

Offener Brief an den Transnet-Hauptvorstand und an alle Eisenbahnerinnen und Eisenbahner!

Die Initiative „Bahn von unten“ fordert den Transnet-Hauptvorstand auf, in seiner Sitzung am 9. und 10. Dezember 2002 den Tarifvertrag abzulehnen. Anstatt aus Prestigegründen den eingeschlagenen verhängnisvollen Weg weiter zu verfolgen, wäre es ein Zeichen von wahrer Stärke, die begangenen Fehler einzugestehen und eine Kurskorrektur vorzunehmen.

Viele Kolleginnen und Kollegen sind empört und entrüstet. Dieser Tarifvertrag bedeutet einen Dammbbruch, der sich auf alle anderen Bahn-Bereiche auswirken und im Namen der Wettbewerbsfähigkeit noch viele andere tarifliche Errungenschaften gnadenlos wegschütten wird.

Die Erfahrung in vielen anderen Branchen zeigt: Lohnverzicht und Preisgabe tariflicher Errungenschaften haben doch letztlich nie Arbeitsplätze gesichert. Das DB-Management geht für die nächste Zeit selbst von einem weiteren Abbau von 35.000 Arbeitsplätzen im DB-Konzern aus.

Bisher hat der Hauptvorstand weder die Basis umfassend und ohne Zeitdruck informiert noch die Kampfbereitschaft getestet. Anstatt nach dem Motto „Friss oder stirb“ die Basis vor vollendete Tatsachen zu stellen, sollte der Hauptvorstand jetzt bundesweit die Mitglieder zu Versammlungen einladen und Kampfmaßnahmen zur Abwehr weiterer Verschlechterungen vorbereiten.

Der Ergänzungs-Tarifvertrag ist ein Akt vorauseilender Kapitulation und eine weitere Opfergabe auf dem Altar der Privatisierung und Börsenfähigkeit. Nach 10 Jahren des Rückschritts an allen Fronten stehen wir jetzt vor den Trümmern der Strategie des „konstruktiven Mitgestaltens“ an der Privatisierung und Zerschlagung der Deutschen Bahn.

Wer kämpft kann verlieren, wer nicht kämpft, hat schon verloren. Es darf nicht wahr sein, dass jetzt europaweit Eisenbahner(innen) und Beschäftigte im öffentlichen Personennahverkehr streiken (Frankreich, Italien, Großbritannien) und die DB-Mitarbeiter(innen) sich widerstandslos wie Lämmer zur Schlachtbank führen lassen.

Dass auch in einer scheinbar aussichtslosen Situation und auch mitten in Deutschland Streiks gegen Tarifdumping im Nahverkehr möglich sind und Erfolge bringen können, zeigt der Streik der Busfahrer bei privaten Busgesellschaften in Hessen im Sommer 2002. Hier haben sich Kollegen, die zu miserablen Bedingungen auf öffentlichen Linien im Einsatz sind und dabei viel schlechter gestellt sind als die „alten“ Fahrer der kommunalen Verkehrsbetriebe, in einem wochenlangen Streik Zugeständnisse erkämpft. Der gewerkschaftliche Organisationsgrad lag anfänglich nahe Null und konnte hier durch den Kampf gewaltig gesteigert werden. Wer immer noch glaubt, deutsche Eisenbahner könnten oder wollten nicht streiken, sollte dringend mit den Zuständigen bei der Gewerkschaft ver.di in einen Erfahrungsaustausch treten.

Wenn der Transnet-Hauptvorstand nicht die Kraft zum Kurswechsel aufbringt und am 9./10. Dezember 2002 „in letzter Sekunde“ die Notbremse tätigt, trägt er die Hauptverantwortung für weitere Mitgliederverluste und vertieft somit die Spaltung und Desorientierung der Eisenbahner. Dann wären weitere Niederlagen vorprogrammiert.

Daher:

- Nein zum Ergänzungs-Tarifvertrag der DB Regio AG!
- Stoppt die Spirale nach unten!
- Einheitliches Handeln der Kolleg(inn)en in allen Geschäftsbereichen!
- Mobilisieren statt Kapitulieren!
- Statt ständiger Rückschritte und „Salamitaktik“ brauchen wir eine offensive Tarifstrategie. Für Anhebung des Grundlohns und Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohnausgleich! 35 Stunden-Woche für alle sofort als Einstieg in die 30-Stunden-Woche!
- Statt Schmusekurs mit der Regierung: Eine breit angelegte politische Aufklärungskampagne gegen die Privatisierung und Zerschlagung öffentlicher Dienstleistungsunternehmen. Für die Rücknahme aller Privatisierungen der letzten 15 Jahre! Europaweite Aktions-einheit aller Gewerkschaften gegen Privatisierung und Deregulierung und Zerschlagung von Tarifverträgen und Sozialstandards!

Es rettet uns kein höheres Wesen! Kein Gott, kein Schill, kein Schell!

Wir appellieren an alle Eisenbahner(innen): Der Widerstand gegen den Ausverkauf unserer Interessen muß von unten kommen. Die Streiks in Frankreich zeigen: Letzten Endes können wir uns nur auf die eigene Kraft verlassen. Ein Übertritt zur GDL bringt keine Lösung des Problems. Wer darin seine Rettung sucht, könnte jetzt leicht vom Regen in die Traufe geraten. Die GDL-Führung hat in den letzten Jahren absolut keinen Beitrag für eine kämpferische Interessenvertretung geleistet. Sie hat jeden tarifpolitischen Rückschritt bei der DB wie auch bei anderen Bahngesellschaften mitgetragen. Der GDL-Vorsitzende Schell hat als CDU-Bundestagsabgeordneter im Sommer 1994 selbst in namentlicher Abstimmung für die Privatisierung der Deutschen Bundespost gestimmt. Erkundigt Euch bei den Kolleg(inn)en von Post und Telekom doch mal nach den Folgen dieser Privatisierung, die mindestens so verheerend sind wie das was wir tagtäglich bei der Bahn erleben!

Wir brauchen keinen neuen Messias und dürfen die Vertretung unserer Interessen nicht einem Schill oder Schell überlassen. Wir brauchen selbstbewusste Kolleg(inn)en, die sich nichts mehr bieten lassen und ihren Gewerkschaftsapparat zum Kampf zwingen! Wir brauchen den Schulterschluss und gemeinsamen Kampf mit allen von Privatisierung und Tarifdumping betroffenen Kolleginnen und Kollegen anderer Branchen und Bereiche.

Wenn wir selbstbewusst unsere Interessen wahrnehmen, dann kann und wird es uns auch gelingen, die eigene Gewerkschaft Transnet umzukrempeln und auf eine kämpferische Linie zu bringen, die das gemeinsame Handeln aller betroffenen Eisenbahner unabhängig von der Organisationszugehörigkeit herausfordert!

So diskutiert und beschlossen auf der Arbeitssitzung der Initiative „Bahn von unten“ Ende November 2002. Mitgewirkt haben Kolleginnen und Kollegen aus den Bereichen Regio, Reise&Touristik, Cargo, Netz, TI, Station&Service.

**Ein Hintergrundartikel:
Lohn- und Tarifdumping auf deutschen Schienen:
Wer stoppt die Spirale nach unten!
Opfern für den Börsengang?**

Mehr Wettbewerb auf den Schienen sieht der Koalitionsvertrag der alten und neuen Bundesregierung vor. Noch befindet sich die Deutsche Bahn im Bundesbesitz, doch Verkehrspolitiker und Bahn-Manager träumen vom Börsengang - als hätten sie aus dem Desaster der privatisierten Telekom nichts gelernt. Der insbesondere von grünen Verkehrspolitikern gepriesene Wettbewerb auf Schienen wird jetzt knallhart auf den Knochen und Nerven der Beschäftigten ausgetragen - vor allem der Eisenbahner im Betriebsdienst, der Lokführer und Zugbegleiter.

Das fahrende Personal ist aufgebracht. Ein neuer Ergänzungs-Tarifvertrag für die DB Regio (Bahn-Tochter für den Personennahverkehr) könnte jetzt das Fass zum Überlaufen bringen.

Der Beruf eines Lokführers oder Zugbegleiters ist vielleicht für Kinder oder praxisferne Bahnromantiker ein Traumjob. Der Alltag in diesen Berufen bedeutet: aufreibender Wechselschichtdienst, keine festen Schichtzeiten wie in Industrie oder Krankenhäusern, Anfang und Ende täglich zu unterschiedlichen Zeiten, ständig auf Achse. Darunter leiden auf Dauer Gesundheit, Privatleben und Familie ganz erheblich. Ein solcher Arbeits- oder besser gesagt Ausbeutungsalltag bringt für viele vorzeitigen gesundheitlichen Verschleiß und Verkümmern der Persönlichkeit.

Eigentlich verdienen alle Menschen, die im Dienste der Allgemeinheit an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr im Einsatz sind, einen besonderen Dank der Allgemeinheit und Ausgleich in Form von Freizeit, Geld und vorgezogenem Ruhestand.

Doch der „Dank des Vaterlandes“ (in diesem Fall der DB Regio) sieht anders aus: Jetzt liegt ein neuer Ergänzungs-Tarifvertrag für DB Regio vor, der für die rund 9000 Lokführer und 5000 „KiN“ („Kundenbetreuer im Nahverkehr“ bzw. Zugbegleiter) in diesem Bereich erhebliche Verschlechterungen bringt: ihnen wird Zeit und Geld geklaut.

Kernpunkte des neuen Tarifvertrags:

- **Weniger Einkommen:**
Weihnachtsgeld und Urlaubsgeld werden um 25% gekürzt. Wer mehr will, muss bestimmte „Leistungskriterien“ erfüllen. Dies kann heißen: Wer sich mal krank meldet oder wenig Umsatz durch direkten Fahrsccheinverkauf einbringt, hat Pech gehabt. Außerdem wird die Samstagszulage gestrichen.
- **Länger arbeiten:**
Tätigkeitsunterbrechung innerhalb der Schicht (Zeit zwischen zwei Zügen) wird nur noch in den ersten 10 Minuten zu 100%, ansonsten zu 50% auf die Arbeitszeit angerechnet. Fahrgastfahrten (etwa Rückfahrt zum Einsatzort während der Dienstzeit, aber als Fahrgast) werden nur noch zu 50% auf die Arbeitszeit angerechnet. Der Freizeitausgleich für Arbeiten an Heiligabend und Silvester entfällt. Dienstbeginn und Dienstende (bisher am selben Einsatzort) sollen künftig an unterschiedlichen Orten innerhalb einer politischen Gemeinde möglich sein. In Großstädten kann dies erheblich mehr Zeitaufwand vor Dienstbeginn bzw. nach Dienstende bedeuten.
- **Weniger Urlaub:**
Die Fort- und Weiterbildung soll künftig jährlich an drei Tagen erfolgen, die nicht mehr - wie bisher üblich - auf die Arbeitszeit angerechnet werden. Dafür sollen die Kolleg(inn)en lediglich eine Entschädigung von 25 Euro pro Ausbildungstag erhalten. Der Zusatzurlaub für Mitarbeiter im Schicht- und Wechseldienst - bisher bis zu 5 Tage jährlich - wird auf 2 Tage reduziert.
- **Fazit:**
Je nach Schichtplan müssen die betroffenen Lokführer und Zugbegleiter 10-16 zusätzliche Schichten im Jahr arbeiten, und sie verlieren an Einkommen in der Größenordnung von bis zu einem Monatseinkommen jährlich. Allein durch die geänderten tariflichen Arbeitszeitregelungen sind jetzt bis zu 1400 Arbeitsplätze gefährdet - und dies vorgeblich im Namen der Sicherung der Konkurrenzfähigkeit und der Arbeitsplätze.

All dies ist keine Boshaftigkeit sadistischer Manager (obwohl es auch das gibt), sondern der Wahnsinn hat Methode und heißt Privatisierung und Zerschlagung der Deutschen Bahn, Kapitalmarktfähigkeit und Börsengang. Im Zuge der vor 10 Jahren eingeleiteten „Regionalisierung“ des Schienenverkehrs entscheiden die Länder in langfristig angelegten Auftragsvergaben, welches Unternehmen den Schienenpersonenverkehr in der Region betreibt. Zunehmend machen neue Billiganbieter mit schlechteren Einkommens- und Arbeitsbedingungen, darunter nicht wenige landeseigene Bahnen, der DB Regio Konkurrenz auf Schienen. Dieser Unterbietungswettbewerb im gesamten öffentlichen Nahverkehr ist von Landes- und Kommunalpolitikern durchaus gewollt. Erst vor wenigen Tagen hat die Politik entschieden, nicht mehr die DB Regio, sondern eine andere Bahn mit den Nahverkehrsleistungen im Raum Limburg/Westerwald zu beauftragen.

Der Konflikt um den neuen Tarifvertrag ist nicht das Happy End - sondern nur ein Glied in einer langen Kette. Wer denkt, jetzt durch ein weiteres Zugeständnis an der Tariffont das Schlimmste abgewendet und die Wettbewerbsfähigkeit und Arbeitsplätze endgültig gerettet zu haben und Ruhe zu bekommen, der täuscht sich. Eine Öffnungsklausel im Ergänzungstarifvertrag sieht „für Leistungen, die der Vergabe mit Ausschreibung unterliegen“ vor:

„Auf Antrag einer Tarifpartei verpflichten sich die Tarifparteien, zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit im Zusammenhang mit der Vergabe von Verkehrsleistungen umgehend in Verhandlungen einzutreten.“ Anders ausgedrückt: beim nächsten Vergabeverfahren lassen wir unter dem Druck von Billiganbietern wieder in dem betroffenen Bereich die Tarife weiter sinken. Eine Abwärtsspirale ohne Ende, an der einige Funktionsträger und Vorstandsmitglieder der DB-AG offenbar ein eigenes finanzielles Interesse haben.

Viele betroffene Kolleginnen und Kollegen sind außer sich. So fanden sich auf den Internet-Diskussionsseiten der größten Bahn-Gewerkschaft Transnet (früher GdED) in den letzten Wochen zahlreiche Zuschriften empörter Mitglieder. Hier drei Kollegen im O-Ton:

Lieber Transnet-Hauptvorstand, überdenkt euren Tarifabschluss!!!
Durch diesen Tarifvertrag wird Arbeitszeit abgekauft. Betroffen sind die Kollegen des Fahrdienstes (Lokfahrdienst/Zugbegleitdienst), die durch ihre ungünstigen Dienstzeiten eh schon schwierige Familien- und Freizeitbedingungen haben.
Nun nimmt man uns sogar Arbeitszeit weg, damit wir noch öfter zum Dienst erscheinen können. In keinem anderen Bereich wird die Arbeitszeit so detailliert erfasst wie im Fahrdienst, oder muss der Mitarbeiter im Büro - wenn er eine Tätigkeitsunterbrechung hat - jetzt auch seine Stempelkarte durchziehen und bekommt Arbeitszeitabzug?
Als aktiver Gewerkschafter kann ich meinen Kollegen diesen Tarifvertrag nicht als Erfolg verkaufen, egal wie schwierig die Verhandlungen waren.
.....
Warum hat uns keiner gefragt? Streik!!!!
.....
Den Ergänzungstarifvertrag hier als Erfolg zu verkaufen, ist eine bodenlose Frechheit!!!

Dabei soll kein(e) Eisenbahner(in) in anderen Geschäftsbereichen denken: das trifft nur die Regio-Kolleg(inn)en und nicht mich. Dieser neuerliche Tarifvertrag bei DB Regio ist nur ein Vorreiter. Die zunehmende Konkurrenzsituation wird bald auch die anderen Kernbereiche treffen - den Güterverkehr (Cargo) wie auch den Personenfernverkehr (Reise & Touristik).

An der Tariffont haben die drei Bahn-Gewerkschaften (die größere DGB-Gewerkschaft Transnet sowie die beiden kleineren traditionellen Beamtengewerkschaften GDBA und GDL, die dem Deutschen Beamtenbund angehören) bisher an einem Strang gezogen und gemeinsam tarifliche Verschlechterungen und Zugeständnisse an die Arbeitgeberseite mitgetragen. Nun ist die kleinste Gewerkschaft (GDL) aus der gemeinsamen Linie ausgeschert und weigert sich, den Ergänzungstarifvertrag zu unterschreiben. Unter dem Druck ihrer Mitglieder und Funktionäre droht sie jetzt für Anfang 2003 - nach Ablauf der Friedenspflicht - mit Streik. Die Spitzen von Transnet und GDBA beharren dagegen darauf, durch den Ergänzungstarifvertrag die Wettbewerbsfähigkeit von DB Regio verteidigt und somit das Schlimmste verhindert zu haben. In den letzten Wochen sind etliche verärgerte Mitglieder aus Transnet und GDBA ausgetreten. Segnet der Transnet-Hauptvorstand in seiner Sitzung am 9. und 10. Dezember 2002 den Ergänzungstarifvertrag ab, dann drohen noch mehr Austritte.

Hans-Gerd Öfinger, 3. Dezember 2000