

STANDPUNKT

von Eisenbahnern für Eisenbahner

Ausgabe Nr13/09

31.01.2009

Mit- und abgehört

Kaum zu glauben, in Kreisen der Bahnsicherheit (Basi) kann sich ganz im Gegensatz zu Schenker Rail vor Aufträgen kaum retten. Zwar redet man offiziell davon, die Korruption im eigenen Konzern bekämpfen zu wollen, doch wie erklärt man sich dann die Zahl von 173.000 bespitzelten Mitarbeitern? Sollten etwa die Eisenbahner an der Basis bestechlich sein? Oder besteht die Bahn inzwischen aus mehr als 75% Führungskräften?

Es geht offenbar darum uns auszuhorchen, Daten zu sammeln, möglichst jede Bewegung und Handlung aufzuzeichnen, um auf uns Druck auszuüben. Druck um uns geschmeidig für das Ziel „Börsengang“ zu machen. Das Ganze erinnert doch stark an Zeiten von vor 20 Jahren. Nur: die Stasi wäre neidisch auf die heutigen technischen Möglichkeiten der Basi. Daher fordern wir:

**„BASI“ AUFLÖSEN!
„BASI“ IN DIE PRODUKTI-**

Nachgehakt

In der zweiten BV um die Ausschreibungen bei Regio Berlin/Brandenburg stellte ein Kollege eine sehr konkrete Frage: Mit welchen Lohnkosten wird Regio am 12. März sein Angebot beim VBB abgeben? Der Personalchef Zylka antwortete erst mit dem allgemeinen Blabla: Wir müssten nun unsere gemeinsame Zukunft gestalten und dürften uns diesem Weg nicht versperren, etc. Nach hartnäckiger Nachfrage wurde er dann plötzlich sehr konkret: „Sie bestim-

men mit ihrem Lohnverzicht, ob sie diese Züge ab 2011 fahren oder Ausländer.“

Das heißt also: Wir sollen in Zukunft für weniger Geld arbeiten und die DB Chefs schüren den Nationalismus. Endlich wissen wir woran wir sind.



Sparen bis es kracht

Störungen des Stellwerks Biesdorfer Kreuz sind fast allen Lokführern, die dort entlang kommen, bekannt. Der Unfall vor einigen Monaten konnte nur geschehen, weil, wie so häufig seit 2005, die Gleisfreimeldeanlage nicht funktionierte. Eine grundlegende Reparatur wollte man sich ersparen. Man flickte die Sache nur immer notdürftig und riskierte immer wieder den Ausfall dieser wichtigen Sicherheitseinrichtung. Es war nur eine Frage der Zeit, dass es zum Unfall kommen musste. Diese Sparwut ist grob fahrlässig und

man riskiert Menschenleben. Umso unverschämter ist es, dass die Bahn dem in den Unfall verwickelten Kollegen die Ausfallzeit nur zu 80% bezahlt.

Eine Antwort heißt Generalstreik

Nun ist die Weltwirtschaftskrise und ihre Auswirkungen nicht nur bei den Beschäftigten in Frankreich angekommen. Sie sind es jedoch, die in einem ersten Generalstreik gegen die Auswirkungen der Krise auf die Straße gegangen sind. Es wurde dabei sehr deutlich gemacht, dass sie nicht die Rechnung zahlen wollen, die ihnen Spekulanten und Banken aufmachen.

Die Eisenbahner haben dabei bereits am Vorabend des Generalstreiks in ganz Frankreich ihre Züge stehen gelassen. Aus Berichten und Gesprächen mit französischen Eisenbahnern ist deutlich geworden, dass sie sehr genau ihre Interessen im Auge behalten. Dabei geht der Regierung in Frankreich die Muffe: „Es ist eine Revolte der breiten Massen und der Mittelklassen gegen die Ungleichheit der Entlohnung zu spüren, die ein seit dem 19. Jahrhundert nicht mehr erlebtes Ausmaß erreicht hat.“



Es ist nur Winter, aber wer will uns da einheizen?

Uns werden seit Wochen durch die Presse, durch so genannte "Insider" und durch die Politiker die Probleme bei der S-Bahn Berlin vorgeführt, die wir bei tiefen Minustemperaturen am Anfang des Jahres selber am eigenen Leib zu spüren bekommen haben. Verspätungen und massive Zugausfälle durch eingefrorene Weichen, Streckenanschlägen oder Fahrsperrern. Die Folgen für uns waren fehlende Ablösungen zu den gesetzlich vorgeschriebenen Pausen und ein verspäteter Feierabend nach 12 Stunden Arbeitszeit. Viel mehr mussten aber die Fahrgäste unter diese Folgen leiden. Dabei ist nur Winter. Es gab keinen Tsunami und kein Erdbeben. Das Erdbeben, das uns aber nun erschüttert, wird aber erst durch die Politiker losgetreten.

Hauptsache privatisiert

Im Abgeordnetenhaus von Berlin musste nun der Sprecher der Geschäftsführung der S-Bahn Berlin den Politikern Rede und Antwort stehen. Dabei sprachen die Politiker aller Fraktionen immer nur von der S-Bahn und unterschieden dabei nicht zwischen der Geschäftsführung und den Mitarbeitern. Sie, die Politiker, ziehen nun die Möglichkeit einer Kündigung des Verkehrsvertrags mit der S-Bahn Berlin und damit auch die Ausschreibung unserer Arbeitsplätze in Betracht. Einerseits hat die Politik mit der Privatisierung der Deutschen Bahn und andererseits mit der ausgesprochenen Ausschreibung des Öffentlichen Nahverkehrs den Hauptanteil an der Misere. Hauptsache privatisieren. Hauptsache die Spekulanten haben die Möglichkeit, ihre Gewinne mit der Bahn zu machen. Durch die Vergabe von Verkehrsverträgen und den dazugehörigen Regionalisierungsmitteln (Steuern) für den Nahverkehr, wird der Nahverkehr zum Goldesel für viele Konzerne. Ob nun DB, Veolia oder Arriva, sie wollen alle von den Steuern (Regionalisierungsmitteln) profitieren.

So ist die Deutsche Bahn als ganzes schon lange kein Unternehmen mehr, welches zum Ziel hat einen öffentlichen Verkehr im Interesse der Reisenden und Fahrgäste zur Verfügung zu stellen. Es geht den Bahnverkehrsunternehmen im Allgemeinen einzig und allein um die Gewinne. Gewinne die hauptsächlich durch die Arbeit der Mitarbeiter, in Unternehmenskreisen auch „Humanressource“-menschliches Kapital- genannt, erarbeitet werden. Aber auch die Politik hat durch die Privatisierung im europäischen Stil ihr Interesse. Sie wollen sich durch die Ausschreibungen und die Privatisierungen der Staatsbahnen aus der Verantwortung ziehen. Dies soll auf

Kosten der Beschäftigten passieren. Egal ob Arriva in Deutschland oder die Deutsche Bahn u.a. in Großbritannien als Dumpinglöhner auftreten, die Beschäftigten zahlen für die Ausschreibungen und die Privatisierungen. Die Politik sieht dabei ihre Verantwortung schon lange nicht mehr für die Bevölkerung, sondern viel mehr bei den Spekulanten, Globalplayern und Banken. Die Gelder, die bei den europäischen Staatsbahnen zu unseren Lasten eingespart werden, fließen dann in Banken, Konzerne und an Spekulanten.

Der Wert des Verlust

Einzig und allein durch unsere Arbeit machen die Unternehmen ihre Gewinne. Was die Politik an verantwortlichen Investitionen bei den Bahnen einspart, sollen wir Beschäftigten nun durch hohen Leistungsdruck erwirtschaften. Doch eines haben Politiker und Konzerne vergessen. Erbringen wir Eisenbahner diese Leistung nicht mehr, so gibt es auch keine Gewinne. So werden dann die Regionalisierungsmittel wie bei der S-Bahn in Berlin um 5 Mio. Euro gestrichen. Allein wir sind es, die durch die tagtägliche Arbeit den Kreislauf des Geldes im Interesse der Konzerne am Laufen halten. Nur sind wir es nicht, die von diesem Geldkreislauf einen Nutzen haben. Wir werden nur soweit daran beteiligt, dass wir auch morgen wieder unsere Dienste im Interesse der Gewinne anderer zur Verfügung stellen. Wer dabei nicht produktiv mitwirken kann oder dessen Arbeitsplatz im Sinne der Produktivität nicht mehr gebraucht wird, bekommt den Laufpass. Abgeschoben auf einen Posten, weit entfernt von Freunden und Familie. Den Wert des Verlust von Freunden und der eigenen Familie kann kein Unternehmen bezahlen. Ebenso wenig ein skandalöser Sicherungstarifvertrag der Gewerkschaften.

In die Pflicht genommen

Wir sind es selber, jeder allein für sich und alle zusammen, die einen Eisenbahnbetrieb im Interesse der Nutzer erbringen können. Wir müssen es daher auch sein, die durch unsere geleistete Arbeit davon profitieren. Dies, um wieder erträgliche Arbeitsbedingungen zu bekommen, wieder mehr Zeit für unsere Familien zu haben und von unserer geleisteten Arbeit zu profitieren.

Dass die durch uns erwirtschafteten Gelder nicht in unsere Taschen fließen, spüren wir jeden Monat zum Zahltag. Aber welche Gelder gehen denn noch tatsächlich in die Wartung der Anlagen und Züge und welche Gelder gehen an den Konzern? Daher müssen die Geschäftsbücher unter Kontrolle der Belegschaft offen gelegt werden. Nur so kann gezielt in den Erhalt der Technik investiert werden, aber ebenso in die erträgliche Gestaltung unserer Arbeitsbedingungen. Nur so kann ein Eis-

enbahnbetrieb in unserem Interesse und den der Fahrgäste aufrecht erhalten werden. Dazu brauchen wir keine Betriebsräte die vergeblich versuchen in Verhandlungen, Kaffeekränzchen oder Klausuren, ihre Interessen zu vertreten. Was uns diese Betriebsratpolitik über die Jahre hinweg gebracht hat, sehen wir in unseren Arbeitsbedingungen und den weiterhin drohenden Verlust unserer Arbeitsplätze.

Hände weg von unseren Interessen

Den Politikern sei deutlich gemacht, dass die

Mitarbeiter des öffentlichen Eisenbahnverkehrs ihre Arbeitsplätze nicht zum verscherbeln an Dumpinglohnanbieter frei geben werden. Wenn sich die Politik und die Unternehmen ihrer Verantwortung gegenüber der Bevölkerung und insbesondere den Beschäftigten nicht mehr bewusst sind, so werden sich die Mitarbeiter bald nicht mehr nur mit Worten begnügen. Welchen Weg die Eisenbahnunternehmen künftig nehmen werden, entscheiden nicht allein die Politiker oder die Konzerne, sondern zuletzt allein wir Mitarbeiter.

ZAT fordert weitere Opfer

Am Silvesterabend bekam dies ein Lokführer bei der S-Bahn Berlin bei der Zugabfertigung schmerzhaft zu spüren. Er wurde im Haltepunkt Julius-Leber-Brücke von angetrunkenen Fahrgästen angegriffen. Ebenso wird bei der S-Bahn in Berlin der Umstand verschwiegen, dass es eine massive Zunahme von sexuellen Übergriffen auf weibliche Kolleginnen bei ZAT gibt. Dies ist dem Umstand verschuldet, dass sich die Kolleginnen jedem durchgeknallten „Fahrgast“ während der Zugabfertigung ausliefern müssen. Ein Umstand, mit dem die Zugbegleiterinnen bei DB-Regio und DB-Fernverkehr schon Jahrzehnte zu kämpfen haben. Welche Mittel der Abwehr gegen Übergriffe stehen ihnen zur Verfügung? Einzig verbale Auseinandersetzungen können sie führen. Dass sich insbesondere angetrunkene „Fahrgäste“ wenig um Worte scheren, bekommen nicht nur unsere Kolleginnen immer häufiger zu spüren. Ein weiteres Problem nach Überfällen ist der Umgang mit den Kollegen. Eine Zugbegleiterin wird im Zug der RE7 angegriffen. Seitdem fällt es ihr schwer bei Dunkelheit aus dem Haus zu gehen. Gar nicht daran zu denken, eine Nachtschicht durchzustehen. Der Arzt gibt klare Anweisungen, wie sie ins Arbeitsleben integriert werden



kann. „Es ist in der ersten Zeit Nachts eine Begleitung mitzugeben.“ Doch dieses Schreiben bekommen zu haben, wird von den zuständigen Chefs solange bestritten bis der Arzt bei ihnen anruft. Daraufhin denkt man sich andere Schikanen aus. Neujahr morgens den ersten Zug für die Kollegin aus Berlin. Das war bestimmt eine „ruhige“ Fahrt. Erkennbare Reaktionen auf die massive Zunahme der Übergriffe auf uns sind bei den Betriebsräten und Gewerkschaften nicht erkennbar. So sollten gerade diese Institutionen öffentlich die Missstände nennen und mit allen Mitteln für deren Abänderung sorgen, damit die betroffenen KollegInnen mit ihrer Situation nicht in der Dunkelheit des Vergessens und der Nichtbeachtung geraten. Keine Kolleginnen und kein Kollege darf bei der Verrichtung seiner Arbeit zum Opfer der Arbeitsbedingungen werden. Besser wir opfern ZAT, statt uns und unsere Kollegen. Schaffen wir besser mehr Sicherheit durch mehr Sicherheitspersonal, statt das Kameras und Polizei die Übergriffe nur aufnehmen, aber nicht verhindern.

Streik legt Bahnhof lahm

Der Pariser Bahnhof Saint Lazare, eines der größten Verkehrsdrehkreuze der französischen Hauptstadt, ist am 14.01.09 wegen eines Streiks geräumt worden. Gegen 9.00 Uhr wurde der Verkehr an dem zentral gelegenen Bahnhof vollständig eingestellt und es kam zu chaotischen Szenen. Vom Bahnhof Saint Lazare werden vor allem die westlichen und nördlichen Pariser Vororte angesteuert. Tausende Pendler saßen fest und suchten nach Ausweichmöglichkeiten. Die Mitarbeiter der Bahngesellschaft SNCF legten die Arbeit nieder, nachdem ein Lokführer am Vorabend von Betrunkenen angegriffen worden war. Wegen eines Streiks gegen flexiblere Arbeitszeiten mussten die Pendler der Verbindungen in den vergangenen Wochen bereits erhebliche Verspätungen und überfüllte Züge verkraften.



Denn sie kennen ihre Lage ...

Eine Tätigkeit, die es bei der Deutschen Bahn vergleichbar so nicht gibt, verrichten die Zugprüfer bei der Berliner S-Bahn. Sie sind dem Werkstattpersonal angegliedert und doch fahren sie nicht selten auch regulär verkehrende Züge. Insbesondere wenn Not am Mann (Tf) ist und die Transportleitung aus allen Poren ins Schwitzen kommt, sind die Zugprüfer zur Stelle. Und zwischendurch setzen sie defekte Züge während der Fahrt in Stand. Sie wechseln Sitzpolster in den mit Fahrgästen voll besetzten Zügen. Sie reparieren Beleuchtungen in den Zügen oder wechseln im Schotterbett liegend Sicherungen an den Zügen aus. Dabei haben sie das Laptop immer unterm Arm. Es sind Kollegen, die für fast alles bei der Berliner S-Bahn einsetzbar sind, einen sehr hohen technischen Kenntnisstand haben und selbstständig zuglaufrelevante Entscheidungen fällen.

Diese Arbeit soll auch ihren Preis haben. Doch nach der neuen Entgeltstruktur hat ihre Arbeit einen um bis zu 400 Euro geringeren Wert. Da-

her sahen sich die Zugprüfer der S-Bahn Berlin in der Notwendigkeit zu handeln. Sie forderten Betriebsrat und Unternehmen zur Nachbesserung ihrer Eingruppierung auf. Zuletzt war es dann allein an den Kollegen, ihr Anliegen selber durchzusetzen. Sie verhandelten und redeten unabhängig von den Gewerkschaften und dem Betriebsrat mit der Unternehmensleitung. Immer wieder vertröstet und auf die lange Bank geschoben läuft nun noch immer der Kampf um ihre verlustbringende Eingruppierung als Zugprüfer. Einigungsstellen wurden einberufen und auf höchster Ebene läuft die Entscheidungsfindung.

Sie geben aber noch lange nicht auf. Ihr Erfolg liegt schon allein in der Tatsache, dass sie ihr Schicksal nicht hingenommen haben, sondern für ihre Interessen kämpfen. Auf die Gewerkschaften, die ihnen die neue Entgeltstruktur eingebracht haben, setzen die Zugprüfer schon lange nicht mehr. Enttäuscht von Funktionären und Apparaten sehen sie allein ihre Kraft in der gemeinsamen Durchsetzung ihrer Interessen. Es sind nur 10 Zugprüfer die in den Kampf gezogen sind, es sind aber 10 Kollegen die ihr Schicksal in die eigenen Händen genommen haben.

Samstag, 7. Februar 2009 3. nationales Gewerkschaftstreffen

Am 7. März 2008 gab die SBB-Direktion die Schliessung der Werkstätten von Bellinzona bekannt. 430 Arbeiter traten in den Streik, besetzten ihren Betrieb und kämpften erfolgreich um ihre Arbeit. „Giù le mani dalle Officine! Hände weg von unseren Werkstätten!“ Dieser Ruf erfasste die ganze Tessiner Bevölkerung. Zehntausende gingen auf die Straße und solidarisierten sich mit den Streikenden. Die SBB-Manager mussten sich diesem Druck beugen und ihre Pläne zurücknehmen. Die Arbeitsplätze und der Lebensunterhalt von 430 Familien sind erhalten geblieben. „Unser Leben zählt mehr als ihre Profite!“ Dies stand während des Streiks auf einem Spruchband in den besetzten SBB-Werkstätten von Bellinzona. Als Folge der Finanzkrise werden überall Stellen abgebaut und Leute entlassen. Betriebsschliessungen und Massenentlassungen können verhindert werden, wenn alle Beschäftigten der betroffenen Betriebe sich zusammenschliessen und sich gemeinsam zur Wehr setzen. Widerstand ist möglich! Kämpfen lohnt sich! Das haben die Arbeiter in den Officine von Bellinzona mit ihrem erfolgreichen Streik bewiesen. Welches sind die Voraussetzungen, damit auch in andern Betrieben Massenentlassungen erfolgreich verhindert werden können? Über diese Frage wollen wir am 07.02.2009 mit Vertretern des Streikkomitees von Bellinzona diskutieren.

3. TREFFEN
7. FEB. 09
IN RODI (TI)

Giù le mani dalle Officine di Bellinzona

FÜR EINE KÄMPFERISCHE BEWEGUNG DER ARBEITERINNEN!

www.giu-le-mani.ch

Das Netzwerk für eine kämpferische Bewegung der Arbeiterinnen ist eine Initiative, die aus dem erfolgreichen Streik der SBB-Streikenden von Bellinzona im März 2008 entstanden ist. Unser Ziel ist es, eine Erfahrungsaustausch und eine Vernetzung unter Lohnabhängigen, Betriebsräten und sonstigen solidarischen Gruppen aufzubauen, um künftige Arbeitsplätze gegen die Angriffe auf Arbeit und Lebensbedingungen und die Selbstbestimmung der Beschäftigten praktisch zu unterstützen. In den Regionen Tessin, Zürich, Basel und Winterthur gibt es Solikomitees, welche diese Initiative mittragen. Schreiben wir zusammen viele Officinen!

Das ist unser Programm, Anmeldung und Infos unter:

AKTIVITÄT STATT PASSIVITÄT

V.i.S.d.P. Horst Krüger, Lindenstraße 25, 12554 Berlin

Standpunkt-redaktion@gmx.net / www.netzwerkit.de/projekte/standpunkt-gruppe

Der aktuelle "Standpunkt" kann kostenlos unter der angegebenen E-Mail Adresse abonniert werden.

Zusendungen eurer Meinungen zu den Artikeln und Leserbriefen mit eigenen Themen werden gern entgegen genommen und vertraulich behandelt.