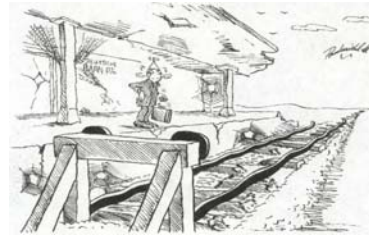


Der Berliner S-Bahner des Aktionsausschusses



INFORMATIONEN für die Kolleginnen und Kollegen der S-Bahn Berlin GmbH – Juli 2008

Die Früchte Deines Kampfes konntest Du leider nicht ernten

Am 20.05.2008 ist in den frühen Morgenstunden unser ehemaliger Betriebsratsvorsitzender und Kollege Andreas Tannhäuser nach langer Krankheit friedlich eingeschlafen.

Tanne wir vermissen Dich. Deinen letzten Kampf konntest Du nicht gewinnen.

Du wirst uns, den S-BahnerInnen und den BerlinerInnen fehlen. Viele Menschen werden sich mit Dankbarkeit an Dich erinnern.

Andreas Tannhäuser, war ein streitbarer Zeitgenosse der für seine S-Bahn und seine KollegInnen, egal aus welcher Himmelsrichtung diese kamen, eintrat. Dank seines Einsatzes und Durchsetzvermögens war ein Arbeitnehmerüberlassungsvertrag (DÜV) möglich geworden. Er hat damals die KollegInnen von der BVG zur Berliner S-Bahn Berlin begleitet.

Tanne hatte die Fähigkeit zuzuhören. Andere Meinungen waren ihm immer wichtig. Oft stellte er sich in Frage. Er hatte nur ein Ziel. Das Ziel einer sozialen und gerechten Welt. Tanne kämpfte unbeirrt gegen jegliche Form von Privatisierung öffentlichen Eigentums.

Als Betriebsratsvorsitzender hast Du im August 2005 das Aktionsbündnis: „Berliner! Schützt eure S-Bahn!“ auf den Weg gebracht. Du wolltest auch für „Kalle Knips“ etwas bewegen.

Wir kennen ihn als geradlinig und kompromisslos, wenn es galt sich und seinen Idealen treu zu bleiben.

Als er zur letzten Betriebsratwahl antrat, hast Tanne trotz schwerer Krankheit sich als Betriebsratsvorsitzender zur Wahl gestellt. Seine Rede von damals ist uns heute noch in Erinnerung. In aller Deutlichkeit hat er den Betriebsräten klar gemacht, das er angetreten ist, diese unsere S-Bahn als öffentlichen, integrierten Traditionsbetrieb zu erhalten.



Leider traten einige, damals durch den TRANSNET-Vorstand, verwirrte Betriebsräte nicht hinter ihn. Die Folgen einer

anderen Betriebsratspolitik haben wir S-Bahner jetzt zu tragen.

Oft versuchte man ihn mit ernst gemeinten Angeboten aus der politischen Landschaft zu entfernen. Jedoch war seine Standhaftigkeit zu keiner Zeit gefährdet.

Lieber Tanne, Du hast für die Interessen Deiner KollegInnen unbeirrbar gestritten. Deinen Weg weiter zu gehen, ist für uns eine Verpflichtung und Dein Vermächtnis.

Wir versprechen Dir in Deinem Sinne weiter zu kämpfen.

Wir sagen: Danke Tanne! Du wirst immer in unsern Herzen bleiben.

Unser Mitgefühl gehört Deiner Familie.

IMPRESSUM:

„Der S-Bahner“ wird erstellt von den Mitgliedern des Aktionsausschusses der Berliner S-Bahn **V.i.S.d.P.:** Peter Polke
2. Jahrgang - 2. Ausgabe Auflage: 500



Hallo zusammen,

wie wir alle wissen ist die neue Unternehmensbekleidung (UBK) da. Mit ihr auch die Konzernbetriebsvereinbarung „Ausstattung mit Unternehmensbekleidung“ und die Konzernrichtlinie 110 (kein Notruf!).

In letzterer sollen Tragevorschriften geregelt werden. Hier stellt sich die Frage, wer regelt wirklich was? Der örtliche Betriebsrat bestimmt bei Angelegenheiten, die das Verhalten und die Ordnung im Betrieb betreffen, wie z.B. Namensschilder, Tatoos, Ohrringe und Sommerbefehl mit. Beantragt die Arbeitgeberin diese Mitbestimmung nicht, fehlt der Richtlinie 110 in unserem Unternehmen, die rechtliche Grundlage.



Arbeitsrechtliche Maßnahmen, wegen falsches Trageverhalten, haben zu unterbleiben oder sind rückgängig zu machen.

Also legt Euch diese Info zu Euren Arbeitsverträgen und zeigt sie Eurem Vorgesetzten im Falle eines Falls (BR informieren nicht vergessen!).

Natürlich soll das, kein Freibrief für ein papageiähnliches Aussehen sein. Euer Erscheinungsbild muss sich schon annähernd bahntypisch und einheitlich darstellen.

private DB AG

Die Ziele, die mit der 1993 beschlossenen ersten Stufe der Bahnreform angestrebt wurden, sind im Wesentlichen nicht erreicht worden. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat sich seitdem aus der Fläche zurückgezogen, das Schienennetz schrumpfte um mehr als 5.000 Kilometer, die Fahrpreise wurden mehrfach deutlich angehoben und etwa 1 000 Bahnhöfe geschlossen. Die Service- und Beratungsqualität für die Reisenden hat sich verschlechtert. Die Beschäftigtenzahl verringerte sich von 380 000, die im Jahre 1994 bei der neugegründeten Deutschen Bahn AG tätig waren, auf 180 000, die Ende 2007 im Schienenbereich der DB AG arbeiteten.

Statt sich darauf zu konzentrieren, Verkehr in sozialer und umweltverträglicher Weise von der Straße auf die Schiene zu verlagern, verwendete die DB AG einen Teil ihrer Ressourcen darauf, sich zum internationalen Logistikkonzern zu entwickeln und Marktfähigkeit an der Börse zu erreichen.

Trotz einer vollständigen Entschuldung häufte die DB AG auf diese Weise erneut Verbindlichkeiten von rund 20 Milliarden Euro an. Die mit der ersten Stufe der Bahnreform versprochene Entlastung öffentlicher Haushalte trat nicht ein. Alles in allem hat diese Politik neue Lasten für künftige Generationen erzeugt.

Der Privatisierungskurs der aus Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn hervorgegangenen DB AG hat sich als Fehlschlag und Irrweg erwiesen. Auf diese Weise wurde die Vorgabe des Grundgesetzartikels 87e, dass dem Wohl der Allgemeinheit Rechnung getragen wird, nicht erfüllt, sondern gröblich verletzt. Eine, auch nur teilweise, Privatisierung öffentlichen Eigentums, das zum unverzichtbaren Kernbereich der öffentlichen Daseinsvorsorge gehört, führt in der Konsequenz zur Sozialisierung von Verlusten und der Privatisierung von Gewinnen.

Gewerkschaft

Die Einheit der KollegInnen mit ihren Gewerkschaftsorganisationen kann und muss die Zerschlagung unserer Bahn verhindern!

Kolleginnen, Kollegen!

Die Zustimmung des Vorstandes von TRANSNET zur Teilprivatisierung der Bahn und der Wechsel des bisherigen Vorsitzenden von TRANSNET von Norbert Hansen in den Bahnvorstand machen deutlich:

- Der derzeitige Vorstand von TRANSNET handelt nicht nach dem Mandat der Mitglieder.
- Die Unabhängigkeit unserer Gewerkschaft wurde gefährdet!

Unvergessen ist, dass dieser Vorstand den Plan zum Austritt der TRANSNET aus dem DGB, dem Bund der unabhängigen Gewerkschaft in Deutschland, hatte. Die Mitglieder von TRANSNET haben ihn daran gehindert, seine Pläne umzusetzen. Kein Verantwortlicher einer gewerkschaftlichen Interessensorganisation der Bahnbeschäftigten, kein Betriebsrat als von den KollegInnen gewählter Interessensvertreter haben das Recht noch das Mandat, der Trennung von Netz und Betrieb, der Privatisierung zuzustimmen.

Wir brauchen die Einheit aller KollegInnen der Bahn mit ihren gewerkschaftlichen Interessensvertretungen und mit ihren gewählten Betriebsräten:

- für die Verteidigung des einheitlichen Bahnbetriebs und der öffentlichen Bahn in staatlichem Eigentum und Verantwortung. Sie allein garantieren den Grundgesetzauftrag der öffentlichen Daseinsvorsorge.
- gegen die Auslieferung des Volkseigentums an die Börsenspekulation, ob in Form von „Volks“aktien oder von Finanzinvestoren.

Die Vertrauenspersonen der Berliner S-Bahn in der TRANSNET halten weiter fest an dem

einstimmig gefassten Aufruf der VP-Sitzung vom 18.12.2006:

„Wir treten ein für die Rückführung der Deutschen Bahn AG in einen staatlichen Betrieb unter voller Verantwortung und vollständiger Finanzierung durch den Bund, denn alle, zum Teil mit Unfällen verbundenen Erfahrungen der letzten Jahre – in Deutschland und international – zeigen, dass es nur in dieser einen Betriebsform einen funktionierenden Bahnverkehr geben kann, der seinem öffentlichen Auftrag einer demokratischen und sozialen sowie umweltgerechten Mobilität entspricht.“

Es gab gute Gründe für den historischen Weg der Privatbahn zur Staatsbahn, die auch heute noch ihre Gültigkeit haben. Wer anderes behauptet, spricht die Unwahrheit und verschweigt die Opfer und Kosten, die am Ende immer die Allgemeinheit zu tragen hat.“

Auf dem Hintergrund dieser Entwicklung fordern sie:

- Einen außerordentlichen Gewerkschaftstag von TRANSNET.
- Dazu Neuwahlen auf allen Ebenen, einschließlich der Delegierten zu diesem außerordentlichen Gewerkschaftstag.

Nur so können unsere Gewerkschaft TRANSNET als DGB-Gewerkschaft und unser Bahn, unsere Arbeitsplätze und Lohn verteidigt werden.

Nur so kann die Bahn als Teil der Öffentlichen Daseinsvorsorge verteidigt werden.

Tradition ist nicht die Anbetung der Asche, sondern die Weitergabe des Feuers.

Gustav Mahler

Lebewohl

Lebewohl mein Freund,
durch die Bäume rauscht der Abendwind,
als fühlte er das wir traurig sind; mein Freund.

So als ob er weint,
es ist wie ein stiller Abschiedsgruß,
für den Weg den du jetzt gehen musst; allein.

Lebewohl mein Freund,
vor uns schließt sich eine große Tür und
trennt den Weg zwischen mir und dir.

Es tut so weh mein Freund,
auf die Träume unserer Freundschaft und
Arbeitszeit,
fällt nun ein graues Tuch der Einsamkeit;
wie nie.

In eine andere Welt wirst du nun gehen
wo sich alle einmal wieder sehen,
doch auf diesem Weg
geht jeder Mensch allein.

Irgendwann einmal,
steht die Uhr für jeden still,
auch wenn man es nicht begreifen will;
doch jener Abschied wird nicht für immer sein.

Lebewohl mein Freund Tanne.

© C.S.

Ein Lebewohl aus der Politik

„Etwas sehr trauriges muss ich noch los
werden, denn ihr kennt ihn alle.

Andreas Tannhäuser der ehemalige
Betriebsratsvorsitzende der Berliner S-Bahn,
der in unserem Film Bahn unterm Hammer
die Machenschaften der TRANSNET
aufdeckte ist in dieser Woche gestorben. Wir
alle sind sehr traurig darüber. Wir werden
auch und gerade in seinem Namen und in
seinem Gedenken den Kampf um unsere
Bahn fortführen.

Seine schwere Krankheit konnte ihn nicht
davon abhalten, im Rollstuhl am 01. Mai 2008
in Berlin teilzunehmen.“



„Wenn’s denn passiert, dann tut’s richtig
weh! Sagt den Kolleginnen und Kollegen,
wenn’s denn passt, dass ich über Tannes
Tod richtig traurig bin.

Vielleicht hilft das ein wenig bei Eurer
Trauer.“

„Gestern habe ich erfahren, dass Andreas
Tannhäuser verstorben ist. Ich bin sehr
betroffen. Wenigstens wusste er, dass wir in
seinem Sinne weiterkämpfen.“