

S-Bahner, GewerkschafterInnen und SozialdemokratInnen kämpfen erfolgreich - Landesparteitag der SPD lehnte jede Ausschreibung der S-Bahn ab!

Interview mit Peter Polke, TRANSNET und Gotthard Krupp (SPD-Landesparteitagsdelegierter)

Frage: Auf dem Landesparteitag der SPD wurde mit sehr großer Mehrheit jede Ausschreibung und Teilausschreibung der S-Bahn abgelehnt. „SPD will S-Bahn nicht privatisieren“ titelt die Berliner Morgenpost. Hatte nicht der SPD/Linke-Senat sich für Ausschreibung entschieden und die Senatorin Junge-Reyer (SPD) die europaweite Ausschreibung schon auf den Weg gebracht?

Gotthard Krupp:

Richtig. Deshalb ist die Entscheidung der Mehrheit der Delegierten für das Nein zur Ausschreibung, zur Auslieferung der S-Bahn an den Wettbewerb ein großer Erfolg, der nach monatelangen durchaus heftigen Auseinandersetzungen in der SPD gefasst wurde. Vor allem aber auch des entschiedenen Kampfes der Kollegen der S-Bahn. Soweit ich weiß, ist ein so klarer Beschluss gegen die Ausschreibung und Auslieferung eines Bereichs der Öffentlichen Daseinsvorsorge an den Wettbewerb, wie es die EU erzwingen will, einmalig.

Peter Polke:

Die Kollegen standen hinter dieser Forderung „Keine Ausschreibung, keine Zerstückelung der S-Bahn. Die S-Bahn muss als einheitlicher Betrieb der öffentlichen Daseinsvorsorge erhalten bleiben.“ Das hatte sich schon in der Betriebsratswahl gezeigt.

Unter die Erklärung der Belegschaft (s. Kasten) wurden innerhalb weniger Stunden, mehr als 400 Unterschriften gesammelt. Inzwischen sind es noch mehr. Die Kollegen wollten sich in die Entscheidung des SPD-Landesparteitags einmischen – klar Position beziehen. Ich kann das Schreiben unseres Gewerkschaftssekretärs von TRANSNET, Jörg Kronberg, an die Kollegen nur unterstützen: „Ich denke das wir gemeinsam einen großen Erfolg erreicht haben. Bedenkt man, das wir mal gestartet sind als für den überwiegenden Teil der SPD klar war, das die S-Bahn in Scheiben privatisiert werden muss.“ TRANSNET, der Betriebsrat, GDL und GDBA haben vor dem Parteitag noch eine Aktion gestartet. Die Reaktion der Delegierten war durchweg positiv.

Gotthard Krupp: Die Wortmeldung aus der Belegschaft hat in der Diskussion des Parteitags ein Echo gefunden. Aber es hat schon vorher einen sehr langen Kampf gegeben. Im Sommer 2009 gab es z.B. eine gemeinsame Erklärung von Kollegen der DB Regio, der BVG und der S-Bahn: „Schluss mit dem Wettbewerb im Personenverkehr. Berlin braucht seinen Personenverkehr in voller staatlicher Verantwortung und Finanzierung.“

Zahlreiche Sozialdemokraten meldeten sich im September 2009 mit einer entsprechenden Erklärung zu Wort, es gab Anträge der AfA und von zahlreichen Gliederungen der Partei. Das alles ist jetzt zusammengefließen und hat den Beschluss bewirkt. Es war also ein langer Kampf.

Peter Polke: Gemeinsam mit Kollegen der BVG, der DB Regio und zahlreicher weiterer Gewerkschaftskollegen konnte z.B. ein Beschluss der DGB-Landeskonferenz Berlin-Brandenburg gegen die vom Senat geplante Zerschlagung der S-Bahn und ihre Privatisierung erkämpft werden. Das alles hat dazu beigetragen, den Beschluss gegen die Ausschreibung herbeizuführen.

Frage: Kommen wir zum Beschluss auf den Landesparteitag. Sicher bleiben noch Fragen offen?

Peter Polke: Sicher ist die Zukunft der S-Bahn noch nicht gesichert, aber ich denke, dass die Ausschreibung erst einmal vom Tisch ist. Ich kenne auch kein Beispiel, wo das schon einmal gelungen wäre. Vor allem wurde durch diesen Kampf die These widerlegt, die uns immer wieder entgegengehalten wurde, und die – muss man schon sagen – auch von führenden Gewerkschaftern vertreten wurde: „Ausschreibungen sind nicht zu verhindern – deshalb müssen wir für fairen Wettbewerb kämpfen“.

Gotthard Krupp: Der Senat hat die Krise bei der S-Bahn genutzt um eine europaweite Ausschreibung anzukündigen. Bis März nächsten Jahres wollte er jetzt das Ausschreibungsverfahren eröffnen. Das ist jetzt erst einmal vorbei.

Wichtig ist für mich auch, dass der Beschluss ein klares Bekenntnis zur S-Bahn als Teil der Öffentlichen Daseinsvorsorge enthält: „Die S-Bahn ist unverzichtbarer Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs in Berlin. Oberstes Ziel der Berliner SPD ist hier die Gewährleistung eines qualitativ hochwertigen, sicheren und störungsfreien S-Bahn-Betriebs. Dies muss Vorrang vor allen privatwirtschaftlichen Renditeerwartungen haben.“

Aber man darf auch die Schwächen des Beschlusses des Landesparteitags nicht übersehen. Er fordert z.B. Verhandlungen mit der DB-AG. Doch die Deutsche Bahn und damit die S-Bahn liegen in der vollen politischen Verantwortung der Bundesregierung und des Deutschen Bundestags. Wenn man sich auf Verhandlungen mit der Bahn AG beschränkt, akzeptiert man, dass sich die Bundesregierung aus ihrer Verantwortung stehlen will. Die Berliner SPD war immer gegen die

Bahn-Privatisierung, aber das verlangt auch, dass man die Forderung nach der Rücknahme der Bahnreform von 1994 aufnimmt, durch die die Bahn zu einem kapitalistischen Monopolisten gemacht wurde, d.h. die Bahn ist als „gewinnorientiertes Unternehmen“ zu führen. Das war die Öffnung für die Privatisierung – mit allen Folgen auch für die S-Bahn.

Frage: In dem Parteitagsbeschluss werden verschiedene Optionen für die Zukunft der S-Bahn entwickelt?

Peter Polke: Es heißt da z.B.: „Der Senat wird aufgefordert, (...) mit der Deutschen Bahn AG Verhandlungen über den zukünftigen Betrieb bei der Berliner S-Bahn aufzunehmen. Dabei sind die Möglichkeiten und Bedingungen zur Übernahme der S-Bahn Berlin GmbH in das Eigentum des Landes Berlin als Voraussetzung für eine Überführung der S-Bahn als Ganzes in kommunaler Verantwortung zu klären.“ Da geht es um dieselbe Frage, die Gotthard gerade aufgeworfen hat. Die Entscheidung für eine Übertragung darf nur heißen, dass die S-Bahn als Ganzes vom Bund in die volle politische Verantwortung des Landes übergeht. Das geht nur, wenn der Privatisierungsbeschluss von 1994 zurückgenommen wird.

Gotthard Krupp: In einer zweiten Variante ist von einer Direktvergabe an ein kommunales Unternehmen wie z.B. der BVG oder einer Tochtergesellschaft der BVG die Rede. Auch hier kann es sich nur um eine Gesamtübertragung handeln, da alles andere eine Zerschlagung des S-Bahn-Systems bedeuten würde. Diese Variante würde hohe Investitionskosten bedeuten. Kurz, es ist unklar, was gemeint ist.

Peter Polke: Dagegen kommt die dritte Variante unseren Vorstellungen näher. Da wird von der Deutschen Bahn gefordert, ein Programm zur Wiederherstellung einer voll funktionstüchtigen Berliner S-Bahn vorzulegen (wie Neueinstellung von Personal, dem Bedarf entsprechende personelle und technische Ausstattung der Werkstätten)

Die Bundesregierung hat gerade im Rahmen des Sparprogramms beschlossen, dass die Deutsche Bahn AG 500 Millionen mehr an Gewinn abführen soll, d.h. auch die Bahn wird ausgeplündert, um die Milliarden an die Banken und Spekulanten zu finanzieren. Nein, wir brauchen die Entscheidung dafür, dass die Deutsche Bahn so ausgestattet wird, dass sie den Erfordernissen der Öffentlichen Daseinsvorsorge entsprechen kann.

Frage: Was ist Eure Bilanz des Parteitages?

Gotthard Krupp: Der Kampf ist sicher nicht zu Ende. Eine Zeitung hat geschrieben, die SPD hat damit „einen klaren Dissens zu einem möglichen Koalitionspartner von den Grünen“ hergestellt, „die sich für mehr Wettbewerb auch im Nahverkehr aussprechen“. Das gilt aber durchaus auch für Vertreter der Partei

DieLinke, wie den Senator Harald Wolf. Unter dem Druck der EU – ich hatte das schon genannt – gibt es auch bei den Gewerkschaftsführungen die Position, die Bereiche der Öffentlichen Daseinsvorsorge müssen in den Wettbewerb, man müsse ihn nur „fair“ gestalten. Doch wie die Kollegen der DB Regio aus ihren Erfahrungen heraus geschrieben haben: „Es gibt keinen fairen Wettbewerb – sondern nur staatlich vorangetriebenes Lohndumping, verbunden mit Personalabbau, Tarifrucht und Zerstörung der Tarifverträge“. Und doch denke ich, dass wir diese Entscheidung der Parteitagsdelegierten gegen die Ausschreibung, gegen die Privatisierung der S-Bahn zum Stützpunkt machen können, um auch die anderen Bereiche, wie z.B. die Krankenhäuser, die BVG ... unter die volle politische und finanzielle Verantwortung des Landes zurückzuholen. Das gilt auch für Ausgliederungen, wie z.B. bei Vivantes, wo keine Tarifverträge mehr gelten. Deshalb haben Kollegen die Initiative ergriffen, ein Schwarzbuch über die Privatisierungspolitik des Senats auszuarbeiten und von den DGB-Gewerkschaften eine Kampfkonferenz zu fordern für die Verteidigung der Öffentlichen Daseinsvorsorge – um die Widerstandskraft gegen ihre Privatisierung und Auslieferung an den zerstörerischen Wettbewerb zu organisieren,

Peter Polke: Der Parteitagsbeschluss ist ein großer Schritt vorwärts, insbesondere haben wir eines gelernt. Man kann politische Entscheidungen gegen die Arbeitnehmer bekämpfen. Sie sind kein zwingendes Naturereignis. Dazu brauchen wir aber klare Forderungen und müssen den Weg, den unsere Gewerkschaftsführungen eingeschlagen haben, verlassen, nämlich den Abbau „sozialverträglich“ zu begleiten. Also z.B. die Auslieferung des Öffentlichen Nahverkehrs an den Wettbewerb „fair“ mitzugestalten. Es gibt kein einziges Beispiel dafür, dass der Wettbewerb nicht zu Lasten der Beschäftigten und der Bürger und Bürgerinnen geht. Ich bin überzeugt, dass wir mit unserem Kampf und die nur dadurch erreichte Absage der SPD an die Privatisierung der S-Bahn ein Signal setzen können für Berlin.