



„Die Befreiung der Arbeiterklasse muss die Tat der Arbeiter selbst sein.“ Karl Marx

Betriebsflugblatt
der
Sozialistischen
Arbeiterstimme
DB Regio und S-Bahn

21. Februar 2012

„...am besten, alle zusammen“: Für höhere Löhne!

Wer wichtige Arbeit macht und wer nicht...

...das merkt man dann, wenn die Arbeit nicht mehr gemacht wird, wie die der BVGler im Warnstreik letzten Samstag in Berlin. Übrigens hat noch jemand am Samstag nicht gearbeitet: Ex-Bundespräsident Wulff, über den die Medien so gerne so viel gesprochen haben, weil das von wichtigen Dingen ablenkt... Ob er auch wichtige Arbeit geleistet hat? Zu merken war sein Abgang jedenfalls nicht.

Anders bei den BVGlern: Keine U-Bahn, keine Busse und Straßenbahnen von 4 Uhr früh bis 19 Uhr. Da sieht man, wie wichtig die Arbeit von 5.000 BVG-Fahrern für die Stadt ist.

„Pro Monat 1.250 Euro netto...

Die BVGler hatten die letzte Lohnerhöhung 2008. Nach einem Streik erhielten sie rund 4,5% mehr. Das war ein Ausgleich für die Inflationsrate der Jahre davor. Alleine im letzten Jahr war die Inflationsrate bei 2,3%. Viele Busfahrer, besonders die jüngeren, die zu den abgesenkten Bedingungen eingestellt werden, verdienen 1.250 Euro netto. Zu wenig, in Anbetracht der gestiegenen Preise.

Der Job ist anstrengend dazu und verlangt ständig volle Aufmerksamkeit. Die BVG hat in den letzten Jahren die Daumenschrauben angezogen. Die Schichteinsätze und Pausenregelungen wurden verschlechtert; teilweise 6 Tage fahren am Stück, mit bis zu 8 Stunden 15 Minuten reiner Fahrtzeit pro Schicht. Zwei kurze Schichten am Tag mit unbezahlt rumhängen dazwischen gehören zum Alltag.

... das ist einfach zu wenig“

Viele beim Warnstreik sind der Meinung: Das geht so nicht weiter. Sie lassen sich nicht vorrechnen, die BVG schreibe rote Zahlen. Na und? Muss denn eine so wichtige Sache wie der öffentliche Transport unbedingt Profit abwerfen? Und in welche schwarzen Löcher verschwinden denn jeden Monat die Millionen, die die Fahrgäste abdrücken müssen, oder vom Staat gezahlt werden?

Die BVG-Chefin Nikutta verdient pro Jahr 230 bis 300 Tausend Euro pro Jahr – das zehnfache eines BVG-Fahrers. Im weihnachtlichen Rundschreiben an die BVGler schrieb sie danke danke danke für die tolle Arbeit... Jetzt wollen die BVGler eine dringend verdiente Lohnerhöhung, und Nikutta verweist auf rote Zahlen. Ihr Lohnerhöhungs-Angebot ist eine Frechheit. Ein armseliges Spiel!

Einige Fahrer meinten, 300 Euro mehr Lohn wären nötig. Das wären dann etwas über 1.500 Euro netto. Ist das zuviel für einen Vollzeitjob? Verdi erklärt, 5% Prozent in zwei Stufen verteilt auf zwei Jahre wären ok. Aber 2,5% pro Jahr - das würde doch nichts ändern!? Das wäre weniger als ein Inflationsausgleich. Es ließe sich mehr rausholen, wenn die BVGler das entschlossen von der BVG einfordern würden.

Ein entschlossener Haufen: Die Lotsen in FFM

In Frankfurt am Main streiken 200 Vorfeldlotsen ebenfalls für Lohnerhöhungen. Die haben Mut, und wir wünschen ihnen Erfolg. Wie üblich hetzen die Medien: Die Lotsen würden sowieso schon zu viel verdienen... Das ist nicht wahr. Geld dafür ist genug da... in gut gefüllten Taschen einer reichen Minderheit.

Letztes haben auch mehrere Tausend Metaller in München und Würzburg ihrer Verärgerung Luft gemacht. Kein Zufall, dass viele junge Leute dabei waren. In der Tarifrunde geht es nicht nur um höhere Löhne für Stammbeschäftigte und Leiharbeiter, sondern auch die unbefristete Übernahme der Azubis.

Überall dieselbe Situation...

Alle wissen, wie überall die Löhne abgesenkt werden und die Arbeitsbedingungen verschlechtert werden. Die auf Profit getrimmten „ehemaligen“ Staatsunternehmen wie Bahn, S-Bahn, Krankenhaus Charité sind Vorreiter... Gleichzeitig wird die Zersplitterung erhöht durch Umstrukturierung. So wird es den Arbeitenden absichtlich schwerer gemacht, zu sehen, dass das die große Mehrheit betrifft, wie sie sich wehren können, und dass sie gemeinsam eine große Kraft haben.

...braucht eine gemeinsame Antwort

Die Kapitalisten und ihre Vertreter im Bundestag wollen auch in Zukunft weiter die Arbeits- und Lebensbedingungen verschlechtern. Das ist Klassenkampf von oben. Die Wut dagegen wächst. Eine Antwort der Arbeitenden – in ihrem eigenen Interesse und dem ihrer Kinder – ist dringend nötig. Wer heute schon anfängt, Kontakte zu knüpfen, und zukünftige Gegenwehr vorzubereiten, kann darauf rechnen, nicht alleine zu bleiben. Unter den Streikenden der BVG wünschten sich nicht wenige, dass die S-Bahner mitgemacht hätten, dass hätte noch mehr Druck aufgebaut.

Die Beschäftigten im Transportbereich haben einen Anfang gemacht. Es geht darum, dass der Funke überspringt für eine größere Mobilisierung für Lohnerhöhungen.

Von Kollegen für Kollegen...

Die wollen nur spielen

Immer wieder bastelt das Planungsbüro in Potsdam Sch... zusammen. Die Bahn verlangt, dass sie jede Minute aus den Schichten rausquetschen. Die Zugbegleiter haben erst 2 Tage vor Ablauf die neuen Pläne bekommen, gültig bis 10. März, weil es noch Verhandlungen zu Eil- und Notfällen gäbe.

Was soll diese ganze Palaver um Vereinbarkeit von Familie und Beruf, wenn nicht mal die Dienstpläne feststehen? Stattdessen will die Chefetage uns verarschen mit Schuhputzmaschinen in den Meldestellen und Energiesparlampen (!!!), die sie in Mitarbeitergesprächen überreichen.

Polnischkurs

Nach dem Unfall zwischen Tantow und Szczecin wurde der Regio-Tf sich selbst überlassen. Fahrgäste haben Krankenwagen und Feuerwehr gerufen. War der Auslandslokführer für Notfälle ausgebildet? Nö.

Jetzt rumort es im Laden: Die fehlende Sprachausbildung wird auf Anfängerniveau gehoben, bei den 628er mit PKP Ausrüstung wird der Funk mit Radiostop wieder ausgebaut weil eine Ausbildung dafür folgen müsste, eine übersetzte polnische La, gültig seit 11.12.2011, taucht plötzlich in der Meldestelle auf.... Es muss immer erst etwas passieren...

Für uns einen Polnischkurs und einen polnischen Lotsen ist die sicherste Verbindung gegen die Chefeinsparer auf beiden Seiten.

Lohnwüste

8,50 € die Stunde, mit Zulagen 1.300 € im Monat... So werden Zugbegleiter von DB Zeit bezahlt, die bei Regio fahren. Wer kann davon leben? Eine Familie gründen und über Wasser zu halten?

Damit die Kollegen spüren und zu allem die Fresse halten, sind die Verträge befristet für ein Jahr.

DB trickst außerdem bei der Eingruppierung, denn die Kollegen wurden als reine Servicekräfte eingestellt. Aber Einige haben inzwischen eine SRK Ausbildung für den Tunnel! Haben sie damit nicht betriebliche Aufgaben?

So oder so: Es ist eine Schande, dass ein Unternehmen, das fette Gewinne macht, Menschen so schlecht bezahlt, dass sie davon kaum leben können.

Kein Spaziergang

Wegen der hohen Belastung der Kniegelenke in fahrenden Zügen erkranken immer mehr Zugbegleiter chronisch. Es ist längst kein individuelles Problem mehr. Ursache sind die Arbeitsbedingungen.

Aber Bahn und Berufsgenossenschaften versuchen, die Ursachen im privaten Bereich der Menschen auszumachen, damit sie nicht zahlen müssen.

Für jeden Einzelnen ist es schwer, dies als Berufskrankheit durchzusetzen. Es ist daher an der Zeit, gemeinsam nach Wegen zu suchen, damit die DB für Ersatzarbeitsplätze und Lohnverlust zahlt.

Prämiengesteuert

DB lässt sie sich gute Antreiber was kosten und zahlt Zielprämien. Für die oberste Führungsebene Regionalbereich und Verkehrsbetriebe gab es um die 20.000 extra.

Eine Prämie dafür, dass sie zuverlässig im Bahntower erscheinen, um sich das neue Update der Grube-Steuerungssoftware aufspielen zu lassen.

Dreister Beschiss

Es fiel langsam auf, dass gesperrte Viertelzüge nicht in die Werkstatt gehen, sondern in anderen Zügen wieder auftauchen. Das übliche Chaos? Nö, eher kriminelle Energie!

Bei Unterschreiten einer bestimmten Anzahl von Viertelzügen drohen laut Verkehrsvertrag Zahlungskürzungen. Also stellt man Wagen bereit – steht ja nirgends, dass die Leute damit auch fahren können.

Die Dreistigkeit der Chefs ist steigerungsfähig...

Besser kein Kontrollverlust

Die unendliche Geschichte mit dem Talent II zieht sich hin. Die Zeit bis zur Flughafeneröffnung wird knapp. Zunehmend schießen sich DB und Ramsauer auf das EBA ein. Der Mehdorn-Spruch: "Da hat man ein paar Eisenbahner vergessen zu privatisieren." ist noch gut in Erinnerung.

Wir haben wirklich Gründe, uns Sorgen zu machen. Denn eins haben die Bahnunternehmen in den letzten Jahren bewiesen – dass sie kontrolliert werden müssen, mehr Kontrolleure nötig sind und wir Ansprechpartner brauchen, wenn es aus dem Ruder läuft.

Reinigung zum Randalieren gezwungen

Ein aufgebrochener Führerstand könnte ein Zeichen dafür sein, dass ein Kollege der Reinigung vorher da war.

Per Scan der Codekarten an den Führerstandstüren müssen die Reinigungsteams neuerdings ihre Arbeit protokollieren. Alles zum Wohle der Kontrolle und pingeligen Abrechenbarkeit.

Weil die Kollegen aber weder extra Zeit noch einen Transponder für die Tür haben, sind sie manchmal gezwungen, die Türen auszuhebeln, um an die Codekarte zu kommen.

Die Sparwut der Chefs ist wirklich eine Beleidigung für den Verstand.

Mobile Aufsichten unmobil

Die Bahnhöfe wurden klassifiziert und nach Rang A bis C eingestuft. Jetzt werden zuerst die A-Bahnhöfe mit „mobilen“ Aufsichten abgedeckt, dann B usw. Die Aufsichten bleiben auf dem zugewiesenen Bahnhof zwölf Stunden.

Weil Leute fehlen, werden praktisch nun die C-Bahnhöfe an den Außenstrecken nicht mehr abgedeckt.

Es würde sich sicher lohnen, gegen diese Schrumpfung was zu unternehmen. Den Aufsichten würde es Arbeitsplätze sichern, den Tfs die Arbeit erleichtern.

Belastendes Material

Die Chefetage war sicher bemüht, die Tf-Belastungsstudie in der Schublade verschwinden zu lassen. Nun ist sie ans Licht gekommen.

Die Liste der Belastungen ist lang. 60% der Tf schätzen die Arbeitszeit als zu hoch oder viel zu hoch ein. Am meisten belasten Schichtplanung, ZAT und Fahrgäste, die Probleme machen. Über 9 Stunden Schicht und mehr als 6 Stunden Fahrzeit sind für die meisten viel zu lang.

Die Wissenschaftler bestätigen, dass für die Gesamtheit der Fahrer die Grenze des Erträglichen überschritten ist. Was uns verbindet ist der Wunsch nach kürzeren Schichten und mehr Vor-Ort-Unterstützung durch Aufsichten und anderes Personal.

<http://www.file-upload.net/download-4131388/Belastungsstudie-Tf.pdf.html>

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