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 Pro-bleme, 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 einstehen:

- 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!