

Quelle: General-Anzeiger-Bonn, 7.12.2004

Die Schaffner kehren zurück

Die Bonner Stadtwerke wollen zeitweise bis zu 700 Fahrgastbegleiter als Ein-Euro-Jobber einstellen - Der Bundestagsabgeordnete Ulrich Kelber hatte die Idee dazu und hofft auf eine breite Signalwirkung

Von Frank Vallender

Bonn. Wer hilft beim Einsteigen mit Kinderwagen und Rollstuhl in Bus und Bahn? Wie kann man öffentliche Verkehrsmittel nachts sicherer machen? Wie verhindert man, dass immer wieder Sitze aufgeschlitzt und Scheiben in S-Bahnen zerkratzt werden? Eine Antwort auf diese Fragen könnten die neuen Fahrgastbegleiter der Stadtwerke Bonn (SWB) sein. "Der Schaffner kehrt zurück", freut sich der Bundestagsabgeordnete und SWB-Aufsichtsratsmitglied Ulrich Kelber, der angesichts Hartz IV auf die Idee kam, bei den Stadtwerken Fahrgastbegleiter auf Ein-Euro-Job-Basis anzustellen.



Schaffner waren ab den 60er Jahren ein Auslaufmodell. Das Foto entstand 1978. Foto: GA-Archiv

Und SWB-Geschäftsführer Hermann Zemlin war angetan von der Idee. Schließlich sollen beide Seiten davon profitieren: Für die Langzeitarbeitslosen könnte es der Einstieg in den Arbeitsmarkt sein, schließlich erhalten sie bei den SWB eine zweimonatige Service-Qualifikation.

Und für die Stadtwerke "ist es eine Möglichkeit, Fahren in Bussen und Bahnen noch attraktiver zu machen", sagte Kelber am Montag bei der Vorstellung des neuen SWB-Service.

Bereits einen Monat vor Auszahlung des Arbeitslosengeldes II werden 16 Männer in Sachen Service und Tarife geschult und sollen bald auf der Linie 66 und in den Nachtbuslinien eingesetzt werden. Sie sind sozusagen die Vorhut von bis zu 700 Männern und Frauen, die in

den nächsten drei Jahren alle Busse und Bahnen rund um die Uhr begleiten könnten.

Sie sollen Fragen zu Tarifen beantworten, beim Einsteigen helfen, ein wachsames Auge darauf haben, dass sich jeder benimmt, und Vandalismusschäden verhindern. Und "sie dürfen auch Fahrscheine kontrollieren", so Zemlin.

Die Agentur für Arbeit bezuschusst jeden Euro-Job mit bis zu 500 Euro monatlich. 1,20 Euro die Stunde sollen die Ein-Euro-Jobber davon direkt bekommen, zudem werden sie von den SWB ausgebildet und erhalten Dienstkleidung. "Was uns das letztlich kostet, können wir noch nicht sagen", so Zemlin.

Auf Dauer rechnet er jedoch dank des verbesserten Service und der größeren Sicherheit in Bussen und Bahnen mit mehr Fahrgästen und Mehreinnahmen. Und so könnte aus manch einem Ein-Euro-Job ein vollwertiger Arbeitsplatz entstehen, glauben er und Kelber.

Im Umkehrschluss darf nach Hartz IV durch die Euro-Jobs kein regulärer Arbeitsplatz vernichtet werden. Damit das auch bei den SWB nicht geschieht, schloss die Geschäftsführung mit dem Betriebsrat unter dem wachsamen Auge der Gewerkschaft ver.di eine Betriebsvereinbarung. "Keinerlei Stelle darf durch die Euro-Jobs abgebaut werden", nannte ver.di-Vertreter Rolf Kluge einen Punkt dieser Vereinbarung.

Darin steht auch, dass die Euro-Jobber, obwohl sie keine Festangestellten sind, den Schutz des Betriebsverfassungsgesetzes genießen. Gut findet Kluge auch, dass der Betriebsrat unter Vorsitz von Eduard Dickob vereinbaren konnte, dass sich die Euro-Jobber nach ihrer zweimonatigen Qualifikation als interne Bewerber auf SWB-Stellen vorrangig bewerben können. So haben beispielsweise zwei arbeitslose Busfahrer, die am 1. Dezember ihren Ein-Euro-Job angetreten haben, gute Karten, wenn mal wieder Busfahrer gesucht werden.

Das Projekt läuft drei Jahre, die Fahrgastbegleiter sollen höchstens ein Jahr bei den SWB bleiben, denn Ziel ist ja, sie möglichst schnell in feste Arbeit zu vermitteln.

Kelber wertet das Projekt schon jetzt als Erfolg: "Als ich 1985 in die Politik einstieg, haben wir Jungsozialisten einen Brief an den damaligen SWB-Chef geschrieben mit der Bitte, wieder Schaffner einzustellen." Diese waren seit den 60er Jahren nach und nach "ausgemustert" worden. Nun hofft Kelber, dass das SWB-Projekt auch andernorts Nachahmer findet.