

STANDPUNKT

von Eisenbahnern für Eisenbahner

Ausgabe 03/09

22.04.2009

Themen dieser Ausgabe:

Seite 1

- Unfall Schuldfrage geklärt

Seite 2

- Schichtlagepläne oder der gewerkschaftliche Jahresruhetagplan

Seite 3

- Arbeitskampf der Reinigungskräfte auf dem Flughafen - So kann es gehen

Seite 4

- Mehdorn oder Grube - ändern wird sich nichts

- Jetzt festgestellt: Kurzarbeit doch Teufelszeug

Seite 5

- Wenn die Gewerkschaften sich streiten, freut sich die Bahn

Seite 6

- 1. Mai 2009 Demonstration der Arbeiter und Gewerkschafter

- Aufklärung der Datenaffäre
- Abwrackprämie für die DB?

Beilagen

- Formular zur Datenabfrage

- 28.04. 19.00 Uhr Medien-Galerie „Giù le mani“ Filmveranstaltung

Unfall – Schuldfrage geklärt

Am 16. April kam es zu einem schweren Unfall in Berlin. Im Bahnhof Berlin Karow fuhr ein Personenzug auf einen Güterzug auf. Nur wenige Monate sind seit dem schweren Unfall am nahegelegenen Biesdorfer Kreuz vergangen. Wieder stellt sich nun heraus, dass die Signal- und Sicherungstechnik in einem mangelhaftem Zustand ist. Am Biesdorfer Kreuz waren und sind die Gleisfreimeldeanlagen sehr störanfällig. In Karow gibt es keinen Bahnhofsblock. Kein Weichenselbstlauf unterstützt die Arbeit. Signale gehen nicht selbsttätig in die Haltstellung zurück. Wenn im Ausnahmefall Technik ausfällt, dann kann das Stellwerkspersonal vorübergehend eingreifen. Das regeln die Vorschriften eindeutig. Aber die technischen Mängel sind zum Arbeitsalltag geworden. Das kennen wir doch alle, Mängel an der Technik werden dauerhaft durch ein Stück Papier ersetzt. Weisung nennt sich das. Aus Kostengründen gesparte Investitionen werden dem Personal übergeholfen. An dem spart man dann auch noch. Das Stellwerk Berlin Karow war bis vor einigen Jahren immer zu zweit besetzt. Die tägliche Arbeit reicht stetig bis an die Belastungsgrenze. In Stresssituationen unterlaufen dann Fehler und es entstehen Gefahren. Eine Verkettung führt zu einer Katastrophe. Eigentlich sollten wir nur noch 50 km/h auf solchen Strecken fahren – wie bei aufgehobener Signalabhängigkeit, oder?

Die Bahnmanager sparen an elementaren Sicherheitsstandards, um weiterhin das Ziel des Börsengangs umzusetzen. Die Privatisierung ist das wahre Sicherheitsrisiko für uns und das System Bahn. Sie ist der Schuldige, wenn es zu Unfällen kommt.



Schichtlagepläne oder der gewerkschaftliche Jahresruhetagplan

Im Rahmen der Tarifverhandlungen bei der Bahn haben Personalvorstand Hansen in Zusammenarbeit mit der GDL und der Transnet/GDBA einen Jahresruhetagplan ausgehandelt. (siehe Standpunkt 02/09) Die Betriebsräte der Berliner S-Bahn setzen sich schon einmal mit dem Arbeitgeber an den Tisch, um zukünftige Arbeitszeitmodelle zu erarbeiten. Dazu fehlt ihnen jedoch jede Grundlage. Der Tarifvertrag ist noch immer nicht auf dem Tisch und auch nicht unterschrieben. Ein neuer LfTV liegt in unterschriebener Form also nicht vor. Mit welchen Absichten wird nun über Sachen verhandelt, die uns Mitarbeitern überhaupt nicht bekannt sind oder gar ausgehändigt wurden?

Unterschrieben

Gibt es einen neuen unterschriebenen LfTV oder nicht? Hat die TG ihren neuen Tarifvertrag mit der Bahn unterschrieben? Worauf sollen sich wir Mitarbeiter uns bei der Durchsetzung unserer Rechte berufen, wenn uns kein Tarifvertrag vorliegt, der jedoch inzwischen angewandt wird? Sollen oder dürfen wir Beschäftigten nicht einmal mehr wissen, was die Gewerkschaften mit dem Arbeitgeber ausgehandelt haben? So wurden immer wieder nur Bruchstücke nach dem schnellen Ausgang der Tarifverhandlungen veröffentlicht, die weder Unterschrift, noch die Bezeichnung Tarifvertrag trugen. Absichtserklärungen helfen uns Mitarbeitern genauso wenig weiter, wie die Umkehr der Verhältnisse bei dem wichtigen Punkt von Freizeit und Arbeit. Arbeiten wir zukünftig um leben zu können, oder leben wir zukünftig um arbeiten zu können?

Schluß mit Lustig

Der Arbeitgeber will die Planung der Schichten gegen die Planung allein der Ruhetage ersetzen. Verbesserungen der Wochenendruhen werden dabei benutzt, um das Konzept des Schichtlageplans zu entsorgen. Dabei steht natürlich auch die Frage, warum sich die Ge-

werkschaften mit dem Bahnvorstand nicht auf das Modell des Schichtlageplans statt eines Ruhetagplans geeinigt haben? Insbesondere die Berliner S-Bahner hätten für die Durchsetzung der Schichtlagepläne während der Tarifverhandlungen ihren Kollegen der anderen Geschäftsbereiche der DB ihre Unterstützung gegeben. So wissen viele Kollegen, dass es nicht darum gehen darf, unsere knappe Freizeit zu verplanen, sondern viel mehr um die sichere Planung der Schichten zwischen den Ruhetagen.

Alles hat ein Ende

Das böse Ende wartet noch auf die Fahrpersonale bei der DB. Laut Absichtserklärungen der Bahn-Gewerkschaften soll spätestens im Dezember der von ihnen hoch gelobte Jahresruhetagsplan in den Geschäftsbereichen der DB-Fahrpersonale eingeführt werden. Da dieser nur eine Laufzeit von einem Fahrplanwechsel zum nächsten Fahrplanwechsel haben soll, der bekanntlich im Dezember stattfindet, werden dann ab Oktober unsere Urlaubsplanung für 2010 ins Leere planen müssen. Damit kann der AG die Schichtpläne jedes einzelnen Mitarbeiters ab Fahrplanwechsel 2009 speziell auf deren Urlaubsplan aufbauen.

Sind wir wirklich so zufrieden über dieses Tarifergebnis, welches sogar ohne Streik erreicht wurde?

Was brauchen wir tatsächlich?

Jeder Kollege des Fahrpersonals hat seine eigene Vorstellung, wie eine neues Arbeitszeitmodell auszusehen hat. Übergreifend steht jedoch der Gedanke zur Beibehaltung des Schichtlagenmodells. Doch nicht mit den Veränderungen, die im Laufe der Jahre allein dem Arbeitgeber von Nutzen waren. So ist die Ausweitung der Schichtfenster zurückzunehmen und wieder zu staffeln (F1, F2...). Unter Berücksichtigung der alleinerziehenden Müt-

ter und Väter sind wieder Schichtfenster einzuführen, die es ihnen unter ihren eh schon erschwerten Lebenssituationen ermöglichen, weiterhin am Berufsleben des Lokführer teilzunehmen. So deutlich wie wir Fahrpersonale unsere Forderungen in uns tragen, ist es auch an uns sie an die Adresse der Verhandlungspartner weiterzugeben. An der Durchsetzung unserer Forderungen können wir teilhaben, in dem wir fortlaufend Informationen über den Verhandlungsstand einfordern.

Berliner Modell?

Wie könne wir uns nun gegen diese Umkehrung der Verhältnisse zwischen Arbeit und Freizeit nun wehren? Was tun gegen die zunehmenden Unfälle durch Rationalisierungen und Einsparkonzepte der DB? Wie sich gegen Kurzarbeit und die zukünftigen Pläne des neuen Vorstandschef Grube zur Wehr setzen? Allein das „Berliner Modell“ wird uns nicht auf Dauer helfen können. Eine Arbeitszeitabsenkung auf eigene Kosten ist zwar auf den ersten Blick eine gute Übergangslösung, doch grundsätzlich wird sich, wie die Vergangenheit zeigt, nichts an der Zunahme der Arbeitsbelastungen ändern. So ist es allein an uns allen zusammen - den Mitarbeitern - deutlich gegenüber unseren Betriebsräten und Gewerk-

schaftsvertretern klarzustellen in welchen Händen der Hammer tatsächlich liegt. Wir brauchen weder Chefs noch Funktionäre, um unsere Interessen zu definieren. So sind wir es auch, die die Interessen unserer Familien kennen, aber auch die Sichterheitsinteressen unserer Fahrgäste kennen und durchsetzen müssen. Wenn wir es nicht schaffen wieder unsere Belange deutlich an den verantwortlichen Mann und Frau zu bringen, wer soll es dann tun? Werden wir uns endlich gemeinsam klar, wer am längeren Hebel an den Zügen, auf den Bahnsteigen und in den Stellwerken sitzt. Es sind nicht die Chefs und nicht die Funktionäre. Es sind wir selber. Mit diesem Bewußtsein sollten wir unsere Interessen, Hoffnungen und Wünsche für eine bessere Zukunft – für uns, unsere Familien und unsere Fahrgästen - eintreten. Seien wir mal ehrlich zu uns selber: kein anderer als wir weiß genau, was unsere Interessen sind und wie eine Bahn im Interesse aller funktionieren kann und sollte.

Übrigens, auch ein neuer Bahnchef, der aus den Reihen der Bahn und nicht der Autoindustrie kommt, würde die derzeitige Situation nicht ändern. Schließlich würde auch er die Privatisierung und Expansion im Sinne der Bundesregierung als Lobbyisten der Aktionäre weiter voran treiben.

Arbeitskampf der Reinigungskräfte auf dem Flughafen - So kann es gehen -

Ähnlich wie die Leistungen bei uns im Nahverkehr, werden auf dem Flughafen Schiphol in den Niederlanden die Reinigungsarbeiten ausgeschrieben. Mehrere Unternehmen „dürfen“ sich darum bewerben. Sie unterbieten sich gegenseitig im Preis, bei dem die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten bisher auf der Strecke blieben. Doch die Beschäftigten aus sechs verschiedenen Firmen fanden einen Weg aus der scheinbaren Sackgasse des Konkurrenzdenkens. Sie taten sich zusammen und streikten gemeinsam für höhere Bezahlung und bessere Arbeitsbedingungen für alle! Bessere Pausenräume (die alten waren ohne Fenster und dreckig), einen Bonus von 50 und 0,5% Bonus auf das Jahreseinkommen für alle Reinigungskräfte in den Niederlanden wurden durchgesetzt. Das sollte Schule machen! Bahner bei der ODEG, DB oder NEB - alle zusammen gegen jeden Wettbewerb auf unsere Kosten. Wir dürfen uns nicht gegenseitig ausspielen lassen.

Mehdorn oder Grube - ändern wird sich nichts

Im klaren Gegensatz zu den Gewerkschaftsführern begrüßen wir Kollegen der Basis den neuen Bahnchef Grube nicht. Seine ersten Statements zeugen davon, dass sich an der Ausrichtung des Unternehmens Bahn durch ihn nichts ändern wird. So wird er wie schon Mehdorn agieren. Mehdorn stammt ja auch aus der Automobilbranche und hat durch internationale strategische Zukäufe in Bus- und Logistikunternehmen seine Marktanteile in diesem Bereich erhöht. Auf der anderen Seite hat er Tausende von Eisenbahnerarbeitsplätze in Deutschland und den gekauften Unternehmen weltweit wegrationalisiert. Ein Börsengang für die Zukunft ist nicht ausgeschlossen.

Auch Grube wird durch weitere Rationalisierungsmaßnahmen versuchen, die Wirtschaftlichkeit der Bahn weiter zu erhöhen. Die bisherigen Rationalisierungen haben aber schon zu extremen Einschnitten in die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes geführt. Das ist ein gefährliches Spiel, das wir nicht wollen. Denkt man dabei nur an die Achsen der ICEs, Sicherheitseinrichtungen in Stellwerken, die aus Kostenkalkulationen über Monate nicht behoben werden (Biesdorfer Kreuz und Karower Stellwerk) oder die immer oberflächlicher werdende Ausbildung.

Es gibt aber tatsächlich viele Einsparpotentiale bei der Bahn. Auch außerhalb des Eisenbahnbetriebes und den Personalkosten. Zum Beispiel könnte diese DB Holding aufgelöst

werden, die durch ihre Regelungswut Millionengelder verschwendet. Außerdem müssen Millionenbeträge an Konzernumlagen von den Transportgesellschaften an die Holding bezahlt werden. Da in den Transportgesellschaften Chefs sitzen, die daran nichts ändern wollen, versuchen diese wiederum, ihre Belegschaft weiter auszupressen.

Die Bundesregierung besetzt den Vorstand mit Managern der Auto- und Luftfahrtindustrie. Also, aus den Bereichen, in denen der gnadenlose Wettbewerb enorme Profite für wenige Aktionäre erbracht hat. Nun hat dieser Wettbewerb mit ihrer Überproduktion und der Weltwirtschaftskrise ganze Werke mit Tausenden von Arbeitsplätzen überflüssig gemacht.

Sie wollen genau das mit den Bereichen der Bahn machen. Für eine Zeit lukrative Gewinne, danach wird der Staat, den maroden Haufen übernehmen müssen und die Löcher mit unseren Steuergeldern stopfen. Neuseeland ist ein gutes Beispiel dafür. Umverteilung pur, stets in eine Richtung nur. Nicht in unsere Richtung, das haben schon die letzten Jahre gezeigt.

Ein Manager wie Grube hat sich genau für diese Aufgabe zur Verfügung gestellt. Unter diesen Voraussetzungen tritt er seinen Job an. Dafür wird er bezahlt. Er wird weiterhin die Ziele der Börsenbahn vertreten und unsere Interessen kommen dabei unter die Räder.

Jetzt festgestellt: Kurzarbeit doch Teufelszeug

Der DB geht es sehr gut

Unternehmen, Politiker und Gewerkschafter sagen, mit Kurzarbeit soll eine vorübergehende schlechte Auftragslage durch das Verringern der Personalkosten im Unternehmen entlastet werden, um Entlassungen zu vermeiden. Allerdings soll es eine begründete Hoffnung auf eine Besserung der Lage geben. Und wie ist die Lage?

Das Unternehmen Bahn hat zum vierten Mal in Folge Umsatz, Gewinn und Verkehrsleistung gesteigert. Regional- und Fernverkehr bauten ihre Gewinne deutlich aus. Nur die Güterbahn blieb wegen der Wirtschaftskrise unter den Erwartungen. Der Schienengüterverkehr macht aber nur etwa ein Zehntel des Konzernumsatzes aus. Der Bilanzgewinn (Jahresüberschuss für 2008 von rund 1,5 Mil-

liarden Euro und die Gewinne des Vorjahres von 1,6 Milliarden Euro) wuchs dafür insgesamt auf knapp 3,1 Milliarden Euro.

Warum also doch Kurzarbeit?

Wenn man die Gewinne auf die von Kurzarbeit betroffenen 5000 Kollegen bei Schenker verteilen würde und dabei einen monatlichen Bruttolohn von 3000 Euro annimmt, dann könnte man sie davon rund 16 Jahre lang bezahlen. Und außerdem könnte man die zigtausend Überstunden auf den Freizeitkonten der betroffenen Kollegen abbauen, wenn uns wirklich die Arbeit knapp werden würde. Die müsste das Unternehmen zu 100% tragen. Das wiederum schmälert aber den Gewinn und deshalb greift die DB lieber auf Kurzarbeit zurück, statt die Überstundenkonten zu leeren.

Da greifen die Chefs doch lieber erst mal nach den finanziellen Mitteln, die uns gegen den schlimmsten Fall, den der Arbeitslosigkeit, absichern sollen. Dieses Geld, das der Staat zahlt, kommt aber aus unseren Beiträgen für

die Arbeitslosenversicherung. Dadurch sichert sich der Globalplayer Bahn seine guten Bilanzen, seine Einkaufstouren rund um den Globus und den armen Chefs ihre „bescheidenen“ Erfolgsbeteiligungen und Abfindungen.

Alternativen?

Weniger Arbeit bei vollem Lohnausgleich. Das fordern die Arbeiter bei Daimler. Geht das?

Rechenbeispiel: 25% weniger Wochenarbeitszeit. Macht also nur noch 30 Stunden von 40 pro Woche. Angenommen ein Brutto von 3000 Euro im Monat. Im Jahr sind das 36000 Euro. Es müssten also 9000 Euro im Jahr pro Beschäftigten ausgeglichen werden. Macht bei 240000 Beschäftigten 2,16 Milliarden Euro. Bleiben immer noch knapp 1.000.000.000 Euro Gewinn übrig. Geht!!!

Wie man es auch dreht - ob nun Kurzarbeitergeld oder die Gewinne - es ist Geld, das wir durch unsere Arbeit erwirtschaftet haben! Es ist unseres - nur in den falschen Händen!

Wenn die Gewerkschaften sich streiten, freut sich die Bahn

Die eine Gewerkschaft fängt an: „*Entgeltchaos*“ durch den LfTV – und schon quakt die andere zurück: Stimmt ja gar nicht und vergleicht die Behauptung der anderen mit einem Rückfall in die Steinzeit! Wie Höhlenmenschen sind die ja.

Habt ihr Gewerkschaftsbosse nichts Besseres zu tun? Gibt wohl zu viel Pöstchen da oben. Hansen war ja schon zu viel und musste Platz machen.

Die Probleme, die uns bedrücken und zu bewältigen sind, werden nicht weniger. Die Bahn hat schließlich eine klare Strategie.

Aber lest doch ab und zu in den eigenen Sta-

tuten oder Satzungen: „*die Beschäftigten... zum gemeinsamen solidarischem Handeln zusammen zu schließen...*“, liest man bei der Transnet als Ziel. In der Satzung der GDL steht ergänzend: „*...durch den Abschluss von Tarifverträgen...*“ und in beiden steht: „*...die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Mitglieder zu verbessern...*“.

Da dürfte für ihr Affentheater eigentlich keine Zeit mehr sein. Viele an der Basis, ob Gewerkschafter oder nicht, haben die Schnauze voll von dieser ekelhaften Hackerei. Die Zeit wird reif für Veränderung. Die kann nur von unten kommen.

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 Leserbriefe mit eigenen Themen werden gern entgegen genommen und vertraulich behandelt.

1.

Mai 2009 - Demonstration der Arbeiter und Gewerkschafter
09.00 Uhr vom Wittenbergplatz zum Brandenburger Tor 11.30 Uhr
anschließend großes Kinder- und Familienfest

Eisenbahner aller Gewerkschaften treffen sich am Transparent:
„Der Kampf gegen Arbeitslosigkeit beginnt in den Betrieben!“

Aufklärung der Datenaffäre !

Der neue Bahnchef Grube erklärte, die Datenaffäre bei der Deutschen Bahn „vollumfänglich, zügig und lückenlos“ aufzuklären. Dabei wollen wir Mitarbeiter gern mithelfen. Dazu liegt für alle Mitarbeiter in dieser Ausgabe des Standpunkt ein Formular zur persönlichen Datenabfrage bei. Mit diesem Formular kann jeder Kollege bei seiner jeweiligen zuständigen Stelle darüber Auskunft einholen, in welchem Umfang seine persönlichen Daten gespeichert wurden und werden. Je mehr Mitarbeiter an der Aufklärung der Datenaffäre mitarbeiten, um so erfolgreicher wird die Aufklärung für alle sein.

Abwrackprämie für die DB?

Die Umsätze der Autoindustrie werden mit der Abwrackprämie auf Kosten der Steuerzahler künstlich am Leben erhalten. Die Bahnfahrzeughersteller schieben Trauer. Aber die DB hilft nun vorsorglich nach und wrackt achon mal ab, bevor der Staat hier eine Prämie zur Verfügung stellt. So begann die S-Bahn im Februar in Berlin schon einmal mit der Entsorgung ihres Fahrzeugparks. Dazu gehörte im ersten Schritt, dass das Wartungspersonal eingespart wurde, um damit an der Wartung der Fahrzeuge zu sparen. In deren Folge

kommt es nun häufiger zur warmen Selbstentsorgung der Fahrzeuge. Damit kann ein jeder verstehen, dass die Neuanschaffung von Fahrzeugen unumgänglich ist. Geht das Kalkül der DB nicht auf und die Regierung führt keine Abwrackprämie für Eisenbahnfahrzeuge ein, werden es die Fahrgäste in der Enge der verbleibenden Fahrzeuge zu spüren bekommen. Es wird für die Benutzer der Bahn zukünftig zur kuschlig warmen Beförderung kommen. Und wo wir gerade dabei sind, mein Toaster hat sich auch gerade warm entsorgt ...

