



# - Bahner

Informationsblatt der WER.DIE - Betriebsgruppe

Jetzt ist es amtlich:

## S- Bahn wurde kaputt gespart!

Die Schlagzeilen häuften sich: „Problemfall S- Bahn“, „Frostiges Nachspiel für die S- Bahn“, „Senat bestraft unpünktliche S- Bahn!“ titelte etwa die Berliner Zeitung. Von „Chaostagen“ sprach die Morgenpost, vom „Versagen des Unternehmens“ VBB- Chef Werner Franz.

Berliner Politiker legten nach: Die verkehrspolitische Sprecherin der Linkspartei, Jutta Matuschek, sah die Ursache für den Leistungseinbruch in der Rationalisierungspolitik der letzten Jahre: „Die S- Bahn hat mehr Personal gespart und mehr Züge verschrotten lassen, als vertretbar ist!“ Und sie hatte „den Eindruck, dass sie (die Geschäftsführung der S- Bahn) lieber eine Zuschusskürzung in Kauf nimmt, als genug Fahrzeuge und Personal einzusetzen.“

Auf einer Anhörung vor dem Verkehrsausschuss musste sich S- Bahn- Chef Heinemann fragen lassen, ob die S- Bahn noch „willens und in der Lage ist, die vertragliche Leistung zu erbringen?“ Und Christian Gaebler, verkehrspolitischer Sprecher der SPD- Fraktion, dachte laut und öffentlich darüber nach, bei weiteren Vertragsverletzungen den Verkehrsvertrag zu kündigen und sich einen neuen Betreiber für die Berliner S- Bahn zu suchen. Ganz so weit ging SPD- Senatorin Ingeborg Junge- Reyer noch nicht. Sie kündigte vorerst „wegen Minderleistung“ eine Kürzung des Zuschusses um rund fünf Millionen Euro an.

Hinweise auf den besonders harten Winter ließen Politiker und Fachleute nicht gelten. Laut Christian Gaebler hatte es die S- Bahn „nicht mit höherer Gewalt, sondern mit einer normalen Kältesituation im Winter zu tun.“ Auf „Instandhaltungs- und Wartungsmängel“ machte die verkehrspolitische Sprecherin der Grünen, Claudia Hämmerling, aufmerksam: „Der BVG- Verkehr funktioniert unter den selben eisigen Bedingungen nahezu reibungslos!“ Und die Online- Ausgabe der Berliner Zeitung stellte fest, dass weder der Berliner Regionalverkehr noch die Hamburger und Münchner S- Bahn vergleichbare Probleme gehabt hätten.

Der Berliner Fahrgast- Verband IGEB kritisierte vor allem die mangelhafte Kommunikation der Störungen : Nicht nur in den Randbezirken fühlten sich die Fahrgäste - mangels Personal oder funktionierender elektronischer Anzeigen - mit der Situation vor Ort alleingelassen.

Angesichts dieser Resonanz gibt es nichts mehr zu beschönigen: Die Rationalisierungspolitik der S- Bahn Berlin GmbH ist gescheitert. Die Krankenstände bei den Triebfahrzeugführern steigen proportional zu den Überstunden und Zusatzschichten. Die Werker können den personellen Aderlass (324 P seit 2006) nicht mehr verkraften. Mit den Aufsichten verschwinden auch die Fahrgastkontakte. Die Technik versagt, der Wagenpark hält längst nicht genug vor. Und die ausgegliederten Bereiche (Netz etc.) wurden genauso kaputt gespart.

Die Politik scheint aus der Bankenkrise ein wenig gelernt zu haben: Sie setzt der Privatwirtschaft erste Grenzen, übernimmt wieder Verantwortung. Und wie steht es um die S- Bahn- Krise?

# Eine Frage, Kollegen ...

Darf ich an jeden von euch S- Bahnern mal eine Frage stellen? Es beschäftigt mich schon sehr lange. Vielleicht ist es auch etwas naiv, aber aus gegebenen Umständen sehr aktuell: Sind die „alten Zeiten“ wirklich vorbei?

Damit sind nicht politische Zeiten gemeint. Sondern „nur“ die Zeiten, in denen wir respektvoll, anerkennend und solidarisch zusammengearbeitet haben, um unseren gemeinsamen Auftrag zu erfüllen: unsere Kunden von A nach B zu bringen.

## Spannungen zwischen den Berufsgruppen

Durch die massiven Einsparungen ist es bei der S- Bahn zu sagenhaften Spannungen in und zwischen den einzelnen Bereichen gekommen! Von jeder Berufsgruppe, von jedem einzelnen Mitarbeiter wird das Maximum abgefordert. Überall wird darüber gesprochen, nur eine Gruppe fällt meist aus der Diskussion raus - es sei denn, sie hätte einen Fehler gemacht:

Ja, ich spreche von den örtlichen Aufsichten. Sind unsere Kolleginnen und Kollegen wirklich nur noch geduldete, teure Personalnummern, die es so schnell wie möglich durch Technik zu ersetzen gilt?

## Durch psychische Höllen gegangen

Nein!!! Es sind Kolleginnen und Kollegen, die ganz speziell in den letzten drei Jahren durch eine persönliche, psychische Hölle gegangen sind. Die täglich ihren Mann / ihre Frau stehen, bei jedem Wetter draußen - nicht nur auf dem Bahnsteig - sind (Triebfahrzeugführer wissen doch auch, was ich meine). Die ihre Haut für alles hinhalten und versuchen, es jedem recht zu machen: dem Fahrgast, der Zugleitung, dem Fahrdienstleiter, dem Triebfahrzeugführer etc. .

Aber keinen interessiert es, wie es ihnen auf ihren Dienstposten geht. Wie sie sich nach den verlangten Fachtagen fühlen, die ja entscheiden sollen, ob sie weiter arbeiten dürfen. Wie sie mit den vielen Dienstortwechsellern klar kommen, oft auch ohne Einweisung. Wie sie mit dem drohenden, vollständigen Ersatz durch (nicht funktionierende) Technik fertig werden.

Meint irgend jemand, sein Posten sei sicher? Denkt irgend jemand, er könne bleiben, wenn erst einmal die Aufsichten weg sind? Mir wird persönlich schlecht, wenn ich an mir gegenüber geäußerte, derartige Meinungen denke! Seid ihr euch darüber im Klaren, dass die Arbeit der Aufsichten nur verlagert wird - vor allem Triebfahrzeugführer müssen ihre Arbeit dann anteilmäßig mit erledigen?

Darüber wird kaum diskutiert. Diese Entwicklung ist für alle S- Bahner bedenklich, ja gefährlich. Sie heißt in der letzten Konsequenz: immer weniger Personal, mit immer mehr Arbeitsverdichtung und immer mehr Verantwortung!

## Jeder (!) verdient Respekt

Eins ist mir auch klar: Arbeiten „wie früher“? Das ist vorbei. Wir würden sonst auch auf der Stelle treten. Aber jeder von uns hat seine Arbeit zu leisten und verdient dafür Respekt und Anerkennung! Auch die Aufsichten. Wir sind alle aufeinander angewiesen und sollten kollegial zusammenarbeiten! Statt dessen wird die Belegschaft auseinander dividiert.

Schuld an dieser Situation sind nicht nur der Bahnvorstand und seine Befehlsempfänger, schuld ist auch die Politik, die ihm so viel Handlungsspielraum einräumte.

Aber wir S- Bahner haben keinen Anteil an der Misere. Im Gegenteil: Wir können stolz aufeinander sein! Auf alle die, die unter diesen Umständen trotzdem so viel geleistet haben: die Aufsichten, die Werkstätten etc. - eben wir alle!

Um Antworten bittet

*Uwe Oldenburg*

# S- Bahner wünschen sich für 2009:

Percy Baarts

1. Dass man im Management aufhört, die Ansprechpartner bzw. Personale auf den Bahnhöfen zu reduzieren, damit Sicherheit und Sauberkeit wieder besser werden! Und auf manchen Bahnhöfen möchte man nicht mehr auf den Zug warten müssen.
2. Dass auf den stark frequentierten Strecken wieder Vollzüge fahren, damit sich die Reisenden nicht mehr wie Ölsardinen in der Büchse fühlen müssen!
3. Dass die Züge wieder ordentlich gereinigt und gewartet werden, denn derzeit regiert in vielen Zügen der Schmutz!
4. Dass das Unternehmen S- Bahn erhalten bleibt und nicht vollkommen zerschlagen wird! Mit der Ausschreibung einer solchen Dienstleistung erreicht man nicht mehr Leistung, sondern Material und Menschen werden auf Verschleiß gefahren. Die Dienstleistung wird immer schlechter und damit verliert die S- Bahn das Vertrauen der Kunden.
5. Dass die neue Gewerkschaftsführung der Transnet sich für den Erhalt der Arbeitsplätze in den Bahnbetrieben einsetzt, so schwer es auch sein mag! Das Bestreben des Managements, immer weiter Personal zu reduzieren und mit Billiglöhnern wieder aufzufüllen, besteht nach wie vor.

Harald Weber

1. Bahnsteige mit Personal!
2. Genügend Personal, um Überstunden zu vermeiden und um eine ordentliche Urlaubsabwicklung zu gewährleisten!
3. Eine Rückbesinnung auf die „Familie S-Bahn“, will sagen: eine S- Bahn = ein Betrieb! Ich wünsche mir nicht 199 Unternehmenstöchter, die untereinander im Wettbewerb stehen und bei dem Papierkrieg manchmal ihr Ziel aus den Augen verlieren!
4. Einen pünktlichen, sicheren und störungsfreien Betrieb mit sauberen und einwandfreien Fahrzeugen!
5. Führungskräfte, die Eisenbahner sind! Und nicht Manager mit dem Auftrag, dem Börsengang alles unterzuordnen!
6. Einen politisch denkenden und handelnden Betriebsrat!
7. Eine oder mehrere Gewerkschaften, die sich endlich gegen die Privatisierungspläne stellen!

Detlev Meyer

Auch wenn es wie ein Traum klingt: Möge die jeweilige Geschäftsführung - angefangen im Konzern durch alle Gesellschaften inklusive ihrer Töchter - endlich mal das fabrizieren, was eine Frau Suckale propagiert: ein familienfreundliches Unternehmen, in dem auf die Wünsche und Bedürfnisse der Mitarbeiter eingegangen wird! Und der erste Anfang wären Dienst-, Schicht- und Arbeitszeiten, die das auch ermöglichen! Ein kleiner Schritt mit großer Wirkung!

## Betr.: Arbeitszeit. Anmerkungen zum Tarifabschluss

**Im aktuellen Tarifabschluss ging es auch um tarifliche Regelungen von Arbeits- und Freizeit:**

1. Den Beschäftigten werden mindestens 12 freie Wochenenden im Jahr garantiert.
2. Eine „bessere Planbarkeit der Schichten“ wird von der TG zugesagt.
3. Ruhetage müssen künftig zumindest einen kompletten Kalendertag umfassen.
4. Der Schichtzusatzurlaub wird erhöht.

**Denken wir mal zurück:** Der vorherige Betriebsrat der S- Bahn hatte mit der damaligen Geschäftsführung eine Betriebsvereinbarung zur kollektiven Senkung der Jahresarbeitszeit vereinbart. Diese BV wurde heiß diskutiert und fand schließlich Zustimmung bei drei Vierteln der Belegschaft. Sie war bereit, dafür finanzielle Opfer zu bringen. Denn auf der anderen Seite stand eine faktische Bestandsgarantie für alle Beschäftigten im Betrieb! Ein vernünftiger Deal.

**Dann kam die BR- Wahlen:** Die hart erkämpfte Betriebsvereinbarung wurde kurz nach den letzten Betriebsratswahlen wieder kassiert. Die S- Bahn wurde den Konzernтарifen unterworfen und bekam als Ersatz für die BV den BeSiTV. Diesmal zahlte die Belegschaft ungefragt (!) für eine eher fragwürdige Beschäftigungssicherung außerhalb des Betriebes. Ein unvernünftiger Deal.

**Die Folgen sind bekannt:** Die S- Bahn verlor fast 900 Mitarbeiter. Die Arbeitsbelastung des einzelnen Mitarbeiters stieg dagegen enorm an. Betriebliche und tarifliche Vereinbarungen wurden immer mehr missachtet. Auch von den Mitarbeitern selbst. Nach dem Motto „Not kennt kein Gebot!“ griff die Selbstausbeutung um sich. Schließlich musste die S- Bahn ja weiter fahren!

**Nun also dieser Tarifabschluss:** Eine geschrumpfte Belegschaft schafft die Arbeit beim besten Willen nicht mehr! Die Rüge durch den Berliner Senat spricht Bände. Nun sollen die Beschäftigten per Tarifvertrag zeitlich entlastet werden. Und wer macht dann die zusätzliche Mehrarbeit? Das ist mit besserer Planung allein nicht zu schaffen. Das verlangt die (Wieder-) Einstellung zusätzlicher Mitarbeiter! Doch damit ist nicht zu rechnen, so lange das Spardogma des Unternehmens gilt.

**Also geht es wohl aus, wie es immer ausgeht:** Dann, wenn gute Absichten auf die harte Wirklichkeit treffen: Die Beschäftigten bei der S- Bahn können auf weitere Rechte pochen. Im besten Fall werden Betriebsrat und Gewerkschaften auf die Nichteinhaltung der Tarifvereinbarungen immer wieder hinweisen. Die Geschäftsführung wird im Gegenzug auf den Wettbewerbsdruck verweisen und neue Planungsmodelle ankündigen. Und die S- Bahner werden noch mehr arbeiten und darauf hoffen, dass der nächste Blitz nicht zu nah neben ihnen einschlägt.

**P.S.:** Er wird wohl als nächste wieder die Werker treffen. Bislang wurde das Personal seit 2006 fast halbiert, Aufträge wurden ausgelagert und Kapazitäten eingeschränkt. Dem jüngsten Gerücht zufolge soll die Hauptwerkstatt Schöneweide anno 2010 geschlossen werden.

### Impressum:

„Der Berliner S- Bahner“ ist das Informationsblatt der WER.DIE- Betriebsgruppe der S- Bahn Berlin GmbH. Er wurde von Andreas Tannhäuser gegründet und versteht sich heute als Fortsetzung der Aktion „Berliner! Schützt eure S- Bahn!“ und der „Liste 9“ mit anderen Mitteln.

**V.i.S.d.P.:** Percy Baarts

**Redaktion:** Bernd Eichmann

**2. Jahrgang** (neu), **Auflage:** 1000 Exemplare

**Anschrift der Redaktion:** PercyBaarts@web.de