



Gesetz zur Beendigung des Chaos bei der Berliner S-Bahn

§1 Offenlegung der Verträge

Alle Verträge, Beschlüsse und Nebenabreden, die im Zusammenhang mit dem Abschluss des jeweils gültigen Verkehrsvertrages zwischen dem Land Berlin und der S-Bahn Berlin geschlossen werden, sind innerhalb von zehn Werktagen nach Unterzeichnung vorbehaltlos auf den Internetseiten des Landes Berlin offen zu legen. Bereits geschlossene Verträge in diesem Bereich sind ebenfalls innerhalb von zehn Werktagen nach Inkrafttreten dieses Gesetzes auf gleiche Weise zu veröffentlichen.

§2 Anforderungen an den Verkehrsvertrag

In jedem neuen Verkehrsvertrag für den S-Bahnverkehr ist sicherzustellen, dass

1. während der Betriebszeit auf jedem S-Bahnhof Aufsichtspersonal anwesend ist,
2. innerhalb des Tarifbereichs AB an jedem Umsteigebahnhof zu anderen U- oder S-Bahn-Linien ein mit Personal besetzter Fahrkartenschalter mindestens 10 Stunden täglich geöffnet ist,
3. die Zahl der im Einsatz befindlichen Wagen und Sitzplatzkapazitäten mindestens wieder auf das Niveau des Jahres 2005 - von vor Ausbruch der S-Bahn-Krise - angehoben wird, dabei muss die Zahl der im Einsatz befindlichen Wagen zu den im Fahrplan ausgewiesenen Fahrplankilometern im gleichen Verhältnis stehen wie 2005,
4. die Anzahl der betriebsfähigen und im Einsatz befindlichen Wagen und Sitzplatzkapazitäten täglich um 7.00 Uhr auf der Internet-Seite des Betreibers neben der Soll-Zahl einschließlich einer zwanzigprozentigen Reserve veröffentlicht wird,
5. die Zugbehängung für alle Linien im Detail und

- auch für die zusätzlichen Zuggruppen in der Hauptverkehrszeit in der Wagenanzahl festgelegt ist,
6. zur Gewährleistung der Zielsetzung der Barrierefreiheit bei Ausfällen von Aufzügen und Fahrtreppen, die über einem vom Land Berlin zu definierenden Durchschnitt liegen, eine Vertragsstrafe seitens des Betreibers an das Land Berlin als Maluszahlung zu leisten ist, soweit diese Einrichtungen sich in S-Bahnhöfen innerhalb des Landes Berlin befinden. Die Definition des oben erwähnten Durchschnitts hat in Zusammenarbeit mit den Fahrgast- und den Behindertenverbänden zu erfolgen.

Die Anforderungen aus Satz 1 Nr. 1, 2, 5 und 6 sind innerhalb eines Jahres, die Anforderungen aus Satz 1, Nr. 3 und 4 innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes in den bestehenden Verkehrsvertrag einzuarbeiten und umzusetzen. Über den Stand der Einarbeitung und Umsetzung ist von der federführenden Senatsverwaltung halbjährlich ein Bericht zu veröffentlichen.

§3 Tarifliche Entlohnung

In jedem neuen Verkehrsvertrag für den S-Bahnverkehr ist sicherzustellen, dass die Entlohnung und Sozialstandards der beim Leistungserbringer beschäftigten Mitarbeiter, einschließlich der Leiharbeiter, mindestens denen der einschlägigen, repräsentativen Tarifverträge in der jeweils gültigen Fassung entspricht. Die Tarifverträge müssen mit einer tariffähigen Gewerkschaft abgeschlossen sein. Es ist sicherzustellen, dass diese Bedingungen auch auf alle Subunternehmer angewendet werden.

§4 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.

Begründung des Gesetzes:

Rettet unsere S-Bahn! Stoppt Privatisierung und Ausplünderung!

Die Berliner S-Bahn verkehrte rund 85 Jahre lang zuverlässig, wenn man von den Monaten bei Kriegsende und in einer kurzen Nachkriegszeit absieht.

Doch seit Sommer 2009 herrscht hier Chaos: Es gab schwere Unfälle. Es gibt ständig Ausfälle. Ganze Linien können zeitweilig nicht bedient werden. Meist fährt die S-Bahn mit stark reduzierten Kapazitäten. Es herrscht der Notfahrplan. Auch mal der Notfahrplan vom Notfahrplan. Darunter leiden Hunderttausende Fahrgäste. Darunter leiden nicht zuletzt die S-Bahn-Beschäftigten. Sie werden mit der berechtigten Empörung der Fahrgäste konfrontiert. Doch sie sind für die Misere nicht verantwortlich. Verantwortlich dafür ist das Spitzenmanagement der Deutschen Bahn AG. Schuld ist die von der Politik gewollte Orientierung auf Börsengang, hohe Gewinne und eine aggressive Einkaufspolitik im Ausland.

Oben hui, unten pfui: Die Gewinne in den Bahn-Bilanzen entstehen auch durch den Abbau der S-Bahn-Belegschaft, durch Bahnhöfe ohne Aufsichtspersonal, durch die Schließung von Werkstätten, durch ein Fahren auf Verschleiß bei Zügen und Infrastruktur. Der Träger will mit diesem Volksbegehren die Privatisierung und Zerschlagung der S-Bahn verhindern. Hierzu soll durch:

- politischen Druck,
 - die Offenlegung der Verträge und Transparenz (§1, §2 Nr.4 und 5), damit die Berlinerinnen und Berliner sich über alle Vorgänge informieren können,
 - die Einstellung von Aufsichtspersonal (§2 Nr.1 und 2), damit es keine Geisterbahnhöfe gibt und nicht Kameras, sondern lebendige Menschen im Notfall da sind,
 - die Bereitstellung von genügend Zügen und eine Reserve an Zügen (§2, Nr.3, 4 und 5), damit nicht ständig Notfahrpläne die Regel sind,
 - die Gewährleistung von Barrierefreiheit, damit Fahrtreppen und Aufzüge auch wirklich funktionieren (§2, Nr.6), wenn sie gebraucht werden,
 - die tarifliche Entlohnung (§3), damit es keine Dumpinglöhne bei den Beschäftigten der S-Bahn, bei den Leiharbeitern und den Subunternehmen gibt,
- eine Beendigung des S-Bahn Chaos erreicht werden.