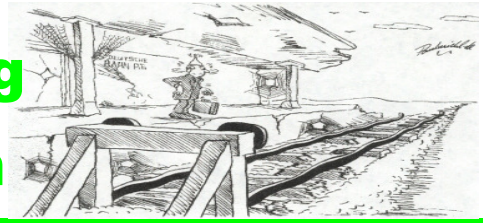


Aktive Interessensvertretung aller Kolleginnen & Kollegen



INFORMATIONEN für die Kolleginnen und Kollegen der S-Bahn Berlin GmbH – April 2013

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

mit der aktuellen Ausgabe unseres Blatts informieren wir Euch im ersten Teil über einen geführten Gedankenaustausch von KollegInnen der Berliner S-Bahn mit ihren KollegInnen der französischen RATP. Im zweiten Teil findet Ihr Fragen von Horst Kritisch!

RATP-Kollegen an uns S-Bahner: "Wir lassen uns nicht gegeneinander ausspielen!"

An der Europäischen Arbeitnehmerkonferenz in Tarragona haben mehrere Kollegen der Berliner S-Bahn teilgenommen, die über die Ausschreibung der S-Bahn unter dem Diktat der EU berichtet haben. Das hat zu einem Austausch mit Kollegen der RATP, dem staatlichen Verkehrsunternehmen in Paris, geführt. Die RATP gehört zu den zahlreichen internationalen Konzernen, die sich bei der Ausschreibung der Berliner S-Bahn beworben haben.

„Gibt es nicht die Notwendigkeit, dass KollegInnen aus den Nahverkehrsbetrieben in unseren beiden Ländern zu einem gemeinsamen Handeln kommen müssen? Gegen die entsprechenden EU-Richtlinien und die nationalen Gesetze zur Zerschlagung und Privatisierung des Öffentlichen Nahverkehrs“, hatten wir S-Bahner an die Kollegen der RATP geschrieben.

In dem ersten Brief eines Kollegen der RATP an uns, wird zunächst unterstrichen, dass „die Vorgänge zur Privatisierung der S-Bahn tatsächlich den Regeln der Europäischen Union folgen. Am 3. Dezember 2007 wurde die PSO-Verordnung der EU verabschiedet, die am 3. Dezember 2009 in Kraft trat. Diese organisiert in allen EU-Mitgliedstaaten die Konkurrenz auf dem Gebiet des Personenverkehrs. In dem Zusammenhang bewirbt sich die „RATP-Gruppe“ bei der Ausschreibung für den Betrieb von einem Drittel der Berliner S-Bahn.“

Der Kollege der RATP zitiert Ulrich Homburg, Leiter des Vorstandsressorts Personenverkehr der DB Mobility Logistics AG. Homburg wirft der RATP vor, dass diese „in Frankreich von ihrem Monopol profitiert, das nach EU-Recht illegal ist“. Mit „illegal“ meinte er den Vertrag mit 36 Jahren Laufzeit für die RATP. „Das sind keine Bedingungen für einen loyalen Wettbewerb.“

Doch was ist „loyaler Wettbewerb“? Wir S-Bahner, wie unsere Kollegen von der DB Regio, haben zur Genüge die Erfahrung gemacht, dass wir mit dem EU-Diktat zur Privatisierung und Ausschreibung einem zerstörerischen Dumping-Wettbewerb ausgeliefert werden sollen.

Unsere Kollegen in Frankreich zeigen auf, dass die EU-Verordnung wie folgt umgesetzt wurde: „Die RATP bleibt zu 100% ein Unternehmen des öffentlichen Dienstes, sie hat das Eigentum an den Infrastrukturen und behält das Betriebsmonopol für die existierenden Streckennetze für 15 Jahre bei den Bussen, 20 Jahre bei der Straßenbahn und 30 Jahre für die Metro und RER (d.h. die längsten Zeiten, die die PSO-Verordnung vorsieht).“

Aber es finden massive Umstrukturierungen statt: **„Dagegen wird die Regieorganisation STIF der französischen Hauptstadtregion Ile-de-France Eigentümerin des Materials (Busse, Straßenbahnen, U-Bahn, RER-Züge). Sie steht seit dem 3. Dezember 2009 im Wettbewerb mit der**

RATP auf allen zukünftigen Netzen und gibt bei den kommenden Ausschreibungen keine Garantien für die Dienstrechtsverträge der Beschäftigten, ihre soziale Sicherung usw. ab.“

Mit der Öffnung zum Wettbewerb sind weitreichende Konsequenzen verbunden: „Der RATP zwar das Betriebsmonopol für die existierenden Netze für eine Dauer zwischen 15-30 Jahren übertragen, aber weder wird ihr der Fortbestand ihres Status als Staatsunternehmen des Öffentlichen Personennahverkehrs garantiert, noch ihres Status als Einrichtung des öffentlichen Rechts in Industrie und Gewerbe (EPIC), noch die Dienstrechtsverträge der Beschäftigten.“

Wie bei uns „konzentriert sich die Politik der RATP-Geschäftsleitung allein auf die Rentabilität und Produktivität, um das Unternehmen auf den Eintritt in den Wettbewerb vorzubereiten“.

Wir kennen das zu gut. Die Öffnung zum Wettbewerb hat zu massiven Arbeitsplatzverlusten und zur Verschlechterung der Arbeitsbedingungen geführt. Die Investitionen wurden zurückfahren und zwar in einem Ausmaß, dass die S-Bahn wochenlang nur eingeschränkt fuhr. Deshalb haben Belegschaft und Betriebsrat ein Sofortprogramm zur Wiederherstellung der Berliner S-Bahn gefordert.

Unsere Kollegen aus Frankreich schreiben weiter:

„Die Beschäftigten der RATP wie auch die der Berliner S-Bahn, sowie Millionen Passagiere (die allermeisten sind Arbeitnehmer, Arbeitslose, Rentner, Jugendliche) sind tatsächlich mit der gleichen Offensive konfrontiert; einer Offensive der zerstörerischen Privatisierung unter dem Diktat der Europäischen Union und ihres „freien, unverfälschten Wettbewerbs“. Diese Politik wird von den verschiedenen Regierungen – ob „links“ oder „rechts“- getragen, die die EU-Diktate umsetzen“.

„Wir lassen nicht zu, dass man uns – die Arbeitnehmer Deutschlands und Frankreichs – gegeneinander ausspielt“

Unsere Kollegen haben uns aus dem Herzen gesprochen, als sie schrieben: „Wir lassen nicht zu, dass man uns – die Arbeitnehmer Deutschlands und Frankreichs – gegeneinander ausspielt, denn wir haben die gleichen Interessen, und die Privatisierung der S-Bahn wäre eine Stütze, um die Privatisierung der RATP zu beschleunigen.“

Und zum Schluss drückt der Brief aus Paris die Hoffnung aller Arbeitnehmer aus: „Es regt sich der Widerstand gegen diese Politik in unseren Gewerkschaften auf allen Ebenen. Und das trifft für ganz Europa zu, wie man es in diesem Januar beim achttägigen Streik der Beschäftigten der Athener U-Bahn gesehen hat.“

Damit aber ist eine wichtige Frage aufgeworfen, die sich sicher, wie die Beiträge auf der europäischen Konferenz gezeigt haben, allen Kollegen in Europa stellt. Als Kollegen bei der S-Bahn mussten wir die Erfahrung machen, dass unsere Gewerkschaftsführung der EVG den gewerkschaftlich organisierten Kampf gegen die Ausschreibung verweigert hat und stattdessen ohne Mandat der KollegInnen den sozialen Dialog betreibt. Wir haben in unserer Gewerkschaft immer wieder die Diskussion darüber geführt, dass die soziale Begleitung, die sog. Sicherung der Sozialstandards noch nicht einem Kollegen geholfen hat, der durch die Ausschreibung seinen Arbeitsplatz verloren hat.

„Unabhängigkeit der Arbeiterbewegung. Das ist der einzige Weg, um die Arbeitnehmer und Völker vor der sich ausbreitenden Katastrophe zu retten. Das ist der Weg zur Verwirklichung der Einheit der Arbeitnehmer und ihrer Organisationen, der Jugend, der unterdrückten Völker.“ Diesen Appell der Europäischen Arbeitnehmerkonferenz unterstützen wir zu 100 Prozent.

Und in diesem Rahmen sehen wir in dem Austausch mit den französischen Kollegen einen ersten wichtigen Schritt: Wir wollen und werden uns nicht in einem erbarmungslosen Konkurrenzkampf gegeneinander missbrauchen lassen. Denn uns vereint unser gemeinsames Interesse, die Verteidigung der Rechte und Errungenschaften der Arbeiter.

Hallo Ihr da! Hier iss Horst Kritisch und ick hab mal so einige Fragen, die ick nicht verstehe:



Is det da im Erdgeschoß von det komische MK 3 etwa een 5. Geschäftsführer? Oder isset doch een Betriebsrat für de Beschäftigten??? Nee, nee war nich so jut waa.

Aber nun mal ernsthaft: Es drängt sich der Eindruck auf, dass nicht wenige Betriebsräte die aktuellen Entwicklungen bei der Berliner S-Bahn als ein von Gott gegebenes Schicksal hinnehmen. Das würde dann auch das wenig kämpferische agieren des Betriebsrats erklären!

Warum nur lädt uns der Betriebsrat wiederholt zu seiner Betriebsversammlung, weit entfernt von unseren Arbeitsplätzen und dem nächsten S-Bahnhof, in die Urania ein, zu der zudem nur Kolleginnen und Kollegen kommen dürfen, denen es der Arbeitgeber erlaubt?

Warum thematisiert der Betriebsrat nicht die für uns Beschäftigte und die S-Bahn so Existenz gefährdende Situation, damit überhaupt noch ein Beschäftigter (insbesondere Schichtarbeiter-in) den weiten Weg zur Betriebsversammlung auf sich nimmt?

Warum hält uns die Gewerkschaftslisten im Betriebsrat wichtige Informationen zu den dramatischen Entwicklungen bei der S-Bahn zurück, gerade weil der Arbeitgeber bis 2015 alle Aufsichten abschaffen will und damit uns, unsere Familien und unsere Existenzen in unmittelbare Gefahr bringen?

Warum setzen die Gewerkschaftslisten im Betriebsrat in der sich zuspitzenden Situation, nicht die von uns Beschäftigten geforderte und für ihn gesetzlich verpflichtende Gesamtbetriebsversammlung um, damit alle Kolleginnen und Kollegen erfahren wie es um ihre Zukunft und die der S-Bahn steht?

Warum leistet der Betriebsrat, gemeinsam mit uns Beschäftigten und den Gewerkschaften, keinen aktiven Widerstand gegen die sich weiter verschlechternden Arbeitsbedingungen und gegen die immer weiter zunehmende Arbeitsverdichtung, für den Erhalt aller Arbeitsplätze?

Warum verstößt die Gewerkschaftslisten gegen seine eigenen Beschlüsse und Wahlversprechen, um sich für den Erhalt von 100% S-Bahn und damit für 100% unserer Arbeitsplätze einzusetzen, sowie um das von ihm beschlossene Sofortprogramm für die volle Wiederherstellung der S-Bahn umzusetzen?

Warum lässt sich die Gewerkschaftslisten im Betriebsrat vom Arbeitgeber bei deren Personalmaßnahmen über den Tisch ziehen, insbesondere weil der Arbeitgeber wiederholt keine konkrete Personalplanung, z.B. für seine Stellenstreichung im Werk Schöneweide vorgelegt hat?

Warum agiert der Betriebsrat nicht mit dem von uns Beschäftigten geforderten Widerstand gegen jede Art der Ausschreibung, Zerschlagung und Privatisierung bei der S-Bahn, und damit für den Erhalt unserer Arbeitsplätze und für 100% S-Bahn?

Warum ist der Betriebsrat mit seiner aktiven Passivität uns Beschäftigten gegenüber nicht mehr die Interessenvertretung für den wir ihn gewählt haben? Ist er etwa zum 5. Geschäftsführer mutiert, oder wartet er damit noch bis wir alle unsere Arbeitsplätze verloren haben? Weil der Betriebsrat sich scheinbar lieber vom Arbeitgeber sagen lässt wo und wann er seine Betriebsversammlung durchführen hat, orientiert er sich dabei nicht an der Realität und damit an der Mehrheit der S-Bahn Beschäftigten, uns SchichtarbeiterInnen.

Weil der Betriebsrat sich offensichtlich lieber mit sich selber beschäftigt, erkennt er nicht, dass es, mit dem real werdenden Plan der Abschaffung der verblieben Aufsichten, nicht nur für diese KollegenInnen wichtige Themen gibt, die es auf einer Betriebsversammlung zu erörtern gilt.

Weil uns der Betriebsrat seine Informationen über die Entwicklungen bei der S-Bahn immer wieder zurückhält, kann er so über unsere Köpfe hinweg hinter den für uns verschlossenen Türen agieren und muss somit nicht im Sinne unserer Interessen und Forderungen für diese kämpfen.

Weil sich die Mehrheit im Betriebsrat nur sich selbst gegenüber verpflichtet sieht, kommen sie auch nicht unseren Forderungen, z.B. der Herbeiführung einer Gesamtbetriebsversammlung an der alle Beschäftigten während ihrer Arbeitszeit teilnehmen können, nach.

Weil der Betriebsrat, wohl im Auftrag der Gewerkschaften, keine Antworten auf die anhaltende Krise der S-Bahn gibt, oder geben darf, geraten auch sie selber immer tiefer in eine Krise. Der Arbeitgeber hat eine Antwort: Wir sollen uns selbst optimieren, im Namen der Ausschreibung.

Weil der Betriebsrat jeder wirklichen Auseinandersetzung mit dem Arbeitgeber aus dem Weg geht, verbiegt er sich mittlerweile so sehr, dass er seine eigenen Beschlüsse begräbt und mit dieser Passivität uns Beschäftigte und unsere Arbeitsplätze in unmittelbare Gefahr bringt .

Weil die Mehrheit im Betriebsrat die Wurzeln für sein Handeln allein im Mandat und nicht in den Reihen von uns Beschäftigten hat, lässt sich diese Mehrheit über persönliche Eitelkeiten und Empfindlichkeiten vom Arbeitgeber beeinflussen und so sehr leicht über den Tisch ziehen.

Weil der Betriebsrat dadurch kaum noch Rückhalt in den Reihen von uns S-Bahner-innen hat, erhält er damit auch einen Freibrief für sein Handeln, was den Arbeitgeber freut, solange kein übergreifender und wirkungsvoller Widerstand von uns Beschäftigten geleistet wird.

Am 17. Mai fällt die Entscheidung um unsere Aufsichten. Der Arbeitgeber will rücksichtslos die S-Bahn zur Geisterbahn verkommen lassen. Leistungsverdichtung bei den Verbleibenden wird schnell die Freude über neue elektronische Helfer verfliegen lassen. Wir haben fast 5 Jahre gegen diesen Unfug gekämpft. Denn wir wissen keine Kamera springt von der Decke um zu helfen. Herr Wachendorf wettet gegen uns und meint unseren Widerstand gebrochen zu haben. Wer kämpft kann verlieren. Wer nicht kämpft hat schon verloren! Mehr Information im nächsten Heft.

Die beiden Konkurrenten um die Ringbahn
Siemens Inspiro
und



Stadler Flirt 3
Beide nicht kuppelbar mit BR 48X



Am 1. Mai seid Ihr alle herzlichst zur Maidemonstration eingeladen. Wir werden mit unseren Transparenten den Widerstand gegen die S-Bahn- Ausschreibung ausdrücken. Lasst uns gemeinsam gegen die Vernichtung unserer Arbeitsplätze kämpfen. Denn eins ist gewiss. Eine Ausschreibung und damit einhergehende Arbeitsplatzvernichtung geht nicht, wenn Ihr es nicht wollt! Trefft Euch mit uns am Hackescher Markt. Reiht Euch ein in einen Gewerkschaftlichen - oder Kämpferischen Block