

Dr. Anton Hofreiter

- (A) Aber bei der Bahn gab es eine ganz spezielle Fehlentwicklung. Was ist in diesem Unternehmen passiert? In diesem Unternehmen wurde und wird noch immer ein Kurs verfolgt, der mehr oder weniger auf einen Börsengang hinausläuft. Im Zuge des Anstrebens eines Börsengangs hat man beim extrem langlebigen System Eisenbahn etwas ganz Einfaches gemacht, um die Gewinnerwartungen zu erhöhen: Man hat schlichtweg weniger in die Infrastruktur und in die Wartung investiert. Was ist der Effekt? Man spart natürlich kurzfristig Geld, und das Ganze schaut finanziell besser aus. Warum hat man das derart rücksichtslos gemacht, auch ohne auf den langfristigen Wert des Unternehmens zu achten? Weil es ein bestimmtes Datum gab, auf das man hingearbeitet hat.

(Patrick Döring [FDP]: Das gibt es ja nicht mehr!)

Man hat darauf hingearbeitet, das Unternehmen spätestens 2008 an die Börse zu bringen. Das ist auch der Unterschied zu einem privaten, zu einem schon privatisierten Unternehmen. Diesem Ziel hat man alles andere untergeordnet.

(Patrick Döring [FDP]: Das ist ja vorbei!)

Man hat zum Beispiel der S-Bahn Berlin die Vorgabe gemacht, einen bestimmten Gewinn abzuliefern: zuerst 50 Millionen Euro, dann 80 Millionen Euro und im nächsten Jahr 130 Millionen Euro. Das waren harte Vorgaben. Wenn von unten Einspruch geäußert und gesagt wurde, dass diese Gewinnvorgaben nicht realisierbar sind, dann hieß es: Ihr setzt diese Gewinnvorgaben um, komme, was da wolle. – Das ist auch an den Aussagen verschiedener Mitarbeiter deutlich geworden. Das heißt, die Börsenorientierung hatte mit den Problemen bei der Sicherheit durchaus zu tun. Letztendlich hat der Eigentümer versagt, weil er nicht klargemacht hat, was er erwartet.

(B)

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

Was passiert im Moment? Wir sehen, dass die Entwicklung weiterhin in diese Richtung geht. 2,7 Milliarden Euro werden für den Kauf von Arriva ausgegeben. Dieses öffentliche Unternehmen ist an 130 Standorten in den Bereichen Luftfrachtlogistik, Straßenlogistik und Seefrachtlogistik tätig. Dorthin verschwindet das Geld. Dieses Geld sollte bei der Schiene reinvestiert werden. Dann gäbe es auch nicht mehr in diesem Umfang Sicherheitsprobleme. Als Regierung, als Vertreter des Eigentümers ist es Ihre Aufgabe, dies umzusetzen.

Danke.

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

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Für die CDU/CSU-Fraktion spricht der Kollege Ulrich Lange.

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

Ulrich Lange (CDU/CSU):

(C)

Frau Präsidentin! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Kollegin Leidig, Kollege Hofreiter, ich habe Angst. Ich habe ganz große Angst, wenn ich morgen in einen Zug steige, um in meinen Wahlkreis zu fahren. Wenn ich mir die Probleme vor Augen halte, die Sie gerade aufgezählt haben, bleibe ich besser in Berlin oder suche mir ein anderes Verkehrsmittel.

Ich glaube, es ist gut, dass wir uns über das wichtige Thema Bahnsicherheit unterhalten. Aber die Debatte zeigt auch, wie differenziert und unterschiedlich unsere Ansätze in vielen Punkten sind. Die Bahn ist und bleibt trotz alledem, was gerade beschrieben wurde, das sicherste Verkehrsmittel; das bitte ich festzuhalten. Wer gehört hat, was Sie gesagt haben, müsste sonst nämlich glauben, dass man in Deutschland in keinen Zug mehr steigen kann.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ach! Das stand hier doch nicht zur Debatte! – Weiterer Zuruf vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Das hat doch niemand bestritten!)

– Ja, Herr Kollege Hofreiter, ich habe wirklich Angst.

Über eines müssen wir uns im Klaren sein: Absolute Sicherheit wird es in einem Unternehmen mit über 200 000 Beschäftigten und bei über 5 Millionen Passagieren pro Tag – ich brauche die ganze Liste wohl nicht aufzuzählen – nicht geben. Dass wir uns alle um die größtmögliche Sicherheit im Eisenbahnverkehr bemühen, dürfte unstrittig sein. Ich glaube, auf die vielen Probleme, die es in den vergangenen Jahren gegeben hat, ob bei der S-Bahn Berlin oder mit ICE-Radsatzwellen, brauche ich nicht einzugehen. Aber eines funktioniert natürlich nicht – das haben wir auch in der Anhörung im Ausschuss deutlich gemacht –: das Schwarzer-Peter-Spiel zwischen DB AG und Bahnindustrie. Das können wir nicht hinnehmen.

(D)

(Florian Pronold [SPD]: Den Ramsauer will keiner haben!)

Im Übrigen ist es so, dass die Übertragung dieser Angelegenheit auf das EBA und die Einrichtung einer Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes der richtige Ansatz war. Das EBA hat einen guten Job gemacht. Die neue Koalition setzt auf eine komplette Neuorientierung, nicht auf Panikmache.

Kollege Beckmeyer, wenn ich Ihnen richtig zugehört habe, haben Sie in Ihrer Rede neben der üblichen Presseschau die Ausdünnung der Flotte, der Werkstätten usw. angesprochen. Mit dieser Bilanz des Gespanns Mehdorn/Tiefensee haben Sie 4 000 Tage SPD-Verkehrspolitik aufgezählt. Überlegen Sie also vorher, was Sie uns erzählen wollen! Ansonsten wird das Ganze zum Bumerang.

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

Mit Peter Ramsauer, lieber Kollege Pronold, haben wir einen ausgezeichneten neuen Verkehrsminister. Das

Ulrich Lange

- (A) hat er nicht nur bei der Aschewolke bewiesen, das zeigt er auch, wenn er die Fehlleistungen des Ministeriums Tiefensee, insbesondere in der Bahnpolitik, korrigieren muss.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP – Florian Pronold [SPD]: Das glauben Sie doch selber nicht einmal!)

– Natürlich.

Sie haben den Antrag der Koalitionsfraktionen sicherlich gelesen. Er ist in vielen Punkten konkreter als der Antrag der SPD. Sie wollen eine dynamische Sicherheitsüberprüfung usw. Dazu steht aber nicht viel in Ihrem Antrag.

Frau Kollegin Leidig, Sie haben von der guten alten Bahn geschwärmt. Natürlich; denn Sie wollen die Bahn nicht in private Hände geben, meinen, der Staat könne das Unternehmen besser führen. Sie haben auch von der alten DDR-Reichsbahn geschwärmt. Ich glaube nicht, dass ein Modell für die Zukunft ist, dass wir wieder in solchen Zügen sitzen wollen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Für uns steht der Neuanfang mit Dr. Grube und Dr. Peter Ramsauer fest. Bahnpolitik wird im Verkehrsministerium gemacht und nicht wie bei Mehdorn am Potsdamer Platz. Das ist für uns als Politiker das Entscheidende.

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

- (B) Der Kunde muss im Mittelpunkt stehen. Pünktlichkeit, Sicherheit, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit, das ist das, was die Fahrgäste von der Deutschen Bahn und von den anderen Bahnunternehmen erwarten. Ich bin mir sicher, dass wir hier auf einem guten Weg sind.

Lassen Sie mich zum Schluss festhalten: Die Bahn setzt ihre Ankündigungen um, ob es um den Vorstandsposten für die Technik geht oder um die 6 Milliarden Euro für die Nachfolger der IC- und ICE-Züge und vieles mehr. Der Dienstleistungsanspruch steht im Mittelpunkt. Die Sicherheit ist das höchste Gut. Wir alle sind der Sicherheit verpflichtet, wissen aber: Absolute Sicherheit im Verkehr kann und wird es nie geben.

Herzlichen Dank.

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

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Ich schließe die Aussprache.

Wir kommen zur Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf Drucksache 17/1459.

Unter Buchstabe a seiner Beschlussempfehlung empfiehlt der Ausschuss die Annahme des Antrags der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Drucksache 17/1162 mit dem Titel „Gewährleistung der Sicherheit der Eisenbahnen in Deutschland“. Wer stimmt für diese Be-

- schlussempfehlung? – Die Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Damit ist die Beschlussempfehlung angenommen bei Zustimmung durch die Koalitionsfraktionen. Dagegen gestimmt haben SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Enthalten hat sich die Fraktion Die Linke. (C)

Unter Buchstabe b empfiehlt der Ausschuss die Ablehnung des Antrags der Fraktion der SPD auf Drucksache 17/655 mit dem Titel „Gewährleistung der Sicherheit im Schienenverkehr muss Priorität haben“. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Die Gegenstimmen! – Enthaltungen? – Damit ist die Beschlussempfehlung angenommen. Zugestimmt haben CDU/CSU und FDP. Dagegen gestimmt hat die Fraktion der SPD. Linke und Bündnis 90/Die Grünen haben sich enthalten.

Weiterhin empfiehlt der Ausschuss unter Buchstabe c seiner Beschlussempfehlung die Ablehnung des Antrags der Fraktion Die Linke auf Drucksache 17/1016 mit dem Titel „Den Schienenverkehr als sichere Verkehrsform erhalten und stärken“. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Die Gegenstimmen! – Enthaltungen? – Die Beschlussempfehlung ist ebenfalls angenommen bei Zustimmung durch CDU/CSU, FDP und SPD. Die Fraktion Die Linke hat dagegen gestimmt. Bündnis 90/Die Grünen haben sich enthalten.

- Schließlich empfiehlt der Ausschuss unter Buchstabe d seiner Beschlussempfehlung die Ablehnung des Antrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Drucksache 17/544 mit dem Titel „Eisenbahnsicherheit verbessern“. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Die Gegenstimmen! – Enthaltungen? – Damit ist die Beschlussempfehlung bei Zustimmung durch die Koalitionsfraktionen angenommen, dagegen haben Bündnis 90/Die Grünen gestimmt, und enthalten haben sich SPD und Linke. (D)

Damit rufe ich den Tagesordnungspunkt 10 auf:

Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Finanzausschusses (7. Ausschuss) zu dem Antrag der Abgeordneten Martin Gerster, Nicolette Kressl, Ingrid Arndt-Brauer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

Steuerfreiheit der Zuschläge für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit erhalten

– Drucksachen 17/244, 17/1458 –

Berichterstattung:
Abgeordnete Olav Gutting
Martin Gerster
Dr. Daniel Volk

Über die Beschlussempfehlung stimmen wir im Anschluss namentlich ab.

Es ist zwischen den Fraktionen verabredet, dazu eine halbe Stunde zu debattieren. – Dazu höre ich keinen Widerspruch. Dann ist das so beschlossen.

Ich eröffne die Aussprache und erteile das Wort dem Kollegen Olav Gutting für die CDU/CSU-Fraktion.