

Nachtrag zur aktuellen Entwicklung
Stand 6.11.2007

Der **SPD-Parteitag** hat beschlossen, dass die Privatisierung in der Form der Ausgabe von **Volksaktien** erfolgen soll. Dabei ist der Parteitag über die Vorstellungen der Arbeitsgruppe, die diesen Vorschlag vorbereitet hatte, hinausgegangen und hat gefordert dass der gesamte zu privatisierende Teil der DB in Form von Volksaktien privatisiert werden soll.

Soweit ersichtlich, lehnt die CDU/CSU wie auch das Finanzministerium das Volksaktienmodell ab.

Damit ergibt sich für die SPD ein schwer überwindbares Dilemma: Entweder muss sie die bisherigen Privatisierungspläne aufgeben oder sich über den Parteitagsbeschluss hinwegsetzen.

Für die DB-Führung ergibt sich ein anderes, genauso schwer überwindbares Dilemma: entweder muss die DB das Schienennetz freigeben oder sie erhält kein privates Kapital für die weitere Expansion.

Ein Kompromissvorschlag von Brandenburgs Verkehrsminister Reinhold Dellmann (SPD), dass Schienennetz aus der DB herausgetrennt werden könne und die CDU dem Volksaktienmodell zustimmen könnte, ist bereits innerparteilich auf heftige Kritik gestoßen.

Wie die Entwicklung weitergeht, ist derzeit nicht vorherzusagen.

Unabhängig davon bleibt das Argument bestehen, dass das Privatisierungsgesetz – auch bei einem Volksaktienmodell – gegen Artikel 87e des Grundgesetzes verstoßen würde, solange die Wertausgleichsklauseln darin enthalten sind, die die wirtschaftliche Übergabe des Netzes an die DB zementieren sollen. Der völlig realitätsferne Hilferuf an Bundeskanzlerin Merkel, sie solle gegen das verfassungsmäßig verbriefte Streikrecht der GDL einschreiten, läßt erwarten, dass die DB ihre Auffassung von der rechtlichen Durchsetzbarkeit ihres Privatisierungsmodells bis zur Entscheidung des Verfassungsgericht überzeugt sein wird und nicht einlenkt. Bis zu einem Gesetzesbeschluss sind allerdings politische Hürden zu überwinden, die sich deutlich vermehrt haben.

Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass die Pläne eines Verkaufs der Flugsicherung vom Bundesverkehrsministerium nicht mehr weiter verfolgt werden, nachdem Bundespräsident Köhler das Gesetz wegen Verfassungswidrigkeit nicht unterzeichnet hat.

Unterdessen beklagt die Wirtschaft die Folgen eines Lokführerstreiks. Dies veranlasste PRO BAHN, mit einer Presseerklärung vom 5. November darauf hinzuweisen, dass die **Beteiligung privater Kapitalgeber am Schienennetz – auch in der Form des „wirtschaftlichen Eigentums“ nach den Vorstellungen des Gesetzentwurfs der Bundesregierung – weitaus gefährlicher für die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes ist.**

Der Fahrgastverband PRO BAHN lehnt das Volksaktienmodell ab und verweist darauf, dass auch VW-Aktien als Volksaktien ausgegeben wurden. Dennoch kann jetzt der Porsche-Konzern jetzt die Macht übernehmen. Abgesehen davon: der Begriff „Volksaktien“ ist juristisch unbekannt und die daraus folgenden Konsequenzen noch nicht abschätzbar. Eine gesetzliche Sonderregelung könnte, wie schon beim VW-Gesetz, von der EU ebenfalls beanstandet werden.

DB-Teilprivatisierung:

Koalitionsfriede und Fraktionszwang statt Argumenten?

Wird die Zustimmung der Länder gekauft?

> Nachdem Bundeskanzlerin Merkel mit ihrem Kabinett den nach wie vor fast unveränderten Entwurf des Gesetzes zur DB-Teilprivatisierung beschlossen und in den Bundestag eingebracht hat, stellt sich die Frage: Wird das Parlament mehr als geringfügige Änderungen an dem Entwurf vornehmen? Werden die fachlich informierten Kritiker mit ihren tief greifenden Bedenken in den Regierungsfractionen durch Koalitionsdisziplin und Fraktionszwang mundtot gemacht? Schafft es die SPD-Fraktionführung, die Parteibasis mit unhaltbaren Behauptungen über die Wirkungen des Gesetzes einzulullen? Die Verkehrsminister der Länder und die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger machen Front gegen das Gesetz und untermauern ihre Argumente durch Fachgutachten. Sie haben erreicht, dass auch die Kritiker in den Regierungsfractionen wieder das Wort ergreifen.

Doch es besteht die reale Gefahr, dass Parlamentarier wie Landesministerpräsidenten sich mit neuen Kompromissen ihre Kritik abkaufen lassen und auch im Bundesrat nur geringfügige Änderungen stattfinden. Immer wahrscheinlicher wird es hingegen, dass das Gesetz vor dem Bundesverfassungsgericht scheitert. Das Match der Gutachter steht 7 : 2 für die Verfassungswidrigkeit – doch Tiefensee hält alle Kritik nur für „Stimmungsmache“.

Stellungnahmen für die Katz

Ende Mai hatte der Bundestag Sachverständige zum Bilanz- und Verfassungsrecht angehört. Die vernichtende Kritik der meisten Gutachter hatte Verkehrsminister Tiefensee nicht veranlasst, größere Änderungen am Gesetzentwurf vorzunehmen. Wenige kosmetische Korrekturen dienten ausschließlich dazu, die



Foto: Björn Gryschka

Kritik aus dem Justiz-, Wirtschafts- und Finanzministerium „auszuräumen“: Die Minister sollten ohne Gesichtsverlust den von Bundeskanzlerin Merkel erwünschten Koalitionskompromiss mittragen – schon hier siegte die Koalitionsdisziplin über die Sachargumente.

Der guten Ordnung halber hatte das Tiefensee-Ministerium Anfang Juli den Verbänden Gelegenheit gegeben, zum Entwurf des Privatisierungsgesetzes Stellung zu nehmen. Dass diese Stellungnahmen für den Papierkorb geschrieben wurden, war klar, denn die Argumente waren dem Ministerium längst bekannt. Dennoch hat PRO BAHN kurz und bündig gegen das Gesetz argumentiert.

Nach dieser – in der deutschen Regierungsgeschichte ziemlich einmaligen – politischen Farce wurde das Gesetz am 24. Juli im Kabinett beschlossen und Anfang September förmlich ins Parlament eingebracht.

Fraktionsregie: Kritiker mundtot machen

Um bereits im Vorfeld die Kritiker in den Regierungsfractionen mundtot zu machen, veranlassten die Fraktionsführer der SPD und CDU/CSU eine „Paralleleinbringung aus der Mitte des Bundestages“. Damit mussten die Fraktionen bereits über das Gesetz abstimmen, bevor es dem Parlament überhaupt vorlag. Ergebnis: Die Kritiker wurden hoch überstimmt. Ein solches Vorgehen ist gänzlich unüblich und zeigt, wie das parlamentarische System ad absurdum geführt werden soll, um ein bestimmtes Gesetz durchzubringen. Doch das sollte die Kritiker nicht wirklich ruhig stellen.

Die SPD-Basis muckt auf

SPD-Fraktionsführer Peter Struck hatte nämlich allen Anlass, Druck zu machen – denn auch die SPD-Parteibasis muckt auf. Hier gibt es gewichtige Strömungen, die gegen jede Beteiligung privaten Kapitals am letzten großen Staatsbetrieb eintreten – daher wurde als Vermittlungsvorschlag der Verkauf von Volksaktien ins Spiel gebracht. Der vom 26. bis 28. Oktober 2007 stattfindende SPD-Parteitag gibt den Kritikern Gelegenheit, sich zu Wort zu melden. Am liebsten hätte die SPD-Fraktion bis dahin das Gesetz durch den Bundestag gepeitscht. Jetzt wird sie versuchen, den kritisierten Gesetzentwurf als den Willen der Fraktion zu präsentieren. Fraglich ist, ob es Tiefensee hilft, dass SPD-Finanzminister

Peer Steinbrück schon am 21. September der Volksaktien-Idee eine Absage erteilte. Jedenfalls hielt die SPD-Fraktionsführung es für nötig, mit einem Schreiben vom 7. September 2007 an die Bundestagsabgeordneten und ihre Wahlkreisbüros Druck zu machen. In dem Schreiben behauptete die SPD-Fraktionsführung, dass Bahnverfahren nach der Privatisierung nicht teurer werde, dass Steuergelder nicht an die Kapitalgeber fließen werden und kein Kapitalgeber Zugriff auf das Schienennetz habe. Wesentliche Inhalte des Gesetzes wurden in dem Schreiben verschwiegen – so der Umstand, dass der Bund, wenn er das Schienennetz zurückhaben möchte, der DB eine hohe Summe erstatten muss. Es sollte nur eine Woche dauern, bis die Bundesländer ein Gutachten präsentierten, das die Behauptungen der Fraktionsführung widerlegt. Beobachter halten es für möglich, dass die Basis der Parteiführung die Gefolgschaft verweigert.

Die Landesverkehrsminister machen mobil

Die Verkehrsminister der Länder hatten schon unmittelbar nach dem Kabinettsbeschluss über den Gesetzentwurf ihre Forderungen auf einer Konferenz am 2. August beraten und einen Beschluss gefasst, der auf ein entschiedenes „Nein“ zum Gesetz hinauslaufen würde. Um dem Nachdruck zu verleihen, beschlossen sie, ein Gutachten in Auftrag zu geben, das die Berücksichtigung der Länderinteressen prüfen sollte.

Vernichtendes Gutachten

Dieses Gutachten wurde von den Landesverkehrsministern dann am 17. September veröffentlicht. Es lässt sich in zwei Kernaussagen zusammenfassen. Der Tiefensee-Gesetzentwurf ist verfassungswidrig und es ist mit der Stilllegung von 10.000 Kilometern des regionalen Schienennetzes zu rechnen. Die Langfassung des Gutachtens umfasst immerhin rund 250 Seiten und enthält eine detaillierte juristische und wirtschaftliche Expertise.

Für den juristischen Teil zeichnet der Verfassungsrechtler Dirk Ehlers, Universität Münster, verantwortlich. Ehlers bewertet die bereits vorliegenden Gutachten, setzt sich kompetent und kritisch mit unterschiedlichen Standpunkten auseinander und vermeidet einseitige oder leicht angreifbare Argumentationsketten. Nur gelegentlich schimmert die politische Ent-

rüstung über die Arbeitsweise der Autoren des Gesetzentwurfs durch. Das Fazit ist so eindeutig wie das von sechs der acht vorher tätig gewordenen Gutachter: Das Gesetz ist verfassungswidrig, weil der Bund seine Herrschaftsrechte, die er nach dem Grundgesetz behalten muss, nicht ausüben und der Gemeinwohlverpflichtung nicht nachkommen kann.

So vernichtend wie das juristische Urteil fällt auch die wirtschaftliche Bewertung des Gesetzentwurfs aus, mit der die Beratergesellschaft KCW GmbH in Berlin beauftragt war. Unter Verwendung zahlloser Unterlagen und vor allem des geballten Wissens und der Praxiserfahrungen der 33 Aufgabenträger des Schienenpersonenverkehrs wird im Detail aufgearbeitet, was auch in *derFahrgast* seit einem Jahrzehnt zu lesen ist: Nach der Teilprivatisierung müssen Netz und Stationen Gewinne abwerfen. Diese Gewinne können nur aus Steuermitteln erzielt werden, da das Netzmonopol nur gegenüber den Aufgabenträgern des Nahverkehrs höhere Preise durchsetzen kann. Da diese Mittel nicht im gleichen Ausmaß steigen, müssen die Aufgabenträger ganze Strecken abbestellen.

Weiter befasst sich das Gutachten ausführlich mit den bereits vorhandenen Entwürfen zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und weist darauf hin, dass der Bund bereits von einer Reduzierung des Netzes auf 32.000 km ausgeht.

Die Aufgabenträger warnen

Die Aufgabenträger des Schienenpersonenverkehrs haben allen Anlass, massiv zu warnen, und das haben sie auch deutlich und drastisch getan. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) hat beispielsweise ermittelt, dass es in seinem Zuständigkeitsbereich 660 Langsamfahrstellen gibt. Die DB zählt nur 35 Langsamfahrstellen. Dazu schreibt der VBB: „80 Prozent der Langsamfahrstellen bestehen bereits seit längerer Zeit, manche seit Jahren. Diese langfristigen Langsamfahrstellen sind zwar im Fahrplan berücksichtigt, aber das ändert nichts an der Tatsache, dass diese Geschwindigkeitseinbrüche und Netzmängel unakzeptabel sind.“

Die Aufgabenträger kennen die wirkliche Verfahrensweise, die die DB schon jetzt hinsichtlich des Netzes an den Tag legt. Dies gilt bis jetzt als Insiderwissen, weil es von einigen Verkehrsministern und

Lesen Sie auf Seite 10 weiter.



Keine Polemik, sondern harte Fakten:

Tiefensee will 10.000 Kilometer Streckenstilllegung!

> Die Bundesregierung schafft mit dem Privatisierungsgesetz die Voraussetzungen zur Stilllegung von 10.000 Kilometern Schienennetz. Alle anderslautenden Behauptungen von Verkehrsminister Tiefensee sind falsch.

► Regionalisierungsmittel finanzieren Schienennetz

Die Erlöse aus Entgelten für das Schienennetz werden zu 66 % aus Regionalisierungsmitteln finanziert (siehe Seite 11), die Entgelte für die Bahnstationen zu 96 %. Der Personenfernverkehr trägt 19 % der Einnahmen aus dem Schienennetz und 4 % der Stationsgebühren, der Güterverkehr 15 % der Erlöse aus dem Schienennetz. Die Entgelte im Güterverkehr liegen um durchschnittlich 1,44 Euro je Kilometer niedriger als für den Regionalverkehr. Mit diesen überhöhten Entgelten subventioniert der Regionalverkehr also das Schienennetz aus Steuermitteln mit jährlich knapp einer Milliarde Euro – um diesen Betrag wären die Entgelte geringer, wenn zu den Marktpreisen des Güterverkehrs abgerechnet würde.

► Rendite aus dem Netz ...

Derzeit arbeitet DB-Netz defizitär. Bis 2011 soll DB-Netz einen Gewinnsprung von 780 Mio. Euro erzielen. Das würde eine Erhöhung von 20 % der Einnahmen bedeuten.

Im Personenverkehr ist mit einer markanten Steigerung des Absatzes von Trassen nicht zu rechnen. Vielmehr haben die Kürzungen der Regionalisierungsmittel bereits zu Abbestellungen im Nahverkehr geführt. Im Fernverkehr stehen kurzfristig keine Zuwächse durch Eröffnungen von Neubaustrecken an. Vielmehr ist im Intercity-Verkehr mit Streichungen zu rechnen. Im Güterverkehr wird zwar eine weitere Steigerung der Nachfrage prognostiziert, aber da der Güterverkehr nur 15 % der Trassenentgelte (= 556 Mio. Euro) einbringt, ist hier selbst bei optimistischer Einschätzung ein Einnahmeplus von weniger als 100 Mio. Euro zu erwarten. Eine Heraufsetzung der Trassenentgelte im Güterverkehr ist nicht durchzusetzen, solange der Bundesgesetzgeber die Lkw-Maut nicht drastisch anhebt.

► ... nur aus Steuermitteln ...

Folgerichtig kann die DB die Einnahmen nur durch eine Erhöhung der Trassenpreise im Regionalverkehr erzielen, wo sie ihr Monopol voll ausspielen kann. Das tut die DB bereits: Von 2006 auf 2007 setzte die DB die Trassenpreise auf den Hauptabfuhrstrecken um 8,8 bis 11,2 % herauf. Hier ist ein hoher Anteil des Regionalverkehrs unterwegs. Nach den veröffentlichten

Absichten der DB-Führung sollen die Trassenpreise weiter um jährlich 2,4 % steigen.

► ... und Einsparungen im Regionalnetz

Im – öffentlichkeitswirksam als Investitionsprogramm vermarktet – Programm „Pro Netz“ hat die DB festgelegt, dass Investitionen nur noch in das hoch belastete Fern- und Ballungsnetz fließen. Eine vorausschauende Instandhaltung findet im Bereich der 17.000 Kilometer Regionalnetz – der Hälfte des derzeitigen Schienennetzes der DB! – nicht mehr statt. Manager des DB-Regionalnetzes berichten, dass sie 2008 nur noch die Hälfte der Mittel zur Verfügung haben, die sie 2007 einsetzen konnten.

► Der Bund gibt 2.500 Kilometer sofort preis

In dem Entwurf (Stand 16.8.2007*) der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die der Bund mit der DB über den Netzzunterhalt abzuschließen hat, gibt der Bund von vornherein 2.500 km des Schienennetzes auf, indem er festlegen will, dass er die jährlichen Zuschüsse für das Bestandsnetz von 2,5 Milliarden Euro erst dann kürzt, wenn 32.000 km Netzlänge unterschritten sind. Zugleich freut sich Tiefensee auf sinkende Zuschüsse, was heißt, dass er eine weiter gehende Stilllegungswelle bereits einkalkuliert.

► Die Schere öffnet sich weiter

Während also die DB die Entgelte für die Nutzung des Schienennetzes und der Stationen jährlich um etliche Prozentpunkte – im Durchschnitt 3 % – erhöht, wurden die Regionalisierungsmittel, aus denen dies bezahlt wird, gerade erst erheblich abgesenkt und sollen jetzt wieder mit einem Steigerungssatz von 1,5 % jährlich dynamisiert werden. Das bedeutet: Bis 2011 werden die Entgelte für das Netz um 15 % steigen – das sind 360 Mio. Euro –, während die Regionalisierungsmittel noch nicht einmal das Niveau von 2006 erreicht haben.

Zwar ist es so, dass die Abbestellungen aufgrund der Kürzung der Regionalisierungsmittel nachzeitigem Stand bei nur 0,3 % liegen. Das ist aber ein einmaliger Effekt, der so nicht wiederholbar ist: Aufgrund von Ausschreibungen konnten die Einkaufspreise der Verkehrsleistungen gesenkt werden, und ein weiterer Teil wird jetzt durch eine erhebliche Erhöhung der Fahrpreise bei den Fahrgästen hereingeholt.

* laut Gutachten Ehlers/KCW. Ein späterer Entwurf mit Stand von Mitte September vermerkt, dass über diese Zahl zwischen Bund und DB „diskutiert wird“.

➔ Ministerpräsidenten gar nicht gern gesehen wird, wenn die Besteller Klartext reden. Außerdem sind die Aufgabenträger genötigt, mit der DB weiter zu verhandeln. Wer allerdings – wie so viele Aktive bei PRO BAHN – seit einem Jahrzehnt formell und informell mit den Mitarbeitern der Aufgabenträger im Gespräch ist, der weiß: Es ist leider die reine, bittere Wahrheit, die das Gutachten ausspricht. (Siehe *Kasten unten*.)

Die Kritiker im Parlament murren

In der Debatte zur ersten Lesung des Gesetzes am 21. September kamen die Kritiker des Gesetzes dann doch zu Wort – nicht nur die der Opposition, sondern auch

die aus den Regierungsfractionen. Aus der Union wurden grundsätzliche Bedenken angemeldet. Ihr verkehrspolitischer Sprecher Dirk Fischer warf Tiefensee vor, sein Gesetzentwurf lasse den ernsthaften Willen zur „effektiven Wahrnehmung der Rechte des Bundes“ vermissen.

Schon vorher hatte die Unionsfraktion einen Forderungskatalog beschlossen, in dem sie postulierte, dass die Frist von 18 Jahren für die Laufzeit der Netzbewirtschaftung durch die DB verkürzt und die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ein Jahr lang erprobt werden müssten, bevor eine Beteiligung von Kapitalgebern in Betracht komme. Allerdings ist der Katalog so schwammig formuliert, dass er nur „Verhandlungsmasse“ darstellt.

Die SPD-Fraktion sah ebenfalls Diskussions- und Nachbesserungsbedarf und forderte die Sicherung der Kontrolle des Bundes über die Infrastruktur. Von der SPD wurde noch einmal das Volksaktienmodell in die Diskussion gebracht. CDU und CSU kündigten an, dieses mitzutragen, wenn die Position des Bundes als Eigentümer und Überwacher des von der Bahn zu bewirtschaftenden Schienennetzes gestärkt werde. Das veranlasste Finanzminister Peer Steinbrück (SPD), sich seinerseits unmittelbar nach der Debatte von dem Volksaktien-Modell zu distanzieren.

Was von den Forderungen der Parlamentarier übrig bleiben wird, ist nach der ersten Diskussionsrunde fraglich. Tiefensee verteidigt seinen Gesetzentwurf. Die Frak-



Foto: Engel

Die 120-Prozent-Finanzierung: Die Erneuerung der Stationen und Gleise nimmt die DB nur in Angriff, wenn Planungs- und Baukosten und die Rendite von der öffentlichen Hand erbracht werden.

Aus dem Gutachten Ehlers/KCW:

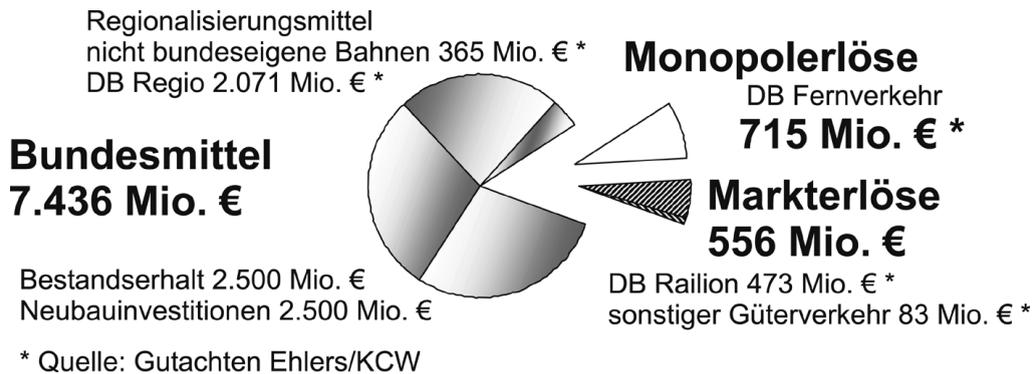
Abwärtsspirale und 120 %-Finanzierung

■ Die Konzentration der Mittel [auf das Fern- und Ballungsnetz] setzt in den Randbereichen eine Abwärtsspirale in Gang. Sinkt die Attraktivität einer Verbindung, wandern die Fahrgäste zunehmend ab, was den Netzbetreiber in seiner Schwerpunktsetzung für die Verteilung der Investitionsmittel bestärkt. Sobald Angebotskürzungen durch steigende Infrastruktorentgelte oder äußere Anlässe (Einschnitte bei Regionalisierungsmitteln) erzwungen werden, rücken die Schwachlaststrecken an die Spitze der Streichliste. Das Ziel der „kalten Stilllegung“ wird unmerklich, aber effektiv über einen Umweg erreicht. Formale Entscheidungsrechte wie die Bestellhoheit der Länder oder die Stilllegungsautonomie des Bundes (§ 11 AEG) erweisen sich in der Praxis als schwache Instrumente – faktisch ist es der Netz-

betreiber, der als Bauträger und Disponent der Investitionsmittel maßgeblich über die wirtschaftliche Daseinsberechtigung einer Strecke entscheidet.

Mittelfristig ist damit zu rechnen, dass die betriebswirtschaftlichen Handlungszwänge der Netzprivatisierung zu einer Verkleinerung des Netzes um rund 6.000 bis 10.000 Streckenkilometer führen [...] – davon 2.000 km mit beschleunigtem Druck wegen der Konzeption der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. In einem aktuellen Strategiepapier der DB AG ist dazu passend von „unprofitabler Infrastruktur“ die Rede, für die Handlungsalternativen gesucht werden müssten. Wieviel von diesem Segment „überlebt“, hängt vorrangig von der Bereitschaft und der Finanzkraft der Länder ab.

So wird das Netz finanziert (ohne Stationen)



In Mio. Euro Daten 2006	Quelle	Umsatz gesamt	Anteil DB	Anteil andere	durchschnittl. Trassenpreis
Personennahverkehr	Bundesmittel	2.436	2.071	365	3,76 Euro/km
Personenfernverkehr	Fahrkarten	715	715	0	4,70 Euro/km
Güterverkehr	Frachtentgelte	556	473	83	2,32 Euro/km

tionsspitzen wollen keinen Koalitions-
krach. Sie hätten signalisiert, dass der
Börsengang näher rücke, schrieb die
Süddeutsche Zeitung. Beobachter meinen:
Substanzielles werde in den Parlamentsber-
atungen nicht mehr geändert.

„Alles nur Stimmungsmache“

Am Tag nach der Debatte schloss die
SPD eine Verschiebung des Bundes-
tagsbeschlusses zum Gesetzentwurf
auf das kommende Jahr nicht mehr aus.
SPD-Fraktionschef Struck sagte der „Ber-
liner Zeitung“: „Wir nehmen uns die Zeit,
die wir brauchen.“ Beobachtet man die
bisherige Eile von Struck und Tiefensee, so
muss man den Satz ergänzen: „... bis wir die
Kritiker wieder eingefangen haben.“
Genauso sind auch die Äußerungen von
Tiefensee nach der Parlamentsdebatte zu
verstehen: Alle Kritik sei nur Panikmache:
„Es hat sich eine Stimmung entwickelt, die
meint, dass die Bahn vor der Privatisierung
gerettet werden muss“, sagte Tiefensee am
23. September dem „Tagesspiegel“. Und:
„Wer nicht handelt, gefährdet die Bahn“.
Dass Tiefensee selbst die Bahn gefährdet,
indem er sich genau auf das „Eigentums-
sicherungsmodell“ festlegt, sagte Tiefensee
natürlich nicht – das meint allerdings unter
anderem „Die Zeit“ in einem Kommentar,
der schon am Tag vor der Parlaments-

debatte erschienen war. Tiefensee selbst
geht jetzt davon aus, dass die Kapitalpriva-
tisierung der DB im zweiten Halbjahr 2008
in Kraft treten könne.

Gutachter: 7 : 2 gegen Tiefensee

Gerade das Eigentumssicherungsmodell
ist es aber, was die fundamentale Kritik
der Verfassungsrechtler herausfordert. Die
Spaltung von juristischem und wirtschaftli-
chem Eigentum und die Pflicht des Bundes,
der DB den Wert des Schienennetzes ein
zweites Mal zu erstatten, wenn er das wirt-
schaftliche Eigentum zurücknimmt, haben
inzwischen sieben namhafte Rechtswissen-
schaftler als verfassungswidrig beanstandet.
Zwar sagt die Zahl der Gutachter wenig,
wohl aber ihre Qualifikation. Die zwei
Gutachter, die die Verfassungsmäßigkeit
des Gesetzes bescheinigen, sind so ein-
deutig dem Einflussbereich der DB zuzu-
ordnen, dass sie zu keinem anderen Ergeb-
nis kommen konnten: Gutachter Rupert
Scholz (CDU) war ehemals Verteidigungs-
minister und sitzt im Aufsichtsrat des Fuß-
ballclubs Herta BSC, der wiederum von der
DB gesponsert wird. Hubertus Gersdorf
arbeitet häufiger als Gutachter für die DB.
Es mag sich jeder selbst ausrechnen, wer
das Match beim Bundesverfassungsgericht
gewinnen kann. (Siehe hierzu Tabelle auf
Seite 12.)

Die Verkehrsminister bleiben hart

Am 25. September berieten die Landesver-
kehrsminister erneut über ihre Position. Sie
sprachen sich überraschend eindeutig für
die Trennung von Netz und Verkehr aus
und verlangten „grundlegende Änderun-
gen“ des Gesetzentwurfs. Die umfassenden
Änderungswünsche würden darauf hinaus-
laufen, dass Tiefensee seinen Gesetzent-
wurf aufgeben müsste.

Einen Tag später tagte der Verkehrsaus-
schuss des Bundesrates. Dieser nahm einen
Antrag aus Sachsen-Anhalt an, in dem fest-
gestellt wird, dass der Gesetzentwurf einsei-
tig den Interessen der DB diene. Der festge-
stellte Änderungsbedarf ist umfassend und
läuft ebenfalls auf eine klare Ablehnung des
Tiefensee-Gesetzentwurfs hinaus.

Bleiben die Länder auf Kurs?

Bleiben die Bundesländer auf dem Kurs,
den das in ihrem Auftrag erstellte Gutach-
ten vorgibt? Der SPD-Parteichef und
Ministerpräsident in Mainz Kurt Beck
relativierte das Gutachten schon bei der
Veröffentlichung dahin, dass den Ländern
nur genug Geld für den Regionalverkehr
zur Verfügung stehen müsse – während
Tiefensee, auch SPD, von der Verringerung
der Bundeszuschüsse träumt.

„Transrapid München“ und „Stuttgart 21“ haben Abhängigkeiten von Ministerpräsidenten der CDU und CSU von der Führung der DB zur Folge. Und dass Verkehrsminister Austermann in Kiel einen DB-freundlichen Kurs steuert, mit dem er die Elektrifizierung zwischen Hamburg und Lübeck eingekauft hat, ist auch weithin bekannt. Die Einigkeit der Länder geht also tatsächlich nur so weit, wie das gemeinsame Interesse an genügend Geld. Die Linken-Abgeordnete Dorothee Menzner, verkehrspolitische Sprecherin ihrer Fraktion, brachte es mit einer Pressemitteilung vom 18. September drastisch auf den Punkt, als sie schrieb: „Statt sein vor Ungereimtheiten nur so strotzendes Machwerk unverzüglich zurückzuziehen, hat Minister Tiefensee jetzt nichts Besseres zu tun, als mit Nordrhein-Westfalen zu verhandeln. Um auch diesem Bundesland die Zustimmung zur Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG abzurufen, wird über

Finanzierungsangebote in Höhe von 500 Millionen Euro so laut gesprochen, dass es durch die Flure des neuen Verkehrsministeriums in Düsseldorf hallt.“

Halt erst beim Verfassungsgericht?

Die Stimmung scheint gegen das Gesetz an sich, aber auch gegen Tiefensee zu kippen. Inzwischen musste die Bundesregierung einräumen, dass das Verkehrsministerium bereits Planspiele über die Stilllegung von 14.000 Kilometern Strecke durchgeführt hatte, was nichts anderes bedeutet, dass der Bund weitere Pläne für die Kürzung der Regionalisierungsmittel in der Schublade hat. Die ZDF-Sendung „Frontal 21“ brachte ans Tageslicht, dass DB-Chef Mehdorn in einem Brief an Bundeskanzlerin Merkel angekündigt hatte, die Gelder der DB für „Stuttgart 21“ zu streichen,

wenn die Privatisierung nicht so, wie er es wolle, beschlossen werde – gemeinhin nennt man das politische Erpressung. Tiefensee brillierte mit fortgesetzter Einsichtslosigkeit und rechtfertigte auch noch die neueste Preiserhöhung der DB bei den Fahrpreisen. Doch genügt das, um den Gegnern des Gesetzes endlich eine Mehrheit zu verschaffen?

Da die Mehrheit der Politiker mit Ministerämtern und Abgeordnetenmandaten keine wirkliche Einsicht in die komplexen Sachfragen der Bahn-Kapitalprivatisierung und des Schienennetz-Monopols haben, besteht die Gefahr, dass sie glauben, dass der Staat den Verkauf der Bahn so regeln könne, wie sie sich das gerade vorstellen. Ein klares „Nein“ werden sie wohl kaum zustande bringen, wenn ihre finanziellen Forderungen hinreichend befriedigt erscheinen.

So wird der Weg am Verfassungsgericht wohl nicht vorbeigehen. Doch die Chancen stehen nicht schlecht, dass das Gesetz dort sein Ende findet – zu eindeutig ist der Versuch, mit formalen Tricks den Sinn des Grundgesetzes in das Gegenteil zu verkehren.

Gutachten zur Verfassungsmäßigkeit

Gutachter mit Arbeitsschwerpunkt	Auftraggeber	Ergebnis
Prof. Christoph Möllers, Göttingen <i>Öffentliches Recht, insb. Staatsrecht, Rechtsvergleichung und Verfassungstheorie</i>	Bundesverband der Deutschen Industrie	verfassungswidrig
Prof. Johannes Masing, Freiburg <i>Staatsrecht (insbesondere Parlaments- und Parteirecht) und Regulierungsverwaltungsrecht (Telekommunikation, Energie, Bahn, Post)</i>	Pro Mobilität	verfassungswidrig
Prof. Robert Uerpmann-Witzack, Regensburg <i>Internationales Verfassungsrecht</i>	Bundestagsanhörung	verfassungswidrig
Prof. Ferdinand Kirchhof, Tübingen <i>Öffentliches Recht, Finanz- und Steuerrecht</i>	Bundestagsanhörung	verfassungswidrig
Prof. Michael Fehling, Hamburg <i>Öffentliches Recht und Rechtsvergleichung</i>	Bundestagsanhörung	verfassungswidrig
Prof. Georg Hermes, Frankfurt <i>Verfassungsrecht (bundesstaatliche Kompetenzfragen, Parlamentsrecht), Recht der Infrastrukturen (Verkehr, Telekommunikation, Post, Energie), Privatisierungsfragen</i>	Bundestagsanhörung	verfassungswidrig
Prof. Dirk Ehlers, Münster <i>Öffentliches Wirtschaftsrecht</i>	Bundesländer	verfassungswidrig
em. Prof. Rupert Scholz <i>Staats- und Verwaltungsrecht, Verteidigungsminister a. D.</i>	DB AG	verfassungskonform
Prof. Hubertus Gersdorf, Rostock <i>Kommunikationsrecht, Gutachter für die DB</i>	Bundestagsanhörung	verfassungskonform

Rückkauf für 7,5 Milliarden Euro

Eine Kleine Anfrage der Grünen-Bundestagsfraktion brachte es an den Tag: Müsste das noch nicht beschlossene Gesetz heute angewendet werden, so müsste die Bundesregierung der DB zum Ende dieses Jahres 7,5 Milliarden Euro für die Rückgabe des Netzes bezahlen. Im Ländergutachten wurde nachgerechnet und erbrachte das gleiche Ergebnis. Außerdem wird darin der weitere Schluss gezogen, dass dieser Betrag schon vom Inkrafttreten des Gesetzes an drastisch wachsen werde und allemal höher ausfallen wird, als die zu erwartenden Erlöse aus dem Verkauf der Anteile der DB.

Die für den Laien schwer verständliche Konstruktion beschrieb der Journalist Arno Luik im „Stern“ treffend so:

„Den vorliegenden Gesetzentwurf konsequent zu Ende gedacht, kann passieren, was nur ein Vergleich erklärt: Sie vermieten Ihr Haus. Der Mieter zahlt keine Miete. Wenn Sie selbst in Ihr Haus wieder einziehen wollen, müssen Sie Ihr Haus vom Mieter zurückkaufen. Wenn Sie sich das nicht leisten können, dürfen Sie das Haus an den Mieter übergeben, der dann – kostenlos – Eigentümer wird.“ Der Beitrag war überschrieben mit „Der große Eisenbahnraub“. Dem ist nichts hinzuzufügen.

(red)