

Deutscher Bundestag

Stenografischer Bericht

183. Sitzung

Berlin, Donnerstag, den 16. Oktober 2008

I n h a l t :

- a) Erste Beratung des von den Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiteren Abgeordneten und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot**

– Drucksache 16/9797 –

Überweisungsvorschlag:

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (f)

Rechtsausschuss

Ausschuss für Wirtschaft und Technologie

Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Ausschuss für Tourismus

Haushaltsausschuss mitberatend und gemäß § 96 GO

- b) Erste Beratung des vom Bundesrat eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot**

– Drucksache 16/9903 –

Überweisungsvorschlag:

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (f)

Rechtsausschuss

Ausschuss für Wirtschaft und Technologie

Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Ausschuss für Tourismus

Haushaltsausschuss mitberatend und gemäß § 96 GO

- c) Beratung des Antrags der Abgeordneten Fritz Kuhn, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bahn-Börsengang angesichts der internationalen Finanzkrise verschieben

– Drucksache 16/10455 –

Überweisungsvorschlag:

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (f)

Finanzausschuss

Ausschuss für Wirtschaft und Technologie

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Tourismus

Haushaltsausschuss

- d) Beratung des Antrags der Abgeordneten Dorothee Menzner, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Barbara Höll, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE

Veräußerung von Anteilen an der Deutschen Bahn AG stoppen

– Drucksache 16/10525 –

Überweisungsvorschlag:

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (f)

Finanzausschuss

Ausschuss für Wirtschaft und Technologie

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Tourismus

Haushaltsausschuss

Nach einer interfraktionellen Vereinbarung ist für die Aussprache eine halbe Stunde vorgesehen, wobei die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen fünf Minuten erhalten soll. – Ich höre keinen Widerspruch. Dann ist das so beschlossen.

Ich eröffne die Aussprache. Das Wort hat der Kollege Winfried Hermann, Bündnis 90/Die Grünen.

Winfried Hermann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Brüche im Parlament sind manchmal hart: Nachdem wir gerade noch über das Thema Afghanistan gesprochen haben, kommen wir jetzt auf das Thema Eisenbahninfrastrukturqualität zu sprechen.

Der Börsengang musste – so haben wir in den letzten Tagen vernommen – verschoben werden. Das war vermutlich die einzig positive Seite der globalen Finanzkrise. Wie ich finde, war es in der jetzigen Situation richtig, zu sagen: Wenn man mit den Aktien der Bahn jetzt an die Börse gegangen wäre, wäre dies die Verschleuderung von öffentlichem Eigentum, ein Notverkauf zu einem zu niedrigen Preis. Die Verschiebung war also richtig.

Ich habe gehört, dass in Kreisen der Koalition, vor allen Dingen der CDU, gesagt wird: Wir wollen das aber noch dieses Jahr über die Bühne bringen. Dazu kann ich nur sagen: Es ist ziemlich naiv, zu glauben, dass sich die Börse so schnell erholt und dass es wirklich relevant bessere Bedingungen für einen Börsengang geben wird.

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

Ich glaube, es ist gut, wenn wir jetzt die Zeit nutzen, innezuhalten und zu fragen: Wenn der Börsengang in dieser Art schon nicht zustande kommt – wir haben ihn ja abgelehnt –, wie kann man die Sache dann anders angehen? Was ist zu regeln, bevor man privatisiert oder wieder an einen Börsengang denkt?

Es ist offenkundig, dass vieles nicht geregelt ist – jedenfalls gesetzlich –, was dringend regelungsbedürftig ist, wenn man diesen Weg beschreiten will. Was sind die Gefahren, was sind die Risiken, wenn man das nicht tut? Ich glaube, es ist eindeutig: Wenn man an die Börse geht, wenn man es wagt, Rendite in dieses Geschäft zu bringen, dann ist die Gefahr groß, dass das Netz renditeorientiert bedient wird, dass das Netz ausgedünnt wird, dass sich die Bedienungsqualität verschlechtert, weil sich eben nicht alles rechnet, was aus grundgesetzlichen Gründen, aus Gründen der Gerechtigkeit und der Daseinsvorsorge aber sinnvoll und notwendig ist.

Dieser Gefährdung vor allem des Fernverkehrs wollen wir etwas entgegensetzen. Die Regierung und die Koalition wollen das offenbar nicht. Wir haben dazu einen Vorstoß gewagt, übrigens nicht allein: Parallel dazu hat der Bundesrat mit großer Mehrheit denselben Vorstoß gewagt. Wie Sie wissen, haben die Grünen dort keine Mehrheit. – Frau Präsidentin, es ist irgendwie ziemlich ärgerlich, dass hier sehr laut geredet wird, wenn ich das einmal sagen darf. Es wäre nett, wenn die betreffenden Personen ihre Fraktionsverhandlungen draußen führten.

Die Regierung hat jedenfalls nichts getan, um das Parlament in die Behandlung all dieser Probleme, die wir haben, ernsthaft einzubinden. Sie haben uns viel versprochen, was die Parlamentsbeteiligung angeht. Wir als Parlament sind in all diesen Punkten, wenn überhaupt, nur informiert worden, aber wir haben nicht abgestimmt, weder beim Beteiligungsvertrag noch bei der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Es fehlt eine Anreizregulierung. Das alles sind Punkte – erinnern Sie sich einmal –, von denen Sie im Laufe der Debatte immer wieder gesagt haben: Das wird zwingend notwendig; da wollen wir das Parlament einbeziehen.

Wir haben einen Gesetzentwurf vorgelegt, mit dem wir klare politische Ziele verfolgen: selbstverständlich mehr Verkehr, Personen- wie Güterverkehr, auf die Schiene. Wir wollen, dass das effizient geschieht. Wir wollen, dass die Politik die Steuerungskompetenz behält. Wir wollen eine gesetzliche Grundlage haben, auf der beurteilt werden kann, wie sich die Sache entwickelt, und auf der Regierungshandeln stattfindet und auch kontrollierbar sein muss.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die zentralen Punkte unseres Gesetzentwurfs sind: Wir wollen – das ist die Mindestvoraussetzung – einen wirklich transparenten und informativen Infrastrukturbericht. Das ist mehr als der Netzzustandsbericht, den es bisher gibt. Das ist nämlich nur eine Fülle von Daten ohne Aussagekraft. Wir wollen einen Infrastrukturbericht, der etwas über die Leistungsfähigkeit des Netzes aussagt.

Wir wollen eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die einer externen Kontrolle unterliegt, sodass sich die Regierung nicht überlegen kann: kontrolliere ich, oder kontrolliere ich nicht? Glaube ich der Bahn, oder glaube ich ihr nicht? Was dazu bisher vorliegt, halten wir für ziemlich unzulänglich.

Wir wollen gerade den Fernverkehr sichern. Wir sehen nämlich, dass der gefährdet ist. Schon heute werden Oberzentren abgehängt, gibt es interne Papiere der Bahn, nach denen in den nächsten Jahren ein Oberzentrum nach dem anderen abgehängt wird, wenn es sich nicht rechnet; zum Beispiel in Baden-Württemberg ist das Konstanz. In den neuen Bundesländern sind mittelgroße Städte schon heute abgehängt. Die werden natürlich keine Chance haben, dass das Angebot verbessert wird.

Unser Gesetzentwurf besagt: Der Bundesgesetzgeber muss eine bestimmte Bedienungsqualität festlegen, zum Beispiel Fernschnellverbindungen. Es muss klar sein, dass es solche Verbindungen mehrfach am Tag gibt. Wir als Grüne plädieren sogar für einen Deutschlandtakt, gerade im Fernverkehr.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Zu guter Letzt: Wir halten es auch für sinnvoll, dass man Teile des Netzes, die nur regionale Bedeutung haben, den Ländern zur Bewirtschaftung und zur Sanierung übergeben kann, wenn die Länder ein Interesse daran haben. Den Einwand der Bundesregierung, das wäre grundgesetzlich

nicht abgesichert, finde ich ziemlich lächerlich. Wenn ich mir überlege, welche Konstrukte Sie beim Eigentumssicherungsmodell angeboten haben, was man mit dem Eigentum danach alles hätte machen können, muss ich sagen: Es ist erstaunlich, dass Sie so wenig findig sind, wenn es darum geht, den Ländern eine bestimmte Verantwortung zu übertragen, ohne dass Sie das Eigentum vollständig abgeben müssen.

Ich komme zum Schluss. Das Fazit lautet: Wir wollen einen besseren Schienenverkehr. Wir wollen mehr Schienenverkehr. Wer das will, wer auch den Grundgesetzauftrag im Fernverkehr und in der Fläche ernsthaft und dauerhaft realisieren will, der muss einer gesetzlichen Grundlage zustimmen, die genau das alles regelt, nämlich unserem Gesetzentwurf.

Vielen Dank.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Enak Ferlemann (CDU/CSU):

Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich hätte eigentlich erwartet, dass Herr Hermann für Bündnis 90/Die Grünen den Antrag zurückzieht, den Börsengang der Bahn zu verschieben. Die Linken haben von den Grünen, denke ich, abgeschrieben und das Gleiche beantragt. Der Börsengang ist aufgrund der derzeitigen Lage an den internationalen Börsen verschoben worden. Von daher sind die Anträge obsolet. Sie machen im Moment überhaupt keinen Sinn.

An dieser Stelle merke ich an, dass die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen den Gesetzentwurf des Bundesrates eins zu eins übernommen hat. Es ist also nicht Ihr Werk, sondern ausschließlich das des Bundesrates. Wahrscheinlich wollen die Grünen hier besonders deutlich machen, für wie gut sie die Politik des Bundesrates in dieser Frage halten und dass sie die Sorge teilen, die Teilprivatisierung könnte möglicherweise dazu führen, dass der Fernverkehr in Deutschland reduziert wird und durch Regionalverkehre ersetzt werden müsste. Das ist aber grundlegend falsch. Herr Hermann weiß es auch; denn er ist einer der wenigen von den Grünen, die verstanden haben, wie die Bahnreform funktioniert. Dies will er nach außen natürlich nicht darstellen, weil er es mit der Ideologie der grünen Bahnpolitik nicht in Übereinstimmung bringen kann.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Wir haben ab 2010 einen europäischen Fernverkehrsmarkt auf der Schiene zu gewärtigen. Wie es heute schon beim Güterfernverkehr der Fall ist, werden wir ihn auch beim Personenfernverkehr auf der Schiene erhalten. Diesen Umstand ignorieren Sie ebenso wie der Bundesrat. Sie malen das Abklemmen von Mittelzentren und von Oberzentren an die Wand. Warum dies nicht eintreten wird, kann man relativ einfach erklären: All die Verkehre, deren Betrieb für ein Wirtschaftsunternehmen einen Anreiz darstellen, werden ab 2010 auch durch andere Unternehmen realisiert werden können. Sie glauben immer, dass Sie überall nur die weißen Züge mit dem roten Banner sehen werden, auf dem „DB“ steht. Das wird sich ab 2010 radikal ändern. Viele andere Gesellschaften werden in Deutschland Personenfernverkehr auf der Schiene betreiben: SNCF, ÖBB, SBB, aber auch Regionalgesellschaften wie Veolia und Metronom, die nur Nahverkehr betreiben, werden in diesen Markt einsteigen. Es ist im Rahmen der Bahnreform von der Koalition gewollt, dass es eine Konkurrenz gibt, damit ein gutes Angebot zu mehr Verkehr auf der Schiene führt.

(Beifall des Abg. Patrick Döring [FDP] – Winfried Hermann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Nur wenn es sich rechnet!)

Die zur Beratung anstehenden Gesetzentwürfe machen keinen Sinn, wenn man die Bahnreform richtig durchdrungen hat und nicht immer von der Sorge getrieben ist, der Eisenbahnverkehr könnte nicht mehr funktionieren, wenn sich der Staat zurückzieht. Es wird funktionieren, wenn die Nachfrage da ist. Die Nachfrage ist sofort da, wenn es ein gutes Angebot gibt. Das ist wie mit dem Huhn und dem Ei. So wird es hier auch sein. Sie können davon ausgehen, dass es findige Bahnmanager vielleicht auch außerhalb der DB AG geben wird, die diese Verkehre betreiben werden.

Außerdem glauben Sie, dass es ein spezielles Gesetz geben müsse, um dies alles zu regeln. Hier kann ich Sie beruhigen: Die Große Koalition befindet sich in der Endphase ihrer Beratungen über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Wir werden diese Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung noch in diesem Jahr in den Ausschüssen beraten und beschließen können, damit sie nach Möglichkeit am 1. Januar 2009 in Kraft treten kann, egal, ob die DB AG bis dahin teilprivatisiert ist oder nicht. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gibt uns eine Möglichkeit zur Steuerung unserer Infrastruktur, wie wir sie als Parlamentarier bisher noch nie hatten.

Alle von Ihnen vorgetragenen Sorgen werden in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung berücksichtigt.

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: So schwach, wie Sie in Verhandlungen sind, können Sie sich überhaupt nicht durchsetzen!)

– Herr Kollege Hofreiter, Sie haben doch noch nicht einmal gewusst, was eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist, als wir sie schon beraten haben.

(Heiterkeit und Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)

Nun tun Sie doch nicht so, als verstünden Sie etwas davon. Warten Sie einmal ab, bis die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vorliegt.

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Reden Sie mal mit Managern der Privatbahnen, was die von der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung halten!)

Sie kennen sie doch noch gar nicht. Sie pöbeln hier schon gegen etwas herum, was Sie gar nicht kennen. Bleiben Sie ganz ruhig! Sie werden das Papier schon rechtzeitig zugeleitet bekommen. Ich warte dann auf Ihre qualifizierten Einwendungen. Wir werden sie behandeln, aber wie immer wahrscheinlich auch ablehnen müssen, weil Ihre Vorschläge einfach nicht substantiell einzuarbeiten sind.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD)

Auch bei einem anderen Thema, Herr Kollege Hermann, unterscheiden wir uns, nämlich bei der Anreizregulierung. Sie gehören einem erlauchten Gremium an, dem auch ich angehöre. Dort haben wir dieses Thema sehr kontrovers diskutiert.

(Winfried Hermann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sehr gut für den Wettbewerb! – Zurufe von der SPD)

– Falls jemand es nicht weiß: Damit ist die Bundesnetz-agentur gemeint. Dort ist auch klargelegt worden, dass wir in 2009 keine Anreizregulierung bekommen werden, weil es allein drei Jahre Zeit kostet, um dieses System zu implementieren. Wir müssen uns auch Zeit nehmen, dies richtig zu machen.

Da haben wir nicht mehrere Chancen; der erste Versuch muss gleich zum Erfolg führen. Deswegen wird die Anreizregulierung nicht Bestandteil der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sein. So viel kann ich Ihnen aus den internen Beratungen sagen.

Aber Ihr Infrastrukturzustandsbericht mit allem, was Sie wünschen, wird in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung enthalten sein. Sie werden damit recht zufrieden sein können, wenn sie vom Ministerium vorgelegt wird. Die Endberatungen sind abgeschlossen. Ich glaube, wir sind da auf einem sehr guten Weg.

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das glauben Sie!)

Sie kritisieren, dass es sein könne, dass durch die Privatisierung nicht genügend Geld hereinkommt. Da gebe ich Ihnen sogar recht. Die Christdemokraten hätten sich gewünscht, einen größeren Prozentsatz der DB ML zu privatisieren.

(Lachen bei der LINKEN)

Daraus machen wir keinen Hehl, weil wir es für sinnvoll halten, bis zu 49,9 Prozent zu privatisieren. Aber in einer Koalition muss man eben Kompromisse schließen. Unser Partner hat nur einer Privatisierung bis 24,9 Prozent zugestimmt. Darauf haben wir Rücksicht genommen; aber wir könnten uns auch mehr vorstellen. Bei einer größeren Beteiligung könnte auch mehr Geld für den Staatshaushalt generiert werden.

Die ewig gleiche Frage ist: Warum macht ihr das? – Wir machen das nicht, um Menschen zu verärgern oder um Unruhe in das System Bahn zu bringen. Vielmehr braucht die DB AG ganz einfach Finanzkraft,

(Winfried Hermann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die kriegt sie dort gerade nicht!)

um den Wettbewerb der Eisenbahnunternehmen, wie ich ihn Ihnen geschildert habe, in Europa ab 2010 im Fernverkehr zu bestehen. Das gilt heute bereits für den Güterfernverkehr. Dafür werden Lokomotiven, Züge, Infrastrukturen benötigt, und das muss finanziert werden. Der Staat hat das Geld dafür nicht.

(Winfried Hermann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Bei 75 Prozent müssen Sie doch überwiegend selber zahlen!)

Deswegen ist die Teilprivatisierung notwendig. Wir brauchen Geld für den Erwerb der Züge, für die Infrastruktur, für Schienenwege, für die Sanierung von Bahnhöfen, für den Lärmschutz. Lärmschutz ist angesichts des steigenden Zugverkehrs auf den Strecken ein riesiges Thema für die Bürger, die dort leben. Die Bürger fragen händeringend, wann die Lärmschutzwand oder das besonders überwachte Gleis und anderes mehr kommt. Dafür brauchen wir Geld, das wir im Staatshaushalt nicht bereitstellen können, also das Geld aus der Privatisierung. Last, but not least soll diese Privatisierung einen Teil zur Haushaltskonsolidierung beitragen.

Wenn wir das Geld aus der Privatisierung nicht bekommen – ein Drittel aus den Erlösen soll in die Kapitalerhöhung fließen –, dann müsste dieses Geld vom Bundeshaushalt bereitgestellt werden. Da müssen Sie mir einmal sagen, wo Sie dieses Geld im Verkehrsetat generieren wollen. Wir haben ohnehin zu wenig Geld für Straßen, Schienen, Wasserwege. Da beißt die Maus keinen Faden ab, auch wenn Sie die Diskussion noch einmal vom Zaun brechen wollen: Wir werden die Bahn teilprivatisieren. Welcher Zeitpunkt dafür günstig ist, wird das Finanzministerium gemeinsam mit dem Vorstand entscheiden. Wir werden uns in den kommenden Ausschusssitzungen leider Gottes mit Ihren Anträgen und den Gesetzentwürfen beschäftigen müssen. Das sieht das parlamentarische Verfahren so vor. Aber auf unsere Unterstützung für diese Vorhaben brauchen Sie nicht zu hoffen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Das Wort hat jetzt der Kollege Patrick Döring von der FDP-Fraktion.

(Beifall bei der FDP)

Patrick Döring (FDP):

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Diskussion über den Börsengang der Deutschen Bahn AG führen wir hier nicht zum ersten Mal.

(Jörg Tauss [SPD]: Das ist wahr!)

Die Finanzkrise war ein Anlass, darüber nachzudenken, ob der jetzige Zeitpunkt tatsächlich klug gewesen wäre. Ich glaube, allen Kolleginnen und Kollegen ist klar gewesen, dass dem nicht so gewesen wäre. Man kann sich glücklich schätzen, dass auch der Vorstand der DB AG das so gesehen hat.

Ich wundere mich allerdings, dass bereits heute über einen Börsengang im November spekuliert wird. Ich habe das Gefühl, manche können es nicht erwarten. Wer die DAX-Entwicklung von Montag bis heute beobachtet hat, kann keineswegs Entwarnung oder eine Verbesserung der Stimmung feststellen. Deshalb rate ich allen sehr, auch dem weltbekannten Börsenexperten und geschätzten Kollegen Georg Brunnhuber, der sich dazu verbreitet, keine neue Termindiskussion zu beginnen, sondern abzuwarten.

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

Damit sind wir bei der Frage, was bis dahin geschehen wird. Ich nehme zum Beispiel den bereits fertig gestellten Emissionsprospekt mit Interesse zur Kenntnis. Darin werden Dividendenzahlungen für private Investoren sowie die übrigen Aktionäre – das ist mittelbar dann ja wohl der Bund – avisiert. Diese sind geradezu traumhaft. Im Geschäftsjahr 2010 – innerhalb eines Jahres – soll fast eine Milliarde Euro an Dividende ausschüttbar sein, so wird dem Investor versprochen. Vor diesem Hintergrund kann man fast nur sagen: Dieses Geld kann der Bundeshaushalt gut gebrauchen – zumindest die 75 Prozent davon, die dem Bund zustehen würden – und für sinnvolle Investitionen an der Schiene zusätzlich einsetzen. Allein mir fehlt der Glaube, dass es tatsächlich zu solchen Ertragsentwicklungen in dem Unternehmen kommt.

(Beifall bei der FDP)

Das hat im Wesentlichen zwei Gründe. Einer davon ist tatsächlich der Fernverkehr, zu dem ich gleich kommen werde. Ein anderer Grund ist natürlich, dass wir ganz genau wissen, dass die Eigenkapitalsituation des Unternehmens nicht so rosig ist. Das ist der wahre Grund, weshalb es am Ende richtig ist, private Investoren zu suchen und zu finden. Man muss aber einen Wert für das Unternehmen erzielen, der das widerspiegelt, was die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler seit Bestehen der Republik in dieses Unternehmen investiert haben. Deshalb ist ein Verkauf unter Wert in dieser Phase nicht möglich.

(Beifall bei der FDP)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, was wird denn im Fernverkehr passieren? Da bin ich ganz beim Kollegen Ferlemann. Diese Gesetzentwürfe des Bundesrates und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sind vielleicht irgendwann einmal notwendig. Nun warten wir doch erst einmal ab, was infolge des Wettbewerbs passiert. Warten wir ab, was passiert, wenn alle anderen Eisenbahnunternehmen Fernverkehr auf der Schiene anbieten können. Warten wir ab, ob es Interessenten gibt, die die Strecken, die der Konzern am Potsdamer Platz nicht mehr fahren will, fahren wollen, und das mit Gewinn, wenn sie entsprechend viele Fahrgäste finden.

Wenn es am Ende dieses wettbewerblichen Prozesses dazu kommen sollte, dass breite Teile der Bevölkerung – diese werden repräsentiert durch die direkt und über Listen gewählten Abgeordneten dieses Hauses – das Gefühl haben, dass der grundgesetzliche Auftrag aus Art. 87 e des Grundgesetzes nicht mehr gewährleistet ist, dann allerdings müssen wir in der Tat darüber sprechen, ob wir als Bund Fernverkehr bestellen müssen. Vorher muss aber doch erst einmal Wettbewerb in das System. Wir werden sehen, welche Strecken lukrativ durch die DB AG oder andere Unternehmen fahrbar sind. Ich denke, der Nahverkehr ist der Beweis dafür, dass Wettbewerb nicht weniger, sondern mehr und besseren Verkehr auf der Schiene organisiert.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Deshalb ist es natürlich geradezu notwendig, dass die geschätzten Kollegen der Koalition dem Antrag der FDP-Fraktion – wir werden dazu noch eine Anhörung im Ausschuss durchführen –, auch für die Busse Wettbewerb auf den Fernverkehrsstrecken zuzulassen, zustimmen,

(Beifall bei der FDP)

weil es nicht vernünftig sein kann, ein wettbewerbliches System nur auf der Schiene zu wollen und zu sagen, dass sich Parallelverkehre auf der Straße nicht entwickeln dürfen. Es muss mehr Druck auf die Tube. Dann werden die am Potsdamer Platz auch besser. Dafür müssen wir uns einsetzen, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall bei der FDP)

Ich glaube, dass die Ausschussberatungen deutlich machen werden, dass in diesem Jahr – das ist meine feste Prognose – das Fenster für einen Börsengang geschlossen ist. Es wird auch geschlossen bleiben. Für die Beratung des Gesetzentwurfes aus dem Bundesrat ist es viel zu früh. Warten wir zunächst ab. Wir werden einen guten, effizienten und besseren Fernverkehr auf der Schiene bekommen, wenn es mehr Wettbewerber gibt. Dafür wollen wir gemeinsam arbeiten.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Das Wort hat jetzt der Kollege Uwe Beckmeyer von der SPD-Fraktion.

(Beifall bei der SPD)

Uwe Beckmeyer (SPD):

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn man den Redebeiträgen folgt, hat man den Eindruck, es werden Phantomdebatten geführt. Wenn man sich ein bisschen über das aktuelle Tagesgeschehen informiert, dann wird man feststellen, dass der Bundesfinanzminister, nachdem er bereits in der vergangenen Woche eine klare Haltung zum Börsengang eingenommen hat, heute erneut klargestellt hat, dass der Bahn-Börsengang zurzeit nicht auf der Tagesordnung steht, weil die Märkte dies in keiner Weise hergeben.

Herr Hermann, bitte suggerieren Sie aber nicht, der Deutsche Bundestag hätte noch keinen entsprechenden Beschluss gefasst; er hat einen Beschluss gefasst. Der Beschluss steht. Der Deutsche Bundestag hat einen eindeutigen Auftrag an die Bundesregierung formuliert. Insofern sollte man jetzt nicht erneut Handlungsbedarf einfordern. Dieser Handlungsbedarf ist bereits erledigt. Wir haben am 30. Mai 2008 in diesem Haus klare Beschlüsse im Zusammenhang mit dem Koalitionsantrag „Zukunft der Bahn, Bahn der Zukunft – Die Bahnreform weiterentwickeln“ gefasst.

(Winfried Hermann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist kein Gesetz!)

Der Deutsche Bundestag hat am 21. November 2006 Ziele zu der Leitidee formuliert, was mit der Bahn zukünftig passieren muss. Das war ebenfalls ein Auftrag an die Bundesregierung bzw. an das Bundesverkehrsministerium.

Zu diesen Zielen stehen wir. Diese Ziele sind klar und eindeutig. Wenn Sie jetzt so tun, als seien Sie die Erfinder der Ziele der Deutschen Bahn AG, kann ich nur sagen: Schauen Sie in unsere Papiere. Darin fordern wir mehr Verkehr, eine Attraktivitätsverbesserung, gute Bahnhöfe und Lärmschutz. All die einschlägig bekannten Dinge, die wir im Ausschuss sehr intensiv beraten haben, sind dort fundamental niedergelegt. Wir haben dazu eindeutige Beschluslagen.

Wir haben heute etwas ganz anderes zu beraten: den Gesetzentwurf des Bundesrates – die Bundesratsbank ist leider komplett leer –, den Sie, wie Herr Ferlemann richtig erwähnt hat, eins zu eins abgekupfert haben; sogar die Rechtschreibfehler haben Sie übernommen. Das Thema ist eindeutig. Der Bundesrat hat die Haltung eingenommen, dass die Länder bzw. der Bundesrat bei der Frage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Mitwirkungsmöglichkeiten wollen.

Jetzt muss man aufpassen: Im Grundgesetz ist ziemlich klar dargelegt, wofür die Länder zuständig sind und wofür der Bund zuständig ist. Der Bund ist eindeutig zuständig für die Schienenwege, für die Eisenbahnen des Bundes, für die Infrastruktur, für den Nahverkehr, indem er den Ländern Geld gibt, und für den Fernverkehr. Wir haben 1993 nach der ersten Reform der Deutschen Bahn, nach dem Zusammenschluss der Reichsbahn und der Bundesbahn und den damit einhergehenden Reformbeschlüssen, festgestellt, dass es ein eigenwirtschaftlicher Prozess sein soll, Fernverkehr anzubieten. Damit hat dieses Haus eine Richtung vorgegeben. Es wurde klargestellt, dass es im Fernverkehr keinen Bestellverkehr gibt, wie es ihn im Nahverkehr gegeben hat und auch noch heute gibt. Das ist der klassische Unterschied.

(Winfried Hermann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist der klassische Selbstbetrug!)

Weshalb ist das so? Um Flexibilität zu erzielen und zu erhalten und dem Kunden gerecht zu werden. Ich denke, dies ist einer der wesentlichen Aspekte in diesem Zusammenhang, den wir noch einmal herausarbeiten müssen.

(Winfried Hermann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Der Fernverkehr sollte eigenwirtschaftlich sein! Er ist es nicht! Das wissen Sie doch! Quersubventionierung der Bahn!)

Das Zweite ist: Immer wenn wir gewisse Anhörungen durchführen, kommen einige Herren, die sich als Gutachter verkleiden, daher und erklären uns die Welt. Diese Damen und Herren, die wir ja schon einschlägig kennen, die uns mit irgendwelchen Vorgutachten irritieren wollen und deren Hauptgutachten bis zum heutigen Tage, also seit fünf oder sechs Monaten, „pending“ sind, also nicht vorhanden sind, erklären uns dann – dies wird dann teilweise von den Medien gedruckt –, wie sich der Fernverkehr in Deutschland zukünftig entwickelt. Ich habe bisher keinen einzigen Beleg von einem gewissen Herrn vorliegen, der noch nicht einmal Geschäftsführer dieses Instituts mit den drei Buchstaben ist, sondern nur Berater. Ich habe heute im Internet gelesen, dass man dort eine Seniorberaterstelle vorsieht. Das brauchen sie wahrscheinlich auch, damit dort endlich einmal Qualität hineinkommt.

Ich kann nur feststellen: Es gibt noch ein großes Fragezeichen, ob tatsächlich belegt werden kann, was dort behauptet wird. Ich habe ganz andere Informationen beispielsweise zu der Aussage: „Trier wird vom Fernverkehr abgehängt.“ Weshalb sollte man eigentlich eine Region wie die an der Mosel, in der der Tourismus wirklich boomt, vom Fernverkehr abhängen? Die Leute von der Bahn müssten ja dumm sein, wenn sie dort keinen Fernverkehr mehr anbieten würden. Das sind doch gute Kaufleute.

(Winfried Hermann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Leider ist es so!)

Zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Kollege Ferlemann hat darauf hingewiesen, dass es sich hier um einen Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB AG handelt und nicht um ein Gesetz. Der Vertrag beinhaltet ein ganz neues Element: Wir geben jährlich, wie auch in der Vergangenheit, 2,5 Milliarden Euro. Wir werden in diesem Vertrag minutiös festlegen, in welcher Form diese 2,5 Milliarden Euro zu verwenden sind, was Pünktlichkeit, Qualität und all das betrifft, was in diesem Bereich abgeklärt und festgelegt werden muss.

Wir befinden uns – das ist bereits gesagt worden – in den abschließenden Beratungen zwischen den Fraktionen und dem Hause. Wir werden demnächst eine Anhörung dazu beantragen. Zur Anhörung werden die entsprechenden Papiere vorliegen. Es ist wichtig, dass wir darüber ausführlich beraten. Ich denke, die Forderung, den Ländern Beteiligungs- und Mitspracherechte oder sogar das Recht zur Übernahme von Verantwortung für die Infrastruktur von Teilnetzen einzuräumen, ist mit dem, was uns das Grundgesetz auferlegt, nicht vereinbar.

Zur gesetzlichen Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs habe ich bereits gesagt, dass der Deutsche Bundestag 1993 das Prinzip des Vorrangs für die Eigenwirtschaftlichkeit des

Personenfernverkehrs auf dem Schienennetz festgelegt hat. Ich glaube, dabei sollten wir unbedingt bleiben.

Will man die Bilanz der Bahn eigentlich immer nur schlechtreden und denen vom Potsdamer Platz, wie gesagt worden ist, eigentlich alles Schlechte an den Hals wünschen oder möglicherweise auch unterstellen? Dazu möchte ich sagen: So schlecht sind die gar nicht. Denen muss zwar immer auf die Finger geschaut werden – das ist richtig, und das tun wir pausenlos: bei Sicherheit, bei Finanzierung, bei der Frage, wie viel Geld sie kriegen und was sie dafür leisten –, aber: 1994 kostete ein Mitarbeiter der DB AG umgerechnet 31 000 Euro. Die Wertschöpfung pro Mitarbeiter lag damals bei nur 28 000 Euro. Das war also ein reines Zuschussgeschäft, wenn man es ökonomisch betrachtet. 2006 lagen die Kosten pro Mitarbeiter bei 43 000 Euro, die Wertschöpfung lag aber schon bei 54 000 Euro. Daran erkennt man den Turn-around. Dieses Unternehmen hat plötzlich eine sehr viel höhere Wertschöpfung erreicht. Dazu kann man als Eigentümer doch nur sagen: Hut ab! Das ist eine gute Leistung. Die muss man auch einmal benennen.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und der CDU/CSU)

Herr Döring, Sie sprachen den Parallelverkehr mit Bussen an. Weshalb stärken wir eigentlich den Bereich Schiene? Weshalb wollen wir mehr Verkehr auf die Schiene bringen? Wir führen doch nicht an dem einen Tag Diskussionen über das Klima und an einem anderen Tag Diskussionen über die DB und den Fernverkehr, ohne dass wir von der jeweils anderen Diskussion etwas wissen. Wenn wir den CO₂-Ausstoß reduzieren wollen, dann müssen wir damit doch bei der Schiene anfangen. Wir müssen den Bereich Schiene stärken, die Schiene quasi ertüchtigen, damit der CO₂-Ausstoß auch im Fernverkehr in Deutschland reduziert wird. Herr Döring, ich denke, das ist wichtig. Daran muss man auch denken, wenn man solche Bocksprünge macht wie Sie heute Nachmittag.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und der CDU/CSU – Patrick Döring [FDP]: Auch! Das eine tun, das andere nicht lassen!)

Wir Sozialdemokraten haben zur Thematik „Börse“ immer gesagt: Wir haben einen klaren Auftrag, aber wir werden kein Eigentum des deutschen Volkes verscherbeln. Dabei bleibt es. Der Bundesfinanzminister hat noch verantwortlich gehandelt, als er in der letzten Woche eine klare Position dazu eingenommen hat. Er hat sie heute bestätigt. Diese klare Position ist: Es wird erst dann wieder an einen Börsengang gedacht, wenn die Märkte einen ordentlichen Preis hergeben. Das ist es, was wir alle wollen. Wir wollen das Geld ja nicht einfach in einen Schrank legen, sondern wir haben eine Eigenkapitalerhöhung vor, wollen die Kapazität erhöhen, die Schiene ertüchtigen, den Lärm vermeiden und das Gesicht der Bahn verbessern, sprich: die Bahnhöfe. Mit dem, was wir an der Börse an zusätzlicher Finanzkraft bekommen, haben wir viel vor. Ich denke, das wird uns gelingen – ich bin da ganz zuversichtlich –, wenn nicht heute, dann in der Zukunft.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Das Wort hat jetzt die Kollegin Dorothee Menzner von der Fraktion Die Linke.

(Beifall bei der LINKEN)

Dorothee Menzner (DIE LINKE):

Sehr geehrter Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Bahnfahrerinnen und Bahnfahrer!

(Zurufe von der CDU/CSU: Hui!)

Wir diskutieren im Rahmen einer sehr ungewöhnlichen Sitzungswoche, einer der ungewöhnlichsten der vergangenen Jahre, in einer Woche, in der nicht nur unsere Arbeit, sondern auch die Ängste, Unsicherheiten und Überlegungen der Menschen maßgeblich durch die Finanzkrise und die daraus möglicherweise resultierende Wirtschaftskrise geprägt sind, über die Deutsche Bahn.

Die Große Koalition, die mit aller Macht und vielen Tricks monatelang das Verscherbeln unserer Bahn, eines in Jahrzehnten und über Generationen hinweg aufgebauten Volksvermögens, vorangetrieben hat, war angesichts dieser Krise wenigstens schlau genug, den Börsengang der DB AG erst einmal zu verschieben.

(Beifall bei der LINKEN)

Verschieben reicht aber nicht. Die Bahn gehört nicht an die Börse. Das haben wir von der Linken immer gesagt, und dabei bleiben wir.

(Beifall bei der LINKEN – Zuruf von der CDU/CSU: Dann hätten Sie das beantragen müssen!)

Unsere Bahn darf nicht Renditeinteressen unterworfen werden. Der Bahn-Börsengang muss endlich vollständig abgesagt werden. Darin liegt die Differenz zum Antrag der Grünen.

(Beifall bei der LINKEN)

Aktuell vertreten wir diese Forderung in diesem Haus noch allein. Inzwischen teilen aber 90 Prozent der Menschen diese Ansicht. Das sind die Menschen, deren Interessen wir hier eigentlich zu vertreten haben.

Wir diskutieren heute aber auch über einen Gesetzentwurf des Bundesrates; das wurde bereits angesprochen. Dieser hat den durchaus verräterischen Titel „Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot“. Der Börsengang bedroht also die Infrastruktur und das Fernverkehrsangebot? Wen sollte das überraschen? In seinem Gesetzentwurf benennt der Bundesrat auch gleich eine Alternative. Wie alle wissen, ist der Bundesrat beileibe nicht von den Linken dominiert. Als Alternative benennt er den Verzicht auf die Kapitalprivatisierung der DB AG. Genau das ist die Alternative.

(Beifall bei der LINKEN)

Seit es darum geht, die Bahn kapitalmarktfähig zu machen, erleben wir in den letzten Jahren eine Ausdünnung des Fernverkehrsnetzes. Das muss durch den Einsatz von immer mehr Regionalzügen, die von den Ländern gestellt werden, kompensiert werden. Ganze Regionen wurden und werden vom Fernverkehr abgeschnitten. Außerdem ist es zu zahlreichen und lauter werdenden Klagen gekommen, unter anderem zu Klagen der Verkehrsverbände über den Zustand des Schienennetzes.

Daraus kann nur eine einzige Schlussfolgerung gezogen werden: Wo es um Rendite geht, bleibt die Mobilität von Gütern und Menschen auf der Strecke.

(Beifall bei Abgeordneten der LINKEN)

Ich möchte Ihnen das an einem Beispiel verdeutlichen: Der polnische Sejm beschloss kürzlich, Gelder für die Verbesserung der Eisenbahnfernverkehrsverbindungen Polen–Berlin und Polen–Dresden bereitzustellen. Die DB AG sperrte sich aber, da mit diesen Fernzügen keine Rendite von 14 Prozent erzielt werden kann. Eine Renditeerwartung von 14 Prozent ist eine Renditeerwartung an sogenannte innovative Finanzprodukte: an Swaps, Futures und all die Dinge, die die Mehrzahl von uns vor ein paar Wochen wahrscheinlich noch gar nicht kannte.

(Patrick Döring [FDP]: Von denen Sie nach wie vor nichts verstehen!)

Dies sind aber keine Renditen, die in der realen Wirtschaftswelt, in Industrie und Handel im Normalfall dauerhaft erzielt werden, schon gar nicht im Schienenpersonenfernverkehr.

(Patrick Döring [FDP]: Die Bahn macht mehr als Personenfernverkehr!)

Dies gilt auch im Hinblick auf die innovativen Finanzprodukte.

In diesen Tagen wird Folgendes deutlich – wenn wir nicht aufpassen, wird sich das bei der Bahn wiederholen –: Die Zeche zahlt letztendlich der Steuerzahler und zahlen damit alle Menschen im Land.

(Beifall bei der LINKEN – Zuruf von der CDU/CSU: Was denn für eine Zeche?)

Genau deswegen fordern wir die endgültige Absage des Bahn-Börsengangs, die Wiederherstellung des Einflusses des Eigentümers auf das Management der DB AG und ihrer Tochterfirmen, ein flächendeckendes Verkehrsangebot, gerade in der Sparte Fernverkehr – das muss gesetzlich verankert sein –,

(Beifall bei der LINKEN)

und nicht zuletzt faire Arbeitsbedingungen und Beschäftigungssicherung für die Mitarbeiter der DB AG.

Danke.

(Beifall bei der LINKEN – Uwe Beckmeyer [SPD]: Das macht weitere 10 Milliarden Euro!)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Ich schließe die Aussprache.

Interfraktionell wird Überweisung der Vorlagen auf Drucksachen 16/9797, 16/9903, 16/10455 und 16/10525 an die in der Tagesordnung aufgeführten Ausschüsse vorgeschlagen. Sind Sie damit einverstanden? – Dann sind die Überweisungen so beschlossen.