

Aktive Interessensvertretung Aller Kolleginnen & Kollegen



INFORMATIONEN für die Kolleginnen und Kollegen der S-Bahn Berlin GmbH – Feb. 2012

S-Bahner im Arbeitskreis gegen Deregulierung und Privatisierung

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,

Die Mitglieder unserer Liste wirken im Arbeitskreis gegen Deregulierung und Privatisierung als Angehörige der S-Bahn mit. Dort diskutieren wir mit Kolleginnen und Kollegen verschiedener Gewerkschaften und politisch Engagierten sowie mit SozialdemokratInnen gewerkschaftliche und politische Fragen und Erfahrungen und ergreifen gemeinsame Initiativen, um im Öffentlichen Nahverkehr Berlin und Brandenburg etwas im Sinne der Mitarbeiter und Bürger zu bewegen. Schwerpunkt der Aktivitäten des Arbeitskreises ist einerseits die zentrale Frage der Daseinsvorsorge und die Verantwortung der Volksvertreter auf Bundes- und Landesebene, sie haben einen Auftrag aus dem Grundgesetz und den sollen sie gefälligst auch erfüllen. Andererseits muss die Arbeit der Mitarbeiter, die in diesen Bereichen arbeiten auch menschenwürdig zu gestalten und von der Entlohnung müssen die Mitarbeiter auch zur normalen Güte leben können.

Seit langem haben wir auch über die Fragen der S-Bahn diskutiert und uns gegen die Ausschreibung und für ihren Erhalt engagiert. Jede Ausschreibung bzw. Teilausschreibung wird die Grundlagen für die Existenz der S-Bahn weiter untergraben. Im folgenden Artikel, der in der Zeitschrift „Soziale Politik und Demokratie“ erschienen ist, haben wir unsere grundsätzliche Sicht der Situation bei der S-Bahn und der Kampfes der KollegInnen und ihrer Gewerkschaften zusammengefasst.

Berliner S-Bahn vor der Ausschreibung – gegen den Willen der S-Bahner und der Bevölkerungsmehrheit

Der Berliner SPD/CDU-Senat will jetzt weitere Weichen für die Ausschreibung des Berliner Schnellbahnnetzes stellen, wie Verkehrssenator Michael Müller (SPD) am 6.2.2012 ankündigte. Der gesamte Zugbetrieb soll in mehreren Teilen nach und nach ausgeschrieben, d.h. die S-Bahn zerschlagen werden. Das eigentliche Vergabeverfahren für einen ersten Teil des S-Bahn-Netzes könnte laut Müller Mitte Juli erfolgen und würde rund 20 Monate dauern.

Die Bevölkerung in Berlin und Brandenburg will keine Ausschreibung der S-Bahn, sondern ihren Erhalt und ihre Wiederherstellung als Betrieb der Öffentlichen Daseinsvorsorge, der den staatlichen Auftrag zur Verwirklichung des Rechts der gesamten Bevölkerung auf Mobilität voll und ganz erfüllen kann. Die Gewerkschaftskollegen haben mehrfach ein Mandat an die Gewerkschaftsführung beschlossen: Organisiert den gewerkschaftlichen Kampf gegen eine Ausschreibung der S-Bahn.

Im Wahlkampf und im Wahlprogramm hat die SPD auf Druck ihrer Mitgliederbasis sich eindeutig gegen eine Ausschreibung der Berliner S-Bahn ausgesprochen. Unter Missachtung des Mehrheitswillens der Bevölkerung treibt der Senat, unter Federführung der SPD, die Ausschreibung voran.

Wo ist das Hindernis für die Organisation des Widerstands der Belegschaft und ihrer Gewerkschaft? Wieso kann die Empörung eines großen Teils der SPD-Basis sich nicht ausdrücken?

Für die Ausführung der Ausschreibung stützt sich der Senat auf die „sozialverträgliche Begleitung“ durch die EVG-Führung, sowie auf das Einverständnis der Konzernleitung, die im Auftrag der Bundesregierung handelt.

„Linke“ politische Kräfte, wie die SAV und DKP, haben mit Hilfe des EVG-Bundesvorstands die Initiative zur Gründung des S-Bahn-Tisches ergriffen, der unter dem betrügerischen Etikett „Nein zur Privatisierung und Ausplünderung der S-Bahn“ ein Volksbegehren für eine „faire Ausschreibung“ bzw. „gute Ausschreibung“ auf den Weg gebracht hat – weil eine Ausschreibung wegen der Vorgaben der EU-Richtlinien ohnehin unausweichlich sei. Sie haben damit, unterstützt von der EVG-Führung, geholfen, dem Senat endlich den Weg zur Ausschreibung frei zu schlagen.

Die Ausschreibung ist Teil der Umsetzung der Bahnreform von 1994

Die Berliner SPD-Führung hat wiederholt mit sehr radikalen Worten eine Privatisierung der Bahn abgelehnt. Doch mit der jetzigen verschärften Auslieferung der S-Bahn an den Wettbewerb leistet der SPD/CDU-Senat seinen Beitrag zur weiteren Privatisierung der Bahn.

Die Bahnreform, die 1994 unter dem Druck der EU im Bundestag verabschiedet wurde, verfolgt gemäß ihrer Logik die Auslieferung der Bahn - und des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs als Teil der Bahn - an den Dumping-Marktwettbewerb.

Das ist das Diktat der Bundesregierung an die Konzernleitung der Bahn, egal ob ihr Chef Mehdorn oder Grube heißt. Die Konzernleitung und die Geschäftsführung der S-Bahn bereiten durch Umstrukturierungen die Zerschlagung der S-Bahn vor:

- Personal wurde massiv abgebaut;
- Ausgliederungen sind an der Tagesordnung;
- Zustandsbezogene statt Vorrauschauende Instandhaltung;
- Kürzungen von Investitionen für Netze und Infrastruktur;
- Reduzierung der Anzahl der S-Bahn-Züge.



Das hat schon zu den bekannten chaotischen Zuständen bei der Berliner S-Bahn geführt, die auch nicht durch einige wenige Notmaßnahmen der Konzernleitung behoben werden konnten. Die Kollegen der S-Bahn kämpfen seit Jahren dafür, dass alle z.B. o.g. Schritte der Auslieferung der S-Bahn an den Wettbewerb des freien Marktes zurückgenommen werden: „Stopp und Nein zur Privatisierung der S-Bahn, des gesamten ÖPNV! Der ÖPNV, die S-Bahn müssen wieder als staatliche Monopolbetriebe unter der vollen politischen und finanziellen Verantwortung des Staates (Bund und Land) geführt werden!“ Auf der 5. Ordentlichen Bezirkskonferenz des DGB Berlin-Brandenburg wurde auf Initiative der Berliner S-Bahner ein entsprechender einstimmiger Beschluss gefasst.

An den DGB- Bundesvorstand erging die Aufforderung, „in diesem Sinne initiativ zu werden.“

Im Februar 2011 hat der Betriebsrat der S-Bahn, im Namen der KollegInnen und der Vertrauensleute dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Rüdiger Grube ein „Sofortprogramm“ zur Wiederherstellung der S-Bahn übergeben.

An die EVG und ihren Vorsitzenden Kirchner richteten die KollegInnen der S-Bahn die Forderung, einen Kontrollausschuss einzuberufen, der die Umsetzung der im Sofortprogramm verlangten Maßnahmen durch die Konzernleitung kontrollieren sollte. (Die „Soziale Politik & Demokratie“ hat wiederholt darüber berichtet) Doch die Bilanz war und ist: Der Verfall der Berliner S-Bahn geht weiter.

Die Verantwortung des Bundesvorstandes der DGB-Gewerkschaft EVG

Der Bundesvorstand der EVG betont zwar immer, gegen eine Teilausschreibung der S-Bahn zu sein. Doch tatsächlich setzt er die Politik der TRANSNET-Führung konsequent fort, die seit 1994 den Prozess der Bahnreform „sozial“ begleitet und gestaltet hat – im Namen des „fairen Wettbewerbs.“ Ein Ergebnis dieser Begleitung sind immer weitere Privatisierungsmaßnahmen beim ÖPNV. Damit richtet sich die Gewerkschaftsführung, die sich dem Auftrag der Bundesregierung unterwirft, gegen ihren gewerkschaftlichen Auftrag: die Verteidigung der Interessen der Beschäftigten. Statt den Kampf für die Umsetzung des Sofortprogramms der Belegschaft aufzunehmen und ihm Kraft zu verleihen, wurde aus dem Bundesvorstand der EVG heraus gemeinsam mit DKP und SAV die oben genannte Initiative zur Gründung des S-Bahn-Tisches ergriffen, der sich als Büttel der Ausschreibungsbeurwörter bewiesen hat.



Am 13.11.2011 ist aus der Betriebsversammlung bei der S-Bahn die Gründung eines Aktionsausschusses der Belegschaft zur Verteidigung der Berliner S-Bahn hervorgegangen.

SozialdemokratInnen unterstützen den Kampf der KollegInnen der Berliner S-Bahn

Viele SozialdemokratInnen sprechen der Berliner SPD-Führung das Recht ab, gegen den Mehrheitswillen der Bevölkerung und ihrer eigenen Basis, gegen die Beschlüsse der AfA und der Gewerkschaften und des Wahlversprechens der SPD selbst die Ausschreibung der S-Bahn betreiben.

Die Berliner Bevölkerung braucht die S-Bahn, sie gehört ihr. Ihre Wiederherstellung ist der Auftrag und das Mandat an den Senat - und nicht die Auslieferung an private Betreiber, an den Wettbewerb und einen noch schärferen Sparkurs auf Kosten der Leistungen und der Beschäftigten. Der Senat hat kein Recht, den Zerschlagungskurs der Bundesregierung umzusetzen.

Christian Gaebler, zuständiger Staatssekretär, spricht davon, dass ein „rechtssicheres Verfahren“ notwendig ist. Dahinter aber verbirgt sich nichts anderes als die Respektierung des politischen Diktats der EU-Richtlinien, die umzusetzen seien, eine Argumentation, die der „linke“ S-Bahn-Tisch übernommen hat. Aber ein solches „rechtssicheres Verfahren“, das die Unterordnung unter das Diktat des Marktwettbewerbs als Mittel

Liebe Kollegen am 08.03.2012 findet die Betriebsversammlung im Werk Schöneweide statt. Setzt ein klares Zeichen und fordert mit uns die Gewerkschaften auf ihren Kampf für die Erhaltung und Wiederaufrichtung unserer S-Bahn endlich wahrhaftig aufzunehmen. Geht mit ihren Vertretern in die Diskussion um die Ära Hansen zu besiegen.

Sofortprogramm jetzt!

der ungehinderten Profitmaximierung verlangt, ist unvereinbar mit einer „fahrenden S-Bahn“.

Dagegen unterstützen SozialdemokratInnen, vor allem auch aus der AfA eine Unterschriftensammlung in der es heißt:

„Wir fordern:

- vom Berliner Senat, alle Pläne zur Ausschreibung und Teilausschreibung der Berliner S-Bahn sofort fallenzulassen und gemeinsam mit den Berlinern, den Gewerkschaften von der Bundesregierung die Umsetzung des Sofortprogramms zu verlangen (...)
- von den Berliner Bundestagsabgeordneten, sich dafür durch eine eigene Initiative im Bundestag dafür einzusetzen
- von den Mitgliedern und Organen der SPD, sich für die Aufrechterhaltung und Umsetzung der Parteitagebeschlüsse und gegen die Ausschreibung bzw. Teilausschreibung einzusetzen
- von den Abgeordneten im Berliner Abgeordnetenhaus jede Ausschreibung bzw. Teilausschreibung zurückzuweisen.“

Welche Perspektive?

Freie, unabhängige Gewerkschaften und das Recht auf unabhängige Vertretung der Interessen der Arbeitnehmer gegen Unternehmer und Regierung sind ein Grundpfeiler der Demokratie.

Ureigenste Aufgabe von Gewerkschaften und ihr verbrieftes Recht ist der gewerkschaftlich organisierte Kampf und wenn nötig Streik auch gegen Regierungsentscheidungen „für die Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen“ (GG, Art. 9, Abs. 3).

Das gilt auch für die Verteidigung der Arbeitnehmerinteressen gegen Privatisierungen und Entlassungen. Das heißt, es gilt auch für den Kampf für den Erhalt der S-Bahn als staatlichem Betrieb der Öffentlichen Daseinsvorsorge und für die Umsetzung des Sofortprogramms der Belegschaft. Und nur diesem Auftrag ist die EVG als Interessensvertretung der Beschäftigten verpflichtet. Die Beschäftigten der S-Bahn brauchen ihre Gewerkschaft zur Organisation des gewerkschaftlichen Kampfs bis zu Ende, d.h. bis die Ausschreibung vom Tisch ist und mit der Umsetzung des Sofortprogramms begonnen wird.



Das verlangt heute den täglichen Maßnahmen zur Vorbereitung der Ausschreibung durch die Geschäftsführung der S-Bahn in den Arm zu fallen. Ganz aktuell steht im Rahmen der Umsetzung des Sofortprogramms der Kampf gegen die Ausgründung der Bauartbetreuung und weiterer Abschaffung der Aufsichten auf den Bahnsteigen auf der Tagesordnung, sowie gegen die fortgesetzte Ausgliederung von Reparaturleistungen an S-Bahnzügen. Die Gewerkschaften müssen wieder als unser Kampfinstrument zurückerobert, d.h. aus der Unterwerfung unter Spar- und Wettbewerbsdiktat rausgerissen werden.

(Arbeitskreis gegen Deregulierung und Privatisierung – S-Bahn)

Impressum: Die Berliner S- Bahner – Für eine einheitliche unabhängige gewerkschaftliche Interessensvertretung Feb. 2012

V.i.S.d.P.: Peter Polke Auflage: 1000 Exemplare www.die-s-bahner.info Anschrift der Redaktion: peterpolke@t-online.de