



Ein Koalitionsvertrag, ein Tarifvertrag für die Metaller_innen...

Und alles wird besser?

Seit gut zwei Monaten versuchen CDU/CSU und SPD sich zu verstehen. Sie haben sich bemüht und haben uns vor einer Woche sogar einen Koalitionsvertrag präsentiert... mit vielen leeren Phrasen und kleinen Versprechungen. Sind die Verfasser nicht genau diejenigen, die schon seit 4 Jahren regieren? Was haben die nicht schon alles versprochen, sogar – was die SPD angeht – niemals nimmer nicht mit der CDU zu regieren...

Ein paar demagogische Themen werden nicht vergessen, z. B. die Schließung der Grenzen unter dem Vorwand „Fluchtursachen“ zu „bekämpfen“. Die Grenzen werden immer dichter für Menschen, die das Pech haben, in armen und zerstörten Ländern zu leben, nicht aber für Unternehmen. Deutsche Unternehmen schicken Milliarden in windigen Finanzgeschäften um die Welt und verkaufen gerne Waffen überall hin. Und zieht die Bundeswehr nicht immer weiter in die Welt hinaus? Das bekämpft nicht, sondern schafft Fluchtursachen. Merkel meinte, dass „in unruhigen Zeiten“ die „Erwartung der Menschen“ groß sei. In Wahrheit sind bei uns die Erwartungen in die neue Regierung bei null, und mit der Postenschieberei um den „Ressortzuschnitt“ der Ministerien haben wir nichts zu schaffen.

Wer sich freuen darf

Nach zwölf Jahren Merkel können die Aktionäre der Dax-Unternehmen nicht meckern. Die neue Groko behauptet jetzt, sie wolle „neue Geschäftsmodelle fördern und gleichzeitig die Tarifbindung stärken“. Was steckt dahinter? Beispielhaft dafür ist der Tarifabschluss für die Metallindustrie.

Jenseits der üblichen Lohnerhöhungen hatte die IG Metall auch Möglichkeiten zur Arbeitszeitverkürzung gefordert. Das Ergebnis ist vor allem schwer zu verstehen: 4,3 % Lohnerhöhung ab April, aber dann bis 2020 keine weiteren normalen Erhöhungen. Das kann durch höhere Miete bspw. schnell geschluckt werden. Stattdessen soll es 2019 ein „tarifliches Zusatzgeld“ von jährlich 27,5% eines Monatslohnes geben, das auch in freie Tage umgewandelt werden kann. Ein einmaliger Zuschuss von 400 € kann – so die Unternehmensleitung ausreichend jammert – auch verschoben oder ganz gestrichen werden.

Verbesserung „wenn möglich“, Verschlechterung „wenn nötig“!

Was die Unternehmen glücklich macht, sind aber die Regelungen zur Arbeitszeit: Es ist manchen Metaller_innen zwar künftig möglich, nur noch 28 Stunden pro Woche zu arbeiten, aber mit vollem Lohn-

verlust. Auf Lohn verzichten, kann man damit zufrieden sein? Und kann man überhaupt von einem „Anspruch“ auf Teilzeit reden, wenn die Betriebe „unter bestimmten Voraussetzungen, etwa wenn es betrieblich nicht umsetzbar ist“ diese Arbeitszeitreduzierung ablehnen können? Gleichzeitig kann das Unternehmen bei „nachgewiesenem Fachkräftemangel“ in der Metallindustrie noch mehr Kolleg_innen als bisher 40 Stunden (statt in Westdeutschland 35 Stunden) arbeiten lassen. Diese Flexibilisierungen sollen jeweils auf lokaler Ebene verhandelt werden. Das ist ein Signal an die Wirtschaft insgesamt: Länger oder kürzer arbeiten, je nach Wunsch des Managements. Dabei war die Kampfbereitschaft der Arbeitenden gut. Mehr als 900.000 haben gestreikt. Darunter waren auch viele, die von Stellenabbau bedroht sind. Sie haben zusätzliche Gründe sauer zu sein, weil eine weitere Flexibilisierung der Arbeitszeit auch bedeutet, dass weniger Leute mehr schufteten und Arbeitsplätze eingespart werden. Die Kraft des gemeinsamen Streiks wurde nicht genutzt, um für alle kürzere Arbeitszeiten ohne Lohnverlust durchzusetzen. Jetzt sind die Metaller_innen der jeweiligen Unternehmen vom guten Willen der Vorstände abhängig. Die Unternehmen, die so gigantische Gewinne verbuchen, freut das Ergebnis.

Lassen wir uns keine „Fortschritte“ verkaufen, die keine sind

Indem sie ihre Betriebe für 24 Stunden lahmgelegt haben, haben die Metaller_innen ihre eigene Kraft gespürt. Dieses Gefühl teilen alle, die kürzlich gestreikt haben. Um echte Ergebnisse für uns rauszuholen, müssen wir uns aber in die Organisation unserer Streiks einmischen und selbst die „Angebote“ der Chefs unter die Lupe nehmen. Genau wie in der „großen“ Politik bleibt uns keine Wahl, als uns einzumischen in die Angelegenheiten, die uns betreffen. Keine Gewerkschaft wird das für uns tun, ganz zu schweigen von den Regierungsparteien, deren Hauptaufgabe es ist, uns zugunsten der Superreichen zu betrügen.

Von Kolleg_innen für Kolleg_innen...

Ja, nein, vielleicht? Sicher...

trotz aller Bekundungen und angeblicher Kritik untereinander in der Berliner Regierung läuft das Markterkundungsverfahren weiter. Es soll gecheckt werden, welches Privatunternehmen künftig die Lieferung der Züge und die Wartung bzw. Instandhaltung übernehmen könnte. „Wettbewerbsorientiert“ soll alles laufen. Was das heißt, kennen wir schon. Für die Werkstattleute gibt es ein paar Bonbons zum Karneval: Es werde alles gut, denn es soll Tarifverträge geben. Aber auch das kennen wir schon! Kein Tarifvertrag stoppt Stellenabbau und Verschlechterungen bei den Arbeitsbedingungen. Was passiert mit den Arbeitsplätzen, wenn neue Züge kommen? Was passiert, wenn ein neuer Werkstattbetreiber kommt? Die S-Bahn-Leitung schweigt und lässt die Politik machen. Kein guter Zug für uns.

Um keine Ausrede verlegen

Es werden wieder vermehrt Züge abgestellt. Die S-Bahn-Chefs plappern rum, die neuen Tarifvertragsregeln zur Planbarkeit und die BV Arbeitszeit seien vor allem Schuld. Man habe auch nicht gedacht, dass sich so viele für freie Tage statt Geld entscheiden würden. Und dann das „Problem“, dass viele umgeschwenkt sind, weg von Spätschicht und Nachtschicht.

Überraschend, das alles? Wovon die S-Bahn-Leitung so alles „überrascht“ wird, kennen wir schon. Von Schneeflockchen und Grippewelle im Januar, zum Beispiel...

Sollen wir auf Planungssicherheit verzichten?

Wer soll glauben, dass frühere Planung der Schichten zu den Problemen mit den Zügen führt? Der Tarifvertrag sagt doch nix, welche Dienste man bekommt und was man genau zu fahren hat! Aufgrund der Monatsplanung können doch nicht die Schichten schlechter oder mehr Lokführer nötig werden! Und ob wir Schichten tauschen können oder nicht, ist doch nicht plötzlich anders geworden. Sollen die doch mal alle Kalkulationen und Infos auf den Tisch packen. Dann wird sich sicher bestätigen, dass wie immer einfach Leute fehlen, die Werkstatt nicht hinterher kommt, die Technik Probleme macht usw.

Die S-Bahn-Führungsetage will davon ablenken und uns den Kopf verdrehen, auf dass wir auf das bisschen Planbarkeit verzichten. Ganz schön frech...

Rezept mit Zuzahlung

Aus dem ganzen Eisenbahnland (Regio, Cantus, Städtebahn Sachsen, Nordwestbahn...) ist von einer plötzlichen Grippewelle und Zugausfällen zu lesen. Eine Grippewelle oder schwappt da nicht die Suppe der Personalpolitik über den Tellerrand? Denn gleichzeitig suchen diese Ausbeuter permanent nach Personal! Nur weil einige mal krank sind?

Tja, das ist schon ein Dilemma. Wenn überhaupt Personal zu den Arbeitsbedingungen gefunden wird, dann werden die davon auch noch krank! Also müssen bessere Arbeitsbedingungen her. Dann findet sich auch Personal, das seltener krank wird.

Das hat leider eine Nebenwirkung: Die Chefs werden verhungern wenn sie von den 10 Keksen, die sie haben evtl. 2 statt nur einem an die Belegschaft abgeben müssen. Ist aber nicht so schlimm, wir haben noch nichts darüber gelesen, dass Züge wegen kranker Chefs ausgefallen wären.

Nach oben offen

Die Ausschreibung bei Regio rückt immer näher. Doch neben dem allgemeinen Geschwafel - es müsste besonders an Personalkosten gespart werden - ist nichts Konkretes zu hören.

Es soll Druck aus Frankfurt geben. „Oben“ in den Plüschetagen wissen alle Bescheid, nur uns gegenüber wird alles geheim gehalten. Was haben sie dem Betriebsrat erzählt oder hat der einen Maulkorb verpasst bekommen? Zu befürchten ist, dass wie zur Ausschreibung in der Prignitz an den Arbeitszeiten, Pause auf dem Zug und den Einsatzräumen versucht wird, die Daumenschrauben anzuziehen. Wir sollen mal wieder verzichten?

Verzicht bringt uns nichts

Und was ist in der Prignitz raus gekommen? Der „Verzicht“ der Kollegen wurde durch die Verrücktheiten in der Chefetage - wie das Desaster um die billig eingekauften Triebwagen usw. - wieder durch den Schornstein gejagt.

Ein Gutachten für die Verkehrsministerkonferenz kam schon vor ein paar Jahren zu dem Ergebnis, dass der Anteil der Personalkosten (Tf+Zub) gerade mal ca. 9% sind. Da kann man sich vorstellen, wie gering die Auswirkungen so eines „Verzichts“ für die gesamte Kalkulation sind und wie wenig entscheidend sie sein können, eine Ausschreibung zu gewinnen. Ja aber, werden die Schlaumeier im Schlipf argumentieren: Wir müssen auch noch Gewinn machen. Sie wollen „verdienen“ und jetzt zahlen sie nur noch „drauf“! Tja selbst wenn Regio sich schlecht rechnet, die Trassen- und Stationsgebühren haben laut Gutachten einen Anteil von ca. 40%. Wie viel Gewinn davon in den DB-Konzern abgezweigt werden, darüber wird sich ausgeschwiegen.

Bei aller Hin- und Herrechnung ist klar: Die DB tritt zu einer Ausschreibung nur an, wenn sie Gewinne erwartet und nicht, um unsre Arbeitsplätze zu retten. Unser „Verzicht“ führt nur dazu, dass die DB mehr Gewinne kalkulieren kann. Ob die Ausschreibung gewonnen wird oder nicht, hängt davon nicht ab.

Jedes Zugeständnis bedeutet aber Verzicht auf Freizeit. Ist nicht eine Grenze erreicht und der Schwamm zu trocken, um noch mehr aus diesem Raus zu quetschen?

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

Wir sind erreichbar unter flugblatt_bahn@gmx.net || www.sozialistische-arbeiterstimme.org

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