



# - Bahner

Informationsblatt der Betriebsgruppe  
„Der Berliner S- Bahner“

## S-Bahn Berlin an den Wettbewerb ausgeliefert:

# Wo bleibt das Allgemeinwohl?

Die S-Bahn Berlin gehört als kompletter und integrierter Betrieb in öffentliche Hand, denn sie ist Teil der Daseinsfürsorge. Nach dem Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland ist der Staat in der Pflicht, die für ein menschliches Dasein notwendigen Güter und Leistungen bereit zu stellen. Gemäß Gesetz ist also der Staat verpflichtet, seinen Bürgern eine Grundversorgung zu organisieren und zu garantieren. Den politischen Akteuren in der Bundesregierung und in den Länderparlamenten von Berlin und Brandenburg scheint ihre Verantwortung für das Allgemeinwohl in Sachen Mobilität abhanden gekommen zu sein.

### **Streitkultur**

*In Redaktion und Betriebsgruppe wird derzeit leidenschaftlich diskutiert. Es geht um die politische Zielsetzung unserer künftigen Liste zu den BR-Wahlen 2010.*

*Einig sind wir uns in einer zentralen Forderung: Die S-Bahn muss wieder ein kompletter Betrieb werden, der eigenständig planen und agieren kann! Ausgliederte Betriebsteile müssen zurück! Das Personal muss auf den Stand von 2004 aufgestockt werden! Doch wo ist der Königsweg?*

*Die einen setzen auf eine wiederhergestellte S-Bahn innerhalb der DB AG. Stichwort: „integrierte S-Bahn“. Dieser Position wird in dieser Ausgabe breiter Raum eingeräumt.*

*Die anderen zweifeln an der Reformfähigkeit der DB AG und akzeptieren eine Lösung auch außerhalb des Mutterkonzerns. Ihre Argumente werden in der nächsten Ausgabe dargelegt.*

*Wir möchten die Leserinnen und Leser an diesem Diskurs teilhaben lassen. Meldet euch bei uns! Wie heißt es so schön? „Wahrheit ist immer die Summe aller Perspektiven.“*

Die S-Bahn Berlin dient der Grundversorgung der Bevölkerung mit Mobilität. Und die steht zur Disposition. Das haben die Regierenden politisch und finanziell zu verantworten. Nicht nur die Öffentliche Daseinsvorsorge ist so bedroht, auch unsere Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen sind es. Der Betrieb insgesamt ist gefährdet.

Die Verantwortung dafür tragen der Vorstand der Deutschen Bahn AG und der Vorstand der S-Bahn Berlin GmbH. Sie haben die Entscheidung getroffen, dass - im Rahmen der Auslieferung der S-Bahn an den Dumping-Wettbewerb - nur noch die Rendite zählt. Dafür wurden die fatalen Umstrukturierungen und der damit verbundene, radikale Arbeitsplatzabbau organisiert.

Die Bundesregierung als Eigentümerin hat den Vorstand in diesem Sinne handeln lassen. Ebenso die Berliner Landesregierung, die auf eine Intervention für den Erhalt der S-Bahn als integralem Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs verzichtet hat.

Öffentliche Daseinsvorsorge heißt, von dem Recht der Bürgerinnen und Bürger auf Mobilität auszugehen. Dafür haben Bund und Land die volle politische, organisatorische und finanzielle Verantwortung zu übernehmen.

*Kerstin Fürst / Fritz Klein / Peter Polke*

## Wo steht eigentlich der Betriebsrat?

Welche Haltung nimmt unser Betriebsrat, vertreten durch seinen Sprecher, zur Behebung der S-Bahn-Krise ein? In seiner „BR Sonderinfo 17-2009“ hat der Betriebsrat die Rede des BR-Vorsitzenden Heiner Wegner auf der Betriebsversammlung vom 30.09.2009 veröffentlicht. Wir müssen darauf eingehen, weil Wegner zwar öffentlich Kritik übt, intern aber dem destruktiven Kurs des Bahnvorstands nicht entgegentritt, sondern ihn begleitet und befördert. Die Interessen der Kolleginnen und Kollegen hat er dagegen nicht wahrgenommen, was seinem Auftrag als BR-Vorsitzendem entsprochen hätte.

**Richtig erklärt Heiner Wegner**, „unsere Kolleginnen und Kollegen“ hätten „keine Schuld an diesen chaotischen Zuständen.“

**Wir stimmen zu:** Wir S-Bahner haben alles getan, um unsere Aufgaben zu erfüllen und einen geordneten und sicheren Fahrbetrieb zu gewährleisten. Die Verantwortung für das Chaos liegt nicht bei den Kollegen und Kolleginnen.

**Aber dann spricht der Vorsitzende Wegner** vom „überzogenen(!) Personalabbau“ und fordert, den „Personalabbau sofort (zu) stoppen.“

**Wir fragen Heiner Wegner:** Kann es einen nicht überzogenen Personalabbau geben? Mehr als 800 Stellen sind in Deiner Amtszeit weggefallen!

Wären etwa 600 oder 400 abgebaute Kollegen nicht überzogen gewesen? Wo ist Dein Maßstab? Wer hat Dir ein Mandat dafür gegeben, überhaupt einem Arbeitsplatzabbau zuzustimmen?

**Wir meinen:** Im Interesse aller Kolleginnen und Kollegen darf kein einziger Arbeitsplatz verloren gehen. Dieser Kampf, der mit der Kampagne „Berliner! Schützt Eure S-Bahn!“ begonnen wurde, ist vom Betriebsrat aufgegeben worden. Und die Weiterführung der Kampagne wäre auch im Interesse des Betriebes, der Kolleginnen und Kollegen und der Berliner und Brandenburger gewesen.

Die S-Bahn braucht sofort Neueinstellungen von Fachpersonal und zwar entsprechend den Anforderungen an ein sicheres, pünktliches und ausreichendes Fahrangebot, mindestens aber im Umfang des bisherigen Abbaus.

**Heiner Wegner fordert ein „Standort- und Werkstättenkonzept“.**

**Wir wissen**, dass der S-Bahn Vorstand bereits ein Standort- und Werkstättenkonzept hat, das die Schließungen und Ausgliederungen umfasst.

**Heiner Wegner wird konkreter und sagt:** „Wir forderten, die Standortfrage Schöneweide positiv zu entscheiden. Was spricht gegen eine positive Aussage zum Standort Schöneweide bis zum Ende des Verkehrsvertrages 2017?“

**Mit dem Begriff „Integrierte S-Bahn“ wird in der aktuellen Debatte Verwirrung gestiftet.**

### Integrierte S-Bahn heißt nicht:

Berliner S-Bahn als destrukturierte, personell ausgedünnte, vieler Schlüsselkompetenzen beraubte, juristische Tochter der DB AG, die nur noch vortäuscht, ein Betrieb zu sein.

### Integrierte S-Bahn heißt:

- > Ein ganzheitlicher Betrieb aus einer S-Bahn-Hand, mit eigenem Fahrbetrieb und mit durch S-Bahn-Fahrdienstleiter besetzten Stellwerken.
- > Ein Werk für schwere planmäßige Instandhaltung und mindestens zwei Betriebswerkstätten für planmäßige betriebsnahe Instandhaltung, ohne sicherheitsgefährdenden Kostendruck.
- > Ein eigener Marketingbereich mit personenbedientem Verkauf aller S-Bahn-Produkte, der auch die Einrichtung von Integrationsarbeitsplätzen für fachkundige, betriebsdienstuntaugliche KollegInnen garantiert.
- > Eine eigene Berufsbildungsstätte, die unsere Lehrlinge für die besonderen Anforderungen der Berliner S-Bahn fit macht, so den dringend notwendigen Nachwuchs für den Betriebsdienst in unserem Unternehmen garantiert und eine Betriebskarriere für jeden ermöglicht.
- > Ein eigenes Kantinenwesen, eigene Bewachung und Reinigung sowie eine eigene DV-Abteilung und ein eigenes Personalwesen.

**In Summe ist die S-Bahn dann eine verlässliche Partnerin im Verkehrsverbund.**

**Planbare Betriebsführung steht einer gezielten Chaotisierung und Zerschlagung entgegen.**

**Die integrierte Betriebsführung hilft letztlich, in Zeiten der Finanzkrise Arbeitsplätze zu erhalten und den betriebsfremden Abfluss von Steuergeldern zu verhindern: Steuergelder, die alle Bürger eigentlich viel lieber für den zwingend notwendigen Wiederaufbau ihrer Berliner S-Bahn aufbringen wollen.**

## Wo steht eigentlich der Betriebsrat?

**Wir fragen:** Was soll das denn? Der Plan der S-Bahn-Betriebsleitung sieht vor, die Werkstatt Schöneweide 2011 zu schließen. Heiner Wegners Angebot: Schließt erst 2017! Ist das etwa im Interesse des Gesamtbetriebes und aller Kolleginnen und Kollegen? Ist das Dein Verständnis von Deinem Mandat, Heiner?

**Wir meinen:** Die Werkstätten dürfen überhaupt nicht geschlossen werden. Die S-Bahn braucht die schon geschlossenen und ausgegründeten Betriebsteile zurück. Doch das Entscheidende ist die politische Ebene:

**Heiner Wegner fragt:** „Wie schaut es aber mit der Wahrnehmung der Verantwortung im Konzern und in der Politik aus?“

**Wir fragen nach:** Wer ist nun verantwortlich? Politik oder Konzern?

**Die Bundesregierung** antwortete auf eine parlamentarische Anfrage: „Die DB AG ist seit der am 1. Januar 1994 in Kraft getretenen Bahnreform ein privatrechtlich geführtes, gewinnorientiertes Wirtschaftsunternehmen... Neben der Einführung von Marktprinzipien und unternehmerischer Eigenverantwortung war es ein wesentliches Ziel ... die Bahn von Weisungen und Vorgaben der Politik unabhängig zu machen...“ Kurz: Die Bundesregierung weist jede Verantwortung von sich.

**Der Bahn-Personenverkehrsvorstand Ulrich Homburg** sagte - ganz in diesem Sinne - bei einer Anhörung im Berliner Abgeordnetenhaus, ein Bahnunternehmen habe „rein formal keinen Auftrag zur gesellschaftlichen Daseinsvorsorge.“

**Wir stellen fest:** Es ist eine politische Entscheidung, die am Anfang der Chaotisierung bei der S-Bahn stand. Muss nicht diese Entscheidung wieder zurückgenommen werden? Müssen wir heute nicht fordern und alles dafür tun, dass Bund und Land gemeinsam die volle politische und finanzielle Verantwortung für die Bahn als Unternehmen der Öffentlichen Daseinsvorsorge übernehmen?

**Wir wissen:** Öffentliche Daseinsvorsorge und Marktprinzipien, die die Bahn nebst Töchtern als „gewinnorientiertes Wirtschaftsunternehmen“ definieren, sind unvereinbar! Das zeigt die Erfahrung mit der Berliner S-Bahn.

**Heiner Wegner weiß das natürlich. Er fragt:** „Wird der Konzern, wie Frau Merkel es mit den Banken tat, „enteignet“ und erfolgt dann eine Übernahme der S-Bahn durch das Land? Als eigenständiges Unternehmen? Oder vielleicht unter BVG-Regie?“

**Wir fragen:** Warum die Forderung nach der „Enteignung“? Ist nicht die DB AG noch zu 100 Prozent in der Hand des Bundes? Warum wird nicht sofort die politische Verantwortung eingefordert, d.h. die Rücknahme der Grundgesetzänderung von 1994?

**Wir stellen fest:** Die Bahnreform von 1994 muss zurückgenommen werden. Dafür brauchen wir eine breite öffentliche Kampagne.

**Heiner Wegner hat aber noch mehr gesagt:** Er wirft die Frage auf, ob nicht das Land die S-Bahn übernimmt, vielleicht sogar unter BVG-Regie?

**Wir fragen Heiner Wegner:** Von wem hattest Du das Mandat, diese Frage aufzuwerfen?

**Der Finanzsenator von Berlin, Ulrich Nußbaum,** hat inzwischen die Idee von Heiner Wegner aufgenommen: Er kann sich vorstellen, dass das Land die S-Bahn kauft. „Man muss die Vor- und Nachteile unvoreingenommen prüfen“. „Es wäre für die Berliner sicherlich ein Vorteil, wenn man ein Nahverkehrsangebot aus einer Hand hätte“, so Nußbaum: Ein „abgestimmtes Verkehrsangebot von BVG und S-Bahn brächte sicherlich auch Synergien und damit Einsparungen.“

**Wir fragen:** Wieso zurückkaufen, von wem? Gehört die S-Bahn nicht der öffentlichen Hand? Wird die S-Bahn mit einer solchen Übernahme/ einem solchen Kauf durch den Senat dem Wettbewerb entzogen? Wird der Senat dann wirklich die volle politische und finanzielle Verantwortung übernehmen oder die S-Bahn wie den gesamten öffentlichen Nahverkehr weiter dem Dumping-Wettbewerb öffnen? Nußbaum Worte weisen genau in diese Richtung.

D.h.: Muss man nicht zu Recht die Sorge haben, dass eine solche Übernahme/ ein Kauf zu einem neuen „Zerstörungsprogramm“ für S-Bahn und BVG wird? **Kerstin Fürst / Peter Polke**

**Berlin braucht weiterhin seine komplette und integrierte S-Bahn!**  
**Das sind der Auftrag und das Mandat für einen Betriebsrat.**

„Aktionsbündnis Nahverkehr“:

# Berlinweit und überbetrieblich gegen das S-Bahn-Chaos mobilisieren!



Wir stehen mit unseren Interessen nicht alleine. Das „Aktionsbündnis Nahverkehr“ wurde jetzt gegründet, um „Fahrgäste und Beschäftigte zusammenzubringen und gegen das Kaputtsparen der S-Bahn zu mobilisieren“. Getragen wird das Bündnis von kritischen Betriebsräten und Gewerkschaftern und engagierten S-Bahn-Kunden.

„Der Berliner S-Bahner“ mit seiner Betriebsgruppe begrüßt diese Initiative und vertritt im Bündnis die Interessen der Beschäftigten. Unsere politischen Ziele finden sich ohne Abstriche im Forderungskatalog des Bündnisses wieder. Schließt euch der Betriebsgruppe und dem Bündnis an! Wir wollen gemeinsam mobil machen gegen die verheerende S-Bahn-Politik!



## Berliner, rettet eure -Bahn!

Die Nachwirkungen des S-Bahn-Chaos sind geblieben: Verkürzte, überfüllte Züge, längere Taktzeiten... Und schon kündigt sich mit einer Entgleisung das Nächste an. Auf den ersten Blick schien sich alles zu normalisieren, doch in Wahrheit sind die Ursachen nicht beseitigt! Das S-Bahn-Chaos wurde durch Sparmaßnahmen auf Kosten der Sicherheit verursacht. Die Wartung der S-Bahn-Züge wurde und wird systematisch vernachlässigt, weil immer mehr Werkstattpersonal eingespart wurde. Hintergrund sind die Privatisierungsbestrebungen der Bahn, für die

Gewinne maximiert wurden. So hat die S-Bahn, die vom Senat jährlich mit rund 230 Mio. € bezuschusst wird, 2008 allein 56 Mio. € Gewinn an die DB abgeführt. Für 2010 sollten es sogar 125 Mio. € sein. Statt aus der Krise die notwendige Schlussfolgerung zu ziehen, wieder mehr Personal für eine funktionierende S-Bahn einzustellen, hält die Deutsche Bahn am Kurs des Maximalgewinns fest. Dabei sollen weiter Stellen abgebaut und sowohl Service als auch Löhne und Arbeitsbedin-

gungen verschlechtert werden. Es droht die Zerstückelung der S-Bahn in verschiedene Bereiche und deren Ausgliederung, was nichts anderes bedeutet als eine Privatisierung – nur bisher ohne Börsengang.

Wir alle, Fahrgäste und Beschäftigte, brauchen die S-Bahn! Wir haben das gemeinsame Interesse, Privatisierung und weitere Sparmaßnahmen zu verhindern! Folgende Forderungen müssen wir durchsetzen:

**Für Berlin und das Umland**

- Einen Nahverkehr in öffentlicher Hand, dessen Ziel nicht Gewinnstreben, sondern die Mobilität der Bevölkerung ist.
- Die öffentlichen Zuschüsse dürfen nicht mehr als Gewinn abgeführt werden.
- Erhalt und Ausbau aller S-Bahn-Strecken. Erhalt der S-Bahn als einheitliche Struktur.

**Für die Fahrgäste**

- Fahrpreissenkungen, statt ständige Erhöhung. Oft wurden Preiserhöhungen mit „teuren Personalkosten“ gerechtfertigt, dabei ist das Personal seit Jahren abgebaut worden!
- Ein Sozialticket nicht über 14,60 Euro im Monat im Bereich ABC! (das ist der Hartz IV-Regelsatzanteil)

**Für die Beschäftigten**

- 1.300 neue Festeinstellungen, um wieder auf eine Personalstärke von 2004 (4.200 Beschäftigte) zu kommen!
- Keine Leiharbeit und keine Befristungen.
- Stopp dem Privatisierungsprozess.
- Keine weiteren Ausgliederungen! Die S-Bahn muss als ein Gesamtbetrieb erhalten bleiben! Ausbildung, Instandhaltung, Fahrdienstleitung, Aufsicht, Sicherheit, Reinigung und betriebliche Sozialeinrichtungen gehören zusammen.
- Die Aufsichten müssen wieder auf alle Bahnhöfe.
- Keine weiteren Werkstattschließungen!



Ein **Aktionsbündnis Nahverkehr** hat sich angesichts der desolaten Situation der S-Bahn gegründet. Dieses Bündnis besteht aus Mitarbeitern und Fahrgästen der S-Bahn. Es hat sich zum Ziel gesetzt, Fahrgäste und Beschäftigte zusammenzubringen und gegen das Kaputtsparen der S-Bahn zu mobilisieren. Nur gemeinsam können wir den Druck aufbauen, der nötig ist, um die Verantwortlichen aus der Politik, bei der Deutschen Bahn und der S-Bahn-Geschäftsführung zur Umkehr zu zwingen!

Ob Sie Fahrgast oder S-BahnerIn sind, ob entnervter Autofahrer oder BVG-Nutzer – um die Missstände bekannt zu machen und den Zerfall des Nahverkehrs aufzuhalten, brauchen wir viele Kräfte. Kommen Sie zu unseren Treffen, bringen Sie sich ein!

**Nächstes Treffen:** 11. Dezember  
Ort: Haus der Demokratie (Vorderhaus), Greifswalder Str. 4  
Zeit: 18 Uhr  
weitere Infos unter: [buendnis@gmx.net](mailto:buendnis@gmx.net)

**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

**Anlage:** 1000 Exemplare

**Anschrift der Redaktion:** [PercyBaarts@web.de](mailto:PercyBaarts@web.de)

**9. Jahrgang, 2009**