

Sofort-Rettungsprogramm für die Wiederaufrichtung von Bahn und S-Bahn

Der staatlich von Bund und Land garantierte und finanzierte ÖPNV über das staatliche Monopolunternehmen Bahn ist eine der großen Errungenschaften der Öffentlichen Daseinsvorsorge in Deutschland.

Ursache für den skandalösen Quasi-Zusammenbruch der Berliner S-Bahn ist zweifellos bei der katastrophalen Demontage, dem massiven Stellenabbau, sowie der Schließung von Werkstattstandorten und -kapazitäten zu suchen. Die Fahrzeuge wurden auf Verschleiß gefahren, die notwendigen Instandhaltungen und Wartungen nicht wie vorgeschrieben ausgeführt.

Viele Kommentatoren und politisch Verantwortliche machen jetzt, wie Bundesverkehrsminister Ramsauer, lautstark jahrelange „Sparpolitik und Renditedruck“ für die Misere der Bahn aus. Ramsauer schiebt die Verantwortung dafür dem Bahnvorstand zu. Er verschweigt, dass alle Bundesregierungen seit der Bahnreform 1994 diese Politik betrieben und den Bahnkonzern mit ihrer Umsetzung beauftragt haben.

Gleichzeitig stellt sich Ramsauer schützend vor Bahnchef Grube, der erklärt, dass es momentan kein Konzept gebe, wie man kurz- und mittelfristig einen stabilen Verkehr gewährleisten und Vorsorge gegen Massenausfälle von Fahrzeugen bei winterlichen Bedingungen treffen könne.

Ramsauer: „Ich unterstütze den Vorstandsvorsitzenden Grube bei seinen Anstrengungen (!) zur Instandhaltung und Verbesserung des rollenden Materials.“ Allerdings: „All das lässt sich nicht von heute auf morgen aufholen.“ Er wagt es also, den BürgerInnen zu sagen, dass die Regierung Merkel es ihnen zumutet, Jahre über Jahre Zugausfälle und stundenlange Verspätungen in Kauf zu nehmen.

Ramsauer nennt den Renditedruck als Ursache für das Bahn-Chaos. Das ist auch aus den Reihen der Verantwortlichen von SPD und Gewerkschaften zu hören. Doch wovon weder er noch die SPD- und Gewerkschaftsführungen sprechen: Das Bahn-Desaster geht zurück auf die Bahnreform von 1994.

Mit der damaligen Grundgesetzänderung, der auch die SPD-Fraktion zustimmte und die von der Führung der Eisenbahnergewerkschaft (GdED; s. Anm.) aktiv begleitet wurde, wurden die staatlichen Betriebe Bahn und S-Bahn durch die Umwandlung in eine AG aus der staatlichen Garantie der öffentlichen Daseinsvorsorge in den Wettbewerb des kapitalisti-

schen Marktes gestoßen - in den Wettbewerb um Steigerung der Rendite durch radikale „Kostensenkung“, auf Kosten der Leistungsqualität und Sicherheit, des Personals und durch Lohndumping. Aus dem staatlichen Monopolbetrieb Bahn, mit der vom Grundgesetz vorgegebenen Verpflichtung auf die Garantie des Rechts aller Bürger auf bezahlbare Mobilität, wurde ein Unternehmen, das nach wettbewerbsorientierten und auf Gewinnerzielung ausgerichteten Gesichtspunkten zu führen ist.

Nach der im Mai 2008 vom Bundestag mit der Mehrheit von CDU/CSU und SPD (27 SPD-Abgeordnete stimmen mit Nein) beschlossenen Teilprivatisierung wird die Bahn, und damit auch die S-Bahn, auf einen noch verschärfteren harten „Sanierungskurs“ zur Erzielung von Rendite getrimmt. Sie fährt für den Bund Milliardenentnahmen ein, die es diesem erlauben, die staatlichen Investitionen runterzufahren. „Diese Politik ist nicht mehr weit vom klassischen Heuschrecken-Verhalten entfernt“, kommentiert das Handelsblatt vom 11.1.2011.

Dazu kommt die Umlenkung von Milliarden Investitionen aus den Betrieben der Daseinsvorsorge, Bahn und S-Bahn, in renditeträchtigeren internationalen Geschäften und Prestigeobjekten. So hat der Konzern in seiner Global-Player-Orientierung für knapp 3 Mrd. Euro im Sommer 2010 den britischen Bus- und Bahnbetreiber Arriva erworben.

Es gibt nur einen Ausweg: Bruch mit dieser ganzen von der EU erzwungenen Politik der Privatisierung, der Unterwerfung und Auslieferung der Öffentlichen Daseinsvorsorge an die Renditegier des kapitalistischen Marktes.

Nur ein staatlich geführter Monopolbetrieb, in voller politischer und finanzieller Verantwortung des Staates, kann den Auftrag der Öffentlichen Daseinsvorsorge gewährleisten. Die Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen in der SPD (AfA) hat deshalb auf ihrer Bundeskonferenz vom April 2010 die Rücknahme der Bahnreform von 1994 und aller Schritte der Auslieferung der Bahn an den kapitalistischen Marktwettbewerb gefordert. Mit ihrem Beschluss wendet sie sich an die SPD-Abgeordneten im Bundestag, sofort eine entsprechende Initiative zu ergreifen.

Das ist auch seit langem die zentrale Forderung der Berliner S-Bahner, die gemeinsam mit Kollegen der BVG einen entsprechenden Beschluss auf der 5. Ordentlichen Bezirkskonferenz des DGB Berlin-Bran-

denburg Ende Januar 2010 durchgesetzt haben.

Angesichts des jetzigen unerträglichen Chaos fordern die Kollegen der Berliner S-Bahn als ersten Schritt „die Entscheidung der Bundesregierung, von Merkel, zur vollen Finanzierung der dringlich notwendigen Sofortmaßnahmen zur Rettung und Wiederherstellung der Berliner S-Bahn.“ Es liegt in der Verantwortung des öffentlichen Arbeitgebers Bundesregierung, die Gelder für eine entsprechende personelle und technische Ausstattung der Werkstätten, Neueinstellung von Personal, Anschaffung funktionsfähiger Fahrzeuge ... sofort zur Verfügung zu stellen, damit die S-Bahn ihren staatlichen Auftrag zur Verwirklichung des Rechts der gesamten Bevölkerung auf Mobilität voll und ganz erfüllen kann.

Ein Sofort-Rettungspaket für die Bahn - statt 500 Millionen Euro jährliche Gewinnabführung für die Milliarden-Rettungspakete an die Banken, Spekulanten und Konzerne, die die Bahn dem weiteren Niedergang preisgeben wird!

Auf der o.g. DGB-Konferenz wurden auf Initiative der S-Bahner der DGB und Transnet (das richtet sich jetzt an die EVG) aufgefordert, den gewerkschaftlichen Kampf für die Forderungen nach sofortiger Bereitstellung aller notwendigen finanziellen Mittel zu organisieren und auf dieser Grundlage mit dem Mandat der Belegschaft der S-Bahn für diese Forderungen mit dem öffentlichen Arbeitgeber, der Bundesregierung, in Verhandlungen zu treten.

Um ihre eigene Verantwortung sofort wahrzunehmen haben die S-Bahner gemeinsam mit Kollegen der BVG zur Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundestages am 19. Januar eine Delegation angemeldet.

Carla Boulboulé

Anmerkung:

Die GdED öffnete sich in Folge der formellen Privatisierung der Bahn 1994 auch für Beschäftigte privater, bzw. sog. nicht-bundeseigener Unternehmen und änderte, um diesem Wandel Rechnung zu tragen, ihren Namen 2000 offiziell in TRANSNET (Abkürzung für TRANsport, Service und Netze). Die bisherigen Gewerkschaften TRANSNET und GDBA fusionierten Ende 2010 zur Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG).