



## Unterschiedliche Streiks – gleiche Gründe!

Unternehmer und Regierende müssen sich diese Woche schon wieder vor Wut in die Hand beißen: Ein weiterer Großbetrieb ist in den Streik getreten – die Charité. Nach der Deutschen Bahn und neben der Post treten die Arbeitenden einer weiteren Branche in den Ausstand, um die Arbeitsbedingungen endlich zu verbessern.

Lange Zeit hatte ver.di Geduld mit der Charité-Leitung, die über Jahre nur auf Zeit gespielt und weiter fröhlich die Arbeitsbedingungen verschlechtert hatte. Da wurde verhandelt und verhandelt – natürlich ohne nennenswertes Ergebnis. Nun endlich war die gewerkschaftliche Engelsgeduld am Ende.

### Worum geht es?

Die Charité mit ihren 15.000 Beschäftigten geht seit Jahren einen ganz ähnlichen Weg wie die Deutsche Bahn oder die Post: sparen, privatisieren, ausgründen. Zwar gehört die Charité heute noch dem Land Berlin, aber sie ist bereits eine GmbH, die für die Privatisierung bzw. Ausgründungen „fit“ gemacht wird oder Teile privatisiert hat. Der gesamte Bereich, der nicht direkt mit der Pflege von PatientInnen zu tun hat (z. B. Sterilisation und Reinigung), wurde nun vor bald zehn Jahren in der Billigtochter CFM zusammengefasst. Dort werden Löhne gezahlt, die 600 Euro niedriger sind als im Öffentlichen Dienst und deren Beschäftigtenzahl fährt ebenso auf Unterkante.

Und ähnlich wird seit Jahren im Pflegebereich am Personal gespart, so dass die Situation lebensgefährdende Ausmaße annehmen kann – und das in einem Krankenhaus, wo man doch eigentlich annehmen dürfte, dass hier Menschenleben an erster Stelle stehen. Darum herrscht in vielen Stationen eine notorische Unterbesetzung – so sind in der Nacht viele nur von einer Pflegekraft besetzt. Allein 800 Anzeigen der Beschäftigten hat es deshalb in diesem Jahr gegeben, um zu melden, dass eine Gefährdung von PatientInnen vorliege. Und diese Unterbesetzung ist nicht allein ein Problem im Pflegebereich, sondern auch in allen anderen Abteilungen der Charité.

### Keine Ausnahmerecheinung

Man sieht also, dass die Charité-Beschäftigten völlig zurecht streiken müssen, denn die Arbeitsbedingungen sind einfach unzumutbar, genauso wie bei der Deutschen Bahn, der Post, den Kitas oder den Lehrern – nicht zu vergessen all die Millionen Beschäftigten in kleineren Privatbetrieben.

Kein Wunder also, dass in Deutschland zunehmend gestreikt wird. Wurden 1993 lediglich 413 Betriebe bestreikt, so waren es 2013 schon 1.384.

### Was nicht passt, wird passend gemacht...?

Doch statt an den Arbeitsbedingungen und der Entlohnung etwas zu verbessern – die ja schließlich die Ursache sind – schreien die Unternehmer und Regierenden nur laut auf und sorgen sich plötzlich gar um die öffentliche Daseinsvorsorge... Zuletzt haben sie es geschafft, dass das Gesetz zur Tarifeinheit beschlossen wurde. Aber auch andere Mittel werden immer wieder probiert, um Streiks zu verhindern oder auszuhebeln: so z. B. einstweilige Verfügungen bei der DB bzw. der Charité. Und wenn die Gerichte und Gesetze mal nicht auf ihrer Seite sind, dann werden sie halt ignoriert und bei der Post am Sonntag gekaufte Streikbrecher eingesetzt.

Die Unternehmer sorgen sich aber nicht nur um die „Volkswirtschaft“ und die „Daseinsvorsorge“, nein, sie sorgen sich in letzter Zeit gar um die Gewerkschaften selbst. So sagte der Präsident des Arbeitgeberverbandes Gesamtmetall Rainer Dülger im Vorfeld des 1. Mai und infolge von flächendeckenden Warnstreiks in der Metallbranche: „*Ich habe die Befürchtung, dass die Gewerkschaften in einer Sinnkrise sind*“ und forderte im gleichen Atemzug, dass über die Frage der Warnstreiks intensiv geredet werden müsse und „*notfalls auch per Gesetz*“ für „Klarheit“ gesorgt werden solle. Die Marschrichtung der Unternehmer ist also klar. Die Tarifeinheit allein reicht ihnen nicht – die Arbeiterklasse soll immer weiter in ihren Rechten eingeschränkt werden, damit sie kuscht und sich mit ihrem „Schicksal“ der schlimmer werdenden Ausbeutung abfindet.

### Druck erzeugt Gegendruck

Doch die Unternehmen verschätzen sich, wenn sie glauben, dass sie hierdurch das Zepter in der Hand behalten. Die Streiks allein in diesem Jahr beweisen: Die Arbeiterklasse ist ein Faktor, den man nicht ignorieren kann. Selbst wenn die Gewerkschaften jahrelang auf Schmuskurs gegangen sind und auch noch heute lieber einen schnellen und „vermittelbaren“ Kompromiss annehmen, so wächst doch der Druck an der Basis. Da können sie Gesetze basteln wie sie wollen. Der Druck wird sich zunehmend Luft verschaffen und dann werden die Arbeitenden auch in diesem Land wieder die Erfahrung machen: Streiken lohnt sich!

# Von Kollegen für Kollegen...

## Schlichtung am Ende

Grube nannte letztes Wochenende auf einer Podiumsdiskussion in Neuss unseren Arbeitskampf einen „Streik ohne Sinn und Verstand“. Solche Leute, die es lieben, uns zu beleidigen, sitzen in der Schlichtung und reden über unsere noch offenen 20 Forderungen!

Was wird dabei rauskommen? Hat der Streik gereicht, dass es jetzt zu echten Verbesserungen bei den Arbeitsbedingungen kommt? Wenn die DB nicht was Großartiges anbietet, dann muss der Streik sofort wieder anfangen. Jetzt wäre die Gelegenheit, dass wir uns mit den Streikenden von Charité, Post und Staatsballett Berlin (ja, die auch...) zusammentun und noch vor dem Tarifeinheitsgesetz was besseres erreichen könnten.

## Die richtige Zielscheibe finden

Aus dem Betriebsmanagement kam für die KiN ein Brief der besonderen Art: es fehlen Ersatzteile, Lieferengpässe gäbe es auch, dazu Schäden, und dieser Brauchwasseranzeiger... alles Mögliche werde getan, um die Situation kurzfristig zu verbessern. Das Management weiß sogar, dass wir deshalb an der „Kundenfront als Repräsentant unseres Unternehmens den Unmut unserer Fahrgäste direkt zu spüren bekommen.“ Deshalb die Bitte: „Bitte übertragen Sie Ihren durchaus berechtigten Ärger nicht auf die Reisenden.“

Gut, unser Ärger ist berechtigt, die Fahrgäste sollen's nicht abkriegen. Hm, wer denn dann?

## Parallelwelt

Genau zu dem Zeitpunkt, als die Zugausfälle beim RE3 sich häuften und die KiNs den Ärger der Fahrgäste ausbaden mussten, wurde mit großem Tamtam ein Zug auf die schöne Stadt „Anklam“ getauft. Und damit dabei alles rund läuft, wurden zwei Tfs sowie für jeden Wagen ein Zugbegleiter eingesetzt!

Das bringt einen glatt auf die Idee, wie die Charité-Kollegen, solche Besetzungsregeln für den Normalbetrieb zu verlangen: 2:1 auf dem Führerstand, kein Zugbegleiter fährt allein! Aber so war das mit dem Showzug bestimmt nicht gemeint.

## Die Regio-Welt auf einer Unterlegscheibe

In den letzten Wochen ist die Fahrzeugsituation unter den innovativen Gedanken der Chefetagen fast zusammengebrochen. Natürlich waren dann die Lieferengpässe bei Ersatzteilen schuld.

Merkwürdig ist nur, dass einige Sonderschichten in der Werkstatt plötzlich die Situation spürbar verbessern konnten.

Verdammt, diese lästigen Kostenstellen, die den Chefs die Bilanzen und Gewinne kaputt machen, auch „Personal“ genannt, sind einfach durch nichts zu ersetzen!

Wir sollten nur aufpassen, dass die Schlipstische nicht auf die glorreiche Idee kommen, die Schäden nur noch an Wochenenden mittels Überstunden abarbeiten zu lassen. Die Werkstatt-Besatzung darf nicht nur dann da sein, wenn die Luft brennt, sondern ist dauerhaft nötig. Keiner ist zu viel!

## Kleine Störung, große Wirkung

So viele Signalstörungen und Weichenstörungen bei der S-Bahn in den letzten Tagen, dann die bekannten technischen Probleme (und nicht nur die harmlosen Drehgestelle), Viertelzüge werden schon mal abgehängt. Alles, was früher mit ein paar Leuten vor Ort schnell geregelt werden konnte, hat heute große Folgen.

Dass der Personalabbau trotzdem weitergeht, beweist, dass das Management genau weiß, dass der nächste Krach früher oder später kommen muss. Ein altbekanntes Managementkonzept: schön gegen die Wand fahren, in der „Not“ lassen sich dann üble Maßnahmen leichter durchsetzen?

## Ent-Zugs-Erscheinungen

Da wird von Grube, Weber und Co immer über den Streik geschimpft. Sie sollten mal auf ihre Führungsriege von Regio Nordost hören. Die haben die Streiks schätzen gelernt und leiden schon unter Entzugerscheinungen. Bietet so ein Streik doch die Möglichkeit, von eigenem Unvermögen abzulenken oder den permanenten Fahrzeugmangel zu übertünchen. Unklar ist, wie viele Jahre gestreikt werden müsste, um zumindest das Nötigste aufarbeiten zu können.

## Uniformierte Knalltüten-Idee

Laut neuer S-Bahn-Weisung haben wir beim Rangieren und während wir in Zivil fahren Warnwesten zu tragen. Achtung, nur während des Fahrens! Da sollte man sich mal was einfallen lassen: Die Dinger eignen sich auch für Aufschriften und andere Kommentierungen. Wir haben damit im Streik Erfahrungen gesammelt. Gerüchteweise soll es sich aber um Einmal-Wegschmeiß-Westen handeln. Pfui! Was war nochmal die Ursache für diese Ideen? Ach ja, wenn UBK, dann bezahlte Umkleidezeiten und -räume...

## DB fördert Taxi-Mittelstand

Es werden weder Kosten noch Mühen gescheut, um uns den tristen Arbeitsalltag zu versüßen. Aufgrund unvorhersehbarer und unerwarteter personeller Engpässe wird auch mal ein Regio-Tf von Berlin bis in die Perle der Uckermark mit Taxi chauffiert. Da es scheinbar unverantwortlich ist, einen Tf mit dem desolaten Regio-Zug nach Hause fahren zu lassen, ging es mit dem Taxi auch nach Berlin zurück. Geschätzte Kosten nur für diese Aktion: 500 €.

Also, dafür sparen wir doch gerne Energie und kratzen die letzten Minuten aus den planmäßigen Schichten heraus.

## In Zukunft wird's noch bunter

Berlin will die Teilnetze Nord-Süd und Stadtbahn ab 2017 direkt an „jemanden“ vergeben: Die S 2 bis 23.05.2025, die S 9 bis 16.09.2023... und so hat jede Linie ihren eigenen Geburtstag bekommen. Das Zerschneiden des S-Bahnnetzes soll weitergehen. Und wenn auch nur, um Platz für Spekulationen zu lassen und permanent Druck auf uns auszuüben...

*Wenn Dir das Flugblatt gefällt, gib es doch an Kolleginnen und Kollegen weiter...*

**Wenn Du willst, dass es alle KollegInnen gut informiert, dann hilf dabei. Wende Dich an:**

**www.sozialistische-arbeiterstimme.org**  
**flugblatt\_bahn@gmx.de**

V.i.S.d.P.: Florian Sund, Schmarjestr. 17, 14169 Berlin