

Verkehrsexperten, die vor dem Verkehrsausschuss des Bundestages eine Bewertung des Gesetzentwurfs für die Bahnprivatisierung abgeben sollen, beurteilen das Gesetzeswerk mehrheitlich skeptisch bis ablehnend. Das ergibt sich aus den schriftlichen Stellungnahmen der sieben Hochschullehrer.

Im Verkehrsausschuss des Bundestages ergab sich ein eindeutiges Bild: Mehrheitlich bewerteten die Experten den Gesetzentwurf skeptisch bis ablehnend. Fünf der Fachleute haben die Verfassungskonformität des Gesetzentwurfes geprüft, zwei Juristen prüften bilanzrechtliche Aspekte. Vier der fünf Verfassungsrechtler sehen den Entwurf kritisch. Lediglich der Rostocker Verfassungsjurist Hubertus Gersdorf teilt die Bedenken nicht.

Auch einer der beiden Bilanzfachleute hegt Zweifel. Der verfassungsrechtliche Streit dreht sich um die Auslegung von Artikel 87 e des Grundgesetzes. Dort ist geregelt, dass die Eisenbahninfrastruktur im Eigentum des Bundes stehen muss. Strittig ist allerdings, wie umfassend das Eigentumsrecht sein muss.

Nach den Vorstellungen von Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) soll der Bund als Sicherungseigentümer zwar ju-

Experten kritisieren Bahnprivatisierung

ristischer Eigentümer der Infrastruktur sein; die Bahn soll aber zugleich die Rolle des wirtschaftlichen Eigentümers des Netzes und der weiteren Bahntochtergesellschaften für Bahnhöfe und Energieversorgung übernehmen. Damit soll erreicht werden, dass sie die Infrastruktur in ihre Bilanz aufnehmen darf. Erst dadurch wird das Unternehmen für private Investoren interessant.

Diese Konstruktion wird aus der Sicht des Regensburger Verfassungsrechtlers Robert Uerpmann-Witzack „verfassungsrechtlichen Anforderungen nicht gerecht“. Er sieht die Gefahr, dass der Bund den beherrschenden Einfluss auf die Infrastruktur verliert. Dies jedoch widerspreche Artikel 87 e des Grundgesetzes. Es könne nicht davon ausgegangen werden, „dass dem Grundgesetz eine leere Eigentumshülse genügt“, schreibt Uerpmann-Witzack.

Ähnlich argumentiert der Tübinger Hochschullehrer Ferdinand Kirchhof. Bei der Konzeption des Gesetzentwurfes seien „die verfassungsnotwendigen Einwirkungsbefugnisse des Bundes zu kurz gekommen“, schreibt er. Das Eigentumsrecht des Bundes werde durch vielfältige Beschränkungen derart ausgehöhlt, dass das im Grundgesetz mit dem Bild vom Eigentum des Bundes verbundene Modell der letztentscheidenden Verfügungsbefugnis verfehlt werde.

Nach Ansicht von Michael Fehling von der Bucerius Law School ist das von Tiefensee vorgesehene Eigentumssicherungsmodell zwar „nicht von vornherein ungeeignet“, die verfassungsrechtlichen Anforderungen zu erfüllen. „Allerdings sind

diesem Modell erhebliche Risiken immanent, die eine verfassungskonforme Ausgestaltung äußerst schwierig machen“, schreibt Fehling.

Befürworter des Tiefensee-Modells argumentieren, der Bund werde auch als Sicherungseigentümer genügend Einfluss auf die Qualität des Netzes behalten. Dafür sehe der Gesetzentwurf eine Vielzahl vertraglicher Vereinbarungen vor, etwa die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, in der Rechte und Pflichten der Bahn detailliert geregelt werden sollen.

In der konkreten Ausgestaltung bleibe dieses grundsätzlich geeignete Steuerungsinstrument jedoch „deutlich defizitär“, kritisiert Fehling. Bereits in den vergangenen Wochen hatte es eine Reihe von Gutachten und Stellungnahmen gegeben, in denen verfassungsrechtliche Zweifel angemeldet wurden.

Dagegen hat ein von der Bahn in Auftrag gegebenes Gutachten

des renommierten Verfassungsrechtlers Rupert Scholz dem Gesetzentwurf Verfassungskonformität bescheinigt. Scholz argumentiert, das Gesetz stärke gegenüber der aktuellen Rechtslage sogar die Eigentümerposition des Bundes. Damit seien Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit unbegründet.

Ähnlich wird das im Verkehrsministerium gesehen. „Die Einwirkungsrechte, die der Gesetzentwurf vorsieht, sind deutlich höher als heute. Wir sind daher sicher, auf dem richtigen Weg zu sein“, heißt es im Ministerium.

Die Bevölkerung spricht sich übrigens mehrheitlich dafür aus, dass der Staat sich aus dem Thema Schienenverkehr möglichst heraushalten sollte. In einer Forsa-Umfrage, die die Organisation Berlinpolis Mitte Mai veröffentlichte, sprachen sich 64 Prozent der Befragten dafür aus, dass sich die Politik nicht in das Alltagsgeschäft der Bahn einmischen sollte.

