



# Verkehrs-Etat auf dem Prüfstand

Rede von Dorothee Menzner, 27. November 2007

## **Die LINKE fordert: Kein Transrapid, keine Bahnprivatisierung! Die Bahn fit machen für kommende Aufgaben**

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Verehrte Damen und Herren! Der Einzelplan 12 sieht vor, für den Transrapid München in den kommenden Jahren jeweils 100 Millionen Euro auszugeben. Nun ja, wir wissen alle, Minister Tiefensee versucht, den Ländern den Verkauf der Bahn schmackhaft zu machen. Statt 550 Millionen Euro will er für das verkehrspolitisch aberwitzige Prestigeprojekt Transrapid nun über 900 Millionen Euro verplempern. Eine solide Bahnanbindung des Münchner Flughafens wäre aber für Reisende und für die Region viel wichtiger.

[Beifall bei der LINKEN]

Baden-Württemberg soll Stuttgart 21 erhalten, Thüringen den Thüringer-Wald-Tunnel einige Jahre früher. Allein diese drei Projekte kosten weit mehr, als der Verkauf von Bahnaktien jemals einbringen könnte. Die Linke lehnt diese Milliardenverschwendung ab. Deshalb stellen wir heute den Antrag zur Streichung der Transrapidgelder.

[Beifall bei der LINKEN]

Werte Kolleginnen und Kollegen, der Bundeshaushalt ist kein Selbstzweck, sondern eine Vorgabe, um Steuergelder sinnvoll einzusetzen. Trotzdem stand im Haushalt nichts von dem, was angeblich so dringend nötig ist, nämlich Sofortmaßnahmen im Gleisnetz der Bahn. Herr Mehdorn und seine Vorstandskollegen werden nicht müde, uns zu erläutern, dass sie dringend 300 Millionen Euro extra brauchten. Stattdessen regiert die Große Koalition scheinbar mit dem Zauberstab. Ein Strauß dringend nötiger Verkehrsausgaben für Schiene und Straße wurde aus dem Hut gezogen und - Simalabim - dafür eine zusätzliche Milliarde bereitgestellt. Diese soll aus den geschätzten Steuermehreinnahmen fließen. Doch wir sind hier nicht bei Harry Potter. Keiner von uns hat einen Zauberstab. Was ist dann, wenn die Steuermehreinnahmen deutlich geringer ausfallen? Unter seriöser Haushaltsführung verstehe ich etwas anderes, nämlich das, was wirklich notwendig ist, auch solide zu finanzieren.

[Beifall bei der LINKEN]

Kolleginnen und Kollegen, was wir brauchen, ist ein klares Bekenntnis zum System Schiene, und zwar aus ökologischen, ökonomischen und sozialen Gründen. Das muss sich im Haushalt widerspiegeln, was aber leider nicht zu erkennen ist.

Die aktuellen Spritpreise schaffen für viele Anreiz und auch Notwendigkeit, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. An uns liegt es nun, die Voraussetzungen dafür zu schaffen und attraktive Angebote realisieren zu helfen.

Im Güterverkehr steht das Barometer schon länger auf Sturm. Der Containerboom überrollt uns schon heute sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße. In zehn Jahren werden doppelt so viele Stahlkisten durch das Land rollen, hoffentlich alle auf der Schiene. Aber dafür müssen wir jetzt die Voraussetzungen schaffen. Längere Züge wären eine

schnell umzusetzende Maßnahme. Außerdem brauchen wir - es ist schon angesprochen worden - leisere Drehgestelle unter den Güterwaggons, mehr Gleisanschlüsse für das produzierende Gewerbe und mehr lokale Güterzentren. Das alles sind dringend notwendige Gemeinschaftsaufgaben, die kein privater Investor lösen wird.

Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die Privatisierung der Autobahnraststätten und -tankstellen, die ohne die Parkplätze privatisiert wurden. Die Firma Tank & Rast schöpft jetzt die Erträge ab, und der Bund darf zu sehen, wie er die dringend notwendigen neuen Lkw-Stellplätze finanziert. Kein Kaufmann würde solche Geschäfte machen.

Wer die bundeseigene Bahn den Renditevorgaben privater Investoren unterwirft, wird am Ende draufzahlen. Die Bahn ist heute längst nicht so, wie wir es uns alle wünschen. Nur wenn sie im öffentlichen Eigentum bleibt, können wir bestimmen, in welche Richtung die Reise geht, und dem Verfassungsauftrag gerecht werden.

[Beifall bei der LINKEN]

Die Linke schlägt deshalb vor - da bitte ich um Ihre Aufmerksamkeit -, erstens die DB Holding aufzulösen, zweitens die Schenker-Logistik auszugliedern und, getrennt von der Bahn, in der globalisierten Logistikwelt als sprudelnde Einnahmequelle beim Bund zu belassen sowie drittens die übrigen Teile der Deutschen Bahn in zwei - und zwar bundesunmittelbare - Unternehmen zusammenzufassen, in eines für Infrastruktur und in ein weiteres für den rollenden Betrieb. Nichts von der Bahn gehört in die Hände von privatem Kapital und seiner Renditeinteressen.

[Beifall bei der LINKEN]

Damit schließt sich der Kreis. Nicht in Einzelplan 12, sondern in Einzelplan 60 steht, was die Bundesregierung 2008 an Erlösen aus Privatisierungen erwartet:

mehr als 10 Milliarden Euro. Den Löwenanteil nach Einzelplan 60 sollen Erlöse aus der Kapitalprivatisierung der Bahn bringen. Die aber ist - das erscheint nicht nur uns so - fraglicher denn je. Damit werden beim Bund einige Milliarden Euro an Einnahmen fehlen. Drei oder vier oder fünf Milliarden Euro, die fehlen, sind kein Papppenstiel, sondern ein großes Haushaltsloch.

Dieser Haushalt ist löchrig wie ein Schweizer Käse. Privatisierung oder Aktienverkauf würden diese Luftblasen allenfalls für ein Jahr füllen können. Danach ist das, was Generationen von Steuerzahlern und Bahnern geschaffen haben, aber verschleudert. Demokratischer Einfluss auf die Gestaltung von Verkehr ist dann gleich mit weg. Es geht um Verkehr, den sich jeder leisten können muss, um Verkehr, der die Bedürfnisse der Menschen und der produzierenden Betriebe aufgreift, um Verkehr, der ökologisch sinnvoll ist.

Danke.

[Beifall bei der LINKEN]