Bis jetzt werden nur die vergleichsweise wenigen Angestellten der beiden Air-Berlin-Töchter Niki Air und Walter im Rahmen eines Betriebsübergangs durch Verkauf übernommen. Die Techniktochter von Air Berlin wird vom Berliner Logistikunternehmen Zeitfracht und der Wartungsfirma Nayak geschluckt. Doch nur rund 300 MitarbeiterInnen werden weiterbeschäftigt, rund 550 sollen in eine Transfergesellschaft wechseln. Das Schicksal des Rests der einst 8000 Jobs steht in den Sternen, Pardon: Wolken!

Nach dem Insolvenzantrag im August eröffnete das Amtsgericht Berlin-Charlottenburg am 1. November das Insolvenzverfahren. Im Januar 2018 soll dann voraussichtlich eine erste Gläubigerversammlung folgen.

Ver.di betreibt Seelenmassage

Bundesvorstandsmitglied Christine Behle bekräftigte in VER.DI PUBLIK 7/2017 den Standpunkt ihrer Gewerkschaft, dass die Übernahme der MitarbeiterInnen von Deutschlands einst

zweitgrößter Airline durch das Bürgerliche Gesetzbuch als Betriebsübergang geregelt sei. Doch leider sähen LH und andere InteressentInnen wie z. B. Easyjet dies anders. Eine Klage gegen deren Sichtweise werde ver.di juristisch unterstützen.

Viele Angestellte hätten durch ihr Engagement in den letzten Wochen das Einstellen des Flugbetriebes (Grounding) bei Air Berlin verhindert und müssten zum Dank dafür einen langen, mühsamen Weg gehen, der bis zum Europäischen Gerichtshof führen könne. Außerdem habe ihre Gewerkschaft mit allen in Frage kommenden PolitikerInnen gesprochen, um durchzusetzen, dass das Bundesdarlehen an Bedingungen wie die Übernahme der Beschäftigten geknüpft werde. Nach der Wahl sei deren Interesse jedoch schlagartig zurückgegangen und würde es wohl nach dem Verkauf der Luftverkehrsgesellschaft noch weiter tun. Natürlich unterstütze ver.di auch ihre Mitglieder bei der Suche nach neuen Arbeitsplätzen, bei Azubis bereits mit Erfolg.

„Ende September haben wir gemeinsam den Sozialplan unterschrieben, dazu gehört als Kernstück die Einrichtung einer Transfergesellschaft für mindestens sechs Monate...Wir wollen, dass die Lufthansa und die anderen Käufer von Air Berlin die Beschäftigten übernehmen – ohne neue Bewerbungen und unter Anrechnung der Zeiten, die sie schon bei Air Berlin gearbeitet haben. Bisher zeigen sich die Erwerber aber hartleibig. Wir können sie zu nichts zwingen, nur argumentieren. Air Berlin hat die Beschäftigten und die Öffentlichkeit getäuscht, als die Geschäftsführung erklärt hat, sie habe für 80 Prozent der Mitarbeiter Arbeitsplätze. Gemeint war nur: Sie dürften sich bewerben...Das ist zynisch.“ (Ver.di Publik, 7/2017, Seite 4).

Wie dumm nur, dass der ver.di-Bundesvorstand in Person Behles das Geschäft der Rosstäuscherei selber betreibt – gegenüber den eigenen Mitgliedern! Den Sozialplan unterzeichnen, auf die Schwüre der Geschäftsführung vertrösten, zum Kadi rennen und ihre Machtlosigkeit bekennen: Das ist das typische

Kerngeschäft einer DGB-Bürokratie. Hierin ist sie den Methoden des „Wortes zum Sonntag“ im ZDF seelenverwandt.

Internationale Fluggäste wunderte sich noch am letzten Betriebstag von Air Berlin, dass keine Angestellten streikten, wie sie es in ihren Heimatländern garantiert getan hätten. Statt v. a. vor der Unterzeichnung des Sozialplans einen Arbeitskampf auszurufen, statt jetzt zum Streik zu mobilisieren für die Weiterbeschäftigung aller Luftfahrtbediensteten zu ihren alten Konditionen, für die Rücknahme der LH-Privatisierung und die Verstaatlichung aller anderen in der BRD ansässigen Flugbetriebe zu einem einheitlichen Branchenmonopol tritt Christine Behle vors Publikum wie der legendäre Fernsehpfarrer Adolf Sommerauer und seine NachfolgerInnen: mit nichts in der Hand als Vertröstung aufs Jenseits!

Volksentscheid Berlin: Nein zum Flughafen Tegel!

Lars Keller, Infomail 960, 13. September 2017

Die BerlinerInnen dürfen am 24. September nicht nur einen neuen Bundestag wählen, sondern auch darüber abstimmen, ob der Stadtflughafen Berlin-Tegel (TXL) nach der Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg (BER) weiter betrieben oder geschlossen werden soll.

Dabei ist es fraglich, ob der Volksentscheid überhaupt die Schließung des TXL verhindern kann. Das Gelände und die Gebäude sind bereits für die Weiternutzung verfügt worden, u. a. an die Beuth-Hochschule oder für den Wohnungsbau. Weiterhin sind die im Rahmen des BER-Betriebs genehmigten Flugrouten mit

denen des TXL nicht vereinbar – es bedürfte also eines neuen Zulassungsverfahrens.

Davon abgesehen wäre der Weiterbetrieb von Tegel nur unter großen Renovierungs- und Schallschutzmaßnahmen möglich. Der Brandschutz des Flughafens ist veraltet und damit ebenso gefährlich wie der problematische Brandschutz des BER. Die IT-Technik des TXL ist teilweise nur unter großem Aufwand aktualisierbar. 300.000 Menschen in den Einflug- und Abflugschneisen des Flughafens hätten Anrecht auf Lärmschutz (schallisolierende Fenster). Außerdem sieht nach bürgerlichem Recht der Vertrag zur Inbetriebnahme des BER die Schließung der Stadtflughäfen Tempelhof (geschlossen 2008) und Tegel vor. Ein Weiterbetrieb von TXL würde also einen massiven bürokratisch-juristischen Mehraufwand im bürgerlichen Staat bedeuten und auch eine Neuverhandlung des Staatsvertrages zwischen Berlin und Brandenburg.

Dass die Debatte um den Weiterbetrieb von TXL überhaupt derartig aufkam, liegt ironischerweise daran, dass der neue Flughafen BER eigentlich schon 2011 hätte in Betrieb gehen sollen. Dies aber ist bis heute noch nicht passiert. Warum eigentlich nicht?

Geschichte des BER-Debakels

Im Rahmen des Zusammenbruchs der DDR und der kapitalistischen Restauration fiel auch die Entscheidung, dass die neue Bundeshauptstadt Berlin werden würde. Für Berlin bestand damit erstmals seit Ende des Zweiten Weltkrieges wieder die Chance, auf Weltebene wichtig zu sein und daran zu wachsen. Dadurch kam die Debatte um einen neuen Flughafen auf.

Eine Standortstudie untersuchte damals mehrere Optionen und wies das südlich von Berlin gelegene Sperenberg (ehemaliger Sowjetflughafen) als besten Standort aus. Er hätte ein großes Entwicklungspotential und nur wenige AnwohnerInnen wären vom Lärm betroffen, hieß es damals. Als schlechtesten Standort

wurde Schönefeld (Standort des BER) bewertet. Zu wenig Platz, zu viel Lärm, kein Entwicklungspotential für die Region – so die Studie.

Dennoch entschied sich die Politik 1996 für Schönefeld. Der Grund war Druck aus Bayern: Dort war 1992 der neue Flughafen Franz-Josef-Strauß in Betrieb gegangen. Die hier getätigten Investitionen sah die CSU, die damals den Staatssekretär im Verkehrsministerium stellte, bei einem Luftdrehkreuz Berlin gefährdet. Somit rollten die Bagger in Schönefeld an – einem Ort, der laut der Studie 1000 Hektar zu klein war.

Bis die Bagger aber wirklich anrollten, vergingen viele Jahre der Planung, Juristerei und Bürokratie. 2008 erfolgte schließlich der Spatenstich für den Terminalbau. Daraus entstand die „peinlichste Baustelle Deutschlands.“ Die Meisten haben wohl im Groben von Pannen mit Brandschutzanlagen, den über 100.000 (!) Baumängeln, zahlreichen Terminverschiebungen der Eröffnung (2011, 2012, 2013, ... 2017 ...), kommenden und gehenden Technikchefs und Vorständen (darunter auch Ex-Bahn- und Ex-Air Berlin-Chef Mehdorn) gehört. Platzeck und Wowereit, ihres Zeichens Ministerpräsidenten von Brandenburg und regierender Bürgermeister von Berlin, waren wegen des BER gezwungen, die Vertrauensfrage im Parlament bzw. Abgeordnetenhaus zu stellen. Dazu gesellten sich Bestechungsskandale wie z. B. um den Technikchef Jochen Großmann.

Warum dieses Chaos?

Es ist schwer, darauf eine Antwort zu finden. Die Länder Berlin und Brandenburg, der Bund und der Flughafenbetreiber als Bauherren schoben die Schuld den Planern zu. Das Architektenbüro Gerkan, das bereits den Berliner Hauptbahnhof plante, sah die Schuld wiederum bei den Bauherren – und wurde von diesen gekündigt. Bei tieferer Recherche stößt man aber auf zentrale Fehler.

Da wäre zum ersten die politische Führung als Bauherrin, die aber zwangsläufig aufgrund fehlender Erfahrung mit Großprojekten DilettantInnen und AmateurInnen sein müssen. Immerhin baut Berlin nicht alle paar Jahre einen Flughafen. Andere Staaten lösten dieses Problem mit einem Verzeichnis von Fachkräften mit Erfahrung in Großbauten.

Zum zweiten wurde das Projekt in seinen Einzelheiten an verschiedene Unternehmen vergeben, die mitunter nicht miteinander kommunizierten. Allein bei der IT- und Elektronikausrüstung der Gebäude sind unterschiedliche Firmen beteiligt, darunter solch große wie Bosch, Siemens und Imtech, die selbst blendend am BER verdienten.

Drittens: Die Bauherrinnen griffen bei laufendem Bau wiederholt in die Pläne ein und ließen sie ändern. Über 500 solcher Fälle sind bekannt, darunter auch solche großen Eingriffe wie die Verlegung eines Airbus A380-Passagierganges. Die Folge dessen waren über 2000 architektonische Kollisionen, sprich zwei Personen tragen in einen Plan an einer Stelle etwas Unterschiedliches ein, ohne dass diese voneinander wissen oder dies kommuniziert hätten können. Aufgefallen ist das oft erst den ArbeiterInnen und IngenieurInnen vor Ort. Wenn der BER eröffnet, ist es gut möglich, dass kein einziger Plan existiert, der den gesamten Komplex korrekt darstellt.

Als vierte größere Ursache für das Chaos kann der Zeitdruck angesehen werden. Während die Pläne bei laufendem Bau geändert wurden, versuchte man, die Termine für die Fertigstellung zu halten, blieben die Eröffnungstage für 2011 bzw. 2012 gleich – bis die Realität eine Verschiebung erzwang, allerdings in der möglichst chaotischsten und intransparentesten Weise. Dieser Zeitdruck wurde auf die ArbeiterInnen vor Ort übertragen, die ihrerseits logischerweise Fehler machten und improvisieren mussten.

All das zieht ein dreckiges Spiel des Verantwortungszuges nach sich, da weder Firmen, Bauherrinnen noch PlanerInnen das

Gesicht angesichts des Chaos verlieren wollten bzw. wollen. Die Probleme sind aber nicht nur, ja nicht einmal in erster Linie auf das Versagen von Personen zurückzuführen, sondern sie entspringen der zunehmenden kapitalistischen Konkurrenz selbst, die den Rahmen für solche Projekte diktiert.

Großprojekte im Kapitalismus

Der ehemalige Bürgermeister Berlins Klaus Wowereit (SPD) kommentierte den Bau des BER einst sinngemäß damit, dass eine Hauptstadt wie Berlin auch einen Weltflughafen brauche. Hierin drückt sich durchaus ein Hang zum Prestige der Bourgeoisie und ihrer politischen VertreterInnen aus. Wie jede herrschende Klasse bzw. deren RepräsentantInnen will sich auch sie sichtbar, architektonisch verewigen. Es geht also immer auch darum, etwas vorzuzeigen, anstatt „einfach“ einen funktionalen Flughafen zu bauen. Andere Beispiele dafür sind der Berliner Hauptbahnhof, Prestigeprojekte wie eine Elbphilharmonie in Hamburg oder das Berliner Stadtschloss.

Das Blöde am Prestige ist nur, dass es auch möglichst preiswert sein soll. Um die Kosten möglichst gering zu halten, werden Baustellenabschnitte ausgeschrieben und an den Billigsten vergeben, der Bau also dezentralisiert. Das führt dann zum Chaos. „Preiswert“ wird der Bau für die Öffentlichkeit aber auch, in dem er schöngerechnet wird. Offiziell heißt es, dass der BER einmal über 5 Milliarden Euro gekostet haben wird – doppelt soviel, wie ursprünglich geplant. Rechnet man aber die Kosten, die in der Bürokratie und Justiz versunken sind und weiterhin versenkt werden, hinzu und berücksichtigt man den Bau neuer Verkehrswege zum Flughafen, so ist mit über 20 Milliarden Euro zu rechnen.

Großbauten wie der BER können im Kapitalismus sehr schnell ineffizient sein. Da Kapital amortisiert werden, also zirkulieren muss, wird schon gebaut, bevor abschließend geplant wurde. Eine langfristige Simulation im Vorfeld ist so nicht möglich. Auch der Zwang zum Preiswerten macht den Bau

ineffizient – wo gespart wird, da wird Druck gemacht und da tauchen später Probleme auf. Diese werden dann noch teurer.

Die Ineffizienz bezieht sich aber vor allem auf die dezentrale Vergabe von Bau und Planung. Es gibt keine demokratische, zentrale, gemeinsame Kontrolle jener, die den Bau und die Planung vollziehen. Der BER zeigt eindrucksvoll, was die Trennung von Hand- und Kopfarbeit, also von Gestaltung und Planung(en) einerseits und der Baudurchführung andererseits im krassesten Fall heißen kann. Eine demokratische ArbeiterInnenkontrolle aus BauarbeiterInnen und IngenieurInnen hätte gewährleisten können, dass erst gebaut wird, wenn die Pläne so fehlerfrei wie irgend möglich sind. An dieser Stelle müssen auch die Gewerkschaften IG BAU und ver.di stark kritisiert werden, die das gesamte BER-Chaos fast unkommentiert ließen.

Angesichts der Zersplitterung in viele kleine Subunternehmen bei den Großprojekten müsste Gewerkschaftspolitik neben dem Kampf für Mindestlohn, gleiche Rechte usw. am Bau die Frage aufgreifen, was überhaupt für wen mit welchem Zweck gebaut wird. Eine Kontrolle durch die Beschäftigten könnte angesichts der Zersplitterung in hunderte Subunternehmen natürlich nicht einzelbetrieblich, sondern nur betriebsübergreifend funktionieren, indem sie die Beschäftigten am Bau, in den Planungsbüros wie auch die Beschäftigten am (zukünftigen) Flughafen einbezieht. Eine solche Politisierung haben die Gewerkschaften jedoch nie angestrebt – zumal es ihre Führungen und VertreterInnen in Aufsichtsräten unweigerlich in Konflikt mit den Bauherrinnen und Konzerninteressen gebracht hätte.

TXL schließen, BER restrukturieren!

Die Debatte um den TXL ist jedenfalls ohne das Chaos am BER nicht zu verstehen. Viele Menschen haben das Vertrauen in den neuen Flughafen verloren und glauben teilweise gar nicht an dessen Inbetriebnahme. Daher nehmen viele Vorlieb mit dem alten Flughafen – trotz des Lärms. Dazu gesellt sich auch ein

gewisser Nostalgiefetisch, gerade unter WestberlinerInnen.

Auf diesen Zug sprangen die bürgerlichen Parteien AfD, CDU und allen voran die FDP auf. Letztere bekam eine stattliche Spende von Ryanair, welche den TXL gerne als ihren Billigflughafen nutzen würde. Die Bourgeoisie, deren politisches Zentrum Berlin ist, hat auch ein direktes Zeitinteresse, weiterhin am BER zu landen, fährt die Privatlimousine von dort doch deutlich schneller ins Regierungsviertel.

Aber Verkehr darf nicht anhand von Nostalgie oder bourgeoisen Interessen entwickelt werden, es muss viel mehr um den größten Nutzen und die größte Qualität vor allem für die ArbeiterInnenklasse gehen. Genau das spricht gegen den TXL. Er ist veraltet und überlastet. Geplant war er für 5,5 Millionen Passagiere pro Jahr, heute trägt er 18 Millionen. Er wurde vor allem wegen des mangelnden Raumes in West-Berlin gebaut, aber eigentlich stellen Stadtflughäfen eine nicht tragbare und gleichzeitig vermeidbare Gefahr für die BewohnerInnen dar, wenn doch mal Unfälle passieren.

Tegel-BefürworterInnen führen oft die Nähe an, die der Flughafen bietet. Nun gut, das sieht der Charlottenburger anders als die Köpenickerin. Allerdings wird hierbei oft vergessen, dass die Planung des BER einen Anschluss an die im Ausbau befindliche Dresdener Bahn vorsieht. Bei Fertigstellung dieser wird die Fahrzeit vom Hauptbahnhof zum BER rund 20 Minuten betragen. Das ist deutlich schneller, als z. B. die MünchnerInnen zum Flughafen brauchen.

Das andere Argument der Tegel-BefürworterInnen ist die Überlastung des BER bei dessen Eröffnung. Das ist je nach Angabe richtig oder falsch. Wie viele Passagiere abgefertigt werden können, wird sich praktisch zeigen, allerdings ist dies trotzdem kein Argument für den TXL. Es muss an dieser Stelle nämlich eine Umstrukturierung des Verkehrs gefordert werden, die darauf abzielt, den umweltbelastenden Verkehr von Kurz- und Mittelstreckenflügen auf die Schiene zu verlagern. So

könnten sämtliche innerdeutschen Verbindungen durch Bahnverbindungen ersetzt werden, ohne dass die Reisen, rechnet man das Ein- und Auschecken am Flughafen mit, länger dauerten. Würden diese mit günstigeren Angeboten für die Masse einhergehen, würden sämtliche Vorteile des Flugverkehrs entfallen und zugleich würden geringere Kapazitäten gebraucht werden.

Wir rufen daher am 24. September auf, mit NEIN beim Volksentscheid zu stimmen!

Um den Populismus der Tegel-Lobby und der Bedienung der Interessen einer Kapitalfraktion entgegenzutreten, braucht es auch eine Politik gegenüber dem BER, die in eine allgemeine Verkehrsplanung eingebunden ist:

- Offenlegung der Geschäftsbücher des BER und des TXL! Sofortiges Flugverbot für Privatflugzeuge! Hohe Besteuerung der Inlandsflüge und Flüge ins benachbarte Ausland – und zwar der Unternehmen, nicht der PassagierInnen!
- Massive Investition in eine schnelle, zuverlässige, flächendeckende Schieneninfrastruktur sowie in Schienenfahrzeuge – bezahlt aus der Besteuerung des Kapitals!
- Überprüfung der Sicherheit des BER durch ein demokratisch gewähltes Komitee aus am Bau beschäftigten ArbeiterInnen, IngenieurInnen und IT-Fachkräften, Flughafenpersonal und Feuerwehrleuten! Das Komitee entscheidet über die Art des Umzuges von Tegel nach Schönefeld.
- Drastische Preissenkung im Schienenfernverkehr zur Attraktivitätssteigerung; der Berufsverkehr muss im Schienenfernverkehr für Lohnabhängige, Erwerbslose, RenterInnen und Jugendliche kostenlos sein!
- Planung, Durchführung und Überwachung des Verkehrs durch demokratisch gewählte ArbeiterInnenkomitees!

- Entschädigungslose Enteignung und Verstaatlichung der Verkehrsträger Schiene, Luft und der Automobilindustrie unter demokratischer ArbeiterInnenkontrolle! Umstrukturierung des gesamten Verkehrsverwesens gemäß den Bedürfnissen der Masse der NutzerInnen und entsprechend ökologischer Nachhaltigkeit!
- Durchführung und Überwachung von Großbauten durch demokratisch gewählte ArbeiterInnenkomitees aus BauarbeiterInnen und IngenieurInnen!
- Arbeitsniederlegungen und Streiks gegen Zeitdruck, Arbeitshetze und Lohndumping am BER und anderen Großbaustellen!