



Für eine leistungsfähige Berliner S-Bahn

EVG-Kern-Forderungen zur S-Bahn-Ausschreibung

- **Verpflichtender Personalübergang zu den bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen**

Die Weiterbeschäftigung aller betroffenen Arbeitnehmer*innen der S-Bahn Berlin GmbH unter den aktuell bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen muss garantiert werden – nach dem EVG-Tarifvertrag für die S-Bahn Berlin, der für alle Beschäftigtengruppen gilt. Der Senatsbeschluss sieht dies aber nicht vor und benennt Tarifverträge, die für die S-Bahn Berlin nicht relevant sind und schlechtere Bedingungen vorsehen.

Für die EVG ist klar: Alle Bieter müssen hierauf verpflichtet werden. Zudem muss die Beschäftigungssicherung als soziales Kriterium zentrale Grundlage zur Bewertung der Angebote sein.

Der Personalübergang ist auch im Hinblick auf drohenden Fachkräftemangel notwendig und damit für einen stabilen S-Bahn-Verkehr unabdingbar. Denn aktuelle Erfahrungen aus anderen Bundesländern zeigen: Fehlende verpflichtende Personalübergänge und kleinteilige Ausschreibungen können fatale Konsequenzen für Kunden und Beschäftigte haben. Jüngst wurde ein S-Bahn-Verkehrsvertrag im Ruhrgebiet vor der Betriebsaufnahme gekündigt, da der vorgesehene neue Betreiber kein ausreichendes Personal für den Betrieb vorweisen konnte. Die EVG hatte vor einer Ausschreibung ohne Personalübergang gewarnt!

- **S-Bahn-Betrieb aus einer Hand: weniger Betreiber und Schnittstellen für stabilen Betrieb**

Durch unterschiedliche Betreiber des Zugbetriebs und der Werkstätten droht ein Abstimmungs-Chaos. Denn Schnittstellenprobleme sind in einem hochkomplexen System mit zusammenhängenden Verkehrsleistungen wie dem Berliner S-Bahn-Netz vorprogrammiert. Zu erwarten sind daher Einbußen bei der Zuverlässigkeit im Betriebsablauf und somit auch Nachteile für die Fahrgäste.

Viele Störungen sind nicht von der S-Bahn selbst verursacht, denn beispielsweise sind Eingriffe durch Dritte wie z. B. durch den „menschlichen Faktor“ (Personenunfälle, Notarzteinsätze, Anschläge auf die Energieversorgung und auf Fahrzeuge, Angriffe auf Beschäftigte, etc.) kaum durch die Betreiber zu beeinflussen. Je mehr Schnittstellen es gibt, desto schwieriger ist es, nach Störungen zügig wieder zum fahrplanmäßigen Betrieb zurückzukehren.

Die EVG plädiert für eine Ausschreibung, die ein leistungsfähiges S-Bahn-Netz zum Ziel hat. Dabei gilt: Je weniger Schnittstellen, desto sicherer und stabiler der Betrieb.

Ein zentraler Problempunkt ist aus Sicht der EVG der geplante Zwang zum Neubau einer Werkstatt im Bereich Schöneler Straße. Die dafür vom Berliner Senat bezifferten Kosten halten wir für zu niedrig. Brandenburg müsste zudem die Kosten mittragen und bestehende Werkstätten in Erkner und Oranienburg würden voraussichtlich geschlossen. Die EVG plädiert dafür, diese Mittel für den SPNV-Ausbau zu verwenden. Denn angesichts der stetig wachsenden Metropolregion besteht dringender

Handlungsbedarf.

Für die EVG ist klar: Kleinteilige Ausschreibungen sind riskant. **Ein Gesamtangebot aller Leistungen sollte daher im Vergabeverfahren bevorzugt und auf die Errichtung einer verpflichtenden Werkstatt verzichtet werden.**

Konkret: Übersicht EVG-Forderungen

Der Wettbewerb darf nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen werden. Wir erwarten daher, dass dem Schutz der Beschäftigten in Vergabeverfahren höchste Priorität eingeräumt wird.

Diese Schutzregeln müssen auch so ausgestaltet sein, dass dem bisherigen Betreiber S-Bahn Berlin GmbH keine Nachteile im Bieterwettbewerb entstehen. Im Einzelnen heißt dies insbesondere:

- Zur genannten Kernforderung nach 100%igem Betriebsübergang aller Kolleg*innen, mindestens zu den Bedingungen der aktuellen Tarifverträge und betrieblichen Regelungen für die gesamte Vertragslaufzeit, gehört zudem:
 - Alle Kolleg*innen, die derzeit bei der S-Bahn Berlin GmbH beschäftigt sind und deren Aufgaben an einen neuen Betreiber übergehen, müssen von diesem ein Übernahmeangebot bekommen.
 - Betriebsbedingte Kündigungen müssen für die gesamte Dauer des neuen Verkehrsvertrages ausgeschlossen werden.
 - Sollte es zu einer Aufteilung des Netzes kommen, muss sichergestellt werden, dass ausnahmslos alle bisher bei der S-Bahn Berlin GmbH Beschäftigten, deren Aufgaben beim bisherigen Arbeitgeber wegfallen, Übernahmeangebote erhalten.
 - Beschäftigte, die vom neuen Betreiber neu eingestellt oder aus anderen Unternehmensbereichen übernommen werden, müssen zu mindestens den gleichen Bedingungen beschäftigt werden wie die bisher bereits bei der S-Bahn Berlin GmbH beschäftigten Kolleg*innen.
- Anstatt des verpflichtenden Werkstattneubaus Standortsicherung der vorhandenen Werke, um Flexibilität zu gewährleisten. Insbesondere der Standort Schöneweide mit der schweren Instandhaltung und der Komponentenaufarbeitung wäre in Gefahr, da diese Industriearbeitsplätze aus der Region ins Ausland verlagert werden könnten.
- Eine Vergabe von Aufgaben an Subunternehmen muss vertraglich ausgeschlossen werden, ebenso der Einsatz von Leih-Arbeitnehmer*innen sowie von Arbeitnehmer*innen mit befristeten Arbeitsverträgen.
- Um die Funktionsfähigkeit zu sichern, müssen regelmäßig und ausreichend Nachwuchskräfte ausgebildet werden. Daher muss eine Berufsausbildungsquote von mindestens 5 Prozent (mindestens aber 30 Ausbildungsplätze pro Jahr) vorgeschrieben werden.
- Die gesetzlich vorgeschriebene Mindestquote an Schwerbehinderten und Gleichgestellten muss eingehalten werden, ein „Freikaufen“ muss vertraglich ausgeschlossen werden.
- Bedingung muss ein schlüssiges Gesamt- und Störungskonzept sein (die Koordinierung der unterschiedlichen Unternehmen muss eingepreist werden).
- Bereiche, die sich aktuell nicht in einem der Lose wiederfinden (also nicht Fahrzeuginstandhaltung und Betrieb), spielen derzeit überhaupt keine Rolle. Ohne diese ca. 1.200 Beschäftigten in Fahrgastinformation, Planung, Disposition und Leitstelle dreht sich jedoch kein Rad. Daher müssen auch diese Beschäftigten berücksichtigt werden.