

Aktionsausschuss 100% S-Bahn

Gegen Ausschreibung und Zerschlagung der S-Bahn – Für den Erhalt unserer Arbeitsplätze!

JETZT WIRD KLARTEXT GESPROCHEN!

Die dem „Aktionsausschuss 100% S-Bahn“ vorliegende Vorlage des Berliner Senats an das Abgeordnetenhaus, zeigt nun auch dem letzten Zweifler, dass die Ausschreibung der Berliner S-Bahn allein auf Kosten der Steuerzahler, Fahrgäste und uns S-Bahner/innen stattfindet.

In seiner Darstellung zeigt der Senat die von ihm unzureichend geprüften und völlig offenen Möglichkeiten einer Direktbeauftragung des S-Bahn Betriebes an einen Betreiber, die der S-Bahn Berlin GmbH, incl. der Infrastruktur, auf 100% S-Bahn ist möglich und sollte im bereits eindrucksvoll dargelegten und manifestierten Interesse der S-Bahner/innen und Fahrgäste auch umgesetzt werden.

Direktbeauftragung statt Ausschreibung!

Auch die dem Senat bekannten betrieblichen, technischen und organisatorischen Risiken erlauben es ihm, die Berliner S-Bahn in der Hand eines Unternehmen zu belassen. Das vom Berliner Verkehrsenaator in einer S-Bahn Betriebsversammlung dargestellte und erforderliche Gutachten, das diesen Fakt hätte dargestellt, wurde bekanntlich von ihm und dem Senat nicht mehr abgewartet. Vielmehr schuf dieser, allein mit dem Willen die Ausschreibung und Zerschlagung der Berliner S-Bahn herbeizuführen, Fakten.

Risiken und Laufzeiten

In der Senatsvorlage an die Abgeordneten stellt sich der Senat ein Armutzeugnis aus. Alle Risiken einer S-Bahn Ausschreibung sollen allein die Steuerzahler, Fahrgäste und wir S-Bahner/innen tragen.

Mit einem Bruttoanreizvertrag werden einem neuen Betreiber alle Risiken genommen, die sich aus sinkenden bzw. steigenden Fahrgeldeinnahmen, bzw. den Energie- und Trassenpreisen ergeben. undefiniert ist auch die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen mit anderen Verkehrsträgern (BVG, usw.). Somit würden sogar die Einnahmen aller im VBB agierenden Verkehrsunternehmen (VU) so aufgeteilt, dass der Anteil der dem neuen Betreiber zusteht, direkt in die Taschen der Profitgeier fließt.

Ohne definiertes Fahrkartenvertriebssystem, einem personellen und/oder maschinellen Fahrkartenverkauf, soll dieser für die Fahrgäste wichtige Punkt erst zu Vertragsbeginn festgelegt werden. Neben einem unersetzlichen personellen Fahrkartenverkauf, sollten schon jetzt zusätzlich, nicht als Ersatz, alle möglichen Vertriebsverbesserungen innerhalb der Laufzeit des Verkehrsvertrages möglich sein.

Sollte das neu beauftragte Verkehrsunternehmen nicht mehr in der Lage sein, um den Betrieb der S-Bahn zu erbringen, will der Senat das Land Berlin/Brandenburg die Verantwortung dafür über helfen, indem er den Verkehrsvertrag kündigt, um dann alle Fahrzeuge und Werkstätten zu übernehmen, sowie den Betrieb der S-Bahn auf Kosten der Steuerzahler neu zu organisieren, ggf. an einem Dritten, also wiederum einem Profitgeier zu übergeben. Eine Enteignung auf Kosten der Steuerzahler?!

Ein bis zum Einsatz aller Neubaufahrzeuge geplante Interimsregelung von 2017 bis 2020, für den Übergang der Alt- auf Neubaufahrzeuge durch den alten und neuen Betreiber gibt es noch nicht. Dabei ist diese Regelung die Grundlage für alle Bemühungen des Berliner Senats, die Ausschreibung und Zerschlagung an den Haaren herbeizuziehen. Ohne Grundlage und Sachverstand wird jedoch vollstreckt.

Beirat

Die Einführung eines Beirates, dem die Verkehrsunternehmen auskunftspflichtig sind, beruht auch auf die Forderungen vom „Aktionsausschuss 100% S-Bahn“, dem S-Bahn Betriebsrat und den Gewerkschaften, nach einer Kontrolle der Unternehmen durch die Bürger/innen und S-Bahner/innen. Die fehlende Definition bei der Besetzung des Beirates, lässt jedoch die Möglichkeit offen, dass nur politisch konforme Vereine und Verbände geladen werden. Wir Beschäftigte und die Gewerkschaften bleiben außen vor. Das zeugt von einem reinen Feigenblatt des Berliner Senats.

„Sozialstandards“

Mit den sogenannten Sozialstandards will der SPD-CDU geführte Senat nun auch uns S-Bahner/innen die Ausschreibung und Zerschlagung unserer Arbeitsplätze schmackhaft machen. Dabei legt er den Branchentarifvertrag der EVG und den Bundes-Lokführertarifvertrag der GDL als einschlägige Tarifver-

träge im Sinne seiner definierten Tariftreue fest. Diese Vorgabe gilt jedoch als Eingriff in die Tarifautonomie der Unternehmen und würde von ihnen wohl nicht hingenommen werden. Jedoch gelten der Branchentarifvertrag und auch der LfTV nicht als allgemeinverbindliche Tarifverträge.

Ein neuer Betreiber soll nach Ansicht des Senats zwischen dem Branchentarifvertrag der EVG oder dem Bundes-Lokführertarifvertrag der GDL wählen können. Bei niedrigeren Löhnen und höheren Arbeitszeiten im Branchentarifvertrag der EVG, gegenüber ihren bisherigen DB-Tarifverträgen, und noch größeren Unterschieden zum DB-LfTV der GDL, wird die Wahl eines neuen Betreibers sehr schnell fallen. Dieser Tarifvertrag wäre dann für alle Beschäftigten des neuen Betreibers anzuwenden. Auch für die Lokführer.

Alle nicht unter den Branchentarifvertrag der EVG fallende Arbeitnehmer/innen eines neuen Betreibers, fallen damit unter die Mindestlohnregelungen des Landes Berlin, mit 7,50 Euro pro Stunde. Diese Mindestlohnregelung besteht zudem für den Fall, dass der neue Betreiber ein weiteres Unternehmen mit den von ihm gewonnen Leistungen beauftragt. Wie beim Rostocker-Modell der DB-Regio AG. Dort fahren unsere Kollegen/innen der Rostocker Straßenbahn AG die Züge der DB-Regio zu Dumpinglöhnen. Diese "Sozialstandards" kann sich der Senat selber verordnenden, aber nicht uns S-Bahner/innen!

Arbeitsplatzwechsel

Ein neuer Betreiber soll allen Arbeitnehmer/innen im Fahrbetrieb, die zuvor im Teilnetz-Ring beschäftigt sind, ein Übernahmeangebot zukommen lassen. Dazu werden von diesen Beschäftigten persönliche Daten erhoben und allen Bewerbern zur Verfügung gestellt. 30 Monate vor dem Beginn des neuen Verkehrsvertrages, müssen sich diese Beschäftigten dann entscheiden, ob sie zum neuen Betreiber wechseln "wollen". Wer im Fahrbetrieb zum Teilnetz-Ring gehört, ist jedoch völlig unklar.

Daher ist mit einem Interessenausgleich (Sozialplan) für alle S-Bahner/innen zu rechnen, oder die Unternehmensführung wird festlegen, welche Lokführer dem System Ring, Stadtbahn, oder Nord/Süd angehört. Die organisatorische Vorarbeit wurde ja bekanntlich bereits getroffen. Keine Erwähnung finden dabei die S-Bahner/innen in den Werkstätten, der Verwaltung, der Reinigung, des Wachschutzes, dem Vertrieb, auf den Bahnsteigen und in den Stellwerken. Diese S-Bahner/innen sind für den Senat offensichtlich nicht von Belang und sollen bei der Ausschreibung hinten runter fallen.

Fahrzeugbeschaffung und Wartung

Die neuen Fahrzeuge sollen nach dem Willen des Senats über 30 Jahre lang fahren. Bei welchem Betreiber ist allerdings fraglich. Angaben zur Systemkompatibilität der neuen und alten S-Bahnen, beim Betriebsfunk oder Zugsicherung, findet sich nicht im Senatspapier. Dabei sieht es vor, dass für die ersten 15 Jahre der neue Betreiber für die Anschaffung und Wartung zuständig ist. Dafür sind auch neue Werkstätten anzuschaffen. Der Bestand der bisherigen Werkstätten und der Verbleib der dort beschäftigten Arbeitnehmer/innen wird vom Senat völlig offen gelassen.

Für die zweiten 15 Jahre soll der bis dahin agierende Betreiber, weiterhin die Wartung der Fahrzeuge in seinen Werkstätten übernehmen. Allein der Betrieb der Fahrzeuge auf den jeweiligen dann wieder neu auszuschreibenden Systemstrecken soll dann nach den Plänen des Senats erfolgen.

Die noch verbliebenen S-Bahner/innen sollen somit ihre Erfahrungen bei der Projektierung und dem Test der Neufahrzeugen zur Verfügung stellen und bekommen dann einen Arschtritt. Dabei weiß der Senat selber noch nicht, wie denn die neue S-Bahnen überhaupt aussehen sollen. Züge für die Berliner S-Bahn gibt es nicht von der Stange. Aufgrund der nötigen Spezialanfertigung muss die Berliner S-Bahn nicht ausgeschrieben werden. Die spezielle Art eines Betriebes und nicht kalkulierbare Risiken bei der Beschaffung und dem Betrieb von Verkehrsleistungen erlauben das nach EU-Recht!

Die wahre Absicht des Berliner Senats, die S-Bahn ohne Rücksicht auf Verluste auszuschreiben und zu privatisieren, wird nun offensichtlich!

S-BAHNER/INNEN ALLER BEREICHE, DAS KÖNNEN UND DÜRFEN WIR NICHT HINNEHMEN!

**FÜR DIE UNVERZÜGLICHE HERBEIFÜHRUNG EINER GESAMTBETRIEBSVERSAMMLUNG
ALLER S-BAHNER/INNEN WÄHREND IHRER ARBEITSZEIT!**

Die gesamte Senatsvorlage könnt ihr unter - Aktionsausschuss.blogspot.com – einsehen.