

## Eine S-Bahn – aus einer Hand ist das beste Angebot für Berlin und Brandenburg „Volle politische und finanzielle Verantwortung für die S-Bahn durch das Land Berlin“

Interview mit Peter Polke, Betriebsratsvorsitzender der Berliner S-Bahn

**Frage: 2019 wurde die geplante Ausschreibung der S-Bahn noch nicht durchgeführt. Kann man den Prozess noch aufhalten?**

**Peter Polke:** Man muss, wenn man eine fahrende S-Bahn haben will. Und Berlin braucht sie lebensnotwendig. Die Stadt und ihre Bürger\*innen haben erlebt, was es bedeutet, wenn sie fehlt.

Eines ist klar, die geplante Ausschreibung der Berliner S-Bahn bedeutet ein Auseinanderreißen des Betriebes und schlägt den Weg zur Privatisierung frei. In jedem Fall wäre es eines der größten ÖPP – Projekte, die der Berliner Senat mit den Ausschreibungen je in Berlin auf den Weg gebracht hat.

Der Berliner Senat redet viel von Re-kommunalisierung, dem Nein zu ÖPP-Projekten, aber hier wird absolut der alte Weg fortgeschrieben.

**Frage: Was soll genau ausgeschrieben werden?**

**Peter Polke:** Es sollen 2/3 des Betriebes ausgeschrieben werden, sowie der Kauf und die Wartung von 1300 Fahrzeugen. Das Auftragsvolumen beträgt ca. 8 Milliarden Euro. Das wäre das größte Projekt in Berlin aller Zeiten.

**Frage: Begründet wird es u.a. mit der S-Bahn-Krise am Anfang des letzten Jahrzehnts, als so viele Züge ausfielen...**

**Peter Polke:** Das kann ich nicht mehr hören. Das ist doch absurd. Die Krise war eine der Folgen des Versuchs, die Deutsche Bahn auf den Börsengang vorzubereiten. Der ist glücklicherweise nicht erfolgt. Der Grund war nicht die Vernunft, sondern die Finanzkrise. Aber man hätte daraus lernen können.

Damals wurde die S-Bahn Krise gelöst. Aus der Belegschaft gab es einen Kontrollausschuss von Kolleg\*innen, die ein Sofortprogramm für die Wiederherstellung der Berliner S-Bahn erstellt haben. Dieses ist dann von der S-Bahn GmbH umgesetzt worden – mit einer Ausnahme, die Aufsichten auf den Bahnhöfen wurden dennoch abgeschafft.

Also die Belegschaft ist die Kompetenz der S-Bahn, wenn man sie lässt.

Jetzt will man tatsächlich Private hineinziehen. Zwar will man keine Loslimitierung verlangen, d.h. eine Vergabe an einen Privaten müsste zwingend erfolgen. Aber das ist Augenschwermerei. In jedem Fall wäre es eine weitere Zerschlagung der S-Bahn.

**Frage: Wurden nicht schon jetzt Schritte in Richtung der Zerschlagung durchgeführt?**

**Peter Polke:** Es wurde begonnen. Die

bisherigen Fahrzeuge sind einem der drei Bereiche zugeordnet. Auch haben wir schon die Trennung von Netz und Betrieb. Aber die Personal-Einsatzplanung ist noch zentral. Und die Planung erfolgt noch zentral. Also noch kann die S-Bahn als einheitlicher Betrieb angesehen werden. Aber mit dieser Ausschreibung wird das Chaos vorprogrammiert. Was Chaos heißt, dazu kann man auf andere Erfahrungen zurückgreifen, es gab Pleiten, Investoren, die sich verhöhnen haben nach dem Motto: Pleiten Pech und Pannen.

**Frage: Was ist die Position der Belegschaft?**

**Peter Polke:** Eine S-Bahn – aus einer Hand mit allen Bereichen ist das beste Angebot für Berlin und Brandenburg. Das ist unsere Position. Dazu muss die S-Bahn wie auch die Bahn AG unter die volle politische und finanzielle Kontrolle des Staates. Natürlich gibt es unterschiedliche Interessen zwischen dem Bund und dem Land Berlin. Aber diese müssen sich bei gutem Willen lösen lassen. Eine Privatisierung, eine Vergabe an einen Privaten, ein ÖPP Projekt sind eindeutig die schlechtesten Varianten. Alle reden von Stärkung des Öffentlichen Personen Nahverkehrs. Hier kann er praktiziert werden.

**Frage: Hat die geplante Ausschreibung schon heute Auswirkungen?**

**Peter Polke:** Die Unsicherheit führt dazu, dass Kolleg\*innen schon heute den Betrieb verlassen. Überall gibt es Personalmangel, also bei der DB-AG, beim DB Netz usw. Jeder versucht, seine private Lösung zu finden. Das geht also schon heute zu Lasten der S-Bahn. Probleme gibt es auch bei den Lehrlingen. Die Unsicherheit nimmt einfach zu. Früher suchte man einen Beruf fürs Leben, das kann man nicht mehr, zumindest bei der S-Bahn nicht. Das wirkt sich aus.

**Frage: Wie kann man Deiner Meinung nach den Kampf weiter führen?**

**Peter Polke:** Gespräche mit den Politikern gab es zu Hauf, der gesamte Verkehrsausschuss war beim Betriebsrat, Vertreter aller Parteien und auch die grüne Verkehrssenatorin waren schon bei unseren Betriebsversammlungen. Eigentlich wissen alle Bescheid.

Auch DGB und EVG sprechen sich gegen die Ausschreibung aus. Die Arbeitnehmerorganisationen der regierenden Koalition von rot-rot grün fordern wortgewaltig: „Grundsätzlich lehnen wir die Ausschreibung der S-Bahn und insbesondere die Ausschreibung von Teilstrecken ab. Wir wollen keine Privatisierung auf Kosten von Beschäftigten und Fahrgästen. Der S-Bahn-Betrieb muss aus einer



Hand erfolgen.“

Gut gebrüllt Löwe, aber dann fordern sie das Abgeordnetenhaus und den Senat auf, „durch eine Bundesratsinitiative darauf hinzuwirken, dass das Bundesgesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) so geändert wird, dass eine Direktvergabe an die S-Bahn Berlin GmbH möglich wird.“

Und jetzt? Es folgen in der Praxis einige Forderungen, die die Interessen der Belegschaft sichern sollen. Die sind sicher wichtig, aber sie retten nicht die S-Bahn.

Es geht um den Nahverkehr für alle Arbeitnehmer\*innen, Bürger\*innen.

**Frage: Wie kann eine Lösung erfolgen?**

**Peter Polke:** Wir haben verschiedene Erfahrungen. Einmal gab es die erfolgreiche Kampagne „Bürger schützt Eure S-Bahn“. Aber auch die Vergabe 2011 an die Berliner S-Bahn erfolgte nur, weil es einen unabhängigen gewerkschaftlichen Kampf gab – mit der Drohung eines Vollstreiks.

Meiner Ansicht nach gibt es nur eine Möglichkeit: **die Mobilisierung der gesamten Belegschaft durch ihre Gewerkschaften EVG und GDL und den Einsatz aller gewerkschaftlichen Kampfmittel bis hin zum Streik.**

Niemand, keine Regierung und kein Gesetz, können die Zerschlagung der Berliner S-Bahn legitimieren. Es geht um die Grundlagen der Stadt. Dafür muss das Recht auf Streik genommen werden.

Wir haben die notwendigen Beschlüsse im Betriebsrat und auf der Betriebsversammlung gefasst um den Kampf öffentlich zu beginnen. Einzig die EVG verweigert sich dem offenen Druck auf die Politik und führt nur Gespräche die es ermöglichen, das Knowhow der S-Bahner abzusaugen, um weiter ihr volkswirtschaftlich perfides Unwesen zu treiben.

Aber genau den notwendigen Kampfmaßnahmen als Konsequenz weichen die EVG und GDL aus. Wir sollten auf der Arbeitnehmerkonferenz diskutieren, wie wir dafür handeln können.