

»42 Monate zwischen Hoffnung und Angst«: Die Auseinandersetzung um die Schließung des Bahnausbesserungswerks Delitzsch (2001–2004)

Marcel Bois, Svea Gruber

Als im ersten Sommer des neuen Jahrtausends die Weltausstellung »Expo 2000« in Hannover stattfand, war auch die Deutsche Bahn vor Ort und präsentierte den Besucher:innen einen »Innovationszug«, der zukünftig im Regionalverkehr eingesetzt werden sollte. Die Presse war begeistert: Der Zug in seiner »feuerroten Hülle« stecke »voller technischer Raffinessen« – »Tresen mit Zapfhahn, Videowände, Kopfhöreranschlüsse, moderne Sitzlandschaften, Klimaanlage, Hebevorrichtungen für Kinderwagen und Rollstühle und vieles mehr« (Fahr 2001).

Gebaut worden war das 140 Stundenkilometer schnelle Prestigeobjekt in dem traditionsreichen Bahnausbesserungswerk im sächsischen Delitzsch, einer 30 Kilometer nördlich von Leipzig gelegenen Kreisstadt. Die dortige Anlage war 1908 entstanden und hatte zu den bedeutendsten Bahnwerken der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) gehört. Seit Anfang der 1970er Jahre hielten die Beschäftigten jährlich mehr als 2.500 Reisezugwagen instand.¹ Nach der »Wende« wurden hier weiterhin Züge repariert, umgebaut und modernisiert; auch das Werk selbst wurde in den 1990er Jahren mit neuen Anlagen ausgestattet.

Dennoch beschloss der Bahnvorstand im Sommer 2001, den Standort Delitzsch zu schließen. Nachdem diese Pläne öffentlich geworden waren, folgte eine Auseinandersetzung zwischen Unternehmen und Belegschaft um den Erhalt des Werks, die in schwankender Intensität mehr als drei

1 | Deutsche Bahn/PricewaterhouseCoopers: Dokument über Bahnwerk Delitzsch, Entwurf [ca. 2003], Abschnitt »Historische Entwicklung des Werkes Delitzsch«, Bl. 12. In: Privatarhiv Matthias Altmann, Werk Delitzsch Historie (Ordner).

Jahre lang andauern sollte. In der Region erfuhren die Beschäftigten große Solidarität. Nicht nur die Gewerkschaften unterstützten ihren Kampf, sondern auch große Teile der Stadtgesellschaft und der Politik.

Die Proteste endeten schließlich mit einem Teilerfolg: Die Bahn nahm den Schließungsbeschluss zurück und entschied sich stattdessen für einen Verkauf des Werks zum Jahreswechsel 2004/2005. Es seien »42 Monate zwischen Hoffnung und Angst« gewesen, schrieb damals Klaus Staeubert (2004) in der *Leipziger Volkszeitung*.

Im Folgenden soll diese Auseinandersetzung im Zeitraum von 2001 bis 2004 nachgezeichnet werden. In diesem Zusammenhang fragen wir nach der Rolle und den Handlungsmöglichkeiten des Betriebsrats, der Gewerkschaften und anderer am Konflikt beteiligter Akteur:innen: Wie lauteten ihre Forderungen? Auf welche Weise vermittelten sie diese? Welche Protestformen wählten sie? Damit steht die vorliegende Untersuchung in einer Reihe jüngst erschienener Fallstudien zu lokalen betrieblichen Protestbewegungen in Ostdeutschland, die als Vergleichsfolie für unsere Untersuchung dienen sollen.

Die meisten dieser Arbeiten analysieren die Auseinandersetzungen um die Politik der Treuhandanstalt. Häufig nehmen die Autor:innen eine Erzählperspektive »von unten« ein und begreifen die vom Arbeitsplatzverlust bedrohten Beschäftigten als handelnde Akteur:innen, die unterschiedlich ausgeprägte Möglichkeiten der Einflussnahme hatten (Brunner/Kuhnhenne 2023). Dabei zeigen sie, dass die Proteste vielfältige Träger:innen hatten, die aber selten branchen- oder regionenübergreifend agierten (Böick 2012). Trotzdem sei es aus Sicht der Akteur:innen oft auch um die Zukunft Ostdeutschlands gegangen (Rau 2023).

Die Bilanz der einzelnen Protestbewegungen fiel ambivalent aus. So wurde die Erhaltung von Standorten in vielen Fällen mit einem massiven Arbeitsplatzabbau verknüpft und oft nur durch Investitionen der Landesregierung ermöglicht (Warnecke 2023; Koch 2023). In anderen Fällen gelang es zwar, eine Schließung aufzuschieben, nicht aber, sie ganz zu verhindern (Bunk 2023). Wenn diese Proteste auffallend gemäßigt blieben, war dies einerseits auf die Umbruchsituation der frühen 1990er Jahre und andererseits auf mangelnde Erfahrung in Sachen betrieblicher, gewerkschaftlicher und politischer Interessenvertretung zurückzuführen (Goßmann 2020).

Obwohl die Proteste in Delitzsch erst in den frühen 2000er Jahren stattfanden, verstehen wir sie als ein indirektes Produkt der »Wiederver-

einigung«, vor allem weil die geplante Schließung mit der – durch »den Westen« forcierten – Privatisierung der Deutschen Reichsbahn der ehemaligen DDR zusammenhing. Daher nehmen wir im Sinne einer »langen Geschichte der ›Wende« auch größere Zeiträume jenseits der unmittelbaren Zäsur von 1989/90 in den Blick (Brückweh/Villinger/Zöller 2020, S. 11).

Dieser Beitrag greift auf zahlreiche veröffentlichte und unveröffentlichte Quellen zurück. Hierzu zählen neben der Lokalpresse eine Dokumentation des Deutschen Gewerkschaftsbunds (DGB) in Sachsen über die dortige Protestbewegung (DGB Sachsen 2006) und eine Firmenchronik, die anlässlich des 100-jährigen Bestehens des Bahnwerkes im Jahr 2008 publiziert wurde (Bender/Hergeth 2008).

Darüber hinaus konnten Quellenbestände aus den Privatarchiven des damals für das Werk zuständigen Gewerkschaftssekretärs Matthias Altmann und des ehemaligen Betriebsratsmitglieds Thomas Steiner ausgewertet werden. Die wichtigste Quelle ist hier zweifellos ein umfangreicher Ordner aus dem Besitz von Altmann, der Korrespondenzen, Flugblätter und Presseberichte über die betriebliche Protestbewegung sowie interne Dokumente der Deutschen Bahn aus den Jahren 2002 bis 2004 enthält. Zudem konnten beide Akteure auch interviewt werden.²

1. Das Werk in Delitzsch und die Privatisierung der Bahn

Die Privatisierung der Bahn war eines der ersten großen gesamtdeutschen ökonomischen Transformationsprojekte. Erste Pläne zur Entstaatlichung der westdeutschen Bundesbahn lagen bereits Jahre vor der »Wende« auf dem Tisch. Realisiert wurden sie allerdings erst Anfang 1994 (Lauschke

2 | Am 22. Juni 2022 fand in Weimar ein Interview mit den beiden Bahngewerkschaftern Matthias Altmann und Christian Bormann statt. In diesem Gespräch ging es vor allem um die Transformation der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) in den frühen 1990er Jahren. Während die Protestbewegung in Delitzsch hier nur am Rande eine Rolle spielte, stand sie im Zentrum des Interviews mit Thomas Steiner, das am 11. Juni 2023 in Kasbach (Rheinland-Pfalz) stattfand. Beide Interviews führte Marcel Bois durch. Die Aufnahmen und Transkripte befinden sich in seinem Besitz und sollen nach Abschluss des Forschungsprojekts im Archiv der sozialen Demokratie (AdsD) in Bonn verwahrt werden.

2012), als die CDU-geführte Bundesregierung den Staatsbetrieb in die Deutsche Bahn AG umwandelte und die Ausrichtung nach privatwirtschaftlichen Kriterien vorgab. Drei Jahre später folgte die Gründung von fünf Aktiengesellschaften unter dem Dach der Deutschen Bahn.

Zudem wurde die bislang eigenständige ostdeutsche Reichsbahn 1994 in den Konzern eingegliedert. Sie durchlief im Zuge der Wiedervereinigung also einen Prozess, den man als »doppelte Transformation« bezeichnen kann (siehe den Beitrag von Marcel Bois in diesem Band). In einem ersten Schritt wandelte sie sich von einem DDR-Staatsbetrieb zu einem öffentlichen Unternehmen der Bundesrepublik Deutschland. Als Sondervermögen blieb sie zunächst eigenständig, bis die formelle Privatisierung 1994 in einem zweiten Schritt umgesetzt wurde.

Damit unterschied sich die Entwicklung der Bahn deutlich von der vieler anderer DDR-Betriebe. Ihre Privatisierung fand nicht durch das Handeln der Treuhandanstalt statt (hierzu Böick 2018), sondern durch die Eingliederung in ein westdeutsches Staatsunternehmen, dessen Privatisierung zu diesem Zeitpunkt bereits angestoßen war. Während die Treuhand binnen weniger Jahre Tausende Betriebe privatisierte oder stilllegte und damit mitverantwortlich für Deindustrialisierung und Massenarbeitslosigkeit in den neuen Bundesländern war, liefen die mit der Privatisierung verbundenen Prozesse bei der Bahn deutlich langsamer ab. Auch die Auswirkungen für die Beschäftigten wurden sozial stärker abgemildert als bei vielen anderen ehemaligen DDR-Betrieben.

Hierbei spielte zweifellos eine Rolle, dass es sich um ein ehemals öffentliches Unternehmen mit Hunderttausenden Beschäftigten handelte, das zudem politisch reguliert war und wichtige Aufgaben der Daseinsfürsorge erfüllte. Nicht zuletzt konnten sich schon unmittelbar nach der »Wende« westdeutsche Gewerkschaften bei der Deutschen Reichsbahn etablieren, weshalb hier stärker als anderswo auf das in Westdeutschland eingeübte Modell von Interessenvertretung und Mitbestimmung zurückgegriffen werden konnte. Gleichwohl fand bei der Reichsbahn in den ersten Jahren nach der Wiedervereinigung ein starker Stellenabbau statt.

Dies ließ sich auch im Bahnausbesserungswerk Delitzsch beobachten. Zwischen 1990 und 1994 gingen 555 Beschäftigte – ein Drittel der Belegschaft – in Rente, Vorruhestand oder Arbeitslosigkeit. »Nicht nur die Reduzierung des Personalbestandes, auch andere Herausforderungen machten uns zu schaffen«, berichtet Günther Richter, der von 1993 bis

1995 Technischer Leiter des Werks war, über den Übergang in die Marktwirtschaft:

»Akquise« war eines der Fremdwörter, die wir lernen mussten. Auf einmal war es überlebenswichtig, selbstständig Aufträge für das Werk an Land zu ziehen.« (Bender/Hergeth 2008, S. 211)

Auch sonst waren die 1990er Jahre eine unruhige Zeit für das Werk: Im Zuge der Umstrukturierungen der Deutschen Bahn änderte es allein zwischen 1994 und 2001 viermal seinen Namen (Bender/Hergeth 2008, S. 258). Dennoch hatten die verbliebenen Beschäftigten das Gefühl, es würde mit dem Delitzscher Werk aufwärts gehen.

So wurde etwa die Hälfte der im Osten in den 1990er Jahren modernisierten Eisenbahnwagen in Delitzsch umgebaut (Bender/Hergeth 2008, S. 215). Zudem renovierte die Bahn das Werk in dieser Zeit für 8,5 Millionen D-Mark. Im Frühjahr 1998 ging eine neue Farbgebungsanlage in Betrieb, die seinerzeit die »modernste Anlage dieser Art« war (Leipziger Volkszeitung 1998). Nicht zuletzt entstand in jenen Jahren auch der eingangs erwähnte Innovationszug.

Der damalige Betriebsratsvorsitzende Thomas Steiner berichtet, die Bahn-Vorstände hätten bei ihren Besuchen stets »in pastellfarbenen Tönen« von dem Werk gesprochen. Dies alles habe dazu geführt, dass die Beschäftigten optimistisch in die Zukunft geblickt und sich Eigenheime gekauft hätten. Ganze Neubausiedlungen seien entstanden, weil die Beschäftigten davon ausgingen, langfristig im Werk beschäftigt zu sein – »einfach weil man wusste: Wir werden gebraucht, das ist alles easy hier in Delitzsch und das macht Spaß und hier bleiben wir.«³

2. »Da geht es nur noch um Geld und um die Börse«

Doch es kam anders: Am 24. Juni 2001 erreichte Betriebsrat Andreas Walther ein Fax der Gewerkschaft Transnet (DGB Sachsen 2006, S. 36) mit einer Liste von Ausbesserungswerken, die vermeintlich geschlossen werden sollten, darunter auch das Werk in Delitzsch. Walther war zunächst nicht beunruhigt:

3 | Interview mit Thomas Steiner, 11.6.2023.

»Es hatte schon öfters solche Androhungen gegeben. Wir waren zwar irritiert, berieten im Betriebsrat, doch richtig ernst nahmen wir dieses seltsame Stück Papier nicht.« (Bender/Hergeth 2008, S. 222)

Erst als auch die Presse über die geplante Schließungswelle bei der Deutschen Bahn berichtete, wurde Walther und seinen Kolleg:innen bewusst, wie ernst die Lage war. »Um Überkapazitäten abzubauen, sollen insgesamt in allen Werken 6.000 Arbeitsplätze abgebaut werden«, hieß es im *Tagespiegel* (Der Tagesspiegel 2001). Betroffen waren Standorte in ganz Deutschland, doch Sachsen sah sich ungleich hart von den angekündigten Sparmaßnahmen getroffen – von den insgesamt acht Werken, die geschlossen werden sollten, befanden sich vier im Freistaat. Neben Delitzsch waren dies die Standorte Leipzig-Engelsdorf, Chemnitz und Zwickau.

Innerhalb kurzer Zeit formierte sich ein breit getragener Protest gegen Deindustrialisierung und den Abbau von Arbeitsplätzen, denn Ende Dezember 2001 musste mit der Zuckerfabrik der zweite große Arbeitgeber der Stadt schließen. Diese war elf Jahre zuvor von der westdeutschen Südzucker AG übernommen und ebenfalls auf den modernsten technischen Stand gebracht worden (Braun-Michels 2002; Leipziger Volkszeitung 2002).

Zuletzt hatten in der Zuckerfabrik noch 116 Personen gearbeitet (Leipziger Volkszeitung 2000). Nun waren darüber hinaus etwa 700 Arbeitsplätze im Bahnwerk selbst und weitere 1.000 Stellen bei Zulieferbetrieben in Gefahr (DGB Sachsen 2006, S. 36). In einer Stadt mit 25.000 Einwohner:innen hätte dies massive Auswirkungen gehabt, nicht zuletzt weil sich die Arbeitslosenzahl mit mehr als 3.100 ohnehin schon auf einem Allzeithoch befand.⁴

Entsprechend groß war die Empörung über die angekündigte Schließung. »Eine Schande ist das!«, wettete ein 71-jähriger Mann, der mehr als 40 Jahre lang in dem Bahnwerk gearbeitet hatte.

»Die Eisenbahn war immer ein Staatsbetrieb. Jetzt aber sitzen bei der Bahn offenbar Leute an der Spitze, die von der Praxis keine Ahnung mehr haben. Da geht es nur noch um Geld und um die Börse.« (Fahr 2001)

4 | Schriftliche Mitteilung der Bundesagentur für Arbeit, Regionaldirektion Sachsen, an Marcel Bois, 22.4.2024. Bis 2005 stieg die Arbeitslosenzahl noch bis auf 3.482 an, danach nahm sie kontinuierlich und rasant ab. Im Jahr 2023 betrug sie nur noch 1.082.

Eine Schülerin empörte sich unterdessen in der Schülerzeitung des Oskar-Reime-Gymnasiums:

»Da das Bahnwerk auch ein großer Ausbildungsbetrieb ist, würden neben den ganzen Arbeitsplätzen auch viele Lehrstellen verloren gehen! Was soll dann aus unserer Stadt werden?? Gibt es nicht schon genug Arbeitslose???«⁵

Allerdings meldeten sich auch Befürworter:innen der geplanten Schließung zu Wort, allen voran die rot-grüne Bundesregierung:

»Der zunehmende Zwang zur Gesamtwettbewerbsfähigkeit des Unternehmens macht die Konsolidierungsmaßnahmen im Bereich der Fahrzeuginstandhaltung notwendig«,

antwortete die Bundesregierung auf eine Frage der Abgeordneten Heidemarie Lüth (PDS) zur Schließung der sächsischen Werke. Um die Bahn »wirtschaftlich zu sanieren«, seien »durchgreifende Maßnahmen« erforderlich. Nur mit einer »wirtschaftlich leistungsfähigen« Bahn könne »der Verkehrsträger Schiene eine Zukunft« haben. Die Bundesregierung unterstütze den Sanierungsprozess »nachdrücklich«, erwarte vom Vorstand der Bahn aber auch,

»dass die im Interesse der Unternehmenskonsolidierung notwendigen Schritte auch weiterhin in sozialverträglicher Weise durchgeführt und durch Verhandlungen zwischen den Tarifpartnern vereinbart werden« (Deutscher Bundestag 2001, S. 49).

Dem Betriebsrat reichten derartige Verlautbarungen nicht. Sein Ziel war der Erhalt des Werkes, weshalb er zur treibenden Kraft der nun entstehenden Bewegung wurde.

Kurz nach Bekanntwerden der Pläne des Bahnvorstands initiierte das Gremium einen ersten Protest in der Stadt. Man habe »quasi über Nacht« eine Demonstration organisiert, berichtet Thomas Steiner. Die Beschäftigten seien »am nächsten Morgen um sechs statt auf Arbeit mit Mann und Maus zum Rathaus gegangen«. Etwa 3.000 Personen hätten sich beteiligt, »Familien waren dabei, Kindergartenkinder [...]. Das hat Delitzsch so noch nie erlebt. Der Marktplatz war voller Menschen und der Bürgermeister war

5 | Bianca Naumann: Neue Schließung, neue Ruine?. Auszug aus: Pennetrant. Schülerzeitung des Oskar-Reime-Gymnasiums Delitzsch, Nr. 64. In: Privatarchiv Matthias Altmann, Werk Delitzsch Historie (Ordner).

konsterniert.« Ab diesem Tag habe der Betriebsrat »nur noch organisiert« und versucht, »guten, konstruktiven Widerstand« zu entwickeln.⁶

Unterstützt wurde die Demonstration vom SPD-Landesverband, dem CDU-Stadtverband und den regionalen Gliederungen von IG Metall, der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) und der Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten (NGG); auch (ehemalige) Beschäftigte der Südzucker AG nahmen teil (DGB Sachsen 2006, S. 36). Hinter dem Protest stand zudem die für die Bahn zuständige Gewerkschaft Transnet. Die regionale Gliederung hatte die Demonstration am 27. Juni 2001 mitorganisiert und Bezirksleitungsvertreter Matthias Altmann berichtet, er sei »über Wochen« jeden Tag in Delitzsch gewesen.⁷

Selbst der Bundesvorsitzende Norbert Hansen, der sonst häufig für eine zu konzernnahe Haltung kritisiert wurde, betonte gegenüber Bahnchef Hartmut Mehdorn die ablehnende Haltung der Gewerkschaft zur Schließung (Transnet inform 2001a). Doch offenbar war die Gewerkschaft aus Sicht der Belegschaft in den Protesten nicht immer sichtbar. »Die KollegInnen waren am Montag von Transnet enttäuscht, da wir nicht vorn an der Spitze, sichtbar für alle, den Kampf führen«, schrieben beispielsweise die Betriebsratsvorsitzenden Steiner und Walther, die selbst Mitglieder von Transnet waren, im Dezember 2002 nach einer Demonstration an Hansen, und weiter:

»Es wird erwartet, dass ähnlich wie das der DGB-Kreis begleitet, ein Verantwortlicher die Kollegen ermutigt. Der DGB ist mit Fahrzeugen vor Ort, schickt Kreisvorsitzende und macht Druck.«⁸

3. »Sachsen lebt, wenn Sachsen arbeiten« – die überregionale Protestbewegung

Die betriebliche Protestbewegung zeichnete sich von Beginn an durch eine große Bandbreite an Aktionsformen aus. Eine »Kerngruppe« aus dem Betriebsrat entwickelte jeden Morgen ein neues Flugblatt und verteilte

6 | Interview mit Thomas Steiner, 11.6.2023.

7 | Interview mit Matthias Altmann und Christian Bormann, 22.6.2022.

8 | Betriebsrat Werk Delitzsch an Transnet Hauptvorstand, Vorsitzender Norbert Hansen, 12.12.2002. In: Privatarchiv Matthias Altmann, Werk Delitzsch Historie (Ordner).

es vor und nach Schichtbeginn am Werkstor.⁹ Zum ersten Jahrestag des Schließungsbeschlusses veranstalteten die Beschäftigten unter dem Geläut der Delitzscher Kirchen und dem Dröhnen der Werks sirene eine Schweigeminute (Staeubert 2002a). Bei einer Unterschriftenaktion gegen die geplanten Schließungen in Sachsen konnten insgesamt 55.000 Unterschriften gesammelt werden, die Bahnchef Hartmut Mehdorn am 10. Oktober 2001 bei der Verkehrsministerkonferenz in Dresden überreicht wurden (Bender/Hergeth 2008, S. 225).

Als die Transnet im Juli 2001 eine Großdemonstration in Berlin mit 10.000 Teilnehmenden organisierte, stellten die Beschäftigten den Bahnchef als Sensenmann dar, der das Werk zu Grabe tragen wolle (Transnet inform 2001b, S. 10). Dieses Motiv war auch später auf Demonstrationen in Delitzsch immer wieder zu sehen, gelegentlich auch auf Bundeskanzler Gerhard Schröder angewandt. Der Betriebsratsvorsitzende bezeichnete derweil Kanzler und Konzernchef als »Gangster« (DGB Sachsen 2006, S. 45); die Teilnehmenden an Demonstrationen trugen Protesttafeln mit Slogans wie »Schließt das Werk, gibt's neue Steuern – Schröder soll den Mehdorn feuern!« (Leipziger Volkszeitung 2003).

Schon bei der Unterschriftenaktion im Oktober 2001 kooperierten die Akteur:innen aus Delitzsch mit Beschäftigten aus den anderen von der Schließung betroffenen sächsischen Werken. Einen Monat später kam es erneut zur Zusammenarbeit, als eine Delegation der Werke Chemnitz, Delitzsch und Zwickau ihr Anliegen auf dem Bundesparteitag der SPD in Nürnberg vortrug (DGB Sachsen 2006, S. 11). Auch überregionale Vernetzungen gab es immer wieder. So demonstrierten im August 2002 Beschäftigte der von Schließung betroffenen Werke aus dem gesamten Bundesgebiet gemeinsam in Köln.¹⁰ Besonders eng war der Kontakt zum benachbarten Ausbesserungswerk Leipzig-Engelsdorf.

Anfang Juli 2001 gründeten die Leipziger DGB-Kreisvorsitzende Edda Möller und Regierungspräsident Walter Christian Steinbach (SPD, ab Juli 2002 CDU) ein Aktionsbündnis zur Rettung der beiden Betriebe.

9 | Interview mit Thomas Steiner, 11.6.2023.

10 | Transnet: Protestkundgebung vor dem Kölner Dom, Presseinfo [August 2002]; Transnet: Die Bahn schenkt Ihnen 1 Stunde und verschenkt 6.000 Arbeitsplätze, Flugblatt, [August 2002]. Beide in: Privatarchiv Matthias Altmann, Werk Delitzsch Historie (Ordner).

Zu den Initiator:innen gehörten neben dem Gewerkschafter Matthias Altmann weitere Politiker wie Michael Czupalla (Landrat des Kreises Delitzsch, CDU), Peter Kaminski (zweiter Bürgermeister von Leipzig, CDU) und Heinz Bieniek (Oberbürgermeister von Delitzsch, CDU), außerdem Wirtschaftsvertreter:innen wie Joachim Dirschka (Präsident der Handwerkskammer Leipzig) und Wolfgang Topf (Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Leipzig) sowie mit Lothar Meyer, dem Direktor des Leipziger Arbeitsamtes, ein Vertreter der städtischen Behörden (DGB Sachsen 2006, S. 37).

Die Akteur:innen der beiden anderen, geografisch ebenfalls nah beieinanderliegenden Werke in Zwickau und Chemnitz initiierten ein ähnliches regionales Bündnis (DGB Sachsen 2006, S. 32). Derweil scheiterte der Versuch des sächsischen DGB-Landesbezirksvorsitzenden Hanjo Lucassen, der zugleich Landtagsabgeordneter für die SPD war, im Landesparlament ein überparteiliches Bündnis für den Erhalt der Werke auf die Beine zu stellen (DGB Sachsen 2006, S. 11).

In der Argumentation für den Erhalt des Delitzscher Werkes spielte der »Standort Ost« zunehmend eine Rolle. Bundeskanzler Gerhard Schröder (SPD) hatte bei seiner Regierungsübernahme 1998 den »Aufbau Ost« zur »Chefsache« erklärt, stand nun aber in der Kritik, weil die Wirtschaftsleistung in den neuen Bundesländern 2001 erstmals gesunken war und die Arbeitslosenzahlen stiegen (vgl. exemplarisch für die zeitgenössische Berichterstattung Kulick 2002).

Entsprechend fragten Landrat Czupalla und Bürgermeister Bieniek in Richtung des Beauftragten der Bundesregierung für die Angelegenheiten der Neuen Länder, nachdem dieser das Werk besucht hatte:

»Wie kann der Beauftragte für die »Chefsache Aufbau Ost« zuschauen, wenn ein Standort aufgegeben wird, in den in den letzten Jahren 110 Millionen DM investiert wurden [...]?» (DGB Sachsen 2006, S. 42).

An anderer Stelle warnte Czupalla: »Jetzt darf nur eines nicht passieren, dass Arbeit von Ost nach West verlagert wird« (Staubert 2002b). Auch die *Süddeutsche Zeitung* brachte die betriebliche Protestbewegung mit den gesellschaftspolitischen Debatten um den »Aufbau Ost« in Verbindung (Schneider 2002) und Handelskammerrepräsentant Dirschka erweiterte den vermeintlichen Ost-West-Konflikt unterdessen noch um eine parteipolitische Dimension:

»Hier im CDU-Land wird alles geschlossen. Im hessischen Wahlkreis von Finanzminister Eichel (SPD) wird ein Ausbesserungswerk ausgebaut.« (DGB Sachsen 2006, S. 37)

Auch der Betriebsrat verwies darauf, dass mit der Werkschließung Arbeitsplätze in Ostdeutschland abgebaut würden, und rief in Anlehnung an die Proteste von 1989/90 »Montagsdemos« für den Erhalt des Werkes aus. In einem Aufruf dazu hieß es:

»Schon einmal haben wir im Osten bewiesen, dass Gemeinschaft etwas bewegen kann, Montagsdemos haben den Sturz einer Regierung bewirkt.«¹¹

Ab Oktober 2002 fanden die Proteste über mehrere Monate hinweg statt. Stets starteten die Demonstrant:innen am Bahnhof und marschierten von dort zum Rathaus, wo sie eine Kerze entzündeten. Dabei richteten sie sich explizit auch an die Stadtgesellschaft und die Familien der Arbeiter:innen.¹² Auch Gewerbetreibende mobilisierten mithilfe eigener Flugblätter, die sie an ihre Kund:innen verteilten.¹³

Neben den deutlichen Bezugnahmen auf Ostdeutschland finden sich in den Verlautbarungen der Protestbewegung immer wieder auch Aussagen mit regionalpatriotischer Konnotation. »Sachsen lebt, wenn Sachsen arbeiten« lautete beispielsweise der Slogan des Aktionskomitees Montagsdemo. Das Protestlogo, versehen mit einer Regionalbahn, den Wappen von Sachsen und Delitzsch sowie der Unterzeile »Das Bahnwerk Delitzsch gehört nicht auf das Abstellgleis«, prangte auf Flugblättern und Stickern. Auch T-Shirts produzierten die Protestierenden. Als Bundeskanzler Schröder bei der Ersten-Mai-Demonstration des Jahres 2002 in Leipzig auftrat, erhielt er von den Beschäftigten ein solches Kleidungsstück überreicht (DGB Sachsen 2006, S. 43).

11 | Stirbt das Werk, stirbt die Region, Flugblatt, 7.10.2002. In: Privatarhiv Matthias Altmann, Werk Delitzsch Historie (Ordner).

12 | Aktionskomitee Montagsdemonstrationen, Pressemitteilung, 25.10.2002. In: Privatarhiv Matthias Altmann, Werk Delitzsch Historie (Ordner).

13 | Liebe Kunden, Flugblatt [Oktober 2002]. In: Privatarhiv Matthias Altmann, Werk Delitzsch Historie (Ordner).

4. Privatisierung statt Schließung

Über die Zukunft des Delitzscher Werks wurde die Belegschaft lange Zeit im Unklaren gelassen; eine mögliche Übernahme durch private Investoren stand zeitweise als Gerücht im Raum (DGB Sachsen 2006, S. 14). Um die Deutsche Bahn politisch unter Druck zu setzen, wandten sich Betriebsrat, Gewerkschaftsvertreter:innen und lokale Politiker:innen immer wieder auch an Bundespolitiker:innen und Regierungsvertreter:innen und baten um Unterstützung.¹⁴

Schließlich sicherte Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) am 9. Dezember 2002 im Rahmen einer Montagsdemonstration in Delitzsch die Aussetzung des Schließungsbeschlusses und den Erhalt des Werkes »nicht nur für ein, zwei Jahre« zu.¹⁵ Wenig später, pünktlich zum Weihnachtsfest 2002, verkündete das Bundesverkehrsministerium in einer Pressemitteilung, das Bahnwerk sei aufgrund von langfristigen Aufträgen gerettet.

Was zunächst wie ein Weihnachtswunder daherkam, entpuppte sich Ende Januar 2003 jedoch als Farce. In einem Interview mit der *Freien Presse* aus Chemnitz widersprach Bahnchef Mehdorn dem Ministerium und schloss eine Schließung nur dann aus, wenn ein Käufer gefunden würde. Die Gewerkschaft Transnet reagierte auf diesen erneuten Rückschlag mit einer Kampfansage und forderte Mehdorn auf, »sich auf den Boden der gemachten Zusagen gegenüber den Fachministern von Bund und Land zurück zu begeben«.¹⁶

So gingen im Februar 2003 erneut zahlreiche Arbeiter:innen und Bürger:innen in Delitzsch auf die Straße.¹⁷ Auch der DGB Sachsen und Transnet

14 | Vgl. beispielsweise Wolfgang Tiefensee, Oberbürgermeister von Leipzig, an Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig, 9.10.2002; Matthias Altmann (Transnet) an Katrin Göring-Eckhardt, Vorsitzende der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen 21.10.2002; Thomas Steiner/Andreas Walther (Betriebsrat Delitzsch) an Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe, 29.1.2003. Alle in: Privatarchiv Matthias Altmann, Werk Delitzsch Historie (Ordner).

15 | Die Stolpe-Rede in Delitzsch am 9.12.2002 [Wortprotokoll]. In: Privatarchiv Matthias Altmann, Werk Delitzsch Historie (Ordner).

16 | Transnet: Herr Mehdorn: Sind Tausende Schicksale für Sie nur ein Spielball?, Info vom 23.1.2003. In: Privatarchiv Matthias Altmann, Werk Delitzsch Historie (Ordner).

17 | Betriebsrats-Info, 3.2.2003. In: Privatarchiv Matthias Altmann, Werk Delitzsch Historie (Ordner).

beteiligten sich weiterhin an den Protesten und übten Druck auf die Deutsche Bahn und die Politik aus. Immer wieder betonten einzelne Akteur:innen die große Relevanz des Werkes für die Region – es gehe nicht nur um dessen Erhalt, sondern um die Zukunft der Stadt, der Region und ganz Sachsens.¹⁸

Im Jahr 2003 veröffentlichte die Bahn dann gemeinsam mit der Unternehmensberatung PricewaterhouseCoopers ein Strategiepapier, das eine Ausschreibung des Werkes vorsah – jedoch unter der Voraussetzung, dass das Personal von 515 auf 225 Beschäftigte reduziert würde.¹⁹ Der Betriebsrat stimmte dem zu, jedoch kritisierte dessen Mitglied Andreas Walther rückblickend, der Personalabbau sei trotz strenger Auswahl nach bestimmten Kriterien nicht sozialverträglich gewesen und beschreibt diesen Prozess als »das Schlimmste«, was er als Betriebsrat erlebt habe (Bender/Hergeth 2008, S. 231 f.).

Das Werk wurde offiziell zum Verkauf ausgeschrieben und schließlich im Dezember 2004 an das Erwerberkonsortium um den Investor Herman Weise verkauft – für einen symbolischen Euro. Das Konsortium hatte bereits zum 1. Januar 2002 das Bahnwerk Leipzig-Engelsdorf übernommen und aus Sicht des Bahnvorstandes »erfolgreich fortgeführt und ausgebaut«.²⁰

»Ich wurde mit offenen Armen empfangen. Die Delitzscher verstanden, was ich wollte, und glaubten an mich«, erinnerte sich Weise an die Übernahme (Bender/Hergeth 2008, S. 237). Er war überzeugt, die Mitarbeiter:innen hätten einen »Leitwolf« gebraucht, »der ihnen sagt: Jawohl, wir bringen euch wieder groß raus, damit wir am Markt bestehen!« (Bender/Hergeth 2008, S. 239). Als Verfechter eines privatwirtschaftlich organisierten Personenbahnverkehrs versprach er anlässlich des 100-jährigen Bestehens des Werkes 2008, mit seiner Firmengruppe RSM Group »ganz Europa im Blick« zu haben (Bender/Hergeth 2008, S. 240).

18 | Vgl. beispielsweise Wolfgang Tiefensee, Oberbürgermeister von Leipzig, an Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig, 9.10.2002; Stirbt das Werk, stirbt die Region, Flugblatt, 7.10.2002. Beide in: Privatarchiv Matthias Altmann, Werk Delitzsch Historie (Ordner).

19 | Deutsche Bahn AG/PricewaterhouseCoopers, Dokument über Bahnwerk Delitzsch, Entwurf, Abschnitt »Historische Entwicklung des Werkes Delitzsch«, Bl. 7 und 9 [ca. 2003]. In: Privatarchiv Matthias Altmann, Werk Delitzsch Historie (Ordner).

20 | Deutsche Bahn AG: Endgültiges Protokoll, Vorstandssitzung 26/2004, 29./30.11.2004, Anlage zum TOP 4: Verkauf des C-Werkes Delitzsch. In: Historische Sammlung der Deutschen Bahn, HA-04-988.

Expansion, Wachstum und Flexibilität wurden zu neuen wirtschaftlichen Maximen; die »Eisenbahner-Mentalität« hingegen, die das Werk über lange Zeit »mit ganz eigenen Hierarchien, Denkmustern und Arbeitsweisen« geprägt habe, war aus Weises Sicht eher hinderlich für die Umstellung auf ein privatwirtschaftliches Unternehmen (Bender/Hergeth 2008, S. 242).

Letztendlich hatte aber eher Europa die RSM Group im Blick als umgekehrt, denn im Jahr 2009 übernahm die schwedische Aktiengesellschaft Euromaint das Unternehmen. 2016 verkaufte sie die deutschen Standorte an die in Luxemburg ansässige Iberia Industry Capital Group, die die Werke in Delitzsch und Leipzig sowie an drei westdeutschen Standorten nun unter dem Namen Railmaint betreibt.

Fazit

Mit der Übernahme habe eine »dreieinhalbjährige Tortur [...] ihr Ende« gefunden, erinnert sich Betriebsrat Andreas Walther – »[u]nd für diejenigen, die die Radikalkur überstanden hatten, war es auch ein glückliches« (Bender/Hergeth 2008, S. 232). Tatsächlich hatten Beschäftigte, Betriebsrat, Gewerkschaft und Unterstützer:innen aus der Stadtgesellschaft ihr Ziel erreicht und das Bahnbetriebswerk Delitzsch wurde nicht geschlossen. Dafür war eine lang anhaltende Protestbewegung notwendig, die von den beteiligten Akteur:innen kreativ und vielfältig gestaltet wurde.

Trotz etlicher Konflikte und Rückzieher seitens der Deutschen Bahn gelang es dem Betriebsrat, sowohl Beschäftigte als auch Stadtgesellschaft über einen langen Zeitraum hinweg zu mobilisieren. Ähnlich wie bei anderen betrieblichen Protestbewegungen in Ostdeutschland waren vor allem die regionale Solidarität und breite Bündnisse für die Auseinandersetzung entscheidend. Durch diese gelang es den beteiligten Akteur:innen, die gesellschaftspolitische und wirtschaftliche Relevanz des Standorts für die gesamte Region zu vermitteln.

Insbesondere die Vernetzung mit anderen von Schließungsplänen betroffenen Werken spielte eine zentrale Rolle im anhaltenden Protest, der sich auch für die dortigen Beschäftigten mehrheitlich auszahlte. Von den ursprünglich vier Standorten in Sachsen schloss die Bahn letztendlich nur den in Zwickau (Müller 2004). Das Werk in Leipzig-Engelsdorf wurde an

denselben Investor verkauft wie das in Delitzsch; auch der Standort Chemnitz blieb erhalten (DGB Sachsen 2006, S. 35).

Auffällig ist, dass die Auseinandersetzung um das Delitzscher Bahnwerk in die gesellschaftspolitische Debatte um (wirtschaftliche) Ost-West-Differenzen eingebettet war. So bezogen sich Vertreter:innen der Protestbewegung und ostdeutsche Politiker:innen in ihrer Argumentation immer wieder auf die hohe Arbeitslosigkeit in den neuen Bundesländern und kritisierten die dort stattfindende Deindustrialisierung. In diesem Zusammenhang stellten sich einzelne Regionalpolitiker:innen sogar gegen die Haltung ihrer Bundespartei, was z. B. für sächsische Sozialdemokrat:innen galt, die die Schließung ablehnten, während die SPD-geführte Bundesregierung sie anfangs noch befürwortete.

Nicht zuletzt versuchten sich die Akteur:innen der Bewegung durch positive Bezüge in die Tradition der Revolution von 1989/90 zu stellen und verbanden den Kampf um ihre Arbeitsplätze verbal mit dem Kampf um die Zukunft des Ostens.

Ähnlich wie bei den betrieblichen Protestbewegungen der 1990er Jahre fiel die Bilanz jedoch ambivalent aus. Der Verkauf des Werkes war an einen massiven Arbeitsplatzabbau geknüpft und die kurz nach der Privatisierung fehlenden Fachkräfte wurden durch Zeitarbeiter:innen ersetzt (Bender/Hergeth 2008, S. 241). Im Vergleich zu anderen ehemaligen DDR-Betrieben verlief der Arbeitsplatzabbau zwar sozial abgemildert und zog sich über einen längeren Zeitraum, aber auch in Delitzsch wurde ein großer Teil der Beschäftigten entlassen. Lag ihre Zahl im Jahr 1990 noch bei mehr als 1.500, so waren es zum Zeitpunkt des Verkaufs nur noch 225.

Gegenüber den frühen 1990er Jahren hatte sich das gesellschaftliche Setting allerdings verändert. Kurz nach der »Wende« hallte das Kohl'sche Versprechen der »blühenden Landschaften« noch nach und Arbeitsplatzabbau und Deindustrialisierung trafen weite Teile der ostdeutschen Bevölkerung unvorbereitet. In den frühen 2000er Jahren aber hatten viele Ostdeutsche bereits Erfahrungen mit derartigen Entwicklungen gemacht. Die Beschäftigten in Delitzsch wussten, was sie erwartete, wenn ihr Werk wirklich geschlossen würde.

Zugleich hatte sich ein neues – auch gewerkschaftliches – Selbstbewusstsein herausgebildet, das beispielsweise ab Ende 2003 in der Protestbewegung gegen Gerhard Schröders »Agenda 2010« zum Ausdruck kam. Ansätze davon ließen sich bereits in den 42 Protestmonaten von Delitzsch erahnen.

Literatur und Quellen

Archive

Historische Sammlung der Deutschen Bahn, Berlin

Protokolle des Vorstands.

Privatarchiv Matthias Altmann

Werk Delitzsch Historie (Ordner).

Privatarchiv Thomas Steiner

Interviews

Interview mit Matthias Altmann und Christian Bormann am 22. Juni 2022 in Weimar.

Interview mit Thomas Steiner am 11. Juni 2023 in Kasbach (Rheinland-Pfalz).

Literatur

Alle im Folgenden genannten Webseiten wurden zuletzt am 14.1.2025 abgerufen.

Bender, Dietmar/Hergeth, Andreas (2008): Zug um Zug. Von der königlichen Hauptwerkstätte zum Schienenfahrzeugwerk Delitzsch – hundert Jahre in Geschichten, Berlin: Rohnstock Biografien.

Böick, Marcus (2012): »Aufstand im Osten«? Sozialer und betrieblicher Protest gegen Treuhandanstalt und Wirtschaftsombau in den frühen 1990er Jahren. In: Bingen, Dieter/Jarosz, Maria/Loewy, Peter Oliver (Hrsg.): Legitimation und Protest. Gesellschaftliche Unruhe in Polen, Ostdeutschland und anderen Transformationsländern nach 1989, Wiesbaden: Harrassowitz, S. 167–185.

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

Braun-Michels, Brigitte (2002): Strukturwandel im Zuckersektor sucht seinesgleichen. In den neuen Bundesländern stehen nur noch sieben Fabriken unter Dampf – einige gehören zu den modernsten Europas. In: Agrarzeitung vom 20.4.2002.

- Brückweh, Kerstin/Villinger, Clemens/Zöller, Kathrin (Hrsg.) (2020): Die lange Geschichte der »Wende«. Geschichtswissenschaft im Dialog, Berlin: Ch. Links.
- Brunner, Detlev/Kuhnhenne, Michaela (Hrsg.) (2023): Proteste, Betriebe und Gewerkschaften. Beiträge zur ostdeutschen Transformation seit 1990, Berlin: BeBra.
- Bunk, Konrad (2023): Akteure im Transformationsprozess. Die Addinol Mineralöl GmbH. In: Brunner, Detlev/Kuhnhenne, Michaela (Hrsg.): Proteste, Betriebe und Gewerkschaften. Beiträge zur ostdeutschen Transformation seit 1990, Berlin: BeBra, S. 77–96.
- Der Tagesspiegel (2001): Deutsche Bahn. Das Unternehmen erwägt die Streichung von 6.000 Stellen. In: Der Tagesspiegel vom 25.6.2001.
- Deutscher Bundestag (2001): Schriftliche Fragen mit den in der Zeit vom 25. Juni bis 6. Juli 2001 eingegangenen Antworten der Bundesregierung. Drucksache 14/6609, 6.7.2001. <https://dserver.bundestag.de/btd/14/066/1406609.pdf>.
- DGB Sachsen – Deutscher Gewerkschaftsbund, Bezirk Sachsen (Hrsg.) (2006): Der Kampf um den Erhalt der sächsischen Bahnwerke. Eine Dokumentation, Dresden: DGB.
- Fahr, Elke (2001): Delitzscher Innovationszug begeisterte die Messegäste. Über 1000 neue Unterschriften für Bahnwerk. In: Leipziger Volkszeitung vom 8.8.2001.
- Freie Presse (2003): Bahn als Konjunkturmotor Nummer eins. Konzernchef Mehdorn verweist auf gutes Jahr 2002. In: Freie Presse vom 23.1.2003.
- Goßmann, Till (2020): Proteste gegen die Treuhandanstalt am Beispiel der Aktivitäten zum Erhalt der Ilmenauer Glaswerke 1993–1994. In: Arbeit – Bewegung – Geschichte 19, H. 1, S. 26–41.
- Koch, Jary (2023): Mit Straßenblockaden zur Standortsicherung. Der Konflikt um die Zukunft der Thüringer Faser AG 1990–1994. In: Brunner, Detlev/Kuhnhenne, Michaela (Hrsg.): Proteste, Betriebe und Gewerkschaften. Beiträge zur ostdeutschen Transformation seit 1990, Berlin: BeBra, S. 35–54.
- Kulick, Holger (2002): Der Osten auf der Wippe. Serie Schröders Wahlversprechen (3). In: Spiegel Online, 18.2.2002. www.spiegel.de/politik/deutschland/serie-schroeders-wahlversprechen-3-der-osten-auf-der-wippe-a-181803.html.

- 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.
- Leipziger Volkszeitung (1998): Bahnwerk Delitzsch nahm moderne Farbgebungsanlage in Betrieb. Alle zweieinhalb Tage neues Outfit für einen Wagon. In: Leipziger Volkszeitung vom 1.4.1998.
- Leipziger Volkszeitung (2000): In Kürze: Zuckerfabrik in Delitzsch soll schließen. In: Leipziger Volkszeitung vom 6.5.2000.
- Leipziger Volkszeitung (2002): Für Vorzeigebetrieb ist Schluss für immer. Technik aus Delitzscher Zuckerfabrik dient teils Modernisierung anderer Werke der Südzucker AG. In: Leipziger Volkszeitung vom 21.9.2002.
- Leipziger Volkszeitung (2003): Montagsdemonstrationen in Delitzsch: Frauen-Power für Bahn-Werk auf Dauer. In: Leipziger Volkszeitung vom 25.2.2003.
- Müller, Lars (2004): RAW-Gelände versinkt im Dornröschenschlaf. In: Freie Presse, 19.11.2004.
- Rau, Christian (2023): Hungern für Bischofferode. Protest und Politik in der ostdeutschen Transformation, Frankfurt am Main/New York: Campus.
- Schneider, Jens (2002): »Uns bricht bald das Genick«. Selbst in der angeblichen Boomregion Leipzig hat jeder Fünfte keinen Job. In: Süddeutsche Zeitung vom 10.8.2002.
- Staubert, Klaus (2002a): »So wie es jetzt läuft, findet sich kein Käufer«. Schweigeminute erinnerte an den vor einem Jahr verhängten Schließungsbeschluss. In: Leipziger Volkszeitung vom 27.6.2002.
- Staubert, Klaus (2002b): Steinbach glaubt an Privatisierung des Bahnwerks. In: Leipziger Volkszeitung vom 3.7.2002.
- Staubert, Klaus (2004): 42 Monate zwischen Hoffnung und Angst. Die wechselvolle jüngere Geschichte des Delitzscher Bahn-Werks im Zeitraffer. In: Leipziger Volkszeitung vom 9.12.2004.
- Transnet inform (2001a): Bahnchef vor dem Hauptvorstand: »Da wird nicht rumgetrickst«. In: Transnet inform, H. 7/8, S. 4.
- Transnet inform (2001b): Kampf um Arbeitsplätze. In: Transnet inform, H. 7/8, S. 8–11.
- Warnecke, Jakob (2023): »Der Kampf um unseren Betrieb hat begonnen«. Gewerkschaftliche Praxis im Hennigsdorfer Stahlwerk zwischen 1989 und 1994. In: Brunner, Detlev/Kuhnhenne, Michaela (Hrsg.): Proteste, Betriebe und Gewerkschaften. Beiträge zur ostdeutschen Transformation seit 1990, Berlin: BeBra, S. 13–34.