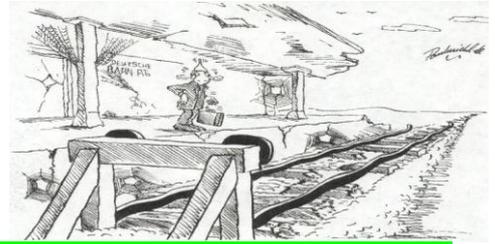


Aktive Interessensvertretung Aller Kolleginnen & Kollegen



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

Bilanz zum Kontrollausschuss:

Die Existenz der Berliner S-Bahn ist bedroht!

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,

seit geraumer Zeit kämpfen Kolleginnen und Kollegen, inzwischen auch der Betriebsrat sowie die Vertrauensleute der Gewerkschaft, für die Verwirklichung eines Sofortprogramms, um die Wiederherstellung der Berliner S-Bahn zu ermöglichen. Hiermit legt der Kontrollausschuss, der aus Mitarbeitern der Berliner S-Bahn besteht, seinen zweiten Bericht vor.

Zunächst müssen wir unser Entsetzen darüber ausdrücken, dass die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Abteilung Verkehr handelt. Am 10.09.2011 hat sie ein „Interessenbekundungsverfahren zum Fahrzeugdienstleistungsmodell betreffend die Beschaffung, Instandhaltung und Bereitstellung von S-Bahn-Fahrzeugen für das Land Berlin“ in Auftrag gegeben. Zu Recht hat der Betriebsrat festgehalten, dies ist die Zerschlagung der Berliner S-Bahn, denn sie planen die Ausschreibung von:

- Fahrzeugbeschaffung,
- Fahrzeugfinanzierung,
- Vorhaltung,
- Instandhaltung und
- Bereitstellung der Fahrzeuge.

Das ist das genaue Gegenteil zu dem von unseren Kollegen geforderte Sofortprogramm zur Wiederherstellung der Berliner S-Bahn.

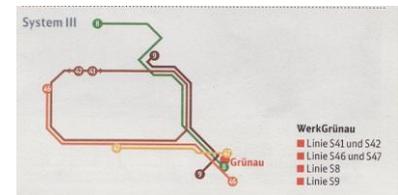
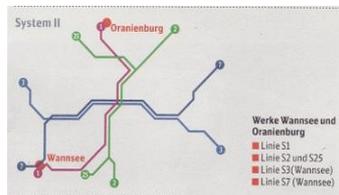
Das werden die Berliner, die Berlinerinnen und die Kollegen der Berliner S-Bahn nicht akzeptieren.



Als Zwischenbilanz der Umsetzung unseres Sofortprogramms stellen wir fest!

Wie die Politik, so bereitet sich auch die Deutsche Bahn intensiv auf den Wettbewerb vor. Das lässt sich u.a. an folgenden Punkten verdeutlichen:

- Aufteilung der Berliner S- Bahn in 3 Systeme (siehe auch Paula 7 03/2011).
- Organisatorische Trennung des Fahrbetriebes vom Rest der S-Bahn als Vorstufe zur Bildung eines eigenständigen EVU.



Kurzfristige Maßnahmen, die vorgeschlagen waren!

➤ Wiedereinführung der planbaren vorausschauenden Instandhaltung:

Hier ist bis heute keine wesentliche Verbesserung festzustellen. Es wird weiter an der zustandsbezogenen Instandhaltung festgehalten. Die neu eingesetzten IT-Systeme sind nur auf die Abdeckung des dringendsten Reparaturbedarfs ausgerichtet – erneut keine vorausschauende Instandhaltung.

Die vom Betriebsrat geforderte Harmonisierung der Revisionszyklen in der betriebsnahen und bei der Glättung der normalen schweren Instandhaltung, die einen verlässlichen Fahrzeugeinsatz (inkl. Reservezüge) erst ermöglichen, wird nicht geplant. Ein dafür notwendigen GF- Beschluss kennen wir nicht. Hier ist bisher nichts geschehen! Außer, dass die Fahrzeugvorhaltung der S- Bahn Berlin – laut Beschluss ihrer Geschäftsführung – in drei Teile zerlegt wird. Der Zerschlagung der Berliner S- Bahn wird damit massiv Vorschub geleistet (siehe Paula 7 Ausgabe 03/2011 Seite 5). Die suboptimale „Übersichtlichkeit“ in der zustandsbezogenen Fahrzeuginstandhaltung hat sich bis zum heutigen Tage nicht verbessert und schon wieder soll umstrukturiert werden, um die Wettbewerbsfähigkeit immer weiter zu steigern. Das Ergebnis: ein erneuter Zusammenbruch ist vorprogrammiert.

➤ Sofortiges Reaktivieren der Motoren- und Komponentenaufarbeitung:

Die Fahrmotoren werden zwar gewechselt, eine Rückführung der Arbeitsleistung für eine kontinuierliche Motoren- und Komponentenaufarbeitung innerhalb der S- Bahn ist jedoch nach wie vor nicht vorgesehen. Die verlässliche Bereitstellung erforderlicher Ersatz- und Tauschteile, z.B. mindestens 200 bis 300 Fahrmotoren, die für einen stabilen Verkehr notwendig ist, erfolgt nicht.

➤ **Keine Leistungsvergabe an Anbieter außerhalb der Berliner S-Bahn:**

Weder die Berufsausbildung, Reinigung, Funkwerkstatt, Objekt- und Wachschatz, Mitarbeiterversorgung und Personalbetreuung wurden zurückgeführt. Stattdessen ist ein langfristiges Konzept nicht zu erkennen.

➤ **Wiederbesetzung von Bahnhöfen mit Aufsichten der S- Bahn Berlin GmbH zur Stärkung der Betriebssicherheit, zur Erhöhung der Serviceleistungen und zur Minderung der Leistungsverdichtung der Lokführer, die durch Selbstabfertigung hervorgerufen wird:**

Obwohl die öffentliche Meinung klar zum Ausdruck bringt, personalbesetzte Bahnhöfe haben zu wollen (siehe z.B. die Kritik der Gewerkschaft der Polizei und anderer DGB-Gewerkschaften), versucht der Arbeitgeber weiterhin durch die Einführung von flächendeckender Selbstabfertigung durch den Triebfahrzeugführer die Leistungsverdichtung auszudehnen und für die Betriebssicherheit dringend notwendige Aufsichten abzubauen.

Ein notwendiger Personalbestand, z.B. 1200 Lokführer, wird nicht aufgebaut. Die S-Bahn fährt immer noch ein Notfahrplan mit 900 Lokführern. Auch die Einführung neuer technischer Systeme bei der Selbstabfertigung der Züge durch den Triebfahrzeugführer, verhindert nicht seine Leistungsverdichtung und das Ansteigen seiner Arbeitsbelastung und dies unter Umständen auf Kosten der Betriebssicherheit.

➤ **Sicherstellung des erforderlichen Personalbestandes in allen Bereichen der S- Bahn ohne Leih- und/oder Zeitarbeit:**

Erforderliche Planarbeiten werden in allen Bereichen nach wie vor durch Leih- und Zeitarbeit ausgeführt. Um die Zukunft der S- Bahn zu sichern müssen diese Leih- und Zeitarbeitsverhältnisse in Festanstellungen umgewandelt werden. Die Belastung unserer Mitarbeiter ist nach gesicherten arbeitswissenschaftlichen Erkenntnissen auszurichten. Dies geschieht nicht, stattdessen steigt die Zahl der physischen und psychischen Erkrankungen.

Die Überalterung des Personalbestandes nimmt eine bedrohliche Entwicklung, insbesondere deshalb, weil dringend notwendige Einstellungen nicht erfolgen und Leiharbeit nicht in Festeinstellung umgewandelt werden.



➤ **Planung und Entwicklung eines neuen, den jetzigen und zukünftigen Klimabedingungen standhaltenden Fahrzeugtyps:**

Diesbezügliche Planungen sind uns nicht bekannt.

Die vom Arbeitgeber angekündigte Klimaertüchtigung (z.B. Sandheizung) der Züge wird unerprobt in die Fahrzeuge eingebaut.

➤ **Sicherstellen der direkten Einflussnahme der S-Bahn auf Leistungen, die durch andere Konzernunternehmen für die S-Bahn erbracht werden, wie z. B. DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Sicherheit GmbH...:**

In diesem Bereich geschieht mehr oder weniger nichts! Anderes ist uns jedenfalls nicht bekannt.

➤ **Die notwendigen Mittel zur Umsetzung dieser Anforderungen sind sofort bereitzustellen:**

Darüber gibt es bis heute auch keine parlamentarische Kontrolle.

Fazit:

Selbst Bundestagsabgeordnete verschiedener Parteien fordern ebenso wie unsere Kolleginnen und Kollegen, den Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn auf die volle politische und finanzielle Verantwortung für die Bahn als Bereich der öffentlichen Daseinsvorsorge (gemeinsam mit den Ländern) zu übernehmen.

Der Forderung des Betriebsrats schließen wir uns unumwunden an und fordern mit ihm die sofortige Umsetzung des Sofortprogramms zu der Wiederherstellung der S-Bahn. Wir möchten Euch auffordern zu diskutieren, welche Kampfmaßnahmen unsere Gewerkschaften ergreifen müssen, um die Zerschlagung der Berliner S- Bahn zu verhindern.

Wir halten fest:

„100 Prozent S-Bahn, das war und ist unsere zentrale Forderung“

Gemeinsam werden/müssen wir unsere S- Bahn verteidigen.