



# - Bahner

Informationsblatt der Betriebsgruppe  
„Der Berliner S- Bahner / Aktive Transnet“

Notpersonale bei Regio, Railion und BVG angefordert:

## Ist Sicherheit noch Kerngeschäft?

Die Entgleisung der Linie 5 am 1. Mai in Kaulsdorf brachte es endgültig ans Licht: Die S-Bahn sieht sich mit eigenen Instandsetzungspersonalen nicht mehr in der Lage, die notwendigen Vorkehrungen für einen sicheren Betriebsablauf zu treffen. Sie ist auf andere DB- Betriebe und externe Hilfe angewiesen. Dies illustriert einmal mehr die Klemme, in der die Geschäftsführung steckt: Um alljährlich hohe Überschüsse an die DB Regio - und damit an die Konzernmutter - auszuschütten, wurden auch sicherheitsrelevante Investitionen nicht mehr getätigt. Statt dessen dreht man an der Personalschraube, spreizt Wartungszyklen und fährt den Wagenpark zunehmend auf Verschleiß. Weitere Rationalisierungspläne im Werkstättenbereich lassen die Frage zu, ob Sicherheit noch zum Kerngeschäft der S-Bahn Berlin GmbH gehört.

Was war passiert? Am 1. Mai sprang der letzte Wagen der Linie 5 im Bahnhofsbereich von Kaulsdorf aus den Schienen. Grund: ein radialer Radbruch. Später stellte sich heraus, dass der Wagen bereits im April zur Hauptuntersuchung anstand. Doch man hatte den Termin auf 2011 verschoben.

Anlass für das Eisenbahnbundesamt (EBA), die Prüfzyklen für die betroffene Baureihe 481 zu verkürzen: von 60- auf 30.000 km Laufleistung. Nun stehen der S-Bahn doppelt so viele Wirbelstromprüfungen für die Radscheiben und Sicht- und Klangprüfungen für die Radkörper ins Haus. Zudem müssen 520 Radscheiben bis Ende Juli neu montiert werden. Vorerst.

Doch die Personaler müssen passen: Gerade im Werkstättenbereich hatten die Rationalisierer besonders gewütet. Die S- Bahn Berlin verlor dabei zwei Werkstätten, eine Lehrwerkstatt und weit über 300 Mitarbeiter. Mit den verbliebenen Personalern und Qualifikationen sind die Prüfungen und Montagen nicht zu schaffen.

Die Lösung: Qualifizierte Kräfte von DB Regio, Railion und der BVG sollen nun befristet einspringen. Zudem werden S- Bahner aus anderen Betriebsbereichen befristet umgesetzt.

Die Arbeitszeiten in den betroffenen Werken werden zudem temporär bis auf zehn Stunden hochgefahren. Und 7 ehemalige Kollegen - Betroffene des BeSiTV - dürfen zurückkehren, um zu Wirbelstromtechnikern ausgebildet zu werden. Hat der Betriebsrat diesem Paket wirklich kritiklos zugestimmt?

Denn hier ist Gefahr im Verzuge: Sollten sich solche „Notoperationen“ einbürgern, schaffen sie Luft für zusätzlichen Personalabbau, Flexibilisierung und Leiharbeit. Warum dann nicht gleich einen Ringtausch von Fachleuten in der gesamten Branche? Da ließen sich riesige Synergieschätze heben! Haben die Betriebsräte der „Nothelfer“ darüber mal nachgedacht?

Die Kunden zahlen einmal mehr die Zeche. So lange geprüft wird, fahren die Linien S 1 und S 2 im Tagesverkehr zum Teil nur noch mit vier Wagen. Und sollte sich bestätigen, dass das EBA für die Hälfte der Baureihe 481 Stilllegungsbescheide in den Schubladen hat und nur noch ein Dauerfestigkeits- Gutachten für Radscheiben abwartet, wird es eng für die S-Bahn. Sehr eng! Denn es droht die vorfristige Kündigung des Verkehrsvertrages.

## **Für eine einheitliche und unabhängige gewerkschaftliche Interessensvertretung - Transnet**

**Wir Vertrauensleute der Berliner S-Bahn in der Transnet wollen mit einer einheitlichen Liste für die ganze S-Bahn zur nächsten Betriebsratswahl antreten: für eine S-Bahn, einen Betrieb, einen Tarifvertrag!**

Als Betriebsräte können wir für unsere Belegschaft nur etwas erreichen, wenn wir uns auf die gewerkschaftliche Kraft der Interessensvertretung im Betrieb - die Vertrauensleute der Transnet - stützen können. Wir als Betriebsräte handeln im Interesse unserer Kolleginnen und Kollegen und aufgrund eines gemeinsamen Aktionsprogramms mit den Vertrauensleuten.

Wir sind in einer der schwersten Wirtschaftskrisen der Moderne. Diese wird auch für die S-Bahn Berlin GmbH nicht ohne Folgen sein. Für die Politik sind verschärfter Wettbewerb und Privatisierung die Konsequenz. Verschärfter Wettbewerb heißt verschärfte Kostensenkung durch Lohnkürzungen, durch Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und der Leistungsqualität und durch Stellenabbau. Am Ende der Spirale steht die Privatisierung.

Wir sind dagegen, dass unsere S-Bahn durch Privatisierung verspekuliert wird. Die S-Bahn ist bereits im Prozess der Zerschlagung!

**Eine Gewerkschaft und ein Betriebsrat können und dürfen Wettbewerbsdumping und Privatisierung nicht mitgestalten!**

Unsere Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass auch ein Betriebsrat sich einen Kurs der Verschärfung des Wettbewerbs und der Privatisierung nicht als Ziel setzen kann. Wettbewerb ist nicht im Interesse der Kolleginnen und Kollegen, sondern im Interesse derer, die an Kostensenkung und Rentabilität interessiert sind, weil dieses Geld für die Privatwirtschaft, Profiteure und Spekulanten gebraucht wird.

Wir verstehen unsere Aufgabe als unabhängige, gewerkschaftlich organisierte Betriebsräte darin, die Interessen der Kolleginnen und Kollegen zu vertreten – ungeachtet der entgegengesetzten Interessen der Geschäftsleitungen der DB Bahn und der S-Bahn Berlin. Ein Betriebsrat, der den Wettbewerbsinteressen und der Privatisierung nicht entgegensteht, ist keine unabhängige Interessensvertretung der Arbeitnehmer. So hat der Betriebsrat der Berliner S-Bahn nicht die Aufgabe, der Verschlechterung von Arbeitsbedingungen und dem Arbeitsplatzabbau (im Namen der Vorbereitung auf den Wettbewerb) zuzustimmen, ohne einen Gedanken an die Notwendigkeit dieser Maßnahmen zu verschwenden!

**So kann und darf es nicht weitergehen. Wir brauchen einen Neuanfang!**

Der im kommenden Jahr neu zu wählende Betriebsrat muss seine Arbeit mit einem anderen Selbstverständnis als der jetzige Betriebsrat aufnehmen!

**Unsere Enkel werden uns dann fragen  
Habt ihr eure Schlachten selbst geschlagen  
Oder euch den Zeiten angepasst?**

**Rainer Kirsch**

## Für eine einheitliche und unabhängige gewerkschaftliche Interessensvertretung - Transnet

### Wir S-Bahner und S-Bahnerinnen haben alle die gleichen Interessen:

#### **Lohn und Einkommen:**

Alle Tarifverträge, ob von der GDL oder der Tarifgemeinschaft Transnet/ GDBA, sind de facto Absenkungstarifverträge. Gegenüber unserer Gewerkschaft wollen wir für Tarifverhandlungen und Tarifverträge eintreten, die Verbesserungen bringen oder zumindest Erreichtes verteidigen. Ein einheitlicher Tarifvertrag muss nach dem Prinzip „ein Betrieb – ein Tarifvertrag“ sicherstellen, dass gleicher Lohn für gleiche Arbeit bezahlt wird.

#### **Arbeitszeit und Arbeitsbedingungen:**

Auf allen Ebenen haben wir es aufgrund von Leistungsverdichtung mit zunehmender Arbeitshetze, einem Anstieg unserer Arbeitszeit (Überstunden) und einer Verschlechterung unserer Arbeitsbedingungen zu tun. Dagegen wollen wir antreten. Wir fordern deshalb die Einführung von Arbeitsplänen, die auf gesicherten arbeitswissenschaftlichen Erkenntnissen beruhen. Beruf und Familie müssen vereinbar sein. Dringend nötig wird deshalb ein Eingriff des Betriebsrates in die Personalplanung.

#### **Arbeitsplätze:**

Seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH im Jahre 1994 mussten ca. 1600 Kolleginnen und Kollegen gehen. Ein Ende ist nicht in Sicht. Betriebsrat und Gewerkschaft müssen gemeinsam um jeden Arbeitsplatz kämpfen. Erforderlich sind: Insourcing bereits abgegebener Leistungen, Rückführung aller ausgegliederten Bereiche, Ausbau und Einrichtung von Integrationsarbeitsplätzen, Neueinstellungen und die Restrukturierung des Betriebes zu einer einheitlichen S-Bahn.

#### **Ausbildung und Zukunftssicherung:**

Der Betrieb altert aus. Deshalb brauchen wir eine dem demografischen Wandel Rechnung tragende Personalpolitik. Dazu gehört der Erhalt von qualifiziertem Fachpersonal und die unbefristete Übernahme der Auslerner. Lehrlinge brauchen eine S-Bahn- eigene Lehrwerkstatt. Die Berliner S-Bahn muss unserer Jugend eine Perspektive bieten.

#### **Öffentliche Daseinsfürsorge:**

Die S-Bahn Berlin ist ein Betrieb der öffentlichen Daseinsfürsorge. Das heißt Nein zum Wettbewerbsdumping, denn es gibt keinen „fairen“ Wettbewerb. Wir wollen keine „wettbewerbsfähige S-Bahn auf Kosten der Beschäftigten und der Leistungsqualität, sondern eine leistungsfähige S-Bahn mit guter Arbeit und guter öffentlicher Versorgung. Deshalb müssen wir alle Kräfte bündeln, um die S-Bahn Berlin GmbH als integriertes Nahverkehrsmittel zu 100 Prozent in öffentlicher Hand zu erhalten. Dies geht nur mit Hilfe überbetrieblicher und regionaler Netzwerke. Das Land Berlin und dessen Umland dürfen sich nicht ihrer Verantwortung für die Berliner S-Bahn entziehen!

***Für die Betriebsgruppe „Der Berliner S- Bahner / Aktive Transnet“:***

***Percy Baarts Kerstin Fürst Jochen Hönecke***

***Uwe Oldenburg Peter Polke Uwe Teubner***

## **„Erfolg der Berliner S-Bahn massiv aufs Spiel gesetzt“**

**In der Bundestagsdrucksache 16/12945 vom 7. Mai 2009 stellen elf Abgeordnete und die grüne Bundestagsfraktion der Bundesregierung zum Teil sehr unangenehme Fragen zur derzeitigen Lage der S-Bahn Berlin GmbH. Begründet wird dieser Fragenkatalog wie folgt:**

„Seit 2006 wurde die Berliner S-Bahn GmbH (...) vom DB-Konzern im Hinblick auf die geplante Teilprivatisierung auf Sparkurs gebracht und die Gewinnvorgaben wurden deutlich erhöht. Hatte die Berliner S-Bahn GmbH (...) im Jahr 2006 noch 24 Mio. Euro Konzernumlage an die DB AG abgeführt, so waren es 2007 bereits 34 Mio. Euro. Im Jahr 2008 stiegen die Gewinne weiter auf 56,3 Mio. Euro. Diese werden ebenfalls vollständig an die Deutsche Bahn AG fließen.

Zur Erreichung dieses Gewinnziels wurden in den letzten Jahren durch die Berliner S-Bahn GmbH u. a. Züge verschrottet (...), Zugabfertiger von den Bahnhöfen abgezogen und Werkstattkapazitäten um fast die Hälfte reduziert. Zudem wurde der noch im Jahr 2006 auskömmliche, aber nach Einschätzung von Fachleuten durchaus `schlanke` Personalbestand von 3766 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern um fast ein Viertel auf aktuell 2885 reduziert. ...

Immer häufiger sehen sich die Fahrgäste der Berliner S-Bahn daher in den letzten zwei Jahren mit massiven Verkehrseinschränkungen konfrontiert: Verspätungen, Taktausdünnungen, verkürzte, überfüllte und schlecht gereinigte Züge sowie Zugausfälle sind nicht mehr die Ausnahme, sondern kommen regelmäßig vor. ...

Der Erfolg der Berliner S-Bahn (...) wird damit massiv aufs Spiel gesetzt. ...

Befürwortet die Bundesregierung die Unternehmenspraxis der bundeseigenen Deutsche Bahn AG dahingehend, dass die Berliner S-Bahn GmbH als Tochterunternehmen trotz erheblicher Wartungsrückstände an der Infrastruktur und am Fahrzeugpark die gesamten Gewinne an die DB AG abführen muss? Wenn nicht, welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus?“

## **Nachrichten von der Ratiofront**

➤ Senatorin Junge- Reyer (SPD) prangerte im Verkehrsausschuss des Landes Berlin Unpünktlichkeit und Zugausfälle bei der S-Bahn an. Das Land prüft derzeit weitere Zahlungskürzungen an den Betrieb. Sogar eine Kündigung des Verkehrsvertrages vor 2017 wird erwogen.

➤ 2008 hatten die Züge der S-Bahn 900 technische Ausfälle: ein Zuwachs von 50 Prozent gegenüber 2007 (602 Ausfälle).

➤ 23 von insgesamt 40 Fahrkartenschaltern sollen geschlossen werden. 38 Mitarbeiter sind davon betroffen. Ein Teil der Schalter soll zu „ServiceStores“ umgewandelt und den bisherigen MitarbeiterInnen zur eigenen Existenzgründung angeboten werden.

➤ Ulrich Thon hat die Geschäftsführung der S-Bahn verlassen; er geht zu DB Regio. Sein Nachfolger im Amt wird Peter Büsing. Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat haben sich für ihre Zustimmung ein Projekt „Zukunft Berliner S-Bahn“ zusichern lassen.

## **In eigener Sache**

Wir haben in unserer Zeitungsgeschichte einmal rumgestöbert und dabei festgestellt, dass es den „Berliner S- Bahner“ bereits im 9. Jahrgang gibt. Zum ersten Mal war er im Januar 2000 erschienen. Verantwortlich zeichnete damals Andreas Tannhäuser. Kerstin Fürst und Uwe Teubner zählten zur Redaktion der ersten Stunde. Peter Polke stieß bald dazu. Percy Baarts war ein Porträt in der zweiten Ausgabe gewidmet. Sie alle sind aktive Mitglieder unserer Betriebsgruppe. Auch wenn die Herausgeber bisweilen wechselten, blieb doch die politische und persönliche Kontinuität gewahrt. Das zeigen auch die Themen der ersten Ausgaben, unter anderem: gegen Privatisierungspläne, für Tarifgerechtigkeit, für menschenwürdige Schichtlagepläne, gegen Fremdvergabe von Fahrkartenschaltern ... . Die Probleme blieben gleich. Unsere Antworten auch!

**Impressum:** „Der Berliner S- Bahner“ wurde von Andreas Tannhäuser gegründet und versteht sich als Fortsetzung der Aktion „Berliner! Schützt Eure S- Bahn!“ mit anderen Mitteln.

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

**Redaktion:** Bernd Eichmann

**9. Jahrgang/ Auflage:** 1000 Exemplare  
**Anschrift der Redaktion:** PercyBaarts@web.de