# SBB-Cargo: Widerstand gegen eine Privatisierung auf Raten

Von Michael Bernhard (RSO Zürich)

**Fast einen Monat dauerte der Streik der 430 ArbeiterInnen von SBB-Cargo, einem Tochterunternehmen der Schweizer Bundesbahnen, in Bellinzona/Tessin, ehe man am vergangenen Samstag Abend den „Durchbruch" erzielte: die Geschäftsführung der SBB zog die von ihr am 7. März verkündeten Abbaupläne zurück, nachdem sich nun Bund und Kantone an der Erhaltung der Bellenzer Werkstatt finanziell beteiligen wollen. Über die Ereignisse und Hintergründe des Arbeitskampfs informiert der vorliegende – bereits kurz vor Beendigung des Streiks komplettierte - Artikels, während sich ein zweiter, demnächst erscheinender Beitrag den (vorläufigen) Ergebnissen und Perspektive ausführlicher zuwenden wird.**

Die 1999 erfolgte Umwandlung des staatlichen Regiebetriebs SBB in eine (vorderhand noch im Alleinbesitz des Bundes befindliche) öffentlich-rechtliche Aktiengesellschaft war der erste offene Schritt, um auch in diesem Bereich die „unsichtbare Hand" des freien Marktes an die Gurgel der ArbeiterInnenklasse legen zu können. Derzeit dürfen gerade die ArbeiterInnen und Angestellten der für den Güterverkehr zuständigen Tochtergesellschaft SBB-Cargo mit der systematischen Krisenhaftigkeit des Kapitalismus nähere Bekanntschaft schliessen. Aber sowohl diese eigentliche Quelle des Problems als auch das unter konkurrenzwirtschaftlichen Vorzeichen weiter vorangetriebene Privatisierungsprojekt der KapitalistInnenklasse liegt gleich unter mehreren Schleiern. Nachfolgend wollen wir den Versuch unternehmen, in einer materialistischen Analyse den einen oder anderen Blick hinter diese Schleier zu werfen.

Seit nun fast einem Monat versucht man uns auf breiter bürgerlicher Front weiszumachen, dass man es im Fall SBB-Cargo mit nichts weiter zu tun habe, als mit der ja längst alltäglich gewordenen Restrukturierung eines unrentabel wirtschaftenden Betriebs. Beginnen wir also mit den Zahlen: für das Jahr 2007 hat die SBB-Cargo ein Gesamtdefizit von 88 Millionen CHF eingefahren, wovon sich über die Hälfte (46,5 Millionen CHF) aus dem internationalen Güterverkehr herschreibt. Mit eigenen Niederlassungen in den angrenzenden Ländern hatte man – seit dem Schiffbruch eines Joint Venture Projekts mit der Italienischen Bahn (Ferrovie dello Stato / FS) im Jahr 2000 – durch eine aggressive Preispolitik versucht, selber neue Aufträge für den Nord-Süd-Transport zu akquirieren. Dabei ist man auch Branchen-Schwergewichten wie der Deutschen Bahn auf die Hühneraugen getreten, wovon man in der Folge unweigerlich die Konsequenzen zu spüren bekam. Vor diesem Hintergrund ist in der parlamentarischen und journalistischen Debatte viel davon die Rede, dass es sich dabei um eine zum Scheitern verurteilte Strategie gehandelt habe [1].

Damit ist dann schon mal aus dem Blick geraten, dass die SBB-Cargo als Regiebetrieb des Bundes einen solchen Weg gar nicht erst hätte einschlagen können. Und damit ist ebenfalls klar, dass man auf dem systematischen Auge blind ist für die eigentlichen Wurzeln der gegenwärtigen misslichen Lage: handelt es sich dabei doch im Grunde um nichts anderes als die gewöhnlichste Überproduktionsdynamik der kapitalistischen Produktionsweise. Die Konkurrenzsituation zwingt jeden Anbieter, permanent auf eine Senkung der Produktionskosten bedacht zu sein, um nicht seinerseits durch günstigere Wettbewerber aus dem Markt gedrängt zu werden. Dafür stehen ihm zwei Wege offen: die unmittelbare Verschlechterung der Lage der bei ihm beschäftigten Lohnabhängigen oder aber die Erhöhung der Produktivität durch technologische Innovation oder eine effizientere Kombination der zur Produktion eines Gutes erheischten Teilarbeiten[2].

In einer Zeit, in der die durch Spezialisierung möglichen Produktivitätsgewinne nahezu ausgereizt (und manchenorts gar schon überreizt) sind, speisen sich Verbesserungen der Kombination in der Regel nurmehr aus einer kontinuierlichen Ausweitung der Produktion: Kosten, die in der Verwaltung (Auftragsabwicklung, IT, Buchhaltung und dergleichen) und im Marketing anfallen, wachsen im Verhältnis zu dieser Ausweitung unterproportional und schlagen somit im Preis des einzelnen Gutes (worunter hier immer auch Dienstleistungen verstanden werden) weniger stark zu Buche. Das nennt man in den Wirtschaftswissenschaften dann „economies of scale". Dass damit allerdings ein Bewegungsgesetz begründet ist, welches in einem System unabhängiger und miteinander konkurrierender Privatproduzenten die aggregierte Produktion eines Gutes vom Rahmen der zahlungskräftigen Nachfrage abkoppelt, wird dabei jeweils grosszügig totgeschwiegen. Insofern erscheint dann eine Überproduktion auch mehr als Justierungsproblem, als dass man darin die logische Konsequenz der, um es mit Friedrich Engels zu sagen, „anarchischen Produktion" des Kapitalismus sehen könnte.

Was hat nun all dieses aber mit SBB-Cargo zu tun? Wirft man einen Blick auf Marktprognosen für das Gütertransportgewerbe, wird der Zusammenhang schnell klar: bis 2015 heisst es da, werden in Europa nur drei Anbieter mit internationalen Netzwerken bestehen können. Man stand bei SBB-Cargo also vor der „Wahl", sich mit dem bereits weitgehend erschlossenen Schweizer Markt zufriedenzugeben, oder aber einen internationalen Ex-

pansionskurs zu fahren. Vor dem Hintergrund des zuvor beschriebenen Drucks zur Kostensenkung (der Bahntransport konkurriert hierzulande in erster Linie mit dem Gütertransport per LKW), dürfte klar sein, zugunsten welcher Option die „Entscheidung“ fallen musste[3]. Bei der Begründung dieses Schrittes setzt man allerdings lieber auf Marketing-Plattitüden, denn auf eine aus der Konkurrenz geborene Handlungslogik: so meinte unlängst Konzernchef Andreas Meyer in einem Interview, dass die von der SBB gebotene Schweizer Qualität auf der Nord-Süd-Achse eben von den Kunden gewollt sei.

Davon wird man sich indes nicht beirren lassen: das Problem, an dem gerade unter den durchaus unwillkommenen Augen der Öffentlichkeit herumlaboriert wird, ist nicht etwa SBB-Cargo (und auch nicht, wie es des öfteren zu lesen war, eine Anhäufung vergangener Managementfehler), sondern die systematische Krisenhaftigkeit der kapitalistischen Produktionsweise, in der sich das Unternehmen verheddert hat. Zusätzlich verschärft wird die Lage allerdings dadurch, dass die SBB zwar einerseits „nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu führen“ ist[4], andererseits aber von Staats wegen noch Aufgaben zu übernehmen hat, die an diesem Massstab gemessen geradezu widersinnig sind: sie soll nämlich innerhalb der Schweiz auch ein flächendeckendes Angebot sicherstellen, was konkret oft bedeutet, einzelne Wagen im Land hin- und herzuverschieben.

Daher hinkt auch der in jüngster Zeit oft bemühte Vergleich mit dem Bahnkonkurrenten BLS Cargo, der an dergleichen Bundesauflagen nicht gebunden ist und nicht zuletzt deswegen in Vergangenheit und Gegenwart jeweils mit schwarzen Zahlen aufwarten konnte. Ebenfalls nicht unerheblich für diesen Erfolg ist der Umstand, dass sich die Deutsche Bahn mit 20 Prozent am Aktienkapital der BLS Cargo beteiligt hat, um die SBB-Cargo auch auf heimischem Boden unter Druck setzen zu können. Nach Ansicht eines vom TagesAnzeiger zitierten anonymen Fachmanns ist die BLS Cargo sogar wenig mehr als eine Filiale der DB, von der sie jedenfalls reichlich mit Transit-Aufträgen versorgt wird.

So irreführend der Vergleich mit BLS Cargo bei der Einschätzung der derzeitigen Lage von SBB-Cargo ist, so aufschlussreich ist er im Hinblick auf die zugrundeliegenden Pläne der KapitalistInnenklasse und ihrer politischen Handlanger. Die Kontrastfolie BLS Cargo wird dazu eingesetzt, der Öffentlichkeit eine Auflösung der Zwitterstellung zwischen Auflagen des Staates und Gesetzen des Marktes zugunsten der letzteren schmackhaft zu machen. Am liebsten würde man sich dabei natürlich auf den Anschein der unumgänglichen Notwendigkeit berufen.

Berücksichtigt man daher das Gesamtprojekt, das sich jetzt in einer der „heissen Phasen“ befindet, ist auf das stramme Nein der Unternehmensleitung und des Bundesrates zu einer Privatisierung der SBB gar nichts zu geben. Reeller ist da schon die Aussage von SBB-Verwaltungsratspräsident Thierry Lalive d’ Epinay, wonach man eine Teilprivatisierung nicht mehr ausschliessen könne, wobei man abgeschmackterweise die Schuld dafür nun zusehends den streikenden ArbeiterInnen in die Schuhe zu schieben versucht. Nurmehr selten erwähnt wird dementsprechend, dass bereits der ursprüngliche Restrukturierungsplan neben dem Abbau von Stellen auch die Privatisierung der Werkstatt in Bellinzona vorgesehen hatte: diese sollte in drastisch „abgespeckter“ Form von der Firma Cattaneo übernommen werden, deren Verwaltungsratspräsident Dick Marty übrigens einer der zwei Tessiner Ständeräte ist[5].

**Verwicklungen bei der politischen „Krisenlösung“**

Wenden wir uns nun der parlamentarisch-politischen Arena zu, um zu sehen, welchen Widerhall das Projekt der KapitalistInnenklasse dort bisher gefunden hat. Nur schon aus der geradezu lächerlich anmutenden Art, wie die Glieder der politischen Parteien scheinbar unkoordiniert durcheinander fallen, mag man bei dieser Gelegenheit ersehen, über wie wenig Erfahrung man in der Schweiz im Umgang mit verzwickten Arbeitskämpfen vom vorliegenden Kaliber verfügt:

- Am plumpsten wird das Anliegen der KapitalistInnenklasse einmal mehr von der SVP vertreten, die ohne viele Umschweife die Prüfung einer vollständigen Privatisierung der SBB fordert.
  Einen separaten Kurs schlägt SVP-Mann und Fuhrunternehmer Ulrich Giezendanner ein, wobei er nicht einmal den Hauch eines Zweifels daran lässt, dass er sich dabei ausschliesslich vom betrieblichen Eigeninteresse leiten lässt: zusammen mit seinen Branchenkollegen Bruno Planzer, Hansjörg Bertschi und anderen Mitgliedern des ASTAG (dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband) würde er es bereits bei einer Teilprivatisierung bewenden lassen – allerdings unter der Bedingung, dass sich „das Transport- und Logistikgewerbe in der Grössenordnung von 30 bis 40 Prozent“ an SBB-Cargo beteiligen könnte[6]. Konkret würde das heissen, dass eben die Giezendanner, Planzer, Bertschi und Konsorten direkt bei ihrer Konkurrentin auf der Schiene einsteigen und dabei gerne noch den ein oder anderen bisherigen SBB-Cargo-Grosskunden ins Boot holen würden. Allerdings haben die ins Spiel gebrachten Unternehmen Migros, COOP oder das Logistikunternehmen Kühne & Nagel allesamt bereits abgewunken.

Ebenfalls sein eigenes Süppchen kocht Brenno Martignoni, auch er ein SVP-Exponent, aber zugleich Bürgermeister der Streikhochburg Bellinzona. Da er sich am 20. April Kommunalwahlen mit noch reichlich unsicherem Ausgang zu stellen hat, versucht er die streikenden ArbeiterInnen durch regelmässige Besuche in der Werkstatt von seiner Solidarität zu überzeugen.

- Wie bereits angedeutet, geht die FDP etwas klandestiner zu Werke. Man scheint davon auszugehen, dass es gegenwärtig nicht möglich wäre, eine umfassende Privatisierung der SBB politisch durchzudrücken, es aber wie überall so auch hier der Markt über die Zeit schon richten werde. Die Krise kommt in diesem Rahmen weder unerwartet noch ungelegen, einen besseren „Beweis" für die überlegene Effizienz des Marktes gegenüber einer noch so zurückhaltenden staatlichen Lenkung könnte man sich ja gar nicht wünschen. Auf dieser Seite des Konflikts ist man allerdings durch die eigenen Leute im SBB-Verwaltungsrat zu sehr kompromittiert, als dass man allzu laut auf die Pauke hauen könnte. Daher überlässt man hier zur Zeit ganz gerne der SVP den Vortritt – ist aber z. B. in der Person von Dick Marty selbstverständlich zur Stelle, um für privatwirtschaftliche Lösungen sofort Hand zu bieten.
  Als DIE staatstragende Partei der inzwischen bereits etwas ferneren Vergangenheit hat man bei der FDP aber natürlich noch immer vollkommen verinnerlicht, was hierzulande Neutralität bedeutet: auf beiden Seiten zum eigenen Vorteil mit von der Partie zu sein. Daher darf sich nicht nur die immerhin als linksliberal geltende Staatsrätin des Tessins, Laura Sadis, für die Anliegen ihres Kantons ins Feuer reden, sondern auch gleich noch der Präsident der Schweizerischen FDP, Fulvio Pelli.

- Bisher kaum ins Rampenlicht getreten ist in der vorliegenden Angelegenheit die CVP, obschon sie im klar katholisch dominierten Tessin durchaus Anspruch auf die erste Geige erheben könnte (bei der Wahl 2007 war sie in diesem Kanton mit einem Stimmenanteil von fast 24 % knapp hinter der FDP zweitstärkste Kraft, mit deutlichem Vorsprung auf die Sozialdemokratie). Aus den spärlich vorliegenden Informationen darf man schliessen, dass man um eine Position bemüht ist, in der man als die leisere und sachlichere Schwester der FDP durchgeht: einerseits lässt man verlauten, dass man es für „völlig falsch" hielte, „wenn sich die Politik in die operativen Tätigkeiten der SBB einmischen würde"[7]. Damit will man sich also die Hände ebenfalls nicht schmutzig machen, diese Aufgabe gibt man dem beharrlichen Wirken der Marktkräfte anheim. Andererseits lässt man durch das Aushängeschild im Bundesrat, Doris Leuthard, mehr oder weniger publikumswirksam überprüfen, ob sich eine Schliessung der Werkstatt in Bellinzona durch andere regionalpolitische Massnahmen kompensieren liesse[8] (zur Regionalismus-Frage vgl. den letzten Abschnitt dieses Artikels).

- Sehr aufschlussreich ist auch einmal mehr das Verhalten der Sozialdemokratie. In gewohntem Opportunismus hält man sich hier alle Optionen offen und tritt daher erst einmal für die Fusion von SBB-Cargo mit BLS Cargo ein. Für den sehr unwahrscheinlichen Fall, dass dies tatsächlich zu einer Verminderung des Wettbewerbs, mithin gar zu der Restitution einer privilegierten Schicht der ArbeiterInnenklasse in diesem Bereich führen sollte, hätte man unmittelbar die Verbreiterung des eigenen traditionellen Klassensubstrats zuwege gebracht. Andererseits brächte die erwähnte Fusion auch die Deutsche Bahn ins Spiel, wo man bei der Privatisierung schon grössere Fortschritte erzielt zu haben scheint. Wenn es soweit ist, könnte man sich der dann augenscheinlichen Übermacht des Marktes in Würde beugen und in eine Privatisierung der SBB einwilligen, ohne dabei ob der eigenen Sozialrhetorik allzu sehr in Schieflage zu geraten. Oder wie es Benedikt Weibel, langjähriger CEO der SBB und bekennender Sozialdemokrat auszudrücken beliebte: „Il ne faut pas se fâcher des faits"[9]. Der Satz könnte rechtmässig auch als Überschrift des SPS-Parteiprogramms dienen.[10]
  Ein letzter, naheliegender Gedanke mag verdeutlichen, wie weit die Sozialdemokratie auch in diesem Fall wieder davon entfernt ist, die Anliegen der ArbeiterInnenklasse zu vertreten: was wäre wohl die unmittelbare Auswirkung einer Fusion von SBB- und BLS Cargo? Würde man nicht wieder einmal daran gehen „Synergien auszuschöpfen"? Und was das de facto bedeutet, dürfte ja hinlänglich bekannt sein.

**Der Streik der ArbeiterInnen und die Rolle der Gewerkschaften**

Der TagesAnzeiger, dem der vorliegende Artikel im übrigen recht viele Informationen verdankt[11], hat in einem bestimmten Punkt geradezu ein Musterbeispiel für investigativen Journalismus aufgestellt: nach gerade mal knapp 20 Tagen Streik ist man bereits dahintergekommen, dass die Löhne für die ArbeiterInnen bei der Firma Cattaneo nach einer Privatisierung der Bellenzer Werkstatt wesentlich tiefer liegen würden als derzeit bei SBB-Cargo[12]. Ganz scheinheilig heisst es deshalb: „In Wirklichkeit führt das Streikkomitee also auch einen Lohnkampf" (http://www.tagesanzeiger.ch/dyn/news/wirtschaft/854928.html). Dass kaum davon die Rede ist, dass man in Bellinzona den SBB-Gesamtarbeitsvertrag demjenigen der Metallbranche vorzieht (dem die Anstellungsbedingungen bei Cattaneo unterliegen würden) wird den Streikenden beinahe schon als Unredlichkeit angekrei-

det. Im gleichen Atemzug leistet man sich aber weiterhin den Zynismus, so zu tun, als ob nicht das Umgekehrte ebenso wahr wäre – für die KapitalistInnenklasse, die darüber ganz gewiss noch nicht ein Sterbenswörtchen hat hören lassen.

Übrigens: Wenn es darum geht, die Solidarität unter den Lohnabhängigen zu untergraben, ist jedes Mittel recht, das ist in diesen knapp drei Wochen wieder einmal sehr anschaulich vorgeführt worden. Da die bisherigen – natürlich nur gutgemeinten - Versuche, die ArbeiterInnen in Bellinzona endlich zur „Vernunft" zu bringen (wie es jeweils so schön heisst) nur recht magere Früchte getragen haben, versucht man sie also zuguterletzt noch als im Grunde privilegierte Raffzähne hinzustellen, die ihren Kampf gegen die „Normalarbeitsbedingungen" der in der Privatwirtschaft engagierten Arbeitskräfte unverschämterweise auch noch in ein heroisches Mäntelchen hüllen.

Doch einmal abgesehen davon. Das am 7. März vorgestellte Massnahmenpaket des SBB-Verwaltungsrates, das seither die Gemüter erhitzt, sieht vor allem auch einen für Schweizer Verhältnisse nicht unerheblichen Stellenabbau bzw. den Transfer von Arbeitsplätzen zwischen den verschiedenen, zum Teil weit auseinanderliegenden Standorten vor: neben der Werkstatt in Bellinzona, wo 126 Stellen gestrichen, 28 in die französischsprachige Schweiz (nach Yverdon) verlegt und 200 von Cattaneo „übernommen" werden sollen, möchte man ausserdem das Call-Center in Fribourg aufheben. 51 Stellen würden dabei verlorengehen, 114 in die Zentrale nach Basel transferiert. In Basel wiederum möchte man in Zukunft mit 218 Stellen weniger auskommen. Schliesslich sollen noch 46 Bieler ArbeiterInnen ihre Werktage künftig in Yverdon (dem einzigen Standort, der durch die „Restrukturierung" aufgewertet würde) zubringen.

Von Anfang an sind die Reaktionen an den verschiedenen Standorten höchst unterschiedlich ausgefallen. In Bellinzona hatte man bereits am Vortag die Arbeit niedergelegt und stattdessen eine Betriebsversammlung abgehalten. Als SBB-Cargo-Chef Perrin am Morgen des 7. März die Hiobsbotschaft in der üblichen Sachzwangrhetorik verkünden wollte, wurde er buchstäblich aus der Werkstatt geworfen. Mehr als die Frage, ob Arbeitsplätze abgebaut werden sollen, liess man ihn erst gar nicht beantworten. Es wurde umgehend ein Streikkomitee gewählt, welches der Vollversammlung jeweils Vorschläge bezüglich des weiteren Vorgehens unterbreitet. Demgegenüber konnte Perrin in Basel ungehindert darüber schwadronieren, wie man im Verwaltungsrat durch die Umstände praktisch dazu gezwungen gewesen sei, einen Schnitt zu machen. Bis heute ist es in Basel still geblieben. In diesem unterschiedlichen Verhalten manifestieren sich zur Hauptsache die verschiedenen Rahmenbedingungen für die ArbeiterInnen im Süden und die Angestellten im Norden: während letztere ohne allzu signifikante Einbussen in der Lage sein sollten, sich anderswo ausbeuten zu lassen, geht es im ohnehin schon strukturschwachen Tessin für viele Familien schlicht um die materielle Existenzsicherung. Das ist zwar grundsätzlich auch für den Standort Biel der Fall, dort aber regte sich nach einer bereits jahrelang andauernden Abnützungsschlacht kaum noch Widerstandswille. Der interessanteste Fall war in dieser ersten Phase daher sicherlich das Echo, welches die Massnahmen des Verwaltungsrates beim Kunden Service Center (KSC) in Fribourg erfahren würden. Wie SBB-Cargo auf seiner Homepage selbst schreibt, laufen dort „alle Fäden zusammen, denn dieses ist die Drehscheibe für sämtliche Informationen zwischen unseren Kunden, dem Verkauf und der Produktion von SBB-Cargo. Das KSC steht einerseits für die kompetente Beratung, andererseits für die professionelle Abwicklung der Transporte."

Dass es nun den Lohnabhängigen nicht etwa gelinge, auch diesen Standort und damit die ganze SBB-Cargo mehr oder weniger lahmzulegen, darum kümmerte sich die seit jeher sozialpartnerschaftlich orientierte Gewerkschaft SEV (Schweizerischer Eisenbahner Verband) gleich höchstselbst: statt den Ball aus dem Tessin aufzunehmen[13], wartete man erst mal so lange als möglich zu, ehe man es zu Versammlungen und Aktionen kommen liess. Erst als sich bereits eine ArbeiterInnendelegation aus dem Tessin für die unmittelbare Zukunft angekündigt hatte, liess man sich zu der geradezu revolutionären Massnahme hinreissen, eine Mittagspause um eine Stunde zu verlängern, um eine für den darauffolgenden Tag (den 14. März) angesetzte Protestkundgebung für Fribourg vorzubereiten. Allerdings glitt der Konflikt dem SEV trotz aller Bemühungen, den Streik beim KSC abzuwürgen, immer mal wieder aus den Händen und als sich am 19. März mitten in der Arbeitswoche über 5000 Menschen aus allen Landesteilen in Bern zum gemeinsamen Protest einfanden, war die Fribourger Delegation ebenso zahlreich wie unüberhörbar.

Dass die Angestellten in Fribourg gegen vage Versprechungen von bürgerlicher Seite, man werde sich schon irgendwie ihrer Anliegen annehmen, insgesamt dennoch weniger resistent sind als die ArbeiterInnen südlich des Gotthards lässt sich allerdings weder durch die unterschiedlichen Arbeitsmarktbedingungen, noch auch durch die gegenwärtige Gewerkschaftspolitik hinreichend erklären. Die Wurzeln reichen bedeutend weiter zurück. In Bellinzona war bereits vor acht Jahren das Komitee „Giu le mani dalle officine"[14] gegründet worden, welches aus dem Ungenügen am SEV heraus die Möglichkeit eines grundlegend anderen Syndikalismus aufzeigen wollte[15]. Bereits vor einem Jahr hatte der heutige Streikführer Gianni Frizzo dazu aufgerufen, die Arbeit niederzulegen. Damals sollten in Bellinzona (noch unter Perrins Vorgänger Daniel Nordmann) dem Abbau von 50 Stellen auf

der einen Seite dreissig Millionen CHF an Neuinvestitionen auf der anderen Seite gegenüberstehen. Frizzo setzte sich zu diesem Zeitpunkt mit seiner Position noch nicht durch, aber die Arbeit des Komitees ging unvermindert weiter. Schaut man sich heute die Liste der Spaltungs- und Einschüchterungsversuche von bürgerlicher Seite an, kann man zum Aufbau eines extrem widerstandsfähigen ArbeiterInnenbewusstseins eigentlich nur gratulieren[16]:

- Die propagandistische Grundlinie zur Demoralisierung der ArbeiterInnen schlug man ausgesprochen fix an: um diesen nicht etwa eine zu hohe Meinung von der Wichtigkeit ihrer Arbeit zu vermitteln bzw. um die angebliche Hoffnungslosigkeit der Streikmassnahme zu unterstreichen, hiess es immer wieder, der Betrieb von SBB-Cargo könne sehr wohl auch für lange Zeit ohne den Standort Bellinzona aufrechterhalten werden.

- Schon relativ bald bot der sozialdemokratische Bundesrat Leuenberger (in seiner Funktion als Vorsteher des Verkehrsdepartements) den Konfliktparteien einen „runden Tisch“ an, wo alles in Ruhe noch einmal diskutiert werden könne. Bedingung sei allerdings, dass man in Bellinzona per sofort die Arbeit wieder aufnehme (diese Bedingung ist später sogar fallengelassen worden, ohne dass der Aufruf dadurch mehr gefruchtet hätte). Nachdem er die Idee des runden Tisches für – vermutlich vorübergehend - gescheitert erklären musste, gab sich Leuenberger sehr enttäuscht darüber, dass man aus der doch schliesslich gutschweizerischen Tradition ausgeschert sei, eine Lösung im Dialog zu finden. Kann es sein, dass es noch nicht überallhin durchgedrungen ist, dass die Rede vom „Sozialpartner“, mit dem man sich in solchen Dingen gütlich einigen könnte, durch die ständig zunehmenden Angriffe der KapitalistInnen längst als blosser Hohn durchschaubar geworden sind?

- Dann versuchte SBB CEO Andreas Meyer die Karte „Standort-Konkurrenz“ auszuspielen. Statt der Verlagerung gewisser Funktionen von Bellinzona nach Yverdon wolle man auch den umgekehrten Weg überprüfen.

- Ferner erklärte man, der Streik sei illegal, da im SBB-GAV eine Friedenspflicht festgeschrieben sei. Dementsprechend heckte Meyer die Drohung aus, die der SBB entstehenden Kosten würden bei den ArbeiterInnen und Gewerkschaften eingeklagt.

- Natürlich durfte im bürgerlichen Spaltungsreigen auch das traditionelle Argument nicht fehlen, wonach durch den Streik auch diejenigen Arbeitsplätze gefährdet seien, die man bis dahin nicht habe antasten wollen.

- Auf der Corporate Identity-Schiene war SBB-Sprecher Roland Binz unterwegs, als er die ArbeiterInnen daran erinnern zu müssen glaubte, dass die Kunden der SBB auch die Kunden der Streikenden seien. Würden letztere nicht vernünftig, so würden sie sich daher den Ärger des Tourismus und der Wirtschaft zuziehen.

- Mit vermeintlich weniger profaner Sendung beschwor der Bischof an einer Ostermesse in der Werkstatt die dort versammelten Arbeiter, „jetzt ihre Faust zum Dialog zu öffnen“.

- Der vorläufige Gipfel der „Kompromissbereitschaft“, die man von Seiten der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrates der SBB an den Tag gelegt hat – und womit natürlich nur neuerlich versucht wird, einen Keil zwischen die „Gemässigteren“ und die „Radikaleren“ unter den ArbeiterInnen zu treiben, sieht nun folgendes vor: von den 126 Stellen, die am Standort Bellinzona abgebaut werden sollen, blieben knapp die Hälfte bis 2012 erhalten. Bis dahin würde man dort die Auslaufmodelle unter den Lokomotiven warten…

Von dergleichen mitunter doch recht unverschämten Manövern ungerührt beharrten die ArbeiterInnen von Bellinzona zu jeder Zeit auf ihren ursprünglichen Forderungen: keine Verhandlungen ohne vorgängige Rücknahme des Sanierungsplans des Verwaltungsrates und stabile Garantien für die Zukunft der Tessiner Werkstatt. Unlängst hat man sogar von Verteidigung auf Angriff umgeschaltet: man hat mit der Sammlung von Unterschriften für eine kantonale Volksinitiative begonnen, die in der Bellenzer Werkstatt ein „technologisch-industrielles Zentrum im Bereich des öffentlichen Verkehrs“ schaffen würde – und zwar als öffentliche Gesellschaft.

Vor diesem Hintergrund wirkt auch die von der bürgerlichen Presse kolportierte zunehmende Demoralisierung, ja Verzweiflung der ArbeiterInnen von Bellinzona fast schon herbeigeschrieben. Dass hier wohl eher der Wunsch Vater des Gedankens gewesen ist, ergab auch ein Augenschein vor Ort, bei dem wir einige Gespräche mit den ArbeiterInnen führen konnten. Wohl gab es Stimmen, in denen eine gewisse Ernüchterung darüber zum Ausdruck kam, dass es aus Fribourg und mehr noch aus Basel (bislang) nur wenig Unterstützung gab. Der Kampfeswille erschien uns aber völlig ungebrochen; so auch der grosse Rückhalt in den Familien und bei Be-

kannten, die zu mehreren Hunderten in der grossen Halle der Werkstatt beisammen sassen, Karten spielten, diskutierten und nicht selten Zeitung lasen – ohne alles für bare Münze zu nehmen, was dort so geschrieben wurde (die Berichte zu SBB-Cargo sind im Sinne eines Streik-Archivs gesammelt und an die Wand gehängt worden). Nebenbei bewarb man mit offenbar beträchtlichem Erfolg die Einzahlung in den Streikfond, der verschiedenen Aussagen zufolge noch eine ziemlich ausgedehnte Fortsetzung des Streiks ermöglichen würde. Kein Wunder also, dass die Streikenden bei ihrer jüngsten Kundgebung in Bellinzona, bei der abermals 10.000 Leute auf die Strasse gingen, neben ihrem bereits wohlbekannten Schlachtruf „Giu le mani dalle officine“ auch lautstark zum Ausdruck brachten: „Vinceremo!“[17]

Unsere Gespräche haben aber auch ergeben, dass einige ArbeiterInnen in Bellinzona noch andere, klassenunspezifische Motive für ihren Widerstand haben: „Ich kämpfe hier für die derzeitige und alle künftigen Generationen von Tessinern“, gab man uns verschiedentlich zu verstehen. Dem Gehalt dieser Aussage wollen wir uns nun abschliessend zuwenden.

**Regionalismus vs. Klassenkampf**

Ein letzter Aspekt muss daher in seiner Bedeutsamkeit für den Konflikt bei SBB-Cargo in Erwägung gezogen werden – nur schon wegen der offensichtlichen Parallele zum Arbeitskampf, der 2006 im jurassischen Reconvilier geführt wurde. Hier wie dort droht nämlich die Klassenfrage unter den Trümmern regionaler Animositäten verschüttet zu werden.[18] Seit Jahrzehnten fühlen sich die Menschen im Tessin von der Deutschschweiz zu politischen und ökonomischen Randerscheinungen herabgewürdigt und die breite Verbitterung darüber versucht gegenwärtig, sich der ArbeiterInnen von Bellinzona als Vehikel zu bedienen – in ihrer unappetitlichsten Form natürlich dort, wo diese Verbitterung zur Parteipolitik geronnen ist wie im Fall der Lega dei Ticinesi.

Das Gefühl der zunehmenden Marginalisierung der italienischsprachigen Schweiz erweist sich unter Beiziehung neuerer Wirtschaftsdaten zunächst einmal als materiell gut abgestützt: von allen Kantonen weist das Tessin den negativsten Saldo zwischen Unternehmensneugründungen und Unternehmensschliessungen auf[19]. Auch hinsichtlich der Entwicklung der Erwerbstätigenzahl bildete das Tessin zwischen 2001 und 2006 mit – 4,1 % landesweit das Schlusslicht.[20] Ausser dem Kanton Basel-Stadt hat kein Kanton einen niedrigeren Anteil von unter 20-jährigen an der Bevölkerung, was zu einem guten Teil dadurch erklärbar ist, dass gerade auf der Lehrstellensuche häufig der Umzug in einen anderen Kanton unumgänglich wird.[21] Und schliesslich liegt auch das Lohnniveau im Tessin beträchtlich unter dem nationalen Durchschnitt.[22]

Darin allein erschöpfen sich allerdings die Barrieren nicht, die im Gotthard-Massiv gleichsam nur ihren physischen Ausdruck gefunden haben: von möglicherweise nicht minder grosser Bedeutung ist der Umstand, dass dem Deutschschweizer / der Deutschschweizerin das Tessin zwar eine hochwillkommene „Sonnenstube“ ist, zumal man nicht einmal das Land verlassen muss, um sich in mediterraner Umgebung die angemessene Bräune zu verpassen; das angeblich überbordende Temperament der TessinerInnen[23] hingegen empfindet man als nicht so ganz geheuer und im Grunde unseriös und „unschweizerisch“. Insofern sind der Akzeptanz, ja der blossen Wahrnehmung eines wie auch immer gearteten kulturellen Andersseins denn auch ziemlich enge Grenzen gesteckt. Sehr bezeichnend war dafür, dass wir bei unserem Besuch in Bellinzona gleich als erstes einem des Italienischen nicht mächtigen Medienschaffenden über den Weg gelaufen sind, den man wohl im Glauben in die Werkstatt geschickt hatte, man werde sich dann dort gefälligst schon bemühen, dem Herren auf Deutsch Auskunft zu geben.

Welche Blüten hat nun aber der Regionalismus im Arbeitskampf bei SBB-Cargo getrieben und wie gefährlich ist die Überlagerung von Regionalismus und kämpferischem Klassenbewusstsein für letzteres?

- Beginnen wir mit den harmloseren Seiten des Phänomens: wie schon bei der Swissmetal-Auseinandersetzung in Reconvilier haben sich auch im Tessin diverse Kleinunternehmer mit den Streikenden solidarisiert und sie durch Lebensmittelsendungen etc. unterstützt. Dass nicht wenige davon selbst von der Erhaltung des Standorts Bellinzona profitieren würden, sei hier nur so nebenbei angemerkt. Selbiges gilt natürlich auch für die Gemeinde Bellinzona, die angekündigt hat, 100.000 Franken in den Streikfonds einzuschiessen.

- Von der teilweisen „Rückendeckung“ von Seiten bürgerlicher Politiker (von der SP über die FDP bis hin zur SVP und der Lega) ist weiter oben bereits die Rede gewesen. Sie bezog sich von Beginn weg darauf, dass die Streikenden TessinerInnen, nicht dass sie ArbeiterInnen sind. Von dieser Seite her wird der Regionalismus als eine Art trojanisches Pferd durchschaubar, mit dem man sich das Vertrauen der ArbeiterInnen in die bürgerliche Stellvertreterpolitik zu erschleichen versucht, statt dass diese weiterhin auf ihre eigene Stärke setzen würden. Dafür ein Beispiel von vielen: Wenige Tage, nach dem der Tessi-

ner Regierungspräsident Marco Borradori (Lega) noch mal ein Bad in der demonstrierenden Menge genommen hatte, um zu zeigen, dass es „keine Risse in der Verteidigungsmauer“ gäbe, plädierte er in einem Interview mit der Westschweizer Zeitung „Le Temps“ für den Abbruch des Streiks. Mit zunehmender Dauer würden die damit verbundenen Risiken steigen. Deshalb sei es nun angezeigt, sich an den bei Bundesrat Leuenberger bereitstehenden „runden Tisch“ zu setzen, an dem dann natürlich auch Borradori als „Vertreter der TessinerInnen“ platznehmen würde.

- Wo man bei der Lega nicht von Amts wegen zu so „vernünftigen“ Tönen gezwungen ist, klingt es freilich etwas anders: der am rechten Rand politisierenden Partei käme ein noch stärkeres Aufflackern eines regionalen Chauvinismus natürlich sehr gut zupass. In der Zeitung des Lega-Frontmannes Bignasca war denn auch bereits wiederholt zu lesen, man werde einfach den Gotthard blockieren, wenn es aus der Deutschschweiz kein Einlenken gäbe. Insofern als die Lega mit dem in der Bellenzer Werkstatt arbeitenden Donatello Poggi auch ein Mitglied des Streikkomitees stellt, darf man die Stirn darüber ruhig einmal in Gedankenfalten legen.

Einmal abgesehen davon, dass eine Partei, die derzeit mit dem Slogan „Arbeit: die Tessiner zuerst!“[24] für sich wirbt, der denkbar schlechteste Ratgeber der Streikenden wäre, sei hier die Massnahme an sich kurz aus marxistischer Perspektive beleuchtet. Wir denken, ein solches Vorgehen sei unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen durchaus nicht am Platze; nicht etwa, weil es einen Bruch des bürgerlichen Rechtes darstellen würde. Sondern weil sich die Streikenden damit aller Wahrscheinlichkeit nach von einem Grossteil der Sympathie abschneiden würden, mit der ihrem Kampf gerade auch in breiten Kreisen der ArbeiterInnen und Angestellten begegnet wird. Die Stärke der Lohnabhängigen liegt aber in ihrer Einigkeit über alle regionalen, nationalen, religiösen und Geschlechtergrenzen hinweg.

**Ein erstes Fazit**

Mit ihrem Kampf haben die ArbeiterInnen von Bellinzona den derzeitigen Stand des Schweizerischen Klassenbewusstseins gleich in mehrer Hinsicht transzendiert: sie haben sich auf ihre eigene Stärke verlassen und mit Betriebsversammlung und dem gewählten Streikkomitee die elementaren Organisationsformen einer anderen Produktions- und Vergesellschaftungsweise hervorgebracht. In gebührendem Abstand zur Gewerkschaftsbürokratie, welche den - nicht von ihr initiierten - Streik in Reconvilier noch in die Sackgasse führen und abwürgen konnte, hat man sich auf die Solidarität der ArbeiterInnen und Angestellten an anderen Standorten und in anderen Branchen orientiert. Diese Solidarität ist nicht ausgeblieben, war aber deutlich geringer als wünschenswert. Das und die Tatsache, dass es etwa von Seiten der StudentInnen und SchülerInnen kaum aktive Unterstützung gab, ist wohl nicht zuletzt der dramatischen Schwäche der revolutionären Linken in der Schweiz geschuldet,. In diese Richtung müssen die Bestrebungen gehen, wenn man nicht einfach nur den nächsten Angriff des Kapitals abwarten will. Nur dann kann auch der nächste notwendige Schritt getan werden. Denn sich den Zumutungen der systematischen Krisenhaftigkeit des Kapitalismus zu entziehen kann für die SBB-Lohnabhängigen nur heissen: Wiederverstaatlichung der Bahn – unter ArbeiterInnenkontrolle.

---

[1] Bereits macht in einigen Kreisen der Vergleich mit der Hybris der von McKinsey ausgeheckten Hunter-Strategie der Swissair die Runde…

[2] Wir bedienen uns hier der gang und gäben Ausdrucksformen der bürgerlichen Wirtschaftswissenschaften, die den Sachverhalt natürlich verkürzt darstellen: nach Marx erfolgt die Auspressung des relativen Mehrwerts vermittelt über die Verbilligung der zur Reproduktion der Arbeitskraft notwendigen Lebensmittel. Dadurch kann die notwendige Arbeit, in der ein blosses Warenäquivalent für den Lohn produziert wird, verkürzt und die Mehrarbeit für den Geldbeutel des Kapitalisten erhöht werden (wohlgemerkt: ohne dass der im Lohn des Arbeiters ausgedrückte Warenkorb kleiner geworden wäre, es handelt sich um eine relative, nicht absolute Verschlechte-

rung seiner Lage). Entsprechend führt also nicht einfach jede Produktivitätssteigerung gezwungenermassen zu einer Erhöhung der Profite.

[3] So findet denn auch Professor Ulrich Weidmann, Leiter der Gruppe Verkehrsysteme an der ETH Zürich, den Expansionskurs der SBB-Cargo „angesichts des kleinen Heimmarktes an sich verständlich“ und bemängelt einzig die dabei erfolgte Wahl der Mittel.

[4] Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen

[5] Zumal Marty für die FDP politisiert, ist er zufälligerweise auch ein Parteikollege von Lalive d’ Epinay…

[6] Wie ASTAG-Direktor Michael Gehrken in einer Medienmitteilung bereits am 3. März verlauten liess (vier Tage bevor das vom Verwaltungsrat der SBB beschlossene Massnahmenpaket den eigenen ArbeiterInnen und Angestellten präsentiert wurde).

[7] So der Präsident der Verkehrskommission des Ständerats, Peter Bieri von der Zuger CVP, in einer Radioumfrage.

[8] Unlängst liess sie auch einen handfesteren Beweggrund dafür durchblicken: der Arbeitsfrieden sei eine tragende Säule der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Im Volkswirtschaftsdepartement fürchtet man in der Zwischenzeit offenbar, die ungewohnt kämpferische Haltung der ArbeiterInnen könnte auf das bis anhin anregende „Investitionsklima“ der Schweiz schlagen.

[9] Über Gegebenes soll man sich nicht aufregen.

[10] Etwas weiter vom eigentlichen Thema dieses Artikels abliegend, dafür umso instruktiver im Hinblick auf den Charakter der SPS war der jüngste Besuch der Frau Bundesrätin Calmy-Rey beim iranischen Präsidenten Ahmadinejad. Im Angesicht der – heuchlerischen - internationalen Kritik an diesem Besuch schien ihr wohl ihr Erfolg, Ahmadinejad darüber aufgeklärt zu haben „dass Prügelstrafen, Amputationen und Steinigungen inakzeptabel seien“ doch etwas zu dünn, weshalb sie ihn postwendend um den folgenden Aspekt zu ergänzen wusste: „Ich bin auch nach Iran gegangen, um der Unterzeichnung eines Gas-Liefervertrages beizuwohnen. Damit habe ich ein Schweizer Unternehmen unterstützt, denn die grossen Schweizer Konzerne müssen sich entwickeln können und Zugang zu den Energieressourcen haben. Ich habe es gemacht und ich würde es wieder tun! Das Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) hat mit seiner Arbeit und seinen Kontakten dazu beigetragen, dass dieser Vertrag unterzeichnet werden konnte. Meine Anwesenheit war darum notwendig. Es handelt sich dabei um strategische Interessen unseres Landes. Die Schweiz ist unabhängig und souverän. Möglicherweise decken sich unsere Interessen nicht mit denjenigen anderer Länder, aber es ist meine Pflicht, sie zu verteidigen.“ Man wird daher weder der Frau Bundesrätin, noch ihrer Partei unrecht tun, wenn man sie als kapitalistische Wölfin im humanitären Schafspelz bezeichnet.

[11] Müssig zu erwähnen, dass wir aus denselben ganz andere Schlüsse ziehen.

[12] Um monatlich tausend Franken und mehr, um genau zu sein.

[13] Im Tessin werden offenbar nur grössere, relativ selten fällige Wartungsarbeiten vorgenommen, weshalb der Druck, den man auf die Funktionstüchtigkeit der SBB-Cargo ausüben kann, eher gering zu veranschlagen ist.

[14] „Hände weg von den Werkstätten“

[15] So ein Mitglied dieses Komitees, Pino Sergi in einem Interview.

[16] Auch wenn es an einzelnen Wermutstropfen natürlich nie fehlt. In diesem Fall muss man in erster Linie darum bangen, dass nicht zu viel Hoffnung in eine Appellpolitik zuhanden des bürgerlichen Staates gesetzt wird.

[17] „Wir werden siegen!“

[18] Dass mit dergleichen Fällen auch für die Zukunft gerechnet werden darf – weswegen dieser Aspekt unbedingt in eine systematische Analyse eines hiesigen Arbeitskampfs gehört – scheint uns in die ungewöhnlich stark föderalistisch geprägte Tradition der Schweiz geradezu eingeschrieben.

[19] Unternehmensdemografie 2005 des Bundesamtes für Statistik (mit Daten aus dem Jahr 2003).

[20] „Zwischen Juni 2001 und Juni 2006 nahm die Zahl der Erwerbstätigen in fünf der sieben Grossregionen der Schweiz zu. Am stärksten waren die Zunahmen in der Region Zürich (+7,8% auf 831’000 im Juni 2006), in der Genferseeregion (+5,6% auf 765’000) und in der Zentralschweiz (+4,2% auf 402’000). Der Beschäftigungszuwachs in der Ostschweiz entsprach dem landesweiten Durchschnitt (+2,8% auf 570’000),
in der Nordwestschweiz lag er darunter (+0,8% auf 595’000). Einen Rückgang bei den Erwerbstätigen verzeichneten derEspace Mittelland (-1,2% auf 923’000 im Juni 2006) und das Tessin (-4,1% auf 187’000).“ Zitiert nach: Arbeitsmarktindikatoren 2007 des BfS.

[21] Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Kantone 2005–2030, herausgegeben vom BfS 2007. Übrigens darf man nach dieser Studie davon ausgehen, dass sich dieses Problem kontinuierlich verschärfen wird.

[22] Zürich mit +8,5%, die Nordwestschweiz mit +4% und die Genferseeregion (+0,4%) liegen über dem schweizerischen Medianlohn, die restlichen vier Grossregionen liegen darunter (Espace Mittelland -2,2%; Zentralschweiz -2,4%; Ostschweiz -6,6%; Tessin -13,7%). Aus: Schweizerische Lohnstrukturerhebung 2006 des BfS.

[23] Man wird von uns wohl nicht ernstlich erwarten, uns an dieser Stelle über die Adäquatheit eines solchen Pauschalurteils auszulassen. Dergleichen gehört offensichtlich in den Kontext einer Behandlung der nationalen Frage und würde uns hier zu weit vom Weg abführen. Wir halten uns daher an eine – sicherlich ihrerseits pauschalisiernde - blosse Wiedergabe des Durchschnittsbewusstseins.

[24] Den Zulauf, den man sich auch im Tessin mit solchen dümmlichen Kampagnen sichern kann (seit 1991 behauptet die Lega regelmässig mindestens einen Nationalratssitz) dürfte hier damit zusammenhängen, dass der Anteil der AusländerInnen an der erwerbstätigen Bevölkerung mit 28,2 % beträchtlich über dem Schweizerischen Durchschnitt liegt (vgl. Schweizerischen Arbeitskräfteerhebung SAKE 2007). Bringt man das mit dem sehr tiefen Lohnniveau in Zusammenhang, liegt der Schluss nahe, dass die KapitalistInnen im Tessin italienische Arbeitskräfte als LohndrückerInnen einsetzen – was dann von der Lega und ihren AnhängerInnen lächerlicherweise den PendlerInnen und ArbeitsmigrantInnen auf die Rechnung gesetzt wird.