



Privatisierungsfolgen: Sicherheitsprobleme, Unfälle, Widerstände

Aufgrund der Ungleichzeitigkeit der Entwicklung in den Ländern Europas gibt es für die Wohl- oder Missetaten einer Politik, die allein an der **Rentabilität um jeden Preis** ausgerichtet ist, bei der Privatisierung der Bahnen bereits genügend praktisches Anschauungsmaterial. Ken Loachs Film „The Navigators“ ist eine filmische Rekonstruktion der Dissoziation der Abläufe, die mit dem Prozess der Privatisierung einher geht. Unfälle, Sicherheitsmängel und alltägliche Hürden für Beschäftigte und Nutzer sind unübersehbare Hinweise auf diesen Prozess, mit oftmals tragischem Ausgang.

Diejenigen, die für die Orientierung auf eine europäische Privatisierungspolitik die Verantwortung tragen, fürchten das Öffentlich-Werden solcher Erfahrungen, den europaweiten Austausch von Informationen über die Konsequenzen einer Politik, die sich allein an „Wirtschaftlichkeit“ orientiert und soziale und ökologische Kosten prinzipiell als so genannte „externe“ Kosten aus ihren betriebswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Rechnungen heraushält und damit letztlich der Gemeinschaft aufbürdet. Genau hier liegt unsere Aufgabe als kritische Beschäftigte, BürgerInnen und NutzerInnen, die eine emanzipative und soziale Transformation der öffentlichen Dienste wollen. Wir müssen diese Vorgänge bekannt machen, in Beziehung zueinander und zu der Politik setzen, die sie verursacht, aus den Erfahrungen lernen, zu Widerstandsaktivitäten ermutigen, Neugier und soziale Fantasie anstoßen.

Beispiel 1: Ryujiro Takami, Zugführer aus Japan

Eine Verspätung von 90 Sekunden hat 107 Menschen das Leben gekostet. Seit dem tödlichen Zugunglück vom vergangenen Montag diskutieren die Japaner über einen Teil ihrer Kultur, der bislang vorwiegend positiv gesehen wurde: die legendäre Pünktlichkeit ihrer Züge.

Ryujiro Takami, der 23-jährige Fahrer des Unglückszuges, war ersten Ermittlungen zufolge absichtlich mit hoher Geschwindigkeit in eine Kurve gerast, weil er eine Verspätung von anderthalb Minuten aufholen wollte. Der Zug war daraufhin in einem Vorort der Stadt Amagasaki im Westen Japans entgleist und gegen ein Wohnhaus geprallt. Der Fahrer und 106 Menschen kamen ums Leben. Mehr als 450 weitere wurden zum Teil schwer verletzt.

Wie jetzt bekannt wurde, sind die Fahrpläne des Betreibers JR West im 15-Sekunden-Takt gegliedert. Im Zugführer-Handbuch werden die Fahrer angehalten, „Verspätungen innerhalb der erlaubten Höchstgeschwindigkeit wieder aufzuholen“. Diese Praxis ist so verbreitet, dass die Zugführer dafür die Bezeichnung „Aufholfahrt“ geprägt haben. „Sie können einige Sekunden aufholen, indem wir kurz vor der besagten 300-Meter-Kurve nahe an der Höchstgeschwindigkeit von 120 Stundenkilometern fahren und dann abbremsen“, sagt Masafumi Osaka von der Firmengewerkschaft von JR West in Osaka.

Pünktlichkeit ist generell ein wichtiger Teil der japanischen Kultur. Private oder geschäftliche Verabredungen werden in aller Regel auf die Minute genau eingehalten, oder der Zuspätgekommene entschuldigt sich. Doch die Jagd nach absoluter Pünktlichkeit im Schienenverkehr ist nicht bloß kulturbedingt, sondern erklärt sich auch aus praktischen Notwendigkeiten. Wegen der hohen Bevölkerungsdichte in den japanischen Ballungszentren ist auch das Verkehrsaufkommen gewaltig. „Die Frequenz der Züge im Fahrplan ist in Japan viel dichter als in westlichen Ländern, und daher haben Verspätungen viel größere Auswirkungen“, sagt Hiroshi Kubota, ein japanischer Bahnfachmann. „Wegen des japanischen Nationalcharakters, der Korrektheit sehr hoch schätzt, ist der Druck auf die Zugführer enorm“, sagt Kubota.

Da schon kleinste Verspätungen den dicht gewobenen Fahrplan durcheinander bringen können, wetteifern die Bahnbetreiber des Landes regelrecht um die Auszeichnung der „pünktlichsten Firma des Jahres“. Als der Shinkansen-Schnellzug auf der Strecke Tokio-Osaka im vergangenen Jahr durchschnittlich 0,8 Sekunden Verspätung hatte, musste sich der Betreiber Central Japan Railway dafür öffentlich rechtfertigen. Die meisten Verspätungen waren allerdings durch Taifune oder heftige Schneefälle verursacht worden.

JR West, der Betreiber des nun entgleisten Zuges, ist in seinem Streben nach Pünktlichkeit jedoch offenbar zu weit gegangen. Wie die Tageszeitung Asahi Shimbun enthüllte, werden die Zugführer dort regelmäßig bestraft, wenn sie Verspätungen oder andere Unregelmäßigkeiten verursachen.

Die Männer werden für Tage oder Wochen in ein Büro versetzt und müssen dort Handbücher abschreiben oder Selbstkritiken verfassen. Nicht nur werden die Fahrer während dieser Sitzungen von Vorgesetzten angebrüllt. Sie werden zusätzlich mit Strafarbeiten wie Unkrautjäten

oder Fensterputzen gedemütigt. „Tagesschicht-Erziehung“ heißt diese an Gehirnwäsche grenzende Behandlung.

Der Betreiber JR West habe „Einschüchterungen eingesetzt, um Angestellte zum Befolgen von Befehlen zu zwingen“, sagt Osamu Yomono vom Dachverband der japanischen Eisenbahnarbeiter-Gewerkschaften. Auch der nun ums Leben gekommene Zugführer Ryujiro Takami war im Juni für verschiedene Regelverstöße mit 13 Tagen „Tagesschicht-Erziehung“ gemäßregelt worden. Offenbar war er aus Angst vor einer weiteren Bestrafung am vergangenen Montag zu schnell in die Kurve gefahren, vermutet der Gewerkschaftler Yomono.

Wie schwer die Zugführer mit diesen Methoden psychologisch unter Druck gesetzt wurden, zeigt der Fall des Fahrers Masaki Hattori. Der damals 44-Jährige war im Jahr 2001 zu einer „Tagesschicht-Erziehung“ abkommandiert worden, um für einen unfahrplanmäßigen Halt von 60 Sekunden bestraft zu werden. Er musste tagelang in einem winzigen Büro sitzen und wurde pausenlos angeschrien. Am Ende des dritten Tages erzählte er Freunden, dass er an der Grenze seiner Belastungsfähigkeit sei. Am vierten Tag wurde Hattori erhängt in seiner Wohnung aufgefunden.

*Henrik Bork: Eine Sache von Sekunden.
In: Süddeutsche Zeitung vom 2. Mai 2005*

Beispiel 2: Peter Sheridan, U-Bahn-Fahrer aus England

„Es ist ein Scheiß-Gefühl. Du betrittst den Führerstand, blätterst im Logbuch und siehst all die Störungen aufgelistet: Bremsprobleme beim Wagen 6, Störungen im Computersystem, eine Tür, die nicht sofort schließt. Und trotzdem musst du raus auf die Strecke. Dabei wurden die

Mängel schon vor Monaten gemeldet, aber nicht behoben.“

Peter Sheridan ist Lokführer auf der Central Line der Londoner U-Bahn und beim staatseigenen Unternehmen *London Underground Ltd.* angestellt, steuert aber Waggons, die eine Privatfirma betreibt und wartet. Er führt seine Züge über Gleise, die diese Firma für 30 Jahre gemietet hat und in Stand halten sollte. Er durchfährt Bahnhöfe, die ebenfalls von Privaten betrieben werden, und nennt die Teilprivatisierung der Londoner U-Bahn ein „Desaster“, die Sicherheitsvorkehrungen einen Albtraum. „Sechs große Unfälle hat es seit der Privatisierung vor zwei Jahren gegeben und trotzdem heißt es immer wieder: Raus, raus, raus, auch auf defekten Zügen.“

Trotz des Widerstands der Gewerkschaften, trotz der vielen Bedenken der Londoner Stadtverwaltung und gegen den Willen einer überwältigenden Mehrheit in der Stadt selbst hatte die Labour-Regierung 2002 einen Großteil der hauptstädtischen U-Bahn privatisiert. Sie zerschlug die bis dahin einheitlich operierende „Tube“ in vier Unternehmen. Der Bahnbetrieb selber blieb in öffentlicher Hand und unter der Regie von *London Underground Ltd.* Die Züge und Depots, die Wartungsarbeiten, die Gleis- und Signalanlagen sowie die U-Bahnhöfe wurden jedoch an drei Konsortien vergeben: *Tube Lines*, *Metronet BCV* und *Metronet SSL*, die britischen Bauunternehmen wie Jarvis und Balfour Beatty, US-Konzernen wie Bechtel und Zugfabrikanten wie Bombardier gehören.

Da aber selbst Premierminister Tony Blair und Schatzkanzler Gordon Brown nicht erwartet hatten, dass die Konsortien nur zum Dienst am Gemeinwohl entstanden waren, verpassten sie den Privaten ein enges Regelwerk, gegen das zu verstoßen Strafen heraufbeschwört. (...) „Jede Zugformation, die zehn Minuten zu spät das Depot verlässt, kostet die Firmen 2.000 Pfund Strafe“, sagt Peter Sheridan. „Bleibt ein Zug auf

der Strecke liegen, ist der Regress geringer. Diejenigen, die eigentlich auf die Sicherheit achten müssten, haben also jedes Interesse daran, die Züge laufen zu lassen.“

Fragmentierung

Noch viel schlimmer sei der völlige Zusammenbruch der Kommunikation. „Wenn ich merke, dass etwas nicht stimmt, melde ich das meinem Vorgesetzten bei London Underground. Der informiert den zuständigen Manager bei Metronet, welcher irgendwann das Depot in Kenntnis setzt, das anschließend die Techniker eines Subunternehmens ordert. In der Regel erfahre ich erst drei Monate später, ob die Reparatur ausgeführt wurde – oder eben nicht.“ Diese Fragmentierung sei das Hauptproblem. Niemand fühle sich zuständig, die Probleme würden weitergeschoben, nur in dringenden Fällen werde sofort gehandelt.

Der Defekt zum Beispiel, der im Januar 2003 zur Entgleisung eines vollbesetzten U-Bahn-Zugs der Central Line beim U-Bahnhof Chancery Lane führte, war schon vorher bekannt. „Dass sich die Schrauben der Motoren lösen können, wussten die Techniker des Depots. Sie haben auch eine Warnung herausgegeben. Nur hat dieser Hinweis das Wartungspersonal und die Lokführer nie erreicht.“

Auch die Entgleisung eines U-Bahn-Zugs der Northern Line bei der Station Camden Town im Oktober 2003 schien absehbar: Die Waggons flogen an einer Kurvenweiche aus den Schienen, deren Störanfälligkeit seit langem bekannt war. „Früher hätte man vor allen Weichen dieses Typs eine Geschwindigkeitsbegrenzung verfügt“, sagt Sheridan, „aber früher gehörte ja zum Kundenservice auch noch der Schutz der Passagiere.“

Dabei kann von Pünktlichkeit keine Rede sein. Jeden Tag stehen Züge still, sind ganze Strecken

gesperrt, müssen Tausende stundenlang in den engen Röhren ausharren, weil Signale ausgefallen sind, Weichen nicht funktionieren oder einer der vorlaufenden Züge Antriebsprobleme hat. Um die Firmen nicht übermäßig zu drangsalieren, hat der Staat für die Londoner U-Bahn den privaten Infrastruktur-Firmen etwa 15.500 Ausnahme Genehmigungen erteilt. So viele Gleisabschnitte sind derzeit „schadhaft“, aber noch betriebsfähig, wie es heißt. Nur manchmal dann eben doch nicht, wie die Entgleisungen bei Barons Court im Oktober 2003 und White City im Mai 2004 zeigten.

Besonders absurde Folgen hat die Fragmentierung für größere U-Bahn-Stationen. Kreuzen sich dort die Linien verschiedener Gesellschaften (wie in der Station Baker Street die Jubilee Line der Firma Tube Lines, die Bakerloo Line der Firma Metronet BCV sowie die Metropolitan, Circle und Hammersmith & City Lines der Firma Metronet SSL), sind unter Umständen drei verschiedene Unternehmen für die Instandhaltung von Gleisen und Signalen zuständig. (...)

Ein weiteres Beispiel: Im Dezember 2003 vergab die Infrastrukturfirma *Tube Lines* notwendige Erneuerungsarbeiten an der zentralen Sicherheitskontrolltafel im Bahnhof Knightsbridge an die *Subfirma Gleasons*, die ihrerseits den Job an Siemens weiterreichte. Siemens schickte billige Arbeitskräfte, die von ihrer Qualifikation her den Auftrag gar nicht hätten ausführen dürfen, von Tube Lines aber eine provisorische Lizenz erhielten. Erst Anfang Februar 2004 stellte man fest, dass die zentrale Kontrolltafel in der Leitstelle des Bahnhofs 40 Tage lang nicht funktioniert hatte.

Der britische Staat hat den U-Bahn-Konsortien eine 30-jährige Betriebsgenehmigung erteilt. Sie aufzuheben, wäre mit erheblichen Kosten verbunden. Optimistischer können da die Kollegen bei der Eisenbahn sein: Hier laufen in den nächsten Jahren eine Reihe von Betriebslizenzen aus. (...)

Paul Cox, Lokführer bei der Eisenbahn, kann Gruselgeschichten über defekte Züge erzählen, über Ursachen der letzten Zugunglücke, über zu geringe Fristen, die den Lokführern eingeräumt werden, um Strecken kennen zu lernen, über zu viele Überstunden und die Profite der Bahngesellschaften. Aber Cox hat Hoffnung. Schon 2001 hatte die Regierung die angeschlagene Infrastrukturgesellschaft *Railtrack* unter öffentliche Verwaltung gestellt – seither wird wieder in Gleis- und Signalanlagen investiert. Im September 2004 votierte zudem der Labour-Parteitag mit großer Mehrheit für eine Wiederverstaatlichung des gesamten Bahnsystems. Die Regierung teilte zwar umgehend mit, den Beschluss ignorieren zu wollen – aber der politische Druck wächst.

Beispiel für gelungene Wiederverstaatlichung

Größter Vorteil der Privatisierungsgegner könnte das gute Beispiel sein, denn seit November 2003 ist der Zugverkehr im Südosten Englands wieder in öffentlicher Hand. Im Sommer 2003 hat die Regulierungsbehörde der Firma *Connex South Eastern Ltd.* die Betriebslizenz entzogen. Connex – ein Tochterunternehmen des französischen Multi *Veolia Environnement* (vormals *Vivendi*) – war durch finanzielle Unregelmäßigkeiten aufgefallen. Daraufhin gründete die Behörde *South Eastern Trains*, stellte erfahrene Bahnmanager ein und übernahm den Betrieb. Seither ist der Zugverkehr zwischen Hastings, Dover und London wieder zuverlässiger.

Das positive Beispiel überzeugte nicht nur die Labour-Delegierten, sondern auch viele Lokalpolitiker in der konservativen Grafschaft Kent. Bisher haben sich 117 Unterhaus-Abgeordnete (darunter viele Tories) einem Antrag der Labour-Linken angeschlossen, die einen Verbleib von *South Eastern Trains* im öffentlichen Dienst fordern. Die Regierung will davon nichts wissen. Sie hätte das geplante Ausschreibungsver-

fahren auch schon abgeschlossen, wenn ihr dabei nicht zu viele Fehler unterlaufen wären. Bei einer öffentlichen Anhörung kam nämlich heraus, dass die Planer reichlich geschlampt und manche Bahnhöfe glatt vergessen hatten. Der öffentliche Aufruhr verzögerte das Vorhaben...

*Pit Wuhrer: Weiter auf Crash-Kurs.
In: Freitag vom 24. Dezember 2004*

Beispiel 3: Per Johansson, Gewerkschafter und Metrofahrer aus Schweden

Am 27. November 2005 hat Connex Schweden Per Johansson gefeuert, den Vorsitzenden der Gewerkschaft SEKO für die Metrofahrer von Stockholm. Der Grund, der dafür angegeben wurde, war Johanssons angebliche „Illoyalität“ dem Unternehmen gegenüber und seine angebliche „Unverschämtheit“ seinen „Mitbeschäftigten“ gegenüber, womit wahrscheinlich seine Vorgesetzten gemeint sind. Connex behauptet, die Entlassung stehe in keinerlei Zusammenhang mit Johanssons Rolle als Gewerkschaftsvorsitzendem. Die Mitglieder von seiner und anderen Gewerkschaften sehen das anders.

Unter Johanssons Vorsitz hat die Gewerkschaft im Bezug auf Löhne und Arbeitszeiten beträchtlich an Boden gewonnen. Der unmittelbare Grund für seine Entlassung ist jedoch wohl eher in seinem Engagement für Fragen der Sicherheit und Arbeitsumgebung zu suchen. Gemeinsam mit gewählten Sicherheitsinspektoren hat die Gewerkschaft den Finger in einige Wunden gelegt. Die Inspektoren haben ihre Vollmachten genutzt und den Verkehr insgesamt schon dreimal wegen ernsthafter Zwischenfälle gestoppt. Als Connex selbst daraufhin nur ungenügende Abhilfemaßnahmen ergriff, wandte sich Johansson an die Öffentlichkeit. Dies stellt aller Wahrscheinlichkeit nach seine „Illoyalität“ dar.

Seit der Entlassung von Johansson treffen sich die empörten Metro-Gewerkschafter wöchentlich, um Maßnahmen zu diskutieren. In Schweden sind die Gewerkschaften von Tarifverträgen eingeschnürt und mit der Friedenspflicht geknebelt. Dies macht es für SEKO unmöglich, zum Streik für Johansson aufzurufen. Dennoch starteten die Metrofahrer am Morgen des 6. Oktober eine Aktion, in deren Verlauf der Metroverkehr kurzzeitig nahezu zum Erliegen kam. Am selben Tag wurde eine große Demonstration vor dem Hauptgebäude von Connex Schweden veranstaltet.

Die Metrofahrer haben in ihrem Druck auf Connex zur Wiedereinstellung Johanssons nicht nachgelassen, unter anderem mit einer großen Kundgebung am 20. Oktober, wo ca. 2.000 Menschen ihre Solidarität mit Per demonstrierten. Weitere Aktionen sind geplant, unter anderem eine große Demonstration am 18. November.

Die SEKO und die Metrofahrer genießen die ungeteilte Solidarität der anderen schwedischen Gewerkschaften. Es gibt Flugblattaktionen, Unterschriftensammlungen und eine Posterkampagne unter dem Titel „Wir weigern uns, stillzuhalten!“. Die Möglichkeit für einen politischen Streik zum Thema freie Meinungsäußerung wird zur Zeit von SEKO geprüft. Die Internationale Transportarbeitergewerkschaft ITF macht international Druck auf Connex.

*Aus einem SEKO-Aufruf vom 15. November 2005
Übersetzung: Anne Scheidhauer*
P.S. Per Johansson wartet noch heute auf seine Wiedereinstellung.

Beispiel 4: Fabrizio Acanfora, Gewerkschafter und Eisenbahner aus Italien

Nehmen wir Fabrizio Acanfora. Am 16. Juli 2003 schreibt der Eisenbahner und Gewerk-

schafter einen Brief an die große italienische Tageszeitung *Il Secolo XIX*, in dem er die schwierigen Bedingungen schildert, unter denen die Eisenbahner in Italien heute arbeiten. Er beschreibt Zustände, die von Reisenden und von Gewerkschaftern schon unzählige Male kritisiert wurden. Er berichtet über massive Sicherheitsmängel und veraltete Technik. Die Leitung der privatisierten *Trenitalia* (Nachfolgerunternehmen der italienischen Staatsbahn FS im Bereich Personen- und Güterverkehr), bei der er beschäftigt ist, reagiert prompt mit einer zehntägigen Suspendierung wegen Bruchs der Loyalität zum Unternehmen.

Der Fall mobilisiert große Sympathien bei der italienischen Bevölkerung und löst eine internationale Solidaritätskampagne aus. Über zwei Jahre später, im November 2005, trägt Fabrizio Acanfora auch vor Gericht den Sieg davon: Die Suspendierung wird für nicht rechtmäßig erklärt.

Nehmen wir die italienische Streikbewegung im Gefolge eines verheerenden Zusammenstoßes zweier Züge auf der eingleisigen Strecke von Bologna nach Perugia mit 17 Toten und 80 Verletzten am 7. Januar 2005. Einige gewählte Arbeitssicherheitsvertreter (RLS) der Bahnbeschäftigten beriefen in Bologna unmittelbar nach dem Unglück eine Versammlung ein, wo ein sofortiger Streik gegen die Zustände beschlossen wurde, die dafür verantwortlich waren. Zig mal war im Laufe der vorangegangenen Monate und Jahre von den Sicherheitsausschüssen auf entsprechende Gefahren hingewiesen und Abhilfe gefordert worden, aber nichts war geschehen. Der Einbau von Sicherheitssystemen verursacht ja schließlich Kosten.

Als nach dem Unglück nach den Ursachen gefragt wurde, äußerten sich einige Bahnbeschäftigte öffentlich zu ihren alltäglichen Erfahrungen mit der Sicherheit in den Zügen. Sie machten nichts anderes, als der italienischen Gesell-

schaft einen Einblick zu gestatten in die Zustände bei der privatisierten Bahn und über die Risiken aufzuklären, denen Nutzer wie Beschäftigte alltäglich von den diversen Bahnunternehmen ausgesetzt werden. Auch hier ließen die Sanktionen der Arbeitgeber wegen „Illoyalität“ nicht lange auf sich warten: Insgesamt wurden 4 Kündigungen ausgesprochen.

Die etablierten Gewerkschaften waren gegen die von den RLS ausgerufene Streikaktion, und die Regierung drohte mit Disziplinarmaßnahmen – dennoch wurde die Aktion ein großer Erfolg. Solche Streikbewegungen lassen sich oftmals nicht mehr durch die konkurrierenden Gewerkschaftsorganisationen aufhalten, sondern schaffen sich neue Zusammenhänge und Plattformen quer durch Gewerkschaften und soziale Bewegungen. Massenhaft beteiligten sich die Mitglieder der verschiedenen Gewerkschaften, aber auch nicht-organisierte Beschäftigte. Von der Bevölkerung wurde der Bewegung breite Unterstützung zuteil. Solche Ereignisse sind wichtige Momente des Aufbaus einer Basis-Gewerkschaftsbewegung, die in ihrem Handeln gesellschaftliche Bedürfnisse und Ansprüche aufgreift und direkt zusammen mit den NutzerInnen und BürgerInnen handelt, mit denen die Beschäftigten in ihrem von kapitalistischen Arbeitsverhältnissen geprägten Alltag sonst nur wenige Berührungspunkte haben – „Tous Ensemble“. Genau vor solchen Ereignissen haben die Herrschenden Angst: Angst, dass Spaltungen und Trennungen in der Bevölkerung und zwischen den direkten gesellschaftlichen Akteuren überwunden werden.

„Wir kümmern uns nicht mehr nur um unseren Lohn und sind nicht mehr gleichgültig gegenüber unserem Tun und der Gesellschaft. Wir müssen die Richtung des Zugs bestimmen.“

Aussage von streikenden Eisenbahnern im italienischen Radio