

## Perspektiven für Eisenbahner

Sichere Arbeitsplätze für die Beschäftigten im Bahnkonzern, das ist das oberste tarifpolitische Ziel der Verkehrsgewerkschaft GDBA. Wir fordern vom Vorstand der Deutschen Bahn fortschrittliche Konzepte ein, mit dem Ziel, die Leistungen zu steigern, um Arbeitsplätze zu sichern.

Die Streichung von mehr als 50 000 Arbeitsplätzen in den nächsten fünf Jahren ist unrealistisch. Wer versucht, durch einseitige Belastung der Beschäftigten das Unternehmensergebnis zu verbessern, muss mit dem massiven Widerstand der Verkehrsgewerkschaft GDBA rechnen.

## Besitzstand ist kein Unwort

Besitzstand heißt Erhalt der Einkommen als notwendige Garantie für den erworbenen Lebensstandard. Die Bezahlung der Beschäftigten abzusenken, um im Wettbewerb bestehen zu können – wie es vom Vorstand der Holding oder den Vorständen von DB Regio und DB Cargo in den laufenden Tarifverhandlungen immer wieder gefordert wird – ist für die Verkehrsgewerkschaft GDBA nicht akzeptabel. Nach wie vor gilt die Zusage von Bahnvorstand und Politik, dass kein Eisenbahner durch die Bahnreform benachteiligt wird.

## In Arbeitsmarkt integrieren

Nach dem Rückkauf der bahnspezifischen Dienstleistungen werden rund 3 700 Beschäftigte zum 1. 4. 2002 von Arcor in die neue DB-Telematik GmbH übergehen. Die Verkehrsgewerkschaft GDBA hat sich für die Beibehaltung der gültigen Tarifstruktur eingesetzt. Gleichzeitig fordert die Verkehrsgewerkschaft GDBA die Sicherung der Arbeitsplätze. Die DB-Telematik GmbH muss zum Schutz der Beschäftigten in den konzernweiten Ar-

# Eindeutig: Vorfahrt für

**Eigentlich sollte alles besser werden – für die Schiene, für den Bahn-Konzern, für die vielen tausend Eisenbahnerinnen und Eisenbahner. Doch von den vollmundigen Ankündigungen vor der Bundestagswahl sind nichts als leere Wort-hülsen geblieben.**

**D**rei neue Verkehrsminister hat Rot-Grün seit 1998 präsentiert – doch weiterhin sind verkehrspolitische Orientierungs- und Tatenlosigkeit an der Tagesordnung. Immer noch glauben Eichel, Bodewig & Co., durch mehr Wettbewerb und Preisdruck Haushaltslöcher stopfen zu können.

Weniger Geld beispielsweise für die Länder im Nahverkehr aber heißt nur eins: weniger Züge und schließlich das endgültige Aus für viele Strecken! Vom InterRegio-Erhalt oder -Ersatz ganz zu schweigen.



Im Cargo-Bereich will Brüssel mit grenzenloser wettbewerbspolitischer Härte den Kampf um die letzte Tonne verordnen. Gibt es also bald – statt umfassender Güterverkehrskonzepte – nur noch ruinöse Konkurrenz auf den Hauptstrecken? Mit der Konsequenz, dass die Nebenstrecken niemand mehr bedienen will?

Daran ändert auch die neue Lkw-Maut nichts: Sie ist zu niedrig; und Steuergeschenke für Europas Trucker lassen noch mehr Ladung auf die Straße wandern.

Und was passiert abseits der Magistralen, jenseits der Ballungsräume? Schalter- und Verkehrsstellen werden geschlossen, Bahnhöfe verkauft oder zurückgebaut, der Vertrieb in die nächste Fleischerei oder an

die Theke der „Goldenen Gans“ verlagert. Damit dürften sicherlich auch die letzten Kunden vergrault werden.

Klar ist: Wenn Politiker versagen, Vorstände immer häufiger zum Rückzug blasen und viele andere den Kopf in den Sand stecken, dann brauchen Eisenbahnerinnen und Eisenbahner eine starke Gewerkschaft. Dann erst recht!

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA ist eine starke Gewerkschaft!

- Wir reden verkehrspolitisch Klartext in Berlin und Brüssel!
- Wir kämpfen für mehr und sichere Eisenbahner-Arbeitsplätze!
- Wir machen Dampf – für einen strikten Kurswechsel pro Schiene!

**Darum jetzt verkehrspolitisch Stärke zeigen. Jetzt Verkehrsgewerkschaft GDBA wählen!**



**Ob auf nationaler Ebene, im Gespräch mit Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig, oder auf internationaler Ebene, bei einem Meinungsaustausch mit der Vize-Präsidentin der Europäischen Kommission, Layola de Papacio (Bildmitte, links), die Verkehrsgewerkschaft GDBA setzt sich an vielen Stellen für die Belange der Eisenbahner ein.**