© Alba/stock.adobe.com

Zur neuen Bahnstrategie des BMV

Die Bahn kann aus der Krise fahren – aber nur mit uns!

Die neue Bahnstrategie des Bundesverkehrsministeriums (BMV) trägt den wohlklingenden Namen „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ – das ist ein Titel, mit dem man sich von außen natürlich erst einmal identifizieren kann. Aber wir wissen alle: Worte allein bringen keinen Zug pünktlich ans Ziel. Entscheidend ist, was daraus folgt – und ob die Menschen, die das ohnehin überlastete System tagtäglich am Laufen halten, endlich die verbindliche Rückendeckung erhalten, die sie brauchen. Und genau hier beginnt das Problem.

Politischer Spielraum statt echter Verbesserungen

Die Politik spricht von Aufbruch, Verlässlichkeit und Qualität. Tatsächlich steht im Zentrum der Agenda aber nur ein einziges festgeschriebenes Ziel: 70 Prozent Pünktlichkeit im Fernverkehr bis 2029. Diese Marke liegt sogar unter den früheren Zielwerten. Die höheren Quoten von 80 oder 90 Prozent bleiben vage formuliert – ohne Jahresmarken, ohne Zwischenziele, ohne Konsequenzen. So entsteht politischer Spielraum auf dem Papier, aber keine spürbare Verbesserung im Betrieb.

Gleichzeitig wird das Angebot auf der Schiene weiter reduziert. Weniger Züge bedeuten zwar bessere Statistikwerte, in der Realität aber längere Wege, vollere Wagen und mehr Druck für das Personal. Klar ist: Wer im Fahrplan kürzt, verschärft die Probleme, statt sie zu lösen.

Personal ist die Basis des Systems

Besonders widersprüchlich wird es dort, wo von mehr Präsenz, mehr Sicherheit, mehr Sauberkeit und besserer Information die Rede ist, während gleichzeitig ein Stellenabbau diskutiert oder faktisch vorbereitet wird. Diese Logik ist fatal und lässt sich betriebswirtschaftlich nur kurzfristig in der aktuellen Konzernstruktur rechtfertigen. Personal wird immer noch als reiner Kostenfaktor gesehen, obwohl jeder von uns weiß: Ohne das direkte Personal – Lokomotivführer, Zugbegleiter, Disponenten, Werkstattmitarbeiter und viele andere – fährt kein Zug, wird keine Weiche gestellt, erreicht kein Fahrgast sein Ziel. Diese Beschäftigten sind das Rückgrat des ohnehin auf Kante genähten Systems.

Wer in Jahresbilanzen Personal spart, zahlt später doppelt: durch mehr Störungen, chaotische Ersatzkonzepte und den Vertrauensverlust der Kunden. Das ist keine solide Unternehmensführung, das ist kurzsichtige Bilanzpolitik auf dem Rücken der Beschäftigten und auch mittelfristig betriebswirtschaftlicher Unsinn. Die GDL wird sich derartigen Zielen daher weiterhin entschieden entgegenstehen.

Ohne Verbindlichkeit keine Verlässlichkeit

Die angekündigten Sofortprogramme – mehr Sicherheit, Sauberkeit und Komfort – sind richtig. Doch solange keine konkreten Stellenpläne, Qualifizierungen und Reserven hinterlegt sind, bleiben es leere Versprechen. Dankesworte und Imagekampagnen ersetzen keine Personalplanung. Die GDL fordert darum klare, überprüfbare Zwischenziele für Pünktlichkeit, Planstabilität und Verfügbarkeit. Planstabilität ist die eigentliche Währung im Bahnbetrieb. Wenn Dienste ständig geändert, Umläufe verschoben und Schichten aufgerissen werden, steigt der Druck und sinkt die Qualität. Nur mit klaren Vorgaben und ehrlicher Erfolgskontrolle kann die Bahn wieder verlässlich werden.

Menschliche Komponente berücksichtigen

Bis 2036 sollen die Hauptkorridore generalsaniert werden. Das ist richtig, bedeutet aber jahrelange Mehrbelastung für viele Kollegen. Deshalb braucht es verbindliche Standards für Schicht- und Sozialparameter: rechtzeitige Informationen, faire Ausgleichsregelungen, klare Wegezeiten und Unterkünfte, in denen der Kaffee und ein kleines Frühstück auch um 3.30 Uhr möglich ist. Wer modernisiert, muss auch an die Menschen denken, die diese Modernisierung tragen.

Auch die Digitalisierung kann nur helfen, wenn sie richtig umgesetzt wird. Neue Leit- und Sicherungstechnik, ETCS und modernere Fahrzeuge bringen nur dann Fortschritt, wenn Ausbildung und Abnahmeprozesse realistisch geplant werden. Fortbildung in der Freizeit ist natürlich kein derartiger Fortschritt, sondern eine Zumutung: Qualifizierung muss als Arbeitszeit organisiert und entsprechend vergütet werden. Wer die Attraktivität des Berufs stärken will und fair mit seinen Mitarbeitern umgehen will, darf Weiterbildung nicht als private Aufgabe der Beschäftigten betrachten.

Viel Verantwortung erfordert faire Bezahlung

Die Bahn braucht Menschen, die bleiben, und Menschen, die neu einsteigen. Beides gelingt nicht mit abstrakten Zahlen, sondern mit verlässlichen Schichten, planbarer Freizeit, moderner Ausstattung und fairer Bezahlung.

Unsere Forderung nach acht Prozent höherem Entgeltvolumen ist daher als erster Schritt absolut angemessen und auch für die Bahn eine Investition in die Zukunft. Sie sichert Fachkräfte, verhindert Abwanderung und schützt vor Altersarmut in einem Beruf, der zur gesamtgesellschaftlichen Daseinsvorsorge gehört. Wer derart viel Verantwortung übernimmt, muss dafür auch gerecht entlohnt werden.

Ziele erreichbar machen

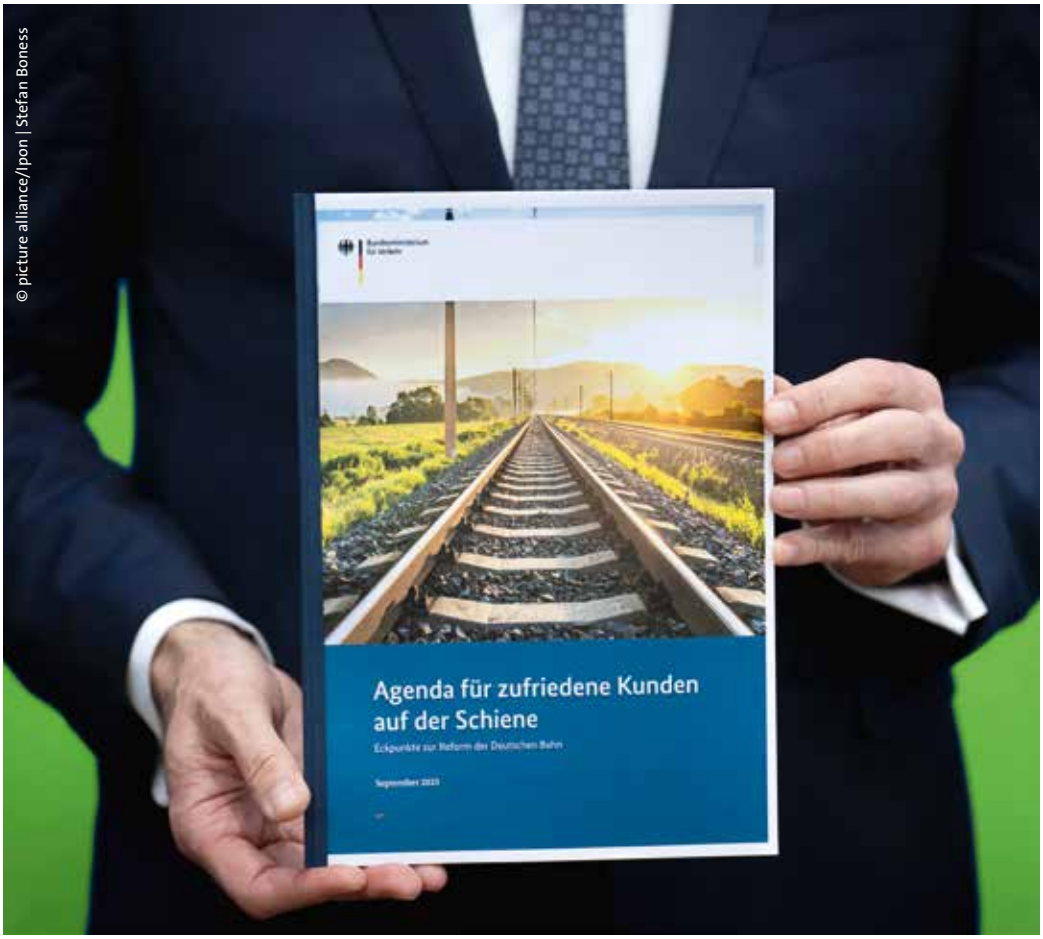
Niemand in der GDL will politische Ziele kleinreden. Wir wollen, dass sie erreichbar und umsetzbar werden. Dazu gehört Ehrlichkeit in der Kundeninformation, Transparenz bei Entscheidungen und eine Bonuslogik, die echte Leistung und Planstabilität im Betriebsablauf honoriert – nicht geschönte Zahlen auf dem Papier. Und dazu gehört vor allem die Einsicht, dass Personal kein Störfaktor der Bilanz ist, sondern der einzige Garant dafür, dass die Bilanz eines Tages wieder stimmt.

Dialog auf Augenhöhe

Die GDL wird diesen Prozess begleiten – kooperativ, wenn möglich, und konfrontativ, wenn nötig. Wir bringen Ideen ein und tragen Lösungen mit, solange die Bahn unter neuer Führung ihre oft bewiesene einseitige Konfrontationsfähigkeit als Verhandlungspartner endlich ablegt. Kooperation bedeutet für uns Dialog auf Augenhöhe – das heißt aber auch: keine Abstriche bei fairer Bezahlung, Sicherheit und Verlässlichkeit.

Damit meinen wir klare Jahresziele, nachvollziehbare Personal- und Qualifizierungsmaßnahmen, soziale Leitplanken bei Sanierungen und eine faire Entgeltentwicklung. Nur auf dieser Grundlage kann die Bahn aus der Krise fahren und wieder zu dem werden, was sie sein soll: ein moderner, sicherer und verlässlicher Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge.

F. v. G.



© picture alliance/Ipon | Stefan Boness

Die Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene: Ein schöner Name – aber reicht das, um die Schiene nach vorne zu bringen?