

DIE LINKE. Berlin  
7. Landesparteitag, 4. Tagung  
22. August 2020

### **Antrag A 14**

**Antragssteller\*in:** BV Neukölln, BV Tempelhof-Schöneberg, BV Spandau, BV Steglitz-Zehlendorf, AKL Berlin, KPF Berlin, SDS Berlin, OV Friedrichshain Nordost (Friedrichshain-Kreuzberg), OV Friedrichshain Südost, OV Frankfurter Allee Süd (Lichtenberg), BO 378 (Mitte), BO Wedding (Mitte), BO Mittlinks (Mitte), BO „Unsere Straße“ (Charlottenburg-Wilmersdorf), Melrose Caramba-Coker (Friedrichshain-Kreuzberg), Rüdiger Deissler (Charlottenburg-Wilmersdorf), Stephan Jegielka (Mitte), Karl-Heinz Ludewig (Friedrichshain-Kreuzberg), Melanie Rott (Mitte), Ulas Tekin (Mitte), Nadja Charaby (Mitglied im Landesvorstand DIE LINKE. Berlin; Mitglied im Bezirksvorstand Mitte); Elif Eralp (Landesvorstand); Zhana Jung (Bezirksvorsitzende Mitte); Olaf Klenke (LAG Betrieb und Gewerkschaft: Mitglied im Sprecher/Innenrat); Ruben Lehnert (Landesvorstand); Franziska Lindner (Mitglied Bezirksvorstand Mitte)

Der Landesparteitag möge beschließen:

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

- 4 1) DIE LINKE. Berlin sowie ihre Mitglieder in Senat und Abgeordnetenhaus lehnen die vom  
5 Senat beschlossene Ausschreibung zu Betrieb und Instandhaltung auf den S-Bahn-  
6 Teilnetzen „Nord-Süd“ und „Stadtbahn“ ab. Sie setzen sich für einen Abbruch des  
7 Ausschreibungsverfahrens ein.
- 8 2) DIE LINKE. Berlin unterstützt das Bündnis „Eine S-Bahn für alle“. Durch Unterstützung bei  
9 der Erstellung von Informationsmaterialien, Zusammenarbeit in der Öffentlichkeitsarbeit  
10 und in den sozialen Medien, sowie bei der Vernetzung mit Initiativen in anderen  
11 Bundesländern trägt die LINKE. Berlin dazu bei, dem im Bündnis gebündelten  
12 zivilgesellschaftlichen Widerstand gegen die S-Bahn-Ausschreibung Gehör zu verschaffen.
- 13 3) Die Mitglieder der LINKEN in Senat und Abgeordnetenhaus fordern die GRÜNE  
14 Koalitionspartnerin auf, die Zusammenarbeit der Senatsverwaltung für Verkehr mit der  
15 privaten Lobby- und Beratungsgesellschaft KCW schnellstmöglich zu beenden.
- 16 4) DIE LINKE. Berlin führt eine breit angelegte Aufklärungskampagne durch, um die negativen  
17 Auswirkungen der drohenden Privatisierungsschritte für Beschäftigte, Fahrgäste sowie die  
18 sozial-ökologische Verkehrswende in Berlin insgesamt deutlich zu machen. Diese beinhaltet  
19 Infostände, Plakataktionen, die Ausrichtung einer Veranstaltungsreihe zum Thema und die  
20 umfassende Information der eigenen Mitglieder.
- 21 5) Mitglieder der LINKEN in Senat und Abgeordnetenhaus setzen sich unter Beteiligung  
22 Brandenburgs für direkte und transparente Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG  
23 sowie dem Schienenverkehrsbeauftragten der Bundesregierung über einen Einstieg der  
24 Länder Berlin und Brandenburg in die S-Bahn-Gesellschaft ein. Erfolgreiche Verhandlungen  
25 ermöglichen eine Direktvergabe des S-Bahn-Betriebs, Ausschreibungen mit all ihren

26 negativen Auswirkungen wären künftig überflüssig. Die Aufspaltung der Berliner S-Bahn in  
27 Teilnetze könnte rückgängig gemacht werden.

28 6) Die LINKE. Berlin sowie ihre Mitglieder in Senat und Abgeordnetenhaus verfolgen das Ziel,  
29 neben der kurzfristigen Verhinderung der materiellen Privatisierung von Betrieb und  
30 Instandhaltung mittelfristig auch die bereits erfolgte Rechtsform-Privatisierung der S-Bahn-  
31 GmbH rückgängig zu machen. Dafür muss die S-Bahn-GmbH in eine gemeinwohlorientierte  
32 Anstalt öffentlichen Rechts (AÖR) überführt werden. Überschüsse, die die S-Bahn GmbH an  
33 die Deutsche Bahn AG jährlich abführt, könnten künftig für Preissenkungen für die  
34 Fahrgäste, für den Ausbau der Infrastruktur und für mehr Personal und bessere Bezahlung  
35 eingesetzt werden.

### 36 Begründung:

#### 37 Wettbewerb auf der Schiene

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

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

#### 53 Ausgangslage

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

63 Der Senat hätte dennoch grob zusammengefasst drei Möglichkeiten gehabt:

- 64 1. Ausschreiben und den Betrieb temporär an ein privates Unternehmen vergeben.
- 65 2. Den Betrieb direkt an ein eigenes (oder von ihm kontrolliertes) Unternehmen vergeben.

66 3. Den Betrieb zu den bestehenden Bedingungen weiterlaufen lassen (dann müsste er sich  
67 jedoch selbst mittelfristig um die Beschaffung neuer Züge kümmern).

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

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

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

- 72 • Wiederkehrende Ausschreibungszyklen unterlaufen eine langfristige  
73 Beschäftigungsperspektive. Die Folge: Fachkräftemangel insbesondere im Fahrdienst (sehr  
74 schlechte Erfahrungen in den Regio-Netzen anderer Bundesländer!). Sie erschweren  
75 außerdem gewerkschaftliche Organisation massiv, durch lediglich 15-jährige  
76 Vertragslaufzeiten werden in absehbarer Zeit alle Errungenschaften wieder annulliert. Die  
77 Ausschreibung leistet so der Spaltung und Ungleichbehandlung verschiedener  
78 Beschäftigtengruppen Vorschub.
- 79 • Schlechtere Arbeitsbedingungen durch Tariffucht sowie diverse Möglichkeiten zum Aufbau  
80 von Subunternehmerpyramiden. Die Übernahme aller Beschäftigten konnte in den  
81 Verhandlungen mit den Koalitionspartnern – entgegen aller Beteuerungen seitens der  
82 LINKEN Verhandlungspartner\*innen – nicht gesichert werden.
- 83 • Vermeidbare neue Probleme im Betriebsablauf durch eine Vielzahl beteiligter Akteure in  
84 einem komplexen, einzigartigen Netz mit dichter Zugfolge. Durch die entstehenden  
85 Schnittstellen zwischen verschiedenen Betreiberfirmen werden neue Störpotenziale  
86 geschaffen – dies bestätigt unter anderem das Bundesverkehrsministerium in einem Bericht  
87 an den Verkehrsausschuss des Bundestages (Ausschussdrucksache 19(15)375).
- 88 • Privatisierung von Profiten in der öffentlichen Daseinsvorsorge. Kein privates Unternehmen  
89 bewirbt sich auf eine öffentliche Ausschreibung, wenn es daran nicht verdient. Da durch die  
90 Zerschlagung des Systems viele Synergieeffekte verloren gehen, ist dies nahezu  
91 ausschließlich auf Kosten der Beschäftigten möglich.
- 92 • Kein Interesse des privaten Betreibers, das Gesamtsystem aus volkswirtschaftlicher  
93 Perspektive - im Sinne des sozial-ökologischen Umbaus der Stadt - weiterzuentwickeln, z.B.  
94 durch Ausbau, Taktverdichtungen etc.
- 95 • Verlust öffentlicher Gestaltungsmöglichkeiten in der Daseinsvorsorge durch Bindung an  
96 langfristige Verträge mit Privaten bis in die 2050er Jahre. Die Corona-Pandemie hat noch  
97 einmal eindringlich vor Augen geführt, wie wichtig öffentliche Infrastruktur ist. Dies gilt  
98 insbesondere für die versorgungsrelevanten Bereiche, zu denen auch der Nahverkehr  
99 gehört. Diese für 15 bzw. 30 Jahre aus der Hand zu geben, ist fahrlässig.

100 Klimaschutz und Privatisierung: Das passt nicht zusammen!

101 Die Klimabewegung hat uns vor Augen geführt, dass eine massive Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes schnell  
102 geschehen muss. Der ÖPNV in Berlin kann hier einen erheblichen Beitrag leisten. Dass eine GRÜNE  
103 Verkehrssenatorin die S-Bahn an private Betreiber abgeben will, ist ein Skandal und ein Schlag ins  
104 Gesicht der jungen Aktivist\*innen, die seit Monaten auf der Straße sind (FFF). Eine Zerschlagung und  
105 Privatisierung läuft dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und dem klima- und sozialpolitischen Ziel  
106 der LINKEN, der Senkung der Ticketpreise und perspektivisch einem Nulltarif im ÖPNV, zuwider.

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

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

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

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

126 Hinzu kommen bis zu zwei Werkstätten auf landeseigenen Grundstücken, die ebenfalls den Privaten  
127 überlassen werden. Damit einher ginge auch ein Arbeitsplatzabbau in den bestehenden Werkstätten  
128 der DB/S-Bahn GmbH.

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

136 Alternativen sind da

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

146 Profite der DB

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

156 Konstruierte Sachzwänge

157 Die parteiinterne Debatte zur S-Bahn-Ausschreibung ist durch konstruierte Sachzwänge geprägt. Zuerst  
158 wurde behauptet, man müsse ausschreiben, man sei rechtlich dazu verpflichtet. Das ist genauso falsch  
159 wie die Behauptung, dass „kleinteilig“ ausgeschrieben werden müsse - wie es v.a. von Seiten der Grünen  
160 behauptet wird (Möglichkeiten des Senats siehe oben.). Eine Ausschreibung ist ein politischer Prozess  
161 mit sehr viel Handlungsspielraum. Die rechtlichen Vorgaben bieten - bei entsprechendem politischen  
162 Willen - genug Möglichkeiten, die integrierte S-Bahn zu retten. (Dies hat letztlich sogar die Ring-  
163 Ausschreibung von 2015 gezeigt.)

164 Auch das Argument, wir müssten jetzt sofort ausschreiben, weil wir dringend neue Züge brauchen (sonst  
165 drohe ein neues S-Bahn-Chaos) und diese nicht anders zu bekommen seien, ist schlicht falsch und wird  
166 durch häufiges Wiederholen nicht richtiger. Fakt ist, die bestehenden S-Bahn-Züge der Baureihe 481  
167 werden gerade für eine Haltbarkeit bis Mitte der 2030er Jahre ertüchtigt. Gleichzeitig werden für die  
168 Ringbahn bis 2023 gerade mehrere hundert Neufahrzeuge (Baureihe 483/484) gebaut und ausgeliefert.  
169 Es besteht also erstens kein Grund zur Eile und zweitens kann die Produktion der neuen Baureihe durch  
170 Stadler Pankow bei Erhalt der integrierten S-Bahn verlängert werden. Dafür ist die geplante  
171 Ausschreibung sogar eher hinderlich, weil sie - um externe Bieter zu unterstützen - die  
172 volkswirtschaftlich völlig unsinnige Entwicklung einer nochmals neueren Baureihe in Betracht zieht.

173 Der Komplettabbruch des Verfahrens ist besser als diese Ausschreibung

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

180 Kein Bruch der Koalition

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

187 Berliner\*innen wollen keine Privatisierungen

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