



Der Berliner

Nr. 11 April / Mai 2010
2. Ausgabe zu den
Betriebsratswahlen

- Bahner

Informationsblatt der *Liste 4*
Betriebsgruppe Der Berliner S- Bahner

Bahnchef Grube macht Versprechungen:

Freibier? Nein danke!

Nach der Betriebsversammlung am 12. April meinte Bahnchef Grube es etwas zu gut mit uns. Auf die Reporterfrage, was er nach der S-Bahn-Krise machen würde, versprach er, „Freibier für alle S-Bahner“ zu spendieren. Ob Freibier ausreicht, die Verluste der Beschäftigten auszugleichen, ist zu bezweifeln:

Über 1000 Arbeitsplätze wurden vernichtet. Wichtige Aufgaben wanderten zu anderen Bahnfirmen ab. Mitarbeiter von Billigtöchtern ersetzen zunehmend das Stammpersonal. Das Image der Firma ist am Boden. Das Ansehen der S-Bahner ist beschädigt. Diffuse Dienstpläne mindern die Arbeits- und Lebensqualität. Strukturänderungen und Teilausschreibung bedrohen die Zukunft der Mitarbeiter.

Gut 100 Mio. Euro ist der Bahn die Kundenentschädigung wert. Und wer entschädigt die Belegschaft? Mit Freibier allein ist da nichts zu machen. Auch eine Arbeitsplatzgarantie, 90 Neueinstellungen und der Erhalt der Werke in Schöneweide und Friedrichsfelde (bis 2017) sind da nur ein Tropfen auf den heißen Stein.

Zum Beispiel Arbeitsplatzgarantie: Damit ist nicht gesagt, wo dieser Arbeitsplatz demnächst angesiedelt sein wird. Unter dem GmbH-Dach? Bei Regio? Bei Netz? Bei einer Billigtochter? Bei der Zeitarbeit? Oder gar beim Jobservice? Der BeSiTV läuft Ende 2010 aus: Man weiß nur, dass er „eine andere Qualität“ bekommen soll.

Zum Beispiel Neueinstellungen: Aber zu welchen Bedingungen? Wohin die Reise geht, zeigt die jüngste Einstellung von sechzehn Lokführern der DB BahnServices GmbH, mit wesentlich niedrigeren Tariflöhnen - der Personaltrend der Zukunft!

Zum Beispiel Erhalt der Werke: Die meisten Sanierungsaufträge wandern längst in Regio-Werkstätten ab. Das wird nach der Strukturänderung eher noch zunehmen. Der Verdacht einer Alibiveranstaltung ist bislang nicht ausgeräumt.

Betriebsratschef Heiner Wegner kommentierte die Versprechen des Bahnchefs wie folgt: „Das alles kam bei den Kollegen gut an!“ sagte er gegenüber der Presse. Da er vorab bereits einige Gespräche mit Herrn Grube führen durfte, muss er das wohl so sehen. Schließlich stehen BR-Wahlen ins Haus.

Liste 4: Wahlprogramm*

(*Ein Programm muss das Bestmögliche fordern, um das Mögliche zu erreichen.)



Politische Zielsetzung: Die S-Bahn den S-Bahnern!

1. Die S-Bahn Berlin GmbH muss als kompletter, eigenständiger Betrieb wiederhergestellt werden! Die „integrierte S-Bahn“ ist als Mogelpackung zu entlarven, die nur die Aufteilung des Betriebes auf verschiedene Konzernebenen verschleiern soll!
2. Betriebswichtige Kompetenzen (Aufsichten, Ausbildung, Fahrdienst, Fahrdienstleitung, Instandhaltung, Marketing, Reinigung, Sicherheit, Vertrieb, Verwaltung) dürfen nicht im gespaltenen Bahnkonzern verschwinden oder an private Dienstleister vergeben werden!
3. Rechtswidrige und beschäftigungsfeindliche Ratio- Maßnahmen sind zurückzunehmen!
4. Die Berliner S-Bahn muss ein öffentlicher Dienstleister von Menschen für Menschen bleiben! Deshalb kommt einer personalintensiven Betriebspolitik besondere Bedeutung zu!
5. S-Bahner sind grundsätzlich auf Regelarbeitsplätzen zu beschäftigen! Das Stammpersonal muss wieder auf den Personalstand von 2004 anwachsen!
6. Beschäftigung von externen Kräften (Leiharbeiter, abgeordnete Konzernkräfte, zeitweilige Helfer aus Subunternehmen und Drittfirmen) muss von der Personalplanung erfasst und in Stamarbeit umgewandelt werden!
7. Um künftigen Facharbeitermangel vorzubeugen, muss die Ausbildungsquote erhöht und die Übernahme aller Auszubildenden auf Stamarbeitsplätze garantiert werden!

Umsetzung im Betriebsrat: Konsequente Beschäftigungspolitik!

1. Der künftige Betriebsrat muss den Betriebsübergang zur DB Regio AG öffentlich zur Diskussion stellen, mit dem Ziel, weitere Verlagerungen von Betriebsteilen zu verhindern!
2. Der künftige Betriebsrat muss mit allen Mitteln für einen beschäftigungsintensiven Betrieb kämpfen! Dazu gehört eine harte, konsequente Arbeitszeitpolitik, um die vorhandene Arbeit auf mehr Schultern zu verteilen! Dazu gehört die konsequente Einforderung einer belastbaren Personalplanung! Und dazu gehört die prinzipielle Umwandlung von prekären und externen Arbeitsplätzen in Stamarbeitsplätze: Dies gilt besonders in den Bereichen Instandhaltung und Bahnsteigpräsenz!
3. Der künftige Betriebsrat muss die Jugend- und Auszubildendenvertretung (JAV) in ihrem Kampf für eine qualitativ hochwertige, im Betrieb selbst angesiedelte Ausbildung unterstützen und ein besonderes Augenmerk auf die Übernahme aller Azubis richten!
4. Der künftige Betriebsrat muss seine VertreterInnen im Aufsichtsrat verpflichten, alle Entscheidungen, die die Beschäftigungspolitik des Betriebes betreffen, besonders unter die Lupe zu nehmen und ggf. abweichende Voten abzugeben!
5. Der künftige Betriebsrat muss Kontakt zu den Gremien anderer Bahnbetriebe aufnehmen, um eine gemeinsame Beschäftigungspolitik zu entwickeln!

Eine künftige Berliner S-Bahn muss so personalstark und eigenständig werden, dass sie alle Leistungen aus einer Hand anbietet und so den traditionell guten Ruf der Berliner S-Bahn wiederherstellen kann!

Gebt die S-Bahn den S-Bahnern zurück!

Die guten alten Zeiten

Berliner bluten für
den Börsengang!



Die DB AG will sich auf Kosten ihrer Tochter – der S-Bahn Berlin GmbH – sanieren und börsenfein machen. Zu diesem Zweck wird ein gesunder und traditionsreicher Betrieb gezwungen:

- Strecken zugunsten Privater abzugeben,
- Takte ausdünnen und Züge zu verkürzen,
- Wochenendverbindungen zu streichen,
- Wartungsintervalle zu verlängern und Werkstätten aufzugeben,
- Verkaufsstellen und Aufsichten zu schließen,
- Personal durch Rufsäulen und Automaten zu ersetzen,
- Ausbildung zurückzufahren und
- die Fahrpreise zu erhöhen.

Alle diese Maßnahmen werden mit dem betriebswirtschaftlichen Ziel „Kostenführerschaft im Wettbewerb“ begründet. In Wirklichkeit wird ein leistungsfähiger Betrieb kaputtgespart, damit der Bahnkonzern „börsenfähig“ wird.

Die Berliner und Brandenburger zahlen die Zeche!

2006

Davor haben wir gewarnt!

2010

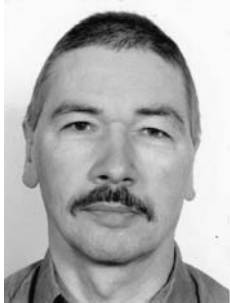
Und wie ist es gekommen?



- Werden S-Bahn-Strecken zugunsten Privater abgegeben?
- Wurden Takte ausgedünnt und Züge verkürzt?
- Wurden Wochenendverbindungen gestrichen?
- Wurden Wartungsintervalle verlängert und Werkstätten aufgegeben?
- Wurden Verkaufsstellen und Aufsichten geschlossen?
- Wurde Personal durch Rufsäulen und Automaten ersetzt?
- Wurde die Ausbildung zurückgefahren?
- Wurden die Fahrpreise erhöht?

**Es kam noch viel schlimmer! Alle wissen das.
Mitarbeiter und Kunden zahlen die Zeche!**

**Wir müssen aus der
Betriebsgeschichte lernen!**



Percy Baarts (1)
Fahrdienstleiter
Geb. 1961



Jenny Fröbus (2)
Triebfahrzeugführerin
Geb. 1979



Kornelia Galeitzke (3)
Aufsicht
Geb. 1955



Kay Hanisch (4)
Aufsicht
Geb. 1973



Martin Berger (5)
Aufsicht
Geb. 1953

Wir brauchen einen politischen, kämpferischen BR, in dem die Meinung „Wir können ja doch nichts ändern!“ fehl am Platz ist.

Ich möchte, dass sich der Blick auf die Menschen richtet und nicht auf die Sache!

Für einen politisch handelnden Betriebsrat!
Liste 4
Betriebsgruppe Der Berliner S-Bahner



Ingeborg Schüler (6)
Verkäuferin
Geb. 1951

Es ist mir wichtig, dass dem Arbeitgeber ein starker Betriebsrat auf die Finger schaut. Andreas Tannhäuser war mir da in vieler Hinsicht ein Vorbild!



Markus Lubrich (7)
Fahrdienstleiter
Geb. 1979



Jochen Hönicke (8)
Fahrdienstleiter
Geb. 1953



Jürgen Raßbach (9)
Stellwerkswärter
Geb. 1949



Uwe Teubner (10)
Fahrdienstleiter
Geb. 1961