

S-Bahn alt

Inhaltsverzeichnis:

Neues zur geplanten Landesanstalt für Schienefahrzeuge

Folgende Nachricht erreichte uns von Carl Waßmuth (Gemeineigentum in Bürgerhand):

Die Landesanstalt Schienenverkehr war im März im Verkehrsausschuss, da wurde noch was geändert. Der folgende Satz blieb drin:

“Dabei beschränkt sich die Betätigung der Landesanstalt auf die Verwaltung und Nutzungsüberlassung des erworbenen Vermögens an Dritte als Betreiber; eine eigene aktive Betätigung im Schienenpersonennahverkehr oder in der Durchführung von Service- oder Werkstattleistungen für die Fahrzeuge findet nicht statt.”

Dieser Satz kam dazu:

“Dritte im Sinne des vorstehenden Satzes können auch landeseigene Gesellschaften sein.”

siehe: https://www.parlament-berlin.de/ados/18/UmVerk/vorgang/uv18-0403-%C3%84A_SPD-LINKE-GR%C3%9CNE.pdf Das bedeutet: Die Landesanstalt bleibt weiter eine staatliche Briefkastenfirma und darf nur an Dritte durchleiten. Neu ist: Sie dürfte auch an eine eigene Gesellschaft durchleiten. Die einzige Gesellschaft, die dafür derzeit in Frage kommt, ist die BVG. Die S-Bahn Berlin GmbH ist zwar auch eine Gesellschaft, aber nicht landeseigen.

Jetzt wurde wohl im Verkehrsausschuss abgestimmt:

“Im Verkehrsausschuss des Parlaments stimmten CDU und FDP gemeinsam mit SPD, Linken und Grünen für das Vorhaben. Die AfD

enthielt sich. Ähnlich wird wohl die Endabstimmung im Plenum ausfallen.”

Hier ein Bericht in rbb24:

<https://www.rbb24.de/politik/beitrag/2021/05/berlin-plant-eigenen-s-bahn-fuhrpark-agh.html>

S-Bahn: Privatisierung mit einer Anstalt des öffentlichen Rechts

11. Januar 2021. Berlin privatisiert seine S-Bahn nach dem britischen Modell. Erst wird zerschlagen, die Wagen kommen in ein öffentliche-privates Partnership-Projekt, der Betrieb wird privatisiert. Die eigens gegründete Landesanstalt Schienenfahrzeuge wird eine staatliche Briefkastenfirma. Die Folgen tragen die Bürgerinnen, S-Bahn Beschäftigten und die Umwelt – für 30 Jahre. Ein Ausstieg ist möglich. Mit freundlicher Genehmigung des Autors geben wir hier einen Artikel wieder, in dem sich Carl Waßmuth (Gemeineigentum in Bürgerhand) in einer aktuellen Gesamtschau kritisch mit der Ausschreibung der S-Bahn befasst und auch Lösungsvorschläge macht:

Dass für die Wagen mit der Landesanstalt für Schienenfahrzeuge eine Anstalt des öffentlichen Rechtseingerichtet wird, ist eine Besonderheit des Berlin-Brandenburger S-Bahn-Privatisierungsmodells. Dieser Teilaspekt wird von den Mitgliedern des Abgeordnetenhauses der Berliner Regierungskoalition „Kommunalisierung“ genannt. In diesem Sinne tauschten sich am 10. Dezember auf Twitter zwei Abgeordnete wie folgt aus:

“Wenn die S-Bahnzüge der Stadt Berlin gehören, ist es eine Kommunalisierung?” (Harald Moritz, Bündnis 90/DIE GRÜNEN)

“Wir gründen gerade eine Landesanstalt Schienenfahrzeuge

Berlin, um einen landeseigenen S-Bahn-Wagenpark aufzubauen. Das ist der Einstieg in die Kommunalisierung der S-Bahn, sagt Kollege Harald Moritz gerade. Recht hat er." (Tobias Schulze, DIE LINKE, stellv. Fraktionsvorsitzender)

Die Landesanstalt Schienenfahrzeuge AÖR (Anstalt öffentlichen Rechts) stellt allerdings eine vorgetäuschte Kommunalisierung dar, wie der Entwurf für das Errichtungsgesetz zeigt. Zusammen mit der schon zuvor in Gang gesetzten Ausschreibung wird die AÖR zum Dasein einer Briefkastenfirma verdammt.

[Hier den ganzen Artikel, "Gemeingut in BürgerInnenhand" lesen](#)



FAQ zur Ausschreibung von 2/3 der S-Bahn

Hier sind die häufig gestellten Fragen zur Ausschreibung von 2/3 der S-Bahn aufgelistet: Zu jeder Frage wird eine kurze

zusammenfassende Antwort gegeben (rot). Wer genauer Bescheid wissen will, kann danach zu jeder Antwort auf "im Einzelnen" klicken und bekommt eine ausführliche Antwort.

[Hier die häufig gestellten Fragen mit den Antworten:](#)

Keine Privatisierung der S-Bahn!

25. November 2020. Die Länder Berlin und Brandenburg bieten in der Ausschreibung den Bewerbern ein Grundstück für die Errichtung einer Werkstatt an, es werden neue Fahrzeuge für die S-Bahn gekauft, mit denen kommunales Eigentum in einer "Landesanstalt für Schienenfahrzeuge" aufgebaut werden soll, und schließlich stellt das Land Berlin über eine landeseigene Beschäftigungsgesellschaft Werkstattpersonal. Alle diese Maßnahmen öffnen privaten Unternehmen die Tür zum Betrieb der S-Bahn und zur Wartung der Fahrzeuge. Muss das so sein? Warum nicht gleich alles in landeseigener Regie übernehmen, also auch den Betrieb und die Instandhaltung der landeseigenen Fahrzeuge in landeseigener Regie durchführen?

Es sei daran erinnert, dass Berlin schon einmal die S-Bahn in eigener Regie betrieben hat, und zwar vor 1989 drei Jahre lang. Es wäre möglich ein eigenes Bahn-Unternehmen in Berlin zu schaffen, eventuell auch unter Beteiligung der Deutschen Bahn. Dann kann rechtssicher auf eine Ausschreibung verzichtet werden. Nur dann wäre die Gefahr der Zerschlagung der S-Bahn gebannt. Daher müssen diejenigen, die gegen die Zerschlagung der S-Bahn sind, auch gegen ihre Ausschreibung sein.

Es wurde das Wasser privatisiert und musste dann nach einem erfolgreichen Volksentscheid wieder für viel Geld zurück gekauft werden. Dann wurden tausende Wohnungen städtischer Wohnungsbaugesellschaften privatisiert. Jetzt kämpft die Kampagne "Deutsche Wohnen & Co enteignen" um die Rückführungen dieser Wohnungen in die kommunale Hand. Müssen wir mit der Privatisierung des S-Bahn Betriebs ein drittes Mal

wiederholen, was schon zwei Mal nur Schaden gebracht hat. ?

Gewinne und Verluste der S-Bahn GmbH von 2000 bis 2019

Haben wir alle schon das Desaster im Jahr 2009 vergessen? Um die Deutsche Bahn AG börsenfähig zu machen, wurde die S-Bahn GmbH gezwungen, die Gewinne von 2006 bis 2008 die Gewinnabführungen an die Deutsche Bahn AG massiv zu erhöhen – durch Kosteneinsparungen beim Personal. Die katastrophalen Folgen waren ab 2009 zu besichtigen. Die Privatisierungsvorbereitungen wurden abgebrochen. Warum die S-Bahn privatisieren, wenn schon 2009 die Vorbereitung der Privatisierung der Deutschen Bahn AG die schlimmsten Folgen hatte?<https://www.youtube.com/embed/hKhBYYhdInU?feature=oembed>



Ausschreibung beenden! Keine Zerschlagung der S-Bahn!

Zur Veröffentlichung der Ausschreibung der S-Bahn im EU-Amtsblatt am 7. August 2020

Nur wenn auf eine Ausschreibung verzichtet wird, kann gesichert werden, dass niemand der S-Bahn Beschäftigten seinen Arbeitsplatz verliert. Nur wenn auf die Ausschreibung verzichtet wird, ist sicher, dass die bestehende Tarifbindung erhalten bleibt. Nur bei einem Verzicht auf eine Ausschreibung bleiben für alle Tätigkeiten der S-Bahn Beschäftigten die Arbeitsbedingungen (z.B. DemographieTV, Arbeitszeiten, Ruhezeiten usw.) voll erhalten bleiben, die in den letzten Jahren von den Gewerkschaften erkämpft wurden.

Und – nicht zu vergessen – Privatisierung führt zu Arbeitsverdichtung. Das ist eine der bevorzugten Methoden, um die Gewinne in die Höhe zu treiben und trifft alle. Das Jahr 2009 lieferte einen drastischen Beweis. Um zur Vorbereitung der Privatisierung hohe Gewinne zu erzeugen, wurden derart viele Arbeitsplätze nicht mehr besetzt, , dass dies nicht nur für alle Beschäftigten zu einer enormen Belastung, sondern 2009 auch zu einem [Desaster](#) für alle S-Bahn-Nutzer führte.

Es steht zu viel auf dem Spiel. Gleichzeitig bestehen Möglichkeiten einer Gegenwehr, wie es sie nicht alle Tage gibt. Für die Gewerkschaften besteht die Chance, sich dadurch stärker zu machen, dass sie nicht nur unmittelbar für ihre eigenen Interessen kämpfen, sondern ihre Interessen mit dem großen Interesse der Berliner Bevölkerung an einem Erhalt der S-Bahn verbinden. Wird aus diesen gemeinsamen Interessen ein gemeinsamer Kampf, dann kann das eine erhebliche Sprengkraft entwickeln. Daher sehe ich auch jetzt, da die Ausschreibung veröffentlicht ist, immer noch die Möglichkeit, eine Zerschlagung der S-Bahn zu verhindern.

Man sagt manchmal: Besser ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende. Gegenüber dem Schrecken ohne Ende, der uns nach einer Privatisierung und Zerschlagung erwartet, ist das Ende der der Ausschreibung ein ziemlich harmloser Schrecken.

Wir sollten glaubwürdig bleiben. Wir können nicht einerseits

den Öffentlichen Personennahverkehr als einen zentralen Hebel für ein umweltfreundlicheres Leben beschwören und andererseits die S-Bahn-Ausschreibung stillschweigend hinnehmen. Wir sollten nicht die Tür für ihre Privatisierung und Zerschlagung öffnen. Es wäre kein Fortschritt, wenn die erheblichen Gewinne, die in den letzten Jahren an die Deutsche Bahn abgeführt wurden, zukünftig an private Betreiber gehen.

[vollständigen Text hier lesen:](#)

[Podcast zur Livesendung "Berlin und das Tafelsilber – die S-Bahn"](#) vom 09.08.2020

Ausschnitte von der Kundgebung: "Wir demonstrieren gegen die S-Bahn-Ausschreibung und die mögliche Zerschlagung und Privatisierung der Berliner S-Bahn", vom 19.06.2020

Am 23. Juni 2020 hielt RA Benedikt Hopmann auf einem Webseminar einen Vortrag zum Thema: **S-Bahn: Arbeitsplätze, Arbeitsbedingungen und Privatisierung**. Welche Arbeitskräfte muss ein neuer Betreiber der S-Bahn übernehmen? Welche Arbeitsbedingungen muss er einhalten? [Der Text hier zum Nachlesen](#)

Russisches Roulette

S-Bahn Ausschreibung und die Folgen für die Arbeitskräfte

23. Mai 2020 Wie inzwischen bekannt sein dürfte, hat das Land Berlin zusammen mit dem Land Brandenburg die Ausschreibung von Betrieb und Wartung der S-Bahn Netzteile Nord-Süd und Stadtbahn beschlossen. Ich komme einer Bitte der LINKEN Neukölln nach, aus juristischer Sicht die Folgen für die Arbeitskräfte darzulegen. Mein Vortrag nimmt die möglichen Ergebnisse einer Ausschreibung vorweg. Dabei habe ich nicht nur die Arbeitskräfte der S-Bahn GmbH im Blick, sondern auch alle Arbeitskräfte eines möglichen neuen Betreibers.

In der Pressemitteilung der Ländern Berlin und Brandenburg wird versichert, dass *„der Arbeitnehmerschutz maximal gewährleistet werde: Vertraglich festgelegt werden klare Regelungen zur Arbeitsplatzsicherung, zum Personalübergang, zur Tariftreue, zum Mindestlohn und zur Ausbildungsverpflichtung, die sowohl den im Fahrgeschäft Beschäftigten als auch dem Werkstattpersonal zugutekommen“* [\[1\]](#). Aber es ist völlig unklar, was das heißt.

Ausgliederungen haben in den letzten zwei Jahrzehnten im öffentlichen Dienst in Berlin verheerend auf die Arbeitsbedingungen gewirkt. Erinnerung sei nur an die zahlreichen Ausgliederungen betriebsinterner Tätigkeiten der Krankenhäuser. Eine Ausschreibung wie sie jetzt für die S-Bahn beschlossen wurde, ist nicht dasselbe wie eine Ausgliederung, aber damit [vergleichbar](#).

Es ist jetzt schon absehbar, dass sich die Arbeitsbedingungen verschlechtern werden. Damit muss jedenfalls gerechnet werden, wenn der Betreiber der S-Bahn wechselt. Ja, dann ist nicht einmal die [Übernahme aller Arbeitskräfte](#) durch den neuen Betreiber gesichert.

Die Beschäftigten der S-Bahn werden ihre [Tarifverträge verlieren](#), für die sie viele Jahre gekämpft haben. Dies würde dann nicht gelten, wenn die neuen Betreiber an dieselben Tarifverträge gebunden wären wie die S-Bahn GmbH. Aber eben dazu wird es keine Verpflichtung in der Ausschreibung geben.

Die Länder Berlin und Brandenburg versprechen, Leistungen aus bestehenden Tarifverträgen auf einem anderen Weg zu sichern, über eine so genannte Tariftreue-Verpflichtung. Es ist aber offen, in welchem Umfang Leistungen aus [Tarifverträgen durch Regelungen zur Tariftreue gesichert](#) werden. In jedem Fall hat eine Sicherung tariflicher Leistungen durch staatliche Verträge nicht dieselbe Gewährleistungsqualität wie eine [Sicherung durch unmittelbar und zwingend wirkende Tarifverträge](#).

[Ungleichbehandlungen und Spaltung](#) sind vorprogrammiert.

Durch die Ausschreibung wird eine Belegschaft zerschlagen und die [einheitliche betriebliche Interessenvertretung](#) zerstört.

Die Ausschreibung öffnet die Türen zur Privatisierung. Das [schwächt die Gewerkschaften](#) und [schwächt die Einflussmöglichkeiten der Beschäftigten](#) auf ihren Arbeitgeber. Dem Kapital wird gegeben, was den Beschäftigten, den Ländern Berlin und Brandenburg und der Deutschen Bahn AG genommen wird.

Die beste Lösung für die Arbeitskräfte wäre keine Ausschreibung. Dann hätten sich alle Nachteile, die mit der Ausschreibung auf die Arbeitskräfte zukommen, erledigt.

Und was ist zu der Hoffnung zu sagen, dass der jetzige Betreiber, die S-Bahn GmbH, die Ausschreibung gewinnen wird? Auch im Russischen Roulette hofft jeder zu gewinnen. Aber man weiß ja, wie das ausgehen kann.

23. Mai 2020

Benedikt Hopmann, Rechtsanwalt [Text ist hier komplett zu LesenDownload](#)

[1] siehe: <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.927940.php>.

- Seite
- Block

Kein Block ausgewählt. Veröffentlichungs-Eingabefeld öffnen

- Dokument