

Einreicher: Bezirksvorstand Neukölln

Die Mitgliederversammlung Neukölln möge beschließen:

Antrag an den Landesparteitag am 22.08.2020

Die Berliner S-Bahn zum Rückgrat der sozial-ökologischen Verkehrswende in Berlin machen. Nein zur Zerschlagung und zu weiteren Privatisierungsschritten!

Der Landesparteitag möge beschließen:

- 1) DIE LINKE. Berlin sowie ihre Mitglieder in Senat und Abgeordnetenhaus lehnen die vom Senat beschlossene Ausschreibung zu Betrieb und Instandhaltung auf den S-Bahn-Teilnetzen „Nord-Süd“ und „Stadtbahn“ ab. Sie setzen sich für einen Abbruch des Ausschreibungsverfahrens ein.
- 2) DIE LINKE. Berlin unterstützt das Bündnis „Eine S-Bahn für alle“. Durch Unterstützung bei der Erstellung von Informationsmaterialien, Zusammenarbeit in der Öffentlichkeitsarbeit und in den sozialen Medien, sowie bei der Vernetzung mit Initiativen in anderen Bundesländern trägt die LINKE. Berlin dazu bei, dem im Bündnis gebündelten zivilgesellschaftlichen Widerstand gegen die S-Bahn-Ausschreibung Gehör zu verschaffen.
- 3) Die Mitglieder der LINKEN in Senat und Abgeordnetenhaus fordern die GRÜNE Koalitionspartnerin auf, die Zusammenarbeit der Senatsverwaltung für Verkehr mit der privaten Lobby- und Beratungsgesellschaft KCW schnellstmöglich zu beenden.
- 4) DIE LINKE. Berlin führt eine breit angelegte Aufklärungskampagne durch, um die negativen Auswirkungen der drohenden Privatisierungsschritte für Beschäftigte, Fahrgäste sowie die sozial-ökologische Verkehrswende in Berlin insgesamt deutlich zu machen. Diese beinhaltet Infostände, Plakataktionen, die Ausrichtung einer Veranstaltungsreihe zum Thema und die umfassende Information der eigenen Mitglieder.
- 5) Mitglieder der LINKEN in Senat und Abgeordnetenhaus setzen sich unter Beteiligung Brandenburgs für direkte und transparente Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG sowie dem Schienenverkehrsbeauftragten der Bundesregierung über einen Einstieg der Länder Berlin und Brandenburg in die S-Bahn-Gesellschaft ein. Erfolgreiche Verhandlungen ermöglichen eine Direktvergabe des S-Bahn-Betriebs, Ausschreibungen mit all ihren negativen Auswirkungen wären künftig überflüssig. Die Aufspaltung der Berliner S-Bahn in Teilnetze könnte rückgängig gemacht werden.
- 6) Die LINKE. Berlin sowie ihre Mitglieder in Senat und Abgeordnetenhaus verfolgen das Ziel, neben der kurzfristigen Verhinderung der materiellen Privatisierung von Betrieb und Instandhaltung mittelfristig auch die bereits erfolgte Rechtsform-Privatisierung der S-Bahn-GmbH rückgängig zu machen. Dafür muss die S-Bahn-GmbH in eine gemeinwohlorientierte Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) überführt werden. Überschüsse, die die S-Bahn GmbH an die Deutsche Bahn AG jährlich abführt, könnten künftig für Preissenkungen für die Fahrgäste, für den Ausbau der Infrastruktur und für mehr Personal und bessere Bezahlung eingesetzt werden.

Begründung:

Wettbewerb auf der Schiene

In der gemeinsamen Pressemitteilung der Berliner Verkehrssenatorin Günther (GRÜNE) und dem Brandenburger Verkehrsminister Beermann (CDU) heißt es: „Ziel bei dieser größten Ausschreibung in der Berliner S-Bahn-Geschichte ist ein effektiver Wettbewerb mit dem Ergebnis vernünftiger Preise bei dauerhaft guter Qualität.“ Eine Ausschreibung unter dieser Prämisse läuft fundamental der Intention des 2019 verabschiedeten Landesparteitagsbeschluss "Keine Zerschlagung der S-Bahn" (15/3/7) zuwider, in dem als klares Ziel formuliert wurde: „Wir wollen einen S-Bahn-Betrieb aus einer Hand.“

Der sogenannte Wettbewerb auf der Schiene ist eine der sinnfreiesten und gemeinwohlfreundlichsten Erfindungen der neoliberalen Umwälzungen in den 1990er und 2000er Jahren. „Echter“ Wettbewerb kann auf der Schiene ohnehin nicht stattfinden, da alle Bieter/Betreiber dieselbe öffentliche (jedoch rechtsformprivatisierte) Infrastruktur nutzen. Es handelt sich eher um eine temporäre Vergabe eines staatlichen Monopols bei Verlagerung der Profite ins Private. DIE LINKE lehnt dies nicht nur in Berlin, sondern auch bundesweit aus sehr guten Gründen kategorisch ab. Der vermeintliche Wettbewerb ist meist ohnehin nur Mittel zum Zweck, um privaten Firmen Profite im vormals öffentlichen Sektor zu ermöglichen. Dies geschieht im Wesentlichen zu Lasten der Arbeitsbedingungen: Löhne werden gedrückt, Arbeitsplätze abgebaut und andere tariflich erkämpfte Standards geschliffen.

Ausgangslage

Nahverkehr auf der Schiene wird im besten Falle von einem öffentlich-rechtlichen, gemeinwohlorientiert arbeitenden Unternehmen im öffentlichen Besitz betrieben. Dieses kann ihr System im Sinne der Fahrgäste und der sozial-ökologischen Verkehrswende weiterentwickeln, die Beschäftigten haben eine unbefristete Arbeitsperspektive zu guten Bedingungen. Bei der BVG, die u.a. das U- und Straßenbahnnetz betreibt, ist dies zu einem Gutteil der Fall. Bei der S-Bahn ist die Lage durch eine Kette politischer Fehlentscheidungen leider wesentlich komplizierter. Das Netz gehört der Bahn-Tochter DB Netz, der Betrieb der Bahn-Tochter S-Bahn-Berlin GmbH. An die S-Bahn GmbH kann der Betrieb aber leider nicht unbefristet direkt vergeben werden, weil bundesrechtliche Vorgaben die Direktvergabe an ein nicht-kommunales (wenn auch staatliches) Unternehmen ausschließen.

Der Senat hätte dennoch grob zusammengefasst drei Möglichkeiten gehabt:

1. Ausschreiben und den Betrieb temporär an ein privates Unternehmen vergeben.
2. Den Betrieb direkt an ein eigenes (oder von ihm kontrolliertes) Unternehmen vergeben.
3. Den Betrieb zu den bestehenden Bedingungen weiterlaufen lassen (dann müsste er sich jedoch selbst mittelfristig um die Beschaffung neuer Züge kümmern).

Die Koalition hat sich für Erstens – die schlechteste Variante – entschieden.

Folgen der Ausschreibung für Beschäftigte, Fahrgäste & den sozial-ökologischen Umbau Berlins

Aus unserer Sicht hat die geplante Ausschreibung erhebliche Nachteile, von denen wir die schlimmsten hier nennen wollen:

- Wiederkehrende Ausschreibungszyklen unterlaufen eine langfristige Beschäftigungsperspektive. Die Folge: Fachkräftemangel insbesondere im Fahrdienst (sehr schlechte Erfahrungen in den Regio-Netzen anderer Bundesländer!). Sie erschweren außerdem gewerkschaftliche Organisation massiv, durch lediglich 15-jährige Vertragslaufzeiten werden in absehbarer Zeit alle Errungenschaften wieder annulliert. Die Ausschreibung leistet so der Spaltung und Ungleichbehandlung verschiedener Beschäftigtengruppen Vorschub.

- Schlechtere Arbeitsbedingungen durch Tariffucht sowie diverse Möglichkeiten zum Aufbau von Subunternehmerpyramiden. Die Übernahme aller Beschäftigten konnte in den Verhandlungen mit den Koalitionspartnern – entgegen aller Beteuerungen seitens der LINKEN Verhandlungspartner*innen – nicht gesichert werden.
- Vermeidbare neue Probleme im Betriebsablauf durch eine Vielzahl beteiligter Akteure in einem komplexen, einzigartigen Netz mit dichter Zugfolge. Durch die entstehenden Schnittstellen zwischen verschiedenen Betreiberfirmen werden neue Störpotenziale geschaffen – dies bestätigt unter anderem das Bundesverkehrsministerium in einem Bericht an den Verkehrsausschuss des Bundestages (Ausschussdrucksache 19(15)375).
- Privatisierung von Profiten in der öffentlichen Daseinsvorsorge. Kein privates Unternehmen bewirbt sich auf eine öffentliche Ausschreibung, wenn es daran nicht verdient. Da durch die Zerschlagung des Systems viele Synergieeffekte verloren gehen, ist dies nahezu ausschließlich auf Kosten der Beschäftigten möglich.
- Kein Interesse des privaten Betreibers, das Gesamtsystem aus volkswirtschaftlicher Perspektive - im Sinne des sozial-ökologischen Umbaus der Stadt - weiterzuentwickeln, z.B. durch Ausbau, Taktverdichtungen etc.
- Verlust öffentlicher Gestaltungsmöglichkeiten in der Daseinsvorsorge durch Bindung an langfristige Verträge mit Privaten bis in die 2050er Jahre. Die Corona-Pandemie hat noch einmal eindringlich vor Augen geführt, wie wichtig öffentliche Infrastruktur ist. Dies gilt insbesondere für die versorgungsrelevanten Bereiche, zu denen auch der Nahverkehr gehört. Diese für 15 bzw. 30 Jahre aus der Hand zu geben, ist fahrlässig.

Klimaschutz und Privatisierung: Das passt nicht zusammen!

Die Klimabewegung hat uns vor Augen geführt, dass eine massive Reduktion des CO₂-Ausstoßes schnell geschehen muss. Der ÖPNV in Berlin kann hier einen erheblichen Beitrag leisten. Dass eine GRÜNE Verkehrssenatorin die S-Bahn an private Betreiber abgeben will, ist ein Skandal und ein Schlag ins Gesicht der jungen Aktivist*innen, die seit Monaten auf der Straße sind (FFF). Eine Zerschlagung und Privatisierung läuft dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und dem klima- und sozialpolitischen Ziel der LINKEN, der Senkung der Ticketpreise und perspektivisch einem Nulltarif im ÖPNV, zuwider.

Warum die Ausschreibung gefährlicher ist als die Ring-Ausschreibung von 2015

Der rot-schwarze Vorgängersenaat reagierte auf die komplexe Situation, indem er das Netz ohne Not in drei virtuelle Teile zerschnitt: Ring+Südost, Stadtbahn und Nord-Süd. Wohlwissend, dass diese Trennung völlig realitätsfremd ist. Diverse S-Bahn-Linien sind auf mehreren der Teilnetze unterwegs, sie überschneiden sich an vielen Stellen.

Bei der daraufhin erfolgten Ringbahn-Ausschreibung erhielt die S-Bahn Berlin GmbH (erneut) den Zuschlag. Das integrierte S-Bahn-System konnte glücklicherweise erhalten werden – das war auch durch massiven Druck von Beschäftigten und Zivilgesellschaft (z.B. dem S-Bahn-Tisch) politisch so gewollt. Die Ausschreibung war so gestaltet worden, dass internationale private Bieter keine Chance hatten.

Nun macht die grüne Verkehrssenatorin aber ernst mit der Zerschlagung: Die neue Ausschreibung, im Wesentlichen gestaltet durch die private Lobby- und Consultingfirma KCW, ist so gestrickt, dass private Betreiber sehr wahrscheinlich zum Zuge kommen werden. Im Gegensatz zur vorigen Ausschreibung werden alle möglichen Risiken für private Bieter von der öffentlichen Hand übernommen: Sie bezahlt den Fuhrpark und gibt ihn per Öffentlich-privater-Partnerschaft (ÖPP) für dreißig Jahre direkt ab. Das ist nicht - wie parteiintern häufig fälschlicherweise behauptet - der Einstieg in eine landeseigene S-Bahn. Im Gegenteil! Dieses Vorgehen ermöglicht Fremdfirmen erst das Mitbieten. Der Tagesspiegel schreibt unverblümt: „Der Aufbau eines landeseigenen Fuhrparks

soll die Chancen für Interessenten jenseits des Platzhirsches Deutsche Bahn verbessern.“ Hinzu kommen bis zu zwei Werkstätten auf landeseigenen Grundstücken, die ebenfalls den Privaten überlassen werden. Damit einher ginge auch ein Arbeitsplatzabbau in den bestehenden Werkstätten der DB/S-Bahn GmbH.

Es wird einhellig davon ausgegangen, dass zumindest eines der beiden Teilnetze fremdvergeben wird. Die Zerschlagung des integrierten S-Bahn-Systems wäre perfekt. Jegliche Synergieeffekte innerhalb des Systems wären dahin, mit erheblichen Nachteilen für den Betriebsablauf (bspw. wenn im Ost-West-Netz für Veranstaltungen im Olympiastadion mehr Fahrzeuge benötigt werden etc.), die Belegschaft wäre zerteilt, die Weiterentwicklung des Gesamtsystems über Jahrzehnte gehemmt. Wenn dabei wie angekündigt Geld gespart wird – was wir für unrealistisch halten – dann ausschließlich auf Kosten der Beschäftigten.

Alternativen sind da

DIE LINKE. Berlin sollte sich dafür einsetzen, dass die S-Bahn in einer Hand bleibt und, dass sie gemeinwohlorientiert, im Sinne des sozial-ökologischen Umbaus Berlins, ohne private Profite betrieben wird. Dafür gibt es auch diverse Lösungsvorschläge. Zum Beispiel könnten die Länder Berlin und Brandenburg mit der DB und der Bundesregierung über einen Einstieg in die S-Bahn GmbH verhandeln. Kontrollieren beide Länder die Gesellschaft, könnte ohne aufwändiges Ausschreibungsverfahren direkt vergeben werden. Die DB könnte sogar Minderheitsanteilseigner bleiben (was, weil ihr sowieso die Schieneninfrastruktur gehört, sogar sehr sinnvoll erscheint). Ernsthafte Verhandlungen über eine solche langfristig sinnvolle Lösung sind nie geführt worden. Laut dem Bericht des BMVI (s.o.) wurde in den letzten 10 Jahren nicht ein einziges Mal zwischen den beteiligten Akteuren gesprochen bzw. verhandelt.

Profite der DB

Seit 2013 fährt die S-Bahn jährlich durchschnittlich ca. 56 Mio. Euro Profite ein. Durch die Ausschreibung nimmt der Senat in Kauf, dass die Gewinne der S-Bahn Berlin zukünftig von privaten Unternehmen abgegriffen werden. Nach unserer Vorstellung sollen diese Überschüsse nicht privaten Betreibern als Gewinne zugutekommen, sondern müssen in den öffentlichen Nahverkehr zurückfließen. Das Ziel muss es sein, kostendeckend zu wirtschaften und in die langfristige Entwicklung der S-Bahn zu investieren. Dabei muss das Wohl von Beschäftigten und Fahrgästen im Zentrum stehen. Der Einstieg des Landes Berlin in die S-Bahn GmbH kann dies ermöglichen. Welchen Schaden Profitorientierung im Bahn-Sektor erzeugen kann, hat die S-Bahn-Krise von 2009 gezeigt, als durch Einsparungen an der Wartung sogar die Sicherheit der Fahrgäste gefährdet wurde.

Konstruierte Sachzwänge

Die parteiinterne Debatte zur S-Bahn-Ausschreibung ist durch konstruierte Sachzwänge geprägt. Zuerst wurde behauptet, man müsse ausschreiben, man sei rechtlich dazu verpflichtet. Das ist genauso falsch wie die Behauptung, dass „kleinteilig“ ausgeschrieben werden müsse - wie es v.a. von Seiten der Grünen behauptet wird (Möglichkeiten des Senats siehe oben.). Eine Ausschreibung ist ein politischer Prozess mit sehr viel Handlungsspielraum. Die rechtlichen Vorgaben bieten - bei entsprechendem politischen Willen - genug Möglichkeiten, die integrierte S-Bahn zu retten. (Dies hat letztlich sogar die Ring-Ausschreibung von 2015 gezeigt.) Auch das Argument, wir müssten jetzt sofort ausschreiben, weil wir dringend neue Züge brauchen (sonst drohe ein neues S-Bahn-Chaos) und diese nicht anders zu bekommen seien, ist schlicht falsch und wird durch häufiges Wiederholen nicht richtiger. Fakt ist, die bestehenden S-Bahn-Züge der Baureihe 481 werden gerade für eine Haltbarkeit bis Mitte der 2030er Jahre ertüchtigt. Gleichzeitig werden für die Ringbahn bis 2023 gerade mehrere hundert Neufahrzeuge (Baureihe 483/484) gebaut und ausgeliefert. Es besteht also erstens kein Grund zur Eile und zweitens kann

die Produktion der neuen Baureihe durch Stadler Pankow bei Erhalt der integrierten S-Bahn verlängert werden. Dafür ist die geplante Ausschreibung sogar eher hinderlich, weil sie - um externe Bieter zu unterstützen - die volkswirtschaftlich völlig unsinnige Entwicklung einer nochmals neueren Baureihe in Betracht zieht.

Der Komplettabbruch des Verfahrens ist besser als diese Ausschreibung

Aus unserer Sicht gibt es deshalb keinen sachlichen Grund, an der Ausschreibung festzuhalten. Dann droht kein Chaos - im Gegenteil! Großes Unheil wird abgewendet und es kann öffentlich und transparent über die zukünftige Struktur der S-Bahn gestritten werden. Unser Vorteil: Auch wenn die Ausschreibung anläuft, ist die Auseinandersetzung nicht vorbei. Der Senat kann sie bei vergleichsweise geringen Kosten jederzeit zurücknehmen. Selbst gar keine Ausschreibung ist besser als alles, was der Senat derzeit plant.

Kein Bruch der Koalition

Wir gehen nicht davon aus, dass die Forderung der LINKEN nach einem Stopp der Ausschreibung das Ende der Koalition bedeuten würde - ein Jahr vor den Wahlen zum AGH und der Bundestagswahl. Einen Bruch des Koalitionsvertrages würde der Abbruch des Verfahrens nicht darstellen. Wir gehen aber davon aus, dass es gut ankommt, wenn DIE LINKE ein Jahr vor den Wahlen Haltung zeigt und Rückgrat bewahrt. Wir denken außerdem, dass eine breite öffentliche Kampagne dazu führt, dass die Grünen massenhaft an Zustimmung verlieren und sie schlussendlich die Ausschreibung abrechen müssen.

Berliner*innen wollen keine Privatisierungen

Die perfide Strategie von Privatisierungen: Die negativen Auswirkungen für die allgemeine Bevölkerung stellen sich zumeist erst ein, wenn die Tinte unter den kriminellen Verträgen seit Jahren trocken ist. Nur so war es möglich, in Berlin die Privatisierung von Wasserbetrieben, Stromnetz, städtischen Wohnungen usw. durchzuziehen. Inzwischen kennen sich die Berliner*innen aber mit der Materie aus. Privatisierung ist zu Recht ein Reizwort. Privatisierungsprojekte haben in Berlin nur noch eine Chance, wenn sie unter dem Radar der Öffentlichkeit laufen. Nutzen wir als LINKE also unsere Verankerung in der Stadt! Wenn wir in Zusammenarbeit mit dem Bündnis „Eine S-Bahn für alle“ und anderen befreundeten zivilgesellschaftlichen Akteur*innen breit informieren und aufklären, hat dieses Privatisierungsvorhaben keine Chance!