



STOLZ AUF BERLIN

Beschlüsse des Landesparteitages der Berliner SPD

Antrag Nr. 04/1/11
KDV Charlottenburg-Wilmersdorf

Annahme

Der Landesparteitag möge beschließen:

Verbesserung Früher Hilfen durch die Einrichtung von Hebammen-Sprechstunden

Die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus wird aufgefordert, darauf hinzuwirken, dass im Rahmen eines Pilotprojektes in den Elternzentren der jeweiligen bezirklichen Sozialräume eine Hebammen-Sprechstunde eingerichtet wird, die den Hebammen in angemessenem Umfang zu vergüten ist.

Antrag Nr. 08/1/11
KDV Mitte

Überweisung an FA V - Stadt des Wissens

Überweisung an FA VII - Wirtschaft und Arbeit

Der Landesparteitag möge beschließen:

Die SPD Berlin drängt im Beschäftigungsverhältnis des studentischen Personals auf stabile Arbeitsverhältnisse mit verbindlichen Vertragslaufzeiten. Diese Arbeitsverhältnisse sollen sich an der individuellen Dauer des Studiums orientieren.

Antrag Nr. 09/1/11
Abt. 10 | Steglitz-Zehlendorf

Überweisung AH-Fraktion

Der Landesparteitag möge beschließen:

Erbbaurecht für Industrie und Gewerbe

Die sozialdemokratische Fraktion im Abgeordnetenhaus wird gebeten, darauf hinzuwirken, dass verstärkt landeseigene Grundstücke für Industrie und Gewerbe, insbesondere für Existenzgründer, vom Land Berlin auch im Wege des Erbbaurechts vergeben werden. Das Zielbild des Liegenschaftsfonds ist zeitnah entsprechend anzupassen.

Antrag Nr. 11/1/11
Abt. 8 | Friedrichshain-Kreuzberg

Überweisung an AH-Fraktion

Der Landesparteitag möge beschließen:

Mehrgenerationenhäuser erhalten – kommunalen Zuschuss sicherstellen

Das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat des Landes Berlin werden aufgefordert, sich für den Erhalt der 9 Mehrgenerationenhäuser in Berlin einzusetzen, die eine Bundesförderung erhalten, und alle dafür notwendigen Initiativen und Maßnahmen zu ergreifen:

die Mehrgenerationenhäuser sind dahingehend zu unterstützen, dass sie alle neuen Förderschwerpunkte anbieten können: Alter und Pflege, Integration und Bildung, haushaltsnahe Dienstleistungen und Freiwilliges Engagement, die kommunale Vernetzung ist sicherzustellen, das Land Berlin soll den kommunalen Anteil von 10.000 Euro pro Haus übernehmen.

Die Mehrgenerationenhäuser haben wichtige Funktionen in unseren Kiezen und sollten erhalten bleiben.

Antrag Nr. 12/1/11
KDV Marzahn Hellersdorf

Überweisung an AH-Fraktion

Der Landesparteitag möge beschließen :

Müllabwurfanlagen (Müllschlucker) erlauben

Die SPD-Abgeordneten und die SPD-Senatsmitglieder werden aufgefordert sich für die folgende Änderung des § 46 Abs. III BauO Bln einzusetzen:

„Die Sätze 1 bis 3 gelten nicht, wenn die Einhaltung der abfallrechtlichen Trennpflicht gewährleistet ist.“

Antrag Nr. 14/I/11
Abt. 10 | Treptow-Köpenick

Überweisung an AH-Fraktion

Der Landesparteitag möge beschließen:

Beglaubigungen für Bildungszwecke in Berliner Behörden gebührenfrei

Die sozialdemokratischen Mandatsträgerinnen und Mandatsträger im Land Berlin setzen sich dafür ein, dass die Beglaubigungen von Zeugnissen und Dokumenten für bildungsbezogene Bewerbungen in den Berliner Behörden gebührenfrei erfolgen.

Antrag Nr. 16/I/11
KDV Friedrichshain-Kreuzberg

Annahme i. d. F. d. AK

Der Landesparteitag möge beschließen:
Der Bundesparteitag möge beschließen:

Vorrang für Bildung, Ökologie und lebenswerte Städte

Steuerpolitik ist Gesellschaftspolitik. Nur, wenn Bund, Länder und Kommunen über ausreichende finanzielle Mittel verfügen, kann Politik e Gesellschaft gestalten und das Leben für viele Menschen lebenswerter machen. Deswegen darf es in der Steuerpolitik nicht zuerst um häufig abstrakte Fragen der Be- und Entlastung gehen. Vielmehr müssen SozialdemokratInnen sich zuerst fragen, wie sie zukünftige gesellschaftliche Entwicklungen gestalten möchten und erst dann, welche Ressourcen dazu aufgebracht werden müssen.

In den vergangenen Jahren wurde allen staatlichen Ebenen durch etliche Steuersenkungen insbesondere für die Einkommens- und Vermögensstärkeren unserer Gesellschaft, Geld entzogen, was teilweise zur Handlungsunfähigkeit geführt hat. Die erhofften zusätzlichen privaten Investitionen sind dagegen nicht erfolgt. Vielmehr hat auch diese Politik dazu geführt, dass die Ungleichheit in keinem anderen OECD-Land so stark gestiegen ist wie in Deutschland. Der Ruf nach immer neuen Steuer- und Abgabensenkungen – wie schwarz-gelb es praktiziert – führt deswegen in die Irre. Er macht den Menschen vor, sie würden übermäßig belastet, ohne dabei die staatlichen Leistungen zu thematisieren. Die Belastungsthese ist zudem falsch: Deutschland liegt im EU-Vergleich bei der Gesamtabgabenquote im europäischen Mittelfeld, bei der Steuerquote liegt es an vorletzter Stelle.

Wir SozialdemokratInnen setzen diesem Irrweg ein anderes Bild entgegen: Wir wollen die Gesellschaft gestalten und ein gutes Leben für alle verwirklichen und nicht nur für die, die es sich leisten können. Wir wollen mit dem Irrglauben aufräumen, die Menschen würden übermäßig belastet. Vielmehr geht es uns darum, einen neuen Gesellschaftsvertrag zu schließen, der auf Leistung und Gegenleistung beruht. Wir wollen deshalb keine abstrakten Steuerdiskussionen mehr, sondern unsere Zukunftsprojekte definieren und sie mit konkreten Finanzierungsinstrumenten verbinden. Für uns sind dabei folgende Zukunftsinvestitionen unerlässlich:

Es besteht gesellschaftlicher Konsens darüber, dass sich die Investitionen in Bildung deutlich erhöhen müssen. Wir wollen gute gebührenfreie Kindertagesstätten für alle. Wir wollen ausreichend und gute Lehrerinnen und Lehrer. Wir wollen marode Schulgebäude sanieren und sie gut ausstatten. Wir wollen ein gebührenfreies Studium zu besten Bedingungen. Und wir wollen Weiterbildungschancen für alle eröffnen. Gemessen am OECD-Durchschnitt zahlt Deutschland pro Jahr 20 Mrd. Euro zu wenig für Bildung. Studien gehen sogar von einem Fehlbedarf von 30 Mrd. Euro aus. Ein sozialdemokratisches Steuerkonzept muss die Ausgaben deswegen schnellstmöglich mindestens auf den OECD-Durchschnitt anheben. Zusätzlich brauchen wir eine mittelfristige Bedarfsanalyse, die die tatsächlich erforderlichen Mittel bemisst.

Die Situation unserer Kommunen ist dramatisch. Viele sind bereits handlungsunfähig, da viele Lasten auf sie übertragen wurden. Vor allen Dingen unterbleiben deswegen notwendige Investitionen in die Infrastruktur. Viele Gebäude und Straßen sind deswegen heute schon marode. Wir wollen aber lebenswerte Städte und Gemeinden, die ihren BürgerInnen eine leistungsfähige Infrastruktur und gute öffentliche Dienstleistungen bieten. Nach Studien fehlen den Kommunen allein für Investitionen pro Jahr mindestens sieben Mrd. Euro. Ein sozialdemokratisches

Steuerkonzept muss deswegen neben diesen erforderlichen Investitionen auch den Handlungsspielraum für laufende Ausgaben zurückgeben, um selbst gestalten zu können. Auch hier muss eine Bedarfsanalyse her.

Fast alle sind sich einig, dass der Klimawandel eine der größten Herausforderungen der Menschheit ist. Dem kann nur durch mutiges und entschlossenes Handeln begegnet werden. Dabei allein auf private Investitionen zu setzen, ist ein gefährlicher Weg. Vielmehr muss der Staat seiner Verantwortung gerecht werden und zum einen selbst die notwendigen Investitionen etwa in den Ausbau der Schiene vornehmen und zum anderen private Investitionen etwa bei der Gebäudesanierung unterstützen. Im EU-Vergleich hat Deutschland 30 Mrd. Euro weniger öffentliche Investitionen als der Durchschnitt. Neben den kommunalen Investitionen muss ein sozialdemokratisches Steuerkonzept also auch Investitionen in den Klimaschutz in Höhe von mehreren Mrd. Euro beinhalten.

Die schwarz-gelbe Bundesregierung hat mit ihrem Sparpaket gerade die Schwächsten in der Gesellschaft massiv belastet. Die Sozialdemokratie hat dies richtigerweise kritisiert. Auch die Auseinandersetzungen zum ALG II Regelsatz machen deutlich, dass die Bundesregierung lieber einen Verfassungsbruch wagt, als allen ein menschenwürdiges Leben zu gewährleisten. Auch hier hat die SPD widersprochen. Wir wollen allen Menschen ein menschenwürdiges Leben gewährleisten. Deswegen muss ein sozialdemokratisches Steuerkonzept mindestens die Rücknahme der unsozialen schwarz-gelben Kürzungspolitik sowie die Finanzierung eines menschenwürdigen Regelsatzes beinhalten.

In diesem Sinne sind auch Diskussionen über die Entlastung von unteren und mittleren Einkommen zwiespältig zu beurteilen. Sie machen Sinn, wenn die Einkommensgruppen entlastet werden, die heute durch Sozialversicherungsabgaben tatsächlich stark belastet werden. Es muss aber klar sein, dass alle vorliegenden Modelle etliche Mrd. Euro kosten und letztlich dem Einzelnen nur wenige Euro bringen. Entlastungen werden aber auch – und im Einzelfall noch stärker – durch eine gebührenfreie Bildung und gute öffentliche Dienstleistungen erzielt. Keineswegs aber darf eine Entlastung bei den Sozialversicherungsabgaben dazu führen, dass die genannten zentralen Zukunftsinvestitionen unterbleiben. Sie müssen das Herzstück einer sozialdemokratischen Finanzpolitik ausmachen. Für ein gutes Leben für alle Menschen. Heute und in der Zukunft.

Antrag Nr. 19/I/11
Abt 09 | Steglitz-Zehlendorf

Überweisung an MdEP

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesvorstand der SPD wird aufgefordert, darauf hinzuwirken, dass über die Abgeordneten im Europaparlament eine Initiative eines europäischen Statuts zur Verbesserung der Situation der Roma und Sinti gestartet wird.

Antrag Nr. 22/I/11
KDV Tempelhof-Schöneberg

Annahme

Der Landesparteitag möge beschließen:
Der Bundesparteitag möge beschließen:

Gesundheitliche Folgen von Gewalt gegen Frauen

Dem Gesundheitswesen kommt in Sachen "Behandlung von Gewaltfolgen" eine Schlüsselposition zu: Der Gesundheitssektor ist häufig erste Anlaufstelle für Gewaltbetroffene. Ärzte und Ärztinnen, Pfleger, Krankenschwestern und Hebammen haben direkten Zugang zu allen Bevölkerungsgruppen. Sie genießen hohes Ansehen und Vertrauen und unterliegen der Schweigepflicht.

Studien belegen allerdings, dass Ärzteschaft und Pflegekräfte häufig unsicher sind im Umgang mit der Diagnose von Gewaltfolgen, der Reaktion gegenüber den Betroffenen und der Weiterleitung an spezialisierte Beratungsstellen.

Wir fordern daher:

Inhalte wie Gewalt, Toleranz und Unantastbarkeit der Würde von Mädchen und Frauen müssen schon in vorschulischer Kinderbetreuung, Schulen, Sportvereinen und Jugendeinrichtungen

gen thematisiert werden. Damit werden klar definierte gewaltfreie Konfliktlösungen von Jugend an trainiert und akzeptiert.

Studien besagen, dass Frauen häufig nicht den Mut aufbringen, sich ihren Ärzten zu offenbaren. Auch Ärzte und Ärztinnen verfügen in der Regel über wenig Anleitung darüber, wie der Verdacht auf Gewalterfahrung am besten angesprochen werden kann. Dies ist umso bedauerlicher, als Ärzte und Ärztinnen häufig die ersten und oft die einzigen Kontakte betroffener Frauen sind. Gewalterfahrungen dürfen nicht aus Scham oder Angst verborgen bleiben und damit keiner Hilfeleistung zugänglich sein. Gewalt muss angesprochen und als Unrecht benannt werden.

Dazu muss im Gesundheitswesen ein niederschwelliges Angebot für gewaltbetroffene Frauen flächendeckend und offensiver angeboten werden.

Um bedarfsgerechte Hilfe leisten zu können, bedarf es einer Sensibilisierung der Ärzteschaft im konkreten Umgang mit gewaltbetroffenen Frauen mit und ohne Migrationshintergrund:

Häusliche Gewalt als Gesundheitsrisiko muss zwingender Bestandteil der ärztlichen Ausbildung und damit Prüfungsordnung werden.

Das Thema "Häusliche Gewalt" sollte ebenso dringend in die Weiterbildung von Ärztinnen und Ärzten integriert werden.

Um sachgerecht reagieren zu können, müssen Ärzte besser über das Hilfenetz in ihrer Region informiert sein.

Ein vertrauensvolles Arzt-Patientinnen-Verhältnis, in dem der Schutz der Intimsphäre gewahrt bleibt und eigene Vorurteile und Betroffenheiten hinten angestellt werden, ist für das Erkennen und beratende Reagieren Grundvoraussetzung. Körperliche Hinweise auf Gewalterfahrungen, so genannte "Red Flags", müssen Ärzten bekannt sein.

Außerdem müssen Ärzte die Möglichkeiten und Chancen der gerichtstauglichen Dokumentation wahrnehmen, damit Gewalt erfolgreich straf- und zivilrechtlich verfolgt werden kann. Auch hier muss zielgerichtete Fortbildung der Ärzte erfolgen.

Projekte wie das Modellprojekt zur Unterstützung von niedergelassenen Ärztinnen und Ärzten für das Erkennen, die Dokumentation und den sachgerechten Umgang mit gewaltbetroffenen Patientinnen "Medizinische Intervention gegen Gewalt (MIGG, SIGNAL)" sind zu unterstützen und ihre Ergebnisse sind flächendeckend anzuwenden.

Neben der Ärzteschaft spielen aber auch Arzthelfer und Arzthelferinnen, Krankenhauspersonal, Pflegeberufe, Sozialdienst sowie Hebammen in der Unterstützung von gewaltbetroffenen Frauen eine wichtige Rolle. Sie sind daher ebenfalls entsprechend zu sensibilisieren und zu qualifizieren.

Frauenhilfeeinrichtungen wie Frauenberatungsstellen, Frauenhäuser und Notrufe müssen dauerhaft und vor allem angemessen finanziert werden. Die Finanzierung könnte insbesondere durch bundeseinheitliche Standards verbessert werden.

Frauen kennen ihre Rechte zu wenig. Bundes- und Landesregierung müssen betroffene Frauen deutlich besser über ihre Rechte informieren, zum Beispiel nach dem Gewaltschutzgesetz wie auch über ihre finanziellen Ansprüche zur Sicherung des Lebensunterhalts.

Antrag Nr. 24/I/11
Abt. 10 | Treptow-Köpenick

Überweisung an die Landes-
gruppe

Der Landesparteitag möge beschließen:
Der Bundesparteitag möge beschließen:

Gesetzliche Krankenversicherung - Steigerung der Effizienz im Gesundheitswesen

Die sozialdemokratischen Mitglieder der Bundestagfraktion werden aufgefordert, sich für eine Änderung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften in der Gesetzlichen Krankenversicherung

Beschlussprotokoll

dergestalt einzusetzen, dass hausärztliche Überweisungen an fachärztliche Leistungserbringer/innen nicht mehr wie bisher eine auf das Quartal der Ausstellung der Überweisung begrenzte Gültigkeit haben, sondern fortan drei Monate ab Ausstellung gültig sind.

Antrag Nr. 25/I/11
Abt. 10 | Treptow-Köpenick

Überweisung an die Landesgruppe

Der Landesparteitag möge beschließen:
Der Bundesparteitag möge beschließen:

Gesetzliche Krankenversicherung - Bürokratie in den Arztpraxen zurückführen

Die SPD-Bundestagsfraktion setzt sich dafür ein, dass die Praxisgebühr in der gesetzlichen Krankenversicherung abgeschafft wird. Als Alternative käme das sog. Hausarztmodell in Frage; diese Option ist zu prüfen. Beim Hausarztmodell müssen Patientinnen und Patienten dann keine Praxisgebühr bezahlen, wenn sie sich dazu verpflichten, im Krankheitsfall immer erst zu ihrer Hausärztin bzw. ihrem Hausarzt zu gehen. Diese bzw. dieser würde dann eine ggf. erforderliche Überweisung an die Fachärzteschaft veranlassen.

Antrag Nr. 26/I/11
KDV Tempelhof-Schöneberg
ASF LFK

Annahme

Der Landesparteitag möge beschließen:
Der Bundesparteitag möge beschließen:

Homophobie bekämpfen!

Die SPD-Bundestagsfraktion bzw. die sozialdemokratischen Mitglieder des Senat und die SPD-Abgeordnetenhausfraktion werden aufgefordert sich dafür einzusetzen, dass:

1. der „Nationale Aktionsplan zur Bekämpfung von Rassismus, Fremdenfeindlichkeit, Antisemitismus und darauf bezogene Intoleranz“ und dessen Folgeprogramme, um das Problemfeld Homophobie ergänzt wird;
2. die Anti-Diskriminierungsstelle des Bundes dem Problemfeld Homophobie mit geeigneten Materialien öffentlichkeitswirksam begegnet;
3. das Thema Aufklärung über Homosexualität in die Lehrpläne des Sozialkundeunterrichts deutscher und Berliner Schulen aufgenommen wird und bestehende Aufklärungsprojekte entsprechend gefördert werden;
4. das Thema ‚Akzeptanz von Homo-, Bi-, Transsexualität Transgender‘ auch im Nationalen Integrationsplan angemessen verankert wird;
5. gemeinsam mit allen gesellschaftlichen Gruppen an gemeinsamen Strategien zur Akzeptanzförderung von Lesben, Schwulen, Bisexuellen, Transsexuellen und Transgender gearbeitet wird;
6. die Bundesrepublik Deutschland ihre Aktivitäten in einem Aktionsplan gegen Homophobie bündelt;
7. das Prinzip des Gender Mainstreamings bei allen Aktivitäten im Rahmen der Bekämpfung von Homophobie eingeführt bzw. durchgehalten wird.
8. den Diversity-Ansatz bei allen Aktivitäten im Rahmen der Bekämpfung von Homophobie eingeführt bzw. durchgehalten wird.

Antrag Nr. 30/I/11
KDV Charlottenburg-Wilmersdorf

Annahme i. d. F. d. AK
Überweisung an den BPT
Überweisung an den Parteivorstand

Der Landesparteitag möge beschließen:

EDV-System „Mavis“ in einen alltagstauglichen Zustand versetzen

Der Landesvorstand und der Parteivorstand werden aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass das bei der SPD z. Zt. bundesweit eingesetzte EDV-System (MAVIS II) in einen benutzungsfähigen und alltagstauglichen Zustand versetzt wird.

Antrag Nr. 39/1/11
KDV Pankow

Überweisung an AH-Fraktion

Der Landesparteitag möge beschließen:

Rückhaltlose Aufklärung der S-Bahn Misere

Seit über zwei Jahren müssen die Berlinerinnen und Berliner mit erheblichen Einschränkungen des S-Bahn-Verkehrs klarkommen. Nahezu alles deutet darauf hin, dass ausschließlich die Rahmenbedingungen des Eigentümers und Managementfehler als Ursachen für den Niedergang zu sehen sind. Diese wurden für eine wirtschaftliche Besserstellung getroffen, um den Börsengang der Deutsche Bahn AG zu ermöglichen. Kostenreduzierung und Gewinnmaximierung wurden über die Sicherheit und die Mobilitätsbedarfe der Fahrgäste gestellt. Bis heute ist nicht zu erkennen, dass die Deutsche Bahn AG und die S-Bahn Berlin GmbH bereit sind, die notwendige Aufklärungsarbeit zu leisten und sich von den getroffenen Fehlentscheidungen und dem dafür verantwortlichen Personal zu distanzieren und ggf. sogar zu trennen. Die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft wurden verfrüht und übereilt abgebrochen. Ob der „Wirtschaftskrimi“ S-Bahn auch bereits kriminelle und ahndungswürdige (Straf-)Tatbestände hat, wurde so nicht ermittelt. Hierfür sind die politischen Entscheidungsträger in der Verantwortung. Dieser kommen sie offenkundig ohne einen externen Auftrag, der mit diesem Antrag erteilt werden soll, nicht nach. Die Berlinerinnen und Berliner haben aber das Recht, zu erfahren, wie eine Chronik der S-Bahn-Krise aussieht, welche Fehlentscheidungen wann und mit welchem Ergebnis durch wen getroffen wurde, um erkennen zu können, wer die Profiteure des Desasters sind. Diesem Informationsbedarf ist in Form einer umfassenden Aufarbeitung der Krise in Form eines Berichtes nachzukommen.

Die Mitglieder des Abgeordnetenhauses von Berlin und des Berliner Senats werden aufgefordert, einen Bericht in Auftrag zu geben, der die vollständige Aufklärung der S-Bahn Misere zum Ziel hat. Der Bericht soll in die wesentlichen Themenkomplexe

- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,
- Werkstätten,
- Fahrzeugpark,
- Weichenheizungen,
- Infrastruktur und Netz,
- Beteiligung, Information und Aufsichtsorgane
- Trassenpreise und Verwendung von Jahresüberschüssen,
- Verkehrsvertrag und
- Inanspruchnahme externer Hilfe

gegliedert werden. Ziel ist es, herauszuarbeiten, welche Entwicklungen in den Themenbereichen stattgefunden haben, wer dazu die Entscheidungen getroffen hat und welche Folgerungen sich daraus ableiten bzw. welcher Beitrag sich zur Problematik ergibt. Für die Erstellung des Berichtes werden die Mitwirkungsbereitschaft der DB Netz, der S-Bahn Berlin sowie weitere Unternehmen im DB Konzern als selbstverständlich und notwendig erachtet. Angesichts der umfassenden Problematik ist für die Bearbeitung ein Zeitraum von einem Jahr anzusetzen. Der Bericht ist daher zum 31. März 2012 zu erstellen. Im Bericht sind in den Themenfeldern mindestens die folgenden Fragen und Aspekte zu klären bzw. zu beantworten:

1. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

1.1 Wie viele Vollzeitstellen waren jeweils am 31.12. eines jeden Jahres seit Gründung der S-BahnBerlin GmbH vorhanden?

1.2 Wie war jährlich gesehen die Höhe der im Durchschnitt besetzten Vollzeitstellen bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiterinnen eines jeden Jahres seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH?

1.3 Wie veränderte sich jeweils zum 31.12. eines jeden Jahres die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verteilt auf die Bereiche Fahrdienst, Geschäftsführung, Verwaltung, Zugabfertigung, Werkstatt, Fahrkartenverkauf, Sicherheit, Reinigung?

1.4 Welche wöchentliche Arbeitszeit ist derzeit Grundlage beim Abschluss von Arbeitsverträgen für die Bereiche Fahrdienst und Werkstatt? Welche tatsächliche wöchentliche Arbeitszeit (inklusive Überstunden) ergibt sich?

1.5 Wie viele Jahresarbeitsstunden folgen daraus für diese Personalbereiche vertraglich und real(inklusive Überstunden)?

1.6 Wie hat sich die vertragliche Wochen- bzw. Jahresarbeitszeit seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH verändert? Auf Grundlage welcher Vereinbarungen und unter Beteiligung welcher Arbeitnehmervertretungen fanden diese statt?

1.7 Wie wirken sich die Ausfälle tausender Zugfahrten auf das beschäftigte Fahrpersonal aus? Wurden Arbeitszeiten gekürzt? Wenn ja, in welchem Umfang, mit welchen Konsequenzen für das Personal und mit welcher Beteiligung der Betroffenen und der Personalvertretung? Wurde Kurzarbeitergeld für Beschäftigte beantragt? In welchen Bereichen und für welche Tätigkeiten wurde Fahrpersonal ansonsten eingesetzt und lagen dafür die vertraglichen Grundlagen vor?

1.8 Wie viele Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter des DB Konzerns oder beauftragter Unternehmen wurden im Bereich der S-Bahn Berlin bei der Enteisung von Weichen und Schienen in den Jahren 2009, 2010 und 2011 getötet oder verletzt? Was war jeweils die genaue Ursache? Wie genau hat sich der Deutsche Bahn Konzern für das Wohl der Hinterbliebenen eingesetzt?

2. Werkstätten

2.1 Wie viele Werkstätten befanden sich jeweils am 31.12. eines jeden Jahres seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH in Betrieb?

2.2 Wie viele Arbeitsstände standen somit für Hauptuntersuchungen, Wartung und Instandhaltung jeweils zur Verfügung? (Darstellung in gleichzeitig vorhandener Kapazität für Viertelzügen)

2.3 Welche Kapazitäten stehen bei winterlichen Bedingungen für das Auftauen von Viertelzügen zur Verfügung und in wieweit mindern diese die tatsächlichen Werkstattkapazitäten?

2.4 In welchem Verhältnis stehen die vorhandenen personellen und arbeitsplatztechnischen Kapazitäten zum anfallenden Bedarf (Wartung, Instandhaltung, Reparatur, etc.)? Darstellen in rechnerisch benötigte Kapazitäten (Arbeitsstunden, Arbeitsstände, etc.) zu vorhandenen Kapazitäten und tatsächlich geleisteten Arbeitsstunden, unterschieden nach normaler Arbeitszeit und Überstunden

2.5 Ist es richtig, dass die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Hauptwerkstatt Schöneweide seit dem Jahr 2000 von 800 auf 200 im Jahr 2009 und die der Meister von 26 auf drei reduziert wurde? Wenn ja, was waren hierfür die genauen Gründe? Wie ist der Verlust an Erfahrung und Know-how einzuschätzen? Wie war die Entwicklung genau und wie verlief die Personalstellenentwicklung in den anderen Werkstätten in diesem Zeitraum?

3. Fahrzeugpark

3.1 Wie viele Viertelzüge befanden sich jeweils am 31.12. eines jeden Jahres seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH im Bestand? Wie viele davon waren zu diesem Zeitpunkt zum sofortigen Einsatz einsatzbereit, in der Wartung, in Reparatur oder waren nicht einsatzbereit abgestellt (zugestellt)?

3.2 Welche Nutzungsdauer wurde bei der Beschaffung der Baureihen 480, 481/482 und 485 jeweils bei der Beschaffung zugrunde gelegt? In welcher Zeitspanne hätte demnach theoretisch die Ausmusterung von Fahrzeugen dieser Baureihen jeweils begonnen?

3.3 Die Anschaffung von 100 Viertelzügen der Baureihe 481/482 wurde durch den Bund finanziert. Welche Nutzungsdauer wurde hierzu vereinbart? Welche genauen Vereinbarungen wurden dazu wann und durch wem zwischen DB, S-Bahn Berlin GmbH und dem Bund getroffen?

3.4 Wie verteilte sich jeweils am 31.12. eines jeden Jahres seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH der Bestand an Viertelzügen auf die Baureihen 475, 476, 477, 480, 481/482 und 485? Wie viele Viertelzüge der Baureihen 480 und 485 wurden insgesamt verschrotten und in welchen Jahren genau? In welchem Verhältnis stehen diese zu den 100, vom Bund finanzierten Viertelzügen der Baureihe 481/482?

3.5 Die Arbeitsgruppe „Qualify & Qualify Plus-Portfolio“ und darin das „Projekt X - Optimierung S-Bahnen“ sahen für Berlin die Reduktion von über 700 auf 637 Viertelzüge vor. Was war genau das Ziel und welche Unternehmensstrategie wurde dabei verfolgt? In welchem Zusammenhang ist dabei der geplante Börsengang der Deutschen Bahn AG zu sehen? Welche Rolle spielte dabei Hartmut Mehdorn als Vorstandsvorsitzender und Leiter der Arbeitsgruppe genau?

3.6 Welche genauen Gründe führten in den Jahren 2006 bis 2008 zur Verschrottung

von mindestens 61 Viertelzügen der BR 485 und neun Viertelzügen der BR 480, die zu dieser Zeit nur ca. 15 Jahre alt waren und heute und auch in Zukunft für den Betrieb fehlen? Wer trägt für die Verschrottung ganz konkret und jeweils in welcher Form die (Mit-)Verantwortung? Wie wurden die zu verschrottenden Fahrzeuge ausgewählt? Was waren jeweils die genauen Gründe (Fristablauf Schäden, etc.)

3.7 Welche Vermögenswerte wurden durch die Verschrottung von Fahrzeugen der BR 480 und BR 485 von 2003 bis 2009 insgesamt vernichtet? Was hat die Verschrottung dieser Viertelzüge gekostet? Welche Instandhaltungskosten ständen dem pro Viertelzug im Schnitt gegenüber, um diese im einsatzfähigen Bestand zu behalten?

3.8 Wie hoch muss der Bestand an Viertelzügen insgesamt sein, um dauerhaft den vertraglich vereinbarten Rahmen von 562 Viertelzügen bzw. künftig 575 Viertelzügen einsetzen zu können?

3.9 Von welchen durchschnittlichen Werkstattaufenthalten für vorgegebene Untersuchungen, Instandhaltung, Reparatur und allgemeine Wartung wird bei dem in Frage 14 aufgezeigten Bestand an Viertelzügen ausgegangen? Sind diese mit den vorhandenen Werkstattkapazitäten leistbar? Seit wann ist diese Situation der Geschäftsführung der S-Bahn Berlin GmbH bekannt? Wann und in welcher Form wurden der Berliner Senat, das Land Brandenburg, der VBB und die Landesparlamente über diese Situation informiert? Wie sehe dies für einen ganztägigen 5- Minuten-Takt aus?

3.10 Die Verlängerung der insbesondere morgens überfüllten Ringbahnzüge von ³A auf Vollzüge erfordert zusätzlich 24 Viertelzüge und wird schon länger von vielen Fahrgeäten, Verbänden und der BVV Pankow gefordert. Könnte die S-Bahn Berlin GmbH diese Leistungen als ein Beispiel für Leistungsausweitungen überhaupt zeitnah erbringen, wenn der Verkehrsvertrag diese vorsehen würde, ohne an anderer Stelle zu kürzen? Wenn ja, wie? Wäre die Antwort im Sommer 2008 anders ausgefallen? Warum?

3.11 Wie viel Zeit benötigt die S-Bahn Berlin GmbH aus heutiger Sicht, um eine möglicherweise erfolgende Verdichtung und Ausweitung der Verkehrsleitung erbringen zu können? Welche Voraussetzungen sind dafür erforderlich?

3.12 Wurde angesichts einer planmäßigen Reduzierung unter die notwendige betriebliche Reserve für vorgegebene Untersuchungen, Instandhaltung, Reparatur und allgemeine Wartung zielgerichtet und bewusst auf das Übergehen von Sicherheitsvorgaben des Eisenbahnbundesamtes hingearbeitet? Oder wurden die im Verkehrsvertrag vereinbarten Leistungen und mögliche Sanktionen als betriebswirtschaftlich hinnehmbar erachtet?

3.13 Wurde im Rahmen der Sparmaßnahmen seit 2005 die Instandhaltung der Fahrmotoren der BR 481/482 verändert und z. B. die Wicklungen der instand gesetzten Fahrmotoren nicht mehr - wie erforderlich - dreimal in speziellen Isolierlack getaucht? Wenn ja, welche genauen Änderungen bei der Instandhaltung der Fahrmotoren wurden auf Basis welcher Erkenntnisse geändert? Welche Kosten wurden dabei pro Fahrmotor und insgesamt eingespart? In welchem Zusammenhang stehen die um ein Vielfaches erhöhten Motorstörungen und -ausfälle in den Wintern 2009/2010 und 2010/2011?

4. Weichen(-heizungen)

4.1 Wie hoch war der Gesamtbestand an Weichen jeweils am 31.12. seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH, und wie viele davon waren jeweils mit Weichenheizungen ausgestattet? Wie hat sich die Anzahl der Weichen mit Weichenheizung im Netz der Berliner S-Bahn seit dem Jahr 2005 verändert? Werden diese regelmäßig gewartet und repariert? Wenn ja, wie oft, durch wen und wann?

4.2 Wie hoch ist der Anteil der Weichen mit Weichenheizungen an der Anzahl der Weichen im Netz der Berliner S-Bahn insgesamt und wie hat sich der Anteil seit 2004 verändert?

4.4 Wurde die Heizleistung der Weichenheizungen im Netz der Berliner S-Bahn seit dem Jahr 2008 verändert und, angeblich, sogar halbiert? Wenn ja, warum und wie werden die

Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit von Weichen, die Durchführung des Linienbetriebes sowie die Erreichbarkeit von Werkstätten eingeschätzt? Wenn nein,

welche Heizleistung wurde erreicht und warum genau reichte sie zum Freihalten so vieler beheizter Weichen nicht aus?

4.5 Wäre in den Wintern 2009/10 und 2010/11 angesichts von niedrigen Temperaturen und

Schneefall kurzfristig eine Erhöhung der Heizleistungen sinnvoll gewesen? Welche genauen Gründe standen der Erhöhung der Leistung der Weichenheizungen entgegen?

4.6 Ab welcher Außentemperatur werden die Weichenheizungen eingeschaltet? Wer entscheidet

wann anhand welcher Erkenntnisse über das Ein- und Ausschalten der Weichenheizungen?

Waren die Weichenheizungen in den Wintern 2009/10 und 2010/11 bei entsprechenden Temperaturen und Schneefall durchgängig in Betrieb oder wurden sie zeitweise abgeschaltet? Wenn ja, wer hat das jeweils auf Grundlage welcher Vorgaben oder aktuellen Erkenntnisse veranlasst?

4.7 Lagen aus dem Winter 2009/10 hinreichende Erkenntnisse vor, um im Winter 2010/2011 die Betriebsfähigkeit der Weichen durch höhere Leistung und/oder längere/durchgängigere

Betriebszeiten zu verbessern? Wenn ja, warum folgte daraus nichts und wer hat das entschieden? Wenn nein, warum nicht?

4.8 Welche möglichen Einsparungen hat welcher Teil des Deutsche Bahn Konzerns durch geringere

Heizleistungen und Betriebsdauer der Weichen im Netz der S-Bahn Berlin erwirtschaftet?

4.9 Wie viel Personal wurde in den Wintern 2009/2010 und 2010/2011 bei ange-

kündigten Schneefällen jeweils für die Enteisung von Weichen vorgehalten? Welche Ausbildung hatten die entsprechenden Personen? Zu welchem Teil des DB Konzerns gehören sie? Welche externe Unternehmen wurden mit der Enteisung von Weichen beauftragt und welche Ausbildung und Sicherheitsunterweisungen sind bei dem dort angestellten Personal ggf. vorhanden? Handelt es sich bei diesen Personen um Eisenbahner oder um angelernte Kräfte?

4.10 Wie viel Personal wurde im Vergleich im Winter 2000/2001 für die Enteisung von Weichenvorgehalten?

4.11 Wurden bei Schneefall in den nächtlichen Betriebspausen — wie in früheren Jahren üblich — so genannte Spurfahrten durchgeführt, um das Einschneien von Strecken und Weichen zu verhindern? Wenn ja, in welcher Form und auf welchen Strecken? Wenn nein, warum nicht?

5. Infrastruktur und Netz

5.1 Wie hoch waren die jährlichen Investitionen in die Instandhaltung des Netzes seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH? Wie und warum haben sich diese verändert? Wie hoch war dabei jeweils der Anteil der S-Bahn Berlin GmbH, andere Teile des DB Konzerns, des Länder Berlin und Brandenburg sowie des Bundes?

5.2 Wie hoch waren die jährlichen Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung von Infrastruktur und Netz seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH? Wie und warum haben sich diese verändert? Wie hoch war dabei jeweils der Anteil der S-Bahn Berlin GmbH, anderer Teile des DB Konzerns, der Länder Berlin und Brandenburg sowie des Bundes?

5.3 Von Fachleuten werden erhebliche Mängel (u. a. an Gleisen, Gleisabständen, etc.) benannt, die ihren Beitrag zu Beschädigungen und zur Störanfälligkeit von Rädern und Achsen haben. Wie beurteilt diese die Senatsverwaltung und welchen Umfang hat der Investitionsrückstau bei der Instandhaltung des Netzes nach Auffassung der Senatsverwaltung?

5.4 Wie beurteilt die Senatsverwaltung den Zustand des Netzes und der Weichen im Verhältnis zu den an den Netzeigentümer abgeführten Trassenentgelten von jährlich ca. 240 Mio. € und mehr?

5.5 Welche jährlichen Investitionen sind aus Senatssicht erforderlich, um die Infrastruktur mindestens auf dem heutigen Stand zu erhalten?

5.6 Welche Investitionen wurden in den letzten 10 Jahren in die Verbesserung der Infrastruktur jährlich vorgenommen? Wie genau verteilen sich die Mittel auf DB Konzern, Landesmittel und Bundesmittel sowie Gelder weiterer Institutionen?

6. Information, Beteiligung und Aufsichtsorgane

6.1 In welcher Form und wann wurden der Berliner Senat, das Land Brandenburg und

der VBB über den Abbau des Fahrzeugparks, der Werkstätten sowie des Personals informiert?

6.2 Wann und jeweils warum endeten die Mitgliedschaften des Berliner Senats sowie von

Bundesfinanz- und Bundesverkehrsministerium im Aufsichtsrat der S-Bahn Berlin GmbH?

6.3 Warum ist keine Vertretung der Fahrgäste im Aufsichtsrat der S-Bahn Berlin GmbH vorhanden?

6.4 Warum ist der VBB nicht im Aufsichtsrat der S-Bahn Berlin GmbH vertreten?

6.5 Warum ist das Abgeordnetenhaus Berlin nicht im Aufsichtsrat der S-Bahn Berlin GmbH vertreten?

7. Trassenpreise und Verwendung der Jahresüberschüsse

7.1 Welche Entgelte wurden für die Nutzung der Infrastruktur des Mutterkonzerns in Summe jährlich seit Einführung der Gebühren fällig? Wie verteilt sich diese Summe auf gefahrene Kilometer und den Halt an Bahnhöfen? Auf welchen Betrag addieren sich diese über die Gesamtlaufzeit?

7.2 Welche Höhe hatten die Trassenentgelten und Stationsgebühren für den S-Bahn-Verkehr in anderen deutschen Städten wie Hamburg, Frankfurt, München und Stuttgart jeweils in den letzten 10 Jahren? Welche Preissteigerungsrate ergibt sich jeweils, und wie sieht diese für den Bereich der S-Bahn Berlin im Vergleich aus?

7.3 Wodurch begründen sich die bundesweit höchsten Trassenentgelten und Stationsgebühren in Berlin und Brandenburg?

7.4 Warum genau sind die Trassenentgelten und Stationsgebühren deutlich höher als beim vergleichbaren S-Bahn-System von Hamburg? Welche Unterschiede führen zu den anderen Preisen?

7.5 Wie veränderten sich die Trassenentgelten pro gefahrenem Kilometer und die Stationsgebühren seit Einführung dieser Gebühren jeweils und wann?

7.6 Auf welcher Grundlage und gemäß welcher genauen Systematik werden die Trassenentgelte

bzw. -preise erhoben? Welche Einflussmöglichkeiten haben die Bundesregierung, der Bundestag und der Bundesrat auf deren Festsetzung?

7.7 Fallen diese Entgelte nur für tatsächliche Fahrten an oder auch für im Fahrplan ausgewiesene aber nicht durchgeführte Fahrten?

7.8 Wurde kürzlich (im Dezember 2010) eine Gebühr für stehende Fahrzeuge neu eingeführt?

7.9 Wodurch sind ähnliche Stationsgebühren auf der Stadtbahn und an kleinen unbesetzten Bahnhöfen (mit und ohne moderne Fahrtzielanzeiger) in Berlin und Brandenburg gerechtfertigt?

7.10 Welche Gewinne bzw. Verluste wurden in welchen Jahren durch die S-Bahn Berlin GmbH seit Ihrer Gründung jeweils erwirtschaftet und entsprechend in den Jahresabschlüssen ausgewiesen?

7.11 Welche Verwendung erfuhr die jeweils erwirtschafteten Gewinne?

7.12 Seit wann und auf welcher Grundlage werden die in den Jahresrechnungen ausgewiesenen Gewinne an den Mutterkonzern abgeführt? Wann, durch wen und in welcher Form wurden darüber der VBB, der Senat, das Land Brandenburg, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Landtag Brandenburg informiert?

7.13 In welchem Verhältnis stehen die Bestellerentgelte und die Gewinne der S-Bahn Berlin GmbH jeweils? Wurden angesichts der in Millionenhöhe an den Mutterkonzern abgeführten Gewinne unverhältnismäßig hohe Bestellerentgelte entrichtet?

7.14 Lässt sich seit Abführung der Gewinne eine veränderte Investitionstätigkeit der S-Bahn Berlin GmbH erkennen? Wie haben sich die jährlichen Investitionen in Streckennetz und Bahnhöfe seit 1995 verändert? Welcher Saldo ergibt sich jeweils aus der Addition von eingenommenen Trassenentgelten und an den Mutterkonzern abgeführten Gewinnen der S-Bahn Berlin GmbH auf der einen Seite und aufgewendeten Eigenmitteln für Investitionen in Netz und Infrastruktur im Bereich der S-Bahn Berlin durch Unternehmen des DB Konzerns?

8. Verkehrsvertrag

8.1 Welche festen Überzeugungen und Vorteile für die Fahrgäste haben die Länder Berlin und Brandenburg im Sommer 2008 (also vor der breiten öffentlichen Wahrnehmung der S-Bahn Krise, aber nach Auftreten erster Vorfälle, Verschrottung von 70 VZ,

Schließung von Werkstätten, Warnungen von Experten und Betriebsrat, etc.) veranlasst, auf die Kündigungsoption für den Betrieb der Nord-Süd-Strecken zu verzichten? Welche Beschlüsse wurden dabei auf welcher Grundlage gefasst? Wie waren der VBB, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Landtag Brandenburgs daran beteiligt?

8.2 Welche Regelungen wurden bei der Nachverhandlung des Verkehrsvertrages im Jahr 2010 (also nach 18 Monaten S-Bahn-Chaos) zur Kündigung des Betriebes von (Teil-)Strecken getroffen?

9. Inanspruchnahme externer Hilfe und Kompetenzen

9.1 Hat die S-Bahn Berlin GmbH in den Jahren seit 2006 die mehrfach angebotene Hilfe und Unterstützung externer Institutionen (z. B. TU Berlin, BVG, Fahrzeughersteller in Berlin und Umgebung) in Anspruch genommen, um die technischen und betriebliche Probleme zu reduzieren bzw. abzustellen? Wenn ja, wann und in welcher Form und mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

9.2 Welche konkreten Reparatur- bzw. Instandhaltungsarbeiten wurden zu welchem Zeitpunkt an welche Unternehmen vergeben?

Antrag Nr. 40/I/11
KDV Pankow

Überweisung an AH-Fraktion
Überweisung an Landesgruppe

Der Landesparteitag möge beschließen:

Bezüge der Geschäftsführer der S-Bahn Berlin GmbH offen legen und Transparenz der Vergütungen dauerhaft sicherstellen

Die Mitglieder des Abgeordnetenhauses von Berlin und des Berliner Senats werden aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass sämtliche Bezüge der in der Geschäftsführung und im Aufsichtsrat der S-Bahn Berlin GmbH seit Ihrer Gründung im Jahr 1995 tätigen Personen mit ihrem vollen jährlichen Umfang (Gehalt, Boni, Sonderleistungen, etc.) nach den einzelnen Jahren veröffentlicht werden. Dabei sind die Daten entsprechend der Angaben im Jahresabschluss der Berliner Verkehrsbetriebe Anstalt des öffentlichen Rechts (BVG) für das Jahr 2009 für alle Mitglieder der Geschäftsführung einzeln darzustellen.

Insbesondere für die Jahrgänge 2008 und 2009 ist darzustellen, warum welcher der Geschäftsführer welche (Sonder-)Zahlungen erhalten hat und warum seit dem Jahr 2008 eine Veröffentlichung dieser Daten unterbleibt.

Für die Laufzeit des Verkehrsvertrages mit der S-Bahn GmbH bis 2017 ist sicherzustellen, dass die zuvor genannten Angaben in jedem der weiteren Jahresabschlüsse - mindestens in dieser Form - veröffentlicht werden.

Antrag Nr. 43/I/11
Landesvorstand

Annahme

Der Landesparteitag möge beschließen:

Konsensliste

Die im Antragsbuch mit gekennzeichneten Empfehlungen der Antragskommission wurden im Konsens ausgesprochen. **Der Landesparteitag stimmt diese mit gekennzeichneten Anträgen en bloc ab.**

Änderungsanträge zum BERLINprogramm 2011-2016

Änderungsantrag 03
KDV Tempelhof-Schöneberg

Annahme i. d. F. AK

Änderung des Kapitels „Ehrenamt fördert Integration und Zusammenhalt (S. 45) des Landeswahlprogramms für die Wahlen 2011

Der Landesparteitag möge beschließen:

Auf Seite 45 wird in dem Abschnitt "Ehrenamt fördert Integration und Zusammenhalt" in Zeile 41 der Satz "Gerade auch bei Jugendlichen wollen wir öffentlich für ehrenamtliches Engagement werben." gestrichen und ersetzt durch:

"Dafür werden wir öffentlich werben. Neben einem Schwerpunkt bei Jugendlichen wollen wir alle Generationen in ihrem Engagement in all ihren für die Gesellschaft wichtigen Arbeitsfeldern würdigen und unterstützen."

Dann weiter ersetzend für Zeile 44 ab „Die Einführung... bis Zeile 7 (Seite 46), ... Gefahrenabwehr leisten.“ wie folgt: **Überweisung AH Fraktion**

„Neben der Einführung von Beratungsstellen für z.B. FSJ/FÖJ (Freiwilliges Soziales/Ökologisches Jahr) an Schulen und der finanziellen Unterstützung von Jugendlichen stellen wir weitere organisatorische und finanzielle Unterstützung für ehrenamtliches Engagement im sozialen und pflegerischen Bereich, bei der Seelsorge, bei dem Katastrophenschutz und der Gefahrenabwehr, bei den Kirchen, für Bildungs- und Betreuungsaufgaben sowie bei Sport, Politik, Naturschutz und Kulturarbeit zur Verfügung. Neben dem vom Land Berlin und dem Landesjugendring bereits beschlossenen Abkommen für die Jugend wollen wir alle Generationen in ihrem Engagement in all ihren für die Gesellschaft wichtigen Arbeitsfeldern würdigen und unterstützen.“

Änderungsantrag 04
KDV Tempelhof-Schöneberg

Annahme

Einfügung im Kapitel 4. Sozialer Zusammenhalt, Teilhabe und Integration für alle“ (S. 36f.)

Der Landesparteitag möge beschließen:

Einfügen auf Seite 37, Zeile 20-21 hinter „Das Konzept zur inklusiven Schule soll schrittweise umgesetzt werden“:

„Hier lernen Kinder mit und ohne Behinderung gemeinsam. So wird die UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderung mit Leben erfüllt.“