

Plenarprotokoll 19/61	Turnus 10.40 Uhr
Niederschrift der Rede zur Berichtigung gemäß § 86 Abs. 1 GO Abghs	Seite 4/5
	- or -

Dr. Matthias Kollatz (SPD):

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Frau Helm! Sehr geehrter Herr Schulze! Sehr geehrter Herr Ronneburg! Der Dringlichkeitsantrag ist erkennbar geschrieben worden, um hier im Abgeordnetenhaus eine Positionierung vorzunehmen. Er zielt also nicht wirklich auf Beschlussfassung. Das ist aber Ihr gutes Recht, und deshalb konzentriere ich mich auf die Frage, was an Ihrem Antrag richtig und was vielleicht nicht ganz so richtig ist.

Richtig ist erstens, dass der bis jetzt gültige Tarifvertrag bei der BVG die relativ hohe Inflationsrate nicht vorhergesehen hat und deshalb auch im Verhältnis zu anderen, meist jüngeren ÖPNV-Tarifverträgen in Deutschland ein Nachholbedarf besteht. Nun gibt es in Deutschland aus guten Gründen Tarifautonomie, bei der die Seite der Arbeitnehmer mit ihrer Gewerkschaft ver.di mit der Seite der Arbeitgeber, hier der BVG, darum ringt, eine Lösung zu finden. Tarifverträge werden also weder im Abgeordnetenhaus noch im Senat abgeschlossen.

Dennoch bleibt es richtig, dass es einen Nachholbedarf gibt. In Berlin kennen wir dieses Thema des Nachholbedarfs. Es gab auch nach den finanziell extrem schwierigen Jahren in vielen Bereichen, auch zum Beispiel bei Landesbeschäftigten, einen Nachholbedarf. Es ist, sobald dafür irgendeine Chance bestand, immer nach Wegen gesucht worden, solche Nachholbedarfe auszugleichen. Das gilt auch hier. Es sollte auch zügig geschehen. Wir jedenfalls wünschen uns das. Ich habe deswegen unter anderem mit Sebahat Atli, Sven Meyer und weiteren Kolleginnen und Kollegen der SPD-Fraktion in Gesprächen und auch öffentlich, zum Beispiel gerade heute Morgen mit unserem Geschäftsführer Sven Heinemann, darauf hingewiesen, dass über die Laufzeit des neu abzuschließenden Tarifvertrags, also nicht irgendwann, das Signal richtig wäre, dass sich die Entlohnung im Berliner ÖPNV-Tarifvertrag eher in der oberen Hälfte des Korridors anderer Tarifverträge wiederfindet als in der unteren Hälfte oder am Ende. Das ist richtig an Ihrem Antrag.

Richtig ist zweitens, dass Signale zur Stärkung des ÖPNV sinnvoll sind. In Städten wie Berlin bildet der öffentliche Personennahverkehr das Rückgrat der von vielen gewollten Verkehrswende. Wir von der SPD-Fraktion bekennen uns zu einer Stärkung des ÖPNV. Nun gehört aber zur Ehrlichkeit dazu, dass angesichts der strukturellen Unterdeckung bei den ÖPNV-Tarifen – der Kostendeckungsgrad liegt deutlich unter 50 Prozent – mehr ÖPNV auch bedeutet, dass mehr öffentliche Mittel erforderlich sind, um den ÖPNV zu finanzieren. Zu einem integrierten Ansatz der Verkehrswende gehört zudem insbesondere, mehr in die Fußgängerverkehre, also auch in den Umstieg in den ÖPNV und schließlich auch den Fahrradverkehr zu investieren.

Plenarprotokoll 19/61 Niederschrift der Rede zur Berichtigung gemäß § 86 Abs. 1 GO Abghs	Turnus 10.40 Uhr
	Seite 5/5
	- or -

Anders als Ihr Antrag meint, gibt es durchaus einen Konsens in der Koalition von CDU und SPD zur Stärkung des ÖPNV und zum Ausbau des ÖPNV – bitte das nicht falsch verstehen. Dass aktuell die Stabilisierung des BVG-Betriebs im Mittelpunkt steht, war und ist notwendig. Liebe Antje Kapek! Das abzustreiten ist einfach Quatsch!

[Beifall bei der SPD –
Vereinzelter Beifall bei der CDU]

Die Verbesserungen sind auch sichtbar und für alle Nutzerinnen und Nutzer der BVG erlebbar. Dort ist natürlich Luft nach oben, aber die BVG ist bei den Pünktlichkeiten deutlich von einer Region von 80 Prozent in den 90er-Prozentbereich hochgeklettert. Aber 99 Prozent, die ein sehr guter ÖPNV-Betrieb durchaus schaffen kann, sind eben noch nicht erreicht. Dort ist also Luft nach oben, aber nicht zuletzt sind auch ein Teil der Stabilisierung bereits die Stärkung und Modernisierung des ÖPNV, zum Beispiel mit der Erneuerung von Fahrzeugflotten und Busbahnhöfen.

...

Plenarprotokoll 19/61	Turnus 10.50 Uhr
Niederschrift der Rede zur Berichtigung gemäß § 86 Abs. 1 GO Abghs	Seite 1/5
	- vg -

Das heißt, anders als hier suggeriert wird, findet die Erneuerung der Fahrzeugflotten statt.

Noch keinen Konsens gibt es in der Koalition über den Umgang mit Parkgebühren einschließlich der Anwohnerparkausweise. Sie haben heute gehört, dass die CDU-Fraktion erklärt hat, da wird etwas geschehen. – Wir werben dafür, Berlin auch hier in der oberen Hälfte des Korridors anderer Städte in Deutschland wiederzufinden – warum eigentlich nicht? – und eben nicht als Schlusslicht.

[Beifall bei der SPD –
Vereinzelter Beifall bei den GRÜNEN]

Die jetzigen Gebühren bei den Ausweisen für das Anwohnerparken decken nicht einmal die Verwaltungskosten für die Erstellung der Plaketten, ganz zu schweigen von einer Kostenbeteiligung an der Herrichtung und dem Unterhalt des öffentlichen Straßenraums, in dem die Fahrzeuge ja geparkt werden. Wenn die Preise die wahren Kosten zeigen, ergibt sich oft eine Lenkungswirkung in Richtung umweltbewussteren Verhaltens; so auch hier. Deswegen wollen wir das.

[Beifall bei der SPD –
Vereinzelter Beifall bei den GRÜNEN]

Nicht wirklich richtig – man könnte auch sagen falsch – ist, drittens, wie Sie mit leichter Hand neues Personal durch gute Arbeit versprechen wollen. Das ist leider viel zu kurz gesprungen. Falls es Sie tröstet, Sie sind nicht alleine mit dem zu kurz springen. Die spätestens nach Corona sichtbar gewordene Personalunterdeckung in allen Bereichen ist keine Wolke, die uns die Sonne versperrt und in einem Jahr an uns vorbeizieht. Das Thema wird für die nächsten 15 bis 20 Jahre bleiben.

Nehmen wir den öffentlichen Dienst: Es gibt keine mir bekannte Studie, die für 2030, und das ist nicht mehr so lange hin, zu einem anderen Ergebnis kommt. Selbst mit recht viel Zuwanderung – und es gibt ja welche, also nicht Sie, hier im Haus, die am liebsten gar keine Zuwanderung hätten –

[Thorsten Weiß (AfD): Bravo!]

wird es 2030 – es schadet nichts, wenn Sie da jetzt mal zuhören – zwar 6 Millionen Stellen im öffentlichen Dienst in Deutschland geben, aber nur 5 Millionen davon werden besetzt sein. Was für den öffentlichen Dienst mit seinen Schulen, seiner Polizei, seiner Feuerwehr, seinen Finanzämtern, seinen Sozialämtern gilt, das trifft auch entsprechend auf Betriebe

[Zuruf von Tommy Tabor (AfD)
und Frank-Christian Hansel (AfD)]

wie den öffentlichen Personennahverkehr mit der BVG und der S-Bahn, die Krankenhäuser, die Kitas, die Stadt-

Plenarprotokoll 19/61	Turnus 10.50 Uhr
Niederschrift der Rede zur Berichtigung gemäß § 86 Abs. 1 GO Abghs	Seite 2/5
	- vg -

reinigung oder die Bahn oder den Flughafen, um im Mobilitätssektor zu bleiben, zu.

Trotz aller Bemühungen wird es in der Summe eher weniger Personal bei steigenden Aufgaben wegen wachsender Bevölkerung geben. Gute Arbeit wird also eine massive Ausrichtung auf Produktivitätssteigerung erfordern, zum Beispiel beim Ticketverkauf oder beim teil- oder vollautomatisierten Betrieb. Das entschlossene Umsteuern in Richtung Produktivitätserhöhung geht nur mit den Beschäftigten und ist auch mit ihnen zusammen möglich, davon bin ich fest überzeugt. Je mehr in der jetzigen Tarifrunde auch darüber nachgedacht und gesprochen wird, desto besser; das kommt aber nicht von selbst.

[Beifall bei der SPD]

Jetzt vielleicht noch ein paar Anmerkungen zur Haushaltstaktik. Die Fallen stehen da doch überall herum. Liebe Frau Kapek! Im Grundsatz die Etats zu hoch zu planen, weil dann die Mittel danach verloren seien, ist irrig. Das geht nämlich in eine Falle. Richtig ist, um auch hier Irrtümer zu vermeiden: Natürlich haben zum Beispiel die damalige Wirtschaftssenatorin Ramona Pop und ich und viele andere massiv Bestellungen vorangetrieben. Das war auch richtig.

[Antje Kapek (GRÜNE): Das war richtig!]

Aber die S-Bahn-Ausschreibung lustvoll in dem Kostenrahmen immer weiter hochzutreiben, ist abwegig.

[Beifall bei der SPD –
Vereinzelter Beifall bei der CDU]

Die Ausschreibung hätte 2021 raus gehört. Das ist kein Ruhmesblatt. Sie hätte einfach raus gehört, und dann wären wir jetzt schon deutlich weiter. Insofern ist es so: Dann zu sagen, wir machen einen großen Etat, und dann machen wir nichts – das ist der falsche Ansatz.

[Zuruf von der CDU: So ist es!]

Warum stehen denn diese Fallen überall herum? – Die Freunde Berlins, so will ich sie einmal nennen, suchen nach Gründen, um den Länderfinanzausgleich von Berlin am liebsten ganz zu beschneiden. Das hat viel mit dem Nicht-gönnen-Können, vulgo auch Neid, zu tun, weil Berlin bereits 2019 in den Kreis der Bundesländer vorgestoßen ist, die ein überdurchschnittliches Bruttoinlandsprodukt pro Kopf erzeugen, und sich auch mit überdurchschnittlichem Wachstum in diesem Kreis hält und weiter aufsteigt. Zwei Argumente werden in den Klagen und Verhandlungen eine Rolle spielen: Zum einen, dass Berlin sich Luxus leistet auf dem Rücken der Geberländer, und zum anderen, dass Berlin auf Mittel Dritter verzichtet, also den LFA, den Länderfinanzausgleich, gar nicht nötig habe.

Plenarprotokoll 19/61 Niederschrift der Rede zur Berichtigung gemäß § 86 Abs. 1 GO Abghs	Turnus 10.50 Uhr
	Seite 3/5
	- vg -

Deswegen war die Entscheidung richtig – das ist der SPD nicht ganz leicht gefallen –, von zwei Coronafolgeprodukten des bundesweiten 9-Euro-Tickets in Berlin auf eins, das Deutschlandticket, zu gehen.

[Zuruf von Kristian Ronneburg (LINKE)]

Deshalb ist es aber auch richtig, das Deutschlandticket fortzusetzen, eben weil der Bund sich wesentlich daran beteiligt. Wir müssen Bundesmittel, wo sie zur Verfügung stehen, in Anspruch nehmen.

[Beifall bei der SPD –
Vereinzelter Beifall bei den GRÜNEN
und der LINKEN –
Kristian Ronneburg (LINKE): Unbedingt!]

Bund und Länder erbringen zusammen 3 Milliarden Euro jährlich hälftig. Nach den gerade publizierten Zahlen für 2024 lagen die Mindereinnahmen bei immerhin 13,5 Millionen bundesweiten Nutzern – Klammer auf: ungefähr 1 Million aus Berlin – bei 3,45 Milliarden Euro. Die Erhöhung von 49 auf 58 Euro erbringt aber viel mehr als dieses Deckungsloch von 450 Millionen, nämlich etwa 1,4 bis 1,5 Milliarden jährlich. Die Deckungslücke wird also deutlich übertroffen. Es ist Luft sowohl für mehr Deutschlandtickets wie auch für unvermeidliche Kostensteigerungen.

Bayern als besonderer Freund Berlins will kein Deutschlandticket mehr. Die Bayern machen 16 Prozent der Bevölkerung in Deutschland aus, also kann der Bund bei einer Fortsetzung 239 Millionen Euro einsparen. Der Bund muss sich nicht verbieten lassen, ein solches Ticket trotzdem anzubieten. Er kann die eingesparten Mittel auch zur Förderung von U-Bahnen und Trams vorsehen. Dann sollten aber nicht nur Projekte aus München in der Schublade für Anträge liegen, sondern auch aus Berlin – zum Beispiel die Tram von der Turmstraße zur Jungfernhöhe und von dort über den ehemaligen Flughafen Tegel bis zum Kurt-Schumacher-Platz, die dringend gebaut werden muss. Also: Nicht in die Fallen reinlaufen, sondern das Thema voranbringen! Das ist das, worum es geht. Meine Redezeit ist zu Ende – ich danke für die Aufmerksamkeit!

[Beifall bei der SPD –
Vereinzelter Beifall bei der CDU –
Beifall von Katina Schubert (LINKE)]

Präsidentin Cornelia Seibeld:

Vielen Dank, Herr Kollege! – Für die AfD-Fraktion hat der Abgeordnete Wiedenhaupt das Wort.