KR. Karl-Heinz Eigentler
Geschäftsführender Bundesvorsitzender der FCG/Eisenbahner
Landesvorsitzender FCG-Eisenbahner / Tirol
Zentralbetriebsrat Traktion GmbH.
Karwendelstraße 9f
6020 Innsbruck

Ein wenig zum Nachdenken

„Jahre später“

Als sie die Kommunisten im Betrieb verboten haben habe ich geschwiegen.
Ich war ja keiner.

Als sie die Vertrauenspersonenarbeit untergraben haben, habe ich geschwiegen.
Ich war ja keiner.

Als sie die Betriebsratsarbeit unterhöhlt haben, habe ich geschwiegen.
Ich war ja keiner.

Als sie die Frauen an den Herd, die Jugend in die Arbeitslosigkeit geschickt haben, habe ich geschwiegen.
Ich war ja nicht betroffen.

Als sie einen Teil der Firma schlossen, habe ich geschwiegen.
Ich war ja in einem anderen Betrieb.

Als sie die Gewerkschaft angegriffen haben, habe ich geschwiegen.
Ich war ja nicht aktiv.

Als sie mich rausgeschmissen haben –
Wer sollte mir da helfen?

„RailPlus“ – was steckt dahinter?

In letzter Zeit bekommt man immer mehr den Eindruck, dass manche Führungskräfte in Berlin und Mainz meinen, sie müssten den Güterverkehr auf der Schiene neu erfinden.

Hierzu wurden verschiedene „RailPlus“ Projekte gestartet:

* Untersuchung des Marktes
* Geschäftsmodelle
* Internationale Ausrichtung
* Assetmanagement
* Verbesserung Wageneinsatz,
* Verbesserung Instandhaltung

Für die Lokführer ist das Geschäftsmodell besonders kritisch zu betrachten. In einer ersten Pilotierung soll der kombinierte Verkehr und die Montanbahn aus der Railllion AG herausgelöst werden. Im ersten Schritt soll auf den Rheinkorridor der KV-Verkehr von den Westhäfen in Richtung Basel/Norditalien zum 01.08.2006 an den Start gehen.

Der Gesamtbedarf an Lokführern beträgt 145 Köpfe und 40 Lokomotiven. Die 2. Stufe der Pilotierung sieht die Nord-Süd Achse und die Ost-West Achse sowie die Zentral Achse vor.

So genannte KV-Center sollen gegründet werden. Bestehende Leistungsverbindungen in Dienstplänen der Lokführer sollen von hochwertigen Zügen auf hochwertige Züge erfolgen, um Verspätungen zu vermeiden. Zur Vermeidung vieler Lokführerwechsel und damit entsprechend hoher Qualitätspunkte, werden längere Fahrleistungen in einer Schicht vorgesehen. Spezielle Bereitschaften für hochrangige Züge werden geplant. Die strikte Produkt bezogene Planung ist vorgesehen. Eine Angleichung Plan- und Ist-Produktivität soll hiermit erreicht werden.

Das alles soll zur Fahrplananpassung Juni 2007 in den Regelbetrieb übergehen. Ihr könnt euch vorstellen, dass von Seite des Gesamtbetriebsrates der DB hierzu keine Zustimmung erfolgen wird.

Die Situation bei der DB-Raillion zeigt deutlich, wie wichtig eine Vertretung ist und die Unterstützung von ALLEN erfordert. Aufzeigen und Kritik ist notwendig, doch ein MITEINANDER ist noch viel wichtiger.