



Der Berliner

Nr. 8 / Dezember 2009

- Bahner

Informationsblatt der Betriebsgruppe
„Der Berliner S- Bahner“

Gute Bilanz, fragwürdige Folgerungen:
**VBB-Chef Franz heizt
die öffentliche Debatte an!**

Mit der als persönliche Meinung deklarierten Denkschrift „Berliner S-Bahn am Scheideweg“ greift Anfang Dezember VBB-Chef Hans-Werner Franz in die öffentliche Debatte ein. Er spart nicht mit harten Worten: Die S-Bahn-Krise sei „ein unvergleichliches Desaster für die Fahrgäste und ein unvergleichlicher Imageschaden für den ÖPNV und für die Metropole Berlin“. Die S-Bahn habe sich „innerhalb weniger Jahre von einem Vorzeigeunternehmen des Berlin-Brandenburger Nahverkehrs zu einem Sanierungsfall“ entwickelt. Sie sei „Monate, wenn nicht Jahre von einem zuverlässigen Normalbetrieb entfernt“. Franz fordert schnelle Konsequenzen: „Wie die Zukunft aussieht, darüber muss jetzt entschieden werden!“

Die Denkschrift erinnert noch einmal an die Eckwerte der Krise:

Zeitweise war nur jeder dritte Viertelzug verfügbar. Die Fahrgastzahlen halbierten sich vorübergehend. Die Pünktlichkeit fiel von 97 auf unter 80 Prozent.

Die Gewinne der DB AG stiegen von 9 (2005) auf 56 Millionen Euro (2008). Für 2009 erwartete die Konzernmutter 97, für 2010 sogar 125 Millionen Euro. Gut ein Viertel aller Arbeitsplätze wurde im gleichen Zeitraum abgebaut.

Auf diese Widersprüche weist Franz konsequent hin. Er sieht den Fehler im System: Die Monopolstellung biete der DB AG enormes Erpressungspotential.

Da hat er recht. Doch Franz bleibt als Manager im gewohnten Denkschema: Er setzt als Lösung des Problems auf „klassischen Wettbewerb“, mit drei ausgeschriebenen Teilnetzen ab 2017.

Renditehunger der neuen Betreiber fürchtet er nicht. Schließlich müssten sich die Konkurrenten „immer wieder neu bewähren und daher auch nachhaltig wirtschaften“.

Und das S-Bahn-Personal könnte man per verordnetem Betriebsübergang eins zu eins übernehmen. Die Löhne auch.

Eine Vision ist das nicht. Das ist naiver Neoliberalismus auf Treu und Glauben. Und außerdem: Was tun wir bis 2017?

„Integrierte S-Bahn“: Was ist das eigentlich?

Mit dem Begriff „integrierte S-Bahn“ wird in der aktuellen Debatte reichlich Verwirrung gestiftet. Und diese Verwirrung hat System: Der Begriff wird als Nebelwerfer benutzt, um die wirkliche Interessenlage zu verschleiern.

Der Begriff „integrierter Betrieb“ ist ein Ableger der politischen Debatte um die Bahnprivatisierung. Gegen die Trennung von Netz und Betrieb führte der Bahnvorstand unter Mehdorn den Begriff „integrierter Bahnkonzern“ ins Feld. Er argumentierte sehr schlüssig: Nur Bahnleistungen aus einer Hand könnten die für den Bahnbetrieb nötigen Qualitätsstandards erfüllen. Transnet & GDBA übernahmen den Terminus zum Eigengebrauch.

Bei der Berliner S-Bahn dagegen kann von einem integrierten Betrieb längst keine Rede mehr sein. Gleisanlagen, Stellwerke und Bahnhöfe gehören DB Netz oder DB Station & Service. Viele begleitende Dienstleitungen sind längst ausgegliedert. Zudem übernehmen immer mehr externe Bahner interne S-Bahn-Aufgaben.

Damit verkehrt sich der Begriff in sein Gegenteil: Er sagt eben nicht, dass die Berliner S-Bahn Leistungen aus einer Hand abliefert.

Er sagt nur, dass die S-Bahn in den Konzern integriert ist. Und dass sie eine destrukturierte, personell ausgeblutete, vieler Schlüsselkompetenzen beraubte juristische DB AG - Tochter ist, die nur vortäuscht, ein Betrieb aus einer Hand zu sein.

Lasst uns den Begriff abschaffen!

Nachrichten von der Ratio-Front

Fremdeinsatz (1)

Zwölf Fahrdienstleiter der DB Netz AG werden seit Anfang Dezember auf insgesamt acht Stellwerken der S-Bahn eingesetzt. Ab Januar 2010 ist der Einsatz von drei weiteren Netzkollegen geplant. Der Einsatz ist bis Ende Dezember 2010 befristet. Begründet wird diese Fremdvergabe damit, „Personaleinsätze stabilisieren und bereits geplante Versetzungen in andere Bereiche umsetzen“ zu können.

Fremdeinsatz (2)

Die gezielte Personalverknappung im Bereich der Triebfahrzeugführer führt bei der S-Bahn zunehmend zur Beschäftigung von Lokführern der DB Zeitarbeit. Ehemalige Kollegen arbeiten auf den alten Arbeitsplätzen, zu niedrigeren Tarifen. Eine Festanstellung alter oder neuer Kollegen ist nicht vorgesehen.

Billiglöhner (1)

Im Rheinland hat DB Regio eine eigene GmbH gegründet, die die Konzertarife unterbieten soll. Niedrigere Löhne und 42 Wochenstunden sollen die Tochter „konkurrenzfähig“ machen. Triebfahrzeugführer und KIN sind von den Dumpinglöhnen betroffen. Sollte sich dieser Modellversuch durchsetzen, droht langfristig eine bundesweite Ausdehnung der Regio-internen Konkurrenz.

Billiglöhner (2)

Die Verhandlungen zu gemeinsamen Tarifen aller auch privater Anbieter im Regionalverkehr wurden abgebrochen. Mit der Vereinbarung von Branchentarifen wollte die Tarifgemeinschaft Transnet/ GDBA erreichen, dass Ausschreibungen künftig über die Qualität der Angebote entschieden würden. DB Regio und die größten privaten Unternehmen hatten gleichfalls ihr Interesse an Branchentarifen angemeldet. Offen war nur, auf welchem Niveau die Harmonisierung der Tarife angesiedelt werden sollte. Damit geht bei regionalen Ausschreibungen der Wettbewerb wieder über die Löhne. Neue Dumpingrunden drohen.

„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“. Initiatoren sind politisch denkende Bürger des Landes Berlin.

„Der Berliner S-Bahner“ begrüßt diese Initiative und formuliert im Bündnis die Interessen der S-Bahn-Beschäftigten. Unsere politischen Ziele finden sich im Forderungskatalog des Bündnisses wieder.

Schließt euch unserer Betriebsgruppe und dem Bündnis an! Wir wollen gemeinsam mobil machen gegen die verheerende S-Bahn-Politik. Das geht nur, wenn Beschäftigte und Kunden mit einer Stimme sprechen.

„Aktionsbündnis Nahverkehr“: aus dem Forderungskatalog

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 Gesamtbetrieb erhalten bleiben! Ausbildung, Instandhaltung, Fahrdienst, Fahrdienstleitung, Aufsicht, Sicherheit, Reinigung und betriebliche Sozialeinrichtungen gehören zusammen.

Die Aufsichten müssen wieder auf die Bahnhöfe.

Keine weiteren Werkstattschließungen!

Infos : buendnis@gmx.net

Leserforum**Zwischen Pest und Cholera**

Eine S-Bahn, die eigenständig als EVU agiert, ist vielleicht perspektivisch gesehen vorstellbar. Jedoch kann eine Herauslösung des jetzigen Unternehmens (aus der DB AG, die Red.) bestimmt nur ein Wunschgedanke bleiben. Wer denkt, ein eigenständiges EVU zu betreiben, der sollte sich mit den Basics auseinandersetzen, die dazu erforderlich sind – und wird dann feststellen, dass es fast unmöglich sein wird, so etwas zu realisieren.

Wie soll das jetzige Unternehmen S-Bahn Berlin aus dem Mutterkonzern ausgeschnitten werden? Solange der Konzern den Stadtverkehrsbereich noch als perspektivisch gewinnträchtig sieht, wäre er schlecht beraten, einen Bereich abzustoßen.

Prinzipiell könnte eine eigenständige S-Bahn nur durch einen Neuanfang realistisch sein. Das ginge nur durch ein Ausschreibungsverfahren. Um eine Ausschreibung erfolgreich zu gewinnen, ob in Losen oder komplett, muss schon ein überzeugendes Konzept her. Dazu gehört die Qualifikation des Betreibers, seine Fahrzeuge und vor allem sein Konzept.

Ich persönlich wünsche mir eine S-Bahn die so funktioniert wie zur Zeit der GmbH- Gründung. Zu diesem Zeitpunkt war sie noch sehr eigenständig und konnte viele Entscheidungen selbst treffen. Ich wünsche mir ein Top Management, welches sich aus erfahrenen Eisenbahnern zusammensetzt und letztendlich die Entscheidungen selbst trifft.

Meiner Meinung nach muss die S-Bahn in DB- Hand bleiben. Das ist jedoch nur eine Entscheidung zwischen Pest und Cholera. Weil – was wäre sonst eine sinnvolle Alternative? Selbst betreiben kannst du sie nicht, und eine Ausschreibung wollen wir S-Bahner bestimmt nicht.

Es wird einfacher sein, mit den jetzigen engagierten personellen Ressourcen zu arbeiten und daraus etwas zu machen.

fm**Leserforum****Weg von der Bahn. Aber wie?**

*Meiner Meinung nach muss die S-Bahn weg von der Bahn. Aber wie soll das gehandelt werden? Als eigenständiger Betrieb hat sie am Markt wohl keine Chance. Wo kommt das Geld her? Wir sind von Staatsknete abhängig. Ohne die geht es nicht. Unter der Regie von BVG weiß man nicht. **Fs***

Der Berliner S-Bahner ist für Leserbriefe sehr dankbar. Die Redaktion behält sich vor, die Briefe einzukürzen. Anonyme Zuschriften werden nicht veröffentlicht. Mit Kürzeln benannte Schreiber sind der Redaktion bekannt.



*Wir wünschen
allen Kolleginnen und Kollegen
gute und fröhliche Feiertage
im alten Jahr
und gute und sichere Arbeit
im neuen Jahr!*

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