

Aktive Interessensvertretung aller Kolleginnen & Kollegen

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

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

Programm zur Betriebsratswahl 2010

Wir, Kolleginnen und Kollegen der S-Bahn, Betriebsräte und Mitglieder und Vertrauensleute in den Eisenbahngewerkschaften bei der Berliner S-Bahn, treten mit einer einheitlichen Liste zur Betriebsratswahl im Jahr 2010 an, um für die gemeinsamen Interessen unserer Kollegen zu kämpfen. Diese Liste ist offen für alle Kollegen, die auf der Basis dieses Programms kandidieren wollen.

Für eine komplette und integrierte S-Bahn in öffentlicher Hand als Teil der Deutschen Bahn ein Betrieb - ein Tarifvertrag

Als Betriebsräte können wir für die Interessensvertretung nur etwas erreichen, in dem wir uns auf die Kraft der Gewerkschaften, im Betrieb stützen können. Wir Betriebsräte handeln dann auf der Grundlage eines gemeinsamen Aktionsprogramms mit ihnen, zur Vertretung der Interessen aller Kolleginnen und Kollegen.

Wir sind in der schwersten Wirtschaftskrise aller Zeiten. Diese ist auch für die S-Bahn Berlin GmbH mit weitreichenden Folgen verbunden. Für die Politik sind verschärfter Wettbewerb und Privatisierung die Konsequenz. Gerade die Erfahrung mit dem Zusammenbruch der Berliner S-Bahn zeigt, verschärfter Wettbewerb heißt verschärfte Kostensenkung durch: Lohnkürzungen, Leistungsverdichtungen, Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und der Leistungsqualität und Stellenabbau.

- **Wettbewerb ist die Vorbereitung auf die Privatisierung**
- **Wettbewerb ist die Zerstörung der Öffentlichen Daseinsvorsorge**

Die Deutsche Bahn AG plündert die S-Bahn Berlin GmbH - wie eine Hedge-Fonds-Heuschrecke die Betriebe ausplündert. Aber die Deutsche Bahn AG ist zu 100 % in öffentlicher Hand. Bundesregierung und Landesregierung haben die Verantwortung die Deutsche Bahn und S-Bahn allein auf den Auftrag der Öffentlichen Daseinsvorsorge auszurichten.

Wettbewerb und Öffentliche Daseinsvorsorge sind unvereinbar.

Keine Gewerkschaft und kein Betriebsrat dürfen

Wettbewerbsdumping und eine Privatisierung „mit“-gestalten.

Wir verstehen unsere Aufgabe unabhängiger gewerkschaftlicher Betriebsräte darin, die Interessen der Kolleginnen und Kollegen zu vertreten – unabhängig von den entgegengesetzten Interessen der Geschäftsleitung der DB Bahn und der S-Bahn. Ein Betriebsrat, der den Wettbewerbsinteressen und Privatisierung nicht entgegensteht, ist keine von negativen Einflüssen unabhängige gewerkschaftliche Interessensvertretung. So hat der Betriebsrat der Berliner S-Bahn nicht die Aufgabe, einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen im Namen der Vorbereitung auf den Wettbewerb, also dem Arbeitsplatzabbau innerhalb der Berliner S-Bahn und dem Abbau der Sicherheitsbestimmungen, sowie der Garantie der öffentlichen Versorgung, zuzustimmen.

Der neu zu wählende Betriebsrat muss seine Arbeit mit einem anderen Selbstverständnis als der „alte“ Betriebsrat aufnehmen.

Wir S-Bahnerkolleginnen und -kollegen haben gleiche Interessen:

Lohn und Einkommen:

Alle Tarifverträge, ob von der GDL oder der Tarifgemeinschaft Transnet/GDBA, sind de facto Absenkungstarifverträge. Gegenüber unserer Gewerkschaften wollen wir für Tarifverhandlungen und Tarifverträge eintreten, die Verbesserungen bringen oder zumindest Erreichtes verteidigen. Ein einheitlicher Tarifvertrag muss nach dem Prinzip "ein Betrieb - ein Tarifvertrag" sicherstellen, dass gleicher Lohn für gleiche Arbeit bezahlt wird. Wir treten bei den Gewerkschaften für die Weiterführung des BeSi TV aber mit anderen Zumutbarkeitsgrenzen ein. Heißt: Ein Eisenbahner der seinen Arbeitsplatz verliert, soll nicht weiter reisen müssen als es ein Hartz IV- Betroffener das für seine Wiedereingliederung ins Arbeitsleben tun muss.

Arbeitszeit und Arbeitsbedingungen:

Auf allen Ebenen haben wir es aufgrund .von Leistungsverdichtung mit zunehmender Arbeitshetze, einem Anstieg unserer Überstunden und einer Verschlechterung unserer Arbeitsbedingungen zu tun. Dagegen treten wir an. Deshalb fordern wir die Einführung von Arbeitszeitplänen, die sich an gesicherten arbeitswissenschaftlichen Erkenntnissen ausrichten. Beruf und Familie müssen vereinbar sein. Dringend nötig wird deshalb ein Eingriff des Betriebsrates in die Personalplanung.

Arbeitsplätze:

Seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH im Jahre 1994 mussten ca. 1600 Kolleginnen und Kollegen gehen. Ein Ende ist nicht in Sicht. Betriebsrat und Gewerkschaft müssen gemeinsam um jeden Arbeitsplatz kämpfen. Erforderlich sind: Backsourcing bereits abgegebener Leistungen, Rückführung aller ausgegliederten Bereiche, Ausbau und Einrichtung von Integrationsarbeitsplätzen, Neueinstellungen und die Restrukturierung des Betriebes zu einer einheitlichen S-Bahn.

Ausbildung und Zukunftssicherung:

Der Betrieb altert aus. Deshalb brauchen wir eine dem demografischen Wandel Rechnung tragende Personalpolitik. Dazu gehört der Erhalt 'von qualifiziertem" Fachpersonal und die ständig, unbefristete Übernahme unserer Ausländer. Sie brauchen eine S-Bahneigene Lehrwerkstatt. Nur so gibt die Berliner S-Bahn unserer Jugend eine Perspektive. Die feste Übernahme junger Kolleginnen und Kollegen wendet den negativen demografischen Wandel in eine zukunftssichere Personalentwicklung um.

Öffentliche Daseinsvorsorge:

Die S-Bahn Berlin ist ein Betrieb der öffentlichen Daseinsvorsorge. Das heißt Nein zum Wettbewerbsdumping, denn es gibt keinen "fairen" Wettbewerb. Wir wollen eine leistungsfähige S-Bahn, mit Facharbeiterinnen und Facharbeitern, die durch ihre Arbeit eine gute öffentliche Versorgung garantieren. Deshalb müssen wir alle Kräfte bündeln, um unsere Berliner S-Bahn als integriertes Nahverkehrsmittel zu 100 Prozent in öffentlicher Hand zu erhalten. Dies geht nur mit Hilfe überbetrieblicher und regionaler Netzwerke. Die Bundesregierung, das Land Berlin und dessen Umland dürfen sich nicht ihrer Verantwortung für die Berliner S-Bahn entziehen!

Wiederherstellung der S-Bahn als integrierte S-Bahn:

S-Bahn: ein Betrieb aus einer Hand, mit eigenem Fahrbetrieb und mit durch S-Bahn-Fahrdienstleiter besetzten Stellwerken. Alle Bahnhöfe und Haltepunkte sollen wieder mit betrieblichen, örtlichen Aufsichten besetzt werden. So können wir die Sozialwüste auf den Bahnhöfen der S-Bahn Berlin GmbH in einen lebendigen Teil des öffentlichen Nahverkehrs umwandeln.

Ein Werk für schwere planmäßige Instandhaltung und mindestens zwei Betriebswerkstätten für planmäßige betriebsnahe Instandhaltung, ohne sicherheitsgefährdenden Kostendruck.

Ein eigener Marketingbereich mit personenbedientem Verkauf aller S-Bahn-Produkte, der auch die Einrichtung von Integrationsarbeitsplätzen für fachkundige, betriebsdienstuntaugliche Kolleginnen und Kollegen garantiert.

Eine eigene Berufsausbildungsstätte, die unsere Lehrlinge für die besonderen Anforderungen der Berliner S-Bahn fit macht, so den dringend notwendigen Nachwuchs für den Betriebsdienst in unserem Unternehmen garantiert und eine „Betriebskarriere“ für jeden ermöglicht.

Ein eigenes Kantinenwesen, eigene Bewachung und Reinigung sowie eine eigene DV-Abteilung und ein eigenes ganzheitliches Personalwesen gehören dazu.

So wie jetzt kann und darf es nicht weiter gehen. Wir brauchen einen Neuanfang.

Betriebsratswahl 2010

Nachgedacht: Betriebsversammlung bei der S-Bahn

Herr Wachendorf ließ auf der letzten Betriebsversammlung die Katze aus dem Sack.

Aufnahme zur Verhandlungen mit dem Betriebsrat zur Beendigung des Sozialplans/Interessenausgleich von 2007.

Bestandsgarantie für die schwere Instandhaltung in Schöneweide bis zum Ende des Verkehrsvertrags. Auch berichtete er über eine Studie zur Wiederinbetriebnahme einer Werkstatt für die betriebsnahe Instandhaltung in der Nähe des S-Bahnringes. Betrachtet man aber dieses in unseren Augen sehr gelungenes Medienmanövers genauer so stellt sich zwangsläufig wieder die Frager wer soll wie wo dann arbeiten. Wer wird die freien Arbeitsplätze in den anderen Werkstätten besetzen. Grüßt hier schon wieder die Leiharbeit. Fakt ist aber das das BW in Friedrichsfelde bis zu seiner Schließung mit einer Sondergenehmigung betrieben werden konnte. Soll hier nicht ein Heiner Prignitz wählbar gemacht werden. Wir wiesen die Geschäftsführung darauf hin das nur eine geplante Vorhaltung, an Stelle der Zustandsbezogenen Instandhaltung und der Geteilten Revision, die Chaotisierung stoppen kann. Herr Konz versicherte, dass eine geteilte Revision nicht mehr stattfinden wird. Leider haben sie keinen Plan wer die ausgesetzte Arbeitspakete Türen und Elektrowartung macht. Keine Leute keine Leute.

Ein Schlag ins Gesicht unserer Kolleginnen und Kollegen waren die Aussagen der anwesenden Gewerkschaftsfunktionäre zum Thema Wettbewerb bei der Berliner S-Bahn.

Wettbewerb lässt sich nicht aufhalten, verkündete der Gewerkschaftsfunktionär des Beamtenbundes. Der TRANSNET-Funktionär will die S-Bahn sogar wettbewerbsfähig machen. Damit stellt sich Reiner Biek hinter die Optimierer S-Bahn, die einen Personalabbau,

Ausgründungen und Umstrukturierungen als Grundlage für einen zu gewinnenden unverfälschten Wettbewerb nehmen.

Auf die Anfrage, ob der Betriebsrat seine Aufsichten und Verkäufer aufgegeben habe? antwortete der Betriebsratschef Heiner Wegner: „Der Betriebsrat kämpfe gemeinsam mit der Geschäftsführung um die Einführung des Stammbahnkonzept, um ein Ansagezentrum der DB- Station und Service zu verhindern. Auch die Kundenzentren wären im wichtig. Sind, dass nicht ein klares Bekenntnis zum Personalabbau beim personalbedienten Verkauf und die Absage an alle unsere Aufsichten?

An dieser Stelle empfehlen wir unser Programm zur Betriebsratswahl 2010. Unser zentrales Ziel ist die Besetzung aller Bahnhöfe mit Aufsichten. Und das Betreiben aller Verkaufseinrichtungen um die Ausbreitung einer Sozial- und Sicherheitswüste S-Bahn zu verhindern.

In eigener Sache: Wir haben aktiv in anderen Publikationen wie z.B. VP-Info „RAW HW W wie weg“ und dem S-Bahnerartikel „Gezielte Chaotisierung“ oder „Privatisierung durch die Hintertür“ auf die Umstände bei der S-Bahn hingewiesen und zeigen mit unserem Programm Wege für unsere S-Bahn auf. Wir treten nicht wie andere, für eine Übernahme der Berliner S-Bahn durch das Landes Berlin, ein. Wir wissen, dass bei einer Fusion mit der BVG, in beiden Unternehmen 4000 Arbeitsplätze direkt bedroht sind. Und: Aus der Betriebsratsliste „ Die Berliner S-Bahner“ ist die Liste **„Aktive Interessensvertretung aller Kolleginnen und Kollegen“** geworden. Das wurde notwendig, um nicht Verwechslungen mit einer selbsternannten Betriebsgruppe aufkommen zu lassen.

Worin sich eine Betriebsgruppe definiert erklärt die nächste Ausgabe.

Erklärung zur Kandidatur für die Betriebsratswahl der Berliner S-Bahn 2010

Ja, ich _____ bin
(Name, Vorname bitte in Druckbuchstaben)

bereit, auf der Liste: „**Aktive Interessensvertretung aller Kolleginnen und Kollegen**“

**Für eine einheitliche unabhängige gewerkschaftliche Interessenvertretung
bei der Berliner S-Bahn.**

Für den Fall der Wahl bin ich bereit, das Mandat anzunehmen.

(Datum, eigenhändige Unterschrift)

Bitte teile uns noch folgende Informationen wegen der besseren Erreichbarkeit mit.

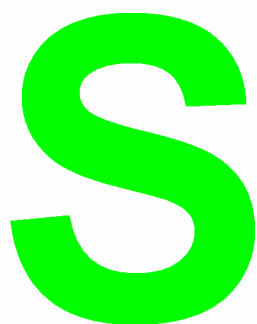
Adresse: _____

Ort/ PLZ: _____

Telefon: _____

Handy: _____

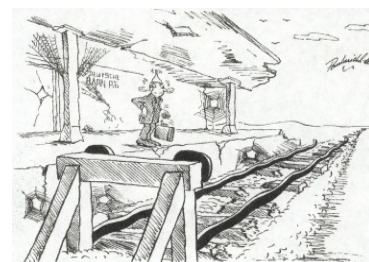
E-Mail: _____



Die Berliner

-Bahner

aktive Interessensvertretung aller Kolleginnen & Kollegen



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

Impressum: Die Berliner S- Bahner – Für eine einheitliche gewerkschaftliche Interessenvertretung
V.i.S.d.P.: Peter Polke

Auflage: 1000 Exemplare

Januar 2010

Anschrift der Redaktion: peterpolke@t-online.de