

**Halbwahrheiten, Lügen, anmaßende Arroganz, Nebelbomben und eine Menge Leerstellen...  
Die sechs großen Boshaftigkeiten, mit denen wir vom Konzern und manchen Medien  
verarscht werden sollen**

## **Sie erzählen uns viel – wir glauben ihnen kein Wort!**

**1. Verdrängt & gelogen: Die Autozug- und Nachtzuggäste steigen auf Billigflieger, Leihautos und schnelle ICEs um. Das muss zu leeren Zügen und damit zu roten Zahlen im Nacht- und Autozugverkehr führen.**

Groß wird man in der Bahnbranche offenbar nur, wenn man verschweigt, verdrängt oder sogar lügt. Verschwiegen wird, dass es die Politik selbst ist, die die Bordrestaurants abschafft und den Service verschlechtert, das Zugmaterial verrotten lässt, mit Hub-Zügen und Y-Trassen systematisch Verspätungen produziert und somit alles tut, um Gäste zu vertreiben. Nicht erzählt wird, dass es die Politik ist, die einen einzigen schwäbischen Bahnhof und wenige ICE-Strecken mit viel Geld ausstattet und die das Billigfliegen mit billigem Kerosin ermöglicht, und die damit das Zugfahren mit Auto- und Nachtzügen vergleichsweise unattraktiv erscheinen lässt.

**Der Hammer aber: die Gäste sind den Auto- und Nachtzügen  
trotz all dieser Verschlechterungen treu geblieben!**

Im Jahre 2009 hat die ERS circa eine halbe Million Schlaf- und Liegewagengäste betreut, im Jahr 2013 waren es fast 20 % mehr, nämlich über 600.000 Gäste! Es ist also glatt gelogen, dass weniger Fahrgäste mit uns fahren!!!

**2. Selbstgemacht: Auto- und Nachtzugverkehre sind Saisongeschäfte. Das führt zu roten Zahlen im Nacht- und Autozugverkehr.**

Erinnern wir uns: Das alte Saisongeschäft in die Winterregionen hat die Bahn selbst aufgegeben! Und gerade deshalb ist es auf den CNL Richtung Alpen auch im Winter knackevoll. Aber warum ist auf anderen Routen – zum Beispiel Paris – im Winter vergleichsweise wenig los?

Ob das daran liegen könnte, dass viele Verbindungen überhaupt nicht gebucht werden können?

Noch in den 1980er Jahren gab es viele D-Züge, bei denen Schlaf- und Liegewagen mitliefen, z. B. nach Oberstdorf, Berchtesgaden, Konstanz. Bei Kunden beliebt, von der DB abgeschafft. Und auch der Skandinavienverkehr Oslo / Stockholm mit Schlaf- und Liegewagen wurde von der DB derart schlecht behandelt, dass die Skandinavier ausstiegen. Alle Routen waren auch Renner für Jugendliche, die mit den Nachtzügen günstig "die Welt" erkundeten.

**3. Überheblich von oben herab: Die übriggebliebenen Autozug- und Nachtzuggäste sind Nostalgiker, deren Form des Reisens unzeitgemäß ist.**

Dieses »Argument« strotzt vor kaum zu unterbietender Arroganz! Mit Füßen getreten werden jene Gäste, die auf den Autozug geradezu angewiesen sind: zum Beispiel ältere Menschen, Familien, Motorradfahrer, viele skandinavische Gäste oder auch Reisende mit Oldtimern. Alle diese Gäste *können* große Distanzen gar nicht anders überwinden. Sie *müssen* unsere Züge benutzen. Und auch auf dem Nachtzug wollen oder müssen viele Gäste reisen, weil sie es schätzen, über Nacht Strecke zu machen und schließlich ausgeschlafen anzukommen. Wer genussvolles und umweltschonendes Reisen mit Adjektiven wie »nostalgisch« oder »unzeitgemäß« belegt, versucht seine eigene unzeitgemäße Lebensart zu rechtfertigen: Unzeitgemäß ist, wer mit Flugzeugen oder mit dem Auto die Luft verpestet!

#### **4. Nebelbombe: Wenn Dortmund platt gemacht wird, ist die Hamburger Niederlassung gerettet!**

Das ist der größte Trugschluss, dem wir verfallen können. Überlegt mal: Was ist für einen Konzern wohl einfacher: Vier Niederlassungen gleichzeitig anzugreifen oder eine nach der anderen? Berthold Huber von DB Fernverkehr hat ja bereits den festen Willen geäußert, die angeblich »defizitären« Autozüge »bis 2017 auslaufen« zu lassen! Dann wäre Hamburg dran! Stillhalten und Opfer bringen hat noch nie Arbeitsplätze gesichert – jüngstes Beispiel ist Karstadt. **Wir betrachten die Schließung von Dortmund als einen raffinierten Schachzug der ERS-Geschäftsführung: Indem uns anderen suggeriert wird, wir seien gerettet, zerstört sie die niederlassungsübergreifende Solidarität unter uns Beschäftigten. Und mehr noch: Mit dieser Illusion über die Rettung der Hamburger, Berliner und Münchner erkaufte sich die Geschäftsführung der ERS ein braves, vielleicht sogar dankbares Verhalten. Wir aber sind weder brav noch dankbar! Die Dortmunder sind unsere Kollegen, nicht etwa die Geschäftsführung der ERS!**

Nur umgekehrt wird ein Schuh draus: Wir müssen uns gemeinsam wehren!

#### **5. Beruhigungsstrategie: Falls die Hamburger Niederlassung doch schließen muss, werden wir vom Tarifvertrag zur DB Beschäftigungssicherung aufgefangen.**

Habt ihr die »Information« der »Konzernkommunikation« genau gelesen? Da steht, dass man »möglichst« alle ERSler im Konzern unterbringen will. Das heißt: Der Konzern geht schon jetzt davon aus, dass einige (viele?) von uns in die Arbeitslosigkeit entlassen werden! Ein Auffangen durch Beschäftigungssicherungstarifvertrag ist also fraglich und wenn, würde das unter anderem bedeuten:

- Versetzung dahin, wo jemand gebraucht wird, eventuell auch in einen anderen Beschäftigungsbereich;
- Dienstbeginn und Dienstende im Gegensatz zu heute zu allen Tages- und Nachtzeiten;
- Keine langen Fahrzeiten mehr, sondern Brechung der Schichten an verschiedenen Orten;
- wie soeben aus gut unterrichteten Kreisen zu erfahren war, werden im Fernverkehr im Gastrobereich keine und im Zugbegleitedienst nur manchmal wenige Kollegen gesucht!!!!

#### **6. Sich klein gemacht: Gegenüber dem übermächtigen Bahnkonzern ist die kleine ERS-Belegschaft ohnmächtig. Das ist die Realität und daher ist jeder Widerstand zwecklos.**

Warum versucht der Konzern uns das wohl einzureden? Warum sollen wir dasitzen wie ein einzelnes Kaninchen vor der Schlange, anstatt uns gemeinsam zu wehren und für unsere Interessen zu handeln?

Wir sind viele und haben viele Verbündete: Als erstes die Fahrgäste, die auch in Zukunft an Bord eines unserer Züge von uns begrüßt werden wollen! Dann Verkehrsclubs wie ACE und VCD. Motorradverbände und -zeitschriften. Bündnisse wie »Bürgerbahn statt Börsenbahn«. Bürger, die Online-Petitionen gestartet haben. Medien, die über die verfehlte Bahnplanung berichten und Betroffene zu Wort kommen lassen. Politiker, die sich der Sache angenommen und die Bundesregierung aufgefordert haben, sich zur Zukunft der Auto- und Nachtzüge zu erklären. Der Bund als Eigentümer der Bahn hat die Macht, die beliebten und ökologisch sinnvollen Auto- und Nachtzüge zu retten. **Das** ist Realität.

Denn wo viele sich zusammenschließen, **müssen** Politik und Konzerne reagieren: siehe Atomausstieg, Gentechnik, DB-Börsengang ...

**Kommt am 24.9.2014 nach Berlin – zur Übergabe der Protestpostkarten an Bahnchef Grube und zum Treffen mit Bundestagsabgeordneten aus dem Verkehrsausschuss!**

**Nähere Infos auf <http://www.autoreisezuege-haben-zukunft.de/aktion/>  
Autoreisezüge und Nachtzüge haben Zukunft! – Eure Aktiven von der Schiene  
Barbara, Burkhard, Joachim, Michael, Nico, Petra, Ralph & viele andere**