
Ernst Haar

Vorfahrt für Vernunft - Problemlösungen für Eisenbahner

Ernst Haar, geboren 1925, lernte den Beruf eines Bank- und Versicherungskaufmanns. Nach der Rückkehr aus dem Krieg trat er als Angestellter der Eisenbahn-Spar- und Darlehnskasse Stuttgart in die GdED ein. 1950 begann seine Laufbahn als Sekretär der GdED. Seit 1965 ist er Mitglied des Bundestages und wurde verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion. 1972 bis 1979 war er Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen. Seitdem ist er Vorsitzender der GdED.

Jahre der Resignation

Eisenbahner zu sein, bedeutete bis in die Weimarer Republik: auf den wirtschaftlichen und technischen Fortschritt zu vertrauen. Eisenbahner in den 50er, 60er und 70er Jahren zu sein, war zunehmend mit negativen Etiketten der Aussichtslosigkeit und Unwirtschaftlichkeit behaftet. Die halbe Million aktiver Eisenbahner begann trotz erstmaligem sozialen Fortschritt zu resignieren. Die massive Schrumpfung des Schienenverkehrs schien ausgemachte Sache. Das Personal blutete aus - der Abbau von 200 000 Eisenbahnern und die ständige Umsetzung der verbliebenen Mitarbeiter hinterließ Bitterkeit und Resignation. Privatisierungsansprüche aus Politik und Wirtschaft blieben nicht Theorie. Die öffentliche Meinung, Bahn und Eisenbahner zu einem Auslaufbetrieb und sterbenden Beruf zu stempeln, wurde real angesichts des Negativbeispiels in den USA, die in den 60er Jahren das größte Autobahnnetz der Welt erstellten und sämtliche Personenverkehre der Schiene stilllegten. Die bundeseigene Verwaltung Deutsche Bundesbahn (DB) konnte kein

anderes Konzept entgegensetzen als das völlig reaktive Modell der ständigen Anpassung von Personal und Betrieb an die geschrumpften Äußerlichkeiten des Marktes. Verwaltende Bürokratie lähmte vorhandene Ansätze verantwortungsbewußter Betriebsführung in der öffentlichen Wirtschaft. Auch die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) versteifte sich in dieser Phase stärker auf Bremswirkung und quantitative Alternativen denn auf eine inhaltlich verschiedene, wie auch politisch schon mehrheitsfähige Alternative.

Das „Prinzip Hoffnung“

Als die Bundesregierung dem Drängen von Industrie und Bahnvorstand auf öffentliche Ausgliederung des Fahrweges und faktische Privatisierung von Betrieb und Verkehr insofern nachgab, als sie diese Fragen in ihren Alternativwirkungen untersuchen ließ, berief die GdED 1979 einen außerordentlichen Gewerkschaftstag ein, um einem im Ansatz verfehlten Sanierungs- und Lösungskonzept eine inhaltliche und mehrheitsfähige Alternative entgegenzusetzen. Der zweite außerordentliche Gewerkschaftstag im März 1979 beschloß, bei aller kontrahenten Stellung zu Unternehmensvorstand und Politik, ein Konzept mehrheitsfähig zu machen, das die Bahn in ein umfassendes Transportunternehmen verwandelt, Privatisierungsansprüche für immer abwehrt und den Beschäftigten die Existenzangst nimmt.

Binnen anderthalb Jahren hat die GdED die verkrustete Diskussion dreier Jahrzehnte gelockert und erste grundlegende Zwischenergebnisse erreicht. Sicher half die weltweite energiepolitische Konstellation - personifiziert von Khomeini - unserem Konzept, doch jede politische Umsetzung in kleinen Schritten gegen die vorherrschende alte Meinung mußte ausschließlich von uns und unseren politischen Freunden geleistet werden. Der GdED-Vorstand hat sein Konzept in Gesprächen mit anderen DGB-Gewerkschaften wie der IGM, der ÖTV oder der DPG gewerkschaftspolitisch mehrheitsfähig gemacht. Der GdED-Vorstand hat dem Unternehmensvorstand ein halbherziges Ja zum umfassenden öffentlichen Transportunternehmen abgerungen. Der GdED-Vorstand hat das grundsätzliche Ja der drei Parteien zum Gesamttransportkonzept für die DB erhalten - die Eisenbahner und ihre Vorstellungen sind politisch und gesellschaftlich wieder mehrheitsfähig geworden.

Innergewerkschaftlich wie innerbetrieblich hat ein kleines „Prinzip Hoffnung“ Platz gegriffen, die Eisenbahner haben sich mit ihren Beschlüssen motiviert. Aus Hoffnung wurde Bewußtsein. Die gewerkschaftlichen Bildungs- und Schulungsveranstaltungen wurden spürbar verstärkt. Das Bewußtsein beginnt langsam Handlung zu werden. Solche Aufbruchstimmung verträgt kein Zaudern, unsere Sachbemühung ist nach vorne gerichtet, wir wissen, daß wir uns mit dem Konzept der allzu späten Umgestaltung einer öffentlichen Großverwaltung in ein öffentliches Großunternehmen ein Generationsproblem aufgeladen haben, das wir nur mit großer Anstrengung zu meistern in der Lage sein werden.

Gemeinsame Abwehr der Privatisierung

Die akutesten Gefahren einer Privatisierungstendenz der Bahn konnten 1979 und 1980 abgewendet werden: Massierte Streckenschließungen stehen nicht länger an. Der vor einem Jahrzehnt bei einigen Parteien noch umstrittene öffentliche Personennahverkehr hat gesicherte Anerkennung gefunden: Sogenannte Minderheiten bedürfen gerade in einer sozialstaatlichen vollmotorisierten Gesellschaft alternativer und öffentlicher Transportmöglichkeiten. Pläne der Industrie und Großverlader zur Zerlegung der Bahn in eine Betriebs- und Fahrweggesellschaft sind auf dem Müllhaufen der Geschichte gelandet - profitiert hätten von einer solchen Lösung hauptsächlich die Großverlader durch billigere Tarife. Die Möglichkeit, Omnibusse privatrechtlich zu regionalisieren (und sie später womöglich nach amerikanischem oder englischem abschreckenden Vorbild ganz zu privatisieren) konnte durch die deutliche Haltung der SPD-Bundestagsfraktion und die Tolerierung der CDU-Fraktion 1980 abgewandt werden.

Die Erhaltung von Omnibussen in unmittelbar öffentlich-rechtlicher Hand ist ein Musterbeispiel dafür, daß Einheit der Abhängigen und Schwächeren Berge zu versetzen vermag. Alleine hätten die Eisenbahner den kürzeren gezogen. Die Solidarität zwischen Eisenbahner, Postlern und den Kollegen von der ÖTV mit gemeinsamen Aktionen und Schritten zur exemplarischen Abwendung von Privatisierung hat dazu geführt, daß Personennahverkehr auch künftig privatwirtschaftlich wie öffentlich betrieben werden kann. Privatisierungspläne in einem Land mit vergleichbar geringer öffentlicher Wirtschaft sind sozialstaatsfeindlich. Wer Teilbereiche von öffentlichen Diensten oder öffentlicher Wirtschaft privatisieren möchte, rüttelt an gesicherten Grundpfeilern der öffentlichen Daseinsvorsorge, der macht privates Gewinndenken zum tragenden Prinzip auch in Kindergärten, Schulen, Krankenhäusern, Universitäten oder Atomkraftwerken.

Die Öl- und Energiekrise schaffte das Bewußtsein breiter Bevölkerungskreise im übrigen, daß die Doppelthese der GdED: Schwere Last auf langer Strecke auf die Schiene - Zusammenarbeit aller Verkehrsträger im kombinierten Verkehr des umfassenden Transportunternehmens, der Lösungsansatz von Transport-, Energie-, Umwelt- und Wirtschaftsfragen der 80er Jahre sein wird. Konnte zu Zeiten der Großen Koalition das „dritte Bein des Leber-Plans“: Schwere Last auf langer Strecke zur Schiene, parlamentarisch von isoliert dominierenden Interessen der Automobilwirtschaft noch verhindert werden, so bekennen sich heute qualifizierte Mehrheiten der Bevölkerung, der Bundestag in seiner jüngsten Energieenquete, sowie weitsichtige Unternehmer des Straßenverkehrsgewerbes zu solcher inhaltlichen Kooperation und Arbeitsteilung - zu Vorfahrt für Vernunft. Um es immer wieder zu verdeutlichen: Die Eisenbahner und ihre Gewerkschaft fahren selber Automobile, sie sind weder automobilfeindlich noch wollen sie einer Verdrängung des Pkw als Verkehrsmittel das Wort reden; aber sie möchten in Zeiten knapper

Rohstoffe und steigender Preise vielen Menschen und Arbeitnehmern des Landes eine Alternative und vor allem akzeptable Beförderungsmöglichkeit anbieten. Technisch neue Verkehrsverbände in Ballungsräumen zu erträglichen Tarifen (sie decken 1/4 bis 1/3 der Kosten) zeigen den Weg unserer Bemühungen.

Eisenbahner bluten als Beschäftigte nicht länger aus, auch wenn ihr Streß in Zeiten der Hochkonjunktur noch übergroß ist. 1980 kann der Beschäftigtenstand durch 18 000 erstmals erkämpfte Neueinstellungen fast stabilisiert werden, Urlaubsstatus und Überstunden damit angegangen werden. Eine Unternehmensführung, die in Zeiten der Wirtschaftskrise konzipierte Personalsenkungen auch in Zeiten der Hochkonjunktur mit Übersoll vorantreibt, beweist ihre Realitätsferne und schadet nicht nur ihren Beschäftigten, sondern wegen mangelnder Kundennähe ihren Geschäftspartnern und Reisenden gleichermaßen.

Zwischenbilanz

Die Zwischenbilanz ist im Ansatz positiv bis optimistisch. Die Gewerkschaft hat qualitative Veränderungen auf den Weg gebracht. Viele Fragen sind dabei zwangsläufig noch ungelöst und bestehen als inhaltliches Problem fort. Die Bahn als öffentliches Unternehmen hat den Vorzug, Personal nicht zu „heuern und zu feuern“; aber ihre Beschäftigungsschwankungen und -Umsetzungen sind dennoch groß und für das Personal unerträglich. Wenn ein Verkehrs- und Dienstleistungsunternehmen wie die Bahn nicht nur saisonell, sondern übermäßig konjunkturellen und strukturellen Schwankungen ausgesetzt ist, hat die Personalführung die vorrangige Aufgabe, nach Mitteln und Wegen zu suchen, um im Konjunkturhythmus Personal gleichmäßig zu beschäftigen. Die Tarifpolitik und die gesamte Gewerkschaftspolitik wird hier in den 80er Jahren neue Lösungsformen zu entwickeln haben, um dem Eisenbahner, um jedem Arbeitnehmer eine Verordnung permanenter Mobilität zu ersparen.

Die von der GdED mit ihrer neuen Programmatik angegangene Antibürokratiekampagne will beileibe nicht in dieselbe Kerbe wie die Konservativen schlagen; wir wollen abbauen helfen, daß Vorschriften die Eigenverantwortung mündiger Menschen mindern bis lähmen, wir wollen Verantwortung jenen delegieren, die produktive Arbeit zu leisten haben. Wenn wir dafür plädieren, den Handlungsspielraum des einzelnen Beschäftigten durch dezentrale Organisation zu vergrößern und die Delegation von Entscheidungskompetenzen erheblich zu erweitern, so nicht deshalb, um im Prozeß der Kapitalverwertung höhere Gewinne zu erreichen, sondern im öffentlichen Betrieb humane Arbeitsbedingungen mit Effizienz zu verbinden. „Resultatsverantwortung“ soll nach Gewerkschaftsmeinung im öffentlichen Betrieb Arbeitnehmer motivieren und der Kundschaft helfen, sie soll nicht durch bekannten Kostendruck Lohndrückerei und gehobenes Sklaventum erzeugen.

Walter Seuffert hat unlängst in einem Beitrag in „Die Neue Gesellschaft“ daran erinnert, daß die allseitige Zulassung von Bürgern (einschließlich Sozialdemokraten und Kommunisten) zum öffentlichen Dienst in der Weimarer Republik als Sieg demokratischer Prinzipien die Absage an standesrechtliche Privilegien aller Art gewesen war. Im Rahmen solcher Demokratisierung des Beschäftigungsverhältnisses im öffentlichen Dienst diskutiert die GdED die Frage des einheitlichen Personalrechts. Langjähriger Satzungsauftrag für uns war es gewesen, die Bedingungen der Arbeiter und Angestellten an bessere Verhältnisse der Beamten anzupassen, Beamtenregelungen entsprechend besserer Regelungen oder größerer Freiräume der Arbeiter und Angestellten zu harmonisieren. Auf diesem Wege wurde ein hohes Maß an Harmonisierung dergestalt erreicht, daß die rechtliche Differenzierung nach Arbeiter, Angestellten oder Beamten bei einzelnen Tätigkeiten eine äußerlich formale geworden ist. Gesicherter Diskussionsstand in der GdED 1980 ist, entsprechend des DGB-Aktionsprogrammes kurzfristig ein einheitliches Tarif recht umzusetzen und mittel- und langfristig die gestandene DGB-Forderung nach einem Status- und Folgerecht politisch mehrheitsfähig zu machen.

Im Bereich der Bundesbahn fand nach 1945 entgegen landläufiger Meinung keine Entbeamtung statt, es wurde umgekehrt verbeamtet. Nach der Beteiligung der Busfahrer am Arbeitskampf 1974 war dies augenfällig. Die zu über zwei Dritteln in der GdED organisierten Beamten der Bundesbahn zeigten in ihren Beschlüssen, daß die reale Gefahr der 80er Jahre nicht in einer hochstilisierten Entbeamtung liege, sondern lange Zeit in einer Privatisierung weiterer Bereiche der öffentlichen Wirtschaft zu sehen war. Güterverkehrs-AG, Personenverkehrs-AG, Ausbesserungswerke, Oberbau, Omnibusse, Stückgut . . . bis zur Kleider- und Schutzzeugkasse standen dafür. Strukturelle Verschiebungen in der deutschen Energiewirtschaft, Medienlandschaft wie Transportwirtschaft haben objektiv zu solcher kalten Privatisierung geführt.

Konzepte

Das GdED-Konzept eines umfassenden öffentlichen Transportunternehmens Bahn hat bewußt Angebote von Regierung und Bahn aufgegriffen, zur Minderung von Jugendarbeitslosigkeit auch „Kaufleute im Eisenbahn- und Straßenverkehr“ auszubilden. Solche Berufe stärken das öffentliche Transportunternehmen Bahn marktpolitisch und konkurrieren nicht mit den klassischen Verkehrsbeamten der Assistenten- bzw. Sekretärlaufbahn. So wie ein gut geführtes Unternehmen Volks- und Betriebswirte benötigt, so wird die Deutsche Bundesbahn auf lange Zeiten neben der klassischen Sekretärlaufbahn einige nichtbeamtete Verkehrskaufleute benötigen. Die Gewerkschaft ist bestrebt und hat sich durchgesetzt, daß alle freien Ausbildungsplätze bei der Bahn besetzt und alle Kaufleute nach deren Ausbildung übernommen werden.

Die Nacht-, Schicht- und Wechseldienstarbeit von 160 000 (gleich der Hälfte aller) Eisenbahner hat zu differenzierten Forderungen nach dienstplanmäßiger Verbesserung, Berücksichtigung der Personalbemessung, Arbeitszeitverbesserungen sowie gesundheitspolitischen Veränderungen geführt. In unserem Organisationsbereich ist die Verbesserung dieser Verhältnisse der Gewerkschaftsauftrag Nummer eins und die Grundproblematik der Arbeitsbedingungen der Eisenbahner. Erst 1980 haben wir erreicht, daß im 7tägigen Durchschnitt einer Dienstplanperiode nicht mehr als 5,25 Dienstschichten angesetzt werden dürfen, erst jetzt gelang es durchzusetzen, daß Nachtarbeit nur noch an 35% der Kalendertage zugelassen gilt.

Was zu Einheit und Solidarität im gesamten öffentlichen Dienst zur Abwehr von Privatisierungsgefahren gesagt wurde, was in der Tarifrunde die sichtbarste äußere Bestätigung erhält, gilt nicht minder gegenüber der Forderung, die Arbeitsbedingungen im Nacht-, Schicht- und Wechseldienst durch Arbeitszeitzuschläge zu verbessern: Isolierte Ergebnisse sind weder möglich noch hätten sie - wie Differenzierungen zwischen öffentlicher und privater Transportwirtschaft zeigen - je Bestand.

Und schließlich: So wie es „chinesisch“ klingt, mit alter Technik Fortschrittlichste zu überholen, so krankt das Unternehmen Bundesbahn daran, daß es im Prinzip immer noch auf im 19. Jahrhundert gebauten Wegen fährt. Die besten Unternehmenskonzepte samt neuwertigem rollendem Material und elektronischer Betriebssteuerung sind relativ wertlos, solange die Bahn nicht auch über einige tausend Kilometer neuzeitlicher Strecken verfügt. Als das Dornröschen in den 70er Jahren endlich wachgeküßt war, sah sich die Bahn trotz relativer Umweltfreundlichkeit tausendfachen Blockaden ihrer Neubauwünsche gegenüber. Aufgabe von Politik wird unter anderem sein, der Bahn bei allen Umweltinteressen der Bevölkerung Rechtsstaatlichkeit so widerfahren zu lassen, daß sie notwendige und allseits nützliche Investitionen in ihr Streckennetz nicht ins 21. Jahrhundert verschieben muß. Lokomotiven, Waggons und Eisenbahner führen den Intercity von Köln nach Frankfurt in 60 Minuten - allein die Trasse dafür ist noch nicht festgelegt. Um zu überzeichnen: Die Weimarer Demokratie hatte den Autobahnbau konzipiert und geplant, nur zur Umsetzung fehlte ihr die Kraft. Bundestag und Bundesregierung werden in der 9. Legislaturperiode die Kraft finden müssen, um nach neuem Straßen-, Wasser- und Luftnetz auch der guten alten Schiene zu geben was dem neuen Transportunternehmen Rechtens ist: schnelle, sichere, umweltfreundliche, energiegunstige Trassen.

Soziale und technische Utopie

Gewerkschafter erinnern sich häufig der sozial fundierten Utopie eines Thomas Morus. (Die Schichtarbeiter wären froh, hätten sie seine 30- oder 36-Stunden-Woche schon erreicht.) Sein großer Antipode, Francis Bacon mit seiner technischen Utopie, ist Gewerkschaftern auch deshalb unbekannter, weil er Produktion, wie ein

früher Kapitalist, um ihrer selbst willen stilisierte. Eisenbahner wollen alles andere als Technokraten und Bürokraten sein. Sie diskutieren gesellschaftliche Utopien einer heute möglichen Ordnung, sie reflektieren Möglichkeiten in einem öffentlichen Betrieb. Aber sie möchten versuchen, den bei Morus und Bacon exemplarisch bestehenden Dualismus von sozialer gegen technische Utopie zu vereinen, den „Frühproletarier“ Morus und den „Frühliberalen“ Bacon so zu verschmelzen, daß produzieren plus genießen, daß Technik plus Sozialstandard nicht länger isolierte Utopie, sondern Realität für alle werden.