



**Stellungnahme  
zum  
Gesetzentwurf zur Teilprivatisierung der  
Deutsche Bahn AG**

Stand: 2. Juli 2007

Berlin, am 12. Juli 2007  
Rainer Engel  
Referent für Recht und Grundsatzfragen

## 1. Der Gesetzentwurf entspricht nicht der Verfassung

Artikel 87e des Grundgesetzes bestimmt zwar nach seinem Wortlaut lediglich, dass der Bund Mehrheitsaktionär der Netzgesellschaft bleiben muss. Eine dem verfolgten Verfassungsziel und der Entstehungsgeschichte entsprechende Auslegung des Art. 87e Grundgesetz führt aber zu der Erkenntnis, dass dieser Vorbehalt der Sicherung der Verfassungsauftrages dient, ein leistungsfähiges Schienennetz vorzuhalten. Dieses Ziel wird nicht erreicht, weil

- der Bund nicht den einer unmittelbaren Beteiligung an der Netzgesellschaft entsprechenden Einfluss behält,
- die Bezeichnung als „Sicherungseigentum“ bereits offen legt, dass das eigentliche verfassungsrechtliche Ziel aufgegeben wird, dass der Bund Volleigentümer des Mehrheitsanteils bleiben muss,
- und durch die Regelung über den Umfang der Ausgleichszahlungen ebenfalls dem verfassungsrechtlichen Ziel nicht Rechnung trägt. Bei einer verfassungsrechtlichen Gestaltung der Beteiligung Dritter wäre bei einem Rückkauf oder einer Enteignung nach Art. 14 Grundgesetz maximal 49 % des Wertes des Netzes nach Marktgesetzen zu erstatten. Der Gesetzentwurf sieht aber vor, dass 100 % des Wertes zu erstatten sind.

**Der Fahrgastverband PRO BAHN kommt daher zu dem Ergebnis, dass der Gesetzentwurf verfassungswidrig ist und warnt daher eindringlich vor einem Scheitern des Gesetzes vor dem Bundesverfassungsgericht.**

## 2. Netz und sein Zustand nicht gesichert

Während gesetzlich geregelt werden soll, wie viel Geld die DB bekommt, wird nicht festgelegt, wie groß das Netz sein soll und welchen Umfang die Stationen haben sollen, die die DB dafür zur Verfügung stellen muss. Der Umfang der von der DB bereit zu stellenden Eigenmittel sagt nichts darüber aus, ob die Mittel effizient verwendet werden. Insbesondere bleibt der DB das Recht, schwächer belastete Strecken über die Drohung der Stilllegung an Dritte abzugeben und damit insbesondere auf Kosten der Bundesländer und abseits der Hauptstrecken liegenden Güterkunden das Netz zu optimieren.

Auch ist keine Regelung darüber vorhanden, zu welchen Entgelten die Leistungen des Monopolunternehmens Dritten zur Verfügung stehen. Der DB bleibt das Recht, über überhöhte Entgelte die Nutzung zu verringern mit dem Ziel, das Streckennetz zu reduzieren.

Ein aussagekräftiger Netzzustandsbericht fehlt bislang, obwohl der Bundestag ihn vielfach eingefordert hat. Der Gesetzgeber hat daher derzeit gar keine Grundlage, die Leistungsanforderungen zu formulieren. Dazu ist er aber nach Art. 87e Grundgesetz verpflichtet.

## 3. Langfristiger Erhalt des Netzes nicht gesichert

Der Gesetzentwurf trägt nicht dem Umstand Rechnung, dass Investitionen in das Netz für Nutzungszeiten von 30 bis 80 Jahren erfolgen. Während die Gewinne aus den Investitionen des Bundes der DB zufallen, ist sie nicht verpflichtet, Abschreibungen auf bezuschusste Bauvorhaben zu bilden und Rückstellungen für Ersatzinvestitionen vorzuhalten. Damit wird früher oder später eine höhere Finanzlast auf den Bund zukommen als bei einer Führung des Netzes in unmittelbarer Regie des Bundes.

## 4. Wettbewerb deutlich geschwächt

Mit überhöhten Nutzungsentgelten für Schienen, Stationen und Fahrdracht kann die DB nicht nur den Wert der Netzgesellschaften hochtreiben, um die Rücknahme des Netzes durch den Bund zu blockieren, sondern auch wirksam Wettbewerber abschrecken.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird daher der Wettbewerb auf der Schiene deutlich geschwächt. Diesen Effekt hat das PRIMON-Gutachten im Einzelnen beschrieben. Mit einer Stärkung der Aufsicht kann dieser Nachteil nicht ausgeglichen werden. Nur die Trennung von Netz und Verkehrsunternehmen würde den Wettbewerb erheblich beleben und zugleich zu einem Abbau der Bürokratie führen.



## 5. Erhebliche Bürokratisierung des Schienenverkehrs

Die Tatsache, dass das Gesetz den Verwaltungs- und Rechtsweg bei Nichtzustandekommen einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung regeln muss, zeigt, dass mit dem Gesetz eine erhebliche Bürokratisierung des Schienenverkehrs einher geht. Diese wird sich in einer sehr umfangreichen Tätigkeit der Bundesnetzagentur fortsetzen. Dadurch werden Aufwendungen des Bundes notwendig, die bei einer konsequenten Trennung von Verkehr und Netz nicht erforderlich wären.

## 6. Nahverkehr deutlich geschwächt

Die DB AG hat ein natürliches Interesse daran, die „Regionalisierungsmittel“ des Bundes für den Schienenpersonennahverkehr über überhöhte Leistungsentgelte für Netz und Stationen in die Unternehmenskassen umzuleiten. Dieses praktiziert sie bereits, insbesondere durch Subventionierung ihrer eigenen Güterverkehrssparte über niedrige Trassenentgelte für Güterzüge, die durch überhöhte Trassenentgelte für Reisezüge gegenfinanziert werden, die wiederum aus Regionalisierungsmitteln bezahlt werden. Damit schrumpft das Volumen des Nahverkehrs, das mit den Regionalisierungsmitteln bezahlt werden kann, erheblich. Eine Schwächung und Reduzierung des Regional- und Nahverkehrs ist vorprogrammiert: Streckenstilllegungen werden die unausweichliche Folge sein. Die einzige Alternative wäre die ständige Erhöhung der Regionalisierungsmittel.

## 7. Der Bund muss das Netz zum zweiten Mal bezahlen

**Wie schon ausgeführt, muss der Bund bei einer Rücknahme des Netzes 100 % des Wertes erstatten, während bei einer verfassungsgemäßen Beteiligung nur 49 % auszugleichen wären.**

Der für den Fall der Rücknahme des Netzes aus Bundesmitteln zu zahlende "Wertausgleich" ist auch nach der jetzigen Fassung deutlich überhöht.

Der Bund wird mit einem Verkauf von Anteilen an der DB-Holding nur Marktpreise erzielen können, die sich an dem Ertrag des Unternehmens orientieren. Dieser Ertrag wird wesentlich durch den Bund selbst mit der Festlegung der Mittel für Bestandserhaltung und Ausbau des Netzes und insbesondere durch die Regionalisierungsmittel bestimmt. Insoweit werden der DB voraussichtlich in 15 Jahren allein 60 Mrd. Euro Regionalisierungsmittel als Netzentgelte zufließen.

Die im Falle der Rücknahme des Netzes zu zahlende Ausgleich liegt hingegen erheblich höher als der erzielbare Erlös, den der Bund durch den Verkauf der Anteile der DB-Holding jetzt erzielt: Insbesondere werden auf den zu erstattenden Betrag angerechnet werden nur Zuschüsse, die nach Inkrafttreten des Gesetzes gezahlt wurden. Die DB hat aber schon bisher in erheblichem Umfang Zuschüsse erhalten, die somit der DB-Holding ein zweites Mal bezahlt werden.

Da der Wert von der Bundesregierung durch Bescheid festgelegt wird, steht der DB der volle Rechtsweg dagegen zu – das würde ein Haushaltsrisiko in Milliardenhöhe bedeuten.

## Zusammenfassung

**Der Gesetzentwurf trägt alle Zeichen eines politischen Kompromisses, bei dem fachliche Argumente keine Rolle spielen. Ein politischer Kompromiss ist weder dazu geeignet, die Verfassungsmäßigkeit des Gesetzentwurfs zu erreichen noch die verkehrspolitische und fiskalische Verantwortbarkeit des Gesetzes zu sichern.**

**Der Fahrgastverband PRO BAHN hält den Gesetzentwurf für unausgereift und daher weder für rechtlich noch für politisch akzeptabel.**