

Rede zum Bahnprivatisierungsgesetz: Plenardebatte 27.09.07

Claudia Hämmerling

Wir Bündnisgrünen sagen:

Dieses Privatisierungsgesetz schadet dem Schienenverkehr, dem Klimaschutz, den Fahrgästen, den Ländern, dem Bund und es schadet der Wirtschaft.

Ein öffentliches Vermögen im Wert von ca. 130 Milliarden Euro soll für lumpige 8 Milliarden verschleudert werden. Das ist Veruntreuung von Steuergeldern und das lehnen wir ab.

Die EU verlangt zur Förderung des Wettbewerbs die Trennung von Netz und Betrieb. Wir Grünen finden das richtig. Die Infrastruktur muss in öffentlicher Hand bleiben, uneingeschränkt!

Ich möchte an die Bahnreform von 1993 erinnern. Da hat der Bundestag folgendes beschlossen:

- **Wahrung des Gemeinwohlauftrages** beim Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur,.
- **Mehr** Verkehr auf die Schiene!
- Mehr **Wettbewerb** auf der Schiene,
- Begrenzung der finanziellen Belastungen der Bundeshaushalte
- Stärkung der Wirtschaftlichkeit der bundeseigenen Bahn,
- **Klare Trennung** von staatlich-hoheitlicher und unternehmerischer
- Verantwortung.

Und jetzt? Das alles soll privaten Renditeinteressen geopfert werden? Wir sagen Nein und nochmals Nein.

Ich frage Sie meine Damen und Herren, vor allem von der SPD, warum treiben Ihre Parteifreunde auf Bundesebene diesen Ausverkauf von Bundesvermögen voran?

Warum will Tiefensee im Bund durchsetzen, was Sarrazin, Wowereit und Junge-Reyer und viele ihrer ParteikollegInnen in den Ländern und im Bundestag ablehnen?

Es ist unglaublich, was in Deutschland gerade passiert. Bahnchef Mehdorn hat sich eine mächtige Lobbyistentruppe aus Ex-Ministern, -staatssekretären und -abgeordneten von CDU/CSU und SPD angeheuert. Sie alle arbeiten jetzt für die Bahn und kneten Entscheidungsträger in Bund und Ländern weich.

Man muss sich das einmal klar machen. Da werden Ex-Minister und -Parlamentarier von einem Staatsunternehmen bezahlt, damit sie eine Konzernpolitik unterstützen, die gegen den Staat und das Gemeinwohl gerichtet ist. Ich dachte immer, so etwas gibt es nur in Kolumbien.

Ich sage Ihnen: Wer durch Parteienfilz und Ämterpatronage den Börsengang der Bahn durchsetzen will, erschüttert das Vertrauen der BundesbürgerInnen und Bundesbürger in die Demokratie. Auch deshalb: Lassen Sie uns alles unternehmen, um dieses Vorhaben zu verhindern. Lassen Sie uns diejenigen im Bundestag unterstützen, die sich dem unappetitlichen Lobbyismus, die sich diesem Filz widersetzen.

Herr Sarrazin wir sind froh, dass wir in Ihnen einen Finanzsenator haben, der ordnungspolitisch einen klaren Kurs hält und auf Bundesebene dafür streitet – und ich hoffe, notfalls bis zur Verfassungsklage: Sie wollen dass das Bahnnetz in Staatsbesitz bleibt. Lediglich der Bahnverkehr soll privatisiert und im Wettbewerb erbracht werden. Das ist sehr gut. Aber sagen Sie uns: Warum scheuen Sie diesen so vernünftigen Schritt bei der BVG? Sind Sie auf dem Berliner Auge blind oder macht Sie der Einfluss der 11.000 Wählerstimmen des Landesunternehmens handlungsunfähig? Geben Sie sich einen Ruck, führen sie auch die Berliner Verkehrsbetriebe in den Wettbewerb - trennen Sie auch in Berlin Netz und Betrieb - zum Wohle der Fahrgäste und der Umwelt. Wir versprechen Ihnen: Wir unterstützen Sie dabei.

schon bei der Vorbereitung des Börsenganges müssen wir erleben: Die Bahn spart, dass es quietscht. 16% des Streckennetzes im VBB haben Instandsetzungsmängel – hier sind Langsamfahrstellen längst zum Standard geworden. Mehr als 10 % aller Züge sind unpünktlich und die Sauberkeit lässt zu Wünschen übrig.

Im Güterverkehr wird die Infrastruktur vernachlässigt. Der Straßengüterverkehr schlägt den Schienengüterverkehr um Längen. Der Anteil der Schiene am Gesamtverkehr konnte nicht gesteigert werden, regelmäßige Preiserhöhungen schrecken Bahnkunden ab und im Fernverkehr sind die Verkehrsleistungen trotz aufwendiger Neu- und Ausbaustrecken rückläufig.

Wer dem mit Abstand größten Netzbetreiber das Netzmonopol überlässt, der verhindert den so dringend notwendigen Wettbewerb auf der Schiene! Dass der Wettbewerb große Chancen bietet, möchte ich an einem Beispiel deutlich machen.

Die Strecke München – Passau wurde ausgeschrieben. DB Regio erhielt den Zuschlag für 75 Cent je Kilometer. Auf der selben Strecke hatte DB Regio zuvor ohne Ausschreibung 8,50 Euro - also das elffache erhalten! Im VBB fehlten bis vor Kurzem derartige Erfolgsmodelle, weil der Brandenburger Verkehrsminister Hartmuth Meyer vor seinem Wechsel zur Bahn den gesamten Bahnverkehr ohne Ausschreibung an DB Regio vergeben hat.

Laut Zeitschrift Capital soll das Netz bis 2011 rund 590 Millionen Euro Gewinn machen. Der Bund zahlt dafür jährlichen 2,5 Milliarden Euro Zuschüsse zuzüglich einer Milliarde für Neu- und Ausbauprojekte. Das ist eine garantierte Staatsrendite, die sich sehen lassen kann. Nach 15 Jahre sollen sich die Zuwendungen auf 37,5 Mrd. Euro summiert haben. Mit der Bahnprivatisierung enteignet sich der Bund um 130 Milliarden Euro und überträgt die Verfügungsgewalt der Infrastruktur auch hinsichtlich der Bilanzierung auf die Bahn als wirtschaftlichem Eigentümer. Der Bund soll allerdings die volle Verantwortung für das Bahnnetz behalten und trägt damit alle Risiken, die durch eine

vernachlässigte Infrastruktur entstehen können. Das Schienennetz soll laut mittelfristiger Finanzplanung der DB AG Gewinne mit einer Umsatzrendite von mehr als 20% abwerfen. Das lässt sich nur erzielen durch unterlassene; durch Streckenstilllegungen und oder durch die Erhöhung der Trassenpreise.

Das ist weder im Interesse der Fahrgäste noch im Interesse der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler.

Vielleicht erinnern Sie sich an die vielen Unfälle im englischen Bahnnetz. Dort ist die Infrastruktur im Zusammenhang mit der Netzprivatisierung völlig vergammelt. Nach 10 Jahren musste die Netzprivatisierung rückgängig gemacht und das Netz komplett durch den Staat saniert werden. Wer so etwas hier verhindern will, darf die geplante Privatisierung der DB AG nicht zulassen.

Dieser Börsengang der Bahn ist ein ganz mieses Geschäft für die Steuerzahlerinnen und für die Steuerzahler. Das Beste kommt nämlich zum Schluss: Dafür, dass der Bund der Bahn den Besitz des 130 Mrd. Euro teuren Netz für 15 Jahre übereignet und jährlich 2,5 Mrd. in dieses Netz investiert, darf er es nach 15 Jahren für 7,5 Mrd. zurückkaufen. Das ist als würden Sie ein Haus bauen, es einem Mieter für 15 Jahre mietfrei übereignen und ihn dafür bezahlen, dass er in Ihrem Haus wohnt. Am Ende würden Sie Ihr eigenes Haus abgewohnt vom Mieter zurückkaufen. So etwas wäre doch völlig absurd!

Die Meinung der Rechtsexperten zu dem vorliegenden Privatisierungsgesetz ist nahezu einhellig: Diese Konstruktion ist mit der Gemeinwohlverpflichtung des Bundes in Art 87 des Grundgesetzes nicht vereinbar. Dieser Gesetzentwurf ist verfassungswidrig!

Das ist, als wollte der Bund die deutschen Straßen dem größten Spediteur zur alleinigen Bewirtschaftung und Vermarktung überlassen.

Statt einer klaren Trennung von staatlichen und privaten Aufgaben wird deren Vermischung vorgeschlagen. Die staatlich hoheitliche Infrastruktur-Verantwortung wird einem privaten Unternehmen überlassen. Die unternehmerische Verantwortung wird durch staatliche

Zuwendungsgarantien in Milliardenhöhe ersetzt. Der Staat wird zum Anteilseigner und Großsponsor eines globalen Mobilitätsunternehmens ohne Gestaltungsmacht. Mit anderen Worten: Die Politik verkauft die Bahn und sich selbst gleich mit.

Anrede, damit soll das Bahnprivatisierungsgesetz dem selben Prinzip folgen wie die Risikoabschirmung bei der Bankgesellschaft Berlin. Die Risiken trägt der Staat, die Gewinne werden privatisiert. Aber ich sage Ihnen: Das machen wir nicht mit.

Ich komme zum Schluss:

Der vorliegende Gesetzentwurf ist wettbewerbsfeindlich, eher staatskapitalistisch als marktwirtschaftlich und geht ordnungspolitisch in die falsche Richtung. Er läuft dem umwelt- und verkehrspolitischen Ziel - mehr Verkehr auf die Schiene - zu wider.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen lehnt dieses Bahnprivatisierungsmodell ab. Wir fordern den Senat auf, verhindern Sie dieses aberwitzige Vorhaben- notfalls vorm Verfassungsgericht.