

# Aktionsausschuss 100% S-Bahn

Gegen Ausschreibung und Zerschlagung der S-Bahn – Für den Erhalt unserer Arbeitsplätze!

An die Kollegen der Berliner S-Bahn:

## Ausschreibung im Anzug = Niedriglohn in Uniform!

Als bei euch das Chaos ausbrach, machten sich einige Kollegen bei Regio, Schenker und im Fernverkehr so Ihre Gedanken: Warum die S-Bahn und nicht Regio oder der Fernverkehr? Viele hatten das Gefühl: „*Unser Laden wird als nächster zusammenkrachen!*“ Aber die eigentliche Frage ist doch: ist es zum Chaos gekommen? Viele glauben: „Die Chefs sind zu blöd.“ oder „Die Politik steckt dahinter!“ Die Begründung von Politik, Fahrgastverbänden und Medien ist: Der Monopolist DB hat die Situation ausgenutzt und die S-Bahn ausbluten lassen. Wären Konkurrenten da, würde die DB sich das nicht trauen. Ach so? Na dann...

### DB Regio in der Ausschreibungsmühle

Über jeder kleinen Schraube, jeder Minute Arbeitszeit schwebt das Schwert des Wettbewerbs. Bei jeder Gelegenheit wird gesagt: „*Wir wollen eure Löhne nicht kürzen.*“ ... „*Meint ihr, uns macht es Spaß, immer mehr aus den Schichten rauszuquetschen?*“ ... „*Die Wettbewerber schlafen nicht! ... Wir müssen besser werden, um in diesem harten Kampf bestehen zu können!*“ ... „*Der Bessere wird gewinnen!*“ Wer kämpft hier gegen wen? Wer hat denn bisher immer gewonnen?

Als die Ausschreibung des Stadtbahn-Netzes aktuell war, hat der Personalchef von DB Regio es hervorragend auf den Punkt gebracht: „*Für alle Wettbewerber sind die Kosten für die Züge, die Energiekosten, die Trassenpreise gleich. Die einzige Schraube, an der wir drehen können sind die Personalkosten.*“ Das bessere Unternehmen kann nur jenes sein, das seine Mitarbeiter am effektivsten „betreibt“ oder besser ausgedrückt „antreibt“.

Entweder Lohnkürzung oder Rausschmiss. Es geht im Wettbewerb auch gar nicht anders! Braucht ein gelber Zug weniger Strom als ein Blauer? Steigen die Leute in einen roten Zug schneller ein, weil sie es gar nicht abwarten können, schnell genug in den total schicken Zug zu kommen? Ob Regio, OLA, ODEG, NEB, oder ..., alle nutzen die gleichen Schienen und Fahrstraßen. Oder kennt ihr eine Abkürzung?

Für die Ausschreibung müssen meist neue Züge beschafft werden. Dann ist das Gejammer immer groß. Alles sei so teuer. Die Politik zwingt die Firmen zu unmöglich hohen Investitionen. Das gehe nur wenn sich Personal in den Werkstätten, Rangierpersonal auf den Bahnhöfen einsparen lässt. Zugbegleiter werden zu Servicekräften, weil der Lokführer alles ganz bequem übernehmen könne. Schwupps sind ein paar Lohngruppen flöten gegangen. Inzwischen schufften bei Regio Zugbegleiter für 8,50€ auf den Zügen.

Ob sie mit dem Geld am Monatsende auskommen, ist völlig egal. Wie soll ein junger Kollege eine Familie gründen oder über Wasser halten können? Grube scheint die Unschuld vom Lande zu sein, denn er meint: „*...mir persönlich lagen im vergangenen Jahr unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ganz besonders am Herzen.*“

### Die Ausschreibung ohne Ausschreibung

Im Frühjahr 2009 hatte Regio die Strecke Wismar-Rostock-Tessin gewonnen. Den Betrieb gab die DB jedoch an die RSAG (Rostocker-Straßenbahn AG) als Subunternehmen weiter. Sämtliche Fahrzeuge und die Wartung blieben bei der DB. Kollegen, die aus familiären oder sonstigen Gründen vor Ort blieben und zur RSAG wechseln mussten, hatten Gehaltseinbußen von 35 Prozent!

Dazu kommt, dass beinahe nur noch die reine Fahrzeit als Arbeitszeit angerechnet wird. Das ergibt eine fast durchgängige sechs Tage Woche! Die Lokführer sollten Anfangs, weil die Streckenverhältnisse so einfach wären, nur den Führerschein Klasse 2 bekommen. Durch das EBA wurde dies verhindert.

Auf die technische Ausbildung wurde verzichtet, da die Triebwagen nie kaputt gehen. Klar, dass da Probleme nicht ausblieben. Fragte man beim Lokleiter nach, hieß es: „*Darüber darf ich nichts sagen. Das hat oberste Priorität!*“ Probleme durfte es nicht geben. DB Personalvorstand Ulrich Weber erklärte das Vorgehen mit einer "Notwehrsituation": „*Dass man einen Subunternehmer sucht, um keine Tariflöhne zahlen zu müssen...*“ denn, „*...zu den Bedingungen unseres bestehenden Tarifvertrages... könnten wir die Ausschreibung nie gewinnen.*“

Im Dezember 2011 hat die RSAG die Strecke nach Graal-Müritz von der DB übernommen. Diesmal ganz ohne Ausschreibung!

### Wie gewonnen so ...

Im Schienenbereich sind bei der DB seit 1994 ca. 165.000 Jobs auf der Strecke geblieben. Die tatsächliche Richtgröße ist die »Wertschöpfung je Vollzeitperson«. Je weniger Vollzeitpersonen, desto besser. Mit einer erheblich gesteigerten Arbeitsintensität wurde die Wertschöpfung mehr als verdoppelt. Der Umsatz je Beschäftigten stieg auf das Dreifache. Der Gewinn von Regio betrug 2010 729.000.000 Euro.

### Gute Aussichten für König „Kunde“?

Regio-Chef Frank Sennhenn nannte Großbritannien, wo das Zugfahren seit den 90er-Jahren sehr viel teurer geworden ist, als Vorbild: "In fünf Jahren werden wir in Deutschland einen ähnlichen Nahverkehrsmarkt haben, wie er heute in England existiert."

## Gestaltungsmöglichkeiten

Die Länder bekommen immer mehr Probleme, Betreiber für die Strecken zu finden. Bisher hatte Regio an fast jeder Streckenausschreibung teilgenommen. *"Ich würde keine Wette eingehen, dass das 2010 und in den Folgejahren so bleibt."* so Sennhenn. Die Unternehmen meinen, es liege an den bisherigen Bruttoverträgen. Hierbei wird der Betrieb vom Besteller komplett bezahlt. Dafür darf der Besteller die Takte und Beschaffenheit der Fahrzeuge bestimmen. Die Einnahmen müssen an den Verkehrsverbund abgeliefert werden.

Sennhenn sagt zu den Bruttoverträgen: *"Damit haben sie systematisch unternehmerische Gestaltungsmöglichkeiten unterbunden und die Wertschöpfungstiefe reduziert."*

Bei Nettoverträgen würden die Verkehrsverbände weniger Zuschüsse zahlen. Dafür kassiert das Unternehmen die Fahrgeldeinnahmen direkt ab. Damit entstünden „Anreize“, die Kundenzahl und damit die Ticketerlöse zu steigern. Auch über die Taktdichte und die Zuglängen könnten die Unternehmen dann „freier“ entscheiden. Wenn es sich nicht lohnt, könnte auch ein Bus fahren. Dies sei, *„im Regionalverkehr die einzige Chance auf Wachstum.“* so Sennhenn. VDV - Geschäftsführer Oliver Wolff sagt: *„Es ist sehr anstrengend, im Schienenpersonennahverkehr Geld zu verdienen“.* Der Präsident der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr Wewers stimmt mit ein: *„Es muss wieder mehr Spaß machen, und Geld zu verdienen sein. Dann gerät auch der Wettbewerb wieder in Fahrt.“*

## Bei den Privaten klappt alles besser...?

Den „Privatbahnen“ liegen die Bedürfnisse ihrer Mitarbeiter natürlich auch ganz besonders am Herzen.

Ein Benex-Chef: *"Einheitliche Löhne auf DB-Niveau wird es mit uns nicht geben." ... „Wettbewerb setzt regional unterschiedliche Löhne voraus.“ ...“*

Ganz genau!!!

agillis war überzeugt, nach der gewonnenen Ausschreibung beim Personalpoker zwei Asse im Ärmel zu haben. Erstens: *"Wenn es soweit ist, dass wir die Strecken befahren, rennen uns die Lokführer von Regio die Türen ein"*. Zweitens: osteuropäische Arbeitnehmer werden nach Aufhebung der EU-Arbeitsbeschränkungen als Billigkräfte massenweise zur agillis strömen. Sind die Lohnunterschiede aber für den Wettbewerb zu gering, wird gern in den Nachbarländern gewildert.

Die Osthannoversche Eisenbahn suchte ganz plötzlich Leiharbeiter für den Regionalverkehr in der Lüneburger Heide. Als ob eine Ausschreibung über Nacht entschieden würde. Hauptsache es gibt eine Begründung

für „plötzliche“ Personalnot und die könnte ja nur mit Leiharbeitern abgedeckt werden.

Als die ODEG den Zuschlag für die RE-Linien 2 und 4 bekam tönnten die Chefs: Dies sei eine *„... klare Bestätigung der Servicequalität, welche die ODEG in Ostdeutschland bietet“*, man freue sich *„... auf die spannende Aufgabe“* und werde diese *„... mit viel Ehrgeiz umsetzen“*

Keiner unserer ODEG Kollegen kann sich vorstellen, dass die ODEG zum Fahrplanwechsel 2012 den RE 2 und 4 fahren wird. Schon jetzt, mit der Übernahme der OE33 und OE51, pfeift die ODEG aus Personalmangel auf dem letzten Loch.

Die neuen Triebwagen machen gleich mit schlapp: *„Auf den Linien OE33 (Berlin-Wannsee – Jüterbog) und OE51 (Brandenburg Hbf. – Rathenow) der ODEG wird ab sofort ein eingeschränkter jedoch verlässlicher Basisfahrplan eingeführt.“* (aus einem Infoschreiben an die Fahrgäste vom 07.02.2012) Da wurde wohl vom S-Bahn-Management abgeschrieben.

## Geld verdienen

Dass der DB Konzern die S-Bahn so an die Wand gefahren hat, war kein Unfall oder ein Managementfehler.

Das Chaos ist eine Folge des Privatisierungsprozesses. Statt alles rückgängig zu machen, wird jedoch der Prozess vorangetrieben. – nur unter neuen Bedingungen. In Zukunft kauft der Senat die Züge oder übernimmt die Kredite. Außerdem muss die Belegschaft aufgeteilt werden, um euch gegeneinander in Konkurrenz zu setzen.

Nur so lässt sich wieder ordentlich „Geld verdienen“! **„Die Besseren“**, die Gewinner in diesem System des Wettbewerbs, sind die Unternehmer, Aktionäre und Banken. Zehn Prozent reichsten Deutschen besitzen ein Privatvermögen von ungefähr **5.160.000.000.000€** (Quelle: DIW und Finanzministerium 2012) Davon könnte die S-Bahn unter den heutigen Lohn- und Arbeitsbedingungen ca. 20.640 Jahre fahren!

Die Hohenzollersche Landesbahn (HzL) betreibt einen Ringzug. Weil der HzL Lokführer fehlen, fallen viele Ringzüge aus. Der HzL-Vorstandsvorsitzende grübelt: *„Vielleicht hätten die Abtrünnigen einfach keine Lust mehr „im Ring zu fahren“.*

Wäre es nicht an der Zeit, diesen Kreislauf zu durchbrechen?

Unsere Erfahrungen bei Regio und der Kollegen anderer Bahnen zeigen:

**Kein Problem wird sich durch die Ausschreibung der S-Bahn lösen lassen!**

Viele Grüße von uns bereits ausgeschriebenen Kollegen im Regionalverkehr

Info: [Aktionsausschuss.blogspot.com](http://Aktionsausschuss.blogspot.com)

Mail: [Aktionsausschuss@googlemail.com](mailto:Aktionsausschuss@googlemail.com)

