



Der Berliner

Nr. 7 / November 2009

- Bahner

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

PROFI, ZUFI, QSI, ISI SAP & Co.:

Gezielte Chaotisierung seit 2003!

Senkt die Kosten um XX Prozent! So lautete die Weisung zur Chaotisierung der S-Bahn. 2003 wies der DB-Konzern die damalige S-Bahn-Geschäftsführung an, Beratungsfirmen wie die „Hamburg Consult“ mit der Planung einer „schlanken S-Bahn“ zu betrauen. Arbeitnehmervertreter und Gewerkschaften leisteten seither keinen nennenswerten Widerstand gegen die Optimierer.

Durch **PROFI** wurde die betriebsnahe Instandhaltung als erste auf das Nötigste zusammengestrichen. Das Instrument stand für Fristenspreizung und das Weglassen einzelner Wartungsarbeiten. Chaotisierungsstufe 2 war die **geteilte Revision**, um 2011 die schwere Instandhaltung in Schöneeweide schließen zu können. Da in den Betriebswerkstätten nicht genügend Kapazitäten existierten, erzeugte man dann mit **ZUFI** künstlich neue. Der Zustand unserer Flotte verschlechterte sich drastisch.

Gespart wurde um jeden Preis, egal, was es kostete. Durch die geteilte Revision entstanden doppelte Arbeiten. Aber das Fachpersonal fehlte. Hunderte Ermittler und Berater streifen heute durch die Werkstätten und die Betriebszentrale. Als Ursache des Chaos identifizierten sie dann mangelnde Qualitätssicherung!

Dann kamen mit **QSI** und **ISI SAP** die nächsten Chaotisierungsstufen. Sie wollen die Einführung bahngleicher Standards bei der S-Bahn. Egal, ob sie für das System S-Bahn geeignet sind, jenseits aller Mitbestimmungsrechte, werden die Standards erdrutschartig eingeführt. Ein für 2014 angekündigtes Werkstättenkonzept soll jetzt schon ab 2011 greifen.

Zum Konzept gehört auch eine Ausforschung der Kollegen: In so genannten **Spiegeln** sollen sie die Inhalte ihrer Arbeit offenlegen und haben dabei Gelegenheit, mit dem Finger auf andere Kollegen zu zeigen.

Dann werden diese Spiegel verschwinden, und mit ihnen die Arbeit, Richtung Bahnwerkstätten. So sind schon 16 Züge auf dem Weg nach Dessau. Für die Kosten eines einzigen Transportes mit **LOCON** könnte ein Kollege mehr eingestellt werden. Fulda hilft großzügig bei der Aufarbeitung von Bremszylindern. Ein Schelm, wer Übles dabei denkt.

Tatsächlich geht es jetzt um die Zerschlagung der S-Bahn mit allen Mitteln. 2012 sollen die S-Bahn-Leistungen neu ausgeschrieben werden. Bahnheuschrecken aller Arten bereiten sich schon auf einzelne Strecken bzw. Lose vor.

Aufgrund der EU-eigenen Wettbewerbsregeln zieht die DB AG möglichst viele Leistungen aus der S-Bahn heraus. Sie fürchtet den Europäischen Gerichtshof. Aber die neue Geschäftsführung wiegelt ab. Sie sagt, dass der Berliner Senat die Leistungen freihändig vergeben kann. Doch wird er es tun? Angesichts der momentanen Politik sind Zweifel angebracht.

Welches Problem hat die S-Bahn wirklich? Für die Antwort braucht man keine Ermittler. Es geht hier nicht um unsere Arbeit oder um mangelhafte Qualitätssicherung. Vorhaltung von Personal, Wagen und Material, sprich: vorsorgliche Instandhaltung ist die Antwort auf Chaotisierung und Privatisierung. Dieses Modell existierte bis 2004. Lasst uns im Mai 2010, bei den Betriebsratswahlen, diesen Spuk beenden!

Peter Polke

Braucht die S-Bahn nicht mehr Eigenständigkeit, Kollege Bieck?

Reiner Bieck (46) gehört seit 2008 dem Geschäftsführenden Vorstand der TRANSNET an. Dort ist der gelernte Triebfahrzeugführer u.a. zuständig für den Öffentlichen Nahverkehr. Die Redaktion hatte die Gelegenheit, ihm ein paar aktuelle Fragen zu stellen. Die Antworten sind nicht immer befriedigend.

Im Moment wird von vielen Leuten gefordert, dass die DB AG ihre Gewinnerwartungen an die S-Bahn zurückschraubt. Ist das nicht naiv?

Ich würde nicht sagen, dass es naiv ist, sondern realistisch. Gewinn hängt von den wirtschaftlichen Möglichkeiten eines Unternehmens ab. Das hat etwas mit konkreter Unternehmensführung zu tun. Auf Grund der aktuellen Situation können die geplanten Gewinne gar nicht erbracht werden. Das Unternehmen S-Bahn Berlin befindet sich in einer strukturellen und organisatorischen Krise. Diese gilt es erst einmal zu überwinden. Wobei eins natürlich auch nicht vergessen werden darf: Für notwendige Investitionen müssen die erforderlichen finanziellen Voraussetzungen geschaffen werden.

Braucht das Unternehmen Berliner S-Bahn GmbH deshalb nicht mehr Eigenständigkeit in der Geschäftspolitik?

Ich glaube nicht, dass die Eigenständigkeit der S-Bahn das Problem ist, sondern die fachkompetente und sinnvolle Integration in die Konzernsysteme. Jedes Unternehmen braucht auch eigene Identität. Diese muss neben der fachlichen Integration erhalten bleiben. Nur so ist eine bei der S-Bahn Berlin GmbH dringend erforderliche Mitarbeiterbindung wieder möglich.

Kann TRANSNET sich vorstellen, die Überführung der S-Bahn in das Eigentum des Landes Berlin zu unterstützen?

Die Überführung in das Eigentum des Landes Berlin ist für mich keine Alternative. Was soll diese Überführung für Vorteile für die S-Bahn und vor allem für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit sich bringen? Die vorhandene tarifliche Struktur ist die eines Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmens. Die Integration in den konzernweiten Arbeitsmarkt ist ebenfalls von besonderer Bedeutung für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Über strukturelle Veränderungen können und werden wir nach der Wiederherstellung einer ordentlichen unternehmerischen Situation reden müssen.

A propos konzernweiter Arbeitsmarkt: Im Moment steht das Gerücht von einer künftig befristeten Beschäftigungssicherung auf maximal zwei Jahre im Raum. Stimmt das? Und wie geht es eigentlich mit dem BeSiTV weiter?

Gerüchte sind nicht die beste Grundlage für ein Strategie.

Wie sieht das TRANSNET- Personalkonzept für die S-Bahn nach der Krise aus? Steht Personalmehrung im Forderungskatalog? Und wenn ja, in welchen Arbeitsbereichen?

Eines der aktuellen Schwerpunktthemen ist die Wiederherstellung des ordentlichen Betriebes. Dafür ist natürlich ein Personalmehrbedarf erforderlich. Mittel- und langfristig ist ein belastbares und den direkten Bedarfen entsprechendes Personalkonzept zu erstellen. Eine Personalplanung, die alleine nur der Personalkosteneinsparung dient, ist nicht der richtige Weg. Schwerpunktbereiche sind vor allem der Kundenservice und der Instandhaltungsbereich.



Reiner Bieck / Foto: P.Baarts

Was gedenkt TRANSNET gegen die Befristung von neu eingestellten Personalen zur Krisenbewältigung (etwa KIN) zu tun?

TRANSNET fordert gemeinsam mit dem Betriebsrat der S-Bahn eine belastbare und nachhaltige Personalplanung. Befristete Arbeitsverhältnisse, um diese dann einfacher an der Mitwirkung des Betriebsrates vorbei zu beenden, sind mit der TRANSNET nicht zu machen.

Die S-Bahn hat derzeit auch große Materialprobleme. Leistungspakete wie Türenpakete und Elektropakete werden vernachlässigt. Mit der Beschaffung von Ersatzteilen gibt es enorme Probleme. Fahrzeuge ohne oder mit sehr wenig Wartung verlassen die Revision. Welche Mittel haben die TRANSNET- Aufsichtsräte, um die Instandhaltung der S-Bahn wieder auf die Qualität der Jahre bis 2004 zu heben?

Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der S-Bahn haben auf der Grundlage der Aktion „Der AR hört zu“ dem AR-Vorsitzenden und der Geschäftsführung der S-Bahn ein umfassendes Fragen- und Forderungspapier zugeleitet. In diesem sind auch die besagten Probleme sehr deutlich angesprochen. Die Beantwortung dieser Fragen wird von den Arbeitnehmervertretern in den Sitzungen, aber auch in der direkten Umsetzung verfolgt.

Wie steht TRANSNET heute zu Börsengang und Teilprivatisierung der DB AG? Was ist etwa aus dem Initiativantrag Nr. 1 (Nein zu jeder Form der Privatisierung) vom letzten Gewerkschaftstag geworden?

Für die TRANSNET ist das Thema Börsengang und Teilprivatisierung der DB AG kein Thema mehr. Wir haben die neuen Koalitionspartner sehr deutlich darauf hingewiesen, dass wir für diese Themen nicht zur Verfügung stehen.

TRANSNET hat kürzlich die Auflösung der Privatholding gefordert, zu der ja auch die S-Bahn gehört. Was ist eigentlich daraus geworden?

Die Notwendigkeit für die Bildung der ML AG war für die DB AG gegeben, nicht für uns. Da selbst Bahnchef Grube von einem Börsengang oder einer Teilprivatisierung Abstand genommen hat, ist für uns auch die Notwendigkeit der Existenz der ML AG nicht mehr gegeben. Leider halten sich die diesbezüglichen politischen Aktivitäten in Grenzen.

Erwartet die TRANSNET durch den Regierungswechsel zu Schwarz-gelb nicht neoliberale Überraschungen? Etwa eine Totalprivatisierung der Bahn ohne Netz?

Welche Erwartungen wir haben, lässt sich ja aus den Wahlprogrammen der jetzt regierenden Parteien deutlich herleiten. Jetzt gilt es, die Koalitionsverhandlungen zu beobachten. In Vorbereitung haben wir, wie bereits gesagt, den Regierungsparteien sehr deutlich unsere Positionen und Forderungen mitgeteilt.

Wie wird TRANSNET gegen die einschlägigen Begehrlichkeiten der FDP vorgehen?

Wir werden nicht nur deutlichen politischen Druck erzeugen, sondern ggf., wenn es nötig ist, mit allen Mitteln, die eine Gewerkschaft hat, dagegen vorgehen.

*Die Fragen stellten
Percy Baarts und Peter Polke*

Der Horror, Teil 2:

Wo sind denn die Verantwortlichen?

Es ist beleidigend, erniedrigend und demütigend für uns alle, erleben zu müssen, was aus unserem traditionellen, anerkannten, pünktlichen und sicheren Verkehrsunternehmen geworden ist:

Von 5.300 Mitarbeitern wurden wir auf **momentan** 2.900 zusammengespart. Kommunikationstechnik soll den Mitarbeiter vor Ort ersetzen und den zahlenden Kunden, den Touristen und den Gast von Berlin auf dem Bahnsteig alleine lassen. Fahrzeugtechnik wird einfach für „länger belastbar“ erklärt und weniger gewartet, also auch mit weniger Mitarbeitern und Material unterhalten.

Doch wer hat dieses veranlasst und zu verantworten? Plötzlich sind keine Verantwortlichen zu finden! Man sollte eigentlich annehmen, dass nicht nur die Mitarbeiter vor Ort, in den Werkstätten, in den Stellwerken und im Service-Bereich die Verantwortung für ihren Auftrag übernehmen müssen!

Anfang September wurde noch lautstark verkündet, es werde in Kürze wieder Normalität bei der S-Bahn einkehren. Sofort wurde wieder von Einsparungen und Fristen bei bestimmten Berufsgruppen gesprochen. Nichts von vertrauensbildenden Maßnahmen gegenüber der Belegschaft und der Bevölkerung in und um Berlin! Es ging wieder nur um Einsparungen, hauptsächlich beim Personal!

Doch dann der Schock: defekte Bremsen! Wieder mussten Kollegen, die noch nicht eingespart worden waren, direkt ausbaden, was andere in ihrem Finanzwahn angerichtet hatten. Alle gingen an die Grenzen ihrer Loyalität gegenüber „ihrer“ S-Bahn.

Ist es denn noch irgend jemandem im Vorstand möglich, sich vorzustellen, wie es für einen S-Bahner ist, solch ein Chaos, solche Erniedrigungen und Beschimpfungen, verbunden mit körperlicher Gewalt zu erfahren? Obwohl wir alle tagtäglich unsere uns angewiesene, umfangreiche Arbeit flexibel versehen und dabei extrem an unsere Leistungsgrenzen gehen mussten?

Auch bei dem zweiten Horror wird von der „mittleren Ebene“ Immenses verlangt, obwohl zur Ausführung die Mitarbeiter fehlen. Bis an die Grenzen

des Möglichen wurde daran gearbeitet, alleine die notwendige, **bisher unbekante**, umfangreiche Logistik für z.B. Betrieb/Stationen neu zu erstellen. Anweisen ohne Hintergrundwissen ist einfach. Die Umsetzung ist schwer und nur mit viel persönlichem, über dem normalen Level liegenden Einsatz möglich!

Jetzt werden sogar die Fehler einander zugeschoben, und keiner in den oberen Etagen übernimmt die Verantwortung für das Ganze. Loyalität von oben würde bedeuten, dass nicht nur eine Führungsriege ausgetauscht wird, sondern Krisenverantwortliche erst einmal bis zum Abschluss der Untersuchungen beurlaubt werden, damit sie nicht in anderer Stellung Schaden anrichten können. Aber nein: statt fälliger Konsequenzen eine neue, gut dotierte Tätigkeit oder Abfindungen in nicht geringer Höhe, für ein sorgenfreies Leben.

Wir sagen: Jeder muss sich dazu verantworten, ohne Ansehen der Person oder Position! Anders als der Betriebsratschef sehen wir nicht nur **einen** verantwortlichen Manager in der Riege der Entscheidungsträger!

Und es muss endlich begriffen werden, dass die börsenorientierten, deregulierenden Maßnahmen zum Schaden Berlins, zum Genickbruch der S-Bahn Berlin und zum Nachteil des Steuerzahlers insgesamt geführt haben!

Wir fordern den Bund, das Land Berlin, die DB AG und die S-Bahn auf, diesen Schaden für alle zu analysieren und aufzuklären, Privatisierung und Börsengang endgültig ad acta zu legen und gemeinsam die S-Bahn Berlin (ein Stück Berlin) wieder zu dem verlässlichen Verkehrsunternehmen zu machen, das sie war! Oder hören die Politiker nicht die wachsende Kritik aus den eigenen Reihen und die Empörung der Kunden, der Steuerzahler, der Wähler? Wir müssen zurück zum System „S-Bahn 2004“!

Viele Unternehmen sollen jetzt dieses Desaster untersuchen. Doch wo ist der Staat, die Regierung, der Eigentümer? Viele Köche verderben den Brei, sagt ein Sprichwort. Bei vielen Köchen kann auch einiges abhanden kommen. Könnte man unterstellen, wenn man denn wollte.

Uwe Oldenburg

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

9. Jahrgang, 2009

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

Auflage: 1000 Exemplare

Anschrift der Redaktion: PercyBaarts@web.de