

Ausschreibung S-Bahn Berlin

S-Bahn aus einer Hand: die beste Lösung. Für Kunden, für Beschäftigte, für Berlin.



Das Land Berlin bereitet die (Teil-) Ausschreibung der S-Bahn Berlin vor. In ihrer bisher vorgesehenen Form ist sie aus Beschäftigtensicht nicht akzeptabel und birgt große Gefahren für die Zuverlässigkeit des S-Bahn-Betriebs. Die EVG setzt sich dafür ein, dass die Interessen der Beschäftigten und auch der Kunden nicht unter die Räder kommen.

Die EVG fordert, dass der Berliner Senat seine Konzeption noch einmal überdenkt. Eine S-Bahn aus einer Hand ist für Beschäftigte und Kunden die beste Lösung! In jedem Falle müssen aber

umfassende Absicherungen für die Beschäftigten als Mindestvorgaben in die Ausschreibungsbedingungen aufgenommen werden.

Wie ist der aktuelle Sachstand?

Noch in diesem Jahr soll die Ausschreibung gestartet werden, eine Betriebsaufnahme ist gestaffelt zwischen 2026 und 2031 vorgesehen. Ausgeschrieben werden sollen zwei Teilnetze – „Stadtbahn“ und „Nord-Süd“ mit Betriebsleistungen von rund 26 Millionen Zugkilometern pro Jahr – sowie die Beschaffung von Neufahrzeugen und die Instandhaltung der Fahrzeuge.

Diese Leistungen sollen in vier entsprechende Lose aufgeteilt werden. Das beinhaltet einen völligen Bruch mit der bisherigen Praxis. Denn bisher wartet die S-Bahn-Berlin die Fahrzeuge selbst. Die gesamte Leistung wird also aus einer Hand erbracht.

Künftig könnten im Extremfall bis zu vier Unternehmen mit den Leistungen beauftragt werden, die jetzt eines erbringt. Denn die Berliner Verkehrssenatorin Regine Günter brachte zwischenzeitlich zusätzlich eine Loslimitierung ins Spiel. Konkret: Ein EVU, das ein Teilnetz gewinnt, kann das andere nicht gewinnen. Damit würde es zumindest in einem Teilnetz zwingend zu einem Betreiberwechsel kommen. Ein in einem Verkehrslos erfolgreiches EVU könnte auch Beschaffung und/oder Instandhaltung gewinnen, muss aber nicht.

Diese Loslimitierung ist aktuell offenbar vom Tisch. Das Los-Verfahren als solches soll aber bestehen bleiben. Eine Aufteilung des Gesamtsystems auf mehrere Betreiber ist also weiterhin möglich. Eine solche Los-Aufteilung lehnen wir ab. Unabhängig davon fordern wir, dass der Aufgabeträger für den Fall eines Betreiberwechsels für alle S-Bahner*innen, auch für die Werkstattbeschäftigten, einen Personalübergang mindestens zu den bisherigen Bedingungen anordnet. Entscheidend ist, was am Ende in den Ausschreibungsunterlagen steht.

Warum lehnen wir die Losaufteilung ab?

Das System S-Bahn wird heute aus einer Hand erbracht. Im Gegensatz dazu könnte die Los-Aufteilung zu einem Flickenteppich führen: Viele getrennte Einheiten aus Verkehrsunternehmen und Werkstattbetreibern müssten eine miteinander zusammenhängende Leistung erbringen. Schnittstellenprobleme sind damit in diesem hochkomplexen System vorprogrammiert. Zu erwarten sind Einbußen bei der Zuverlässigkeit im Betriebsablauf und somit auch Nachteile für die Fahrgäste.

„S-Bahn Betrieb aus einer Hand“, das bedeutet ein hochflexibles System. Diese Flexibilität zeigt sich weniger im Normalbetrieb – sondern vor allem dann, wenn etwas schiefgeht. Die allermeisten Störungen sind nicht von der S-Bahn selbst verursacht. Signal- und Weichenstörungen liegen im Verantwortungsbereich des Netzbetreibers; auch ein neuer Betreiber würde daran nichts ändern. Störungen durch den „menschlichen Faktor“ – Personenunfälle, Notarzteinsätze, Anschläge auf die Energieversorgung und auf Fahrzeuge, Angriffe auf Beschäftigte – sind ebenfalls nicht durch die Betreiber zu beeinflussen.

Solche Störungen bei einem z.T. 90–120 Sekunden-Takt zu bewältigen, stellt eine organisatorische Herausforderung dar. Die einzige realistische Möglichkeit, den Betrieb zeitnah wieder aufzunehmen, ist die Disposition von Fahrzeugen und Personal aus einer Stelle und von einem Betreiber. Bei der Energieversorgung und Stellwerksausfällen ist das unmittelbar plausibel. Es gibt aber auch weniger offensichtliche Schnittstellen. So z. B. die Linie S9, die vom Ring (-Zu-

bringer) auf die „Stadtbahn“ fährt oder die zukünftige S21, die vom Ring auf das System „Nord-Süd“ fahren soll. Verspätungen oder gar Ausfälle betreffen demzufolge nicht nur andere Linien, sondern auch andere Teilsysteme. In solchen Fällen ist Flexibilität und Organisationstalent im täglichen Geschäft unersetzlich. Dahinter stecken weitere Prozesse, die koordiniert werden müssen, z. B. die Fahrgastinformation und die Instandhaltungszuführung der Werke.

Aktuell ist die S-Bahn GmbH kurzfristig in der Lage, Fahrzeuge an anderen Standorten zu warten und instand zu setzen – Beispiel noch jüngst der Stromausfall im Südosten Berlins, der auch die Werkstatt Grünau betraf – bzw. auch kurzfristig Fahrzeuge einzusetzen. Die anfallenden Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten konnten kurzfristig auf andere Werke verlagert werden, sodass es zu keinen Fahrzeugausfällen kam. Das wäre bei unterschiedlichen Instandhaltungsunternehmen nicht mehr möglich. Die hohe Flexibilität ist nur durch ein Werkstattverbund möglich.

Sollte die Instandhaltung ausgegliedert und ggf. in Lose aufgeteilt werden, geht dieser Vorteil verloren. Ebenso wenig könnten dann vermutlich außerplanmäßige Instandhaltungsaufwände (z. B. durch Vandalismus, Heizungs- oder Türstörungen) noch kurzfristig behoben werden. Auch Probleme bei der Werkzuführung (Gleisperrungen, Bauarbeiten, o. ä.) könnten bei unterschiedlichen Instandhaltungsanbietern zu großen Problemen führen.

Die Aufteilung in bis zu vier Lose mag in der Theorie funktionieren, in der Praxis würde es zu noch mehr Zugausfällen und Verspätungen kommen als heute. Kleine Störungen würde noch größere Wirkungen ver-

ursachen. Wir fordern daher: Die Teilnetze „Nord-Süd“ und müssen in eine Hand vergeben werden. Ebenfalls dürfen Instandhaltung und Betrieb nur gemeinsam vergeben werden.

Was fordert die EVG?

Wir erwarten von einem „rot-rot-grünen“ Senat, dass der Schutz der Beschäftigten in Vergabeverfahren höchste Priorität hat und der Wettbewerb keinesfalls auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird. Diese Schutzregeln müssen auch so ausgestaltet sein, dass dem bisherigen Betreiber S-Bahn Berlin GmbH keine Nachteile im Bieterwettbewerb entstehen.

Im Einzelnen heißt dies insbesondere:

- 100 %iger Betriebsübergang aller Kolleginnen und Kollegen mindestens zu den Bedingungen der aktuellen Tarifverträge und betrieblichen Regelungen für die gesamte Vertragslaufzeit:
- Alle Kolleginnen und Kollegen, die derzeit bei der S-Bahn Berlin GmbH beschäftigt sind und deren Aufgaben an einen neuen Betreiber übergehen, müssen von diesem ein Angebot zur Übernahme bekommen. Entgelt- und Arbeitsbedingungen müssen mindestens dem entsprechen, was heute bei der S-Bahn Berlin gilt. Betriebsbedingte Kündigungen müssen für die gesamte Dauer des neuen Verkehrsvertrages ausgeschlossen werden.
- Sollte es zu einer Aufteilung des Netzes kommen, muss sichergestellt werden, dass ausnahmslos alle bisher bei der S-Bahn Beschäftigten, deren Aufgaben beim bisherigen Arbeitgeber wegfallen, Übernahmeangebote erhalten.
- Beschäftigte, die vom neuen Betreiber neu eingestellt oder aus anderen Unternehmensbereichen übernommen werden, müssen zu mindestens den gleichen Bedingungen beschäftigt werden wie die bisher bereits bei der S-Bahn beschäftigten Kolleginnen und Kollegen.
- Standortsicherung der Werke, um Flexibilität zu gewährleisten. Insbesondere der Standort Schöne-weide mit der schweren Instandhaltung und der

Komponentenaufarbeitung wäre in Gefahr, da diese Industriearbeitsplätze aus der Region ins Ausland verschwinden würden.

- Eine Vergabe von Aufgaben an Subunternehmen muss vertraglich ausgeschlossen werden, ebenso der Einsatz von Leih-Arbeitnehmer*innen sowie von Arbeitnehmer*innen mit befristeten Arbeitsverträgen.
- Um die Funktionsfähigkeit zu sichern, müssen regelmäßig und ausreichend Nachwuchskräfte ausgebildet werden. Daher muss eine Ausbildungsquote von mindestens 5 Prozent (mindestens aber 30 Ausbildungsplätze pro Jahr) vorgeschrieben werden.
- Die gesetzlich vorgeschriebene Mindestquote an Schwerbehinderten und Gleichgestellten muss eingehalten werden, ein „Freikaufen“ muss vertraglich ausgeschlossen werden.
- Bedingung muss ein schlüssiges Gesamt- und Störungskonzept sein (Koordinierung der unterschiedlichen Unternehmen muss eingepreist werden).
- Bereiche, die sich aktuell nicht in einem der Lose wiederfinden (also nicht Fahrzeuginstandhaltung und Betrieb), spielen derzeit überhaupt keine Rolle. Ohne diese ca. 1.200 Beschäftigten in Vertrieb, Fahrgastinformation, Planung, Disposition und Leitstelle dreht sich jedoch kein Rad. Daher müssen auch diese Beschäftigten berücksichtigt werden.

Diese Vorgaben müssen auf jeden Fall in die Ausschreibungsunterlagen aufgenommen werden!

Die genannten Vorgaben können auf Basis der VO 1370/2007/EU (i. d. F. der VO 2016/2338/EU) in das Vergabeverfahren aufgenommen werden (Artikel 4,

Absätze 5, 6 und 7 sowie Erwägungsgründe 12 bis 14 der VO 2016/2338/EU und § 97 [3] GWB) und bedürfen keiner besonderen Grundlage im Bundes- oder Landesrecht. Wir würden es allerdings begrüßen, wenn die „rot-rot-grüne“ Koalition noch in dieser

Legislaturperiode diese Vorgaben auch in ein verbessertes Tarifreuegesetz aufnehmen würde, damit diese Grundsätze des Beschäftigtenschutzes nicht bei jedem neuen Vergabeverfahren wieder grundsätzlich diskutiert werden müssen.

Was haben wir bisher unternommen?



Gleich nach Bekanntwerden der konkreten Überlegungen zur Ausschreibung haben die EVG und die S-Bahner*innen gemeinsam eine Vielzahl von Aktionen gestartet, um auf die absehbaren Folgen aufmerksam zu machen. Dass die Verkehrssenatorin die Loslimitierung wieder kassiert hat, ist auch auf diesen gemeinsamen politischen Druck zurückzuführen.

Bereits im Dezember 2018 hat der EVG-Vorsitzende Alexander Kirchner in Schreiben an den Regierenden Bürgermeister Michael Müller (SPD) sowie an weitere Mitglieder der Regierungsfractionen im Abgeordnetenhaus die grundsätzlichen Forderungen der EVG zum Ausdruck gebracht und vor allem den Schutz der Beschäftigten im Ausschreibungsverfahren gefordert.

EVG'ler*innen demonstrierten vor den Landesparteitagen der drei Berliner Senatsparteien in diesem



Frühjahr und wurden z. T. zu Redebeiträgen eingeladen. Unmittelbar nach dem Landesparteitag der Berliner Grünen wurde die EVG von der Verkehrssenatorin

kurzfristig zu einem Gespräch eingeladen. In diesem informierte Regine Günter über die Rücknahme der Limitierung. Begründung: In der Senatskoalition gebe es dafür keine Mehrheit.

Öffentlichkeitswirksam machte die Berliner EVG zuletzt noch am 1. Mai auf das Thema aufmerksam – mit „Regines Losbude“, einer Los-Aktion, bei der

es nur Nieten zu gewinnen gab. Der Vorsitzende der EVG-Betriebsgruppe, Robert Seifert, sprach auf der Abschlusskundgebung und forderte, „*diesen politischen Blödsinn zu verhindern.*“ Der Regierende Bürgermeister Michael Müller nahm den Ball sofort auf. Es gebe eine klare politische Mehrheit im Berliner Senat gegen die Zerschlagung und die Loslimitierung.

Was wollen die Berliner Regierungsparteien?

Mehrfach eindeutig positioniert hat sich die **Berliner SPD**, so mit einem Beschluss des Landesparteitages vom 30. März 2019: „*Der Berliner Landesparteitag der SPD bekräftigt den Beschluss des Landesparteitages von 2018, die Berliner S-Bahn als integriertes System weiterzuführen.*“ Im Mai erklärte der verkehrspolitische Sprecher der Abgeordnetenhaus-Fraktion, Tino Schopf, in einer Pressemitteilung:

„Eine Zerschlagung des Berliner S-Bahn-Systems wird es mit uns nicht geben. Wer solche Pläne tatsächlich für Berlin verfolgt, hat das komplexe System der S-Bahn scheinbar nicht verstanden und ist sich den daraus resultierenden Folgen in keiner Weise bewusst. Eine Zerschlagung der S-Bahn ist auch mit erheblichen Unsicherheiten im Rahmen der Arbeitsverhältnisse für die S-Bahn-Beschäftigten verbunden. Wir setzen stattdessen weiterhin auf einen leistungsstarken, zuverlässigen und möglichst kostengünstigen ÖPNV

für alle Berlinerinnen und Berliner und wollen einen fairen, offenen Wettbewerb im Rahmen des Vergabeverfahrens.“

Ebenso verabschiedete **die Linke** auf ihrer Landeskonferenz Mitte Mai eine deutliche Erklärung:

„DIE LINKE. Berlin wird sich deshalb auch weiterhin auf allen Ebenen für ein leistungsfähiges S-Bahn-Angebot aus einer Hand einsetzen. Einen Flickenteppich mit unterschiedlichen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten bei der S-Bahn würde die Funktionsfähigkeit der S-Bahn bedrohen. Eine Zerschlagung der S-Bahn und die forcierte Trennung von Betrieb und Instandhaltung lehnt DIE LINKE. Berlin deshalb weiterhin kategorisch ab.“

Derzeit noch nicht positioniert hat sich die dritte Regierungspartei **Bündnis90/Die Grünen**.

Fazit

Die EVG wird sich weiterhin gemeinsam mit der EVG-Betriebsgruppe S-Bahn Berlin dafür einsetzen, dass die Konzeption der Ausschreibung korrigiert wird und **dass die Interessen der Beschäftigten im Vergabeverfahren höchste Priorität haben**. Die S-Bahn Berlin ist auf Grund ihrer Geschichte, ihrer technischen Besonderheiten und ihrer Bedeutung für die urbane Mobilität in der Metropole Berlin ein weltweit einzigartiges Verkehrsmittel, das täglich 1,5 Millionen Menschen durch die Bundeshauptstadt

bewegt. Weltweit einzigartig wäre es auch, dieses Verkehrsmittel zu filetieren. Die Berliner S-Bahn ist kein Gegenstand für wettbewerbspolitische Experimente, die in Senatsstuben ausgedacht wurden. **Ein Angebot aus einer Hand für Berlinerinnen und Berliner und ihre Besucher*innen – das ist die konkurrenzlos beste Lösung**. Sollte es dennoch zu einer Ausschreibung im Losverfahren kommen, müssen aber die Interessen der Beschäftigten und die Garantie der Betriebsqualität höchste Priorität haben.

Anhang

Blitzlichter aus der Geschichte der Berliner S-Bahn

Die aufstrebende und wachsende Reichshauptstadt brauchte Verkehrswege – **1877** wurde die Ringbahn in Betrieb genommen: sie umrundet auf knapp 40 Kilometern die heutige Innenstadt.

1882 folgte die **Stadtbahn**, die auf eine 11 Kilometer lange Viadukt-Trasse die Stadt west-östlich durchquert – an den Bahnhöfen Westkreuz und Ostkreuz hat sie Verbindung an die Ringbahn.



Die **Elektrifizierung** wurde bereits Ende des 19. Jahrhunderts eingeleitet, kam aber durch den Ersten Weltkrieg zunächst zum Erliegen und wurde 1924–1933 umgesetzt. Aus dem offiziellen Namen Stadtschnellbahn entwickelte sich der volkstümliche Name S-Bahn – damals ein Symbol für Urbanität und „Berliner Tempo“, bis heute prägend für andere Verkehrsmittel in urbanen Zentren.

Im Zuge der Planungen für die „**Welthauptstadt Germania**“ wurde ein weiterer Ausbau der S-Bahn geplant; einige heute noch aktive Strecken wurden auch realisiert.

Durch Befehl Nr. 8 der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD), vom **11. August 1945** wurde, durch die Westalliierten gebilligt, der gesamte Eisenbahnverkehr in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) und Groß-Berlin der Deutschen Reichsbahn übertragen, somit auch die S-Bahn.

Das führte bald zum Konflikt. Reichsbahner*innen, die im Westteil Berlins wohnten, mussten Miete, Strom und Lebensmittel in D-Mark bezahlen – wurden aber in „Mark“ (Zahlungsmittel im Ostteil der Stadt) bezahlt – bei einem Kurs von 1:4! Im **Mai 1949** traten 13.000 S-Bahner*innen in den Streik. Der wurde politisch gelöst – 60 % der Löhne wurden fortan in D-Mark gezahlt. Fortan aber an Bord jedes Zuges: der Teilungsvirus.

Und der schlug am **13. August 1961** zu: Mit dem **Mauerbau** wurden die meisten Ost-West-Verbindungen gekappt. Durch den Nord-Süd-Tunnel fuhren die Züge ohne Halt in den „Geisterbahnhöfen“. Vier Tage später riefen der Regierende Bürgermeister Willy Brandt und der DGB zum **Boycott** der S-Bahn auf. Motto: „Kein Pfennig für Ulbricht!“ Jeder S-Bahn-Fahrer aus West-Berlin „bezahlt den Stacheldraht“.

In der Folgezeit begann die BVG, Bus- und auch neue U-Bahn-Linien parallel zu den noch bestehenden S-Bahn-Strecken in West-Berlin zu bauen. **Kalter Krieg** auf Straßen und Schienen!

S-Bahn-Strecken im Westteil der Stadt zu betreiben, war für die DR eine Prestige-Frage – und ein Zuschuss-geschäft. **1980** wurden Sparmaßnahmen geplant, die zu massiven Lohneinbußen der Beschäftigten geführt hätten. Die Folge: **Streik**. Der brach nach wenigen Tagen zusammen, 200 Streikende wurden entlassen, weitere Strecken eingestellt. Der Tiefpunkt war erreicht.



Und damit zugleich der Wendepunkt: Die S-Bahn trat damit wieder in den Fokus von Politik, Öffentlichkeit und Stadtgesellschaft. **1984** übernahm die BVG den Betrieb. Sie sanierte und reaktivierte Strecken – mit dem Wagenmaterial von 1930.



Mit der deutschen Einheit gingen die Betriebsrechte wieder auf die DR und **1994** auf die neugegründete DB AG über, die dafür eigens das Tochterunternehmen **S-Bahn Berlin GmbH** ausgliederte.

Die sah sich bald dem Spardiktat ausgesetzt, um den DB-Konzern insgesamt auf die Teilprivatisierung vorzubereiten. **2009** zog das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) fast über Nacht drei Viertel der Züge aus dem Verkehr – weil angeordnete Kontrollen nicht durchgeführt worden waren. Der Betrieb konnte monatelang nur mit einem Notfahrplan aufrechterhalten werden – und selbst der wurde teilweise nicht eingehalten.

Die Deutsche Bahn reagierte, räumte Managementfehler ein und wechselte das Spitzenpersonal der S-Bahn GmbH aus. Vor allem aber die 3.000 Beschäftigten des Unternehmens holten das Unternehmen mit ihrer Arbeit wieder aus der Krise. Mit Erfolg: **2016** wurde ein **neuer Verkehrsvertrag** für das Teilnetz Ring/Südost unterzeichnet. Auch wird in die Zukunft investiert: für rund 900 Millionen Euro wurden 382 Fahrzeuge der neuen Baureihe 483/484 bestellt. Sie werden ab 2020/21 auf dem Ring fahren und das „neue Gesicht“ der Berliner S-Bahn sein.

