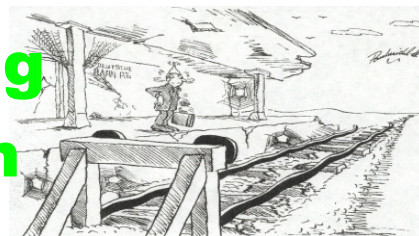


Aktive Interessensvertretung Aller Kolleginnen & Kollegen



INFORMATIONEN für die Kolleginnen und Kollegen der S-Bahn Berlin GmbH – Sep. 2011

Finaler Streit um ZAT FM und dem damit verbundenen Arbeitsplatzabbau

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

Bereits in unserer Ausgabe vom Dezember 2010 informierten wir Euch über zwei durchgeführte Workshops des Arbeitgebers und Vertretern des Betriebsrates zum Thema ZAT FM. Unser damaliges Fazit: Wir befürchteten eine zunehmende Arbeitsbelastung aller beteiligten Betriebseisenbahner und Servicemitarbeiter, einen Rückgang des kommunikativen Miteinanders und den Verlust an Kollegialität. Also, so unsere damalige Einschätzung, eine zunehmende Ausweitung der Sicherheits- und Servicewüste, die einhergeht mit abnehmender Solidarisierung und wachsender Endsozialisierung.

Bis zur Vorstellung der Ergebnisse der Belastungsstudie für die Tätigkeit der Triebfahrzeugführer Ende März 2011, die der Arbeitgeber in Auftrag gab und deren Ergebnis desaströs ausfiel, geschah bezüglich Verhandlung über eine Betriebsvereinbarung ZAT FM nicht allzu viel. Interessanterweise war in der genannten Studie die Belastung der Triebfahrzeugführer für das Verfahren ZAT sehr hoch bewertet. Davor lag nur noch das Thema miese Dienstzeiten und Schichtlagen. Wer jetzt aber glaubt, das würde bei der Geschäftsführung zu einem Umdenken führen, den müssen wir leider enttäuschen. Der Geschäftsführer, der für die Verwaltung der Humanressourcen – früher hieß das mal Arbeitsdirektor – verantwortlich ist, sah sich jedoch nicht veranlasst, dem Thema ZAT eine Absage zu erteilen. Im Gegenteil, das Festhalten an ZAT wurde nur noch bekräftigt und damit das Streichen von Arbeitsplätzen unserer Kolleginnen und Kollegen auf den Bahnsteigen. Wundert uns allerdings nicht, ist ja auch in der jüngsten Ausgabe der „Paula 7“ (Nr. 24) beschrieben, muss er doch in Konzernhörigkeit dafür sorgen, dass das Unternehmen mit seinen Mitarbeitern in eine erfolgreiche Marktposition gebracht wird. Seiner Fürsorgepflicht, Belastungen in den Tätigkeiten der Triebfahrzeugführer, der Stamm- und Mobilenaufsichten sowie weiterer Servicemitarbeiter abzumildern, kommt der Arbeitgeber damit nur unzulänglich nach und bestätigt somit unsere o. g. Einschätzung über das Zunehmen der Arbeitsbelastung – „wir schaffen das“!

Nun aber mal „Butter bei die Fische“ wird sich die Geschäftsführung der Berliner S-Bahn in vorseilender Demut gegenüber dem Profitstreben des Konzerns gesagt haben und dem Betriebsrat flugs ein Entwurf einer Betriebsvereinbarung vorgelegt. Der EDV-Ausschuss des Betriebsrats überarbeitete diesen Entwurf, übergab ihn dem Arbeitgeber und ein erstes Treffen zur Verhandlung der Papiere wurde vereinbart. Wie gesagt, nur ein wirklicher Verhandlungstermin kam zustande. Da muss wohl der verhandelnde Ausschuss des Betriebsrats dem Arbeitgeber keine ihm wohl gesonnen Fragen gestellt haben, dass er auf weitere Verhandlungen verzichtet und stattdessen viel Geld für die Einigungsstelle ausgeben wird.

Der in der „Paula 7“ vom Arbeitgeber dargelegte Vorwurf gegen über dem Betriebsrat ist schon arg! Unverhohlen beruft sich die Geschäftsführung der S-Bahn auf den Konzern, erzeugt Druck auf den Betriebsrat und die betroffenen Beschäftigten (Stammaufsichten). Vielleicht klappt ja diese Politik des Teilen und Herrschens. Vielleicht erheischt er ja tatsächlich ein, im Interesse des Konzern, günstiges Ergebnis in der Einigungsstelle?

Die Geschäftsführung vergisst anscheinend immer wieder gerne, dass nicht ursächlich die Mitarbeiter des Unternehmen S-Bahn es waren, die die Firma in die roten Zahlen brachte. Sie waren jedoch die Leidtragenden, die extreme Belastungen zu „besten S-Bahn-Chaoszeiten“ aushalten mussten und die bei ihnen nachhaltige Spuren hinterlassen haben. Dass die Ursachen, die die S-Bahn in die Krise fuhren, im Management des Konzerns und der S-Bahn lagen und scheinbar immer noch liegen, wird von der Geschäftsführung einfach ausgeblendet. Aus unserer Sicht ist es sogar unredlich, wenn sich Geschäftsführer hinter der Behauptung verstecken, dass sie an dem Desaster keine Schuld hätten. Sie haben doch wohl vorher gewusst, auf was sie sich einlassen und vergessen dabei, wohl wissentlich, dass die Gesellschafterverantwortung auf Sie übergegangen ist.

Nun müssen sie sich auch nicht wundern, dass die Mitglieder des Ausschusses keine angenehmen Fragen stellen, denn sie wollen unsere Kolleginnen und Kollegen vor einer möglichen Wiederholung ihrer derartigen Erfahrungen schützen. Und genau der größtmögliche Schutz sollte in einer entsprechenden Betriebsvereinbarung festgemeißelt werden, die Vorschläge enthielten, um Risiken und Belastungen zu minimieren. Was freilich den Arbeitgeber hierbei stört, das hat er ja ausgiebig in seiner o. g. Publikation beschrieben. Sie hätten gerne ZAT-FM eingeführt, ohne unsere lästigen Fragen zu beantworten. Ein unausgereiftes Konzept durchzuziehen, um dann zu sehen wie groß das Chaos wird, diese „Kunst“ bewiesen schon die Herren der vorherigen Geschäftsführung. Diese Erfahrungen brauchen weder wir, die Mitarbeiter der S-Bahn, noch brauchen sie die Fahrgäste.

Also stellen wir die Fragen:

- Kommt eine Belastungsstudie für ZAT FM (einschließlich ZAT otU) wie vom Betriebsrat gefordert?
- Werden die für dieses Abfertungsverfahren notwendigen Gefährdungsbeurteilungen vom Arbeitgeber, gemäß seinen Pflichten aus dem Arbeitsschutzgesetz, erstellt?
- Werden unsere Aufsichten schon während der Erprobungsphase abgezogen?
- Wie wird die Sicherheit des Bahnbetriebs und vor allem die der Fahrgäste gewährleistet, wenn die Monitore bei ZAT-FM ausfallen?

All diese Fragen müssen nun in der Einigungsstelle geklärt werden. Wir hoffen auch, dass wenigstens die Einigungsstelle die Genehmigung des Eisenbahn-Bundes-Amtes zu sehen bekommt, denn uns als Verhandlungsbeauftragte des Betriebsrats wurde diese jedenfalls nicht vorgelegt. Demnach können wir auch nicht wissen was deren Inhalt ist und erzählt werden kann ja viel. Die Seite der Arbeitnehmer hat sowohl in den Workshops wie auch in der einmaligen Verhandlung ihre berechtigten Zweifel an der Umsetzbarkeit der vom Arbeitgeber geplanten Maßnahmen dargelegt. Wir möchten nicht, dass Erfahrungen der Bahnbetriebssicherheit, die über Jahrzehnte gewonnen wurden, auf dem Altar der Marktwirtschaft und des Wettbewerbs gelegt werden und wir können nur hoffen, dass in der Einigungsstelle alle Voraussetzungen und Bedingungen betrachtet werden, die ein sicheres technisches Abfertigungssystem und ein menschenwürdiges Arbeiten unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ermöglichen.

Kontrollausschuss der Kollegen

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

In unserer Ausgabe vom Januar 2011 berichteten wir über ein Sofortprogramm, in dem Kolleginnen und Kollegen der S-Bahn Maßnahmen vorschlugen, was schnellstmöglich getan

werden muss, um die Berliner S-Bahn als ein integrierten Betrieb zu erhalten, der in der Lage ist ein zuverlässiges Verkehrsangebot zu fahren. Dem schloss sich – per Beschluss – auch der Betriebsrat an. Das Ganze sollte durch einen Ausschuss kontrolliert werden, der sich zusammensetzt – so die demokratisch gedachte Idee – aus Vertretern der Verkehrsausschüsse des Bundestages, der Länder Berlin und Brandenburg, Vertretern der Gewerkschaften und des Betriebsrats sowie fachkompetente Kolleginnen und Kollegen der Berliner S-Bahn. Nach anfänglicher Neugier verlor die Politik schnell ihr Interesse an der Sache. Ergo, trägt sie die Verantwortung für das Zerlegen der S-Bahn und kommt so ihrer Verantwortung nicht nach, die sie für die Daseinsvorsorge tragen müsste. Ebenso die EVG, die – wenn auch nur halbherzig – anfangs noch unterstützend wirkte. Von der GDL kam gar keine Reaktion, setzt auch sie auf den sogenannten fairen Wettbewerb. Es schon eine verteilte Krux unserer Arbeitnehmervertreter, wenn sie so in den verschiedensten Aufsichtsräten wirken.

Bleiben noch jene Aktivisten übrig, die sich nicht damit abfinden können, dass die Berliner S-Bahn durch den Mutterkonzern und der Politik für den Wettbewerb filetiert werden soll. Verfasst wurde ein offener Brief der Kolleginnen und Kollegen an den regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit und den Fraktionschef Michael Müller der SPD. Letztgenannten haben wir auf einer Veranstaltung erlebt, dort gab er ein erstes Statement ab, die SPD bleibt bei ihren Beschlüssen, dass es keine Ausschreibung von Strecken der Berliner S-Bahn geben sollte. Wir haben ihn gebeten, den S-Bahnern auf ihren offenen Brief zu antworten.

Uns ist gewiss, dass in den Koalitionsverhandlungen Ausschreibungen eine große Rolle spielen werden. Sollte dennoch die S-Bahn von der Politik oder der Deutschen Bahn in den Wettbewerb gepresst werden, dann liebe Kolleginnen und Kollegen, bedarf es unseres gemeinsamen aktiven Willen, uns gegen die Ausschreibung zu stemmen. Begleitung der Privatisierung für den Wettbewerb mittels Dialogs über die Sicherung sozialer Standards, wie sie ihn unsere Gewerkschaften gerne führen, ist nicht 100% S-Bahn! Beispielhaft sei auf die Privatisierung der Berliner Wasserbetriebe verwiesen. Hier fehlte der politische Wille der Arbeitnehmervertreter zu einem klaren Nein!

Wahlempfehlung!

Als aktive Gegnerin der Wasserprivatisierung wurde Gerlinde Schermer als SPD-Direktkandidatin für Kreuzberg Friedrichshain nominiert. Mit Gerlinde haben wir S-Bahner eine Stimme im Berliner Senat, die sich aktiv für die öffentliche Daseinsvorsorge einsetzt. Sie prangert seit mehreren Jahren jede Form von PPP an.

Der Kontrollausschuss der Kollegen wirkt und fragt:

Hat sich seit Einführung der Projekte AQUA und QSI sowie S 17 etwas verändert?

- Nicht viel, denn die dringend notwendige Personalaufstockung im Bereich Produktion ist nicht erfolgt. In deren Folge fehlt der UNK - Vertreter in der Nachmittag- und Nachtschicht. Erdreistet sich einer der beiden Schichtarbeiter krank zu werden, nehmen die Verantwortlichen billigend in Kauf, dass gegen Arbeitsschutzbestimmungen verstoßen wird. Gestempelt wird dann oft in der Frühschicht. Dagegen sind aktuell über 80 Kollegen zertifiziert aber zu tief eingestuft.
- Der Wechsel der Leiharbeiter belastet die Stammkräfte umso mehr. Eingearbeitete Kollegen verlassen uns und die Neuen müssen wieder mühsam angelernt werden.
- Externe Experten kommen nach langer Prüfung zu folgendem Schluss: Die Baureihen der Berliner S-Bahn können in Abhängigkeit von eventuell durchgeführten Revisionen weit über 2017 betrieben werden. Zu dieser Erkenntnis sind unsere Kollegen mit dem Sofortprogramm schon 2010 gekommen. Weiterhin forderten sie damals schon eine Modernisierung aller Baureihen und Instandsetzung eines jeden abgestellten Fahrzeugs.

Warum Jacobsdrehgestelle?

- Was die Chefs da geritten hat, dass sie diese Drehgestelle unter die neu anzuschaffenden S-Bahnzüge schrauben lassen wollten, ist uns jedenfalls unklar. Scheinbar wird schon wieder nur rein betriebswirtschaftliche gedacht. Im Gegensatz dazu, antwortete der Arbeitsdirektor Wachendorf auf unsere Frage, ob bei den neuen Zügen, die Vierteleinheiten zwei komplette Führerstände bekommen werden, zu unserer Verwunderung, erstaunlich fix mit ja. Das bestätigt unsere Auffassung darüber, dass von den Chefs immer wieder gerne vergessen wird, dass eine S-Bahn nur sicher und technisch stabil läuft, wenn ordentlich Geld in die Hand genommen wird.

Die externen Experten haben, entgegen den Forderungen des Sofortprogramms, nur die Fahrzeugsituation für sich betrachtet. Lösungen, wie sie unsere Kollegen vorschlugen, wurden dagegen nicht diskutiert. Das wundert nun auch keinen, sind diese Experten doch auch die Autoren des Lastenhefts zur Einführung ZAT FM. Ein Schelm der böses dabei denkt.

Auch bei der Auslagerung unserer Leistung in andere Werke werden die eingesparten Personalkosten von den anfallenden Transportkosten wieder aufgefressen. Selbst auf die Hinweise der Kollegen, die Leistung selber in der Hauptwerkstatt zu erbringen und bei Erforderlichkeit Manpower aus dem Konzern zu nutzen, werden von den Chefs verworfen. Auslagerungen an „die Partner in der Industrie“, wie Herr Wüllhorst (Chef aller Werkstätten) gern betont, gehen munter weiter, trotz der Forderung, die Achsen und Motoren im Werk Schöne-weide überarbeiten zu lassen.

Projekt-Materialwirtschaft (S 17) ist technisch so gut wie abgeschlossen. Eine notwendige Materialreserve, gemessen an den Produktionszahlen, fehlt. Ebenso fehlen die notwendigen Reservezüge, denn diese sind auch nur noch virtuell vorhanden.

Auf eine zentrale Forderung der Kollegen zur Wiedereinführung eigener Technologen in den Bereichen (B11) wird eisern weggehört.

Wir müssen feststellen, dass viele Projekte nur Placebos sind. Erinnern wir uns an die skurilen Kameras zum Sandstand-Filmen unter der Bahnsteigkante. Für uns die Nummer Eins unter den tollen Aktionen unserer Chef'os. Achsen alle 20000km statt 60000km ist eine ordentliche Ansage des EBA in Richtung Sicherheit. Daraus erwächst eine dumme Situation für die Führungsmannschaft. Geht doch dadurch der geplante Personalabbau für 2012 nicht so recht voran.

Was ist eigentlich aus der Ansage von der Geschäftsführung geworden, die Fahrzeuge alle 6 Jahre in die Hauptuntersuchung zu nehmen? Hierzu haben wir keine Informationen!

Lokführer meckern das eine oder andere Mal über die örtliche Aufsicht oder auch über die Stammaufsicht und vergessen dabei, dass es ihre Kollegen sind. Manche dieser Mitarbeiter werden ohne ausreichende örtliche Einweisung und wenn erforderlich auch an der Mitbestimmung vorbei auf andere Arbeitsplätze gesetzt. Und hier werden sie dann von ihren Chef'os „gehetzt“, die Techniken zu beherrschen. Das Ergebnis sind dann demotivierte Mitarbeiter, was sich in einem erschreckend hohen Krankenstand bis zu 14% auswächst. Infolge dessen können Qualifizierungen nicht starten, weil keine Mitarbeiter als Ersatz vorhanden sind. Reserven sind seit der letzten Rationalisierungswelle weg geschwemmt worden.

Unsere Kollegen Lokführer werden jetzt mit einem neuen Handy (HTC) gelockt. Hurra! Wir können dann die Fahrzeugschäden noch bei der nächsten Tätigkeitsunterbrechung auf dem Bahnsteig an SAP-ISI senden. Wird so jedenfalls beim Fernverkehr der Deutschen Bahn gelebt. Schöne neue alte DB-Welt.