

S-Bahn-Tisch am 30.05.2013:

Resümee S-Bahn-Volksbegehren und Ausblick auf Antiprivatisierungswelle in Berlin

Viel erreicht – noch viel zu tun...

Die Gerichtsentscheidung zum S-Bahn-Gesetzentwurf ist eindeutig und bringt das Instrument Volksbegehren an seine Grenzen. Doch die Forderungen bleiben richtig. Die Berliner Antiprivatisierungsbewegung vernetzt sich weiter und ist stärker als je zuvor.

30.000 Unterschriften für den Antrag auf ein Volksbegehren, die Offenlegung des Verkehrsvertrags, Politisierung des S-Bahn-Themas über die Stadtgrenzen hinaus, Vernetzung der Antiprivatisierungsbewegung in Berlin, Festschreibung der Tariftreue in der Ausschreibung des Betriebs der Berliner S-Bahn – das sind Erfolge, die auch über zwei Jahre nach Gründung des Berliner S-Bahn-Tischs bestehen bleiben!

Am 13.05.2013 entschied das Landesverfassungsgericht auf Antrag des Senats, das Volksbegehren des S-Bahn-Tisches für unzulässig zu erklären. Dabei wirkt die Begründung des Urteils schlicht: Das Verfahren sei unzulässig, ein Alleingang sei in Berlin nicht möglich, da Brandenburg auch betroffen sei. Damit stößt das Instrument Volksbegehren an seine Grenzen, wo berechtigter, lokaler öffentlicher Einfluss auf überregional agierende Unternehmen geltend gemacht werden muss – noch dazu bei einem Unternehmen, das komplett der Bundesrepublik gehört. Es gibt weder länderübergreifende noch bundesweite Volksbegehren. Hier scheint das Engagement für einen zuverlässigen S-Bahn-Verkehr in einer einheitlichen öffentlichen Hand an einem toten Punkt angekommen zu sein.

Zum Verständnis ein kurzer zeitgeschichtlicher Abriss: Nach Abschluss der erfolgreichen Unterschriftensammlung zum Antrag auf ein Volksbegehren zur „Beendigung des Chaos bei der Berliner S-Bahn“ legte der Berliner Senat dem Verfassungsgerichtshof diesen am 22.02.2012 zur Prüfung der Zulässigkeit vor. Ab diesem Zeitpunkt wurde der S-Bahn-Tisch immer wieder vertröstet, was die Entscheidung anging. Schließlich wurde der Herbst 2012 als Termin genannt. Letztendlich wurde die nun vorliegende, eindeutige Entscheidung erst nach 15 Monaten verkündet. Währenddessen schuf der Senat bereits Fakten und begann eifrig mit der von der Bürgerinitiative bekämpften Ausschreibung. Die Mitglieder des S-Bahn-Tisches können sich des Eindrucks nicht erwehren, dass der Senat große Befürchtungen hatte, das Volksbegehren könnte ähnlich erfolgreich enden wie das des Wassertisches. Das sollte unbedingt verhindert werden. Statt dem öffentlichen Interesse nach Rekommunalisierung zentraler Infrastrukturbereiche Ausdruck zu verleihen, stehen für die politischen Entscheidungsträger_innen die Interessen von Unternehmen an Profitmaximierung durch Wettbewerb und Privatisierungserlösen im Vordergrund. Durch das aktuelle Urteil wurden Privatisierungsvorhaben staatlich gestützt und effizienter Widerstand seitens der Bevölkerung durch juristische Winkelzüge im Keim erstickt.

Eine Verbesserung der Situation von Fahrgästen und Beschäftigten der Berliner S-Bahn und eine zuverlässige öffentliche Mobilität spielten im Zusammenhang mit dem Gerichtsurteil keine Rolle. Der Konflikt ist nicht gelöst, die Berliner S-Bahn fährt weiter wie eine ausgequetschte Zitrone auf Verschleiß – im Namen der privatrechtlich geführten und auf Renditemaximierung ausgerichteten DB-Konzernführung. Die Privatisierungsgegner sind zwar geschockt, sicher aber nicht am Ende ihrer Kräfte und ihres Willens, sich einzumischen.

Die politischen Forderungen des Berliner S-Bahn-Tischs nach einer Lösung für das jahrelange S-Bahn-Chaos, einer Verbesserung der Situation von Beschäftigten und Fahrgästen und einer klaren Verankerung eines integrierten Unternehmens (Netz und Betrieb) in öffentlicher Hand bleiben richtig, waren aber nicht Gegenstand des eigentlichen Urteils. Die Folgen der vom Management verordneten Sparzwänge zwecks erhöhter Rendite im Bahnbereich bleiben präsent und werden weiterhin durch Stellenabbau, mangelnde Wagenverfügbarkeit,

Arbeitsverdichtung, Fahren auf Verschleiß und Kapazitätsabbau verschleppt und sogar verschärft. Dies mit weiteren Ausschreibungsrunden und der potenziellen Vergabe an Private zu beantworten – wie es der Senat gerade tut – weist in die falsche Richtung. Ausschreibungsmodelle und (Teil-)Privatisierungen führen zur Profitorientierung in der Daseinsvorsorge sowie zu einer Zerstückelung des S-Bahn-Betriebs durch die Vergabe an verschiedene Betreiberinnen. Abstimmungsprobleme, Verzögerungen beim Aufbau des Fuhrparks, Konkurrenz und damit intensiver Spardruck sind die negativen Folgen. Außerdem sind Einsparungen für das Land Berlin angesichts des öffentlichen Verwaltungs- und Koordinationsaufwands zwischen verschiedenen Betreiber/innen sowie aufgrund der immensen öffentlichen Kosten für Ausschreibungsverfahren illusorisch.

Das Modell einer S-Bahn aus einer Hand, und zwar einer öffentlichen, bietet dagegen Planungssicherheit, Gestaltungsmöglichkeiten für sozialverträgliche Fahrpreise und Tarifbedingungen für die Beschäftigten. Es kann Gewinnabführungsverträge an einen (rechtlich) privatisierten Mutterkonzern verhindern und sichert öffentlichen Einfluss für einen zuverlässigen S-Bahn-Verkehr in der Hauptstadt.

Die Entscheidung des Landesverfassungsgerichts bedeutet nun aber, dass die Berliner Bevölkerung – und im Übrigen auch das Abgeordnetenhaus – keine alleinige Gesetzgebungskompetenz in Sachen S-Bahn hat. Was juristisch schlüssig scheint, ist politisch eine Entmündigung der Berlinerinnen und Berliner. Mehr noch: Das Volksbegehren wäre auch im Sinne der Brandenburger Fahrgäste gewesen, die von den chaotischen Zuständen bei der S-Bahn in den letzten Jahren ebenso betroffen waren. Auch diese sind mit der Gerichtsentscheidung vor den Kopf gestoßen.

Der Lösung des S-Bahn-Problems durch direkte Volksgesetzgebung wurde mit dem Urteil ein Riegel vorgeschoben. Doch der Kampf gegen Privatisierung und Teilausschreibung geht weiter. Die Antiprivatisierungsbewegung in Berlin ist stark und die Vernetzung der drei Tische (S-Bahn, Wasser, Energie) zeigt, welche Potenziale die Politisierung einer Stadt mit sich bringt, um Privatisierungsforderungen und Ausschreibungsmodellen entschieden entgegenzutreten. Die Beschäftigten kämpfen derweil weiter auf betrieblicher und gewerkschaftlicher Ebene, um ihre berechtigten Interessen durchzusetzen. Daneben wird die Forderung nach einer Privatisierungsbremse in der Berliner Landesverfassung laut bzw. die Forderung nach verpflichtenden Referenden bei geplanten Privatisierungen in Daseinsvorsorgebereichen. Dies alles sind Zeichen für eine politisierte Stadt, deren Bürgerinnen und Bürger nicht länger zusehen wollen, wie private Gewinnerwartungen in immer mehr Bereichen des öffentlichen Lebens eindringen, die wegen ihrer allgemeinen gesellschaftlichen Relevanz eines hohen Grades an politischer Steuerung bedürfen. Privatisierungen stehen zum einen politischer Steuerung und demokratischem Gestaltungsanspruch und zum anderen dem Nutzen der Kundinnen und Kunden entgegen! Mit dieser Überzeugung kämpft das breite Bündnis des Berliner S-Bahn-Tischs gemeinsam mit anderen Akteurinnen und Akteuren weiter für eine pünktliche, zuverlässige und sichere S-Bahn in öffentlicher Hand.

S-Bahn-Tisch am 30.05.2013