

# Erste Lesung Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD Entwurf eines Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes (Drucksache 16/6383)

## **Rede Winfried Hermann, 21.9.2007**

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Zurück zur Bahnreform.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bei der CDU/CSU, der SPD und der FDP)

Ich möchte an die Ziele der Bahnreform erinnern, wie wir sie 1993 gemeinsam im Bundestag formuliert und beschlossen haben. Der Minister hat eingangs darauf verwiesen, aber einige vergessen. Deswegen zähle ich sie vollständig auf:

erstens mehr Verkehr auf die Schiene, zweitens Wahrung des Gemeinwohlauftrags bei Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur gemäß Art. 87 e des Grundgesetzes, drittens mehr Wettbewerb, Genosse Lafontaine, viertens Begrenzung der finanziellen Belastung des Bundeshaushaltes, fünftens Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Bahn und sechstens klare Trennung von staatlich-hoheitlicher und unternehmerischer Verantwortung.

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sowie des Abg. Horst Friedrich [Bayreuth] [FDP])

Das sind die gemeinsamen Ziele, die der Minister zum großen Teil vergessen hat zu erwähnen. Das ist kein Wunder; denn mit dem vorliegenden Gesetzentwurf werden diese Ziele gar nicht mehr verfolgt.

(Horst Friedrich [Bayreuth] [FDP]: So ist es!)

Im Gesetzentwurf heißt es unter .Problem und Ziel.: Teilweise Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG . So schrumpft das Reformprojekt der Neuorganisation des Eisenbahnwesens auf die teilweise Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn zusammen. Das ist die eigentliche Krux Ihres Vorgehens.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ich komme auf die einzelnen Punkte zu sprechen.

Mehr Verkehr auf die Schiene:

In diesem Punkt muss ich meinen kritischen Vorrednern Recht geben. Es handelt sich bei der Entwicklung in den letzten zwölf Jahren nicht nur um eine Erfolgsgeschichte. Vielmehr ist im ländlichen Raum ausgedünnt worden. Strecken und Bahnhöfe wurden stillgelegt. Die Bahn hat mächtig rationalisiert. Das, was nun angeschoben werden soll, hat also schon stattgefunden. Man müsste nun eigentlich vorsichtig sein und darüber nachdenken, wie man eine Bremse einbauen könnte. Wenn man die verschiedenen Strategiepapiere liest, zum Beispiel .Pro Netz. Der Deutschen Bahn, erkennt man, dass das Netz in Zukunft renditelogisch betrieben werden soll. Liebe Kollegen von der SPD, so viel verstehen doch auch Sie von der Marktwirtschaft, um einzusehen, dass, wenn privates Kapital reingeholt

wird, auch die Logik des privaten Kapitals verfolgt wird. Sonst müsste man es gar nicht machen. Gerade darin besteht die Gefahr.

Wahrung des Gemeinwohlauftrags:

Kollege Friedrich hat wortreich ausgeführt, Sie hätten das Eigentum der Bahn entrissen. Sie gehört uns übrigens noch, um es dann für das Volk als Eigentum festzuhalten und den Gemeinwohlauftrag bei der Infrastruktur zu sichern. Alle Kritiker . auch in den Reihen von SPD und CDU/CSU . sagen in Übereinstimmung mit allen Experten klipp und klar: Wer das Eigentum nur formal hält, es aber wirtschaftlich an die DB abgibt, genauso wie seine Aufsichtsratsposten, wer alle diese Einschränkungen vornimmt, hat nur noch eine leere Hülse in der Hand. Man hat kein Eigentum mehr und hat nichts mehr zu sagen. Das ist die Wahrheit.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der FDP und der LINKEN und des Abg. Gert Winkelmeier [fraktionslos])

Wörtlich heißt es in der Begründung Ihres Gesetzentwurfs zum wirtschaftlichen Eigentum bei der DB AG: Voraussetzung hierfür ist die Möglichkeit des Mutterunternehmens, also der DB AG, die Finanz- und Geschäftspolitik dieses Unternehmens zu bestimmen, um aus dessen Tätigkeit Nutzen zu ziehen.

(Zuruf von der FDP: So ist es!)

Das ist der eigentliche Zweck dieses Gesetzes. Reden Sie nicht drum herum! Das ist die Wahrheit. Ich bedaure, dass Sie das schönreden wollen, Kollege Friedrich.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der FDP . Horst Friedrich [Bayreuth] [FDP]: Der andere!)

Im Übrigen: Man muss nicht jedem Juristen glauben. Wenn aber eine ganze Batterie von Juristen bei allen Anhörungen immer wieder das Gleiche sagt, dann sollten Sie das ernst nehmen. Mit diesem Entwurf widersprechen Sie den Aufträgen des Grundgesetzes. Wenn alle sagen, dass man es nicht so hinbiegen kann, wie Sie das wollen, dann sollten Sie zumindest anfangen, darüber nachzudenken. Aber das tun Sie nicht.

Zur dritten Frage: mehr Wettbewerb auf der Schiene oder . wie man inzwischen sagen muss . National Champion?

Ich zitiere aus dem Interview von Minister Tiefensee in Vanity Fair. Dort heißt es auf die Frage nach dem Gewinn der Privatisierung wörtlich: Es gibt . mehr Deutsche Bahn und weniger ausländische Anbieter. Da hat man doch glatt den Eindruck, dass das Ordnungsprinzip. Wettbewerb durch Marktwirtschaft. zu einem chauvinistischen Begriff verkommt. Darum geht es doch gar nicht. Tatsächlich geht es darum, dass wir den Schienenbereich so organisieren, dass Wettbewerb möglich ist. Genau das wird durch dieses Gesetz völlig vermieden.

Kollege Friedrich von der CSU, die formale Abtrennung des Eigentums am Netz ist keine hilfreiche Konstruktion, weil Sie dadurch das öffentliche Eigentum nicht bewahren und weil Sie keinen Wettbewerb im Markt organisieren. Damit führen Sie vielmehr ein verquastetes Konstrukt ein.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der FDP)

Wir Grüne stehen eindeutig zu dem Prinzip .Wettbewerb auf der Schiene.. Wir sagen klipp und klar: Die Infrastruktur, die Schiene, muss in öffentlicher Hand bleiben. So will es auch das Grundgesetz.

(Klaas Hübner [SPD]: Machen wir doch!)

Dort, wo es Wettbewerb gibt, ist man vorangekommen. Das gilt im Bereich des Güterverkehrs und im Bereich des Personennahverkehrs, aber eben genau dort und sonst nirgends.

Kommen wir zu einem anderen Punkt, der uns allen wichtig ist, nämlich dem Haushalt. Man ist immer wieder in der Versuchung, zu fragen: Warum machen ausgerechnet Sozialdemokraten so einen miesen Deal? Man muss es noch einmal sagen: Ein Vermögen, das gemäß Ihrem eigenen Änderungsantrag einen Wert von 180 Milliarden Euro hat, verkaufen Sie zur Hälfte für gerade einmal 8 Milliarden Euro. Das reicht noch nicht aus: Zusätzlich versprechen Sie 15 Jahre lang einen jährlichen Beitrag von 2,5 Milliarden Euro.

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Jetzt wird es wieder platt!)

Hinzu kommen 1 Milliarde Euro für den Ausbau sowie weitere Milliarden Regionalisierungsmittel.

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Bleiben Sie mal auf der Höhe der Zeit!)

Meine Damen und Herren Genossen,

(Lachen bei der SPD . Uwe Beckmeyer [SPD]: Aber bitte mit ein bisschen Sachverstand, nicht emotional!)

der eine oder andere von Ihnen kennt noch das Märchen vom Hans im Glück. Wirklich aufgepasst haben Sie schon damals nicht; denn Hans im Glück hatte das Tauschwertprinzip der Marktwirtschaft nicht verstanden. Er hatte nach mehrfachem Tausch am Schluss nichts mehr in der Hand. Das ist sozusagen die Quintessenz des Märchens. . Sie geben auf einen Schlag alles weg. Sie tauschen es weg, schieben den Privaten die Milliarden noch hinterher . das hat Hans im Glück übrigens nicht gemacht . und sagen, das sei ein gutes Geschäft. Wem wollen Sie das eigentlich verkaufen?

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der LINKEN . Uwe Beckmeyer [SPD]: Daran merkt man, dass Sie das nicht verstanden haben!)

Zum letzten Punkt, der Trennung der staatlich-hoheitlichen Verantwortung von der unternehmerischen Verantwortung.

Was machen Sie? Statt einer Trennung machen Sie eine Vermischung. Statt Wahrnehmung der staatlich-hoheitlichen Verantwortung im Bereich Infrastruktur übergeben Sie die Verantwortung an Private und übergeben dies damit der Profitlogik. Sie vermischen konsequent unternehmerische Verantwortung und staatliche Verantwortung. Was ich als Politiker besonders schlimm finde, ist, dass Sie nicht nur dieses Unternehmen verkaufen, sondern die Schienenverkehrspolitik gleich mit.

Fazit:

Dieses Gesetz hat grundlegende, ja kapitale Mängel. Es ist ein verqueres, paradoxes, grundgesetzwidriges Konstrukt. Es ist ökonomisch und politisch unsinnig. Dadurch wird öffentliches Vermögen verschleudert und weiteres öffentliches Vermögen noch hinterhergeschoben. Das alles tun Sie angeblich im Geiste der Sicherung des Gemeinwohls und der Stärkung des German Champions, der Deutschen Bahn. Sie verpacken dies in schöne Worte. Tatsächlich aber ist das ein Ausverkauf von Politik und Wirtschaft.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dieses Gesetz schadet dem Schienenverkehr, es schadet dem Kunden, es schadet der Wirtschaft, es schadet den Ländern und letztendlich auch der Politik.

Wir Grünen werden dieser Art von Privatisierung nicht zustimmen. Wir sehen, dass es in den Koalitionsfraktionen erheblichen Widerspruch gibt. Wir freuen uns über diesen Widerspruch und hätten uns mit Ihnen, Kollege Friedrich, gerne auf einen kritisch-konstruktiven Diskurs eingelassen. So war es übrigens auch einmal angekündigt. Dann aber hat Minister Tiefensee mit seinem Haus in engem Schulterschluss mit Herrn Mehdorn einen Gesetzentwurf konstruiert, der der Debatte in diesem Haus überhaupt nicht entspricht.

Dieser Gesetzentwurf, dieses verquaste Eigentumssicherungskonzept, ist bis zum heutigen Tag weitergeschoben und als Koalitionsentwurf in den Bundestag eingebracht worden, obwohl die Kritik in Ihren Reihen groß ist, obwohl es erhebliche Bedenken gibt.

Wir sind immer noch bereit, konstruktiv mit Ihnen zusammenzuarbeiten und etwas anderes zu beschließen. Dann aber muss es substanzielle Änderungen geben.

Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner:  
Herr Kollege Hermann, darf ich Sie an Ihre Redezeit erinnern?

Winfried Hermann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Ich komme zum Schluss. . Es muss sehr viel geändert werden; es geht nicht nur um einige Schönheitskorrekturen.  
Danke schön.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei der FDP)