

Der Kampf der Bahnarbeiter geht alle etwas an! Für den unbefristeten Streik in allen Bahnbetrieben!

Die Forderungen der GDL treffen ins Schwarze. Nicht nur für den Betriebsdienst bei der Bahn, sondern in vielen anderen Branchen steht die Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohn auf der Tagesordnung. Ist es doch das eine Mittel, das wir haben, um uns wirksam und ohne Abstriche zurück zu holen, was uns ist, was uns dadurch geraubt wird, dass die wuchernden Extramilliarden für systemrelevante Unternehmen aus dem von uns Erarbeiteten genommen werden. Ist die Arbeitszeitverkürzung doch der einzige Weg, um die dringend erforderlichen Neueinstellungen endlich zu beginnen. ABER! Auf keinen Fall dürfen wir die dringend erforderliche Arbeitszeitverkürzung zum Schachern frei geben. Es ist keine Lösung, wenn einfach nur die Referenzarbeitszeit auf dem Lohnzettel angepasst wird oder gar durch Streichung beim Urlaub ertrickst wird, gleichzeitig aber bleibt die tägliche Arbeitsmenge die gleiche! Es ist keine Lösung, wenn Arbeitszeitverkürzung nicht meint, die Arbeitszeit zu kürzen, sondern 3,5 bis 4 Stunden wöchentlich in das Überstundenkonto umzubuchen. Es ist keine Lösung, wenn die Arbeitszeit tariflich festgelegt wird und damit ständiger Änderung durch Betriebsvereinbarung oder „weil es eben so ist“ umgangen wird. Nein, wir brauchen mindestens die 35 Stunden Woche per Gesetz, wenn nicht sogar 32 Stunden Woche, wie sie in anderen Branchen gefordert wird. Noch nie in der Geschichte hatte eine tarifliche Änderung der Arbeitszeit Bestand. Da sind wir bei der Bahn nicht die einzigen und ohne die Kollegen von Hafen, Stahl, Chemie wird es uns auch nie gelingen.

100.000 Neueinstellungen sofort

Vom Fahren auf Verschleiß, vom Vorrang des Gummireifens vor der Schiene, vom Personalmangel brauchen wir euch nichts sagen. Dass all die großen Lippenbekenntnisse á la „Verkehrswende“ oder „starke Schiene“ am grundsätzlichen nichts ändern werden, dass der Staatshaushalt nun mal den Interessen der Monopole der Autoindustrie, der Chemieindustrie, der Waffenindustrie dient, das beweisen uns die Kapitalisten und ihre Regierung täglich höchstselbst. Es sind ihre niemals aufgehenden Haushaltsrechnereien trotz aller Extrahaushalte und Sondertöpfe über den eigentlichen Staatshaushalt hinaus, die doch eines klar und deutlich offen legen: Erstens steht die Eisenbahn auf dem Abstellgleis und soll dort auch gar nicht weg. Zum Leidwesen der dort Arbeitenden und der dort Fahrenden. Zweitens sind sie zum umfassenden Neuanfang auf der Schiene nicht in der Lage, denn dieser Kehrtwende wird nicht mit ein paar Leuchtfedern von Großprojekten erreicht, die nur den täglichen Betrieb noch weiter lahm legen ohne grundsätzlich etwas an der Substanz zu verändern. Es geht um einen Rundumschlag, der keinen Stein auf dem anderen liegen lassen wird. Neueinstellungen im sechsstelligen Bereich beim Personal des Personen- und Güterverkehrs, der Instandhaltung, Wartung und Erweiterung des Fuhrparks wie des Netzes. Dies ist der erste Schritt einer umfassenden Sanierung der Bahn. Doch dass eine schlecht

gewartete, veraltete Maschine nicht allein durch mehr Öl ins Laufen kommt, liegt auf der Hand. Daher: Abbau der Wasserköpfe (es ist ja längst nicht mehr nur der eine beim DB Wassern) und überflüssigen Teppichetagen, Wiedergewinnung von Bahnnimmobilien durch Enteignung, die in den besten Innenstadtlagen als ehemaliges Bahneigentum nun dem Profit dienen, seien es die ausgesourcten Werkstätten; massive Investitionen in fundierte Ausbildung, Beginn einer ständigen Weiterbildung aller Beschäftigten zur Verbesserung und Flexibilisierung des Betriebes; Aufbau einer ständigen Instandhaltung des Netzes und des Fuhrparks, Ausbau des Güterverkehrs, Ausbau der Strecke, Rückholung von Zugbildungsanlagen und Gleisanschlüssen für die Industrie; Priorisierung der Aufgaben der Eisenbahn: statt einer Bahn für Rüstung und Kriegstransporte eine Bahn für das Volk; Abbau der Bürokratie, weg von einer Politik der Dokumentation von Fehlern im Betriebsablauf durch die Rechtsabteilungen der konkurrierenden Unternehmen hin zur Behebung von Fehlern; weg von einer Politik der Verschärfung der negativen Folgen der Privatisierung wie es die Zerschlagung der DB Cargo darstellt, hin zu einer Vereinheitlichung des gesamtgesellschaftlichen Verkehrsmittels Eisenbahn. Kurz: Wiederverstaatlichung der Bahn unter Arbeiterkontrolle.

Das ist der Elefant im Raum, wenn die GDLer streiken. Das ist, was die Floskel vom gemeinsamen Kampf der EVGler und GDLer entgegen dem Willen aller Gewerkschaftsführer zur unabdingbaren Notwendigkeit macht. Das ist, was den Streik zum Streik für alle macht, die mal wieder mit der Bahn irgendwo pünktlich ankommen möchten, oder tatsächlich das angestaubte Kapitel des Massen-LKW-Verkehrs durch den Güterschienenverkehr schließen wollen.

Kollegen, eines muss schon klar sein: Wenn dieser unser Tarifkampf um den Erhalt der Bahn nicht erfolgreich ist, und der Erfolg misst sich eben daran, ob wir in den unbefristeten Streik bis alle Forderungen wenigstens von Regierung und Kapital erfüllt sind, treten, dann werden die Räder wieder rollen für den Sieg. Dass die Forderungen nach mehr Lohn und kürzerer Arbeit richtig sind für den Eisenbahner stimmt, aber viel entscheidender ist, was die Umsetzung dieser Forderung gerade rückt: Nämlich, in wessen Namen diese Bahn fahren soll. Erträgliche Arbeit, Vorkommen für Person und Gut? Oder Waffentransport und demnächst auch wieder Truppentransport? Dies ist die Frage, in der die Tarifrunde steht. Darum: Unbefristeter Streik bis unsere Minimalforderungen erfüllt sind. Kein Abschluss eines Tarifvertrags! Denn eine Niederlage darin können wir uns wahrlich nicht leisten.