

Verzögerte Privatisierung: Die »doppelte Transformation« von ostdeutscher Post und Bahn nach 1989/90

Marcel Bois

Am 9. Juli 1997 kam der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn im Berliner Hotel Four Seasons zu seiner 17. Sitzung zusammen. Auf der Tagesordnung stand unter anderem die Umsetzung der zweiten Stufe der Bahnreform, also die Aufspaltung des Konzerns in fünf verschiedene Aktiengesellschaften. Dem Gremium gehörte auch der spätere Bundespräsident Horst Köhler an, damals noch in seiner Funktion als Präsident des Deutschen Sparkassen- und Giroverbands. Während der Aussprache ergriff er das Wort und regte an, »bei der Konzeption und Umsetzung der Holdingsstruktur auf entsprechende Erfahrungen bei der Treuhandanstalt« zurückzugreifen.¹

Dass Köhler diesen Vorstoß unternahm, ist wenig überraschend, verfügte er doch selbst über Erfahrung auf diesem Feld. Der promovierte Volkswirt war schon 1990 als Staatssekretär im Bundesfinanzministerium stark in die ökonomische Transformation Ostdeutschlands involviert, unter anderem als Delegationsleiter der Expertenkommission zur Vorbereitung der Währungsunion.

Auch die Treuhandanstalt fiel in seinen Verantwortungsbereich. Deren Aufgabe war seit dem Gesetz zur Privatisierung und Reorganisation des volkseigenen Vermögens vom 17. Juni 1990, »die Privatisierung und Verwendung volkseigenen Vermögens nach den Prinzipien der sozialen Marktwirtschaft« (§ 2 Treuhandgesetz). Bis zur Privatisierung übernahm die Treuhand die Anteile der in Aktiengesellschaften oder Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbH) umgewandelten »Volkseigenen Betriebe« (VEB) und Kombinate.

1 | Protokoll 17. Sitzung des Aufsichtsrats der DB AG, Berlin, 9.7.1997, Bl. 9. In: Historische Sammlung der Deutschen Bahn, Berlin.

Damit war sie in den frühen 1990er Jahren für eine Veräußerung öffentlichen Eigentums verantwortlich, die »beispiellos in der Geschichte moderner Industriegesellschaften« ist (Hoffmann 2018, S. 167). Bis zur Auflösung der Anstalt zum 31. Dezember 1994 wurden etwa 13.500 Industriebetriebe in private Hand gegeben.

Doch keineswegs alle Betriebe der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik (DDR) wurden von der Treuhand verwaltet. Einen Sonderfall stellte die Deutsche Reichsbahn dar. Sie wurde mit der Deutschen Bundesbahn fusioniert, also mit einem westdeutschen Staatsbetrieb, dessen Privatisierung zum Zeitpunkt der »Wende« schon auf den Weg gebracht worden war. Ähnliches galt für die Deutsche Post, der zweiten großen staatlichen Dienstleisterin der DDR. Auch sie fiel nicht in den Verantwortungsbereich der Treuhand, sondern vereinigte sich mit der Deutschen Bundespost, deren erster Schritt zur späteren Privatisierung mit der Postreform von 1989 bereits getan war.

In beiden Fällen kann man also von einer »doppelten Transformation« sprechen: Zunächst fand mit der Wiedervereinigung die Eingliederung in die westdeutschen Wirtschaftsstrukturen statt, in den folgenden Jahren dann die Privatisierung. Wie unterschieden sich diese Privatisierungsprozesse gegenüber denen der Treuhandanstalt? Welche Auswirkungen hatten sie auf die Beschäftigten? Diesen Fragen soll im Folgenden nachgegangen werden.

Für die Transformationen durch die Treuhand spricht Marcus Böick (2018, S. 390) von einer »Zeit der ›Hochgeschwindigkeitsprivatisierungen‹«, die für massiven Unmut bei den von Entlassungen und Schließungen betroffenen Ostdeutschen sorgte. Dem soll hier mit Blick auf Post und Bahn der Begriff der »verzögerten Privatisierung« entgegengestellt werden, denn die entsprechenden Prozesse liefen – so eine These dieses Beitrags – deutlich langsamer und sozial abgemildeter ab als bei den meisten anderen Entstaatlichungen in der ehemaligen DDR.

1. Doppelte Transformation

Die Deutsche Reichsbahn stand exemplarisch für den maroden Zustand der gesamten Infrastruktur der späten DDR. Immer wieder gab es technische Mängel an den Triebwagen, Brücken und Schienen waren oft defekt und die Züge erreichten auf gerade einmal 24 Prozent der Hauptstrecken

die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 120 Kilometern pro Stunde (Kopper 1999, S. 314). Geschwindigkeit gehörte auch nicht zu den Stärken der Deutschen Post, zumindest wenn es um Telekommunikation ging. Noch im Jahr 1989 warteten etwa 1,3 Millionen DDR-Bürger:innen auf ein Telefon (Maschke 2015, S. 121); die Wartezeit betrug durchschnittlich 18 Jahre (Busch 1991, S. 364).

Trotzdem waren sowohl Post als auch Bahn wichtige Stützen der Infrastruktur im Realsozialismus. Dies äußerte sich auch darin, dass beide Unternehmen zu den größten Arbeitgebern der DDR zählten. So waren bei der Post etwa 128.000 Beschäftigte tätig,² bei der Reichsbahn sogar 253.000 – und damit 17.000 mehr als bei der westdeutschen Bundesbahn, obwohl diese über ein fast doppelt so großes Streckennetz verfügte (Lauschke 2012, S. 115).

»In der DDR-Planwirtschaft war die DR [Deutsche Reichsbahn] eine Macht und unverzichtbar. Die Reichsbahner waren eingeschworene Kollektive und stolz auf ihre Arbeit«, so war vor einigen Jahren im *Tagesspiegel* zu lesen (Wüpper 2019). Und auch bei den Reisenden war der Staatsbetrieb beliebt; jeder Bewohner und jede Bewohner:in unternahm durchschnittlich 37 Fahrten im Jahr. Im internationalen Vergleich übertrumpfte die DDR damit die Bundesrepublik (17) bei Weitem; selbst mit dem ausgesprochenen Bahnreiseland Schweiz (43) konnte sie fast mithalten (Wolf 1992, S. 206–208).

Im Westen war die Bahn zu dieser Zeit keineswegs mehr das bevorzugte Fortbewegungsmittel; »1989 hatte sie diesen prominenten Platz schon längst an den Pkw, den Lastkraftwagen und das Flugzeug verloren« (Schulz 1999, S. 370). Hinzu kam, dass sie extrem defizitär arbeitete. Bis zum Jahr 1989 hatte das Staatsunternehmen ein Minus von 44 Milliarden D-Mark angehäuft, weshalb im Laufe der 1980er Jahre bereits 90.000 Stellen abgebaut worden waren (Lauschke 2012, S. 114).

Für Teile der Öffentlichkeit stellte die Bundesbahn »einen kranken, nicht mehr echt wettbewerbsfähigen Giganten« dar (Schwarz 1999, S. 388). Immer mehr Politiker:innen – vor allem aus der schwarz-gelben Regie-

2 | Beschäftigtenstand und Belegschaftswechsel, Tabelle 3/1, in: Ministerrat der Deutschen Demokratischen Republik/Ministerium für Post- und Fernmeldewesen (Hrsg.): Statistischer Jahresbericht der Deutschen Post 1988. In: Bundesarchiv (BArch), N 2816/19.

rungskoalition – argumentierten, dass sie sich wirtschaftlich selbst tragen müsste. Im Februar 1989 beauftragte die Bundesregierung schließlich eine Kommission damit, Vorschläge für ihre künftige Entwicklung auszuarbeiten.

Zu diesem Zeitpunkt waren die Debatten über die Privatisierung der Bundespost – ein Staatsbetrieb mit etwa einer halben Million Beschäftigten – schon in vollem Gange. Aushandlungen über eine mögliche Reform hatten bereits in den 1960er- und 1970er Jahren eingesetzt, zunächst allerdings ohne größere Auswirkungen (Handschuhmacher 2018, S. 252–254; Etling 2015, S. 58–60). Dies änderte sich nach dem Regierungswechsel von 1982, als mit dem Christdemokraten Christian Schwarz-Schilling »ein entschiedener Kritiker des ›Postmonopols‹ und Befürworter einer Deregulierung und Privatisierung des Fernmeldewesens« Postminister wurde (Lauschke 2009, S. 49).

1985 stellte dann der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung fest, dass für den Telekommunikationsbereich »eine weitergehende Marktöffnung unausweichlich« sei. Entsprechend empfahl das Gremium, »den Fernmeldebereich der Bundespost von der gelben Post zu trennen« (Sachverständigenrat 1985, S. 162, Ziffer 346f.). Auch die von der Bundesregierung eingesetzte Expertenkommission Fernmeldewesen schlug 1987 die Trennung der beiden Unternehmensbereiche vor.

Allerdings war die Ausgangslage hier eine andere als bei der Bahn: Die Post erwirtschaftete Überschüsse und hatte sogar regelmäßig einen bestimmten Prozentsatz ihrer Betriebseinnahmen an den Bundeshaushalt abzuführen. Die Befürworter:innen ihrer Privatisierung brachten daher keine monetären Gründe vor, sondern argumentierten, dass der Staatsbetrieb Post die Entwicklung neuer Technologien im Bereich der Telekommunikation verlangsamt oder gar unterdrücke. Deshalb bedürfe es der Deregulierung (Lauschke 2012, S. 110).

Nicht zuletzt spielten in beiden Fällen übergeordnete Entwicklungen eine Rolle. Die Privatisierungen von Post und Bahn fielen in eine Phase, die als »Blütezeit des Neoliberalismus« bezeichnet wird (Raphael 2019, S. 96). Im Zentrum politischen Handelns stand zunehmend die Bemühung, beste Bedingungen für funktionierende Märkte zu schaffen. Dabei war die Transformation der beiden Dienstleistungsunternehmen Teil einer »zweiten Welle von Privatisierungen«, die nach Banken, Versicherungen und Industriebetrieben auch die öffentlichen Unternehmungen erfasste:

»Bahn, Post, Telekommunikation und die kommunalen Einrichtungen vom Milchhof bis zur Müllabfuhr wurden in den einzelnen Ländern durchaus unterschiedlich, aber in der Tendenz simultan aus der Verantwortung des Staats herausgelöst und dem Finanzmarkt-Kapitalismus zugänglich gemacht« (Doering-Manteuffel/Raphael 2012, S. 65).

2. Investitionen und Outsourcing

Im Juni 1991 blickte ein Vertreter des Bundesministeriums für Post und Telekommunikation noch euphorisch auf die anstehende Privatisierung der Bundespost:

»Nach dem historischen Experiment mit zwei kontroversen Wirtschaftsordnungen in Europa von 1945 bis 1990 ist deutlich geworden, dass durch einen funktionstüchtigen Wettbewerb Preise gesenkt, der Service erhöht, die Innovation gefördert und die Rationalisierung erzwungen wird [...]. Die den Wettbewerb bestehenden Unternehmen bieten sichere Arbeitsplätze und sind zuverlässige Steuerzahler« (zit. nach Lauschke 2009, S. 94).

Die weitere Entwicklung sollte ihn eines Besseren belehren. Die meist negativen Auswirkungen der Entstaatlichungen von Post und Bahn für die Kund:innen sind vielfach beschrieben worden, sowohl im medialen Diskurs als auch in der Wissenschaft.

Bei der Bahn wurden jahrzehntelang Investitionen in die Infrastruktur vernachlässigt, sodass es zunehmend zu Verspätungen, Betriebsstörungen und Zugausfällen kam. Schon im Jahr 2003 bilanzierte eine interne Studie, dass diese Probleme meist »hausgemacht« waren und nur in sechs Prozent der Fälle auf externe Ursachen wie Brände oder Suizide zurückgingen.³ Zugleich zog das Unternehmen regelmäßig den Ärger der Reisenden auf sich, weil es kontinuierlich die Fahrpreise erhöhte. Auch bei der Deutschen Post brachte der Wandel zum Global Player eine Vernachlässigung des Heimatmarktes mit sich:

»Weniger Briefkästen, eingeschränkte Leerungen der Briefkästen, ausgedünnte Zustellungsintervalle, geschlossene Postämter und gestiegene Verlustquoten bei Brief- und Paketsendungen legen davon Zeugnis ab« (Engartner 2021, S. 199).

3 | Roland Heinisch: Pünktlichkeit – Verspätungen (des vertakteten SPFV im Zeitraum 1. HJ 2003), 4.9.2003. In: Archiv der sozialen Demokratie (AdsD), 5/TRAB060112.

Blickt man speziell auf Ostdeutschland, lässt sich feststellen, dass sich diese Auswirkungen hier ebenfalls bemerkbar machten, teilweise sogar stärker als im Westen. Trotzdem ging die Privatisierung von Deutscher Post und Deutscher Reichsbahn deutlich langsamer vonstatten als die jener Betriebe, die über die Treuhand entstaatlicht wurden. Waren die entsprechenden Prozesse bei Letzteren Ende 1994 in der Regel bereits abgeschlossen, so befanden sich die ehemalige DDR-Post und -Bahn zu diesem Zeitpunkt noch in öffentlicher Hand.

Dies hatte damit zu tun, dass beide Privatisierungsprozesse in einem mehrstufigen Verfahren abliefen. Bei der Bundespost begannen dieser Prozess 1989, als der Staatsbetrieb in drei öffentliche Unternehmen aufgeteilt wurde. Im Jahr darauf verschmolzen diese dann mit der Deutschen Post der DDR. Die Börsengänge von Telekom (1996), Deutscher Post (2000) und Postbank (2004) markierten schließlich das Ende dieser materiellen Privatisierung.

Der geplante Börsengang der Bahn scheiterte hingegen 2008, daher fand hier nur eine formelle Privatisierung statt, also die Umstrukturierung eines staatlichen Unternehmens nach den Kriterien des freien Marktes – unter anderem durch die Entstehung der Deutschen Bahn AG im Jahr 1994 und drei Jahre später durch die Gründung von fünf Aktiengesellschaften unter ihrem Dach. In die Deutsche Bahn AG ging auch die Reichsbahn ein, die nach der Wiedervereinigung zunächst als Sondervermögen der Bundesrepublik eigenständig geblieben war.

Die Privatisierung von Post und Bahn war also Anfang der 1990er Jahre bereits auf den Weg gebracht worden, doch es verging noch eine ganze Weile, bis sie vollendet war und die Auswirkungen spürbar wurden. Ein Grund hierfür war die starke politische Regulierung beider Betriebe, weshalb langwierige Prozesse bis zur Entstaatlichung notwendig waren: Regierungskommissionen wurden einberufen, das Kabinett musste die oppositionelle SPD gewinnen, um die notwendige Zweidrittelmehrheit für eine Grundgesetzänderung zu erreichen, und schließlich wurde sogar ein ganzes Ministerium aufgelöst.⁴

4 | Das Bundesministerium für Post und Telekommunikation wurde zum 31. Januar 1997 aufgelöst, verschiedene seiner Aufgaben gingen in die Regulierungsbehörde Telekommunikation und Post über.

Zudem stießen die Reformbestrebungen – zumindest im Falle der Post – auf »erhebliche gesellschaftliche Skepsis« (Etling 2015, S. 253); dementsprechend waren die Prozesse von umfangreichen öffentlichen Aus-handlungsprozessen begleitet. Verschiedene Fragen mussten gelöst werden: Wer kümmerte sich um die Beseitigung der ökologischen Altlasten der Deutschen Reichsbahn? Wie sollte mit den Immobilien umgegangen werden, die Post und Bahn bislang genutzt hatten? Und was würde mit den Beamt:innen geschehen, deren formale Dienstherrin die Bundesrepublik Deutschland blieb?

Hinzu kam, dass beide Unternehmen wichtige Träger der öffentlichen Daseinsfürsorge waren. Dementsprechend fand hier – anders als bei manchem Treuhandbetrieb – keine »Kahlschlagsanierung«⁵ statt, im Gegenteil: Zunächst einmal investierten Bund und Unternehmen in Ostdeutschland, um die dortige Infrastruktur zu stärken – auch weil die Nachfrage nach den entsprechenden Dienstleistungen wuchs. Beispielsweise stieg die Zahl der Paketsendungen von West nach Ost nach der Währungsunion im Juli 1990 um 300 Prozent an. »Die Ostdeutschen haben die westdeutschen Versandhäuser entdeckt«, schrieb *Der Spiegel* damals:

»Bei denen ordern Hundertausende von Kunden in den ländlichen Bezirken der Ex-DDR zuhauf, was sie jahrzehntelang entbehren mußten – vom Leichtmetallregal bis zum Lady-Revolver« (Der Spiegel 1991, S. 29).

Die Bundespost konstatierte zu dieser Zeit, dass der »Leistungsstand« ihres ostdeutschen Pendant »30 Jahre hinter dem Standard westeuropäischer Postunternehmen zurückgeblieben« sei (Deutsche Bundespost Postdienst 1992, S. 6). Dementsprechend standen hier zunächst hohe Aufwendungen an: Das Unternehmen beschaffte 10.000 Kraftfahrzeuge für die neuen Bundesländer und baute dort Brief- und Paketzentren auf.

Unterdessen sanierte die Bahn Stellwerke, Bahnhöfe und das Streckennetz in der ehemaligen DDR und strebte dort Zweigleisigkeit und volle Elektrisierung an – ein Unterfangen, dessen Kosten das Unternehmen auf 81 Milliarden D-Mark bezifferte (Schwarz 1999, S. 383). Auch einzelne Bahnausbesserungswerke wurden im Laufe der 1990er Jahre aufwendig modernisiert. Ferner leisteten beide Unternehmen einen Beitrag zur bes-

5 | So die Formulierung von Horst Klaus, der als IG-Metall-Verehrer Mitglied des Aufsichtsrats der Treuhandanstalt war (Kempe 1991).

seren Verbindung zwischen Ost und West, etwa durch die Einführung der fünfstelligen Postleitzahl oder den Neubau von Bahnverbindungen über die ehemalige Grenze hinweg.

Zugleich begannen aber beide Unternehmen schon unmittelbar nach der Wiedervereinigung mit einem wirtschaftlichen Sanierungskurs. Die Post stellte den Toto-Lotto-Dienst im Osten ebenso ein wie den Postzeitungsvertrieb und verkaufte Immobilien im großen Stil. Bei der Bahn betraf der Immobilienverkauf in erster Linie Bahnhofsgebäude, die sie nahezu vollständig privatisierte. Im Jahr 2023 gehörten ihr in Sachsen-Anhalt nur noch vier Prozent der entsprechenden Gebäude, in Sachsen nur noch drei Prozent (Schönknecht et al. 2023). Ähnlich ging die Post auch mit ihren Filialen um. 1992 hatte das Unternehmen noch betont:

»Der Schalter ist die Nahtstelle zum Markt, an der unser Bild in der Öffentlichkeit entscheidend geprägt wird. Der Kunde ist hier König und entscheidet über unseren Erfolg« (Deutsche Bundespost Postdienst 1992, S. 25).

Doch schon im folgenden Jahr kündigte die Post eine »Filialnetzüberprüfung auf Über- und Unterversorgung in Städten« an (Deutsche Bundespost Postdienst 1993, S. 28) – mit dem Ergebnis, dass sie nach und nach alle ihre Filialen abstieß, also entweder schloss oder an private Anbieter abgab. Im Jahr 2009 kündigte die Post schließlich an, die letzten 475 von ursprünglich 29.000 Filialen aufzugeben (stern.de 2009).

Dieses Nebeneinander von Investitionen und Outsourcing ließ sich auch bei den Treuhandprivatisierungen beobachten, doch liefen diese Prozesse bei Post und Bahn insgesamt in einem langsameren Tempo ab. Hier lassen sich grob drei Phasen nachzeichnen:

- eine erste direkt nach der Wiedervereinigung, in der viele Maßnahmen sehr schnell durchgeführt wurden,
- dann eine Verlangsamung der Entwicklung Mitte der 1990er Jahre – also nachdem erste Schritte der Privatisierung durchgeführt worden waren –,
- danach wieder eine Beschleunigung in den frühen 2000er Jahren.

Dies gilt beispielsweise für die Abstoßung der Postfilialen, die vor allem bis 1995 in großer Zahl stattfand und dann wieder nach der Jahrtausendwende. Auch die geplante Schließung mehrerer ostdeutscher Bahnausbes-

serungswerke nach dem Jahr 2000 passt in dieses Schema (siehe den Beitrag von Marcel Bois und Svea Gruber in diesem Band).

3. Auswirkungen für die ostdeutschen Beschäftigten

Langfristig gingen die Privatisierungsprozesse von Post und Bahn mit oftmals negativen Auswirkungen für die Beschäftigten einher. In allererster Linie ist hier der massive Arbeitsplatzabbau in beiden Unternehmen zu nennen, der jeweils zu den umfangreichsten in Europa zählte. So sank bei der Post die Zahl der im Bereich der Postdienste Beschäftigten in dem Jahrzehnt nach der »Wende« von 400.000 auf 260.000 (Brandt/Drews/Schulten 2007, S. 268). Die Bahn strich derweil zwischen 1993 und 2005 etwa 180.000 der bislang 396.000 Arbeitsplätze (Richter-Steinke 2011, S. 123).

Diese hohen Verluste in beiden Branchen konnte auch nicht durch die Schaffung neuer Stellen in Konkurrenzunternehmen ausgeglichen werden. Zudem waren die neuen Jobs häufig durch schlechtere Arbeitsbedingungen gekennzeichnet. Während beispielsweise bei der Post 63 Prozent der Beschäftigten in Vollzeit arbeiteten, waren es bei ihren Wettbewerbern gerade einmal 18 Prozent, in der Regel ohne Tarifbindung (Brandt/Drews/Schulten 2007, S. 269). Es gab hier nahezu keine Regulierung der Arbeitsbedingungen durch Tarifverträge und für die Beschäftigten nur selten die Möglichkeit, Betriebsräte zu gründen (Teuscher 2008, S. 112).

Aber auch in den beiden ehemaligen Staatsunternehmen selbst verschlechterten sich die Arbeitsbedingungen langfristig. Die Arbeitgeber verlängerten die Arbeitszeiten und strichen arbeitsfreie Tage, setzten mehr Teilzeitkräfte ein und versetzten Beschäftigte in Tochtergesellschaften, in denen nach schlechteren Tarifen bezahlt wurden. Bei der Bahn fand in einigen Bereichen eine regelrechte Prekarisierung der Arbeitsverhältnisse statt:

»Neue Berufe mit geringeren Qualifikationen und niedrigerer Entlohnung wurden im Schnellverfahren entwickelt, so beispielsweise der »Bereitstellungslokkführer« (Rügemer 2008, S. 81).

Auch bei der Post entstand eine »Zwei-Klassen-Tarifstruktur« (Brandt/Drews/Schulten 2007, S. 270). Eine sozialwissenschaftliche Untersuchung, die in den Jahren 1993 bis 1995 durchgeführt wurde, kam zu dem Ergeb-

nis, dass sich sowohl in Ost- als auch in Westdeutschland das Betriebsklima in den Postämtern zum Negativen verändert habe, etwa durch eine »atmosphärische Verschlechterung der menschlichen Beziehungen durch Arbeitsintensivierung, Hetze sowie akkordartige Arbeitsorganisation« (Beetz/Elsner/Hedden 1997, S. 152). Die Beschäftigten der Bahn nahmen die Ökonomisierung ebenfalls als belastend wahr, ihre traditionelle Bindung an das Unternehmen schwand (Kalass 2012, S. 97).

In den neuen Bundesländern waren die Umwälzungen in den Jahren nach der »Wende« zweifellos noch umfassender als im Westen. Die Reichsbahn strich allein bis zum Jahresende 1991 fast 60.000 Stellen, während die Zahl der Beschäftigten bei der Bundesbahn zunächst nahezu gleich blieb. Auch in den folgenden beiden Jahren ging dieser ungleiche Stellenabbau weiter: Die Zahl der Bahn-Mitarbeiter:innen im Westen sank um etwa 10 Prozent, im Osten verringerte sie sich derweil um 30 Prozent (Lauschke 2012, S. 115 f. und 118). Insgesamt verabschiedete sich die Reichsbahn allein zwischen 1990 und 1993 – also noch vor der Privatisierung – von etwa 50 Prozent ihres Personals (Richter-Steinke 2011, S. 121).

Bestimmte Gruppen im Unternehmen traf es dabei besonders hart. Zu nennen sind die ehemaligen Vertragsarbeiter:innen (siehe den Beitrag von Marcel Bois und Milan Mentz in diesem Band), die nahezu alle ihren Job verloren, und die weiblichen Beschäftigten. So erinnert sich eine Gewerkschafterin aus Erfurt:

»Bei uns wurden Dienststellen aufgelöst, in denen Frauen in den Fahrkartenschaltern, in den Gepäckabfertigungen arbeiteten. Beim Reinigungsdienst, beim Zugbegleitdienst wurden Stellen abgebaut« (Gewerkschaft Transnet 2008, S. 63).

Doch selbst für diejenigen, die im Unternehmen blieben, stellte sich nun noch stärker die Frage der Vereinbarkeit von Beruf und Familie – vor allem weil zahlreiche Betriebskindergärten schließen mussten und Kinderferienlager aufgelöst wurden, die bislang die Betreuung in den Schulferien sichergestellt hatten.

Ähnliche Entwicklungen ließen sich auch bei der Post beobachten, wo der Personalabbau zunächst zwar in etwas geringerem Maßstab vorstatten ging als bei der Bahn – bis Anfang 1992 sank die Zahl der Post-Beschäftigten in Ostdeutschland von 80.000 auf 67.000 (Maschke 2015, S. 131). Doch langfristig wurde hier deutlich, welche Auswirkungen die Liberalisierung des Postsektors auf die Arbeitsbedingungen hatte. Als nach 1998 private

Briefdienstleister zugelassen wurden, siedelten sich diese vor allem in Ostdeutschland an. Gerade in strukturschwachen Gebieten mit hohen Arbeitslosenquoten waren diese Wettbewerber der Post »ein wahrnehmbarer Beschäftigungsfaktor« (Input Consulting 2006, S. 25).

Allerdings sorgten sie nur selten für tarifgebundene Vollzeitstellen, im Gegenteil: In Mecklenburg-Vorpommern lag der Anteil von Minijobs in diesen Unternehmen bei 88 Prozent, in Brandenburg und Sachsen bei jeweils knapp 80 Prozent (Input Consulting 2006, S. 43). Verdiente eine Briefträgerin der Deutschen Post zu dieser Zeit bundesweit 11,84 Euro in der Stunde, so erhielt ihr ostdeutscher Kollege bei einem der Konkurrenzunternehmen im Durchschnitt gerade einmal 5,90 Euro.

Dieser Lohn lag nicht nur deutlich unter dem durchschnittlichen Einkommen im Westen, sondern auch 17 Prozent unter einem Arbeitseinkommen, mit dem sich der Mindestbedarf nach den Bestimmungen des Sozialgesetzbuchs II decken ließ. Mit anderen Worten: Ostdeutsche Beschäftigte bei den neu geschaffenen Postdienstleistern hatten als »Aufstocker« Anspruch auf ergänzendes Arbeitslosengeld (Input Consulting 2006, S. 7; Teuscher 2008, S. 113); sie sind also der Gruppe der »working poor« zuzurechnen (Input Consulting 2006, S. 55).

4. Zur Rolle der Gewerkschaften

Obwohl der Stellenabbau massiv war, fand er sozial abgemildert statt. So wurden die Restrukturierungen bei der Deutschen Post ohne betriebsbedingte Kündigungen bewältigt, sondern über natürliche Fluktuation und die umfangreiche Nutzung von Maßnahmen wie Frühpensionierung, Altersteilzeit und Abfindungsverträgen. Auch die Bahn verzichtete in den ersten Jahren nach ihrer Reform auf betriebsbedingte Kündigungen (Hofman/Rewinkel 2018, S. 218).

In beiden Fällen war dies ein Verdienst der zuständigen Gewerkschaften, also der Deutschen Postgewerkschaft (DPG) und der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), die entsprechende Vereinbarungen mit den Unternehmensspitzen getroffen hatten. Diesen »Grundkonsens« musste aber zumindest die DPG im Jahr 1995 »in dem bislang längsten Streik in der Geschichte der Deutschen Post« erkämpfen (Brandt/Drews/Schulten 2007, S. 269 f.).

Die Regelungen galten für die Privatisierung der Gesamtunternehmen und betrafen das gesamte Bundesgebiet; dementsprechend profitierten auch die ostdeutschen Beschäftigten davon. Die Tatsache, dass sich DDR-Post und -Bahn mit westdeutschen Unternehmen vereinigt hatten, in denen stark verankerte Gewerkschaften agierten, war also zweifellos ein Vorteil. Anders als in vielen durch die Treuhand privatisierten Betrieben, in denen die Gewerkschaften des Deutschen Gewerkschaftsbunds (DGB) oftmals (noch) nicht präsent waren, wurde hier das in Westdeutschland eingespielte Modell von Interessenvertretung und Mitbestimmung auf die Unternehmensteile in Ostdeutschland übertragen.

Dies zeigte sich auch bei der Angleichung der Arbeits- und Einkommensbedingungen. Die GdED konnte sich erfolgreich dafür einsetzen, dass die Sozialeinrichtungen der Bahn fortgeführt wurden. Ferner erhielten die Beschäftigten in Ostdeutschland zum 1. September 2006 dieselben Löhne wie ihre Kolleg:innen in den alten Bundesländern (Kalass 2012, S. 96–98). Die Post vollzog die vollständige Angleichung der Gehälter bereits zum 1. Januar 2002 (Lauschke 2009, S. 91 f.). Beides war zwar später als von den Gewerkschaften erhofft, kann aber dennoch als Erfolg gewertet werden – gerade angesichts der Tatsache, dass in nicht tarifgebundenen Branchen auch mehr als 30 Jahre nach der Wiedervereinigung deutliche Lohnlücken zwischen Ost und West klaffen.

Allerdings hatte das gewerkschaftliche Agieren auch seine Grenzen. Bei der Bahn profitierten keineswegs alle Mitarbeiter:innen von den Regelungen, die im Zuge der Umwandlung des Unternehmens in eine Aktiengesellschaft vereinbart worden waren. So galt beispielsweise für alle Neueinstellungen ab dem 1. Januar 1994 eine Tarifabsenkung um acht Prozent (Kalass 2012, S. 96).

Der massive Personalabbau bei der Deutschen Reichsbahn hatte zudem zur Folge, dass die GdED zwischen 1991 und 1998 rund die Hälfte ihrer Mitglieder im Osten verlor. Nicht zuletzt kamen die vielen Zugeständnisse, die sie gegenüber der Konzernspitze machte, nicht bei allen Beschäftigten gut an. Von dieser Unzufriedenheit konnte die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), die zum Deutschen Beamtenbund gehörte und vor allem in Ostdeutschland stark vertreten war, Anfang der 2000er Jahre profitieren, indem sie den »Schmusekurs« der GdED kritisierte (Müller/Wilke 2006, S. 246 und S. 250 f.), die sich 2000 in Transnet umbenannte.

Die schlechten Arbeitsbedingungen bei den privaten Briefdienstleistern wiesen derweil auf den begrenzten Einfluss der DPG hin, die über Jahrzehnte hinweg de facto eine Unternehmensgewerkschaft gewesen war und gerade in der Frühzeit der Privatisierung Schwierigkeiten hatte, Mitglieder in den neu gegründeten Unternehmen zu gewinnen.

5. Fazit

Horst Köhler erhielt in der eingangs erwähnten Aufsichtsratssitzung der Deutschen Bahn nur wenig Zuspruch. Einer der wenigen, die auf seine Einlassung eingingen, gab zu bedenken, dass die Treuhand-Erfahrungen nur sehr bedingt auf den Mobilitätskonzern zu übertragen seien.⁶ Tatsächlich lassen sich bei der Privatisierung der ehemaligen Reichsbahn der DDR deutliche Unterschiede zur Entwicklung bei anderen privatisierten ostdeutschen Betrieben feststellen. Während die Treuhand binnen weniger Jahre Tausende Betriebe in private Hand gab oder stilllegte und damit mitverantwortlich für Deindustrialisierung und Massenarbeitslosigkeit in den neuen Bundesländern war, liefen die entsprechenden Prozesse bei der Bahn deutlich langsamer ab. Selbiges gilt auch für die ehemalige DDR-Post.

Hierbei spielte eine Rolle, dass die ostdeutsche Post und Reichsbahn einen Prozess der doppelten Transformation durchliefen: Erst wurden sie in bundesrepublikanische Staatsbetriebe eingegliedert, dann privatisiert. Verantwortlich für diese verzögerte Privatisierung war die Tatsache, dass es sich um ehemals öffentliche Unternehmen handelte, mit Hunderttausende von Beschäftigten hatte, politisch stark reguliert waren und wichtige Aufgaben der Daseinsfürsorge erfüllten.

Gerade Letzteres war ein Grund dafür, dass Bund und Unternehmen vor allem in den frühen 1990er Jahren hohe Investitionen tätigten, um die Post- und Bahninfrastruktur sowohl innerhalb der ehemaligen DDR als auch zwischen Ost und West zu stärken. Zugleich begannen sie aber mit einem Sparkurs, dessen langfristiges Ergebnis die Abstoßung sämtlicher Postfilialen und der Verkauf großer Teile der Bahnhofsgebäude war.

6 | Protokoll 17. Sitzung des Aufsichtsrats der DB AG, Berlin, 9.7.1997, Bl. 10. In: Historische Sammlung der Deutschen Bahn, Berlin.

In beiden Unternehmen wurden Zehntausende Stellen in Ostdeutschland abgebaut. Doch die Auswirkungen für die Beschäftigten wurden sozial stärker abgemildert als bei vielen anderen ehemaligen DDR-Betrieben. Dies war dem Engagement der ehemals westdeutschen Gewerkschaften DPG und GdED zu verdanken, die sich unmittelbar nach der »Wende« mit ihren ostdeutschen Pendanten vereinigten und daher rasch vor Ort agieren konnten.

Aber der Preis für die tarifpolitischen Errungenschaften war hoch: Der konzernnahe Kurs der GdED führte dazu, dass ihr mit der GDL eine vor allem im Osten einflussreiche Konkurrentin entstand. Die DPG konnte unterdessen zwar gute Arbeitsbedingungen für die Postbeschäftigten erstreiten, aber nicht verhindern, dass sich in den 2000er Jahren in ihrem Organisationsbereich ein neuer Niedriglohnsektor etablierte.

Literatur und Quellen

Archive

Archiv der sozialen Demokratie, Bonn (AdsD)

Bestand: Transnet GdED – Hauptvorstand.

Bundesarchiv, Berlin (BArch)

Vorlass Hans-Jürgen Niehof.

Historische Sammlung der Deutschen Bahn, Berlin

Protokolle der Aufsichtsratssitzungen.

Literatur

Alle im Folgenden genannten Webseiten wurden zuletzt am 14.1.2025 abgerufen.

Beez, Manuela/Elsner, Gine/Hedden, Ina (1997): Arbeitsbedingungen im Postdienst. Eine Untersuchung vor der Postreform II, Hamburg: VSA.

Böick, Marcus (2018): Die Treuhand. Idee – Praxis – Erfahrung. 1990–1994, Göttingen: Wallstein.

Böick, Marcus (2020): Treuhandanstalt und Wirtschaftsombau. Bilanz nach 30 Jahren: »Achillesferse« der Wiedervereinigung? Artikel vom 1.12.2020.

- www.bpb.de/themen/deutsche-einheit/lange-wege-der-deutschen-einheit/315873/treuhandanstalt-und-wirtschaftsumbau/.
- Brandt, Torsten/Drews, Kathrin/Schulten, Thorsten (2007): Liberalisierung des deutschen Postsektors – Auswirkungen auf Beschäftigung und Tarifpolitik. In: WSI Mitteilungen, H. 5, S. 266–273. www.wsi.de/de/wsi-mitteilungen-liberalisierung-des-deutschen-postsektors-auswirkungen-auf-beschaeftigung-und-tarifpolitik-12248.htm.
- Busch, Axel (1991): Deutsche Postunion. Ein ordnungspolitisch fragwürdiger Schritt. In: Wirtschaftsdienst 70, H. 7, S. 363–367.
- Der Spiegel (1991): Post: Nur noch blau. In: Der Spiegel, H. 1, S. 28 f.
- Deutsche Bundespost Postdienst (1992): Geschäftsbericht 1991, Bonn.
- Deutsche Bundespost Postdienst (1993): Geschäftsbericht 1992, Bonn.
- Doering-Manteuffel, Anselm/Raphael, Lutz (2012): Nach dem Boom. Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970. 3., ergänzte Auflage, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- Engartner, Tim (2021): Staat im Ausverkauf. Privatisierung in Deutschland. 2., aktualisierte und erweiterte Auflage, Frankfurt am Main/New York: Campus.
- Etling, Andreas (2015): Privatisierung und Liberalisierung im Postsektor. Die Reformpolitik in Deutschland, Großbritannien und Frankreich seit 1980, Frankfurt am Main: Campus.
- Gewerkschaft Transnet (Hrsg.) (2008): Es ist unsere Geschichte. Eisenbahngewerkschafterinnen erzählen. Ein Lesebuch nicht nur für Frauen, Frankfurt am Main.
- Handschuhmacher, Thomas (2018): »Was soll und kann der Staat noch leisten?« Eine politische Geschichte der Privatisierung in der Bundesrepublik 1949–1989, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- Hoffmann, Dierk (2018): Im Laboratorium der Marktwirtschaft: Zur Geschichte der Treuhandanstalt 1989/90 bis 1994. Ein neues Forschungsprojekt des Instituts für Zeitgeschichte. In: Vierteljahrschrift für Zeitgeschichte 66, H. 1, S. 167–185. www.ifz-muenchen.de/fileadmin/user_upload/Leuchttuerme/2022-04_Treuhand/VfZ_1_2018_Zur_Geschichte_der_Treuhandanstalt.pdf.
- Hofman, Rolf/Rewinkel, Friedrich (2018): Der ständige Kampf zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen 1835–2017. Beschäftigte bei den Bahnen und ihre Gewerkschaften. 2. Auflage, Frankfurt am Main: EVG Geschichte.

- Input Consulting (2006): Liberalisierung und Prekarisierung – Beschäftigungsbedingungen bei den neuen Briefdienstleistern in Deutschland, Stuttgart. www.input-consulting.de/files/inpcon-DATA/download/200612_Liberalisierung-Prekarisierung-Briefmarkt_Input.pdf.
- Kalass, Viktoria (2012): Neue Gewerkschaftskonkurrenz im Bahnwesen. Konflikt um die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, Wiesbaden: Springer VS.
- Kempe, Martin (1991): Kahlschlag trotz Sozialpaktgesäusels. In: taz vom 7.2.1991.
- Kopper, Christopher (1999): Die Deutsche Reichsbahn 1949–1989. In: Gall, Lothar/Pohl, Manfred (Hrsg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München: C. H. Beck, S. 281–316.
- Lauschke, Karl (2009): »Zusammenhalten und gestalten«. Die Deutsche Postgewerkschaft bis zur Bildung von ver.di. Hrsg. von der Stiftung Deutsche Postgewerkschaft, Hamburg: VSA.
- Lauschke, Karl (2012): Staatliche Selbstentmachtung. Die Privatisierung von Post und Bahn. In: Frei, Norbert/Süß, Dietmar (Hrsg.): Privatisierung. Idee und Praxis seit den 1970er Jahren, Göttingen: Wallstein, S. 108–123.
- Maschke, Walter (Hrsg.) (2015): Einheit im Wandel. Deutsche Post DHL – Von der Behörde zum Global Player, Bonn: Deutsche Post.
- Müller, Hans-Peter/Wilke, Manfred (2006): »Gestaltend Einfluß nehmen«. Bahngewerkschaft und Bahnreform 1993–2005, Berlin: edition sigma.
- Niehof, Hans-Jürgen (2011): Der Postdienst in der DDR. Eine (selbst)kritische Bilanz. In: Das Archiv. Magazin für Kommunikationsgeschichte, H. 3, S. 50–54. <https://dgpt.org/produkt/der-postdienst-in-der-ddr-2/>.
- Raphael, Lutz (2019): Jenseits von Kohle und Stahl. Eine Gesellschaftsgeschichte Westeuropas nach dem Boom, Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung.
- Richter-Steinke, Matthias (2011): Auswirkungen von Privatisierungen auf Gewerkschaften. Die Privatisierung der europäischen Eisenbahnen am Beispiel der Deutschen Bahn im Kontext von Liberalisierung, Europäisierung und Globalisierung, Münster: Monsenstein und Vannerdat.
- Rügemer, Werner (2008): Privatisierung in Deutschland. Eine Bilanz. Von der Treuhand zu Public Private Partnership. 4., überarbeitete und erweiterte Auflage, Münster: Westfälisches Dampfboot.

- Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (1985): Auf dem Weg zu mehr Beschäftigung. Jahresgutachten 1985/86. Bundestag-Drucksache 10/4295, Bonn.
- Schönknecht, M. et al. (2023): Verfallen, verkauft, umgenutzt – wie steht es um die Alten Bahnhöfe? In: Leipziger Volkszeitung, Lokalausgabe Delitzsch-Eilenburg vom 1.12.2023.
- Schulz, Günther (1999): Die Deutsche Bundesbahn 1949–1989. In: Gall, Lothar/Pohl, Manfred (Hrsg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München: C.H. Beck, S. 317–376.
- Schwarz, Hans-Peter (1999): Wiedervereinigung und Bahnreform 1989–1994. In: Gall, Lothar/Pohl, Manfred (Hrsg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München: C.H. Beck, S. 377–418.
- stern.de (2009): Deutsche Post. Schließung aller eigenen Filialen. Artikel vom 15.8.2009. www.stern.de/wirtschaft/news/deutsche-post-schliessung-aller-eigenen-filialen-3531792.html.
- Teuscher, Stephan (2008): Post. In: Brandt, Torsten / Schulten, Thorsten / Sterkel, Gabriele / Wiedemuth, Jörg (Hrsg.): Europa im Ausverkauf. Liberalisierung und Privatisierung öffentlicher Dienstleistungen und ihre Folgen für die Tarifpolitik, Hamburg: VSA, S. 108–120.
- Wolf, Winfried (1992): Eisenbahn und Autowahn. Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße. Geschichte, Bilanz, Perspektiven. Erweiterte Neuauflage, Hamburg/Zürich: Rasch und Röhring.
- Wüpper, Thomas (2019): Bundesbahn und Reichsbahn. Die mühsame Wiedervereinigung der Bahn. In: Der Tagesspiegel vom 9.11.2019. www.tagesspiegel.de/wirtschaft/die-muhsame-wiedervereinigung-der-bahn-8514013.html.

