

Wenn Arbeitende zusammenhalten... immer eine gute Idee!

Weit über 100 Flüge sind bei TUIfly und Air Berlin vorletzte Woche ausgefallen, weil die Flugzeugcrews reihenweise krank geworden sind. Was für eine fiese, hoch ansteckende Grippe! Gerade erst hatte das Management von TUIfly verkündet, mit Air Berlin und deren Großaktionär Etihad aus den Vereinigten Arabischen Emiraten einen neuen „Ferienflieger“ zu bilden, in dem ganz sicher die bisherigen Tarifverträge nicht mehr gelten, schon stieg reihenweise bei den Crews die Temperatur. Als Fiebersenkungsmittel blieb dem Management nichts anderes, als zurückzurudern und ein paar Versprechungen zu machen. Die Kolleginnen und Kollegen kehrten langsam wieder an die Arbeit zurück. Aber man weiß ja, nach heftiger Erkrankung zu schnell wieder zur Arbeit, rächt sich. Schwer vorstellbar, dass in Anbetracht der Pläne des Managements und der parallel laufenden Streichorgien bei Air Berlin die Crews beruhigt sind. Sie haben gezeigt, dass sie nicht widerstandslos hinnehmen wollen, was in Geheimverhandlungen über ihre Köpfe hinweg an Verschlechterungen entschieden wird. Es ist übrigens nicht das erste Mal, dass eine solche „Grippewelle“ grassiert. Immer wieder rächen sich Belegschaften mit Aktionen am Management, ohne dass es das in die Presse schafft. Bei der Berliner S-Bahn ging vor ein paar Jahren eine akute Krankheitswelle unter den Lokführern rum, als die Regelungen zur Arbeitszeit massiv verschlechtert werden sollten...

Kaiser's-Deal auf dem Rücken der Beschäftigten

Die Arbeitenden müssen immer darauf vorbereitet sein, dass die Pläne der Unternehmen auf ihre Kosten gehen. Sie mögen heute das Blaue vom Himmel versprechen und dafür ein paar Zugeständnisse abluxen, aber wenn morgen der Poker um die Milliarden in eine neue Runde geht, haben die Arbeitenden nur eine Chance: wenn sie die Spielregeln der Bosse über Bord werfen und selbstbewusst mit eigenen Methoden für ihre Interessen auftreten.

Das Gezerre um Kaiser's Tengemann ist das neueste Beispiel. Vor zwei Jahren hat Kaiser's-Chef Haub angekündigt, alle Filialen an Edeka zu verkaufen. Damit wurde eine neue Fusionsrunde im Lebensmitteleinzelhandel eingeleitet. Seit Jahren schlucken sich die Ketten gegenseitig. Jetzt teilen sich gerade mal fünf Supermarktketten 90 % des milliardenschweren Marktes.

Haub schrieb im Oktober 2014 einen mit Lobeshymnen und Danksagung an die Kollegen gespickten Brief, denen er „schweren Herzens“ die Botschaft zu übermitteln hatte, die verlustreichen Filialen verkaufen zu müssen. Solche Lügen werden zigfach verbreitet. Haub, dessen Familie laut Forbes 4,5 Milliarden besitzt und zu den reichsten 200 Menschen der Welt gehört, will einfach mehr Geld machen. Nämlich mit Obi, Kik, Netto und den Beteiligungen an Start-up-Unternehmen wie Zalando. Keine Träne weint er den Kaiser's-Beschäftigten nach. Die von ihm ständig angedrohten Szenarien von Filialschließungen und Massenentlassungen sind Teil des Pokers. So hatte er von Wirtschaftsminister Gabriel die Ministererlaubnis für die Fusion bekommen. Und Gewerkschaft und Betriebsräte hatten Haub im Gegenzug für Beschäftigungszusagen den Rücken gestärkt. Jetzt ist der Deal geplatzt und die Filialen kommen einzeln unter den Hammer. Edeka kann sich Filetstückchen rauspicken und Haub wird auch dabei gut verdienen. Nur die Beschäftigten sollen auf der Strecke bleiben. Sie können nur mit ihrer Haut davon kommen, wenn sie weder auf die Verhandlungen, noch Gerichte oder Minister setzen, sondern über Supermärkte hinweg sich zusammenschließen.

Gegen die Entlassungen gibt es nur eine Lösung: Raus aus der Vereinzelung!

TUIfly und Kaiser's sind heute in den Nachrichten. Aber dutzende Unternehmen bauen Stellen ab oder erpressen Belegschaften mit Entlassungen. In den letzten Tagen kündigten in Berlin MAN Diesel & Turbo 300 und Coca Cola 150 Entlassungen an. Die Commerzbank will 9.000 Stellen streichen. Auch Air Berlin will abbauen, sicher einige Hundert auch in Berlin und bei Siemens trifft die Streichorgie mehrere Berliner Standorte. Und das ist nicht mal alles. Was alle Beschäftigten vereint: Wir müssen die Unternehmen zu zwingen, weder zu entlassen noch Stellen zu streichen. Nötig ist eine Umverteilung der Arbeit auf alle und ein Ende der prekären Beschäftigungen mit Leiharbeit und Werkverträgen. Die Verärgerung gegen die Unverschämtheiten der Unternehmen ist schon groß. Diese Wut müssen wir nutzen, um uns zusammenzuschließen. Wenn schon ein paar Krankmeldungen reichen, eine Airline auf den Boden zu zwingen, was wäre nicht noch alles möglich. Also, raus aus der Isolierung!

Von Kollegen für Kollegen...

Mischen possible

Tausende Eisenbahner wollen mehr Geld und weniger Arbeitsbelastung und haben einen gemeinsamen Gegner. Was spricht dagegen, dass wir uns bei den laufenden Tarifverhandlungen von Anfang an zusammenschließen, egal ob EVG, GDL oder beides nicht? Nichts! Was soll es denn auch bringen, wenn jeder allein in seinem Kleingarten hinter der Hecke ruft? Gemeinsam stehen die Chancen besser.

S-Bahn: Voll der Checker

Die S-Bahn hat nachgedacht, über die Belastungsstudie von 2015. Eine Arbeitsgruppe hat das Top-Thema identifiziert: die Motivation! Unsere Motivation? Potzblitz aber auch, um unsere Motivation zu erhöhen und die Belastung zu senken, werden... aus Tf-Teamleitern Arbeitsgebietsleiter und Transportkontrolleure. In neuen Poolbüros sollen sie immer ganz nah an uns dran sein. Sehr motivierend, oder auch nur eine weitere Belastung. Aber für Belastungen gibt es ja schon eine Arbeitsgruppe...

Verrückt? Nein, Kapitalismus!

Geht es nach den S-Bahn-Chefs, steht das ÖPNV-Ticket für alle Eisenbahner in Berlin auf der Kippe. Weil der Vertrieb ab Fahrplanwechsel 2017 nicht mehr Teil des Verkehrsvertrages sei, darf die S-Bahn dann keine Fahrvergünstigungen mehr verteilen. Und der VBB will dafür Kohle. Angeblich Millionenkosten...

Aber wer soll den Vertrieb für den VBB übernehmen? Vielleicht sogar die S-Bahn? Und weil alles, was mal eine Bahn war, mehr und mehr zerhackstückt wird, sollen wir, die wir die Züge fahren, sogar noch dafür bezahlen? Am Ende sollen wir von unserem Lohn den Reibach zahlen, den der DB-Konzern macht? Sollen wir froh sein, wenn wenigstens diejenigen, die die Züge fahren, dafür kein Ticket brauchen? Wie verrückt ist das denn?!

Mut zur Lücke

Im Tf-Portal fragte ein Tf: Warum sind bei Cargo alle Bedienhandlungen an Tablet und Handy während der Fahrt wegen der vielen Signalüberfahrten grundsätzlich verboten und bei Fernverkehr nicht? Die Antwort vom EBLer Fernverkehr: Außer einigen Unfällen - die auf die private Nutzung von Handys zurückzuführen sind - gäbe es keine Gründe, die strengeren Regeln von Cargo zu übernehmen.

Woher wissen sie, dass es private Nutzung war? Und ist die dienstliche Nutzung so belanglos, dass sie nicht ablenkt? Oder stand bei Cargo schon das EBA auf der Matte?

Der DB-Konzern will durch die „elektronischen“ Fußfesseln hohe Spareffekte erzielen. Deshalb sollen wir ständig mit den Dingen rumhantieren. Egal, wie groß die Sicherheitsprobleme sind. Bis was passiert heißt es bei denen leugnen und uns die Verantwortung zuschieben. Wir haben Grund, gleich die Finger von den Geräten lassen, während wir unterwegs

sind.

FPLO = Falsche Planung Löst Personalprobleme
Was im Moment bei Regio an Müll in den FPLO-Schichten aus den Planungsbüros kommt, ist kaum zu übertreffen. Neben „ungewollten“ Fehlern gibt es „kreative Lösungen“, wo echte Fahrzeiten auf dem Papier so angepasst werden, dass z.B. die Schichtlängen gerade so unter 12 Stunden kommen oder Pausen nur noch auf dem Papier stehen. Zugausfälle, Verspätungen, zusätzlicher Stress für die Zugpersonale und die TP werden in Kauf genommen. Und da wundert sich die Chefetage über steigende Krankheitstage, die Sturheit der „lieben“ Mitarbeiter und dass die Beteiligung im Streik so hoch war und sein wird.

Privatisiertes Chaos

Viele private Bahnen und auch die DB sind ohne gegenseitige Fahrzeug- und Personalhilfe nicht mehr in der Lage, die Züge so zu fahren, wie es eigentlich sein sollte. Trotz Einsatz von Leiharbeitern herrschen mancherorts (Westfalenbahn, NEB) chaotische Zustände.

Von Umdenken keine Spur. Genau das Gegenteil passiert. Cargo forciert die Langläufe, um der Konkurrenz die Stirn zu bieten. Bei Ausschreibungen im Nahverkehr wird z.B. die Instandhaltung extra vergeben. Und damit wird das Chaos noch größer werden. Dies wird auch in Kauf genommen. Denn die Privatisierung der Eisenbahn hat nicht den reibungslosen Eisenbahnverkehr zum Ziel, sondern durch Ausbeutung der Arbeitskraft möglichst viel in private Gewinne umzuwandeln.

Wenn es nach den Bedürfnissen der Menschen, der Gesellschaft und den Bahnverkehr ginge, dann müssten sich alle zusammenschließen und wir hätten gemeinsame Einsatzstellen, dort wo die Bahner leben. Niemand müsste quer durch das Land reisen.

Atypische Urlaubsverhältnisse

All die unsicheren Jobs, die die Unternehmen so lieben, Minijobs, Befristungen, Teilzeit, nennen sie gerne beschönigend „atypische Beschäftigungsverhältnisse“. Und bei Regio sollen jetzt Kolleg_innen in Teilzeit dazu gedrängt werden, ganz „atypisch“ ihren Urlaub in ihren sowieso schon freien Tagen zu nehmen. Das ist nicht nur gesetzwidrig, sondern auch der Gipfel der Absurdität! Typisch Profitmacherei.

31-Stunden-Woche? Ja, klar!

Der DB-Konzern jammert, wenn man alle GDL-Forderungen zu Arbeitszeit und Planbarkeit der Schichten erfüllen würde, könnten wir nur noch 31 Stunden pro Woche arbeiten.

Na, wenn der Vorstand meint. Wir haben nichts gegen eine 31-Stunden-Woche bei vollem Lohn für alle. Das würde die Arbeitsbelastung mal nicht nur auf dem Papier senken und die viel beschworene Vereinbarkeit von Familie und Beruf befördern!

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