



Positionen

Informationsblatt der SPD Berliner Mitte
Ausgabe Januar 2018

BER – eine unendliche Geschichte	2
Mehr Geld für Bildung – das Kooperationsverbot muss fallen!	5
Potenzial zum Politikum: Ein Urteil zum Erschließungsbeitragsgesetz (EBG) und die Folgen	7
Berlin sagt dem Müll endlich den Kampf an	9
Hospitation in der JVA Moabit	12
Die Zukunft der Berliner S-Bahn	14
Guter Arbeitgeber Land Berlin? – Was uns die Angestellten unserer Landesunternehmen wert sind	15

BER – eine unendliche Geschichte

Am Freitag, den 15.12.2017 hat der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft auf Vorschlag der Geschäftsführung einen neuen Eröffnungstermin für den BER für Ende Oktober 2020 beschlossen.

Dies bedeutet, die Berlinerinnen und Berliner müssen erneut noch fast 3 Jahre auf den neuen Flughafen warten und die Anwohnerinnen und Anwohner von Tegel müssen weiter unter Fluglärm leiden. Es ist kein Wunder, dass kaum noch einer in Berlin an die Vollendung des Flughafens BER glaubt.

Die getroffenen Fehlentscheidungen liegen viele Jahre zurück:

- 1.) Es war falsch keinen Generalübernehmer mit dem Bau zu beauftragen, sondern stattdessen viele kleine Firmen und wenige große Unternehmen
- 2.) Die von den Planern konzipierte Entrauchungs- und Sprinkleranlage ist viel zu kompliziert und durch die dauernden Bauveränderungen hat sich die Problematik noch vergrößert.
- 3.) Bei der Absage im Jahre 2012 hätte ein kompletter Neustart des Bauvorhabens durchgeführt werden müssen. Die einzig richtige Lösung wäre ein kompletter Rückbau auf den Rohbau gewesen und die Konzeption einer einfachen Entrauchungs- und Sprinkleranlage.

In den 5 ½ Jahren seit der Absage vom Mai 2012 ist alles versucht worden, das Hauptterminal nachzubessern, aber ein echter Neustart hat leider nicht stattgefunden. Ich bin sicher, dass wenn man 2012 eine andere Entscheidung getroffen hätte, wäre der BER längst eröffnet und die sinnlose Tegel Kampagne wäre uns und vor allem den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern erspart geblieben.

Heute weiß niemand, ob am Ende das Gesamtsystem funktionieren wird und der Flughafen tatsächlich eine Abnahme erhält. Ohne Dramatisierung – die Chancen stehen nicht höher als 50 zu 50.

Trotzdem ist in den letzten Jahren am BER vieles was wichtig ist passiert. Die Nordbahn ist komplett saniert und beide Start- und Landesbahnen besitzen die Möglichkeit, mindestens 60 Millionen Passagiere abzufertigen, und insbesondere auch große und moderne Maschinen können dort starten und landen. Das Regierungsterminal wird einvernehmlich geplant, sodass sichergestellt ist, dass auch der Regierungsflughafen am BER angesiedelt ist. Die Einbeziehung von Schönefeld Alt als vorübergehende Erweiterung des Flughafens ist beschlossen.

Ein Masterplan zur Erweiterung des BER liegt vor, ab 2020 werden mit dem T1E-Gebäude weitere 6 Millionen Passagiere abgefertigt werden und mit dem Terminal 2 ab 2024/2025 weitere 18 Millionen. Der Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr ist am BER jetzt schon viel besser als am TXL und ab 2025 wird mit der Dresdner Bahn eine weitere Schnellanbindung zur Verfügung stehen.

In der öffentlichen Anhörung des Beteiligungsausschusses im Berliner Abgeordnetenhaus am 13.12.2017 zeigte sich, welche Rolle die großen Unternehmen am BER spielen. Es ist dringend erforderlich verbindliche schriftliche Vereinbarungen mit Siemens, Bosch und anderen Partnern über die Fertigstellung zu treffen. In diesem Zusammenhang muss einmal ganz deutlich gesagt werden: was sich hier weltweit agierende Firmen leisten ist absolut inakzeptabel. Angeblich ist alles mindestens zu 95% fertig und die mangelnde Gesamtfertigstellung liegt immer an jemand anderem. Ohne Zweifel versucht der jetzige Flughafenchef Lütke-Daldrup das Projekt zur Fertigstellung zu bringen, aber die Anfangsvoraussetzungen sind und bleiben schwierig.

Auch wenn Lufthansa kein 4. Drehkreuz installieren will, Air Berlin Pleite gegangen ist und die Fluggastzahlen in den nächsten Jahren aus unterschiedlichen Gründen nicht mehr ganz so stark steigen werden, ist der Flughafen BER als gemeinsamer Flughafen für die gesamte Region eine große Chance.

Neben dem Zeitproblem kommt das Finanzierungsproblem hinzu. Durch die zeitliche Verlängerung des Inbetriebnahme Termins entstehen automatisch mehr Kosten, hinzukommt dass auch die schriftlichen Vereinbarungen mit den Firmen, sowie erforderliche Veränderungen Mehrkosten bedeuten. Es wird zu prüfen sein, wie eine weitere Finanzierung durch die Gesellschafter möglich sein kann. Die Flughafengesellschaft wird dies jedenfalls finanziell nicht alleine bewerkstelligen können.

Berlin wird sich auch in der Frage des Nachtflugverbots am neuen BER bewegen müssen. Sowohl im Südosten Berlins als auch in Brandenburg gibt es den Wunsch an den Randzeiten noch Veränderungen vorzunehmen. Ich glaube dies ist gut möglich, nicht durch Veränderung der Zeiten, sondern durch Reduzierung der Flüge in den Randzeiten. Selbstverständlich braucht Berlin mehr Interkontinentalverbindungen und die müssen auch in Randzeiten starten und landen können. Aber was jetzt sowohl in Schönefeld als auch in Tegel in den Randzeiten abläuft, muss so am BER nicht sein. Maschinen innerhalb Europas können auch zu anderen Zeiten starten und

landen. Dies schränkt weder die Wirtschaftlichkeit des Flughafens ein, noch gefährdet es die Hauptstadtmetropole. Aber auch die Menschen im Südosten Berlins und in Brandenburg haben Anspruch auf größtmögliche Entlastung von Fluglärm.

Generell muss auch das System der ständigen Steigerung der Fluggastzahlen durch die Billigfluglinien schon aus Umweltschutzgründen auf den Prüfstand. Die neue Bahnverbindung Berlin-München ist trotz der Anfangsschwierigkeiten mit einer Reisezeit von unter 4 Stunden ein richtiger Ansatz. Bei unserem Nachbarn Frankreich kann sich jeder den Erfolg des TGV anschauen.

Bei aller Kritik an der Gesamtsituation muss unser gemeinsames Ziel bleiben einen erfolgreichen Flughafen zu entwickeln. Trotz des Volksentscheids Tegel bleibt es richtig den dortigen Flughafen aus rechtlichen und wirtschaftlichen Gründen, sowie zur Entlastung der 300.000 betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner in Pankow, Reinickendorf und Spandau zu schließen.

Jörg Stroedter, MdA

Mehr Geld für Bildung – das Kooperationsverbot muss fallen!

Wer soziale Gerechtigkeit will, muss die Bildung in den Mittelpunkt des politischen Handelns stellen. Denn gute Bildung ist der Schlüssel für den sozialen Aufstieg jedes einzelnen Menschen. Bildung schafft und sichert Wissen. Sie bewahrt zudem das kulturelle Erbe eines Landes und legt die Grundlagen für eine bessere Zukunft.

Die gleichwertigen Lebensverhältnisse in Deutschland, die wir benötigen, damit wir sozialen Frieden haben, erreichen wir nur mit einer guten Bildungspolitik. Deshalb ist die Finanzierung der Bildung eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe.

Gegenwärtig beteiligt sich der Bund nicht in ausreichendem Maße an den Bildungsausgaben in unserem Land. Schuld daran ist das so genannte „Kooperationsverbot“ im Grundgesetz.

Das Kooperationsverbot verwehrt es Bund und Ländern, im Bildungsbereich zusammenzuarbeiten. Insbesondere ist es dem Bund untersagt, die Länder mit Bundesmitteln zu unterstützen, wenn es darum geht, die Bildung zu fördern und zu stärken. Diese Regelung ist alles andere als sinnvoll. Deshalb möchten wir das Grundgesetz ändern.

Es reicht auf Dauer nicht aus, das Kooperationsverbot bloß zu lockern und aufzuweichen – was uns im Wissenschaftsbereich bereits gelungen ist. Ziel muss es sein, das Kooperationsverbot zwischen Bund und Ländern vollständig aufzuheben und darüber hinaus eine „Gemeinschaftsaufgabe Bildung“ im Grundgesetz zu verankern.

Bei der Gemeinschaftsaufgabe Bildung bleiben die Länder fachlich dafür verantwortlich, die bildungspolitischen Ziele zu erreichen. Der Bund jedoch wird in die Lage versetzt, sich an der Finanzierung der Maßnahmen zu beteiligen. Erst kürzlich hat das Abgeordnetenhaus den Senat aufgefordert, eine Bundesratsinitiative zu starten, um das Kooperationsverbot im Bildungsbereich abzuschaffen. Gemeinsam mit sechs weiteren Bundesländern hat Berlin dieses Anliegen in der Zwischenzeit auch auf die Tagesordnung des Bundesrats gesetzt.

Mir ist unverständlich, dass CDU und AfD im Berliner Abgeordnetenhaus gegen unseren Antrag gestimmt haben, das Kooperationsverbot aufzuheben.

Der Bund darf sich seiner Verantwortung für den Bildungsstandort Deutschland nicht entziehen. Insbesondere wenn es darum geht, Schulgebäude zu errichten und zu sanieren. Oder wenn es darum geht, die Bildung in Deutschland gebührenfrei zu machen: von der Kita bis zum Hochschulabschluss oder bis zum Meisterbrief. Auch sind Qualitätsverbesserungen in Kindergärten, mehr Personal, die Ganztagsbetreuung an Schulen sowie der Ausbau der Schulsozialarbeit nicht zum Nulltarif zu haben.

Für eine Grundgesetzänderung benötigen wir eine Zweidrittelmehrheit in Bundestag und Bundesrat. Hoffen wir, dass die Vernunft sich am Ende durchsetzt.

Torsten Hofer, MdA

Potenzial zum Politikum: Ein Urteil zum Erschließungsbeitragsgesetz (EBG) und die Folgen

Nach einem Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg wird klar, dass eine Präzisierung des Berliner Erschließungsgesetzes notwendig ist.

Mit dem Urteil bestätigt das Gericht einen Entscheid vom Sommer 2016, in dem es geheißen hatte, dass Besitzer anliegender Grundstücke mit einer Kostenbeteiligung zu rechnen hätten, auch wenn die Straßen bereits vor dem 3. Oktober 1990 als sogenannte „Erschließungsanlage“ teilweise fertiggestellt worden war. Dies klingt zunächst nicht besonders weltbewegend. Konkret geht es in dem Fall um die Straße „Am Kinderdorf“ in Gatow. Diese war vor dem Stichtag als Provisorium erschlossen, jedoch erst später vollständig fertiggestellt worden. Die Kläger sollten jeweils 2.589 Euro bezahlen, ein anteiliger Betrag, der angesichts der Gesamtinvestition nicht besonders hoch erscheinen mag.

Dennoch entzündet sich genau an diesem Punkt ein heftiger Streit, von dem wir glaubten, ihn mit Rücknahme des Gesetzes zum Straßenausbaubeitrag im Jahr 2012 bereits gütig beigelegt zu haben.

Zur Erinnerung: Mit Ausnahme von Baden-Württemberg war Berlin lange Zeit das einzige Bundesland, welches keine Beteiligung der Anlieger bei den Kosten für die Erschließung von Straßen erhob. Dies änderte sich unter der Rot-roten Regierungszeit und führte zu einem erbitterten Streit, der auch bundesweit stark medial begleitet wurde. Die Berliner CDU, die in den Außenbezirken aufgrund der sozialen Strukturen ohnehin stärkere Wahlergebnisse zu verzeichnen hat, machte massiv gegen die Straßenausbaubeiträge mobil und – obwohl es sich in den meisten Fällen nur um Teilbeträge handelte, von den nur sehr wenige Anlieger tatsächlich betroffen waren – führte der Wahlkampf 2011 zu dem bekannten Ergebnis. Schon damals waren die Beiträge auch in der SPD-Fraktion umstritten. Die CDU erhob schließlich als Bedingung für eine Große Koalition als erstes die Aufhebung eben jenes Straßenausbaubeitragsgesetzes – und lässt sich noch heute für ihren Erfolg feiern.

Seitdem werden die Anlieger nicht mehr beim Ausbau ihrer Straßen zur anteiligen Kostenübernahme herangezogen. Und dies ist aus meiner Sicht richtig. Wer sein Geld mühevoll angespart hat, um ein Häuschen im Grünen zu verwirklichen, der darf nicht für mangelnden Entscheidungswillen der Politik

büßen. Besonders hart wären ja ausgerechnet jene betroffen, die zum Teil schon seit Jahrzehnten in ihrem Eigenheim leben und häufig auf derartig finanzielle Mehrbelastungen gar nicht vorbereitet sind. Die ersten sorgvollen Anrufe habe ich aus meinem Wahlkreis in Mahlsdorf bereits erhalten. Hier ist nicht nur Haltung, sondern eine klare Linie des Senats gefragt.

Leider holt uns mit der nun getroffenen richterlichen Feststellung das Thema womöglich an anderer Stelle wieder ein, mit nicht weniger politischer Brisanz. Ich erwarte, dass wir als Regierungskoalition zügig Rechtssicherheit schaffen und den Paragrafen so präzisieren, dass Fälle wie der oben geschilderte nicht mehr vorkommen können. Andernfalls würde dies für fast alle Außenbezirke bedeuten, dass die derzeit laufenden Verfahren, in denen die Erhebung von Erschließungsbeiträgen ausgesetzt ist, erhebliche Rechnungen auf die Anlieger zukämen.

Wir als Berliner SPD haben hier deshalb die Aufgabe, gesamtstädtische Interessen zu wahren und Verantwortung für all jene zu übernehmen, die sich in Sicherheit glaubten, als wir die Straßenausbaubeiträge wieder abschafften.

Iris Spranger, MdA

Berlin sagt dem Müll endlich den Kampf an

Seid Ihr heute auf dem Weg zur U-Bahn über eine herrenlose Matratze gestolpert?

Oder in einen Hundehaufen getreten? Seht Ihr im Park das Gras nicht vor lauter Müll? Dann geht es Euch wie vielen Berlinerinnen und Berlinern. Unsere Stadt scheint im Schmutz und Müll zu versinken.

In den letzten fünf Jahren hat die BSR über 100.000 Kubikmeter Sperrmüll von den Straßen geholt. Es gibt viele Müll-Brennpunkte in unserer Stadt: Zum Beispiel die Wiener Straße in Kreuzberg, im Lichtenberger Fennpfuhl und rund um den Rudolph-Wilde-Park in Wilmersdorf.

Viele Berlinerinnen und Berliner klagen uns ihr Leid mit dem Müll. Anwohner schicken Bilder von Sofas, Kühlschränken und Duschkabinen, die einfach so tagelang auf der Straße liegen. Die Neuköllner Warthestraße wird als Rattenparadies empfunden. Manchen ist es peinlich, Besuch aus anderen Städten zu empfangen. Ihre Wohnstraße wollen sie Freunden nicht zumuten. Viele fühlen sich hilflos. Es dauert zu lange, bis der Müll beseitigt wird.

Das Berliner Müll-Problem hat viele Ursachen: Dazu zählt, dass Wohnstraßen in sozialen Brennpunkten seltener gereinigt werden als Villen-Viertel und Pracht-Boulevards. Viele haben kein Auto, um Sperrmüll zum kostenlosen BSR-Recyclinghof zu bringen. Nicht jeder hat das Geld, um einen Mietwagen oder die BSR für die Abholung des Sperrmülls zu bezahlen. Firmen pfeifen auf die hohen Entsorgungskosten für Sondermüll und laden das Zeug irgendwo ab. Der unterwegs achtlos weggeworfene Müll und die liegengelassenen Hundehaufen runden das Bild ab. Faulheit und Desinteresse, im Großen wie im Kleinen, sind die Hauptursache für den vielen Schmutz in unserer Stadt.

Die Politik und die Verwaltung machen es zusätzlich kompliziert: Für die Reinigung von Parks sind die Bezirke zuständig. Automatische Sperrmüll-Touren der BSR gibt es nicht. Stattdessen müssen die Ordnungsämter jeden einzelnen Haufen der BSR zur Abholung melden. Das ist bürokratischer Irrsinn. Außerdem werden die Straßen nicht nach Bedarf gereinigt, sondern unterliegen einzelnen Reinigungsklassen. Oft werden einzelne Abschnitte einer Straße unterschiedlich häufig gereinigt – eine Wissenschaft für sich.

In den letzten Jahren hat sich einiges getan: Die BSR reinigt jetzt einige Parks. Die Kotbeutel-Pflicht für Gassigeher wurde eingeführt. Es gibt das Online-Ordnungsamt mit Handy-App, mit der letztes Jahr 27.000 Sperrmüll-Haufen an die Ordnungsämter gemeldet wurden.

Aber das reicht nicht. Deshalb sagt Berlin auf Druck der SPD dem Müll jetzt mit einem Aktionsprogramm „Sauberes Berlin“ den Kampf an. Das kostet in den nächsten zwei Jahren 32 Millionen Euro:

- Das Pilotprojekt „Reinigung von ausgewählten Parkanlagen“ wird auf weitere, besonders stark genutzte Grün- und Waldflächen sowie Parkanlagen ausgeweitet. Hierfür ist mit den Bezirken eine Liste zu erarbeiten, welche Grün- und Waldflächen sowie Parkanlagen zur Reinigung an die BSR übergeben werden. Diese Liste ist regelmäßig zu aktualisieren.
- Es sind innovative Möglichkeiten für kostenlose Sperrmüllabholungen orientiert an den Erfahrungen anderer Städte zu schaffen.
- Zukünftig ist jährlich festzulegen, welcher Straßen-Reinigungssturnus jeweils in welchen Straßen(abschnitten) für die nächsten 12 Monate gilt. Bei Bedarf kann auch zwischen der nächsten Festlegung eine Höhergruppierung erfolgen, wenn verstärkt Hinweise eingehen, dass der derzeitige Reinigungszyklus nicht ausreicht.
- Die BSR macht regelmäßig einen Mülleimerscan, um den weiteren Bedarf an Abfallbehältern im öffentlichen Straßenland, in Grün- und Waldflächen sowie Parkanlagen zu ermitteln. Entsprechend dem Ergebnis sind Mülleimer zu ergänzen und zerstörte zeitnah zu ersetzen.
- Die Öffnungszeiten der kostenlosen BSR-Recyclinghöfe sind in den Abendstunden und vor allem am Wochenende auszuweiten.
- Die Zahl aufgestellter Tütenspender für Hundekot ist zu erhöhen, um die Beseitigung durch die Hundehalter zu erleichtern.
- Angelehnt an das Modell der Stadt Wien führen die Ordnungsämter sog. „Waste Watcher“ ein, die kontrollieren, ob Müll auf die Straße geworfen und die Kotbeutelpflicht eingehalten wird. Darüber hinaus sollen die „Waste Watcher“ illegale Sperrmüllhaufen aufspüren, die Beseitigung bei der BSR beauftragen, die Verursacher ermitteln und entsprechende Ordnungswidrigkeitsverfahren einleiten. Entsprechend werden zweckgebundene Stellen in den Bezirken geschaffen. Ferner soll ermöglicht werden, dass die

entsprechenden Mitarbeiter der Ordnungsämter auch nach 22 Uhr und auch in zivil ihren Dienst versehen können.

- Das Regelverwarngeld und das Regelbußgeld bei Verstößen gegen das Berliner Kreislauf- und Abfallgesetz sowie gegen das Berliner Straßenreinigungsgesetz (Kotbeutelpflicht) werden jeweils mindestens verdoppelt.
- Um mehr Bewusstsein für eine saubere Stadt zu schaffen, ist eine Öffentlichkeitskampagne für verstärkte Abfallberatung aufzusetzen und durchzuführen. Ziel ist es, bisher im öffentlichen Straßenland hinterlassenen Müll, Abfall, Sperrmüll und Hundekot ordentlich zu entsorgen. Die App „Ordnungsamt Online“ ist in diesem Zusammenhang zu bewerben. Zudem ist eine Smartphone-App einzuführen, die alle Standorte von Mülleimern und Recyclinghöfen anzeigt.

Und natürlich muss jeder von uns seinen eigenen Beitrag leisten, unsere Stadt sauber zu halten. Wir alle tragen Verantwortung für unsere Kieze. Hamburg und Wien machen es vor: Eine Großstadt kann den Kampf gegen den Müll gewinnen.

Joschka Langenbrinck, MdB

Hospitation in der JVA Moabit

Am 21.12.2017 hospitierte ich von 7 Uhr bis 15:40 Uhr in der JVA Moabit. Obwohl ich die Arbeit dort schon 2015 begleitete, ist es wichtig sich in regelmäßigen Abständen ein Bild vor Ort zu machen. Der Justizvollzug spielt in der Öffentlichkeit kaum eine wahrnehmbare Rolle. Vielmehr wird über Richter und Staatsanwälte berichtet. In der U-Haft gilt die Unschuldsvermutung und die Insassen warten dort auf ihren Prozess. In der Strafhaft erfolgte das rechtskräftige Urteil bereits und die Täter sitzen teils jahrelange Haftstrafen ab. Das ist jeweils eine besondere Herausforderung für den Justizvollzug.

Als ich am Morgen am Besuchereingang wartete, konnte ich nicht sofort abgeholt werden, weil der Alarm ausgelöst wurde. Ein Insasse randalierte im Haftraum. Danach empfing mich die Leiterin und der Vollzugsdienstleiter der Teilanstalt 1. Wir hatten dann ca. 2 Stunden Zeit um zahlreiche Themen zu besprechen. Wir diskutierten unter anderem über die Personalsituation, den Sanierungsbedarf, die Sicherheit, die Organisierte Kriminalität, mutmaßliche Terroristen, Gefährder, Prävention, Sozialräume, Krankenstand und Gewalt gegen Vollzugsbedienstete.

Im Anschluss wurde ich vom Leiter der Abteilung Sicherheit abgeholt. Nach einem längeren Gespräch zur Organisierten Kriminalität (Rocker- und Clankriminalität) sprachen wir auch über Gefährder und mutmaßliche Terroristen. Diese drei Formen stellen den Vollzugsdienst vor besondere Herausforderungen.

Ich informierte mich auch über den laufenden Wettbüroprozess und die mutmaßlichen Tatbeteiligten, aber auch konkret über namentlich bekannte Gefährder. Ich wollte wissen, wie der Haftalltag mit diesen Personen abläuft und welche Möglichkeiten bei ihnen hinsichtlich der Deradikalisierung bestehen. Die Erkenntnisse zur Gewaltbereitschaft, aber auch die Hierarchien innerhalb der Haft wurden mir dabei sehr deutlich.

Plötzlich ging ein weiterer Alarm der Stufe 2 los. Das bedeutete, dass die Anstaltsleiterin die Führung der folgenden Maßnahmen übernahm. Alle Insassen mussten sofort in die Hafträume und die Vollzugsbediensteten sammelten sich. Es war zum Glück nur ein Probealarm.

Unser Rundgang ging weiter. Ich schaute mir den Haftraum eines radikalisierten Gefährders an. Dieser gilt als äußerst gefährlich und greift regelmäßig den Beamte des

Vollzugsdienstes an. Sein Prozess ist für 2018 angesetzt. Ein paar „bekannte Gesichter“ sah ich auch. So beispielsweise Kadir P., welcher in Arbeitskleidung dort unterwegs war oder beim Freigang im Hof, wo ein paar Beschuldigte des Wettbüroermordprozesses herumliefen.

Im Anschluss fand ein gemeinsames Mittagessen mit der Beschäftigtenvertretung statt und wir diskutierten danach im Raum der Personalrätin weiter. Ein großes Thema war die Wertschätzung der Arbeit. Natürlich spielt die Besoldung eine große Rolle. Es stellt sich auch die Frage: Wie kann man die Mitarbeiter/innen halten? Positiv anzumerken ist, dass es erstmalig eine Prämienzahlung gab. Der hohe Krankenstand belastet das gesamte Gefüge jedoch nach wie vor stark. Auch eine gerechte Gitterzulage steht immer wieder im Mittelpunkt von Debatten innerhalb der Anstalt. Das Anrechnen der Erfahrungsstufen muss besser laufen. Der Austausch tat gut, weil ich hier noch einmal einen anderen Einblick in die Personalsituation bekommen konnte. Besonders möchte ich hier die Sozialberatung positiv hervorheben.

Zum Schluss gab es ein Gespräch mit der neuen Anstaltsleiterin. Auch hier wurden kritische Themen angesprochen. Das Problem, dass in der JVA Tegel kein Neubau entsteht, hat Auswirkungen auf die Kernsanierung einer Teilanstalt der JVA Moabit. Die Personalsituation wurde angesprochen. Es fehlen Vollzugskräfte obwohl nun intensiv ausgebildet wird. Die Sicherheitstechnik wird ab 2018 auf dem neusten Stand sein.

Mein Fazit: die besondere Herausforderung für die Vollzugsbediensteten findet im Alltag statt. Hier spürt man, ob genug Personal und die richtige Schutzausstattung vorhanden ist. Gewalt gegen Beamte/innen des Vollzugs darf nicht aus dem Fokus geraten und für das Berufsbild müssen neue Perspektiven geschaffen werden. Die Kernarbeit findet in den Teilanstalten statt. Auch der tägliche Umgang mit Menschen die Kleinst- oder Schwerstkriminelle waren hinterlässt Spuren.

Meine Hochachtung für die geleistete Arbeit in der JVA Moabit und mein herzlicher Dank für diese intensiven Einblicke in Ihre Arbeit. Ich stehe an Ihrer Seite.

Tom Schreiber, MdB

Die Zukunft der Berliner S-Bahn

Wir schreiben das Jahr 2025 – Berlin ist auf über vier Millionen Einwohner und Einwohnerinnen angewachsen.

Die Vergabe der Verkehrsleistungen in Berlin wird kleinteilig von unterschiedlichen Unternehmen wahrgenommen und durch verschiedenste Berater und Beraterinnen unterstützt.

Die Eigentümerin des Schienennetzes der S-Bahn ist weiterhin die DB Netz AG, ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn (DB), die auch die Betriebsführung der Strecken innehat.

Die drei verschiedenen Netzabschnitte der Berliner S-Bahn, die Ost-West- sowie die Nord-Süd-Querung und natürlich die sogenannte „Ringbahn“, sollen künftig von unterschiedlichen Anbietern bewirtschaftet bzw. befahren werden.

Die Wartung der S-Bahn-Züge werden von mehreren unterschiedlichen Unternehmen an verschiedenen Standorten wahrgenommen, der Vertrieb von Fahrscheinen und Abos werden wiederum von anderen Anbietern in neuen Kundencenter durchgeführt, die Fahrscheinautomaten von anderen Anbietern, so dass es mittlerweile eine Vielzahl von Akteuren alleine nur im Bereich der „S-Bahn“ (also ohne die Busse, die Tram, die U-Bahnen und die Fähren der BVG) im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) GmbH.

Für die Jahre 2025 bis 2033 sollen die neuen S-Bahn-Wagen über einen neuen Fahrzeugdienstleister beschafft werden, also nicht mehr von der S-Bahn Berlin GmbH, bzw. der Deutschen Bahn (DB) selbst.

Wichtige Anmerkung: Dies ist derzeit natürlich (noch) alles *Fiktion*; jedoch könnte es bei den aktuellen Entwicklungen genau darauf hinauslaufen.

Fazit: Anstatt alles in der Hand eines kompetenten und erfahrenden Anbieters -wie der S-Bahn Berlin GmbH- zu belassen, werden bereits heute zusätzlich durch (teure) externe Berater bzw. Beratungsgesellschaften Konzepte entwickelt, um die derzeitigen Dienstleistungen kleinteiliger auszuschreiben und dadurch auch immer mehr Schnittstellen zwischen den einzelnen Anbietern zu schaffen, die bekanntlich für einen reibungslosen Ablauf nicht förderlich sind.

Robert Schaddach, MdA

Guter Arbeitgeber Land Berlin? – Was uns die Angestellten unserer Landesunternehmen wert sind

Die Gründung von Tochterunternehmen durch unsere Landesunternehmen war in der Vergangenheit nicht nur ein Mittel, um sich organisatorisch klarer zu strukturieren oder aber um outgesourcte Tätigkeiten wieder selbst zu erledigen. Im Mittelpunkt der Ausgründungen stand ein zentrales Ziel: Die Senkung der Personalkosten. Dabei war oftmals der Landesmindestlohn und später der gesetzliche Mindestlohn die Grundlage für die Lohngrundsätze, nach denen die Angestellten einiger Tochterunternehmen bezahlt werden. Noch immer gibt es 11 Tochterunternehmen, bei denen es keinen Tarifvertrag gibt. Wie eine sozialdemokratisch geführte Regierung jemals solche Löhne in den Aufsichtsräten mitverantworten konnte, ist mir schleierhaft. Dass die Angestellten und Verdi noch immer hart für Tarifverträge kämpfen müssen, lässt mich verwundert zurück. Schließlich hat das Abgeordnetenhaus jüngst 40 Millionen Euro für die Jahre 2018/2019 für das Thema Gute Arbeit in unseren Landesunternehmen und deren Tochterunternehmen im Haushalt reserviert.

Aktuell steht besonders die Entlohnung der MitarbeiterInnen der Charité Facility Management GmbH (CFM) im Fokus der Aufmerksamkeit. Dem Senat ist es gelungen, den Rückkauf der privatisierten Anteile zum 1. Januar 2019 zu erreichen. Diese standen fairen Löhnen bisher im Wege. Wer nun aber - so wie ich - davon ausging, dass das Land Berlin und die Charité sich ab 2019 auf einen schnellen Weg machen würden, die Löhne schrittweise an den Tarifvertrag des Landes Berlin anzugleichen, der irrte sich. Es ist ein langer und steiniger Weg.

Wie nun bekannt wurde, Stocken die Tarifverhandlungen noch immer. Das Angebot der CFM sieht eine Tarifvertragslaufzeit von 37 Monate vor. Innerhalb dieser Laufzeit soll der Lohn zunächst bei 11 Euro liegen und zum 1. Dezember 2019 auf 11,50 Euro steigen. Der Kompromissvorschlag von Verdi sieht eine Vertragslaufzeit von 31 Monaten inklusive einer Lohnerhöhung auf 11,50 Euro zum 1. Juli 2019 vor. Solange es zu keiner Einigung kommt, gelten jedoch weiterhin die Lohngrundsätze, die deutlich unterhalb von 11 Euro liegen.

Als Mitarbeiter der CFM wäre ich zutiefst enttäuscht von meiner Gewerkschaft und ich wäre fassungslos über die Haltung der Charité und deren Eigentümer, dem Land Berlin. Ich würde erwarten, dass die Löhne zum 1. Januar 2019

steigen – dem Tag an dem private Investoren und deren Interessen keine Rolle mehr spielen - und man anfängt über eine langfristige Lohnentwicklung zu verhandeln.

Bei einer Krankenhausübung, welche ich gemeinsam mit meiner Kollegin Bettina König begleiten durfte, wurde deutlich, wie wichtig die MitarbeiterInnen der CFM sind. Während die Ärzte und Pflegekräfte im Haus auf die fiktiven Verletzten eines Terroranschlags warteten, standen die MitarbeiterInnen der CFM vor dem Eingang und stellten sicher, dass jeder Patient ein sauberes Bett bekam. Es sind auch die MitarbeiterInnen der CFM, die sicherstellen, dass im OP steriles Operationsbesteck zur Verfügung steht und der Boden sauber ist.

Bettina König, Jörg Stroedter und ich erwarten von unserem Senat klare Signale und Ansagen im Aufsichtsrat der Charité, sodass die Tarifverhandlungen zu einem schnellen und an den MitarbeiterInnen der CFM orientierten Ergebnis führen.

Lars Düsterhöft, MdA