

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!

Streiks soweit das Auge reicht.

Warum sind sie gerade so wichtig und welche Ziele verfolgen sie?

von Flo Schwerdtfeger

In letzter Zeit häufen sich die Streiks der verschiedenen Branchen und Gewerkschaften: Die Gewerkschaft deutscher Lokführer (GdL), das Pflegepersonal der Charité und Vivantes oder die Fahrer_Innen des Lieferdienstes Gorillas. Alle streikten für bessere Arbeitsbedingungen und Löhne, aber auch für bessere gesundheitliche Sorge und Vorsorge für das Personal. Bei Gorillas wird beklagt, dass man bei Wind und Wetter mit teilweise reparaturbedürftigen Elektrorädern trotzdem Bestzeiten hinlegen soll, ständig durch Ortung überwacht wird und das alles unter dem Druck von beschissenen Arbeitsbedingungen. Das Krankenhauspersonal wurde in den letzten anderthalb Jahren stärker verschleißt, als ohnehin schon und als Dank haben wir alle mal ein paar Tage geklatscht. Doch was sind die konkreten Forderungen der einzelnen Streiks?

Die Beschäftigten bei Vivantes fordern das sie mit an den Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes (TVöD) angeschlossen werden, da Teile des Pflegepersonals diesem nicht unterliegen und so bis zu 900€ Gehaltsunterschied entstehen können. Eine weitere Forderung ist der sogenannte Entlastungstarifvertrag. Dieser soll bewirken, dass mehr Personal angestellt wird, um so die generell angespannte Lage in den Krankenhäusern entlasten zu können. Immerhin gibt es bereits seit Jahren Personalmangel in der Pflege, der sich über Corona nochmal verstärkt sichtbar machte. Dafür begann am 7. September ein unbefristeter Streik. Während der Streik in der Charité mittlerweile beigelegt ist, wird in den Vivantes Krankenhäusern fortgeführt, um eine Angleichung des Lohns zu erkämpfen.

Die GdL stand nun mehrmals im befristeten Streik für einen Zeitraum von mehreren Tagen. Dabei forderten sie eine einmalige Corona-Prämie von 600€, eine Lohnerhöhung von 3,2% über 28 Monate, sowie die Umsetzung ihrer betrieblichen Rente, die ihnen zugunsten von Bahn-Aktionär_Innen gestrichen wurde.

Der Auslöser für die Streiks der Lieferfahrer bei Gorillas war die fristlose und spontane Kündigung eines Kollegen. Gegen diese unsicheren und prekären Arbeitsbedingungen und den fehlenden Kündigungsschutz, richtete sich nun ihr Streik. Diese Streiks fanden aber mittlerweile auch ihr frühes Ende, da die coolen hippen Start-Up Kapitalist-Innen den Streikenden einfach kündigten.

Streik auf der Straße, Uni-Klinik und Betrieb

Aber warum schreiben wir einen Artikel über alle Streiks, die gerade stattfinden?

Nicht weil wir fix mal alle Themengebiete abdecken wollen, sondern weil wir die Gemeinsamkeiten herausarbeiten wollen, die diese Streiks verbinden und um damit zu zeigen, warum sie so wichtig sind. Diese liegen zum einen in der aktuellen gesellschaftlichen Krise- hiermit ist einerseits die Coronakrise gemeint, und andererseits auch die Wirtschaftskrise und die Krise im Gesundheitssektor. Denn in deren Folge finden die Angriffe des Kapitals auf Arbeiter_Innenrechte verstärkt statt, und die Arbeiter_Innen wehren sich

natürlich dagegen, dass man die Krisenlasten auf ihren Schultern abladen will. Außerdem finden sich diese auch in den Forderungen. Denn neben den wirtschaftlichen Forderungen nach besserer Bezahlung gibt es auch immer wieder die Forderung danach, die Arbeiter_Innen nicht gesundheitlich zu gefährden, denn die Pandemie ließ den Druck nochmal steigen. Neben den Gefahren die quasi schon mit kalkuliert sind von ganz „normalen“ Arbeitsunfällen, kam nun noch das Corona-Virus hinzu, sowohl in seiner Reinform als Ansteckungsgefahr für Bahnpersonal oder Krankenpfleger_Innen, als auch in seinen gesellschaftlichen Auswüchsen, wie z.B. in aggressiver Form von Corona-Leugner_Innen. Bei den Gorillas ist andererseits das Problem, dass ihr Firmenversprechen darin liegt, innerhalb von 10 Minuten zu liefern. Das baut natürlich einen enormen Leistungsdruck auf die Fahrer_Innen auf, da sie bei schlechter Performance auch ganz einfach gekündigt werden können, aufgrund der schlechten Anstellungsverhältnisse.

Während bei den Gorillas „wild“ gestreikt wird, sind die anderen Streiks in ihre Tarifvereinbarungen eingebunden. Der wilde Streik bedeutet, dass die Arbeiter_Innen dort keine eigene Gewerkschaft haben, bzw. der Passenden nicht angehören. Das war letztendlich auch das Fallstrick für die Arbeiter_Innen: ein wilder Streik ist nicht zulässig, da nur Gewerkschaften streiken dürfen und ein wilder Streik somit ein Kündigungsgrund ist.

Das Krankenhauspersonal unter Ver.Di und die Lokführer_Innen in der GdL sind hingegen in die Tarifrunden eingebunden (obwohl die GdL aufgrund ihrer Konkurrenzgewerkschaft der EVG immer etwas mehr kämpfen muss, um verhandeln zu dürfen). Damit dürfen sie zwar streiken, aber nur wenn die Tarifrunde ausgelaufen ist. Daher ist es verständlich dass die Gewerkschaften, wie im Falle der GdL, die Zeitabstände so gering wie möglich halten wollen.

Ein anderes Problem, welches alle Streiks gemein haben, ist, dass so gut wie alle Personalchefs und Führungsetagen die Streikenden gegen die Kunden ausspielen. Die Menschen können nicht mit der Bahn verreisen oder die Krankenhäuser können ihre Patient_Innen nicht vernünftig versorgen. Die Front soll somit nicht zwischen den Arbeiter_Innen und den sie ausbeutenden Kapitalist_Innen verlaufen, sondern zwischen den verschiedenen

Lohnabhängigen selber. Nicht nur sabotiert man so die Solidarität der Bevölkerung zu den Streikenden, sondern setzt letztere auch massiv unter sozialen Druck, der über den Streik selber hinaus währt.

Es gibt neben dem wirtschaftlichen Streik, der meist auf die direkten Arbeitsbedingungen abzielt, auch den politischen Streik, der sich in erster Linie an die Politik im Ganzen richtet und nicht direkt die eigene berufliche Problemlage fokussiert. Zum Beispiel ist Fridays For Future, sofern denn wirklich gestreikt wird, ein politischer Streik. Bekannt ist vielleicht noch der Kapp-Putsch im Jahr 1920, der durch einen (politischen) Generalstreik beendet wurde. Heute gilt der politische Streik in Deutschland als verboten, obwohl er es nicht wirklich ist. Allerdings findet er auch nicht mehr statt.

Unsere Antwort auf eure Politik?

Dass dieser politische Streik nicht mehr stattfindet, ist ein großes Problem, denn er wäre bitter nötig: Egal ob Klimawandel, Flucht oder eben die Corona-Pandemie. Alle Themen haben mehr oder wenige direkte Auswirkungen auf die Arbeit der Einzelnen, aber auch auf die Situation der gesamten Arbeiter_Innenklasse. Wenn der Klimawandel die Ärmsten zuerst trifft, wird ihnen nicht geholfen werden vom Kapitalismus. Wenn diese Menschen dann auch noch versuchen, davor zu fliehen, werden ihnen so viele Hürden wie möglich errichtet. Und wie nun schon öfter erwähnt, bedroht die Pandemie ebenso vorrangig die Arbeiter_Innenklasse, sowohl wirtschaftlich, als auch gesundheitlich. Wenn diese Probleme bewältigt werden sollen, müssen die Kämpfe zusammengeführt werden. Besonders wenn es im Kern auch um politische Themen geht, denn nur so kann der Druck auf die Politik erhöht werden.

Außerdem müssen wir dafür sorgen, dass die Solidarität den Streikenden gilt und nicht den ach so armen Kapitalist_Innen, wenn diese mal einige Tage etwas weniger Profit einfahren. Es darf nicht sein, dass wir gegenseitig weiter unsere Ausbeutung hinnehmen und in Konkurrenz weiter zersplittern.

Wir stehen dabei in Solidarität mit den Streikenden und unterstützen sie bei der Erfüllung ihrer Forderungen. Trotzdem müssen wir die Kämpfe

letztendlich auch gegen ihre Ursache verbinden den Kapitalismus, der Flucht, Klimawandel und Ausbeutung erzeugt und immer wieder reproduziert. Lasst uns also solidarisch gemeinsam kämpfen, egal ob in der Schule, Uni oder im Betrieb!

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!

Berliner S-Bahn: Krise geht in die nächste Runde

ein Kommentar von Felix Wolkenfuß



Kein November ohne ordentliche S-Bahnkrise. Doch wer nun denkt, dass die sich dieses Mal wieder auf kaputte Räder zurückführen ließe, der irrt. Das bleibt vorraussichtlich dem Dezember vorbehalten. Anstelle der üblichen Mängel tritt jetzt ein ganz neues Übel auf den Plan.

Die angebliche Arbeiterpartei SPD und die berliner CDU haben in ihren Koalitionsverhandlungen eine neue Möglichkeit zum Kaputtsparen entdeckt: Die privatisierung der berliner S-Bahn. Beginnen soll der ganze Spaß mit der Ringbahn und den Strecken im Südosten der Stadt. Auf diesen Strecken fahren rund ein viertel der berliner Züge. Diese sollen jetzt europaweit ausgeschrieben werden.

Was soll denn das heißen?

Ganz einfach: Für die Kolleg_innen die dort arbeiten heißt dies erstmal, dass nicht garantiert werden kann, dass sie ihren Job in den nächsten Jahren noch behalten, oder zu welchen Bedingungen sie dort arbeiten müssen.

Für Fahrgäste bedeutet dies in erster Linie noch höhere Fahrpreise und schlechterer Service, ganz zu schweigen von noch schlechterem Chaosmanagement, sowie dem ausbluten der öffentlichen Kassen durch weiteren Subventionszwang.

Wieso machen die das dann?

Dass die CDU scheiße ist, wissen wir alle, und auch bei der SPD hat man nur noch selten Hoffnung, was den politischen Stil angeht. Was jedoch diesmal besonders pikant überkommt ist, dass sich der SPD-Landesparteitag 2010 noch gegen eine Zerschlagung der S-Bahn ausgesprochen hatte und den Kolleg_innen versprach es nicht soweit kommen zu lassen. Ein weiteres reformistisches Märchen und ein Schlag ins Gesicht aller Mitarbeiter_innen des öffentlichen Nahverkehrs.

Was tun?

Ausgefuchst wie wir nun mal sind, sammeln wir bereits seit Sommer zusammen mit anderen Gruppen und den Verkehrsgewerkschaften EVG und GDL Unterschriften für ein Volksbegehren. Ziel dessen soll die Erhaltung und Sanierung des Betriebs sein, die nicht auf Kosten des Personals oder der Fahrgäste gehen darf.

Daher unterstütze auch du das Volksbegehren "Berliner S-Bahn-Tisch" und sammle Unterschriften. Noch bis Mitte Dezember haben wir Zeit 20.000 Unterschriften zusammenzukriegen und wir sind mit bisher gesammelten 16.000 auf einem guten Weg. Also ran da!

Website: <http://www.s-bahn-tisch.de/>