

**„Hier im Fahrbetrieb muss es Einen geben, der mich umbringen will. ?“
Ungünstige Dienste machen krank!!!!**

TRANSNET und der Betriebsrat kippen neue Dienstpläne. Wie die vier Geschäftsführer der Berliner S- Bahn schmerzhaft erfahren mussten, machen ungünstige Dienstpläne krank. Nach der Einführung der neuen Dienstpläne zum Fahrplanwechsel meldeten sich täglich bis zu 104 TriebfahrzeugführerInnen arbeitsunfähig. Die Folgen sind allgemein bekannt und wurden in der Öffentlichkeit lang und breit diskutiert.

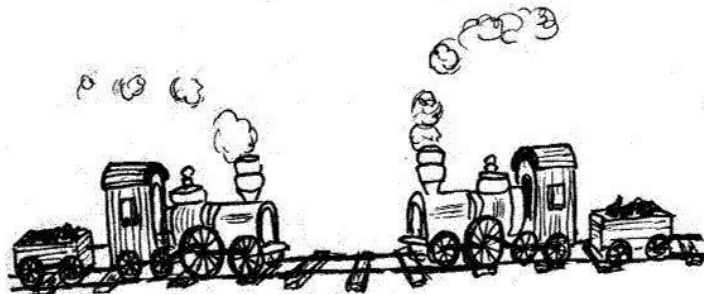
Durch die sture Haltung der vier neoliberalen Wanderprediger, der vielen Kranken und der daraus resultierenden öffentlichen Diskussion, ist der S-Bahn enormer Schaden entstanden. Die Geschäftsführung der S-Bahn Berlin sieht sich letztlich gezwungen die alten Dienstpläne ab Juli wieder einzuführen. Schuld daran war der enorme Druck der TRANSNET. Der hohe Krankenstand tat sein Übriges. Obwohl der Betriebsrat in zahllosen Verhandlungsrunden die Arbeitgeber immer wieder auf die negativen Folgen dieser Dienstpläne aufmerksam machte, kehrte erst Einsicht bei ihnen ein, als sich die Krankschreibungen häuften und der Zugverkehr fast zusammenbrach.

Die Frage nach den Ursachen der gehäuften Erkrankungen kann weder durch den Betriebsratsvorsitzenden, den Sprecher der Geschäftsführung, noch durch die Gewerkschaften beantwortet werden.

Liegt es vielleicht daran, dass seit einem ½ Jahr allen KollegInnen erklärt wird, dass sie sich im Konzern nach einem neuen Job umschaun sollen. Personal muss aus Wettbewerbsgründen in Größenordnungen abgebaut werden. Dieser Druck ist enorm. Dazu kommen als I-Tüpfelchen die integrativen Dienstpläne mit ihren unsozialen Rahmenbedingungen.

Mindestens bis zum 1 Juli fahren wir integrativ weiter. Unterliegt die Geschäftsführung jetzt dem Irrglaube hier würde es zu Spontanheilungen kommen? Wir können Sie aufklären. Die jetzige Situation ist auch bis zum 01. Juli ungesund.

Mit Hochachtung schauen wir auf unsere Kollegen die trotz gemeinsamen Appell von Geschäftsführung und Betriebsrat, die Sicherheit höher setzen als Pflichterfüllung. Wir sind keine Untertanen. Aber Achtung Kollegen! Andere Unternehmen haben genau in dieser Situation private Ermittler beauftragt Arbeitsbummelei nachzuweisen, um dann ein Exempel zu statuieren.



KollegInnen denkt als Erstes an Eure Gesundheit, denn wir brauchen Euch alle.

Offener Brief an die Mitglieder des Berliner Abgeordnetenhaus

Sehr geehrte Damen und Herren,

Vor ein 1/2 Jahren haben die KollegInnen der Berliner S-Bahn mit großem Engagement eine vielbeachtete Kampagne „Berliner! Schützt Eure S-Bahn!“ geführt. In kürzester Zeit haben wir 51.000 Unterschriften zur Unterstützung unseres Kampfes gesammelt.

Wir haben gesagt: Wir wollen in Berlin unseren Traditionsbetrieb, den größten öffentlichen Nahverkehrsträger in der Hauptstadt unseres Landes, als integriertes Nahverkehrsunternehmen aufrecht erhalten. Damit haben wir den Willen der BürgerInnen der Stadt und des Umlandes zum Ausdruck gebracht.

Aber heute, ein 1/2 Jahre danach, ist die Zukunft der S-Bahn insgesamt unsicherer denn je. Die S-Bahn ist jetzt keine eigenständige DB-Tochter mehr, sondern ein Teil von DB Stadtverkehr - wie etwa die Münchner oder Hamburger S-Bahn. Das hat Auswirkungen auf die Geschäftspolitik.

- Die Kantinen, die Fahrzeugreinigung, die Objektreinigung, die Bezügeabrechnung, die Ausbildungsstätte, die Pfortner, der Vertrieb u.s.w. werden ausgegliedert.
- So sollen noch in diesem Jahr circa 800 der 3500 KollegInnen „sozial verträglich“ abgebaut werden. Bis 2010 sollen es 1500 KollegInnen sein. Die Zahlen schwanken und täglich erhalten wir neue Hiobsbotschaften. Nur, so fragen wir, kann man bei 2000 KollegInnen noch von einem eigenständigen Betrieb S-Bahn Berlin sprechen, der die Mobilität als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge garantiert. Wir meinen nicht.
- Die neuen Schichtpläne für die Lokführer sind unzumutbar und bedrohen die Sicherheit des Betriebes der S-Bahn und der Fahrgäste.

Der eigenständige Betrieb S-Bahn ist bedroht. Das hat dramatische Folgen für die BürgerInnen dieser Stadt und des Umlandes. Bisher sind die S-BahnerInnen ihrer Verantwortung nachgekommen, trotz der Vielzahl der Verschlechterungen. Inzwischen bedrohen die Umstrukturierungen der Bahn AG die Substanz der S-Bahn.

Mit diesen Maßnahmen, so die Begründung der Unternehmensleitung, will man die S-Bahn gemäß Verkehrsvertrag mit dem Land Berlin auf den Wettbewerb vorbereiten. Der sieht vor, dass von 2008 an 30 Prozent der Verkehrsleistungen am Markt ausgeschrieben werden. Also soll die S-Bahn so „schlank“ gemacht werden das sie im „Wettbewerb“ mithalten kann. Daraus folgt: Arbeitsbedingungen, Arbeitsplätze und das demokratische Recht aller BerlinerInnen auf Nahverkehrsleistungen werden dem „Wettbewerb um die Rendite“ geopfert!

- Es kann doch nicht Ziel Berliner Politik sein, qualifizierte Arbeit zu zerstören, dafür den Niedriglohnsektor auszuweiten und die Leistungen und Sicherheit in Frage zu stellen.
- Es kann doch nicht Ziel der Berliner Politik sein, dass die S-Bahn in Zukunft ihrem vom Grundgesetz gebotenen öffentlichen Auftrag der Daseinsvorsorge nicht mehr nachkommen kann.

Wir fragen Sie als Berliner Abgeordnete:
Wer hat das entschieden? Wer hat das beschlossen?

Wir sind der Meinung: Die Berliner S-Bahn muss als ein Betrieb in öffentlicher Hand mit allen Betriebsteilen erhalten bleiben!

Deshalb treten wir dafür ein:

- Keine weiteren Ausgliederungen, im Gegenteil: die schon ausgegliederte Bereiche müssen zurück in den Gesamtbetrieb S-Bahn!
- Keine Privatisierungen!
- Kein Stellenabbau - Keine heimlichen Entlassungen über Tarifverträge mit Beschäftigungssicherung!

Der zwischen dem Vorstand der Bahn und dem Berliner Senat vereinbarte Verkehrsvertrag lässt diesen schleichenden Prozess der Zerstörung des öffentlichen Unternehmens S-Bahn zu. Deshalb fordern wir die Neuverhandlung des Verkehrsvertrages mit dem Land Berlin

- Keine Ausschreibungen von Strecken
- Kein Stellenabbau – Rücknahme der Arbeitszeitverlängerung
- Garantie für den öffentlichen Gesamtbetrieb Berliner S-Bahn

Wir wenden uns an Sie, weil das Land Berlin in unsren Augen verantwortlich ist für die Verwirklichung der Mobilität als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Wenn der Betrieb S-Bahn in der Substanz bedroht ist, wenn die Verkehrsleistungen entsprechend dem Recht der BürgerInnen dieser Stadt und des Umlandes nicht mehr garantiert sind, dann darf das nicht der Entscheidung eines Bahnvorstandes überlassen werden, sondern dann ist eine politische Entscheidung – also die Ihre – verlangt für die Verteidigung der S-Bahn als Einrichtung der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Um über diese Fragen zu sprechen, suchen wir das Gespräch mit Ihnen.

Außerordentlicher Gewerkschaftstag Mitte Juli in Fulda

TRANSNET führt am 11. Juli einen außerordentlichen Gewerkschaftstag durch. Auf dem Delegiertentreffen in Fulda soll über gewerkschaftliche Strukturen diskutiert werden. „Wir wollen unsere Strukturen modernisieren, und wir werden über die weitere Kooperation mit der GDBA entscheiden“, kündigte TRANSNET-Chef Norbert Hansen an.

Zentrales Thema der Beratungen wird aber auch die Diskussion über die mögliche Privatisierung der Deutschen Bahn AG sein. „Wir gehen davon aus, dass zu diesem Zeitpunkt die Debatten über ein Privatisierungsgesetz vorangeschritten sind“, erklärte Hansen. Es sei deshalb sinnvoll, die gewerkschaftliche Basis in die Entscheidungen über das weitere Vorgehen einzubeziehen. Der Gewerkschaftstag werde dann „die weitere Marschroute festlegen“, betonte Hansen.

Quelle: www.transnet.org

Es ist fünf vor zwölf!

Die Bahn soll privatisiert werden! Damit drohen Zerschlagung der Bahn und Arbeitsplatzabbau!



Wer hindert einen privaten Investor daran, um größtmöglichen Profit zu erzielen - ähnlich wie bei der Telekom - Tausende von Arbeitsplätzen zu schlechteren Bedingungen in Subunternehmen auszulagern und diese zu verkaufen? So weit dürfen wir es erst gar nicht kommen lassen!

Noch ist nichts entschieden: Mittlerweile wächst der Widerstand gegen die Bahnprivatisierung. Damit steigt die Chance, die Privatisierung zu verhindern! Alternativen sind machbar!

Kolleginnen und Kollegen! Ihr habt es in der Hand.

Kommt am 11. Juli 2007 nach Fulda. Sagt den Delegierten des außerordentlichen Gewerkschaftstages der TRANSNET, Sie solle sich für Eure berechtigten Interessen einsetzen!

IMPRESSUM:

„Der S-Bahner in der TRANSNET Gewerkschaft GdED“ wird erstellt von den Vertrauensleuten der Berliner S-Bahn in der TRANSNET.

V.i.S.d.P.: Peter Polke

8. Jahrgang - 2. Ausgabe

Auflage: 2000

Druck und Anschrift der Redaktion: TRANSNET Revaler Straße 100, 10243 Berlin

Gleich um die Ecke

Ein ganz normales Wochenende unter EisenbahnerInnen

Wir lernten uns auf der „globale“ in Berlin kennen. Wir, das sind Manu und Christian aus Frankreich, Esteban aus Spanien, Tiécoura aus Mali und Genoveva, Willi und Kerstin aus Deutschland.

Zufällig saßen wir im Kino im selben Film. Der Film befasste sich mit dem Streik der französischen EisenbahnerInnen im Jahr 1995 aus Sicht der Beschäftigten des Gare de Austerlitz (Austerlitzer Bahnhofs). Es war ein sehr emotionaler Film. Er zeigte die AkteurInnen wie sie sich während des Streiks verhielten, welche Sorgen, Ängste aber auch Hoffnungen sie mit ihrem Streik verbanden.

Die Fabrik, ein nettes alternatives Kaffee und Hotel, das in der Zeit der Hausbesetzungen in Berlin entstand war unser nächster Treffpunkt.

Esteban berichtet aus Spanien und die Entwicklung der Eisenbahngewerkschaften nach der Zeit des Diktators Franco. Unter Franco konnte gewerkschaftliche Arbeit nur im Untergrund stattfinden. 1977 wurden Gewerkschaften erstmals wieder zugelassen. Es bildeten sich im wesentlichen zwei Richtungsgewerkschaften aus. Die CNT ist eine kämpferische Gewerkschaft die nur politisch arbeiten wollte und die jede kooperative betriebliche Zusammenarbeit ablehnte, sie wollte sich betrieblich nicht einbinden lassen. Eine Mehrheit der Mitglieder wollte sich jedoch an der betrieblichen Arbeit beteiligen, deshalb kam es zur Trennung der CNT. Der Name CNT-Renovee wurde 1989 in CGT geändert. Heute gibt es in Spanien zwei große Eisenbahngewerkschaften, einmal die CCOO (Arbeiterkommission) und die UGT die Union General Tranriej.

Beide Gewerkschaften sind zum Vertragsabschluss auch dann bereit, wenn sich die Abschlüsse gegen die arbeitende Bevölkerung richtet. 1975 hatte die Spanische Eisenbahn 75.000 Beschäftigte. Heute sind noch 30.000 Arbeitskräfte bei der Spanischen Bahn beschäftigt. Davon sind ca. 12.000 Beschäftigte organisiert. Offiziell solle die Spanische Bahn (RENFE) nicht privatisiert werden.

Willi erklärt den Anwesenden die Stellung des DGB und berichtet über den Stadtteil Kreuzberg und seine politische interessante Geschichte. Die in den siebziger und achtziger Jahren entstandene Solidarität der unterschiedlichen Nationen bröckelt leider zusehends. Damals haben z.B. die türkischen Frauen sich gegen die Akkordarbeit gewehrt. Ihr Spruch „Akkord ist Mord“.

Kerstin erzählt über die Berliner S-Bahn und die Sorgen und Nöte ihrer KollegInnen. Genoveva arbeitete bis vor Kurzem noch in Kaiserslautern im Fahrkartenverkauf der DB. Sie berichtete über Ihr Eisenbahnerleben und über ihre Empfindungen seitdem ihr Bereich umstrukturiert wurde. Nun ist sie bei DB Job Service.

Der Maliesche Kollege Tiécoura sagte, wir dürfen den Mut nicht verlieren. Wir müssen unsere Bahn vor dem Börsengang schützen. Das Privatisierungsbeispiel in Mali zeigt, welche zerstörerische Auswirkungen dies auf die Bevölkerung hat. Besonders Frauen sind dadurch betroffen.

Seine Organisation, er ist Präsident der Cocidirail, versucht die Bahn wieder in öffentlichen Besitz zu bringen. Sie kämpfen gegen Vetternwirtschaft und Korruption. Hier in Deutschland möchte er Kontakte knüpfen. Sein Land soll mit Hilfe von erneuerbaren Energien (Sonne, Wind) eine neue Existenzgrundlage erhalten. Die eventuell überschüssige Energie kann Mali exportieren, zum Wohle des Landes.

Manu, Gewerkschafterin von SudRail und Genoveva vereinbarten sich gegenseitig zu besuchen.

Insgesamt war unser Zusammentreffen sehr schön und lehrreich. Esteban hat Allen als Gastgeschenk ein T-Shirt mitgebracht. Es zeigt einen „bösen“ Kapitalisten, der einen Zug von den Schienen reist, und die Bevölkerung an der Seite des Gleises schaut traurig und verstört aus.