

Basisinitiative *Bahn von unten* in TRANSNET. Engagiert im Aktionsbündnis „Bahn für Alle“.

Interview mit Peter Polke, Lokführer und Betriebsrat der S-Bahn Berlin GmbH und Transnet-Vertrauensmann

Eine Übernahme der Berliner S-Bahn durch die städtische BVG könnte 2000 Arbeitsplätze kosten

Sie haben 2005 die Kampagne »Berliner, schützt Eure S-Bahn« mit initiiert. Worum ging es da?

Um den Erhalt aller Arbeitsplätze und der eigenen Werkstätten, Ausbildungsstätten, Kantinen, um Bewachung und Reinigung – wir wollten eine Sozial- und Sicherheitswüste verhindern. 2005 machten alle Gewerkschaften und Betriebsratsfraktionen mit. Leider hat die Betriebsratsmehrheit dies ab 2006 nicht mehr verfolgt.

Sie haben auf dem Transnet-Gewerkschaftstag 2008 als einziger Delegierter die Probleme der Berliner S-Bahn angesprochen. War damals das jetzige Chaos absehbar?

So ist es. 2008 wurde die dringend benötigte Fahrzeugreserve der Baureihe 485 verschrottet. Die Dienstpläne wurden rücksichtslos »optimiert«. Und speziell bei den Lokführern nahmen die »krankheitsbedingten Ausfälle« stark zu.

Im aktuellen Chaos werden Forderungen nach mehr Ausschreibungswettbewerb laut. Was halten Sie davon?

»Wettbewerb« ist eine Kampfansage an Löhne und Arbeitsbedingungen. Die Demontage der S-Bahn geschah im Namen dieses »Wettbewerbs«. Eine Besserung ist von privaten Konzernen ohne S-Bahn-Kompetenz nicht zu erwarten. Lokführer, Handwerker, Techniker und Ingenieure wissen am besten, wie man ohne Bevormundung und Renditevorgaben die S-Bahn betreibt. Laßt uns endlich ran! Sonst drohen Worst-Case-Denkmodelle, wonach die S-Bahn auf Dieselbetrieb umgerüstet wird oder an der Berliner Stadtgrenze zu Brandenburg Schluß ist. Ab dort wollen manche »Optimierer« private Busse einsetzen.

Warum lehnen Sie eine Übernahme der S-Bahn durch die Berliner Verkehrsbetriebe BVG ab?

Dabei entstünde eine Steuerungs- und Verwaltungseinheit, die letztlich nicht nur die Teilleistungen der S-Bahn vergibt, sondern auch die der BVG. Der Senat ist finanziell und organisatorisch nicht in der Lage, Werkstätten und Fahrzeuge zu verwalten, er würde daher wie in anderen kommunalen Bereichen auf private Betreiber setzen. Verkehrssenatorin Junge-Reiher (SPD) strebt nur eine andere Form der Privatisierung und Zerschlagung der S-Bahn an. Bei S-Bahn und BVG wären durch Zusammenlegung gut 2000 Arbeitsplätze bedroht.

Aber hat die S-Bahn nicht von 1984 bis 1994 unter BVG-Regie funktioniert?

Nur in West-Berlin stand sie unter BVG-Regie. S-Bahnen und Infrastruktur wurden aber von der Reichsbahn (DR) der DDR vorgehalten, die nie ihre Hoheit abgab.

Warum tun sich die Gewerkschaften so schwer mit einer gemeinsamen Strategie für die S-Bahn?

Keine Gewerkschaft kämpft für die Wiederherstellung der Produktionsplanung von 2004. Der Transnet-Apparat hat vor Jahren die Spaltung des selbstbewußten Vertrauensleutekorpers betrieben und bei den S-Bahnern viel Unterstützung eingebüßt. Auch die Gewerkschaft der Lokführer (GDL) führt keinen Kampf um die S-Bahn, sie behauptet, sie habe keine Angst vor Privatisierung und Wettbewerb.

Was meinen Sie mit Wiederherstellung der Produktionsplanung von 2004?

Arbeitsplatzabbau, Zerschlagung von Betriebsstrukturen und Ausgliederungen rückgängig machen. Für einen sicheren, zuverlässigen S-Bahn-Betrieb ist durch Neueinstellungen wieder der alte Personalstamm von über 4000 nötig. Werkstätten müssen personell und technisch für eine vorbeugende Instandhaltung gerüstet sein. Bauteile dürfen nicht mehr auf Befund, sondern müssen nach Plan gewechselt werden. Die S-Bahnhöfe brauchen wieder Aufsichten und Personal zum Fahrkartenverkauf.

Ihr Betriebsratsvorsitzender sieht keinen Grund, den Aussagen von DB-Chef Rüdiger Grube »nicht zu trauen«. Ist die S-Bahn mit Grube auf dem richtigen Weg?

Reine Lippenbekenntnisse. Die tägliche Chaotisierung geht weiter.

Aber hat nicht die bundeseigene, profitorientierte Bahn AG das Chaos verursacht?

16 Jahre Bahnprivatisierung sind schlimm genug. Darum müssen die 1994 eingeleitete Bildung der Deutschen Bahn AG sowie die Privatisierungen rückgängig gemacht werden. Die Bahn muß wieder Teil der öffentlichen Verwaltung werden und gehört unter die demokratische Kontrolle von Beschäftigten, Nutzern und Staat.

Quelle: www.jungewelt.de/2010/02-12/032.php