

Wer profitiert vom Wettbewerb? – Betriebsversammlung Regio

Am 2. Dezember wurde vom Regio-Betriebsrat Nordost zu einer außerordentlichen Betriebsversammlung in den Zoo-Palast eingeladen. Der Grund war die Ausschreibungen im Nahverkehr. Auf dem Podium die Betriebsratsspitzen, ein Schlipsträger von Regio und die verkehrspolitischen Sprecher von CDU, SPD und Linkspartei. Als erster sprach BR-Vorsitzender Koch. Statt grundsätzlich gegen Ausschreibungen aufzutreten, flehte er den Arbeitgeber an, seine juristischen Mittel auszuschöpfen, um den „unfairen“ Wettbewerb bei den Ausschreibungen zu beenden. Doch hat er sich eigentlich mal gefragt, weshalb Ausschreibungen überhaupt gemacht werden? Was soll eigentlich „fairer“ Wettbewerb sein? Der heißgeliebte Wettbewerb der Unternehmen führt stets zu Kostensenkungen, um mit anderen Firmen zu konkurrieren. Und was bedeutet dies wohl für uns? Schlechtere Arbeitsbedingungen, Stellenabbau und sinkende Löhne.

Teamgeist

Dann sprach Regionalleiter Nordost Zylka. Er bedankte sich liebevoll für die tolle Zusammenarbeit: „Wir sind eine große Mannschaft!“ Gleich darauf baute er jedoch eine Drohkulisse auf. Regio Nordost wäre bis ins Kleinste optimiert - der produktivste Bereich der DB Regio AG in ganz Deutschland. Über 1000 Kollegen wurden seit 2001 durch Einsparungen abgebaut. 48 Bahner je 1 Million Traktionskilometer – noch produktiver geht es nicht mehr! Doch, was ist, wenn die DB AG um jeden Preis die Ausschreibungen gewinnen will? Wo kann sie noch sparen? Richtig! Durch die Blume wollte er uns eines unmissverständlich klar machen: Sie werden die Lohnschraube anziehen. Das ist ja ein toller Mannschaftsgeist!

40 % zu wenig!

Zylka rechnete uns auch vor, wie teuer wir seien. Wir würden bis zu 40 % höhere Löhne erhalten als unsere Kollegen der anderen Bahnkonzerne. Eine Behauptung, die wir nicht nachprüfen konnten. Aber selbst wenn dies stimmt, so wird andersherum ein Schuh draus. Die Kollegen der anderen Privatbahnen verdienen 40% zu wenig!

Perspektive

Private Bahnen – dazu zählt auch das „Unternehmen Zukunft“ – bewerben sich nicht um die Ausschreibungen, um möglichst viele Eisenbahner in Lohn und Brot zu halten oder dem Wohle der Bevölkerung zu dienen. Sie wollen Profit machen. Nur deshalb macht Wettbewerb aus ihrer Sicht Sinn. Für uns gibt nur eine Perspektive: Alle Eisenbahner, in allen Betrieben, ob gewerkschaftlich organisiert oder nicht, müssen sich verbinden. Nur so werden wir die Kraft haben, den Teufelskreis, der sich nach unten drehenden Lohnspirale, zu durchbrechen.

Und noch was - Ausschreibung gewonnen – Arbeitsbedingungen gesichert?

Sie wollen uns einreden, dass nur durch den Gewinn der Ausschreibungen, die Arbeitsplätze und die Bedingungen gesichert wären. Aber wie lief es auf der Regionalbahnlinie Wismar-Tessin ab? Dort wurde nach der gewonnenen Ausschreibung von Regio ein Subunternehmen gesucht und gefunden. Nun fahren die Kollegen der Stadtwerke Rostock die Strecke. Welche Bedingungen werden da wohl herrschen?

55 in 168 – Ein Grenzwert wird gemobbt

In den letzten Jahrzehnten sind unsere Arbeitszeiten flexibelisiert worden, indem immer mehr von der wöchentlichen Arbeitszeit Abstand genommen wurde. Als erstes kam der Ruf nach der 35 Stunden/Woche auf, der jedoch nur bei wenigen Kollegen anderer Branchen Gehör fand. Doch die Wochenarbeitszeit blieb Thema. Nicht nur bei den Unternehmen, sondern auch bei den Gewerkschaften. Schnell kam dann auch das Modell der Jahreszeitkonten auf, damit die Beschäftigten noch flexibler einsetzbar werden. Getragen von den Gewerkschaften, fielen auch bei uns die Regelungen zur Wochenarbeitszeit auf einen letzten verbleibenden Punkt weg.

LfTV §52 Abs.(3) Punkt 7

Die Arbeitszeit des Arbeitnehmers nach § 3 und § 6 ArbZG darf in 168 nacheinander folgenden Stunden nach jedem Arbeitsbeginn planmäßig insgesamt 55 Stunden nicht überschreiten. Satz 1 gilt nicht in unvorhergesehenen Fällen.

Und dann behaupten nicht erst seit gestern einige Schichtdisponenten, Transportplaner oder Freizeitverplaner doch tatsächlich, dass zur Grundlage der 55 Arbeitsstunden die neu erfundene schutzrechtliche Arbeitszeit herangezogen wird. Nur komisch, dass im Tarifvertrag davon nicht die Rede ist. Dort steht deutlich nachlesbar – Arbeitszeit – geschrieben. Selbst wenn Kollegen auf den Wortlaut hinweisen heißt es von einigen “Freizeitverplanern“ : „Nein, das siehst du falsch.“ Aber schon klar, wir sehen es immer nur so falsch oder richtig wie es dem Unternehmen passt. Da müssen wir wohl mal zum Augenarzt und uns attestieren lassen, dass wir nicht richtig lesen können. Nachher lesen wir noch den Fahrplan falsch und das sollte ja nicht passieren. Also lieber öfter mal zum Arzt gehen, damit man nicht mit seinen Vorgesetzten in Wahrnehmungskonflikte gerät.

Es geht um bessere Arbeitsbedingungen

Am 19.11. sind die Eisenbahner der französischen Staatsbahn SNCF in den Streik getreten. Die Kollegen aus Frankreich setzen sich gegen die geplante Verschlechterung ihrer Arbeitsbedingungen zur Wehr. Nicht nur bei uns in Deutschland haben sich die Arbeitsbedingungen seit Jahren massiv verschlechtert. Nicht allein bei der Bahn, sondern in fast ausschließlich allen Branchen. Dabei sind sich fast alle Beschäftigten diesem Umstand bewusst und doch existiert er ohne jeden größeren Widerstand. Schon gar nicht von den Gewerkschaften. Diese versuchen zwar die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen erst einmal mit Worten zu verhindern und schließen dann letztendlich doch Kompromisse ab, die den Unternehmen einen Gewinnzuwachs auf Kosten der Verschärfung der Arbeitsbedingungen bei den Beschäftigten zulassen.

Es ist daher nicht nur wichtig, dass die französischen Eisenbahner das Recht haben auch politische Arbeitskämpfe zu führen, sondern es ist sehr wichtig, dass sie ihre Möglichkeiten überhaupt nutzen. So tun es derzeit auch die französischen Piloten, Lehrer und Postler. Ob es nun um die Erhöhung des Rentenalter, der Verschlechterung der Arbeitsbedingungen oder die Privatisierung der Staatsunternehmen geht, die französischen Arbeiter nutzen ihre Möglichkeiten dagegen vorzugehen. Und haben sie keine Möglichkeiten, so erkämpfen sie sie sich. Und kommen die Gewerkschaften beim Kampf um die Interessen der Beschäftigten nicht in die Gänge, setzen sich die Beschäftigten in Gang, für ihre Interessen und ihre Zukunft.

Sind die französischen Kollegen Exoten aus einem Fantasie-Film? Wohl nicht, sie sind Beschäftigte die es gelernt haben für ihre Interessen zu kämpfen, indem sie kämpfen.

ZAT fordert seine Opfer

Nun, wo ZAT bei der Berliner S-Bahn ein „qualifiziertes Anhalten“ (Wortlaut Geschäftsführung) erfahren hat, gibt es jedoch erste Opfer durch ZAT. So wurde eine 84 jährige Frau von einem Zug mitgeschliffen, da ihre Hand in der Tür eingeklemmt war. Die Technik signalisierte dabei, dass alle Türen geschlossen sind. Die Frau erlitt Knochenbrüche und Prellungen.

Ob nun der Umstand von der betroffenen Frau selber verschuldet oder unverschuldet war, der Lokführer des Zuges stand nun vor Gericht und wurde da-



mit ebenfalls

zum Opfer von ZAT. Denn ohne ZAT hätte der Unfall wohl verhindert werden können. So sollte nicht die Schuldfrage des Lokführer vom Richter gestellt werden, sondern die Schuldfrage der Verantwortlichen von ZAT. Denn sie nehmen es leichtfertig hin, dass Fahrgäste und Mitarbeiter zum Opfer von ZAT werden. Die Gerichtsverhandlung wurde auf Mai 2009 vertagt, da die verunfallte Frau nicht zur Verhandlung erschien. Der Richter stellte in Ansätzen die Anschuldigung an unseren Kollegen in Frage, da ein Fehlverhalten der Geschädigten nicht ausgeschlossen werden konnte.



Schenker lässt tief blicken

In einem Schreiben an die lieben Kollegen und Kolleginnen wird die Situation von DB Schenker durch messerscharfe Wortwahl unter die Lupe genommen. Darin heißt es unter anderem: Das Unternehmen ist „...auf solide Füße gestellt.“ Sehr konkret geht es weiter. „Das laufende Geschäftsjahr werden wir aber ... einigermaßen ordentlich abschließen.“ - „Wir stellen uns darauf ein, dass diese Krise nicht nur zwei, drei Monate anhalten wird.“ Deshalb „werden wir jetzt gegensteuern... und dies ...mit konstruktiven Maßnahmen gemeinsam umsetzen.“ Endlich ein paar klare Worte: Die Manager und Spekulanten brocken uns die Suppe ein und wir dürfen sie auslöffeln. „Diese Krise haben wir uns übrigens auch nicht ausgesucht.“ Wir auch nicht. Aber wenn wir den Schlingel treffen, dessen Idee das war, in seiner Haut möchten wir nicht stecken. Und auf den Punkt gebracht: „Darüber hinaus prüfen wir, natürlich auf Basis des BeSiTV, Möglichkeiten der Beschäftigungssicherung.“ Soll heißen: Es gibt eine Beschäftigungssicherung bis 2010. Sie prüfen etwas, das schon existiert. Stellen es also in Frage. Konstruktive Maßnahmen und gegensteuern bedeuten also Arbeitsplatzabbau.

