

CFL-STRATEGIE

# Leben mit der Liberalisierung



Foto: RK

**Die CFL-Direktion möchte die Eisenbahngesellschaft fit machen für die Liberalisierung. Die Gewerkschaften kritisieren, dass dabei soziale Errungenschaften über Bord gehen. Und stellen die Liberalisierung grundsätzlich in Frage.**

"Positiv an der von der CFL-Direktion vorgestellten Strategie ist, dass es endlich eine gibt", urteilte Nico Wennmacher, Präsident der FNCTTFEL, der größten Eisenbahngewerkschaft Luxemburgs. Seit über zwei Jahren angekündigt, wurde die Strategie am vergangenen Montag im Verwaltungsrat der CFL, in dem auch Gewerkschafter sitzen, präsentiert. Eigentlich war das Strategiepapier schon vor Monaten fertiggestellt, doch die CFL-Direktion wartete auf grünes Licht von Seiten des Transportministeriums. Auch jetzt geht die Geheimniskrämerei weiter: Vorgestellt wurde nur eine 40-seitige Synthese, und selbst diese ist der Öffentlichkeit nicht zugänglich.

Bekannt ist allerdings, was die Gewerkschaften am meisten aufregt: massiver Personalabbau und Lohnkürzungen um 30 Prozent. Sowohl die linke FNCTTFEL als auch der christliche Syprolux kündigen an, dass sie das Eisenbahnerstatut verteidigen wollen. "Im Gütertransport sind wir bei den Personalkosten rund 30 Prozent teurer als die Konkurrenz", erklärt CFL-Direktor Alex Kremer gegenüber der wox. Neueinstellungen sollen deshalb künftig auf einem entsprechend niedrigeren Lohnniveau erfolgen. Was die Gehälter der jetzigen Belegschaft angeht, so müsse "ganz stramm" mit den Gewerkschaften verhandelt werden. "Dabei ist auch der Staat gefordert", findet Alex Kremer.

## Umbau ist Abbau

In der Tat geht das Eisenbahnerstatut auf die Zeit zurück, als die Bahn ein reiner Staatsbetrieb war. Die Gewerkschaften sehen das ähnlich wie die Direktion und fordern eine Eisenbahn-Tripartite. Wahrscheinliches Ergebnis: Für die "alten" ArbeitnehmerInnen bleibt das alte Statut mit Abstrichen erhal-

ten, und der Staat zahlt die Lohndifferenz zu den neuen, wettbewerbsfähigen Löhnen, die für die neu Eingestellten gelten. Nebeneffekt: Jahrzehntelang werden bei der CFL Menschen Seite an Seite arbeiten, die für die gleiche Arbeit verschiedene Gehälter kassieren. Das wird nicht zu einem guten Arbeitsklima und einem hohen Motivationsgrad beitragen.

Während der CFL-Direktor die geplanten Lohnsenkungen bestätigt, verwahrt er sich gegen den Vorwurf, es solle massiv Personal abgebaut werden: "Das Strategiepapier sieht einen Rückgang um 332 Posten bis 2009 vor, das ist weniger als der Durchschnitt während der 90er Jahre." Im Unterschied zum vergangenen Jahrzehnt sollen allerdings, im Sinne einer nachhaltigen Transportpolitik, mehr Züge über mehr Schienen fahren.

Wie soll das möglich sein mit weniger Personal? Dass Ausbau und Rationalisierungsmaßnahmen aufeinander treffen, sieht Alex Kremer nicht als Problem, sondern als "Glücksfall". So könne man ohne massive Entlassungen den Personalbestand im Frachtverkehr absenken und im Personenverkehr leicht aufstocken. Kombiniert mit der Schließung von Schaltern und dem Wegfall der Schaffner auf den Tramstrecken ließe sich die Transportleistung im geplanten Maße steigern.

Beim Gütertransport soll eine Umorganisation die Effizienz steigern: Der gesamte Rangierbetrieb, also das Zusammenstellen der Züge, wird auf Bettembourg konzentriert. Gehen dadurch KundInnen verloren, wie die Gewerkschaften befürchten? Alex Kremer verneint: Trotz der Schließung des Rangierbetriebes in Ettelbrück werde man zum Beispiel für die Goodyear in Ettelbrück mehr Aufträge ausführen. "Aller-

dings nicht alle über das Schienennetz", fügt der Direktor hinzu. Die CFL-Filiale Container Logistics Bettembourg S.A. (CLB) könne Container auch mit angemieteten Lastwagen befördern, je nachdem was wirtschaftlicher sei. Die CLB, deren Angestellte nicht das Eisenbahnerstatut haben, sei eine Art Zukunftsmodell für die gesamte CFL, so Alex Kremer.

## Flexible Filialen

Filialisierung, so lautet das Zauberwort. Statt die Geschäftsbereiche Infrastruktur, Personen- und Gütertransport unter einem betrieblichen Dach zu verwalten, sollen drei Filialen entstehen und die CFL-Verwaltung zu einer reinen Holding zusammenschumpfen. Alex Kremer erläutert: "Jeder Bereich wird über sein eigenes Personal, seine Lokomotiven und Waggon verfügen und für die eigenen Geschäftsergebnisse verantwortlich sein." Die Güterfiliale werde dann die Dienste der Werkstatt am Hauptbahnhof nur noch auf Vertragsbasis in Anspruch nehmen können - oder auf ausländische Anbieter zurückgreifen, wenn diese kostengünstiger sind.

Alex Kremer fürchtet die Konkurrenz nicht: "Niemand kennt die technischen Besonderheiten unserer drei Nachbarländer besser als wir. Wir werden bald über hochmoderne Züge und Lokomotiven verfügen." Das Strategiepapier enthalte nicht nur Negatives. Schließlich hätte man, statt zu rationalisieren und zu modernisieren, auch den Güterverkehr sich selbst überlassen können. "Wir haben uns entschieden, den Kampf aufzunehmen", so der CFL-Direktor.

Konkurrenzdruck und Personalabbau, das sind die Hauptbestandteile des Cocktails, der in Großbritannien zu einer Serie von verheerenden

Eisenbahnunfällen geführt hat. Die europaweite Marktöffnung im Schienenverkehr, wie sie per EU-Direktiven betrieben wird, könnte zu ähnlichen Desastern führen. Verständlich, dass sich die Gewerkschaften nicht damit begnügen wollen, die Konsequenzen dieser Politik abzufedern, sondern die Liberalisierung grundsätzlich in Frage stellen. So war die Erklärung des FNCTTFEL-Präsidenten am vergangenen Montag mit einer besonderen Pressekonferenz verbunden: Das in Österreich erschienene "Schwarzbuch Privatisierung" wurde in Anwesenheit der Autoren Michel Reimon und Christian Felber vorgestellt.

## Preis des Profits

"Unser Ziel war, nach 20 Jahren Liberalisierung in allen Bereichen eine Bilanz dieses Experiments zu ziehen", erklärte Michel Reimon. Seine Schlussfolgerung: Es gibt einen unüberbrückbaren Widerspruch zwischen der Logik des Gemeinnützigen und jener des Profits. "Was für öffentliche Betriebe wichtig ist, zum Beispiel alle Bürger zu versorgen, gilt in der Privatwirtschaft als Managementfehler", führte der Autor an.

Erste Folgen der Profitorientierung kann man schon beim CFL-Gütertransport ausmachen. Dass nicht mehr für jeden einzelnen Container eine Lokomotive zur Goodyear nach Colmar-Berg fährt, ist sicher sinnvoll. Doch künftig wird der Transport immer dann über die Straße abgewickelt, wenn dies betriebswirtschaftlich günstiger ist. In Zeiten niedriger Spritpreise und schlecht bezahlter LKW-Fahrer wird das häufig der Fall sein. Umwelt- und Klimaschutzüberlegungen bleiben außen vor, die entsprechenden Potenziale, die der Schienenverkehr bietet, bleiben ungenutzt.

Im Buch heißt es: "Es gibt

Bereiche, die sich nicht dazu eignen, profitorientiert gemanagt zu werden - nicht weil es ökonomisch unmöglich wäre, sondern weil es gesellschaftlich nicht wünschenswert ist." So sei das Verkehrsaufkommen in den Großstädten so dicht, dass ohne öffentlichen Verkehr der Kollaps unvermeidlich wäre. Eisenbahnlinien seien Lebensadern der Gesellschaft. Es liege im ureigensten Interesse der Bevölkerung, dass sie funktionieren - so pünktlich, so preiswert und so sicher wie nur möglich. Doch zu genau dem Zeitpunkt, zu dem in Luxemburg die IVL-Studie die Wichtigkeit des öffentlichen Verkehrs unterstreicht, forciert das Transportministerium die Liberalisierung der Eisenbahn.

Liberalisierung bedeutet noch keine Privatisierung wie in Großbritannien, könnte man meinen, die CFL bleibt ja in öffentlicher Hand. Die Autoren des Schwarzbuches sehen darin nur eine Finte. Erst werde ein paar privaten Anbietern erlaubt, sich auf unproblematischen Geschäftsfeldern zu tummeln. Sie prognostizieren: "Durch den 'schonend' ausgelösten Wettbewerb verhalten sich öffentliche Anbieter zunehmend wie private, woraufhin sie in Aktiengesellschaften umgewandelt und erst teil-, dann mehrheitlich privatisiert werden, bis schließlich nur noch private Anbieter übrig bleiben."

## Ohne Alternative?

Auch die Idee, dass man die Effizienz des Marktes nutzen, seine Auswüchse aber durch eine gute Regulierung in den Griff bekommen könne, überzeugt Michel Reimon und Christian Felber nicht. Ihr pauschales Urteil: "Jemandem die Freiheit zu geben, aber zur Sicherheit Fesseln um die Knöchel zu binden, ist ein Widerspruch in sich und kann zu keinen guten Resultaten führen."

Was aber sind die Alternativen, wenn man wie die Autoren findet, dass es auch in den öffentlichen Betrieben jede Menge Missstände gibt? Sie fordern eine Demokratisierung und an den Bedürfnissen der Bevölkerung ausgerichtete Gestaltung der öffentlichen

Grundversorgung - "eine der größten Herausforderungen des postneoliberalen Staates", wie sie schreiben. Diese Forderung aufzugreifen dürfte auch für die Gewerkschaften, die sich allzu häufig auf die Verteidigung der sozialen Besitzstände beschränken, eine große Herausforderung darstellen.

**Raymond Klein**

