

# Stoppt die Rationalisierungswelle !

## WESHALB GERADE JETZT?

Einhergehend mit den "Gesundschumpfungen" in der Privatwirtschaft laufen im Moment überall in Europa Bestrebungen, im öffentlichen Dienst und vor allem bei den Eisenbahnen massive Rationalisierungen auf Kosten der Belegschaft und der Bahnbenutzer durchzusetzen. Die Pläne in den einzelnen Ländern sehen sich zum Verwechseln ähnlich. Alle enthalten sie Streckenschliessungen, Privatisierungsmassnahmen und Personalabbau. Die öffentlichen Betriebe sollen ganz nach privatwirtschaftlichen Kriterien umgemodelt werden. Dies ist nur logisch und keineswegs erstaunlich in Krisenzeiten und kann nur bei jenen Bestürzung hervorrufen, deren Traum von "gesteuerter sozialer Marktwirtschaft" eben immer ein solcher bleiben wird, da es einen solch hochexplosiven Widerspruch in sich halt nur im Traum geben kann und da der Staat, der steuern soll, genausowenig neutral ist wie die Marktwirtschaft sozial. Schon gar nicht in Krisenzeiten, wo der Kapitalismus darauf hinzielt, seine Profite zu wahren auf Kosten der Schaffenden und Ballast abwirft. Und dies geschieht zuallererst in nicht gewinnträchtigen Sektoren. Da helfen auch Mitbestimmungsorgane nicht. Enteder man bestimmt mit gegen die Interessen der Arbeiterklasse im Rahmen des Systems, oder man kündigt letzteren den Kampf an. Nichts geht mehr ohne die Infragestellung der Strukturen des kapitalistischen Systems und der Entscheidungsgewalt weniger über viele. Öffentliche Betriebe im Kapitalismus aus der allgemeinen Profitlogik herauszuhalten kann nur ganz relativ gelingen, und auch nur in Boomjahren. Besonders die Eisenbahnen sind heute längst zu lästigen Klumpfüssen geworden.

## EINE EUROPÄISCHE TENDENZ

In *Frankreich* sieht der "rapport Guillaumat" eine weitgehende Orientierung der SNCF auf die Bedürfnisse der Privatwirtschaft vor. Der Leitsatz dieses Berichtes heisst: "Die Konkurrenz spielt eine wesentliche Rolle auf der Suche nach ökonomischer Wirksamkeit". Folgerichtig schlägt der Bericht vor "Strecken in weniger dicht besiedelten Gebieten zu schliessen, die Tarife im Personenverkehr zu erhöhen, mehrere Tausend Arbeitsplätze zu opfern und die Transportpreise im

Warenverkehr nicht mehr festzulegen, sondern ihre Bildung ganz im Sinne von Giscard's "libéralisme avancé" der Nachfrage und dem Angebot auf dem Markt zu überlassen."

Das Problem ist damit natürlich nicht gelöst. Der SNCF, die heute Billigtarife für die Grossindustrie anwendet, bleibt nur die Wahl, will sie mit Gewinn arbeiten, ihre Tarife zu erhöhen und Transportaufträge zu verlieren oder aber weiter die jetzigen Preise anzuwenden und Geld zu verlieren. Die Chancen, die Lage der Eisenbahn zu verbessern durch ihre Einbeziehung in den kapitalistischen Konkurrenzkampf sind gleich Null. Besonders da die Konkurrenz Bahn-Strasse von vorneherein nur eine hypothetische ist, wegen der krassen Begünstigung des privaten Strassentransportes, wie wir noch sehen werden.

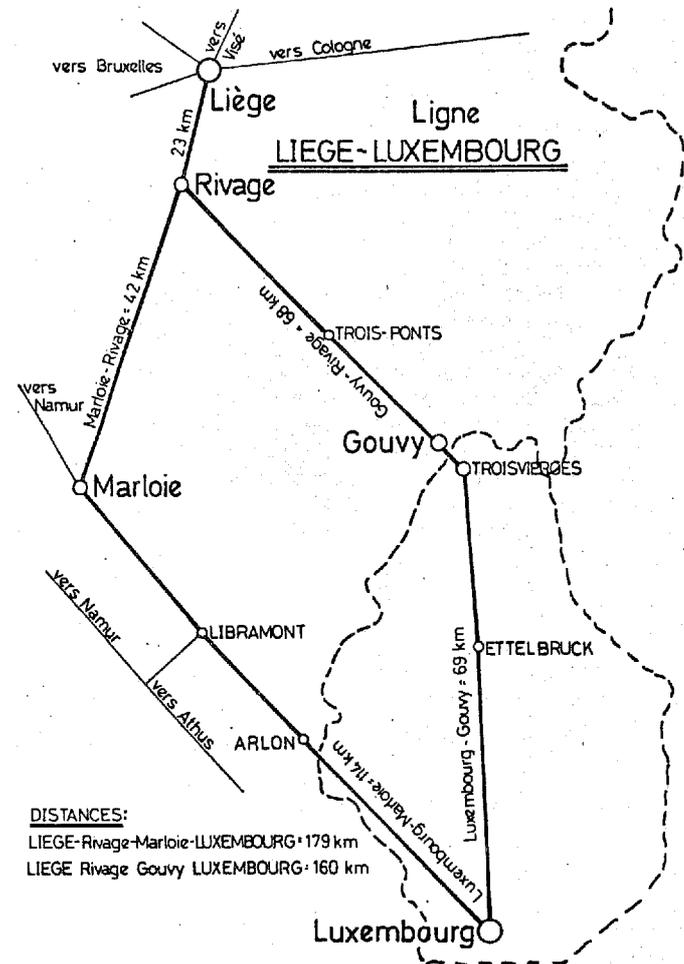
Im Personenverkehr schlägt der "rapport Guillaumat" eine Erhöhung der Tarife für Spitzenverkehrszeiten vor. Diese Massnahme trifft vor allem die Schaffenden, da sie es sind, die übers Wochenende und in den Ferien den Zug benutzen. Die Erhöhung der Tarife wird begründet mit folgendem Hinweis: der Benutzer soll zahlen, nicht der Steuerzahler. Hier soll ein Keil getrieben werden zwischen Benutzer und Steuerzahler, sowie der Begriff des öffentlichen Dienstes unterhöhlt werden. Man bewundere den schwarzen Humor: zuerst nimmt man dem Benutzer seine Bahnlinie weg, erklärt ihm dann, er finanziere die der Anderen! Der antisoziale Zynismus des Prinzips nach dem der Benutzer zahlen soll wird erst recht klar, wenn man bedenkt, dass die grosse Mehrheit der Bahnbenutzer ihre Dienste regelmässig und gezwungenermassen in Anspruch nimmt.

Man solle nicht glauben, Frankreich sei ein Einzelfall. Die Tendenz ist europäisch. In der BRD bestehen Pläne zur Stilllegung Tausender Bahnkilometer. In *Belgien* erregte kürzlich der Restrukturierungsplan der SNCB grosses Aufsehen. Eine der Konsequenzen dieses Planes wäre die Abschaffung der Strecke Rivage-Gouvy, damit wäre unsere Nordlinie Luxemburg-Uflingen in höchstem Masse gefährdet. Im Folgendem nur die wichtigsten Punkte aus dem Vorschlag der SNCB-Direktion.

Im Personenverkehr soll ein Intercitysystem eingeführt werden, das 85 grosse Bahnhöfe untereinander verbindet, von denen 14 mit 404 kleinen weiterbestehenden Stationen verbunden sein sollen. 343 Bahnhöfe und Haltestellen würden gestrichen. Die Argumente? Kostensparende Dienstleistungen und ... Personaleinsparung. Weniger besiedelte Gebiete sollen einer notwendigen Infrastruktur beraubt werden, ganze Regionen einfach aufgegeben werden. Minoritäten sind eben uninteressant. Es sei denn, sie bringen Geld ein. Für einen Autokauf sind die 4% der Bevölkerung (denen die Autoren des Plans nach eigener Berechnung die Benutzung der Eisenbahn untersagen) immer noch gut!

Der Warenverkehr soll noch intensiver auf die Grossindustrie ausgerichtet werden: 8 verbleibende Verschiebebahnhöfe, 260 Bahnhöfe von 592 bleiben übrig, Rationalisierung im Wagenpark, schnellere Wagenrotation, weniger Züge, weniger Loks, weil weniger Bahnhöfe, weniger Rangierbewegungen und ... weniger Personal.

Der Stückgutverkehr soll vor allem die industrielle Kundschaft ansprechen und durch eine autonome Direktion innerhalb der SNCB nach kommerziellen Gesichtspunkten geführt werden. Die Hauptkennzeichen: der "tri unique" und 30-40 "centres de distribution". Die Zahl der Bahnhöfe, die Stückgut "bureau restant" annehmen, sinkt von 394 auf 51.



Soweit, sehr stark zusammengefasst der belgische Plan.

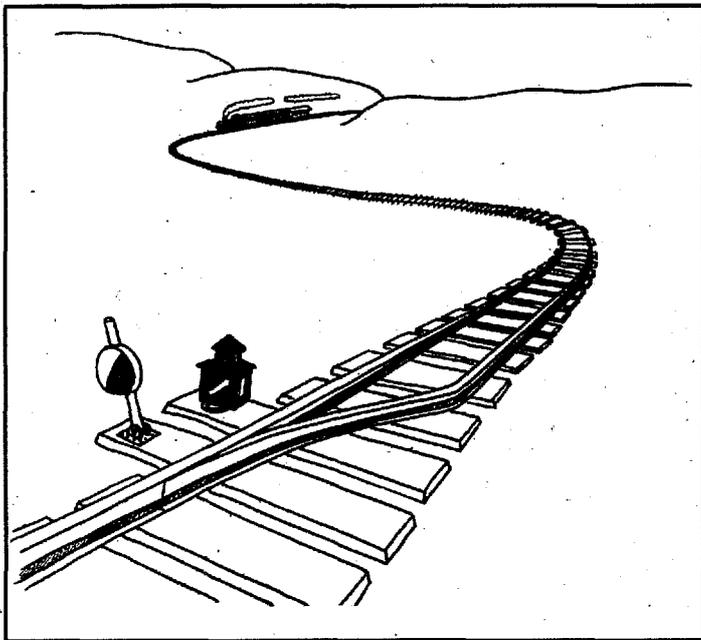
Und in Luxemburg? Auch wenn im Moment in Luxemburg kein kohärenter Plan öffentlich vorliegt, so wäre es

doch falsch zu glauben, bei uns täte sich nichts. Erinnern wir uns doch an die Abschaffung der Attertlinie 1967! Die CFL-Nordstrecke, die jetzt im Gespräch ist, wird seit Jahren bewusst vernachlässigt. Ab Cruchten gibt es in Richtung Norden nicht einmal ein Blocksystem, das heisst sicherheitsmässig wird auf diesem Streckenabschnitt nach wie vor mit den Mitteln unserer Urväter Eisenbahn gefahren. Sicher, der SNCB-Plan gefährdet die Nordstrecke, doch die CFL haben in den letzten Jahren schon gute Vorarbeit geleistet. Der Bahnhof Ulflingen wurde systematisch, Stück für Stück abgewertet. Erst letztes Jahr schloss man die Güterlinie Ulflingen-Wilwerdingen, baute Weichen und Gleise aus, Posten wurden wegrationalisiert. Alle anderen Bahnhöfe auf der Strecke arbeiten mit einem Minimum an Personal. Erst kürzlich protestierte die Vereinigung Ettelbrück der F.N.C.T.T.F.E.L gegen die Rationalisierungspläne der CFL, die die Streichung weiterer Posten im Bahnhof vorsehen, besonders im Wochenenddienst. Beispiele könnte man viele anführen, die bezeugen, wie ernst die Direktion es meint mit ihren Bekenntnissen zur Nordstrecke. Es kommt der CFL-Verwaltung gerade recht, jetzt den SNCB-Plan allein für die Gefährdung der Strecke verantwortlich machen zu können. Dabei haben die Verantwortlichen bis heute noch keinen Plan für eine zweigleisige, elektrifizierte, modernisierte Nordlinie vorgelegt. Lippenbekenntnisse gab es allerdings genug. Sie taugen nicht viel, wenn man weiss, dass bei der Renovierung der Tunneln in diesen Wochen derjenige von Cruchten zwar einen neuen Anstrich bekommt, jedoch nicht ausgerichtet wird für einen späteren zweigleisigen elektrischen Verkehr.

Alles deutet darauf hin, dass die Nordstrecke, in Übereinstimmung mit der SNCB, langsam aber sicher "abgestorben werden" soll. Der ARBED ist sie schon lange ein Dorn im Auge. Da sie die luxemburgischen Tarife im Güterverkehr als zu hoch (!) empfindet, sucht sie Mittel und Wege, Luxemburg mit den Koksziügen zu umgehen. Das Verschwinden der Strecke gäbe ihr die Möglichkeit, ihre Transporte über Liège-Jemelle-Arlon-Athus-Rodange abzuwickeln. Man braucht wohl nicht zu erwähnen, dass die Grossindustrie im CFL-Verwaltungsrat vertreten ist. Nach der Streckenverlegung Belval-Petingen zu ihren Gunsten, wo es in einer gut inszenierten Show mit Minister und CFL-Direktor als Hauptakteure gelang, das liebe Volk davon zu überzeugen, das Verschwenden einiger Bahnschranken und der Bau einer Schnellstrasse durch die Ortschaft verbesserten die Lebensqualität, kann man sich jetzt auf ein weiteres Bravourstück der Multinationalen gefasst machen. Wie man wohl den Oeslingern die Lebensqualität verkaufen wird?

Sehr beunruhigend sind Versuchsbällons von der Art des Beitrages des Herrn Schneider Jean-Paul in "Reflets économiques 76/77". Man kann nur erstaunt sein darüber, wie sehr die "réflexions sur quelques problèmes en matière de politique des transports au Grand-Duché de Luxembourg" den Plänen von SNCB und SNCF in ihren Grundzügen ähneln. Technokraten aller Länder vereinigt euch!

In der Studie geht die Rede vom steigendem Defizit der CFL und von der Allgemeinheit, die für die Benutzer der Bahn zahlen muss (cf. rapport Guillaumat). Im Personenverkehr soll der Nulltarif eingeführt werden, weil dieser Transport sowieso nicht rentabel ist, dann soll (wie bei der SNCF geplant) der Warenverkehr nach den Prinzipien der freien Konkurrenz funktionieren. Nach ausschweifenden neoliberalistischen Ausführungen kommt das dicke Ende: Automatisierung und Rationalisierung müssen zu einem wesentlichen Rückgang im Personalbestand der Eisenbahn führen!



Der Autor errechnet die Einsparung der CFL auf 1801,6 Millionen in 5 Jahren, bei einem Rückgang des Personalbestandes von 1200 (!) Einheiten. Was mit diesen Leuten geschehen soll, ist nicht sein Bier. Diese Studie soll ein anderer machen! Allerdings muss er zugeben, dass die Sache noch einen Haken hat: da man sie nicht umbringen kann, stellen Frühpensionierte und sonstige Ruheständler noch ein finanzielles Problem dar. Damit ist er bei den Pensionen und möchte die dann auch noch reformieren: Beitragspflicht bei der Privatbeamtenpensionskasse.

Die Studie gipfelt in folgenden Sätzen: "*Mais seulement des investissements élevés dans la CFL pourront réduire les coûts de personnel, développer l'activité et aider les CFL de passer du stade d'une entreprise à forte intensité salariale vers une entreprise à forte intensité de capital*", und "*Bien que les décisions à prendre aient un caractère éminemment politique, il faudrait tâcher de ramener le problème des CFL à ses véritables dimensions économiques.*" Sic! Im Klartext: Der Profit des Grosskapitals über alles! Dazu braucht man eine durchschlagskräftige Politik! Das Soziale ist nicht der Rede wert! Finanzmänner operieren mit Zahlen, die sich innerhalb eines gewissen Zahlensystems logisch zusammenordnen. Und 1200 ist nur eine davon. Die Wissenschaft hat nichts zu schaffen mit 1200 persönlichen Schicksalen. Wofür haben wir denn die Religion?

Es ist nützlich eine Studie wie diese gelesen zu haben; auch wenn sie nicht eine CFL-Studie ist. Manch einer könnte sich davon inspirieren lassen. Gaston Thorn jedenfalls hat die Zahl 1200 es schon vor längerer Zeit angetan. Wie der wohl darauf kam?

#### DIE OMINOESEN DEFIZITE

Spricht man von Restrukturierungsmaßnahmen bei den Eisenbahnen, kommt man nicht umhin, einige der sorgfältig unterhaltenen Antibahnvorurteile zu beleuchten. Zuerst das Gejammer über die steigenden Defizite und die stark zunehmenden finanziellen Zuwendungen des Staates. Hier darf man doch, um nur die wichtigsten Ursachen zu nennen, die Rolle der Inflation nicht vergessen, den von den Bahnen selbst betriebenen Unterhalt einer teuren Infrastruktur und nicht zuletzt den Rückgang der grossen Transporte

seit der Krise. Dabei ist es kurios festzustellen, dass gerade jene der Bahn Defizite ankreiden - die sie durch einen den Bedürfnissen der Privatwirtschaft angepassten Transport beheben wollen - deren bankrottetes Wirtschaftssystem die Defizite verursacht.

Wie die belgischen Kollegen der "CGSP-Cheminots" in ihren Bemerkungen zum Rationalisierungsprojekt bei der SNCB richtig schreiben, ist es etwas simplistisch zu behaupten, das öffentliche Transportsystem koste die Allgemeinheit einen Haufen Geld, wo dies für alle Transporte gilt. Was ist mit dem ruinösen Strassenbau, den die Umwelt zerstörenden Autobahnen? Wer zahlt? Folgendes wurde errechnet: der kleine Steuerzahler-Autofahrer zahlt proportional mehr als der Transportunternehmer, der nur zu rund 50% der von ihm verursachten Schäden zur Kasse gebeten wird. Auch die durch Unfälle verursachten hohen finanziellen Lasten sind erchenbar, die Kosten der Luft- und Wasserverschmutzung, die Lärmauswirkungen usw. A propos Strassenschäden: eine US-amerikanische Studie hält fest, dass die angerichteten Schäden an den Strassen, proportional "mal 4" zu dem Achsgewicht ist. Nun ist Luxemburg, neben Belgien und Frankreich das Land in Europa, das die grösste Tonnenlast pro Achse zulässt.

Gegner der Bahn und der öffentlichen Transporte, die sonst gerne den Zeigefinger erheben, um die Arbeiter zum Energiesparen zu bewegen und ihnen warme Unterwäsche für den Winter empfehlen, müssten doch auch wissen, dass die Bahn nicht nur umweltfreundlich, sondern auch energiesparend ist. 83% des Energieverbrauchs im Transportwesen werden in Belgien vom Strassentransport gebraucht!

Eine der grössten Begünstigungen des privaten Strassentransportes welche die Gewerkschaften in höchstem Masse beunruhigt, ist der soziale Rückstand der Schaffenden in diesem Sektor. Durch die Vielzahl kleiner Betriebe und die teilweise dadurch bedingte relative Schwäche der Gewerkschaften, sind die Arbeitsbedingungen weit ungünstiger als bei der Eisenbahn. Im Strassentransport spielen die Faktoren Zeit und Geschwindigkeit eine Hauptrolle. Die nationalen Gesetzgebungen und die europäischen Reglemente sind völlig unzureichend. Bei den wenigen durchgeführten Kontrollen werden häufig Verstösse festgestellt: Überschreiten der erlaubten Fahrzeit, Nichteinhalten der Ruhepausen, Lücken in den Kontrollbüchern .... Resultate von Murks und Hetze als Folge eines erbarmungslosen Konkurrenzkampfes, auf Kosten der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Man kann sich die Folgen der von den neoliberalen Ökonomen bei der Eisenbahn vorgeschlagenen Massnahmen ausmalen. Man trenne bei der Bahn die Infrastruktur von Betrieb und betreibe letzteren nach den Prinzipien der Marktwirtschaft, in Konkurrenz mit dem Strassentransport. Es ist kaum anzunehmen, dass danach die soziale Situation der Arbeiter der Strassentransportunternehmen sich verbessern würde. Die Absicht ist auch eine ganz andere: zu beweisen, dass die Eisenbahn in ihrer aktuellen Struktur nicht konkurrenzfähig ist, es sei denn sie passe die Arbeitsbedingungen ihres Personals nach unten an: Rationalisierung, Murks und Hetze, Angriffe auf alle bis jetzt hart erkämpften Rechte.

#### WELCHE ANTWORT DER GEWERKSCHAFTEN?

Dazu können die Gewerkschaften nur ein klares Nein sagen. Jetzt, sofort, bevor es zu spät ist. Da die massiven Rationalisierungsmaßnahmen auf europäi-

Fortsetzung S. 14

scher Ebene erfolgen, dürfen die Gewerkschaften es nicht bei nationalen Rückzugsgefechten belassen, sondern müssen resolut und geeint auf eine europäische Agression gegen den öffentlichen Dienst antworten. Doch eines müssen sie sich bewusst sein: so wenig wie der Abbau des öffentlichen Transportes in der Krise des Kapitalismus Zufall ist, sowenig wird sein rationaler Ausbau innerhalb dieses Systems möglich sein. Die nationalen Transportgesellschaften sind gebunden an die Entscheidungen des Grosskapitals. (Die ARBED u.a. sitzt z.B. im CFL-Verwaltungsrat.) Ihre Krise ist die des Kapitals. Ihr weiteren Ausbau kann ich mir nur vorstellen im Rahmen des Kampfes für eine rationale, planende Gesellschaft, den Sozialismus.

Die Pläne die jetzt in Europa in Ausarbeitung sind, sind nicht unsere Pläne. Es sind die Pläne der neoliberalen Helfershelfer des Patronats und seiner Regierungen. Der Leute, die schon Zehntausende unserer Kollegen der Stahlindustrie wegrationalisiert haben und jetzt versuchen, letztere gegen die Eisenbahnen auszuspielen. Genau wie in der Grossindustrie ist jetzt auch im Transportwesen die internationale Koordinierung der Gewerkschaften durch konkrete Aktionen notwendig, statt der Zusammenarbeit mit den nationalen Regierungen und Eisenbahndirektionen.

Ein Anfang muss gemacht werden. Das heisst für die luxemburgischen Transportgewerkschaften zum Beispiel: Organisierung der aktiven Solidarität mit den französischen Kollegen, Erklärung ihrer Anliegen in unserer Presse, Hervorstreichen der gemeinsamen Ziele, statt daß wir bei der Umleitung von Zügen mithelfen, wenn sie streiken. Ohne diese Arbeit, ohne die Erziehung der Eisenbahner durch konkrete Solidaritätsaktionen der europäischen Transportarbeitergewerkschaften bleiben Brüsseler Kommissionen, regionale und nationale Koordinierungsgremien, die Sache von Gewerkschaftsfunktionären, d.h. unbekannt und damit unwirksam.

Was die Nordstrecke anbelangt, darf der "Landesverband" sich nicht mehr mit Pressemitteilungen, Artikel im "Signal" und Protesten im gemischten Betriebsrat und im Verwaltungsrat begnügen. Die Verlegung der Strecke Belval-Petingen hat die traurige Wirksamkeit solcher "Massnahmen" zur Genüge gezeigt: Von der Antenne Differdingen-Petingen geht schon nicht mehr die Rede! Der "Landesverband" darf seine Mitglieder nicht weiter im Glauben bestärken, alle wichtigen Konflikte würden am grünen Tisch und ohne gezinkten Karten geregelt. Es heisst jetzt, zusammen mit den belgischen Kollegen der "CGSP-cheminots" eine Kräfteverhältnis an der Basis aufzubauen. Schon jetzt muss in allen Gremien des Landesverbandes diskutiert werden über die konkreten Massnahmen, falls die belgischen Gewerkschaften in den nächsten Wochen und Monaten den Generalstreik ausrufen. Wie der erste Vizepräsident der F.N.C.T.T.F.E.L., Roger Demuth, richtig erklärt hat, ist es wichtig, dann hier in Luxemburg die Grenzen zu schliessen und jede Zugverbindung mit Belgien unmöglich zu machen, soll die Solidarität zwischen luxemburgischen und belgischen Eisenbahnen wirksam sein. Auch muss versucht werden, die Bevölkerung der betroffenen Gegenden in die Aktion miteinzubeziehen. Der "Landesverband" und seine Nordvereinigungen haben schon seit Wochen gute Vorarbeit geleistet, durch Absprechungen mit den betroffenen Gemeinden, durch Flugblätter in den Zügen und in den Bahnhöfen.

Schliesslich kommt der 36-Stundenwoche ohne Lohnausfall bei gleichzeitigen Einstellungen, die der Landesverband klar und deutlich fordert, eine zentrale Bedeutung zu, um den Angriffen auf die Eisenbahnen und den Rationalisierungsplänen zu begegnen. Die 36-Stundenwoche, verbunden mit dem Ausbau der bestehenden Eisenbahninfrastruktur, würde einen wesentlichen Bestandteil aller Restrukturierungspläne, den Personalabbau, einfach unmöglich machen und somit die Logik dieser Pläne zerstören, weil sie Neueinstellungen unumgänglich machen würde. Da die grossen Gewerkschaften in Europa diese Forderung ebenfalls in den Vordergrund stellen, ist eine europäische Koordinierung über die Modalitäten ihrer Durchsetzung notwendig. Ein Arbeitskampf, wie er jetzt wahrscheinlich durch den SNCB-Plan entstehen wird, bietet die Möglichkeit, das Thema konkret zu berühren. Es heisst die Gelegenheit nicht zu verpassen!

Lulling Jean-Pierre  
Sekretär der Jugendabteilung des  
F.N.C.T.T.F.E.L. (Der Beitrag widerspiegelt die  
persönliche Meinung des Schreibers.)

