

3 Punkte für eine Bahnwende

Wesentliche Problemstellung: Egal, ob es um Klimaneutralität, die Raumkrise in den Städten oder den Anschluss des Landes an die öffentliche Mobilität geht – wir kommen nicht am Thema einer funktionierenden Bahn vorbei. Doch das System Eisenbahn steckt in Deutschland und vielen anderen europäischen Ländern in einer von Politik und Konzernvorständen herbeigeführten Krise, deren Eckpunkte sich so darstellen:

- Kund:innenseite: Egal ob im Reise- oder Güterverkehr – die Bahn ist unpünktlich, fällt zu oft aus, braucht zu lang oder ist in vielen Orten gar nicht (mehr) vorhanden. Tausende Gleisanschlüsse und Kilometer Gleise wurden abgebaut, gleichzeitig wurde das Netz auch durch die Bahnprivatisierung ineffektiver und auf Verschleiß gefahren.
- Arbeiter:innenseite: Mit den Bahnprivatisierungen in Europa wurden Arbeitsbedingungen von Eisenbahner:innen massiv verschlechtert. Zugleich wurde Personal tausendfach abgebaut, was heute dringend gebraucht wird und kaum gut ausgebildet werden kann.
- Die Eisenbahnkrise ist selbst Ergebnis der kapitalistischen Krise. Das System taucht als Kostenfaktor in öffentlichen Haushalten auf, der möglichst klein sein sollte und soll. Neoliberale Lösungen wie Privatisierungen verkleinerten kurzfristig die Kosten (unter anderem eben durch Angriffe auf Arbeitsbedingungen), mittelfristig sorgen sie immer für eine Kostensteigerung, für die die Allgemeinheit zahlt, ganz zu schweigen davon, dass die Bahn anfälliger und somit unzuverlässiger wurde.

1) Ein System – eine Organisation, europaweit

Auch wir wollen eine europäische Eisenbahn. Doch anders als die EU, die diese Idee vor allem unter dem Gesichtspunkt eines europaweiten Wettbewerbs verfolgt, wollen wir wirklich eine einzige europäische staatliche Eisenbahnorganisationen anstelle von vielen hunderten staatlichen und privaten kapitalistischen Unternehmen – über die Grenzen der EU hinaus, für eine schnellstmögliche Interoperabilität, und damit für eine schnellstmögliche Verkehrswende in den Metropolen und auf dem Land.

3) Wer soll's denn zahlen?

Ein Ausbau der Strecken und Knoten, eine ordentliche Instandhaltung, ein europaweites Nachtzugnetz und Zugflotten generell kosten viel Geld, ein kostenloser Nah- und Berufsverkehr auf der Schiene erst recht. Wer soll das alles bezahlen? Der Staat, der es durch Steuern bei uns holt? Wir meinen: Bezahlen sollen vor allem die, die durch Umweltzerstörung und Ausbeutung reich geworden sind – Reichensteuer, Enteignung, Beschlagnahme.

2) Wir kommen als Ziel.

Nur weil etwas im Staatsbesitz ist, heißt das noch lange nicht, dass es funktioniert – siehe DB AG. Sowohl, was die Finanzierung, als auch was die Durchführung einer Bahnwende angeht, können wir uns nicht auf den kapitalistischen Staat und seine großen Konzerne verlassen.

Wir selbst sind die, die das ganze erkämpfen und kontrollieren müssen. Wir brauchen eine demokratische Planwirtschaft, die den Weg zum Umbau möglich macht.

Das ist weit weg, geht aber schon damit los, dass wir unsere Arbeitskämpfe selbst demokratisch durch Streikkomitees kontrollieren. Wir wollen weder auf die Regierung, noch auf Vorstände, noch Gewerkschaftsspitzen warten, noch ihnen ausgeliefert sein.

Der Kampf für eine europäische, demokratisch kontrollierte Bahn geht los bei der Perspektive eines gemeinsamen Eisenbahner:innenkampfes. Es bedeutet, den Austausch mit unseren Kolleg:innen in den Nachbarländern zu suchen – und hier bei uns endlich die Spaltung zwischen GDL und EVG von unten zu überwinden – weder Reiß noch Burkert will das.

[April 2025]

www.bahnvernetzung.de

