



workedito
Marie-Josée Kuhn

DAS BUCH

Mehr Wettbewerb und länger arbeiten; mehr Markt und weniger Staat: das war auch das Programm der SPD. Gürtel enger schnallen, weniger Lohn für mehr Arbeit, 1-Euro-Jobs. Mit diesen Rezepten wollte Schröders Neo-Sozialdemokratie Deutschland wieder in Fahrt bringen. Doch statt zu mehr Wachstum und weniger Arbeitslosigkeit führt Schröder das Land an den Rand der Japanisierung. Und seine Partei in den Ruin.

NASE VOLL. Nach vielen Wahlniederlagen hat die SPD jetzt auch noch ihre «Herzkammer», das Bundesland Nordrhein-Westfalen, an die CDU verloren. Kein Wunder: Die Wählerinnen und Wähler der SPD haben offensichtlich die Nase voll von den neoliberalen Reformen, dieser gewaltigen Umverteilung von unten nach oben.

EIN MUST. Der Irrsinn der neoliberalen Reformen: So lautet der Titel des Buches der Wirtschaftspublizisten Philipp Löpfe und Werner Vontobel. Für alle Linken ist diese faktenreiche und bissige Abrechnung mit dem wirtschaftsliberalen Geblöke ein Must. Exklusiv für work präsentiert der Wirtschaftschef des «Sonntagsblicks» deshalb die Hauptthesen auf einen Blick (Seiten 8–9).

Personenfreizügigkeit: Skepsis am Eisenbahner-Kongress

Jetzt droht das Ja der Bähnler zu entgleisen

Die Eisenbahner machen Druck auf den Bundesrat: Nur bei wirksamem Schutz vor Lohndumping sagen sie Ja zur Personenfreizügigkeit.

MATTHIAS PREISSER

Die Lacher und den Applaus hatte Verkehrsminister Moritz Leuenberger im Berner Kursaal zwar auf seiner Seite, nicht aber die Herzen, da konnte der Bundesratsbarde noch so launig reden: Der Kongress des Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonalverbands (SEV) teilte Leuenberger klar mit, wo der Schuh drückt. «Keine Durchfahrt für Sozialdumper» prangte auf 300 T-Shirts.

ZÜCKERCHEN IM GEPÄCK

Immerhin brachte Leuenberger ein paar Zückerchen mit: Er wolle die Kontrollen im Bahnverkehr verstärken. Und bei der Frage der Branchenüblichkeit ausländischer Löhne gelte der Nominallohn als Vergleichsgrösse. Ein Vergleich nach Kaufkraft sei vom Tisch, «auch dank Ihrer Intervention».

Der «giftigste Zahn» aber «bleibt ungezogen», wie es SEV-Sprecher Peter Lauener formulierte. Denn zum Streitfall Railion konnte Leuenberger keine guten Neuigkeiten bringen. Es geht um die Cargogesellschaft der Deutschen Bahn, die mit einer Netzzugangsbewilligung der BLS mit deutschen Lokführern zu tieferen

GENTIL GEWÄHLT

Als Nachfolger von Ernst Leuenberger wählte der Kongress erwartungsgemäss Pierre-Alain Gentil zum Präsidenten (work berichtete). Gentil musste allerdings recht viele Enthaltungen und einige Nein-Stimmen hinnehmen, die vor allem von Bau-, Rangier- und Arbeiter-Unterverbänden kamen. Gentil und die Unterverbände wollen nun zusammensitzen und einander näherkommen.



JOSEF WYSS,
GLEISBAUER



DANIELA FISCHER,
SCHALTERANGESTELLTE



HANS-UELI ZESIGER,
RENTNER

«Moritz Leuenberger hat auf das Lohndumping-Problem keine Antwort. Es gibt Deutsche, die hier für 10 Euro arbeiten.»

«Was Moritz Leuenberger ankündigt, ist ein Anfang, es braucht mehr. Dazu gehört ein GAV für alle Bahnbetriebe.»

«Wenn Bundesrat Leuenberger halten kann, was er versprochen hat, ist das gut, aber ich glaube nicht daran.»

deutschen Löhnen aus Deutschland in die Schweiz fährt.

Leuenberger wollte festschreiben, dass bei allen Ausschreibungen im Bahnbereich die Branchenüblichkeit der Löhne gilt, konnte sich im Bundesrat aber nicht durchsetzen. Der Fall Railion ist nun bei der tripartiten Kommission hängig, die klären muss, ob Eisenbahngesetz, Entsendegesetz oder das Landver-

kehrsabkommen mit der EU zur Anwendung kommt.

DAS JA IST AM WACKELN

Im Eisenbahngesetz ist der Netzzugang an branchenübliche Arbeitsbedingungen gebunden. Käme das Landverkehrsabkommen zur Anwendung, gäbe es keinen, beim Entsendegesetz nur einen minimalen Schutz gegen Lohn- und Sozialdumping.

Für die Eisenbahner lässt sich Schutz vor Lohn- und Sozialdumping nicht von der Ausweitung der Personenfreizügigkeit trennen, über die im September abgestimmt wird. Sie wollen ihre Parole erst im August fassen, um den Druck auf den Bundesrat aufrechtzuerhalten. Klar ist jetzt schon: Das gewerkschaftliche Ja zur Personenfreizügigkeit ist nicht so unumstösslich wie zunächst gedacht.

Nationalrat berät über Dieselfilter-Pflicht für Baumaschinen

Diesel-Hutter im Abseits

Für SVP-Nationalrätin Jasmin Hutter zeichnet sich eine Niederlage im Streit um die Dieselfilter ab. Ein Erfolg für Linke, Grüne – und auch für work!

UDO THEISS

Am 31. Mai berät der Nationalrat über Hutters Anti-Filter-Motion. Mit ihrem Vorstoss wollte Jasmin Hutter, Jung-Nationalrätin (SVP) und Baumaschinenverkäuferin im elterlichen Betrieb, die bestehende Dieselfilterpflicht für Baumaschinen aushebeln. Die Unterstützung vom politischen Übervater Christoph Blocher war ihr dabei sicher. Das, obwohl allgemein bekannt ist, dass Dieselsuspensionspartikel Krebs, Lungen- und Kreislauferkrankungen auslösen können.

Gemäss work-Recherchen stehen Hutters Chancen, im Nationalrat durchzukommen, ziemlich schlecht. Linke und Grüne sind geschlossen dagegen, die Freisinnigen sind laut FDP-Generalsekretär Guido Schommer ge-

spalten. Die CVP-Fraktion wird laut Pressesprecherin Monika Spring sicher mit grosser Mehrheit gegen Hutter stimmen. «Die CVP ist klar für die Dieselfilterpflicht.»

Auch ausserhalb des Nationalrates regt sich über alle Parteigrenzen hinweg schon lange Widerstand gegen die skandalöse Anti-Filter-Motion. Nicht zuletzt dank work.

PROTESTWELLE. Im letzten September stellte sich die Bundesratsmehrheit noch hinter die Hutter-Motion. work schlug Alarm und veröffentlichte einen Protestaufruf von Krebspezialist und SP-Nationalrat Franco Cavalli. 185 Ärztinnen und Ärzte unterzeichneten den Aufruf. Darunter alle Mediziner im Nationalrat. Aus dem Protestaufruf wurde innert Kürze ein regelrechter Proteststurm. Unter anderem wandten sich die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz, die Schweizerische Ärztevereinigung FMH und die Krebsliga gegen den Bundesratsentscheid. Die Regierung entzog

der Motion schliesslich die Unterstützung. Jetzt ist der Ball beim Parlament.

Während der Nationalrat noch über die Filterpflicht für Baumaschinen berät, gehen die Kantone bereits einen Schritt weiter: «Ostluft», die gemeinsame Luftqualitätsüberwachung der sieben Ostschweizer Kantone, Zürichs und Liechtensteins, forderte anlässlich einer Pressekonferenz vom 23. Mai in Dübendorf die Filterpflicht für alle Dieselfahrzeuge. Eben: «Kein Diesel ohne Filter», wie der VCS und work seit vergangenem Herbst fordern.



Biberli hustet: Jasmin, du raubst mir den Atem!

Mehr Lohn, gleiche Arbeitszeit

Doch noch Nägel mit Köpfen für Schreiner

Die Schreiner erhalten wieder einen Gesamtarbeitsvertrag. Dafür liessen Arbeitgeber und Gewerkschaften ihre zentralen Forderungen fallen.

MICHAEL STÖTZEL

Am 18. Mai einigten sich die Schreinermeister, die Unia und die Gewerkschaft Syna auf einen neuen Gesamtarbeitsvertrag für die 15000 Beschäftigten und 4000 Betriebe der Branche. Fast schon überraschend kam es in den überaus harzigen Verhandlungen nach bald einjährigem vertragslosem Zustand doch noch zu einer Verständigung.

Die Eckpunkte des Kompromisses: Die Arbeitszeit bleibt unverändert, die Löhne werden in zwei Schritten, voraussichtlich am 1. Oktober dieses und am 1. Januar nächsten Jahres, um je 45 Franken erhöht. Der neue Vertrag soll nach der Zustimmung der Delegierten des Arbeitgeberverbandes (VSSM) und der Berufs-

konferenzen der Gewerkschaften drei Jahre gelten.

Die Verhandlungen waren monatelang blockiert, weil der VSSM sowohl längere und flexiblere Arbeitszeiten als auch tiefe Einschnitte ins Lohnsystem durchsetzen wollte. So sollten unter anderem über 60-jährige und «weniger leistungsfähige» Beschäftigte keine Lohnerhöhungen mehr erhalten. Die Unia auf der anderen Seite hatte neben Lohnerhöhungen und zwei zusätzlichen Ferientagen einen Zeitplan über Verhandlungen zur vorzeitigen Pensionierung in den GAV aufnehmen wollen. Anfang 2005 bot sie dann an, auf diese Forderung vorläufig zu verzichten, wenn der VSSM im Gegenzug seine Abbaupläne fallenliesse.

Auf dieser Basis kam es jetzt zur Verständigung. Unia-Verhandlungsführer Franz Cahannes: «Ein nicht gerade berauschendes Ergebnis. Wir haben die Verhandlungen unter der Devise der Schadensminderung geführt.