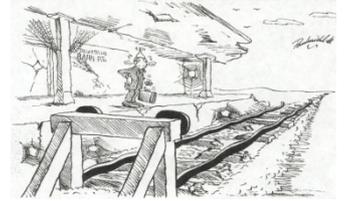


Aktive Interessensvertretung aller Kolleginnen & Kollegen



INFORMATIONEN für die Kolleginnen und Kollegen der S-Bahn Berlin GmbH – Dez. 2010

Liebe Kolleginnen und Kollegen,



Passender als diese Zugzielanzeige ist der aktuelle Zustand der Berliner S-Bahn nicht zu beschreiben, denn die beste Figur am Berliner Verkehrsmarkt gibt das Unternehmen S-Bahn gegenwärtig nicht ab. Schauen wir doch mal genauer auf das derzeitige Gebilde unserer Firma. Im Augenblick leistet das Bahnunternehmen in Berlin und Brandenburg S-Bahn-Chaos ohne Service. Die Menge der Züge reicht für das Fahrgastaufkommen allemal nicht aus. Nicht mal deren kontinuierliche Verfügbarkeit ist gesichert. Und jene Züge, die im Einsatz sind, sind so hoffnungslos überfüllt, dass der Eindruck entsteht, hier will die S-Bahn wohl die Heizkosten sparen. Und tatsächlich fährt ein Teil der verkehrenden Züge mit unbeheizten Wagen. Auch defekte Türen bieten wir unseren Fahrgästen reichlich an und mit der Pünktlichkeit nehmen wir es ja nun auch nicht so genau. Last but not least, setzen wir noch das Baugeschehen oben drauf, dann hat der Fahrgast sein Déjà-vu-Erlebnis von 2009. Aber nicht nur die Fahrgäste leiden unter dem Unvermögen der S-Bahn einen vernünftigen Verkehr auf die Schiene zu bekommen, es leiden vor allem die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die die Wut der Fahrgäste zu spüren bekommen und das Unvermögen der Chefs ausbaden müssen.

In der Fahrzeugvorhaltung liegt ja wohl einiges im Argen. Vor allem in der Ermittlung des Personalbedarfs agieren die Chefs planmäßig eigenartig. Einerseits wird Personal aus anderen Bereichen der Bahn in die Werkstätten beordert. Andererseits darf dieses aber nur temporär an Bord bleiben, weil ja davon ausgegangen wird, dass langfristig der Bedarf wieder sinkt. Hinzu kommt noch, dass mit den neu eingeführten elektronischen Systemen wohl nicht das geleistet werden kann, was die bisherigen leisten konnten. Zumindest scheint es beim Erfassen die Schadensermittlung nicht so recht zu funktionieren, denn die Verfügbarkeit der Züge sinkt ja schon wieder, obwohl doch die Unternehmenszeitung „Paula 7“ erst kürzlich etwas anderes verheißt: „Die Abarbeitung des Rückstaus der Fahrzeuge geht voran.“ (*Paula 7 aktuell, AKTUELLE INFORMATIONEN FÜR DIE MITARBEITER DER S-BAHN BERLIN GMBH 08.12.2010 | NR. 32*)

Auch im Bereich Betrieb funktioniert es nicht so recht. Da kommt der Zugverkehr völlig durcheinander, weil stundenlang kein Stellwerk besetzt wurde. Mit der Folge, dass der Fahrbetrieb ins Schlingern kommt, wenn Züge von ihrer Fahrplanlage abweichen, dann bekommt der Fahrbetrieb Probleme mit der Besetzung der Züge, da es auch hier an Personal fehlt. Die Folgen sind ein „super“ Management, das chaotischen Zugverkehr vorprogrammiert.

Die durch das Management der Deutschen Bahn hervorgerufenen Probleme können aber die Kolleginnen und Kollegen nun auch nicht mehr lösen und so sind auch sie mit der entstandenen Situation mehr als unzufrieden. Mitarbei-

ter, die jahrelang eine mehr als solide Arbeit abgeliefert haben, sind nun mittlerweile an einem Punkt angelangt, der ihre Nerven blank legt, was letztlich bei dem einen oder anderen zum Burnout führt bzw. noch führen wird. Für die Herren Geschäftsführer ist diese Situation sicherlich auch nicht so berauschend, könnten vielleicht die angestrebten Gratifikationen doch geringer ausfallen?

Also muss auch im Chaos ein Erfolg her. Da bietet das Projekt ZAT FM günstigste Voraussetzungen. Ist doch der Entwurf der Geschäftsführung über eine Vereinbarung zur Aussetzung des seit 2007 bestehenden Sozialplans noch unter der Führung des Betriebsratsvorsitzenden Heiner Wegner im Bündnis mit einigen Betriebsräten der TRANSNET im Februar 2010 akzeptiert und bestätigt worden. Gegenstand besagter Vereinbarung war unter anderem, das Projekte auf Eis gelegt werden bis auf das Projekt ZAT FM, dies läuft weiter und natürlich auch der damit verbundene Personalabbau beim Bahnsteigpersonal. Erinnerung sei auch an die damalige Betriebsratsinfo, hier wurde den Aufsichten durch den Betriebsrat bescheinigt, dass ihre Arbeitsplätze wegrationalisiert wurden. Und das, obwohl ZAT FM gar nicht funktioniert. Erinnerung sei aber auch an die Zusage der Geschäftsführung, dass kein Personal geht, wenn das System ZAT FM nicht stabil und sicher läuft. Diese Zusage galt übrigens für alle neuen Projekte bzw. Systeme.

Nun aber ran an Speck, ZAT FM muss unter Dach und Fach. So sicherlich die Intention unseres Human-Resources Verwalters und die Truppenteile an einen Tisch geholt. Der Geschäftsführer HR der S-Bahn Berlin GmbH vereinbart sich mit verantwortlichen Projekt-Mitarbeitern und Betriebsratsmitgliedern, um sich mit ihnen über die Fortführung des Projekts ZAT FM zu verständigen. Die Fachdienste, die vom Projekt nicht nur betroffen sind, sondern für die betriebliche Umsetzung verantwortlich sind, waren leider nicht anwesend!

Ein diesbezügliches Treffen fand erstmalig am 01.11.2010 und ein zweites am 22.11.2010 im Berliner Hauptbahnhof statt. Dort, in dem „angenehmen“ Ambiente der Bügelbauten, so mit einem tollen Blick auf das Kanzleramt und des nördlichen Berlins, traf man sich zum Smalltalk. Auch zwei Mitglieder unserer Liste durften sich getätschelt fühlen vom Ausblick, dem DB-Einheitsgebäck und den belegten Brötchen. Anstatt sich aber nun auch mal geehrt zu fühlen, haben diese beiden Listen-Heinis nichts Besseres zu tun, als sich zu fragen, was treibt den Geschäftsführer zu dem Aufwand, warum drückt den guten Mann dieses Projekt?

Unser besagte Geschäftsführer ist nicht nur schlechthin mit Aufgaben der Personaladministration im Unternehmen beauftragt, sondern er muss, so sein eigentlicher Konzernauftrag, darauf bedacht sein, das Unternehmen mit seinen Mitarbeitern in eine erfolgreiche Marktposition zu bringen. Dass ihm und der gesamten Geschäftsführung dies augenblicklich nicht so recht zu gelingen scheint, haben wir oben schon beschrieben.

Da saßen nun die gewählten Interessenvertreter, die Herren des Projekts und der moderierende Geschäftsführer HR. Ein „warm up“ folgte, so nennt sich im „Neudeutsch“ die Aufwärmphase, und alle Beteiligten waren nett zu einander. Ziel des Geschäftsführers war es Synergien zu erzeugen, um die festgefahrenen Verhandlungen über den Personalabbau weiter zu führen.

Wir fragten uns an dieser Stelle, wurden wir mit dem Mandat von Euch ausgestattet, um ein Co-Management mit dem Ziel zu führen, 50 Mio. € Lohnkosten einzusparen. Wir denken: **Nein!**

Der Geschäftsführer moderierte in bekannter Manier. Halb als wenn er selbst zur Interessensvertretung gehörte, um den Betriebsrat zu tätscheln und bei nächster sich passender Gelegenheit auch mal dem fehlenden Fachdienst tendenziös zu watschen. Die Projektverantwortlichen, diese reinen Technikern, die Herren der Bit's wurden ebenfalls an passender Stelle an ihre Hausaufgaben erinnert.



Diskutiert wurde darüber, wie passen betriebliche Regelungen und technische Möglichkeiten zusammen. Schnell zeigte sich, dass der generelle Mangel an der fehlenden Kommunikation zwischen den Projektleitern und den Fachdiensten lag. Plötzlich stellte sich das ganze als ein mehr oder weniger gelungenes Planungsdesaster dar. Die anwesenden Betriebsräte (aus unterschiedlichen Ausschüssen) fühlten sich mittlerweile bemüßigt, immer mehr zu hinterfragen und wurden auch immer hilfsbereiter, um den Arbeitgebervertretern hilfreiche Informationen zu geben, die der Gestaltung des Projekts dienlich sind. Wir Betriebsräte ließen uns einfangen und erklärten bereitwillig, wie es gehen könnte. Wie kann beispielsweise verhindert werden, dass eine falsche Bahnsteigseite aufgeschaltet wird? Sind unsere Stammaufsichten technisch, organisatorisch und rechtlich in der Lage, die Rückfallebene auszufüllen? Was ist wenn mehrere Züge Bildfehler melden? Was macht der Lokführer zu erst, wenn ein Bild ausfällt? Ist der Abfertigungsvorgang rechtlich zu teilen? Und wie sieht die Meinung des Eisenbahn Bundesamtes zu dieser Abfertigungsform in Sachen Arbeitsschutz und Eisenbahn Bau und Betriebsordnung aus?

Nach dem wir merkten, dass wir nun mehr mit unseren bescheidenen Möglichkeiten schon die Aufgaben der Fachdienste wahrnahmen und Lösungsvorschläge einbrachten, zogen wir uns nach und nach aus dieser Diskussion zurück und diskutierten gegen über der Arbeitgeberseite zunehmend kritischer. Auch wuchs bei uns die Einsicht, dass wir für die nächste Runde unbedingt unseren Rechtssachverständigen dabei haben müssen.

Unser Fazit aus den beiden Veranstaltungen!

Folgende Punkte sind immer noch nicht geklärt.

- Belastung aller Beteiligten Aufsichten, Lokführer, Fahrdienstleiter und Servicemitarbeiter
- Rechtliche Fragen wie die Zulassung des Systems
- Rückfallebene
- Wie sollen die Mobilen Aufsichten in die Rückfallebene einbezogen werden

Wir, die Kollegen der „Aktiven Interessensvertretung“ befürchten,

- zunehmende Leistungsverdichtung für Lokführer, da trotz der technischen Möglichkeiten seitens FM, geplant ist ZAT-otU. drastisch auszuweiten, bei gleichzeitigem Rückbau vorhandener FBA,
- zunehmende Leistungsverdichtung für die verbleibenden Stamm- und Mobile-Aufsichten,
- die verbleibenden Betriebseisenbahner werden durch das Einführen von ZAT FM immer weniger miteinander kommunizieren müssen. Damit einher gehen wird der Verlust an Kollegialität,
- eine zunehmende Ausweitung der Sicher- und Servicewüste, die einher gehen wird mit wachsender Entsozialisierung!

Die Tochter der Deutschen Bahn, die S-Bahn Berlin GmbH sucht händeringend nach einer schnellen Lösung ZAT-FM.

Wir erklärten wiederholter Maßen, unsere Aufsichten auf ihren Dienstposten behalten.

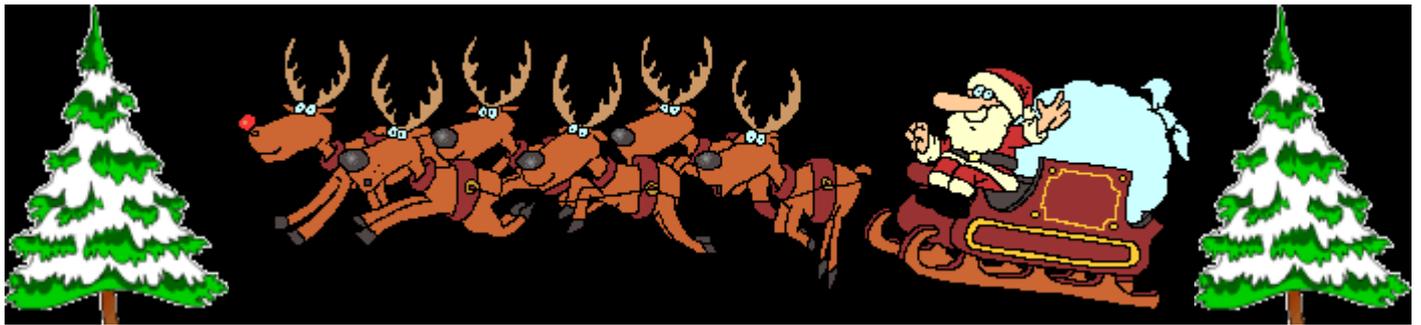
Finger weg von unserer **S-Bahn!!!** Wir sind die Kompetenz!!!

Unter diesem Motto initiierten wir Anfang November eine Kampagne, an der sich etwa 500 Kolleginnen und Kollegen aktiv beteiligten. Auch diese gewaltige Stimme aus der Belegschaft hat dazu geführt, die SPD, eine der Berliner Regierungspartei, folgenden Beschluss gefasst hat. Die Berliner S-Bahn ist weder in Teilen noch im Ganzen auszuschreiben. Dieser Sinneswandel entstand nicht von alleine. Schon auf der DGB-Landeskonferenz Berlin-Brandenburg gelang es uns, gemeinsam mit Kollegen der BVG, der DB Regio und zahlreicher weiterer Gewerkschaftskollegen ein Beschluss gegen die vom Senat geplante Zerschlagung der S-Bahn und ihre Privatisierung zu erkämpfen. Das alles hat dazu beigetragen, den Parteitagsbeschluss gegen die Ausschreibung herbeizuführen.



Mit dem Beschluss des SPD-Landesparteitags wäre für die Deutsche Bahn Handlungssicherheit gegeben. Wir hegen die große Hoffnung, dass die Bahn-Manager nun die Möglichkeit ergreifen, die notwendigen Mittel in die Hand zu nehmen, um die bereits begonnene Wiederaufrichtung der S-Bahn zum Erfolg zu führen.

An dieser Stelle möchten wir uns bei den Kollegen aller Eisenbahngewerkschaften und insbesondere der Ortsgruppe S-Bahn Berlin in der GDL für ihr Engagement im Kampf um unsere S-Bahn bedanken.



*Liebe Kolleginnen und Kollegen,
es ist wieder so weit!*

Wir wünschen Euch und Euren Familien

ein frohes Weihnachtsfest



*Einen guten Rutsch
ins neue Jahr, verbunden
mit viel Gesundheit
und Schaffenskraft*

2011