



Zu wenig Geld für Bus und Bahn

Rede von Sabine Leidig, 29. Januar 2015

Rede zum Gesetzentwurf "Änderung des Regionalisierungsgesetzes"

Herr Präsident! Werte Kolleginnen und Kollegen!
Liebe Gäste! Wir reden heute über die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs. Das ist ein wirklich bedeutender volkswirtschaftlicher Sektor: Ein Drittel der Bevölkerung nutzt täglich Bus oder Bahn, und 500 000 Beschäftigte sind im Einsatz, damit die Bürgerinnen und Bürger auf diese Weise mobil sein können. Hohe Lebensqualität in den Städten, Klimaschutz und Mobilität für alle sind Ziele, die nur mit mehr und besserem ÖPNV erreicht werden können.

(Beifall bei der LINKEN)

Eine ganz wesentliche Säule zur Finanzierung sind die Regionalisierungsmittel, über die jetzt hier gestritten wird, die der Bund an die Länder überweist und die sie insbesondere - das ist im Gesetz so festgelegt - für den Schienennahverkehr zu verwenden haben. 20 Jahre lang galt das Regionalisierungsgesetz fast unverändert. Es ist 2014 planmäßig ausgelaufen. Jetzt ist immer noch unklar, wie es weitergehen soll. Die ganze künftige Finanzierung des ÖPNV ist unsicher. Ich finde, dies ist ein echtes Armutszeugnis

für den amtierenden Verkehrsminister Dobrindt, aber auch für seinen Vorgänger Herrn Ramsauer. Sie haben sich wahlweise mit Nummernschildern, mit Flensburg-Punkten oder mit einer Ausländermaut beschäftigt, aber diese zentrale verkehrspolitische Aufgabe haben Sie bis heute nicht gemeistert.

(Beifall bei der LINKEN sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Die Beschäftigten, die Kommunen und rund 11 Milliarden Fahrgäste pro Jahr erwarten eine dauerhafte und auskömmliche Finanzierung des gesamten ÖPNV, und das mit Recht. Die Bundesländer haben einen Vorschlag vorgelegt, wie die Verteilung der Mittel sinnvoller organisiert werden kann, und das ist gut so. Der große Streit zwischen Bund und Ländern geht allerdings um die Erhöhung der Regionalisierungsmittel und um die Zuverlässigkeit. Darüber werden die anwesenden Minister sicherlich gleich noch mehr erzählen. Nur so viel: Die Regierung will 7,4 Milliarden Euro zahlen - das haben Sie gerade gesagt -, aber in dem Gutachten, das der Bund selber in Auftrag gegeben hat, wird ein Bedarf von 7,7 Milliarden Euro festgestellt. Das sind 300 Millionen Euro mehr. Die Länder weisen in ihrem Gutachten nach, dass 8,5 Milliarden Euro nötig sind, damit die Preissteigerungen ausgeglichen werden können und Geld für dringend notwendige Investitionen da ist. Mit diesen Fragen werden wir uns in der Anhörung im Verkehrsausschuss am 23. Februar dieses Jahres intensiv beschäftigen.

Wir als Linke sind der Meinung: Das reicht nicht. Mehr Geld ist notwendig. Es ist nötig, dass Geld in den Regionen vorhanden ist, damit der Schienenverkehr erhalten und ausgebaut werden kann. Aber wir brauchen auch Qualitätsstandards und -kriterien für einen guten öffentlichen Nahverkehr für alle und dafür, wie gute Arbeitsbedingungen für die

Beschäftigten verankert werden können.

(Beifall bei der LINKEN)

Die Allianz pro Schiene hat eine schöne Broschüre veröffentlicht, in der sie 13 Beispiele für im Nahverkehr sehr erfolgreiche Bahnen vorstellt. Darin werden die Zutaten für Erfolgsrezepte ganz explizit genannt: Investitionen in Haltestellen, Gleise und Bahnhöfe, ein dichter Fahrplan, gute Anschlüsse, hochwertige Fahrzeuge, einfache Preis- und Tarifsysteme, Kundenorientierung, regionale Verankerung der Unternehmen und - das möchte ich ergänzen - gute Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten. Daran sollte die Politik anknüpfen und solche Qualitätsstandards vereinbaren, wenn wieder über die Regionalisierungsmittel gesprochen wird.

(Beifall bei der LINKEN)

Schließlich möchte ich noch etwas zu der Frage, woher das Geld kommen soll, sagen. Ich teile ja nicht das Mantra von der sogenannten schwarzen Null. Denn wenn Sie heute nicht die U-Bahn-Tunnel in Berlin sanieren, weil Geld gespart werden soll, dann werden Sie in 10 oder 20 Jahren gar nicht mehr U-Bahn fahren können, weil das ganze System abrisssreif ist. Allerdings könnten Sie auch einfach mehr Geld einnehmen. Herr Schäuble verzichtet jedes Jahr auf 7 Milliarden Euro, weil Diesel und damit der Lkw-Verkehr steuerlich begünstigt werden. Hinzu kommen rund 10 Milliarden Euro, die nicht eingenommen werden, weil der Flugverkehr im Hinblick auf Kerosin und Mehrwertsteuer begünstigt wird. Warum das? Warum immer noch so viele klimaschädliche Subventionen? Das ist völlig unverständlich.

(Beifall bei der LINKEN und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die Linke steht für Umverteilen und Gerechtigkeit,

auch im Verkehrsbereich. Deshalb schlagen wir vor, den Lkw- und Flugverkehr schrittweise so zu besteuern, wie es bei der Bahn schon heute der Fall ist, und zwar zugunsten von öffentlicher Mobilität, zugunsten von Umwelt- und Klimaschutz.

(Beifall bei der LINKEN)