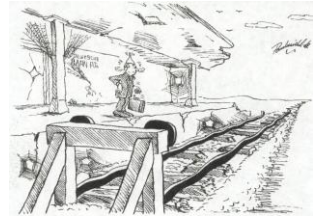


# Aktive Interessensvertretung aller Kolleginnen & Kollegen



INFORMATIONEN für die Kolleginnen und Kollegen der S-Bahn Berlin GmbH – März. 2010

## Betriebsratswahl 2010 für eine einheitliche unabhängige gewerkschaftliche Interessensvertretung bei der Berliner S-Bahn

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,

in seiner BR-Info (Ausgabe 01-2010) teilt Euch der Betriebsrat auf der Seite 3 mit, dass er in seiner Sitzung „...am 17.02.2010 der Vereinbarung zum Interessenausgleich die Zustimmung erteilt.“ Wir wollen ergänzen, dass diese Vereinbarung nicht durch eine klare Mehrheit getragen wurde. Als Mitglieder des Betriebsrates wollen wir Euch die Frage beantworten, warum wir dieser Vereinbarung nicht zugestimmt haben.

Die Berliner S-Bahn ist von ihrer Geschäftsführung im Auftrag der Deutschen Bahn AG bewusst in die Krise gefahren worden. **Die Belegschaft hat dafür keine Verantwortung.**

Die Bundesregierung ist mit ihrer Gesetzgebung aus dem Jahre 1994 dafür politisch verantwortlich. Das erlaubt es dem Bahnvorstand aus der Deutschen Staatsbahn einen Global Player zu machen. Milliarden, die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner erwirtschaften, werden weltweit im Rahmen des kapitalistischen Marktwettbewerbs angelegt, auf Kosten der dringend notwendigen Finanzierung und Ausstattung der Bahn, damit diese ihrem Auftrag der Garantie der Öffentlichen Daseinsvorsorge nachkommen kann.

**Wir halten fest: Aufgabe der deutschen Bahn ist es, für unsere Bürgerinnen und Bürger das Recht auf Mobilität zu garantieren.**

Haben der Bahnvorstand und die Geschäftsführung der S-Bahn dazugelernt, als sich erste Hinweise auf das S-Bahnchaos abzeichneten? Haben sie Konsequenzen daraus gezogen?

**Nein!**

Sie spielten mit unseren Arbeitsplätzen und betrieben eine unverantwortliche Demontage der Berliner S-Bahn auf allen Ebenen. Sie trieben es so weit, dass unsere S-Bahn Berlin GmbH einen Quasi-Zusammenbruch erlitt.

Haben die politisch Verantwortlichen ihre Verantwortung wahrgenommen, und alle notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt, damit die S-Bahn ihren gesellschaftlichen Auftrag erfüllen kann? Und haben Diese und der Betriebsrat, von der Geschäftsführung entsprechende Maßnahmen verlangt?

**Nein!**

## **Zunächst, wie ist die Vereinbarung entstanden.**

Keine Kollegin, kein Kollege hat erfahren, dass es überhaupt Verhandlungen über einen Interessenausgleich gibt. Auch die Betriebsratsmehrheit wurde völlig überrascht. Die Forderungen wurden nicht einmal im Betriebsrat ausreichend diskutiert. Als Betriebsratsmitglieder wurden wir mehr oder weniger vor vollendete Tatsachen gestellt.

Richtig, dem Betriebsrat wurde am 11.02.2010 ein Entwurf einer Vereinbarung zum Interessenausgleich von der Geschäftsführung vorgelegt. Auf unsere Nachfrage, ob über das Papier verhandelt worden ist konnte, oder wollte der Betriebsratsvorsitzende keine bejahende Aussage geben. Auch jene Betriebsratsmitglieder, die der Vorsitzende gern als die Leistungsträger des Rates klassifiziert, gaben uns diesbezüglich keine aufklärende Antwort. Die Anlagen zum Interessenausgleich von 2007, auf die sich ja der Entwurf des Arbeitgebers bezieht, konnte vor der Betriebsratssitzung von uns nicht eingesehen werden, da die Sitzungsunterlagen erst am Sonnabend, den 19.02.2010 im Briefkasten waren. Diese wichtigen Anlage, die die Rationalisierungsmaßnahmen sowie die dazu gehörige Personalanpassung aufzeigen, wurde dem Gremium durch den stellvertretenden Betriebsratsvorsitzenden und der Sprecherin des Ausschusses für Arbeitszeit und Urlaubsplänen erläutert. Wir hatten in der Diskussion den Eindruck, dass ein Hinterfragen nicht erwünscht war, denn eine aktuelle Personalplanung der Arbeitgeberseite lag ja nicht vor. Deren Vorlage hatte aber der Arbeitgeber für den Monat Januar dem Betriebsrat angekündigt, aber vorgelegt hat er ihn nicht. Also konnte auch kein Vergleich über die augenblickliche Personalsituation bei der Berliner S-Bahn erfolgen. Die Nach abgebrochener Diskussion und unter dem Argument, kein S-Bahner wird nun mehr unter dem „BESI“ entsorgt, so der Stellvertreter des Betriebsrats, wurde die Abstimmung durchgedrückt.

Der Betriebsrat bringt in seiner BR-Info auf der Seite 3 zum Ausdruck, dass seine Mehrheit „froh“ darüber ist. Andererseits wird aber mit dem Wörtchen „derzeit“ auch der zeitliche Rahmen der Beschäftigungssicherung bei der S-Bahn eingeschränkt. Kritische Betriebsräte und auch kritische Mitarbeiter, die dieses „Frohsein nicht teilen, werden dafür beschimpft. Oder wie soll der Kommentar in der besagten BR-Info gewertet werden. Wenn nun auch noch diese Vereinbarung durch die Medien wabert und als großer Erfolg des Betriebsrat dargestellt wird, dann ist aber auch deutlich, wer in welchem Interesse agiert und agieren darf. Es ist schon ein eigenartiges Selbstverständnis über den Umgang mit kritischen Mitarbeitern, das die Autoren an den Tag legen. **Demokratie unter Kolleginnen und Kollegen sieht für uns anders aus!**

## **Was ist nun eigentlich vereinbart worden?**

Alle vorgesehenen Maßnahmen werden nicht weiter verfolgt. Kann man denn die S-Bahn noch weiter ruinieren? Für c. a.1000 abgeschaffte Arbeitsplätze werden keine Kollegen eingestellt. Zögerlich kommen einige Kollegen zurück. Wie zum Hohn dürfen sie sich auf neue Arbeitsplätze bewerben, denn ihre alten Arbeitsplätze besetzen mittlerweile Kollegen aus anderen Bereichen der DB AG. Ins Unternehmen geholt wurden sie von der Geschäftsführung. Darunter sind nicht wenige Leiharbeiter, die zu Dumping-Löhnen schufteten dürfen. Uns erscheint das Bemühen, ehemalige Kollegen zurückzuholen, alleine dem Zufall überlassen zu sein. Einige zieht der Betriebsrat ins Boot zurück, andere bekommen ihre Rückeroption, weil S-Bahner ihre alten Kollegen auf den Listen der Leiharbeiter, der DB-Service, der DB- Fahrweg-

dienste entdeckten und forderten, diese zurück zu holen. Dem Betriebsratsvorsitzenden sei hierzu ins Stammbuch geschrieben, unsere ehemaligen Kollegen entdeckt man nicht in den Medien, nicht in den Vorzimmern von Verkehrssenatoren, nicht bei den Geschäftsführern und auch nicht in politischen Selbstdarstellungsforen der politischen Privatisierungsbefürworter einiger Volksparteien.

## **Projekt BIS /ZAT gehen weiter**

Das Stammbahnkonzept wird weitergeführt und damit der entsprechende Personalabbau fortgesetzt. Das betrifft insbesondere die Aufsichten, die auf ihren „alten Arbeitsplätzen“ tätig sind.

Wie ist denn nun die Aussage des Betriebsrats zu bewerten, die er in seiner BR-Info (Ausgabe 01-2010, S. 2) folgendes verkündet: „Die Arbeitsplätze der Aufsichten sind seit 2007 weg und sie bleiben es auch.“ Hat die Mehrheit im Betriebsrat den Kampf um den Erhalt der Aufsichtsarbeitsplätze aufgegeben? Anscheinend ja! Aber auch ein Lokführer ist von BIS/ZAT betroffen. Er kommt in den „Genuss“ einer enormen Leistungsverdichtung. Und zwar genau um den Anteil der Zugaufsicht, den früher unsere Aufsicht leistete. Dieser Anteil vergrößert die Belastung des Triebfahrzeugführers, die er beim sicheren Steuern eines S-Bahnzuges schon bewältigen muss.

Der Arbeitgeber spricht in seinem Interessenausgleich, von einer ggf. erforderlichen Personalanpassung. Diese möchte er sozialverträglich gestalten. Den Aufsichten wird erneut eine Umschulung angeboten. Natürliche Fluktuation, Regelungen zur Altersteilzeit und Abfindung ergänzen sein Repertoire der Personaleinsparung. Für andere Berufsgruppen sind solche Arbeitszeitmodelle aber nicht möglich.

Ach so, da war ja auch noch die Rede von der kollektiven Arbeitszeitabsenkung, die greifen soll, falls die anderen Angebote nicht den gewünschten Erfolg bringen. Was heißt nun aber Arbeitszeitabsenkung? Heißt es weniger Stunden bei vollem Lohnausgleich? Oder heißt es etwa Lohnverzicht? Wie auch immer! Mit der Unterschrift des Betriebsratsvorsitzenden unter die Vereinbarung, „verpflichten sich die Betriebsparteien diesen weiteren Ausgleich über eine zu vereinbarende, befristete kollektive Arbeitszeitabsenkung herzustellen.“ So zitiert, aus dem letzten Absatz der Vereinbarung zum Interessenausgleich zwischen Arbeitgeber und Betriebsrat.

Der Betriebsrat meint, der Qualifizierungsbedarf ist enorm (siehe BR-Info, s. 2). Wieso ist er vernachlässigt? Sind unsere Kollegen keine Facharbeiter mehr? Wir meinen, unsere Kolleginnen und Kollegen der Werkstätten besitzen die notwendige Kompetenz. Nur die Organisationsänderungen, PROFI und ZUFI, lassen ihr vorhandenes Fachwissen nicht in die S-Bahn einfließen. Sie waren es nicht, die die Entscheidungen getroffen haben, die zur geteilten Revision und einer Zustandsbezogenen Instandhaltung geführt haben. Das Management hat diese Entscheidungen auf Grund der Privatisierungs- und Wettbewerbsplänen eines Bahnvorstands getroffen. Den Empfehlungen der Optimierungsfirmen wurde blind vertraut und die falschen Entscheidungen getroffen. Diese Kollegen Manager sollten sich jetzt fit machen, damit sie ihr Handeln an der Nachhaltigkeit und nicht an der kurzfristigen Bonus-Zahlung ausrichten.

Mit seinem erkannten Qualifizierungsbedarf stellt sich die Mehrheit der Betriebsratsmitglieder wieder hinter ihren Vorsitzenden, der in den Medien verkündete, dass die neue Geschäftsführung auf dem richtigen Kurs sei. Lauthals verkündet der Betriebsrat, dass die alten Strukturen einer alten S-Bahn wieder zu erkennen sind.

**Dieser Schein trügt!** Unternehmensberatungsfirma PPMB klopft jetzt wieder an die Tür der S-Bahn und will ihre neuen Projekte zur Zerschlagung unserer S-Bahn aus der Tasche ziehen.

### **Soll weiter ausgegründet werden?**

Nach Bewachung, Küche, Reinigung, Funkwerkstatt und Personalbereich kann mit nur einem Federstreich das Werk Schöneweide ausgegründet werden. Alle Vorbereitungen wurden getroffen, um die schwere Instandhaltung organisatorisch von der betriebsnahen zu trennen. Das ist Fakt! Soll weiter Leistung verdichtet werden. Soll der Kollege an der Arbeit, für eine unter Druck geleistete Unterschrift, seine Existenz aufs Spiel setzen.

### **An die Stelle des Wiederaufbaus der S-Bahn wird der weitere Abbau gesetzt.**

#### **Deshalb :**

- Nein zur Festschreibung von Leistungsverdichtung durch ZAT otU und ZAT FM
- Nein zur Festschreibung der geteilten Revision. Arbeitspakete wie Türen und Elektro werden nur auf politischen Tagesdruck durchgeführt.
- Nein zur Festschreibung des Geschäftsführerbeschlusses, die Stellwerke der Fläche und alle Blockstellen zu schließen.
- Nein zur Festschreibung des Geschäftsführerbeschlusses, Friedrichsfelde zu schließen. Mit der Öffnung der Tore und einem Wagenuntersuchungsdienst kann wohl kaum von einer Wiedereröffnung mit betriebsnaher Instandhaltung die Rede sein.

#### **Wir haben folgende Forderungen.**

- Dauerhafte vorausschauende betriebsnahe Instandhaltung in Friedrichsfelde!
- Dauerhafte vorausschauende schwere Instandhaltung im Werk Schöneweide!
- Schaffung und Erhalt von Integrationsarbeitsplätzen!
- Gemäß einer alten deutschen REFA- Methode angewendete nachhaltige Betriebsführung!
- Besetzung aller Bahnsteige mit betrieblichen S-Bahnaufsichten!
- Personalbedienter Verkauf und Wiedereröffnung aller geschlossenen Fahrkartenausgaben!
- Einstellung von über 1000 neuen Kollegen!

*Meinen auch Uwe Oldenburg VP-Sprecher und die Kandidaten unserer Betriebsratsliste **Aktive Interessenvertretung aller Kolleginnen & Kollegen!***

**Nicht zugestimmt haben wir, weil wesentliche Forderungen nicht gestellt wurden und die Vereinbarung keine nachhaltigen Maßnahmen enthält. Der jetzige Zustand wird festgeschrieben. Er wird zwar nicht weiter verfolgt aber auch nicht zurückgenommen.**

**Wir sind uns sicher. Im Wettbewerb, wird eine einheitliche S-Bahn nicht überleben.**

**Peter Polke, Betriebsrat; Friedrich Klein, Betriebsrat**