

Entgleist: Britische Eisenbahnen schwer in der Krise

Alle, die mal versucht haben einen Streik zu organisieren, wissen genau, wie streng die britischen Anti-Gewerkschafts-Gesetze sind. Am Anfang steht der Quatsch mit der verpflichtenden Briefwahl, die von einer genauen Verfahrensweise bestimmt wird, um einen legalen Arbeitskampf zu verhindern. Wenn die Wahl vorbei ist, gibt es noch die Möglichkeit eines gerichtlichen Eingreifens, das oft aus den geringsten Anlässen von eine/r tatterigen Richter/in bewilligt wird. Nach Beseitigung aller gesetzlichen Hindernisse gibt es nichts, was die Arbeitgeber/innen daran hindern könnte, streikende Arbeiter/innen wegen Vertragsbruch zu entlassen.

Es scheint jedoch, dass diese strengen Gesetze nicht angewendet werden, wenn die Kapitalist/innen ihre gewerblichen Massnahmen treffen. Neulich beschloss das "Büro für Bahnregulierung" eine Untersuchung über die 245.000.000 Euro* durchzuführen, die jedes Jahr von den Zugvermietungsfirmen eingenommen werden. Diese Firmen mieten Züge an und stellen sie dann anderen Firmen, wie "Virgin Trains" als Fuhrpark zur Verfügung.

Drei der Firmen kontrollieren 90% des Bahnmarktes und missbrauchen ihr Monopol, um einen Wettbewerb zu verhindern.

Die Bahnaufsicht meint, dass drei der Firmen - zusammen kontrollieren sie 90% des Bahnmarktes - ihre annähernde Monopolstellung missbrauchen würden, um "einen Wettbewerb zu verhindern, einzuschränken oder zu stören". Dabei bezieht sie sich auf Angaben der Wettbewerbsaufsicht. Die drei Firmen waren ausser sich vor Wut. Schließlich sei doch das britische Schienennetz eine Gewinnquelle für so viele Firmen geworden, warum sollten also nur sie herausgepickt und so hart kritisiert werden?

Sofort ließen die Firmen alle Arbeit ruhen und weigerten sich einen Auftrag von "Virgin Trains" über 106 Personenwagen zu erfüllen, solange die Regierung nicht zugesagt habe, dass die sie die Mietpreise nicht verändern würde. Die größte Mietfirma, "Angel", stieß düstere Drohungen aus, dass sie neue Zugvermietungen nicht garantieren könne und dass das die künftigen Investitionen in den Fuhrpark gefährden könnte.

Heuchelei

Wenn es Arbeiter/innen gewesen wären, die die Arbeit niedergelegt hätten, wäre es zu einer Welle von Gerichtsverfahren gekommen, Gelder wären beschlagnahmt worden und die Zeitungen wären voller Geschichten über die verrückten Streikaktivist/innen. Nun, wir werden sicher keine Titelzeilen in der [Boulevardzeitung] "Mail" lesen über militante Kapitalist/innen, die die Bahn verkommen lassen. Auch wird sich die Regierung nicht auf einen Streit mit den Bahnvermietungsfirmen einlassen und sie zwingen die Abmachungen einzuhalten oder die Gebühren zu senken. Besonders dann nicht, wenn es sich um solche mächtigen Konzerne, wie die "Royal Bank of Scotland" handelt, der eine dieser Firmen gehört.



Das alles versetzt die Vermietfirmen in eine machtvolle Lage. Wie es aussieht bedrohen bereits die andauernden Kürzungen beim Fuhrpark die Branche mit einer Krise. Die Weigerung der Vermietfirmen hat diese Situation nur verschlechtert. Die Kürzungen haben die Regierung gezwungen den Anbieterfirmen in den gewinnbringenden Bereichen "East Midlands" und "West Midlands" mitzuteilen, dass sie die geplanten Angebot streichen müssen. Das wirkt sich sehr wahrscheinlich auch auf die Verbindungen "Cross Country" und "East Coast Mainline" aus, deren Erbeuerung ebenfalls dieses Jahr [2007] fällig wird.

Von allen Strafen durch die Regierung befreit, haben die Mietfirmen nun freie Hand. Da die Beschwerden der Reisenden wegen überfüllter Züge auf eine Höchstmarke gestiegen sind und die Passagierzahlen in den nächsten Jahren wohl um 30% steigen werden, kann sich die Regierung weitere Kürzungen bei der Aufnahmemöglichkeit der Züge nicht erlauben.

Es sieht zur Zeit nach einem Rückzieher der jetzigen Regierung aus, was bedeuten würde, dass jede Untersuchung der Zugvermietfirmen mindestens zwei Jahre andauern würde und in keiner Weise verbindlich für die spätere Regierung wäre. Es zeigt sich deutlich, dass die angedrohte Unterbrechung der Fuhrparkversorgung erfolgreich war. Nun ist es den Mietfirmen erlaubt mit der Gewinnausbeute ihrer Investitionen weiterzumachen. Dennoch führt dieser Streit über die Profite der drei Zugvermietungen hinaus zum eigentlichen Problem: die Bahnprivatisierung.



Die Zugvermietungen haben eine so mächtige Stellung, wie sie ein Monopol haben. Um dieses Monopol zu brechen, müsste sich die Regierung nicht nur mit diesen Firmen anlegen, sondern ausserdem auch alternative Anbieter/innen für den Fuhrpark finden. Und angesichts der riesigen Geldbeträge, die dafür nötig wären - die Vermietfirmen haben etwa 7. 500.000.000 Euro ausgegeben - wäre die einzige Alternative eine Zugbetriebsfirma, die ihren eigenen Fuhrpark ankauft anstatt ihn zu mieten.

Das würde jedoch zahlreiche Probleme hervorbringen. Die Vermietfirmen wären empört und die Zugbetreiber/innen würden sicherlich höhere Fördergelder fordern. Aber damit nicht genug. Die Zugbetriebsfirmen würden ebenfalls fordern, dass die Dauer ihrer Lizenzunternehmen [Franchising] bedeutend verlängert wird, um die Ausgaben für ihre Züge zu rechtfertigen.

Jedenfalls würde eine Übergabe der Zugstrecken an Firmen, die diese jahrzehntelang betreiben sollen, denen ein Monopol verschaffen. Damit könnten sie höhere staatliche Fördergelder und höhere Fahrpreise durchsetzen - genau das also, was durch die Einführung des Zugvermietungs-systems am meisten verhindert werden sollte.

Monopol

Dass dies aber erst zu einem Vermietungsmonopol geführt hatte, ist keine Überraschung. Es ist einfach so, dass die Eisenbahn ihrer Natur nach nicht nach den Regeln des "freien Marktes" betrieben werden können.

Wie sehr man auch versuchen mag den Wettbewerb bei den Eisenbahnen einzuführen, am Ende wird es immer Monopole geben, die ihre Stellung benutzen, um immer größere Summen staatlicher Gelder herauszuziehen. Eine sinnvolle Lösung wäre es, anzuerkennen, dass die Eisenbahn ebenso wie Gesundheit und Erziehung (aber aus unterschiedlichen Gründen) besser vom Staat als von Privatleuten betrieben wird. Das würde eine Wieder-Verstaatlichung bedeuten.

Das aber würde für die [marktliberale] "Labour"-Regierung bedeuten, dass sie ihre weltanschauliche Festlegung der alles durchdringen Marktkräfte fallen lassen müsste. Und sie müsste sich mit den Firmen anlegen, die momentan den Betrieb am Laufen halten. Diese Aufgabe wäre für "Labour" eine Zumutung. Stattdessen pumpt die Regierung weiterhin öffentliche Gelder in die Taschen privater Firmen, damit diese ein System betreiben, das nicht funktioniert.

Die Regierung pumpt weiterhin öffentliche Gelder in die Taschen privater Firmen, damit diese ein System betreiben, das nicht funktioniert.

Diese Strategie war ihnen von der [konservativen Vorgängerregierung der] "Tories" vererbt worden, die die Eisenbahn aus rein weltanschaulichen Gründen privatisiert hatten, ohne zu wissen, ob das funktionieren wird. Eigentlich hatte dieser Mangel an einer Gesamtstrategie für den Betrieb privatisierter Bahnen für viele Jahre die "Tories" von einem Verkauf abgehalten. Hätten die Bahngewerkschaften eine Bedrohung dargestellt, wäre die Privatisierung sicherlich viel früher gekommen. Wir sollten nicht vergessen, dass für die "Tories" die Privatisierung deshalb so wichtig war, weil sie einerseits die organisierte Arbeiter/innen-Klasse zerschlagen und andererseits den öffentlichen Bereich aus der "toten Hand des Staates" befreien wollten.



[Die damalige konservative Premierministerin Margaret] Thatcher hatte den Bahngewerkschaften bereits Mitte der 1980er Jahre eine Reihe von Niederlagen zugefügt und damit die gewerkschaftliche Organisation bei der Eisenbahn stark ausgedünnt. Ihr war es gelungen die Zugproduktion von "British Rail" (BR) zu schließen. Das bedeutete den Abbau von über 10.000 Arbeitsplätzen und trug innerhalb weniger Jahre dazu bei, die Mitgliederzahl der Bahngewerkschaft zu halbieren. Wäre Thatcher nicht aus der Parteiführung vertrieben worden, hätte es sicherlich noch mehr Einschnitte und verlorene Arbeitsplätze gegeben.

Einige "Tories" wollten das Bahnnetz verkleinern auf die Hauptlinien der West- und Ostküste, sowie auf den Nahverkehr im Südwesten. Aber wegen der Bedrohung durch die organisierte Arbeiter/innen-Klasse hatte sogar Thatcher gezögert die Eisenbahn aus weltanschaulichen Gründen zu privatisieren ohne eine klare Vorstellung zu haben, wie das gehen könnte. Es brauchte [ihren konservativen Nachfolger John] Major, der wagte, wovor Thatcher sich gefürchtet hatte. Die Privatisierung wurde 1993 begonnen und der erste private Zug ging 1996 in Betrieb.

Die "Tories" prahlten stolz, dass die Bahn nach der Privatisierung keine weiteren Fördergelder benötigen würden. Das war kaum mehr als weltanschauliche Dickköpfigkeit, die auf dem einfachen Glauben aufbaute, dass der Markt Zauerkkräfte besitze, um die Bahn irgendwie überaus gewinnbringend und viel, viel besser zu machen.

Die Privatisierung baute auf dem Glauben auf, dass der Markt Zauerkkräfte besitze, um die Bahn gewinnbringend zu machen."

Mit fortschreitender Privatisierung schien es oft, dass die "Tories" planlos drauflos gewirtschaftet hatten: mit katastrophalen Folgen. Bald sah sich die Regierung gezwungen große Geldsummen in die Bahn zu stecken, um die schlecht durchdachten Pläne zum Laufen zu bekommen. In den ersten 18 Monaten der Privatisierung stiegen die staatlichen Fördergelder von 1.400.000.000 Euro auf 2.800.000.000 Euro an. Dabei handelte es sich jedoch nicht um Investitionen, sondern um Bestechungsgelder für die Manager/innen von "British Rail" (BR), die Firmen gründen oder als Berater/innen auftreten sollten, um alternative Strukturen zur staatlichen BR aufzubauen.

In diesen ersten Jahren der Privatisierung gab es eine unanständige Gier bei den Manager/innen, die dem Geld hinterherhechelten. Um jeden Misserfolg zu vertuschen, wurde eine wahre Armee von schmierigen Marketingleuten aufgestellt, die sich den Kopf zerbrachen, wie sie eine Neuorganisation bewältigen, die mehr Schein als Sein war.



Sie hatten die Hoffnung, dass sich die Fahrgäste von dauergrinsendem Zugpersonal in clownartigen Uniformen über die Verschlechterung des Angebots hinwegtäuschen lassen würden. Aber das war nur eine Übergangszeit. Als die Gewinnmöglichkeiten klar erkennbar wurden, begannen große Firmen die kleinen Firmen der ehemaligen BR-Manager/innen aufzukaufen.

Während die Mindestanforderungen für Sicherheit und Effizienz in den Keller gingen, stieg die staatliche Förderung auf 5.600.000.000 Euro an. Eine Reihe von schweren Unfällen bedeutete den Niedergang der Firma "Railtrack", aber weit weniger beachtet wurde die angründtief schlechte Leistung der Betreiberfirmen.

Bei der "East Coast Mainline", die als BR-Linie noch gewinnbringend war, forderte die [zur Firma Sea Containers Ltd. gehörende] "Great North Eastern Railway" (GNER) bald Fördergelder in Höhe von 560.000.000 Euro pro Jahr, nur um den Betrieb am Laufen zu halten. Ein Jahr vor der Privatisierung war "British Rail" noch zu 90% pünktlich gewesen (1992), doch 2004 kamen die Züge nur noch zu 80% rechtzeitig.

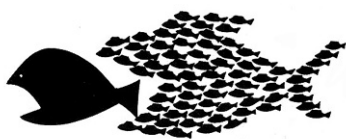
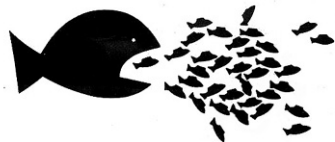
Naive Theorie

Die leichtgläubige Freihandelstheorie, dass die Kräfte des Marktes die Eisenbahn kostensparender machen würden, funktionierten einfach nicht. Im Durchschnitt haben sich die Kosten durch die Privatisierung im Vergleich zum vorherigen Staatseigentum verdoppelt. Einige Kosten sind sogar noch höher angestiegen. Die Modernisierung der "West Coast Mainline" kostete 23.352.000 Euro pro Meile**. Im Vergleich dazu kostete die Meile der "East Coast Mainline" zur Zeit des Staatseigentums nur 2.520.000 Euro - in heutigen Preisen. Die multinationalen Firmen, die Teilbereiche von "British Rail" aufgekauft haben, machen Geld wie Heu. Dass beispielsweise den französischen Staat hingegen seine Eisenbahn nur deshalb 15.176.000 Euro pro Meile kostet, weil er damit eine brandneue Hochgeschwindigkeitsstrecke bezahlt, sollte zu denken geben.

"Eisernes Gesetz"

Das "Eiserne Gesetz" von Angebot und Nachfrage, auf das sich die "Tories" bezogen hatten, um zu behaupten, dass eine kostensparendere Bahn die Nachfrage erhöhen würde und damit auch die staatlichen Fördergelder senken könnte, hat [ebenso, wie die Freihandelstheorie,] auch nicht funktioniert. Offensichtlich hat jemand vergessen, den Betreiberfirmen die Theorie zu erklären.

Denn die Einnahmen durch höhere Fahrgastzahlen erhöhten nur die Kosten. Und die Forderungen nach mehr staatlichen Fördergeldern gingen auf geheimnisvolle Weise ebenfalls nach oben. Nach den Wirtschaftslehrbüchern dürfte sowas garnicht vorkommen. In den 1980er Jahren deckten die Fahrpreise noch 76% der Kosten ab, heute jedoch reichen sie nur noch für 42% der Ausgaben. Ein Schelm, wer dabei denkt, die Zugbetreiber/innen würden sowohl öffentliche Gelder, wie auch die Fahrgäste abzocken.



Angesichts des totalen Chaos, in dem die Bahn heute steckt, wäre es für die "Labour"-Partei eine gute Idee gewesen, wenn sie die Privatisierung dafür verantwortlich gemacht hätte, um so schnell wie möglich zum Heilmittel der Verstaatlichung zurückzukehren.

Leider sind [der ehemalige Premierminister Antony] Blair und [sein jetziger Nachfolger Gordon] Brown von der gleichen Weltanschauung geblendet, wie auch die "Tories". Anstatt

die Privatisierung zu verwerfen, verurteilte "Labour" nur die Art und Weise, wie die "Tories" sie umgesetzt hatten. Seit zehn Jahren [1997-2007] versuchen sie es nun selbst hinzubekommen.

Die "Labour"-Partei versucht seit zehn Jahren die Privatisierung besser hinzubekommen als die "Tories".

Also gab es drei Umstrukturierungen, die allesamt Misserfolge waren. In Wirklichkeit hat "Labour" keine andere Idee, wie eine privatisierte Eisenbahn laufen könnte, als die "Tories". Ihre Langzeitpläne sind dieselben: weiter die privaten Firmen mit Geld zuschütten und glauben, dass irgendwann der private Bereich eigenständig wird.

Zweifellos wird die Regierung über das momentane Problem mit den Zugbetreiberfirmen hinwegkommen. Aber langsam zieht ein Sturm auf. Sogar die eher konservativen Schätzungen sagen voraus, dass die Kosten für die Bahn in den nächsten Jahren um 15 - 28% steigen werden. Da die Fahrgäste bereits stocksauer sind wegen der hohen Fahrpreise und der überfüllten, unsicheren Züge, kann der Unmut nur wachsen.

Aufbruch

Weitere Proteste der Fahrgäste sind sehr wahrscheinlich. Es gab bereits Fahrpreis-Streiks [also die gemeinsame Verweigerung eine Fahrkarte zu kaufen]. Darüber hinaus ist die "Gewerkschaft der Zug-, See- und Transportarbeiter/innen" (RMT) eine möglicherweise machtvolle Kraft, denn die hat einen hohen Organisationsgrad in den Betrieben. Obwohl sie - verglichen mit den einst 240.000 Mitgliedern vor dem Gemetzel der "Tories" - heute nur noch 60.000 Mitglieder zählt. Es ist nicht unmöglich, dass die Bahnarbeiter/innen sich mit den Fahrgastvereinigungen zusammentun und gemeinsam die Regierungspolitik angreifen.

Schliesslich (und bedauerlicherweise) hat die Ersetzung von "Railtrack" durch "Network Rail" nichts dazu beigetragen die Sicherheit zu verbessern. Das Bahnsystem bleibt also ein Unfall, der darauf wartet zu passieren. Daher ist es sehr wahrscheinlich, dass diese oder eine künftige Regierung gezwungen sein wird, den Lehrsatz des "freien Marktes" fallen zu verwerfen und die Eisenbahn wieder zu verstaatlichen.

Eine vereinigte und staatlich betriebene Bahn würde auch bessere, billigere und sicherere Angebote leisten können. Auch die dringend benötigte Arbeitsplatzsicherheit für die von der Privatisierung schwer geplagte Belegschaft wäre gewährleistet.

Als Anarchosyndikalisten unterstützen wir die Wiederverstaatlichung, die jedoch kein Selbstzweck sein kann. Sie würde die Arbeitsbedingungen verbessern, aber sie wird niemals die Ausbeutung der Arbeiter/innen beenden.

Die Wiederverstaatlichung würde die Arbeitsbedingungen verbessern, aber niemals die Ausbeutung der Arbeiter/innen beenden.

Darüber hinaus steht die Eisenbahn im Mittelpunkt eines Transportwesens, das eine Alternative zum Auto ist. Und wenn die katastrophalen Auswirkungen der weltweiten Erwärmung verhindert werden sollen, dann brauchen wir eine weitgehende und grundsätzliche Neuorganisation, wie sie der Staat selbst nicht hinbekommt.

Neue Sichtweise

Es braucht eine neue Vision des Transportwesens, wie es nur mit einer einfallsreichen Wirtschaftsplanung unter der Kontrolle der Arbeiter/innen erreichbar sein kann. Als Teil dieser Vision würde die Eisenbahn zum Nutzen der gesamten Gesellschaft betrieben und nicht für den persönlichen Gewinn von einer Handvoll Kapitalist/innen.

aus: **Direct Action**, Nr. 39, Sommer 2007, S.14-17

Magazin der **Solidarity Federation**, Mitglied der **Internationalen Arbeiter/innen-Assoziation**,
<http://www.solfed.org.uk>, <http://www.iwa-ait.org>

Übersetzung: **Anarchosyndikat "eduCat"**, Köln/Bonn,
<http://anarchosyndikalismus.org>

* Zum besseren Verständnis wurden diese gerundeten Beträge vom britischen Pfund nach heutigem Wechselkurs in Euro umgerechnet (1 £ = 1,40 EUR).

** Eine britische Meile ist etwa 1,6 km lang.

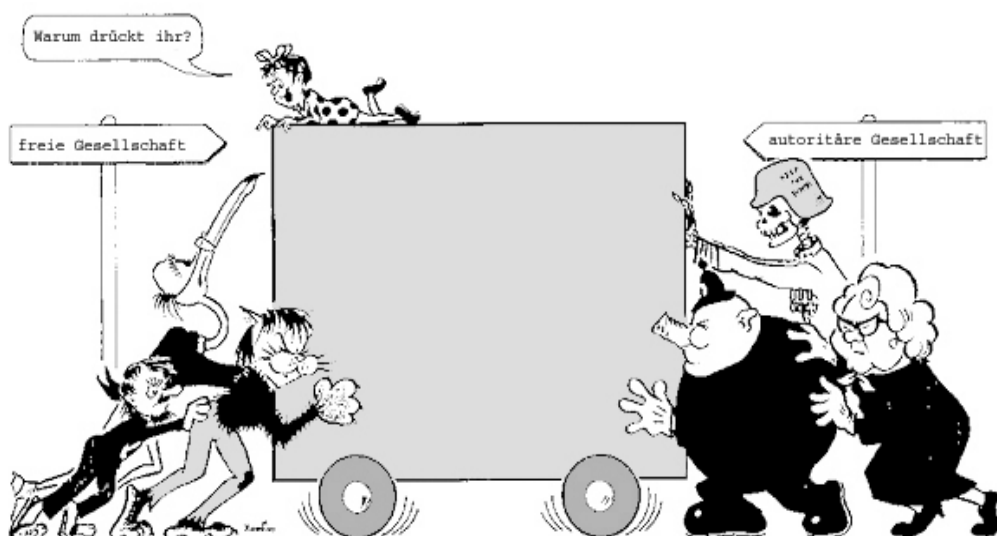


Was ist das eigentlich?

- **Monopol**: eine Firma oder der Staat bietet als einzige/r eine Ware oder Dienstleistung an
- **Investition**: die Kosten für den Kauf oder die Wertsteigerung von Eigentum
- **Verstaatlichung**: die Überführung von privatem Eigentum in öffentliches Eigentum
- **Privatisierung**: die Überführung von öffentlichem Eigentum in privates Eigentum
- **"Tories"**: christlich-konservative Partei in Britannien, seit 1913 mit der irischen "Unionist Party" vereinigt. Steht traditionell für Imperialismus und heute für "freie" Marktwirtschaft. Etwa 260.000 Mitglieder. Von 1979 bis 1990 war die Parteivorsitzende **Margaret Thatcher** (*1925) als Premierministerin an der Regierung. Ihre Politik (Thatcherismus) war geprägt durch Monetarismus (Inflationsbekämpfung durch Geldmengenkontrolle) und die

Privatisierung vieler Staatsbetriebe, wie British Telecom, British Petrol (BP), British Airways (BA), aber auch der lokalen Trinkwasser- und Elektrizitätsversorgung. 1982 begann sie den Falklandkrieg gegen Argentinien und ließ die Inselgruppe zurückerobern. Nach Thatchers Sieg über die streikenden Bergarbeiter/innen 1984/85 änderte sie die Arbeitsgesetze. Das Closed-Shop-Prinzip (nur eine einheitliche Gewerkschaft pro Betrieb) wurde abgeschafft und die Flying Pickets (solidarische Streikposten vor anderen Betrieben) wurden verboten. Als 1989 die Poll Tax eingeführt wurde, kam es zu massiven Aufständen gegen diese sozial ungerechte, personenbezogene Kopfsteuer. Dadurch und wegen ihrer andauernden Europafeindlichkeit verlor Thatcher in der Partei an Unterstützung und wurde als Vorsitzende abgewählt. 1990 trat sie schließlich als Premierministerin zurück und ihr Nachfolger wurde der ebenfalls konservative, aber pro-europäische Finanzminister **John Major** (*1943), der bis zum Wahlsieg der Labour-Partei 1997 im Amt blieb.

- "**Labour**": britische, sozialdemokratische Partei, 1900 gegründet als Gewerkschaftspartei (Trade-Unionismus). In den 1920er Jahren wurde der Einfluss der Arbeiter/innen-Organisationen jedoch zurückgedrängt und in den 1970ern kam es wegen der von der Labour-Regierung eingeführten neuen Arbeitsgesetze zum heftigen Streit mit den Gewerkschaften. Die Errungenschaften von Labour, wie die Verstaatlichung zahlreicher Industriezweige und die Einführung sozialstaatlicher Leistungen (wie das Gesundheitssystem NHS), wurden jedoch in den 1990er Jahren unter "New Labour" größtenteils wieder rückgängig gemacht. Dem Bruch mit dem sozialdemokratischen Marxismus folgte ein marktliberaler und privatkapitalistischer Kurs, wie ihn die Partei auch gemeinsam mit der SPD als Fraktion im Europäischen Parlament vertritt. Eingeführt hatte diese Hinwendung zur gesellschaftlichen Mittelschicht der Parteivorsitzende **Antony Blair** (*1953), der von 1997 bis 2007 britischer Premierminister war. In seine Amtszeit fielen die Einführung des Mindestlohns, der Ausbau der Atomindustrie, die Privatisierung der Staatsbetriebe, die Förderung des Gesundheits- und Erziehungswesens bei gleichzeitiger Markteinführung, sowie die Erhöhung der Studiengebühren. Außenpolitisch erreichte die Labour-Regierung unter Blair den Friedensschluss mit Nordirland, aber sie ist ausserdem verantwortlich für ihre Beteiligung an den Kriegen gegen Jugoslawien (1999), Afghanistan (seit 2001) und Irak (seit 2003). Seit 2007 ist **Gordon Brown** (*1951) Premierminister als Nachfolger seines Parteikollegen Blair.



(aus: Widlcat-Comics)