



Der DB einen Strich durch die Rechnung machen!

Noch ist der Winter gar nicht da und trotzdem das übliche Chaos bei der Bahn. Allerdings ist das keine Überraschung. Zu bekannt ist die Politik der Bahn, buchstäblich alles auf Verschleiß zu fahren.

Gewinnziele der Bahn – eine Kriegserklärung

Eher verblüffen die Zahlen, die vor zwei Wochen öffentlich geworden sind: Die DB will im nächsten Jahr 2,75 Milliarden Euro Gewinn scheffeln (zur Erinnerung: 2010 waren es 1,1 Milliarden). 2016 sind dann sogar 3,8 Milliarden geplant. Solche Ziele sind nur erreichbar, wenn die Ausbeutung von Menschen und Material weiter gesteigert werden. Der Regio-Bereich soll einer der großen Gewinnbringer bleiben. Allerdings soll er noch von der Netzsparte überholt werden. 2016 soll allein der Betrieb des Schienennetzes 848 Millionen einbringen. Die Bahn-Manager werden sich gesagt haben: Bei dem staatlichen Zuschuss für die Netzerhaltung von 2,5 Milliarden pro Jahr gibt's doch noch Luft für Profite.

Die Auswirkungen für das Netz sind schon jetzt deutlich spürbar: Immer wenn ein Messzug kommt, gibt es das große Bangen – wie viele Haarrisse werden diesmal gefunden? Die Folge: viele Langsamfahrstrecken, die nicht nur Fahrgäste nerven, sondern auch die sowieso schon ausgereizten Schichten noch anstrengender machen.

Das Auspressen hat bei der Bahn System und viele fragen sich, wie lang das noch so weitergehen kann. Dabei ist die kapitalistische Profitlogik genau darauf ausgerichtet, die Schraube immer noch ein Stückchen weiter anzuziehen – es sei denn, die Arbeitenden wehren sich!

Trennung und Spaltung sind ihre Waffen

Wenn es *gemeinsamen* Widerstand gegen immer neue Zumutungen gibt, dann können die Arbeitenden viel durchsetzen. Unternehmer in allen Branchen wollen das verhindern und versuchen daher, Kolleginnen und Kollegen zu spalten.

Deshalb auch die Aufspaltung der Bahn in Geschäftsbereiche, die getrennt abgerechnet werden, wo den Beschäftigten jeweils getrennt erzählt wird, wie viel in *ihrem* Bereich noch „optimiert“ werden muss. Wenn in Zukunft Doppelstock-ICs eine Schnittstelle zwischen Regio und Fernverkehr schaffen, dann wird nicht etwa die Trennung dieser Bereiche aufgehoben, sondern die Bahn will eine

weitere zusätzliche Tochter gründen! Hauptsache zerstückeln.

Privatisierung als Strategie

Deshalb auch wird von der Politik EU-weit private Konkurrenz im Schienenbereich vorangetrieben, die praktisch nur an der Lohnkostenschraube dreht. Der viel beschworene „faire Wettbewerb“ setzt die Arbeitenden unter Druck. Nicht anders ist es zu verstehen, wenn der neue Berliner Senat die S-Bahn teilausschreiben will. Und auch ein Börsengang der Bahn ist ja offiziell nur „verschoben“ worden. Die Gewinnaussichten machen diese Option sogar wieder interessanter.

Die Privatisierung von Bahnverkehr dient auf zwei Arten dem Großkapital. Einerseits werden Investitionsmöglichkeiten geschaffen – schließlich müssen all die Billionen immer wieder gewinnbringend angelegt werden, die in den letzten Jahrzehnten verdient wurden. Andererseits kann so Druck auf die Löhne ausgeübt werden. Und davon profitieren nicht nur Bahnunternehmen.

Gemeinsame Interessen machen uns stark

Denn in Wirklichkeit sind doch die Probleme für Beschäftigte in anderen Branchen ganz ähnlich – immer mehr Stress, stagnierende oder sinkende Löhne, Unsicherheit. Und je mehr die Unternehmen in einem Bereich damit durchkommen, desto leichter können sie die ganze Gesellschaft erpressen: „So sind halt die Zeiten...“

Doch dieser Zusammenhang funktioniert auch andersrum: Wenn Arbeitende einer Branche sich erfolgreich wehren, dann machen sie damit anderen Mut! Der Streik der Lokführer von 2007 war deshalb populär unter der Bevölkerung. Und dieses Jahr hat es der Kampf um einen branchenweiten Lokführertarif nur deshalb nicht geschafft, andere anzustecken, weil der Ansatz eines *gemeinsamen* Streiks schon nach kurzer Zeit abgebrochen wurde.

Für das kommende Jahr können wir nur wünschen, dass es ein kämpferisches und erfolgreiches Jahr wird, in dem die Arbeitenden alle gemeinsam die Angriffe auf unsere Lebens- und Arbeitsbedingungen zurückschlagen und so auch den Profiterwartungen der Bahn und anderer Konzerne einen Strich durch die Rechnung machen!

Von Kollegen für Kollegen...

Die neuen Schichten sind ja völlig irre

Die Schichten bei Regio sind am Limit und bis auf die letzte Minute durchgerechnet. Wegezeiten und Fahrzeiten sind einfach manipuliert. Im Grunewald zum Beispiel sind 10 min geplant, dabei stehen uns 18 min zu.

Wir sind Menschen und können nicht immer nur rennen! Wir brauchen Pausen und müssen auch mal aufs Klo! Diese Schichten hält kein Mensch durch. Viele Kollegen fragen sich: „Wenn ich nicht mehr kann, darf ich den Zug stehen lassen?“ Na klar, es wäre sogar unsere Pflicht! Alles andere wäre Wahnsinn.

Was da aus dem Planungsbüro kommt, ist nicht so irre, weil sie dort durchgedreht wären, sondern sie verfolgen ein Ziel: Kürzen, sparen, streichen.

Verzettelt

Neue Schichten, andere Linien, ein A... voll neue Weisungen, Einbesserungen zur 915, der 408, neue Zugzielanzeigen kommen erst im Herbst 2027! Eine Stunde bezahlte zusätzliche Vorbereitungszeit wäre das Minimum, denn es geht um sicherheitsrelevante Dinge!

Schön uniformiert aber uninformiert

Unsere neuen KiNs wurden über Bildungsgutscheine bei DB Training so wenig ausgebildet, dass sie durch die Prüfung fallen mussten.

Wer durch die Prüfung fällt, bekommt aber weniger Lohn. Mit nur befristeten Verträgen wurden sie nun ins kalte Wasser geworfen. Einigen wurde nicht mal die Meldestelle Ostbahnhof gezeigt. Sie sollen aber die volle Verantwortung für ihr Handeln übernehmen, vor dem sich so manche Südkreuzer Teamleiterin gerne drückt. Die Chefs wollen, dass die Neuen als Drohkulisse gegen die Löhne der „alten“ KiNs herhalten. Das dürfen wir nicht zulassen. Wir müssen zu den „Neuen“ halten, ihnen gegen die Willkür der Chefs helfen.

Guter Schein?

Mit Glasmurmeln ääähm Bonuszahlungen will uns Regio an Ruhetagen hinterm Ofen vorlocken. Aber es ist überhaupt nicht klar, wie und wann die Abrechnung erfolgen soll.

Die Gutscheine werden vom Chef per Hand ausgefüllt und an den Schichtzettel getackert. Die werden dann im neuen Jahr vorgelegt und evtl. im Februar abgerechnet. Fortschritt durch Rückschritt? Nichts geht über Handbetrieb...

„Wegen kurzfristiger Erkrankung der Triebfahrzeugführer fahren S-Bahnen nicht“, verkündete die S-Bahn-Führungsriege letztes Wochenende auf allen Kanälen.

WEGEN? Ach, sind die Führungsleute überrascht von der Tatsache, dass Tfs Menschen sind? Menschen, die mal krank werden? Menschen, die von den beschissenen Arbeitsbedingungen dieser Oberausbeuter Probleme mit Rücken, Nieren, Augen und alles mögliche kriegen?

Wie wär´s denn mit der Wahrheit: „Wegen massivem Personalabbau und Verzicht auf eine Personalreserve fahren die S-Bahnen nicht. Wir sind schuld. gez.

Buchner, Wachendorf, Thon...“

Unternehmensaktivitäten: Einstellen

Die Geschäftsführung beeilt sich in der Paula 7, die Wogen zu glätten. „Der Fahrbetrieb ist bemüht, den Personalunterbestand schnellstmöglich zu reduzieren.“

Ja, ja „Bemühen“ kennt man aus Zeugnissen.

Übersetzt: „Hat nix auf die Reihe bekommen“.

Seit Jahren wissen alle, dass Leute fehlen. Die paar Lehrgänge zur Zeit stopfen nicht mal die Löcher, die entstehen, weil Kollegen wegen Alter oder Krankheit gehen.

Aber darüber reden Buchner und seine Finanzkumpel im Vorstand nicht gerne, sondern lieber über Züge und die „guten Zeiten“ 2007 und 2008...

Hausaufgaben für neunfuffzehn

Weiterbildung ist wichtig und richtig, das sieht jeder ein. Dass man aber kurzfristig übers Wochenende nach der Arbeit Tonnen von Papier wälzen muss wegen der neuen BreVO 915, ist schon dreist. Dazu gibt's auch noch Probleme, wenn man kein Internet hat, der Computer die Cookies und Programme nicht annimmt. Und was, wenn man irgendwas nicht versteht? Leute zum Fragen oder Austauschen gibt es auch nicht.

Wie wäre es mit richtigem Dienstunterricht!?

Schalter umgelegt

Die Pressestelle macht nen Ausflug und der Strom bricht zusammen... schon zum zweiten Mal. Ist natürlich Zufall. Aber kein Zufall ist, wenn ein Stromausfall zum Totalausfall wird. Wenn es an Reserven und Notfallmanagement fehlt, hat ein kleines Problem eben große Auswirkungen. Kein Wunder also, als die Transportleitung müde „BZ ist von Totalausfall betroffen“ meldete, antwortete ein Kollege über Funk: „Was ist denn daran neu?“

S-Bahn-Zug zurückgeblieben

Letztes ist ein Zug mit fester Achse in Ostbahnhof liegen geblieben. Tags drauf stand er noch immer da auf Gleis 9. Fehlte es an Material, sprich Rollbock, weil sie den in Spandau brauchten. Da stand auch ein Zug mehrere Tage mit fester Achse.

Oder fehlte es auch hier an Personal, weil das in der Werkstatt unabkömmlich war?

Zu kurz gekommen

Regio hat nun doch „...kurz vor dem Weihnachtsfest... ein positives Signal zur Würdigung... unserer ...besonderen Einsatzbereitschaft“ gesendet und will Prämien für Überstunden zahlen.

Da sind wohl die Kollegen zu kurz gekommen, die schon im Sommer Überstunden geschrubbt haben. Regio hofft, mit den paar Mäusen Leute bei Laune zu halten und so um die nötigen Einstellungen herumzukommen.

S-Bahn-Virus greift weiter um sich

Nicht nur die Berliner S-Bahn kränkelt vor sich hin und hat schon eine akute Grippe. Die Münchener hat eine Erkältung. Und jetzt hat auch die S-Bahn Hannover einen Schnupfen abbekommen. Nur zwei Züge sind kaputt, schon funktioniert nicht mehr.

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

Dies ist Dein Flugblatt! Wenn Du willst, dass es alle KollegInnen gut informiert, dann hilf dabei. Wende Dich an:
flugblatt_bahn@gmx.de www.sozialistische-arbeiterstimme.org

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