

STANDPUNKT

von Bahnern der GDL und Transnet

Nr. 7.0

01.07.2008

Dumpinglöhne überrollen uns

Nun kommen die ersten Tf1000 zum Einsatz. Die neuen Kollegen, welche vom Arbeitsamt gezwungen und mit Dumpinglöhnen versehen, die bisherigen Lohnstrukturen unterlaufen werden. Daran haben am wenigsten die neuen Kollegen schuld, sondern die Manager der Bahn. Die, denen es nicht mehr um einen sicheren Betrieb geht, sondern nur noch um möglichst hohe Gewinne. Diese Gewinne sollen nun im Lohnsektor erzielt werden, da der Eisenbahnbetrieb fast nicht mehr zu optimieren ist.



Die Bahn fährt schon heute auf dem berüchtigten Zahnfleisch. Wo finden die Manager des Kapitals ihre einzig verbliebenen Opfer ihrer Gewinnabführung? Bei den Personalen. Nicht dass schon über die letzten Jahrzehnte und durch die neuen Lohnstrukturen massive Reallohnverluste hinge-

nommen werden mussten, nun sollen gerade die Lokführer ihren gewonnenen Teilausgleich ihres Reallohnverlusts durch den LfTV wieder verlieren. Durch Ausgliederungen in über 30 Tochterunternehmen der DB-Regio werden den Lokführer Dumpinglöhne oder der Gang zum Arbeitsamt angeboten. Und was tun die Gewerkschaften? Sie sehen keine Handlungsmöglichkeiten. Es wird versucht zu verhandeln und bietet an, den LfTV in Schritten bis 2010 umzusetzen. Selbst für dieses beschränkte Angebot sieht die DB keine Umsetzungsmöglichkeit. Was bleibt den zukünftigen Mitarbeitern der DB-Dumpinglohn GmbH? Zu mindestens haben sich inzwischen Teile der GDL für ein hartes Vorgehen gegen diese Politik des Bahnvorstand ausgesprochen.

Wir lassen uns nicht verkaufen!

DB Regio kennt offenbar keine Grenzen mehr. Die Tariffucht geht weiter. Jetzt soll auf der Strecke Wismar-Rostock-Tessin ein Subunternehmer eingesetzt werden. In einer Ausschreibung wird europaweit ein Betreiber gesucht. Bislang fährt DB-Regio diese Verkehre noch mit eigenem Personal – und vernünftigen Tarifverträgen.

Das Vorhaben bedeutet für die Beschäftigten, dass sie diesen Arbeitsplatz verlieren würden. Oder: Sie arbeiten bei irgendeinem windigen Subunternehmer ohne Tarifvertrag und ohne soziale Absicherung. Außer der Transnet, mit bekannten großen Tönen, hat sich scheinbar keine andere Interessenvertretung hinter die Kollegen gestellt! Übrigens haben im letzten Jahr fast 1000 Kollegen bei der S-Bahn Berlin ihren Arbeitsplatz verloren, ohne dass zur Gegenwehr aufgerufen wurde. Weder von der Transnet, noch von der GDL. Beide Gewerkschaften befanden sich nach eigener Aussage in der Situation, nichts gegen die Entscheidungen des AG machen zu können. Hoffen wir zukünftig auf deutlichere Zeichen unserer Interessenvertreter.

Protest!

Die DB Bahnbau GmbH will das Werk in Neudietendorf schließen.



Auch nach einer Protestkundgebung vor den Toren des

Am 07.07.2008 und jeden ersten Montag im Monat um **16 Uhr** im DB-Casino in Berlin-Ostbahnhof wird nicht nur über die hier genannten Punkte diskutiert und nach Wegen gesucht, aktiv gegen die fehlenden Aktivitäten der Gewerkschaften anzugehen. Seid dabei, denn es ist auch eure Zukunft die ihr mitgestalten solltet.

letzten verbliebenen Bahn-
bau-Standorts in der Regi-
on hält die Geschäftsführung
an ihrem Standortkonzept
fest. Doch echte Verhandlungen
stehen noch aus, meint
Gewerkschaftssekretär Matt-
hias Altmann. Und welche
wirtschaftlichen Gründe dafür
sprechen, einen so zentral ge-
legenen Standort aufzugeben, sei
im Dialog zwischen Betriebs-
rat und Geschäftsführung des
Tochterunternehmens der
Deutschen Bahn noch nicht
klar geworden. Von den 100
Beschäftigten in Neudietendorf
sind die meisten bundesweit
auf Baustellen unterwegs und
haben im zentral liegenden
Werk ihren Spind. Sie stam-
men fast alle aus der Region.
Es sollte jedem Gewerkschafter
und Arbeitnehmer eine Ver-
pflichtung sein, diesen Kolle-
gen seine Solidarität zu zeigen!

Kritische Gewerkschafter unter Beschuss

Nach den turbulenten Tagen
in den Bahn-Gewerkschaf-
ten stehen nun die Aufrü-
her unter Beschuss. Viele
Gewerkschafter der Transnet
haben ihr berechtigtes Entset-
zen gegenüber dem Verhal-
ten des Herrn Hansen zum
Ausdruck gebracht. Eben-
so wurde der Vorstand der
Transnet kritisiert, welcher den
Schritt von Hansen in seiner
ersten Reaktion begrüßte. Nun
werden diese Kritiker durch
ihre Gewerkschaft gemaßre-
gelt. Jeder offene Widerspruch
gegenüber der Gewerkschafts-
führung und dem Stil der
Gewerkschaftsarbeit wird ver-
sucht zu ersticken. Auch in der
GDL wird Druck auf kritische
Stimmen gemacht. Eine perso-
nenbezogene Drohung wurde
ausgesprochen und in weiterer

Form diskreditierend über GDL-
Mitglieder geschrieben und ge-
sprochen. Dieser Umgang mit
kritischen Gewerkschaftern ist
auch von Verdi, der IG Metall
und anderen Gewerkschaften
bekannt geworden. Es wird im-
mer wieder versucht, kritische
Stimmen innerhalb der Ge-
werkschaften mundtot zu ma-
chen. Die Gewerkschaften die
es nötig haben ihre Kritiker zum
Schweigen zu bringen, haben
nicht den Namen Gewerkschaft
verdient. So wurde auch ein
Kollege aus der GDL verbannt
und verdrängt und in sein Pri-
vatleben eingegriffen. Die Ab-
sicht des kritischen Kollegen,
eine Gewerkschaftsarbeit zu
leben, wurde mit Kassenberich-
ten und ähnliches tot geredet.
Es wurde aber nicht über die
Anliegen des Kollegen disku-
tiert. So wie auch Rednerlisten
während einer Ortsgruppensit-
zung der GDL durch einen
GDL-Funktionär, der als Gast
eingeladen war, geschlossen
wird. Diffamierungen haben in
den deutschen Gewerkschaften
System. Das System der freien
Meinungsäußerung ist es nicht.

Gemeinsam gegen die Folgen der Bahnprivatisierung!

Die gewählten „Volksvertre-
ter“ haben im Auftrag der Bos-
se des DB Konzern die Pläne
zum Börsengang der Bahn
durchgesetzt. Gegen den Wil-
len von über 70% der Bevölke-
rung und gegen den Willen
der Eisenbahner. Diejenigen,
die diese Bahn durch ihre
Steuern finanzieren und ge-
gen den Willen derjenigen, die
mit ihre Arbeitskraft Tag und
Nacht den Börsengang finazie-
ren. Müssen wir Bahner und
Bahnerinnen uns schlechter
werdende Arbeitsbedingungen

und sinkende Löhne gefallen
lassen? Nur weil wir in Zu-
kunft in einem börsenorientier-
ten Unternehmen beschäftigt
sein werden? Und darf es sein,
dass die Bevölkerung sich
mit einem immer ausgedünnt-
eren Streckennetz, steigenden
Fahrpreisen und sinkender
Sicherheit abfinden muss?

NEIN!

Das Geld für höhere Löhne,
Verbesserung der Arbeitsbedin-
gungen und Sicherheit so-
wie konstante Fahrpreise
ist da. Denn der Gewinn
der Bahn betrug 2007 gan-
ze 1.700.000.000 Euro. Muss
dieses Geld in die Taschen
weniger Aktionäre fließen?

NEIN!

Die Privatisierung wird kom-
men, aber werden wir die Fol-
gen einfach nur hinnehmen?
Wir müssen die Situation
nicht kampflos akzeptieren.
Es liegt an uns. Werden wir
aktiv. Kein Eisenbahner und
kein Fahrgast steht mit seiner
Ablehnung des Börsenganges
alleine da, die Ablehnungen
müssen gebündelt werden, um
ihre Stärke zu finden und zu
demonstrieren. Ohne uns Ei-
senbahner und protestierende
Fahrgäste wird's nicht so ver-
laufen, wie es sich die Stra-
tegen in den Führungsetagen
und die Aktionäre ausmalen.

***Wir alle gemeinsam haben
die Macht unsere Zukunft zu
gestalten!***

**Verkehrsvertrag mit der
DB-Regio NRW gekündigt –
Politiker haben Mitschuld**

Der Verkehrsverbund Rhein-
Ruhr VRR den Verkehrsvertrag
mit der DB-Regio NRW gekün-
digt. Dies bedeutet eine mögli-
che Neuausschreibung der Ver-
kehrsleistungen. Hintergrund
ist die Nichterbringung von

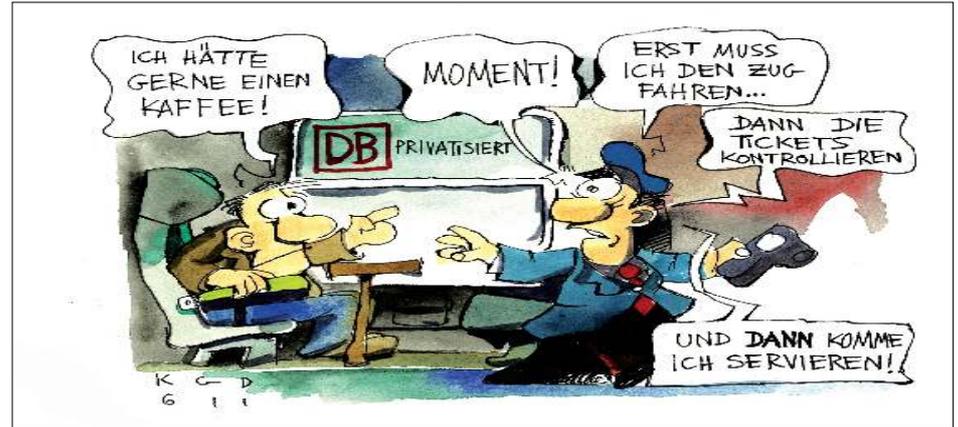
Leistungen der DB-Regio NRW, die im Verkehrsvertrag mit dem VRR festgelegt sind. So wurden z.B. nicht die geforderten Sicherheitspersonale in den Zügen eingesetzt. Zuvor wurde die DB-Regio NRW schon ermahnt, ihre Leistungen laut Vertrag zu erbringen. Außerdem wurde ein Verstoß der DB-Regio NRW festgestellt, die Triebwagen, welche durch das Land NRW mitfinanziert wurden, vertragswidrig in Sachsen eingesetzt haben. So kommen die Kollegen aus NRW in die Situation, in eine ungewisse Zukunft zu fahren. Nicht allein die 30 Tochterunternehmen von DB-Regio werden die neue Heimat der bisherigen Kollegen der DB-Regio NRW werden. Nicht zuletzt, weil trotz Millionen-Gewinne gespart wurde, bis die Balken und letztendlich die Verträge brechen. Auf Kosten der Mitarbeiter und Fahrgäste. Die Politik hat dabei auch ihr Interesse an der Auflösung des Vertrages. Da die Regionalisierungsmittel durch den Bund in allen Bundesländern gekürzt wurden, werden nun Billiganbieter für die Regionalverkehre gesucht. Die Politiker in Düsseldorf und Berlin haben damit einen bedeutenden Anteil an der ungewissen Zukunft der Kollegen.

S-Bahn Berlin fährt Gewinne ein und spart an Sicherheit und am Service

Nächstes Opfer des Sparwahns vom Bahn-Konzern und Politik wird die S-Bahn Berlin sein. Massive Verschlechterungen im Kundenservice, Verspätungen und Zugausfälle im Zusammenhang mit Wartungssparmaßnahmen zeigen für die Kollegen in Berlin kein zukunftsicheres

Bild auf. Inzwischen ist die Zentrale des Eisenbahn Bundesamt sehr interessiert an der S-Bahn in Berlin,

den im letzten Jahr von der S-Bahn Berlin an den Bahn-Konzern überwiesen. Da wird nicht nur der Finanzsenator



da durch Sparmaßnahmen mehrere Sicherheitslücken entstanden sind und die Überwachungsbehörde, das EBA in Berlin, versagt hat. Die Lokführer der S-Bahn haben eine Produktivität von über 65% und stehen teilweise unter extrem hoher Arbeitsbelastungen, was zu Fehlern führt. Diese zeigen sich deutlich in der immer höher werdenden Anzahl an unzulässigen Signalüberfahrten, weil ihnen Zugaufsicht- und Fahrdienstleiteraufgaben übergeholfen wurden. 12 Stunden Schichten und Bahnsteigabstände von 500 m geben sein übriges. Die Geschäftsführung schiebt die Schuld leichtsinnig auf die Lokführer ab. Dabei fehlt es zudem an einem funktionierendem Zugsicherungssystem, bei Signalabständen von unter 100m. Da kann man glücklich sein, dass es in Berlin bisher nicht zu schwerwiegenden Unfällen mit Toten gekommen ist. Die Rechnung werden die Eisenbahner und Fahrgäste bezahlen dürfen. Inzwischen schaut der Betriebsrat der S-Bahn Berlin und die Gewerkschaften nur zu. Über Aktionen und Reaktionen der Kollegen in Berlin sollte sich keiner mehr wundern. 31 Millionen Euro wur-

von Berlin als Verkehrsleistungsbesteller und Erzfeind von H.Mehdorn nachdenklich.

3 Jahre Berufserfahrung

Da vergehen Wochen und Monate und es gibt keine Äußerungen der GDL über die Anerkennung von 3 Jahren der Berufserfahrung von Lokführern zwischen 18 und 21 Jahre. Viele Kollegen, die mit 18 Jahre schon auf den Loks der Deutschen Reichsbahn saßen und dadurch den Eisenbahnbetrieb überhaupt noch aufrecht erhalten haben, werden heute dafür durch den LfTV bestraft. Will die GDL dieses Thema nun totschweigen oder warum bekommen die Lokführer bundesweit auf ihre berechtigten Forderungen keine Antworten. Müssen sich die Kollegen erst ihr Recht erklagen? Der Unmut bezieht sich dabei nicht auf den Bahn-Vorstand, sondern auf die Führung der GDL. Die Kollegen der Basis haben den LfTV nicht unterschrieben. Sie kannten ihn noch nicht einmal bei der 2.Urabstimmung. Waren es nur große Worte, dass es noch Verhandlungen geben soll, um die Kollegen zu beruhigen? GDL-Funktionäre, bewegt euch sonst bewegen euch die Lokführer!

(P)ZÜ-Abschmelzung oder 11% für alle

Die übrig geblieben Lokführer, welche unter den LfTV fallen haben inzwischen mitbekommen, wer der Verlierer des LfTV ist. Nicht nur die Zugbegleiter die durch die GDL-Verhandlungsführer für die Eigenständigkeit geopfert wurden oder die Rangierlokführer und Lokrangierführer, sondern auch die Streckenlokführer, welche im Besitz der ZÜ waren. Ihnen wurde die ZÜ so massiv abgeschmolzen, das sie im ersten Moment nicht wussten was ihnen da geschah. Bei der 2. Urabstimmung, wo auch über die Schicksale der Zugbegleiter, Rangierlok- und Lokrangierführer abgestimmt wurde, kannte keiner den tatsächlichen LfTV. Die Folgen des LfTV konnten die Kollegen noch gar nicht abschätzen. Aufgeklärt wurden sie ebenfalls nicht, da sich einige GDL-Funktionäre lieber mit ihrer Beweihräucherung beschäftigten, als mit den Auswirkungen des LfTV für die Kollegen.

Einige GDL-Funktionäre stellen sich nun hin und erklären den Umstand der ZÜ-Abschmelzung als rechtmäßig. Dies ist richtig und doch bringt es die betroffenen Kollegen nicht weiter. Sachlich kalt wird sich so mit der Situation der Lokführer auseinander gesetzt. Fragen nach der Rechtmäßigkeit und den tatsächlichen Erfolg für die Lokführer werden nicht oder nur mit Ausreden beantwortet. Kollegen aus Hamburg fordern inzwischen die Abwahl ihres GDL-Bezirk, weil dieser die Kollegen im Regen stehen lässt, insbesondere was auch die 3 nicht angerechneten Berufjahre der Kollegen betrifft. Proteste, Klagen und Widerstand formieren sich. Ein gerechtfertigter Weg für die Interessen der betroffenen Arbeitnehmer. Nur dumm, dass sich die Klagen nicht gegen den AG richten, sondern gegen die Gewerkschaft. Nun, wo Kol-

legen mit ihrer berechtigt hohen ZÜ diese bis 4,5% zu 50% abgeschmolzen bekommen haben und alle Erhöhungen darüber hinaus zu einer Abschmelzung der ZÜ zu 100% führte, gehen die betroffenen Kollegen nun mit nicht mehr als 10 Euro mehr nach Hause. So sehen diese Kollegen den tatsächlichen „Erfolg“ des Arbeitskampf der GDL. Es war nicht der Arbeitskampf dieser Kollegen. Es ist nicht der LfTV der Lokführer.

Wie nun der Arbeitgeber auf die Eigenständigkeit der GDL reagiert, sieht man in der Ausgliederung der Mitarbeiter in 30 und mehr Tochterunternehmen. Da sich die Eigenständigkeit nur auf die Lokführer der bestehenden Geschäftsbereichen bezieht, stehen die zukünftigen Kollegen der über 30 DB-Dumpinglohn GmbH's nun im Regen. Sie müssen nun mit Lohnabsenkung und noch schlechteren Arbeitsbedingungen zurechtkommen.

So sieht man im Vergleich zwischen dem LfTV und der beinhalteten neuen Entgeltstruktur nicht viele Unterschiede zum Tarifvertrag der Tarifgemeinschaft aus Transnet und GDBA. 4,5% für die TG + 6,5% für die neue Entgeltstruktur der Tarifgemeinschaft. Dies sind die selben 11%, wie sie die GDL zugesprochen bekommen hat. Dass die Tarifgemeinschaft die Zusage für die 6,5% der neuen Entgeltstruktur erst nach dem Abschluss des LfTV zugesagt bekommen hat, kommt scheinbar nicht durch Zufall. Dem Bahnvorstand ging und geht es wohl nicht um irgendwelche Prozente, sondern in einem um die Aushöhlung der so genannten Eigenständigkeit der GDL und zum anderen um die Absenkung der Grundgehälter. Zu mindestens für zukünftige Neueinstellungen. So bekommen Neu-Lokführer in Zukunft weniger Lohn als Neu-Lokführer vor dem LfTV. Da stehen Teile der Tarifgemeinschaft der Sache kritischer gegen-

über. Nachdem die Neueinstufung der Kollegen in die neue Entgeltstruktur der TG auf massiven Widerstand der Basis und einigen Betriebsräten stößt, scheint die Einstufung und somit die gesamte Entgeltstruktur zu scheitern.

So kommen die Gewerkschaften wieder sehr schnell an die Grenzen ihrer eh schon begrenzten Möglichkeiten. Wer sich weiterhin am System der Kooperation zwischen Arbeitgeber und Gewerkschaften klammert, wird als Verlierer das Feld verlassen. Der AG geht neue und unkonventionelle Wege um mit allen Mitteln seine Renditeerwartungen zu erfüllen. Die Gewerkschaften bleiben zaghaft und reagieren nur auf die Aktionen des AG statt im Interesse der AN zu agieren.

Die GDL-Funktionäre, wie auch die Transnet-Funktionäre sind nun am Zug, ihren Mitgliedern und allen Arbeitnehmern bei der Bahn wieder aufzuzeigen, dass eine Gewerkschaft die Interessen der Arbeitnehmer vertritt und nicht die Interessen der Gewerkschaftsbosse. Offene Diskussionen über Wege und Ziele der Gewerkschaft muss der Beginn eines Neuanfang sein. Kritiker dürfen zukünftig nicht mehr als Schädlinge einer Gewerkschaft betitelt werden und es muss wieder möglich sein, dass die Mitglieder bestimmen, was richtig und was falsch für sie und ihre Gewerkschaft ist. Funktionäre sind nicht dazu da um die Gedanken der Gewerkschaftsbosse an die Basis heran zu tragen, sondern die Gedanken und Interessen der Arbeitnehmer als Ziele bei den Gewerkschaftsbossen zu verdeutlichen. Sollte dies zukünftig nicht gelingen, steht nicht nur die Existenz der Gewerkschaften in Frage, sondern auch die Existenz der Arbeitnehmer. Auch wenn eine Gewerkschaft berechtigt um ihre Existenz kämpft, so kämpfen zu viele Arbeitnehmer tagtäglich um ihre Existenz.

AKTIVITÄT GEGEN PASSIVITÄT

V.i.S.d.P. Horst Krüger, Lindenstraße 25, 12554 Berlin / aktive-Mitglieder-der-GDL@gmx.de