

Wir verzichten auf die Krise

Nun hat uns der neue Chef der Deutschen Bahn AG den altbekannten Kurs der Bahn vor Augen gehalten, indem er die Beschäftigten zu Verzicht auf Lohn und soziale Leistungen aufgefordert hat. Es geht um die Löhne und sozialen Leistungen, die gerade erst in der letzten Tarifrunde 2009 ausverhandelt wurden. Die Antwort der Beschäftigten ist eindeutig. Wir verzichten auf den geforderten Beitrag zur Krise. Wir haben nicht die Absicht, für die Krise zu zahlen, die wir nicht zu verantworten haben. Bereits über Jahrzehnte hinweg haben wir durch Lohnverzicht und Jobverlust unseren Beitrag erbracht, damit nicht nur die Banken, sondern auch Konzerne wie die DB weltweit spekulieren und expandieren können. Nun sind Banken und Konzerne ins Stolpern kommen. Und der Staat und seine Regierung schenkt den Konzernen nun Konjunkturprogramme, die wir mit unseren Steuergeldern bezahlen sollen. So zahlen wir inzwischen schon einen sehr hohen Preis für die Krise und sind nicht bereit, diesen zu erhöhen. Die Position der Mitarbeiter bei der Deutschen Bahn AG steht fest: Wir verzichten auf weitere Lohneinbußen, auf Kurzarbeit und auf die Krise!

Geprüft, gestritten und gewonnen

In den letzten Monaten kämpften die Zugprüfer der Berliner S-Bahn gemeinsam und daher erfolgreich für ihren Lohn incl. Zuschläge, den sie auch vor der neuen Entgeltstruktur erhielten. Bei ihrem Kampf waren sie fast ausschließlich auf sich, ihren entschlossenen Willen und ihre Geschlossenheit angewiesen.

Ruhetagspläne contra Schichtlagepläne

Die Betriebsräte bei der S-Bahn in Berlin verhandelten mit der Unternehmensführung um die Umsetzung des neuen GDL-Tarifvertrag bei der S-Bahn. Verhandelt wurde bis ein Schichtmodell vorlag, dem der Betriebsrat zustimmte. Doch unerwartet lehnte der AG das gemeinsam erzielte Ergebnis ab. *mehr dazu auf Seite 2*

Terroralarm bei der Bahn

Neue Konzernrichtlinie – Vorsorgliche Evakuierung bei besonderen Bedrohungslage – ab 1. August in Kraft. Darin wird von einer „vorsorgliche Evakuierung bei besonderen Bedrohungslagen“ geschrieben. *mehr dazu auf Seite 4*

Die Saarbahn verbindet uns

Es geht um den Kampf unserer Kollegen für die Angleichung ihre Löhne und Sozialleistungen an den LfTV. Und in der Tat, gleiche Löhne, Arbeitsbedingungen und Qualifizierung aller Bahner sind nötig, um den Wettbewerb im Regionalverkehr auf Kosten der Beschäftigten auszuschließen. Leider kämpfen die Kollegen noch allein gegen Verdi statt gemeinsam mit allen Bahnern für unser Zukunft und gegen jede Art des Lohndumpings.

Aus anderen Bereichen lernen, heißt...

Das Management der Charité versucht die gravierenden Mängel in der Patientenzufriedenheit durch eine innovative Neuerung anzupacken. *mehr dazu auf Seite 2*

Wer bremst - verliert!

„Werte Reisende hier spricht ihr Lokführer: Die pure Profitgier des Bahnmanagements und der dadurch entstehende Kostendruck zwingt uns leider an Personal zu sparen. Dadurch ist es uns nicht mehr möglich, die Sicherheit in unseren Zügen zu garantieren. Wir bitten um ihr Verständnis.“ *mehr dazu auf Seite 4*

Besuch aus Bellinzona

Kollegen und Freunde aus der Schweiz kamen nach Hamburg, Berlin und Salzgitter, um über Eisenbahner zu berichten, die für den Erhalt ihrer Arbeitsplätze erfolgreich gekämpft haben. Mit einem Grußwort vom Streikführer gaben sie den Ruf aus Bellinzona an uns weiter. *mehr dazu unter: www.officine.unia.ch*

Wohin fährt der Zug?

Die S-Bahn in Berlin stand mal wieder kurz vor dem totalen Stillstand. Nein, nicht wegen eines Streik oder des hohen Krankenstandes. Es war das Eisenbahn Bundesamt, dass die Fahrzeuge der Baureihe 481 wegen einer Entgleisung am 1. Mai aus den Verkehr ziehen wollte. Ursache des Unfall war ein radialer Radscheibenriss. *mehr dazu auf Seite 3*

Abgestellt

Nicht nur Züge, auch die Geschäftsführer der S-Bahn wurden aus den Verkehr gezogen. Die Kollegen der S-Bahn nennen das auch ganz offen Bauernopfer. Denn die Gewinnabführungsverträge zwischen DB AG und der S-Bahn bestehen weiterhin. *mehr dazu auf Seite 4*

Ruhetagspläne contra Schichtlagepläne

Es bekam damit, dass sich die Interessenvertreter bei der Bahn gemeinsam hinter verschlossenen Türen mit dem Bahnvorstand auf die Einführung von Jahresruhetagsplänen verabredeten. Diese würden uns nun schlechter dastehen lassen als zuvor. Diese geheimen Vorabreden gibt es leider auch in anderen Branchen. Konstruktive Kompromisse nennen es die Verhandlungsführer, weitere Verschlechterungen die Betroffenen.

Einige von uns Fahrpersonalen bei der DB wünschten sich einen Arbeitsplan, der wenigstens die Ruhetage aufzeigt. Es gibt jedoch viele, sehr viele Kollegen, die bereits solche Pläne haben. Noch besser, es gab sogar mal Pläne, die weit im Voraus auswiesen, von wann bis wann die Arbeit zu verrichten ist. Andere Bereiche, wie bei der S-Bahn in Berlin, haben Schichtlagenpläne. Diese weisen aus, in welcher Zeitspanne mit Arbeit zu rechnen ist. Diese Zeitspanne (Schichtlage) wurde zwar in den letzten Jahren immer weiter aufgeweitet, doch ist das Modell bei den ca. 900 Tf-Kollegen bei der S-Bahn in Berlin grundsätzlich nicht schlecht angesehen.

Der Neuerungen im LfTV vom Frühjahr diesen Jahres sehen nun aber einen Jahresruhetagsplan vor. Doch die Planung der Ruhephasen, statt der Arbeitsphasen bedeutet eine Verschlechterung. Ein Umkehrschluß tritt ein. Früher gingen wir arbeiten um zu leben, jetzt leben wir um zu arbeiten. Für einen immer größeren Teil des Lebens sollen wir uns für Arbeit bereithalten.

So versuchen nun die Betriebsräte vor Ort, diese tarifliche Situation in ihren Bereichen umzusetzen. Kein leichtes Unterfangen, wenn es Verschlechterungen für die betroffenen Mitarbeiter bedeutet. So waren sich Anfang des Jahres Arbeitgeber und Betriebsrat, zumindestens bei der S-Bahn in Berlin, schnell einig, über den noch lange nicht unterschriebenen und spruchreifen Tarif-

vertrag zu verhandeln. Leicht redet es sich bestimmt nicht, wenn man nur fixe Punkte hat, die noch lange nicht spruchreif waren. Aber was tut man nicht alles, wenn die Fachbereichsleitung zu Verhandlungen bittet. Und die hat ganz bestimmt ein großes Interesse an einer weiteren Flexibilität der Fahrpersonale.

Wie soll es weitergehen? Bislang redete der Betriebsrat nicht mit uns Mitarbeitern über den Verhandlungsstand. Aber was soll die Heimlichtuerei? Wir sind es jedoch letztendlich, die nach den neuen tariflichen Gebilden leben und arbeiten sollen. Wir müssen wissen, was hinter verschlossenen Türen über uns gemauchelt wird! Einige von uns fordern auf Mitgliederversammlung endlich Offenheit. Aber wir müssen mehr werden bei den Mitgliederversammlungen unserer Gewerkschaften. Offene und ehrliche Diskussionen sind nötig zwischen denen, die verhandeln und denen, die vom Ergebnis betroffen sind... und das sind wir!

Lasst uns ein Forum schaffen, um gewerkschafts- und fraktionsübergreifend miteinander über alle anstehenden Probleme des Arbeitsalltag und über mögliche Auswege zu sprechen. Wenn Betriebsräte und Gewerkschaftsfunktionäre auch diesen Weg gehen, werden ihre Verhandlungspositionen zukünftig mit den Mitarbeitern an ihrer Seite schneller zum Erfolg für uns führen.

Ungebremste Optimierungspläne

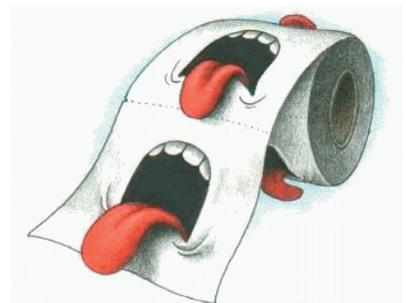
Bei Schenker der Flexi-Lokführer, bei Regio Ausgliederungen in Tochterunternehmen, der Fernverkehr darf nicht fehlen. Hier gibt es nun Pläne, in ICE-Zügen einige Sitzreihen und Toiletten auszubauen, um dort für einen fahrenden Pausenraum Platz zu schaffen. Nun sollen damit auch noch Pausenzeiten flexibilisiert und voll zu bezahlende Gastfahrzeiten in unbezahlte Pausen verwandelt werden. Die Zugbegleiter, schon gebeutelt durch einen hohen Anteil an auswärtigen Ruhen, sollen die Testkaninchen sein. Nach erfolgreicher Testphase „sind diese Art von Pausenräumen

bestimmt ausdehnbar auf alle fahrenden Kollegen. Für die Sicherheit ist kein Geld da. Um unsere jetzt schon miserablen Arbeitsbedingungen weiter zu beschneiden, werden weder Kosten noch Mühen gescheut.

Aus anderen Bereichen lernen, heißt...

Das Management der Charité versucht die gravierenden Mängel in der Patientenzufriedenheit durch eine innovative Neuerung anzupacken. Nicht mit den althergebrachten Methoden (z.B. mehr Personal), nein, mit dem Austausch von einlagigem Toilettenpapier gegen Zweilagiges. Tja, im Einfachen liegt die Genialität!

Auch die Bahn leidet unter einer schwindenden Zufriedenheit der Fahrgäste. Sicher, man kann Fahrgäste und Patienten nicht so direkt vergleichen, doch beide Unternehmen verstehen sich als Dienstleister am Kunden und der gnadenlose, von den Managern „nicht gewollte und doch von der Politik angeschobene Wettbewerb“ könnte doch auch mal abseits der ausgetrampelten Pfade gewonnen werden. Gerade in Zeiten der Krise. Entschiedene Gegenmaßnahmen könnten doch auch bei der Bahn folgende sein: erstens „3-lagiges-schlechte-Gleislagen-Klopapier“ (nach EBA-Zulassung 56789) und zweitens: bei Vorlage der Bahncard-First „Wolke-Sieben-Klopapier“ (7-lagig, mit den aktuellen Börsennotierungen bedruckt und von beiden Seiten verwendbar). Beide Klopapiere haben Gemeinsamkeiten: Kein durchpieken mehr, egal wie stark „die Bahn“ auch schwankt. Das könnte praktisch ohne Mehraufwand von nach oben strebenden Karrieristen im Simulator getestet werden. Einfach genial!





Bei der Bergung des entgleisten Zug mit Radscheibenbruch, entgleiste er ein zweites Mal

Wohin fährt der Zug?

Die S-Bahn in Berlin stand kurz vor dem totalen Stillstand. Nein, nicht wegen eines Streik oder des hohen Krankenstandes. Es war das Eisenbahn Bundesamt, dass die Fahrzeuge der Baureihe 481 wegen einer Entgleisung am 1. Mai aus den Verkehr ziehen wollte. Ursache des Unfall war ein radialer Radscheibenriss. Nur durch eine sehr strikte Verpflichtung der Unternehmensführung, führen zunächst eine kurze Zeit lang die Züge weiter. So sollten die Fahrzeuge der BR 481 alle 7 Tage nicht nur zur Klangprobe der Radscheiben in die Werkstätten, um mögliche Rissbildungen festzustellen.

Doch die Intervalle wurden nicht eingehalten. Zu wenig Personal und zu wenige Werkstätten sind der Grund. Die S-Bahn musste die Fakten auf den Tisch legen und das falsche Versprechen zugeben. So kam es, dass das EBA Ende Juni über Nacht insgesamt 252 Viertelzüge stilllegte und die Überprüfung aller Züge anordnete. Die Misere bleibt nun bei den Fahrgästen und uns Eisenbahnern hängen. Ein riesiger Aufwand für die Werkstattpersonal: angefangen bei den Wagenmeistern, die zu zweit alle Radsätze überprüfen müssen, bis hin zu den Kollegen, die die Radsätze austauschen. Dazu werden u.a. Kollegen aus Eberswalde, Seddin oder Cottbus herangezogen. Auch Kollegen der BVG wurden zur S-Bahn delegiert.

“Freiwillige“ Schichten werden von Kollegen eingefordert. Eine Sonderzahlung soll bei der Über-

zeugung helfen. Dabei wären diese außerordentlichen Anstrengungen, die von den Kollegen in den Werkstätten abverlangt werden, nicht nötig. Zuvor haben hunderte Kollegen ihren angestammten Arbeitsplatz in den Werkstätten verlassen müssen. Die die rausgeschmissen wurden und die, die Überstunden machen müssen, zahlen vor allem den Preis für die Krise bei der S-Bahn.

Kollegen fanden nach eigenen Recherchen heraus, dass der Stahl der S-Bahn-Achsen aus chemischen Stoffen besteht, die von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) nicht für Eisenbahnachsen als sicher erklärt wurden. BAM und EBA stellten während der Materialprüfung beim Belastungstest einer Achse fest, dass diese schon bei 45.000 km nur noch Schrott war. Dabei laufen S-Bahn-Achsen bis zu 1,2 Mio. km! Inzwischen wurden zwar 1.500 neue Achsen für die S-Bahnen in Berlin bestellt. Jedoch ist auch deren Haltbarkeit und chemische Zusammensetzung fraglich. Wie beim Bruch der Achse, die zur Entgleisung eines Zuges am 1. Mai 09 führte.

Die Kollegen bei DB-Regio erleben inzwischen bereits ein ähnliches Desaster wie bei der S-Bahn. Auch dort wurden die Laufkilometer der Fahrzeuge wahnwitzig erhöht. Die Bremsleistungen der Züge lassen massiv nach, Loks und Triebwagen brennen aus, immer mehr Züge fallen aus und können wegen der Einsparungen im DB-Konzern nicht durch funktionierende Züge ersetzt werden.

Nun wurde bekannt, dass bei 60.000 Güterwagen ebenfalls die Gefahr von Achs- oder Radscheibenbrüchen besteht. So entgleisten in der Nacht zum 30.06.09 in Italien nicht unerwartet mehrere

Flüssiggaswaggons, denn das EBA und Eisenbahner warnte die Betreiber vor brüchigen Achsen. 22 Menschen kamen bei der anschließenden Explosion ums Leben. Wir trauern um die Opfer der Profitgier und Gewinnmaximierung einiger weniger Manager.

Unsere Altvorderen Eisenbahner haben sich etwas dabei gedacht, als sie mehrere Werkstätten im gesamten Bereich der Bahn errichteten. Ebenfalls haben sie nicht aus Langeweile die Züge alle 7 Tage zur Kontrolle aller wichtigen Lauf- und Bremsen in die Werkstätten geholt. Statt Renditeerwartungen stand der reine Sicherheitsgedanke im Vordergrund und so sollte es auch wieder sein. Sicherheit muss Priorität haben für den Betrieb eines Eisenbahnerverkehrsunternehmens.

Es sind weitere Ausnahmestände bei der Bahn zu erwarten. So sollten wir Eisenbahner uns daran erinnern, wie die Bahn einst funktioniert hat und wieder funktionieren kann. Wir wissen es am Besten, wo es klemmt und wo es brennt. Warum sollen es immer wir sein, die im nachhinein Feuerwehr spielen und die verbrannte Erde zusammen fegen? Wir sollten zukünftig jedem auf die Finger hauen, der an der Bahn und an unseren Arbeitsplätzen zündeln will! Die Entscheidungsträger sollten wir selber sein, auch wenn wir es uns noch nicht zutrauen. So sind wir es, die am besten wissen wie die Bahn tagtäglich am Rollen gehalten werden kann. Auch ohne Geschäftsführer.



Das EBA informierte die Bahnbetreiber im Vorfeld über brüchige Achsen bei 60.000 Güterwaggons.

Abgestellt

Der Aufsichtsrat der S-Bahn Berlin GmbH hatte erst vor Wochen einen neuen 4. Geschäftsführer bestellt, nachdem dieser nun zusammen mit dem Rest der Geschäftsführung seinen Rücktritt angeboten. Der Aufsichtsrat nahm diese 4 Angebote an. Es muß eine Schmach für einen Gesellschafter, der sich der Umsetzung seiner Ziele durch genau diese 4 Geschäftsführer sicher war. Nachdem dem der Geschäftsführer Technik schon vor Wochen ausgetauscht wurde, waren nun die restlichen geschäftsführenden Altlasten dran. Es wurden uns nun mit Peter Buchner, Christian Kayser, Maik Dreser und Christoph Wachendorf neue Gesichter vorgesetzt, doch ändern wird sich dadurch nichts zum Guten.

„Ihr kommt vom Regen in die Traufe.“ So gaben Kollegen von DB-Regio Nord/Ost den S-Bahnern ihre Beileidsbekundungen ab. Mit Buchner wurde ein Sprecher in die Geschäftsführung der S-Bahn gehoben, der in der Vergangenheit kein bisschen zimperlich im Umgang mit den Mitarbeitern war. Nur mit Schrecken denken Kollegen von DB-Regio an ihren einstigen Chef.

Solange es die bisherigen Gewinnerwartungen durch den DB-Konzern gibt, wird sich jedoch weder etwas an unseren schlechten Arbeitsbedingungen, noch am unzuverlässigen Zugbetrieb ändern. Der Vertrag über die Gewinnabführung zwischen der DB und S-Bahn in Berlin bleibt natürlich unberührt. Der Berliner Senat und einige verkehrspolitische Sprecher halten auch an der Privatisierung des S-Bahnnetzes fest und hämmern weiterhin auf den Tisch, um zukünftig die europaweite Ausschreibung des bisherigen Verkehrsvertrages mit der S-Bahn durchzusetzen. Dabei schauen die Abgeordnete nicht auf die Belange von uns Mitarbeitern. Dabei haben wir die Gewinne erarbeitet, den die

S-Bahn an den Konzern abführt. Und das ist so bei allen Eisenbahnunternehmen, egal ob öffentlich oder privat. Doch solange es dabei bleibt, werden zwar Manager hin und wieder abbestellt, aber an der grundsätzlichen Unternehmenspolitik ändert sich nichts.

Terroralarm bei der Bahn

Neue Konzernrichtlinie 492-3002 – **Vorsorgliche Evakuierung bei besonderen Bedrohungslage** – tritt ab 1. August in Kraft.

Darin wird von einer „vorsorgliche Evakuierung bei besonderen Bedrohungslagen“ geschrieben. Zum Beispiel von einem möglichen Terroranschlag. Leider kommt die Konzernrichtlinie – wie auch manchmal die Züge – viel zu spät. Verübt doch das Management der Bahn mit Unterstützung der Politik seit 1994 permanent Anschläge auf unsere Arbeitsplätze und die Sicherheit bei der Bahn. Weiter heißt es in der Richtlinie: „eine vorsorgliche Evakuierung... ist...in einem großflächigen Bereich vorzunehmen... und ...alle Personen schnellstmöglich aus dem Gefahrenbereich herauszubringen.“

Genau, 2007 haben es die Lokführer mit dem Streik positiv getestet. (Die Chefs würden Pilotprojekt dazu sagen.) Sie haben sich selbst und die Fahrgäste aus dem Gefahrenbereich evakuiert. Das ist die einzige Sprache, die die Attentäter Mehdorn, Grube und Tiefensee verstehen.

Wer bremst - verliert!

Latsch, latsch Treppe hoch, Treppe runter zum Bahnsteig. RE 0815 auflösen. Habe auch an alles gedacht in den 3 Minuten Vorbereitungszeit? Mal sehen mit was für Schrott du heute durch die Gegend gurken

musst. Na, pünktlich scheint er ja zu sein. Steht jedenfalls nichts an der Tafel. Da kommt er ja. Tach, Tach. „Ich muss dir ein bisschen was erzählen ...“ Oje, ein ganze Liste von Störungen hat mein Kollege für mich parat. „Ach so und dann noch etwas: Ich habe das Gefühl das die „Lore“ irgendwie beschis... bremst. Sei vorsichtig! Machs gut.“ (Bin also nicht der einzige, der in letzter Zeit des öfteren das dumme Gefühl hatte zu blöd zum Bremsen zu sein.)

Mir schießt es durch den Kopf, was ein Kollege vor ein paar Tagen in einer Pause berichtete: Zwei Rostocker Lokführer sind über Haltsignale gefahren. Immer mit dem gleichen Zug. Hinterher stellte sich heraus, dass einige Bremsbeläge der Scheibenbremsen gar nicht mehr vorhanden waren. Trotzdem haben sich die beiden eine Abmahnung eingefangen. Das ist so eine bodenlose Frechheit. Wenn das bei dem Unfall-Zug in Berlin-Karow noch zu den anderen Unzulänglichkeiten an der Stellwerkstechnik gekommen wäre, hätte der Lokführer vielleicht nicht überlebt. Meine Liebe sagte noch zu mir, als ich los musste: Pass auf dich auf! Darf man gar nicht dran denken. Und jetzt hast du so einen Zug unter dem A.... bei dem dir gar nicht wohl ist. Pass auf dich auf! Die Worte gehen mir gar nicht aus dem Kopf.

Tüdelü „Nächster Halt Posemukkel.“ Ausstiegsseite durchflöten. Schön hast du das gemacht! Dieser Quatsch ist dem Management auch viel wichtiger als funktionierende Bremsen. Ich könnte ja mal folgende Durchsage machen: „Werte Reisende hier spricht ihr Lokführer: Die pure Profitgier des Bahnmanagements und der dadurch entstehende Kostendruck zwingt uns leider an Personal zu sparen. Dadurch ist es uns nicht mehr möglich, die Sicherheit in unseren Zügen zu garantieren. Wir bitten um ihr Verständnis.“

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.