



# Die Bahn im Würgegriff der Monopole

**DIEJENIGEN, die das E-Auto als Lösung des Verkehrsproblems und des Umweltproblems auf den Thron heben, ...**

**DIEJENIGEN, die seit Jahrzehnten sich an der Verramschung und Verwahrlosung des Schienennetzes die Taschen voll machen, ...**

**DIEJENIGEN, die von Verkehrswende reden, aber eine Bahnlinie zu einem Werksanschluss lahm legen, ...**

**DIEJENIGEN, die sich für zwei Jahre Home-office dickste Corona-Prämien ausgezahlt haben, während wir draußen den Schienenverkehr aufrecht erhalten haben, ...**

**... werfen UNS die Spaltung der Eisenbahnerfamilie vor! Nennen UNS nun unsolidarisch!**

**S**paltung der Eisenbahnerfamilie“ schreit Herr Lutz, Chef der DB AG. „Für die Moral“ schreit der katholische Priester.

Woher kommt denn die Spaltung der Eisenbahnerfamilie?? Sie ist fast so alt wie die Geschichte dieses Landes. Die einst große und stattliche Eisenbahn auf deutschem Boden hatte einen gewaltigen Nachteil: Der aufstrebende Unternehmer der Autoindustrie braucht den schnellen Gewinn, braucht den schnellen Verschleiß, alle paar Jahre bis hin zur Infrastruktur muss alles erneuert werden. Da ist ein beständiges Verdienen den Produzenten der Massenware Auto gewiss. An der Eisenbahn dagegen ist alles stabil und von jahrzehntelanger Lebensdauer – außer natürlich planmäßige Sollbruchstellen, die auch dem Hersteller von Eisenbahnwaggons eine beständige Einnahmequelle sichern. Mit dem Aufkommen der Autoindustrie beginnt der Abbau der Eisenbahn. Bezahlen müssen die Eisenbahner für diesen gesellschaftlichen Abweg, indem ihre Arbeitsbe-

dingungen vor die Hunde gehen! Bezahlen muss dafür ein jeder, der gezwungen ist, das hart ersparte in einen schnell kaputtgehenden Blechkasten zu stecken, anstatt dass diese gesellschaftliche Kapazität investiert wird in einen Schienenverkehr, der diesen Namen auch verdient!

Seit die Bahn der DDR einverleibt ist, kennt der Abbau der Schiene keine Grenzen mehr. Dass es ein sozialistisches Deutschland gibt, wo den Bewohnern eine funktionierende Bahn zur Verfügung steht, wo der Hauptteil des Transports auf der Schiene passiert, ist seit 1989/90 nicht mehr gegeben. Seitdem muss der Schein einer funktionierenden Bahn nicht mehr gewahrt werden. Das Ergebnis ist bekannt: die Privatisierung stellt den Beginn des Ausverkaufs der Bahn dar. Seit der Gründung der DB AG 1994 wurden Tausende km Strecken stillgelegt, über die Hälfte aller Weichen rausgerissen, ganze Regionen vom Schienenverkehr abgehängt, tausende Anschlüsse im Güterverkehr gekappt, die Eisenbahninfrastruktur sowie

die qualitativ hochwertigen Eisenbahnerwohnungen veramscht an Immobilienhaie<sup>1</sup>. Die restliche Infrastruktur wurde dagegen immer stärker belastet und auf Verschleiß gefahren. Trotz Milliardenzuschüssen von Bund und Ländern! Dementsprechend steht es auch um Neuerungen: Noch nicht mal der alte Hut der Elektrifizierung ist abgeschlossen<sup>2</sup>!

Die Zerschlagung ist über die Jahrzehnte immer weiter fortgeschritten und sie mussten auch behutsam vorgehen, denn das Eisenbahnpersonal war sich seiner gesellschaftlichen Aufgabe und seinem Einfluss noch bewusst.



12. August 2021, Hauptbahnhof, Frankfurt am Main

Die Aufteilung in vier Geschäftsbereiche war das Einfallsstor für die Zulassung von Privaten Eisenbahnunternehmen auf öffentlichem Netz<sup>3</sup>. All das brachte schrittweise die Auflösung bisheriger Abläufe und Prozesse im Bahnbetrieb und eine immer größer werdende Anzahl betrieblich individuell festzulegender Regelungen. Auswüchse der Zerschlagung, mit der wir uns täglich rumschlagen dürfen. Außerdem schwoll auf diesem Wege die Bürokratie an wie ein Atompilz. Es kam das Eisenbahnbundesamt, später die Netzagentur, mehr Bürokratie in allen Fragen.

Heute stehen wir vor einer Trümmerlandschaft an Splintern des alten Staatsunternehmens. Die Unternehmensgrenzen verhindern unseren gemeinsamen Kampf, befeuern die Aufspaltung in zwei Gewerkschaften und behindern den Betrieb einer gut funktionierenden Eisenbahn. Die Privatisierung der Bahn hat also erst die Voraussetzung geschaffen, dass die Bahnarbeiter ihre zukünftige Ausplünderung und den Raub von Milliarden jetzt auch noch mit Hilfe der Anwendung des Tarifeinheitsgesetzes bezahlen sollen. Indem für Tausende ihr bestehender Tarifvertrag nicht mehr angewendet werden soll. Indem eine kämpferische Gewerkschaft zerschlagen werden soll.

Kollegen, es gab die Staatsbahn auch bei uns. Ein Bruch unseres Streiks durch die Vergabe des Auftrags an ein Unternehmen, das nicht im Streik steht, war nicht möglich! Es gab eine Bahn, die genauso wie die, die in ihr

arbeiten, respektiert waren, weil sie dafür sorgten, dass man täglich zur Arbeit kommt.

Wer die Eisenbahnfamilie gespalten hat, ist klar! Wer sie wieder einen kann, ist auch klar! Eine Kampfgewerkschaft, die für eine geschlossene Bahn streitet, die die Seite des Unternehmens wie auch die Seite der Arbeiter eint und damit erst die Voraussetzungen schafft, auf der sich unsere Kampffront formieren kann, sich ein lebenswertes Leben und Arbeiten erst zu erstreiten.

Der Streik von uns Bahnarbeitern und von uns Lokführern kann sich nicht alleine darum drehen, dass wir wenigstens ein paar Groschen

mehr haben für unser Leben, sondern unser Streik hat unsere Einheit zu fördern, dass wir stark genug werden, um die Bahn aus den Händen der Millionäre zu befreien, indem wir den ersten Schritt zu ihrer Wiederverstaatlichung machen. Denn wir, wie alle Arbeiter und das Volk, brauchen eine Bahn, und dies ist eine staatliche, die von der Gesellschaft genützt wird – als das Hauptverkehrsmittel im Land – und wir, sie als verstaatlichte Bahn unter die Arbeitermacht stellen. Worin dann die Grundlage gegeben ist: DIE EINHEIT SIEGT! Denn die Bahn ist kein Beuteobjekt

der Kapitalisten und ihres Ausbeutersystems, sondern ein Werk der Arbeiterklasse und ihres gesellschaftlichen System des Sozialismus. Und damit das Ende aller Ausbeutung, so auch für alle Bahn- und Lokführer, als Teil ihrer Klasse der Arbeiter. Dafür lohnt es sich wahrlich zu kämpfen!

<sup>1</sup> Aufgrund 200 Milliarden Euro wird der Wert der 1,6 Milliarden m<sup>2</sup> Boden im Besitz der DB AG im Jahr 1994 geschätzt. Zwischen 15-20% Flächen hat die DB AG seitdem in bester Innenstadtlage zu einem Bruchteil ihres Wertes verkauft. Flächen, die heute in Teilen fehlen um notwendige Eisenbahninfrastruktur wieder oder neu zu errichten oder für das Vielfache Geld teuer zurückgekauft werden müssten, sofern sie nicht schon anderweitig Verwendung gefunden haben. Ebenso wurden 1999 112.000 Eisenbahnerwohnungen zum Spottpreis an die Deutsche Annington verkauft. Heute als Vonovia bekannt. Mit mittlerweile über 400.000 Wohnungen größter Miethai in diesem Land, während sich eine Vielzahl der einfachen Bahnarbeiter kaum die Wohnung mehr leisten kann in den Städten, in denen sie arbeiten.

<sup>2</sup> Die DB AG ist heute schon stolz darauf, dass 62% der Strecken elektrifiziert sind. Doch die Steigerung gegenüber 1994 beruht zu 2/3 in der Stilllegung von Strecken und nur zu 1/3 tatsächlich auf dem Bau von neuen Oberleitungen. Das Vorbild der zu 100% elektrifizierten Schweiz wirft noch einen kleinen Lichtschimmer auf dieses unruhliche Kapitel hierzulande: Seit 1975 geplant, konnte die Oberleitung auf einer Strecke von 155 km zwischen Lindau und München nur dank 50 Millionen Euro aus der Schweiz 2020 endlich in Betrieb genommen werden. Das selbe Trauerspiel zeigt sich bei der Frage der automatisch fahrenden Züge: Noch nicht mal die Mindestvoraussetzungen einer entsprechend flächendeckenden Ausrüstung von Loks, Triebzügen und Infrastruktur mit der entsprechenden Technik sind erfüllt. Gerade mal 340 km Strecke sind z.B. mit dem europäischen Zugsicherungssystem European Train Control System (ETCS) ausgestattet, dessen Spezifikation im wesentlich bereits Anfang der 2000er Jahre festgelegt wurde. In Spanien ist es heute bereits das Zehnfache. Und China hat bereits das Hundertfache (mehr als 30.000 km) an Strecken mit einem System ausgestattet, das auf denselben Spezifikationen beruht.

<sup>3</sup> Je mehr Private im Güterverkehr fahren, umso weniger weiß man Bescheid, was wann wo gefahren wird. Denn alle EVU schreiben in irgendwelche Systeme – nur nicht mehr in ein Gemeinsames. Erst zum Fahrplanwechsel 2023 werden alle Güterbahnen durch eine EU-Verordnung dazu gezwungen, dass zukünftig die DB Netz-AG vor Abfahrt des Zuges wieder weiß, was tatsächlich in einem Güterzug ist, der auf ihren Gleisen fährt. Knapp 30 Jahre nach einer Bahnreform, wo es das schon mal alles gab. All das brachte Milliarden Euros für Berater – nur keine Infrastruktur und Betrieb einer Eisenbahn, welche tauglich für den Alltag und die viel gepriesene Verkehrswende ist.

München, 28. August 2021



Werter Kollege Hoffmann,

auf der Kundgebung der streikenden Eisenbahner haben wir uns mit folgende Grußadresse an die versammelten Kolleginnen und Kollegen gewandt:

*Wir Trambahnfahrer hier in München bei der MVG sind voll und ganz solidarisch mit Euch. Euer Streik ist richtig! Egal, ob es um Euch geht, oder um uns, die Pflegekräfte, die Beschäftigten im Einzelhandel, der Post, die Erzieherinnen oder viele, viele anderen.*

*Wir waren es, die während der Pandemie immer da waren. Wir waren es, die vor der Pandemie immer da waren und Wir sind es, die auch nach der Pandemie da sein werden.*

*Wir sind es, die an einem Tag Applaus bekommen, und am nächsten Tag die Watschn.*

*Wir sind, wenn wir schufteten, die „Helden“, und wenn wir streiken, dann sind wir die „Terroristen“, ein „Anschlag auf die Öffentlichkeit“ wurde uns vorgeworfen.*

*SO ging es uns im Oktober letzten Jahres, so geht es Euch heute.*

*Aber wir wissen: OHNE STREIK WIRD SICH NICHTS VERÄNDERN!*

*Ähnlich sieht es bei den großen Themen Klimawandel und Verkehrswende aus.*

*Es gehört nicht viel dazu, um zu erkennen: Ohne die Schiene, ohne einen großen Plan zum Ausbau von Bahn und ÖPNV gibt es keine Verkehrswende. Dazu muss alles wieder in die Öffentliche Hand.*

*Rücknahme aller Privatisierungen!*

*Statt weiter unser Geld nochmal und nochmal in die Auto-Industrie zu stecken und damit zu verpulvern, muss gelten: Radikaler Ausbau von Bahn und ÖPNV! Nachhaltigkeit beginnt bei den nachhaltig guten Löhnen für die Arbeiter bei der Bahn und ÖPNV. Sonntagsreden und Stimmzettel führen uns nicht dorthin.*

*OHNE STREIK – WIRD SICH NICHTS VERÄNDERN!“*

Dies ist die einzige Haltung die ein Gewerkschafter, der die Interessen seiner Klasse vertritt, einnehmen kann. Demgegenüber haben wir erfahren, dass Du öffentlich dem Streik der Eisenbahner die Legitimation abgesprochen hast und behauptet hast, sie hätten kein Mandat, weil sie weniger Mitglieder (wohl wie die EVG) hat. Du gehst damit sogar hinter das Bundesverfassungsgericht zurück, das eindeutig festgestellt hat:

*Dagegen wird das in Art. 9 Abs. 3 GG geschützte Recht, mit den Mitteln des Arbeitskampfes auf den jeweiligen Gegenspieler Druck und Gegendruck ausüben zu können, um zu einem Tarifabschluss zu gelangen, durch das Tarifeinheitengesetz nicht angetastet. Die Unsicherheit im Vorfeld eines Tarifabschlusses über das Risiko, dass ein Tarifvertrag verdrängt werden kann, begründet weder bei klaren noch bei unsicheren Mehrheitsverhältnissen ein Haftungsrisiko einer Gewerkschaft bei Arbeitskampfmaßnahmen.*

Einer anderen Gewerkschaft die Legitimation zu einem Streik abzusprechen ist etwas so unerhörtes, denn es spielt den Reaktionären dieser Republik, die unser Streikrecht kastrieren, in die Hände. Diese unsolidarische Haltung verurteilen wir aufs Schärfste und wir fordern Dich dazu auf, Deine Aussagen öffentlich zurückzunehmen und wieder auf den Boden der gewerkschaftlichen Grundhaltung zurückzukommen.

Ansonsten fällt uns nur mit Karl Valentin ein: “Selig sind die, die nichts zu sagen haben und dennoch schweigen.”

*Wir Trambahnfahrer und ver.di-Mitglieder,  
die sich in der revolutionären Front zusammengeschlossen haben  
gezeichnet Christian Gorn*

# Für die Wiederverstaatlichung der Bahn! Ein Ende der Zerschlagung!

Das größte Hindernis unseres Kampfes ist die Zersplitterung. Wir stehen in unseren Kleinunternehmen und DB-Einheiten nicht als geballte Kraft aller Lokführer und Bahnarbeiter der Chefetage gegenüber, sondern zerschlagen in kleine Belegschaften unter jeweils anderen Bedingungen. Der berühmte Streikwille der GDL – er läuft ins Leere, wenn nicht tatsächlich alle Bahnarbeiter zum Streik aufgerufen sind. Was ist mit den privaten Güterunternehmen, deren Lokführer derzeit unfreiwillig Streikbruch begehen? Was ist mit all den Unternehmen, bei denen schon abgeschlossen ist?

Die Bahn muss wieder verstaatlicht werden. Damit beginnt die Aufarbeitung der großen Probleme, vor denen die Bahn heute steht. Zunächst mal stehen wir dann wieder einem Arbeitgeber gegenüber. Dann kann ein Streik tatsächlich was bewegen. Dann lässt es sich für gleiche Arbeitszeiten kämpfen: Schluss mit 10- und 12-Stunden-Schichten, Schluss mit spontaner Verfügbarkeit, Schluss mit mangelnden Ruhezeiten! Dann können wir uns Bedingungen erkämpfen, unter denen es sich arbeiten und leben lässt. Und das für alle Bahnarbeiter!

Im wieder verstaatlichten Bahnunternehmen hört auch die Vereinzelung der Bahnarbeiter auf. Schichten ohne einen einzigen Kollegen zu treffen? Alleine im Pausenraum oder auf der Gastfahrt? Keine Ahnung von den Bedingungen der Arbeiter der Wagen- und Schieneninstandhaltung, von den Bedingungen des Zugpersonals, der Lokführer anderer Bereiche? Wie soll man sich da über die Forderungen, über die nächsten Schritte austauschen? Unsere Räume in den Bahnhöfen müssen wieder her und allen Bahnarbeitern zugänglich sein!

Das ist der Boden, auf dem unsere Kampffront entsteht. Von dort aus können wir dafür streiken, dass unsere Löhne (und zwar für alle, egal ob am, im oder unterm fahrenden oder stehenden Zug!) erhöht werden, statt weiter Extra-Boni an die Vorstände auszuschütten. Denn die

Zersplitterung in hunderte Unternehmen bedeutet ja auch hunderte Vorstände oder Chefs, die sich die Taschen voll machen, hunderte Manager, die für jeden Meter Fortbewegung auf der Schiene hauptsächlich Ballast darstellen. Dafür streiken, dass wir Arbeitszeiten bekommen, die einem Luft zum Atmen lassen. Dafür, dass das Geld nicht in den Ausbau der Büroetagen fließt, sondern tatsächlich an der Schiene ankommt. Dafür streiken, dass das fehlende Bahn- und Schienenpersonal nicht mehr über Überstunden und ausfallende Ruhewochenenden kompensiert wird, sondern durch anständige Ausbildung von neuem Personal. Dafür, dass die Milliarden-Investitionen nicht in schienenfremde Unternehmungen gesteckt werden und spekulative Geschäfte beim Kauf bahnfremder Firmen

gemacht werden, sondern tatsächlich in den Ausbau von Schiene und Gleisanlagen, Elektrifizierung des Netzes, Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene.

Und wenn wir so streiken, dann haben wir die Solidarität aus der Bevölkerung mit unserem Kampf sicher. Dann nämlich kämpfen wir auch dafür, dass man überhaupt wieder Bahn fahren kann in diesem Land. Ob zur Arbeit, Freizeit oder Urlaub. Und auch dafür, dass es überhaupt möglich ist, dem täglichen Einsatz von Millionen LKW ein Ende zu bereiten, weil man dann wieder dahin kommt, dass es überhaupt genügend Anschlüsse, Verbindungen gibt, tatsächlich Güterverkehr sinnvoll zu betreiben.



KAZ, 1986



## Arbeiterbund für den Wiederaufbau der KPD