

# **Kohle für die Chefs, Krise für alle Anderen! Die Deutsche Bahn & der Kapitalismus**

*Von Lia Malinovski, Dezember 2023*

Verspätungen, Zugausfälle, Umleitungen, Störungen. Steht man mal länger an einem Hauptbahnhof in Deutschland, erschrickt man fast, bei der Zahl der Probleme, die im Minutentakt durch die Lautsprecher an die Fahrgäste durchgesagt werden.

Im Jahr 2023 waren bis 11.12. weniger als 65% der Züge im Fernverkehr „pünktlich“, im Dezember sogar weniger als 50%! Als pünktlich gelten in der Statistik Züge, die weniger als 6 Minuten später als geplant in einem Bahnhof oder Haltepunkt halten. Auch werden in der Statistik nur Züge gezählt, die überhaupt gefahren sind. Die Gründe für Verspätungen sind ganz unterschiedlich: sei es die marode Infrastruktur, seien es die vielen Bau-stellen, teilweise auch der Personalmangel; sie alle haben gemeinsam, dass sie vor 30 Jahren, vor der Bahn-reform, kaum bis gar nicht existierten, schon gar nicht in diesem Ausmaß.

## **Marode Infrastruktur, Personalmangel, usw. - ein kapitalistisches Problem!**

Es ist das Jahr 1994, die Deutsche Bundesbahn (BRD) und die Deutsche Reichsbahn (DDR) fahren parallel zu-einander. Nach der Annexion der DDR durch die BRD wollte man das Eisenbahnsystem vereinheitlichen und eine gesamtdeutsche Eisenbahn aufbauen. Außerdem wollte man Wege suchen, die massive Verschuldung der Bahn aufzulösen. Geboren war das Eisenbahnneuordnungsgesetz, durch das die beiden Staatsbahnen, ganz entsprechend des radikal neoliberalen Grundsatzes der Zeit, zu einer privatwirtschaftlich organisierten Aktiengesellschaft werden sollten. Ursprünglich sollte die so neu geschaffene Deutsche Bahn AG (DB) an die

Börse gehen. In den Führungsetagen der DB gab es nun Überlegungen, wie das zu bewerkstelligen ist: Man entschloss sich dazu, viele Mitarbeitende zu entlassen, Geld an allen Orten zu sparen, wo es ging, keine neuen Fachkräfte auszubilden. Man tat also das, was alle Konzerne tun, wenn sie wieder schwarze Zahlen schreiben wollen.

Die Rechnung dafür dürfen wir heute bezahlen: Das fehlende Geld in der Infrastruktur macht sich bemerkbar, viele Streckenabschnitte wurden eingestampft, die Kapazität von noch mehr Streckenabschnitten lässt zu Wünschen übrig, im Winter frieren Weichen ein und sind nur noch eingeschränkt bis gar nicht befahrbar, Stellwerke sind völlig veraltet. Das Fehlen von Fachkräften wird auch immer sichtbarer: In den nächsten Jahren werden viele verbeamtete Kolleg:innen in allen Bereichen in Rente gehen, es gibt aber kaum fertig aus-gebildete Arbeiter:innen. Es klafft eine riesige Lücke zwischen der Generation, die noch vor 1994 verbeamtet wurde und bald geht, und der neuen Generation, die noch ausgebildet werden muss. Bei der S-Bahn Ham-burg zum Beispiel bestehen die Azubi-Lehrgänge für die Lokführer:innen aus etwa dreimal so vielen Menschen wie noch vor 3-4 Jahren. Folge sind Raumprobleme, eine Abnahme der Ausbildungsqualität und teilweise völlige Planlosigkeit. Und das bei einem der wenigen Unternehmen, das noch schwarze Zahlen schreibt und entsprechend zwar mehr schlecht als recht, aber dennoch, in der Lage ist, auf die Krise zu reagieren! Wie es in anderen Bereichen aussieht, kann man sich entsprechend vorstellen.

## **Bonuszahlungen & Haushaltskrise**

Die Vorstände der DB, Richard Lutz, Martin Seiler, Evelyn Palla und wie sie nicht alle heißen, bekommen wahrscheinlich eine Bonuszahlung ausgeschüttet – wofür weiß niemand so genau. Für die Pläne, die Bahn weiter zu zerschlagen? Für die unfassbar schlechten Statistiken? Fürs Ignorieren der Beschäftigten? Für das Ab-wenden eines 50 Stunden-Streiks der EVG? Für die gescheiterten Verhandlungen mit der GDL?

Es gäbe tausend Gründe, diese Zahlungen nicht auszuschütten. Nicht nur dass sie ihren Job ganz offensichtlich nicht im Sinne der Bahn machen,

sondern aus-schließlich für den Profit, sondern auch, dass sie so frech sind, uns zu erzählen, sie würden sich gut um ihre Mitarbeitenden kümmern, obwohl sie vor allem mit fragwürdigen Aktionen auffallen. Dazu kommt, dass die Bundesregierung mit dem Geld für den Klimafonds auch Projekte der Bahn finanziell unterstützen wollte. Dieses Geld fällt jetzt wahrscheinlich weg. Während also an allen Ecken und Enden Geld fehlt, sollen die Vorstände plötzlich Millionenbeträge bekommen. Ein Schlag ins Gesicht für alle, die bei der Bahn arbeiten, auf sie angewiesen sind oder einfach nur wollen, dass sie in einem guten Zustand ist!

## **Geld in Personal und Infrastruktur, statt in die Taschen der Bosse!**

Die Bonuszahlungen sollten an die Mitarbeitenden der Eisenbahnen gehen: Sie baden die Probleme aus, die die Vorstände verursacht haben! Das Geld sollte in die In-frastruktur, ins Personal, in die Fahrzeuge gehen, an-statt in die Taschen der Vorstände, die nur durch das Kaputtsparen und Zerstören der Eisenbahn auffallen!

Insbesondere für diese Ziele müssen Eisenbahner:innen eintreten:

- Weg mit den Bonuszahlungen an die Vorstände der DB! Nutzt das Geld, um die marode Infrastruk-tur auszubessern! Für eine Planung der Infrastruktur, die nicht nach Profit strebt, sondern im Sinne der Fahrtüchtigkeit der Eisenbahn, auch einen Blick auf die Klimakrise wirft!
- Stoppt die Zerschlagung der Deutschen Bahn! Für die Zusammenlegung aller Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen zu EINER staat-lichen Eisenbahn!
- Für den massiven Ausbau der Eisenbahninfra-struktur, sowie der Möglichkeiten der Ausbil-dung! Für mehr Räume, kleinere Azubi-Klassen, mehr Ausbildungsplätze insgesamt!

# **Lage der Gewerkschaften - für EINE Verkehrsgewerkschaft!**

Die Gewerkschaften werden diese Forderungen aber nicht aufnehmen. Nicht mal Anteile davon. Weder die EVG noch die GDL werden tatsächlich für eine Eisenbahn kämpfen, die ihrem Anspruch gerecht wird. Die GDL, die aktuell in der Tarifrunde steckt, findet die weitere Zerschlagung der DB super. Sie erhofft sich, dadurch ihre Stellung zu verbessern. Die EVG findet es zwar grundsätzlich falsch, dass die Eisenbahn weiter zerschlagen werden soll, hat sich aber beispielsweise in der letzten Tarifrunde nicht darum gekümmert, die Forderung nach einem Stopp der weiteren Zerschlagung in den Kampf mit einfließen zu lassen. Der Grund dafür dürfte sein, dass die Gewerkschaftsführung kein Interesse daran hat, dass die bisherigen Kämpfe der Beschäftigten einen politischen Charakter bekommen könnten. Denn das würde bedeuten, dass sich eine große gesellschaftliche Bewegung rund um die Frage der Eisenbahn bilden könnte. Es wären die besten Voraussetzungen vorhanden, die Klimabewegung und die Beschäftigten zu verbinden, und die EVG hätte große Mühe, die Beschäftigten im Sinne der Sozialpartner:innenschaft wieder einzufangen.

Deshalb müssen wir eine antibürokratische Bewegung innerhalb der Gewerkschaften aufbauen! Wir müssen in die aktuelle Tarifrunde der GDL diese Forderungen hin-eintragen und für ihre Umsetzung kämpfen! Wir müssen die EVG auffordern, sich mit den Streiks der GDL zu solidarisieren, kämpft die GDL doch aktuell für wichtige Ziele, die den Arbeitsalltag stark verbessern und den Beruf der Eisenbahner:in deutlich attraktiver machen würden.

Und wir müssen für eine gemeinsame und demokratische Verkehrsgewerkschaft kämpfen, haben alle Eisenbahner:innen doch die gleichen Probleme und müssen das Versagen des Staates und des Vorstandes, aber auch der Gewerkschaftsführungen, ausbaden... Gleiche Probleme benötigen gemeinsame Antworten! Also Schluss mit dem Konkurrenzdenken und für einen gemeinsamen Kampf aller Eisenbahner:innen! Innerhalb der Gewerkschaften und der Belegschaft

müssen wir al-so kämpfen für:

- Umsetzung der Forderungen der GDL! Für einen unbefristeten Erzwingungsstreik, der erst mit der vollständigen Erfüllung der Forderungen endet!
  - Für eine antibürokratische Bewegung in EVG und GDL! Für die demokratische Kontrolle über Forderungen, Streiks und Verhandlungen durch die Beschäftigten!
  - Für eine gemeinsame, demokratische Verkehrs-gewerkschaft! Schluss mit der Spaltung in der Be-legschaft und für einen gemeinsamen Kampf aller Eisenbahner:innen in allen Bereichen!
- 

# **Lokführer\_Innenstreik: Wer ist schuld, wenn meine Bahn nicht kommt?!**

*Von Lars Keller*

Gründe, warum wir auf dem Bahnsteig stehen und vergeblich auf unseren Regio oder die S-Bahn warten, gibt's ja viele. Mal sind es die ominösen Verzögerungen im Betriebsablauf, mal ist der Zug kaputt, dann eine Weiche oder es fehlt einfach an Personal, also an Lokführer\_Innen. Das ist alles nichts Neues, bei einer Bahn, die als Erstes Gewinn machen soll und erst als Zweites gut funktionieren soll. Personal ausbilden, Signale schnell entstören, Züge rechtzeitig reparieren, das alles kostet und bringt keinen Gewinn. Also schauen wir auf die Anzeigetafel und ärgern uns: „Heute ca. 15 Minuten später.“ oder gleich „Zug fällt aus.“. Übrigens gilt für die Deutsche Bahn ein

ausgefallener Zug nicht als verspätet...so kann man sich die eigene Zuverlässigkeit natürlich auch schön rechnen.

Demnächst kann es allerdings sein, dass wir auf dem Bahnsteig stehen, der Zug nicht kommt und der Blick auf die Anzeigetafel uns verrät: „+++GDL-Streik+++Zug fällt aus+++“. Vielleicht ist dir genau das auch schon passiert, entweder, weil du beim letzten großen Lokführer\_Innenstreik 2015 auch schon betroffen warst oder weil neue Streiks stattgefunden haben, seitdem wir die Zeitung gedruckt haben. Das ärgert dich vielleicht, und du fragst dich:

### **Warum streiken die denn? Und das auch noch ausgerechnet jetzt!**

Die Gewerkschaft

Deutscher Lokomotivführer (GDL) verhandelt mit der Deutschen Bahn (DB) derzeit um einen neuen Tarifvertrag, also darüber, wie viel Lokführer\_Innen und andere Arbeiter\_Innen bei der Bahn demnächst verdienen sollen, wie viel sie arbeiten müssen und noch vieles mehr. Bisher wird darüber nur im Hinterzimmer zwischen GDL und DB verhandelt (öffentlich wäre natürlich besser), aber wenn sich aus den Bossen der Bahn kein gutes Angebot heraushandeln lässt, kann die GDL versuchen, durch Streiks mehr Druck zu machen.

Die Forderungen der GDL

solltest du auf jeden Fall unterstützen. Warum? Es geht z.B. um 4,8 % mehr Lohn, was dringend nötig ist, wenn wir uns anschauen, wie Mieten explodieren oder Lebensmittelpreise steigen. Außerdem soll's eine Coronaprämie von 1300 Euro geben für die, die während der Krise den Schienenverkehr aufrecht gehalten haben, damit Menschen ohne Auto auch weiterhin zur Arbeit kommen konnten.

Die Deutsche Bahn wirft

der GDL vor, dass sie mit ihren Forderungen die Verkehrswende aufhalte. Aber das Gegenteil ist der Fall! Wer einen guten Schienenverkehr will, braucht auch gut bezahlte Zugbegleiter\_Innen

und Lokführer\_Innen! Nicht die Lokführer\_Innen sind es, die die Verkehrswende ausbremsen, sondern die Deutsche Bahn AG und der deutsche Staat sind es. Beweis? In den letzten 25 Jahren wurden in Deutschland 6000 km Gleise abgebaut und ungefähr genauso viele Bundesstraßen und Autobahnen gebaut, außerdem wurden Tausende Jobs gestrichen und die Arbeitsbedingungen der Lokführer\_Innen wurden um einiges schlechter.

Klingt ja, als würden  
die alles richtig machen?!

Naja, nein. Die Forderungen der GDL sind schon richtig, aber das heißt nicht, dass sie alles richtig machen. Beispielsweise tat die GDL bei vergangenen Streiks wenig dafür, die Fahrgäste miteinzubeziehen und das, obwohl es von allen Seiten die widerlichste Hetze hagelte, vor allem aus jenen dreckigen Fingern der BILD-Zeitungsredaktion. Das wird sicher wieder passieren.

Die GDL könnte auf die Fahrgäste zugehen, indem in einer ersten Stufe des Streiks Lokführer\_Innen die Züge zwar weiterfahren, aber angekündigt keine Ticketkontrollen mehr durchführen (ein indirekter Aufruf zum kostenlosen ICE fahren). Oder dass der Fokus des Streiks auf den Güterverkehr gesetzt wird, was bei den deutschen Autoindustrien und anderen Großindustrien schnell zu derart großen wirtschaftlichen Problemen führen würde, dass ein großer Druck auf die Bundesregierung und den Staat als Eigentümer der Deutschen Bahn daraus hervorgehen würde. Am Ende ist aber natürlich auch ein Streik im Personenverkehr legitim, gepaart mit einer Kampagne unter den Fahrgästen. Unserer Ansicht nach sollten die Kolleg\_Innen das selbst durch Streikkomitees demokratisch entscheiden und kontrollieren, wie sie was bestreiken und es nicht einfach dem Gewerkschaftsvorstand überlassen.

Denn letztlich verdient

die GDL auch dafür Kritik, dass sie den Vorstoß der Grünen (richtig, die Partei, die Wälder für Autobahnen fällen lässt) unterstützt, die Deutsche Bahn zu zerschlagen, also für mehr Konkurrenz („Wettbewerb“) auf der Schiene zu sorgen. Erfahrungsgemäß führt das zu einer noch beschisseneren Betriebsqualität, also mehr „15 Minuten später“ oder „Zug fällt aus“ oder generell Fahrpläne die gar nicht zusammenpassen. Der Grund ist einfach der, dass mehr Wettbewerb auch mehr Kosten einsparen bedeutet, womit wir wieder bei nicht reparierten Zügen und unterbezahltem Personal wären...

Demgegenüber sollten wir und alle, die es ernst meinen mit der Verkehrswende und dem Klimaschutz, dafür eintreten, dass der gesamte Transportsektor entschädigungslos enteignet und verstaatlicht wird und von Arbeiter\_Innen, Pendler\_Innen usw. demokratisch kontrolliert wird. Denn die Eisenbahn soll keinen Gewinn machen, sondern uns nachhaltig und sicher von Hier nach Dort bringen!

---

# **Nur eine Massenbewegung gegen die kapitalistische Bahn"reform" kann S21 stoppen!**

## **Flugblatt von REVOLUTION-Stuttgart**

Die Polizei steht bereit, klar Schiff zu machen – also die DemonstrantInnen aus dem Weg zu fegen, um Platz zu schaffen für Abrissbirne, Bagger und Motorsäge. Diese wiederum werden nicht nur unwiderruflich Stadtbild,

Natur und Verkehrsinfrastruktur zerstören, sondern vor allem unsere Milliarden in die Taschen einer kleinen, parasitären Clique von Kapitalisten, Managern und Bürokraten schaufeln.



Denn der Hauptgrund für das Bauprojekt ist nicht die „Leistungsfähigkeit“ des Bahnknotens (diese wurde schließlich trotz aller Lügen überzeugend widerlegt). Es ist vielmehr eine Umorientierung der Bahn auf zukünftige Rendite und die Schaffung lukrativer Investitions- und Spekulationsobjekte in Stuttgart – und die geht bekannt auf Kosten der großen Mehrheit der Bevölkerung, der großen Masse der NutzerInnen der Bahn (BerufspendlerInnen, SchülerInnen, Studierende, RentnerInnen), die höhere Preise für einen immer schlechteren Service, v.a. im Regionalverkehr zahlen sollen. Und sie geht natürlich auch auf Kosten der Beschäftigten, die immer mehr und flexibler arbeiten sollen – und für immer weniger Geld.

### **„Demokratische“ Repression droht**

Und das soll nun und in den nächsten Monaten „demokratisch“ durchgesetzt werden durch „unsere“ Polizei.

Heute ist auch klar, wer am Ende die Fäden in der Hand hält, wenn die „demokratischen Institutionen“ ihren heiligen Glanz verloren haben: Polizeipräsident Züfle und sein Stab, also ungewählte Beamte, geben den Einsatzbefehl, Grube & Co. dirigieren im Hintergrund, während Kretschmann (der bekanntlich wesentlich durch die S21-Bewegung ins Amt gespült wurde) als „aufrichtiger Demokrat“ einräumt, dass die Zeit von Diskussion und Entscheidung nun eben vorbei ist.

Die Vorstellung, Rot/Grün würde S21 stoppen, hat sich als Illusion erwiesen. Die Klagen gegen das Bahnprojekt haben zwar das Projekt verzögert und so den AktivistInnen etwas Zeit verschafft. Aber wir müssen uns klar sein, dass die Gerichte letztlich das Projekt nicht verhindern werden. Im Gegenteil, die Hoffnung, dass diese das „für uns“ tun werden, hat große Teile der Bewegung gelähmt. Die Aufgabe der Justiz ist es nicht, dem „Richtigen“ zur Geltung zu helfen, sondern die „Rechte“ der Herrschenden untereinander

abzugleichen und dann gegen die Bevölkerung durchzusetzen.

Tatsächlich kann S21 aber nur durch eine Massenbewegung derer, die von dem Bauprojekt massenhaft betroffen sein werden, gestoppt werden: die ArbeiterInnen und Jugendlichen, die über Fahrpreise, Steuern, Verkehrschaos und Einsparungen zahlen werden.

Der Widerstand gegen S21 ist absolut legitim, weil es eine massive Umverteilung von unten nach oben bedeutet. Sichere Profite für Investoren und Aktionäre werden vom Staatshaushalt bezahlt und garantiert. Die Grundlage für S21 und andere Unsinnspunkte ist nicht die Dummheit der Politiker. Vielmehr stehen dahinter die grundsätzlichen Interessen der Kapitalisten, die Probleme ihres Systems auf die Massen abzuwälzen – über Sparpakete, Konjunkturprogramme und Großinvestitionen zur Renditensicherung. Daher muss mit dem Kampf gegen S21 auch eine Perspektive zur Lösung der Krise verbunden werden: Notwendige Investitionen in Verkehr, Bildung und Soziales durch Besteuerung der Reichen! Keine „Rettung“ der kapitalistischen Profite!

### **Massenbewegung aufbauen - aber wie?**

Unserer Meinung nach können kapitalistische Großprojekte nur durch eine Massenbewegung der ArbeiterInnen und Jugendlichen gestoppt werden. Gleichzeitig müssen wir auch gegen die massenhafte Verfolgung von S21-AktivistInnen kämpfen. Alle Verfahren müssen eingestellt werden! Rückzug der Polizei! Weg mit dem Containerknast!

Die Tausenden, die seit 2 Jahren auf der Straße waren und teilweise militanten Widerstand leisteten, haben gezeigt, dass entschlossene Massenproteste möglich sind. Die KämpferInnen und Erfahrungen werden auch in den kommenden Kämpfen dabei sein!

Wenn die Parkräumung und der Südflügelabriss beginnt, wird es wichtig sein, alle AktivistInnen dorthin zu mobilisieren! Massenaktionen im Park wird die Polizei nicht so einfach zerschlagen und auf den Wasen (Containerknast) abtransportieren können wie vereinzelte, dezentrale Aktionen.

Nur in einer Massenaktion können wir entschlossenen Widerstand leisten und gleichzeitig zeigen, dass wir auch in kommenden Kämpfen gegen kapitalistische Umverteilung, Sparprogramme und Bildungskrise vor Ort sein werden! Dazu sind aber nicht nur die AktivistInnen, sondern auch die Gewerkschaften und die Arbeiterbewegung gefordert.

Um einen solchen Brückenschlag der Protestbewegung mit der großen Masse der Bevölkerung, mit Gewerkschaften, Jugend und auch den Beschäftigten bei der Bahn zu ermöglichen, müssen wir auch unsere Forderungen in dieser Richtung ausweiten:

- Milliarden für den Ausbau des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs im Interesse der lohnabhängigen NutzerInnen! Kostenloser Nahverkehr für alle!
- Keine Privatisierung, kein Börsengang der Bahn! Rückverstaatlichung der Bahn u.a. Verkehrsunternehmen! Kontrolle nicht durch Beamte oder Manager, sondern durch Komitees der Beschäftigten und der BenutzerInnen!
- Kein Lohnverzicht bei der Bahn u.a. Transportunternehmen! Gegen Arbeitshetze und immer schlechtere Arbeitsbedingungen! Unterstützen wir den Kampf der Gewerkschaften für die Erhöhung der Einkommen der Beschäftigten, v.a. in den unteren Lohngruppen und den Kampf für Arbeitszeitverkürzung!