

Kurzkritik des Gesetzentwurfs zur Neuordnung der Eisenbahnen des Bundes vom 08.03.07

von Armin Duttiné

Das Bundesverkehrsministerium hat einen Entwurf für ein Artikelgesetz zur Privatisierung der Deutschen Bahn AG am 8. März 2007 vorgelegt. Dieser Entwurf geht zunächst in die Abstimmung mit anderen Bundesministerien, insbesondere mit dem Bundesministerium für Finanzen und mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie. Er stellt also noch nicht den offiziellen Entwurf der Bundesregierung dar.

Zu diesem Entwurf vom 08.03.07 stellen sich generell die Fragen, ob er verfassungswidrig, bilanzrechtswidrig und europarechtswidrig und damit überhaupt praktikabel ist. Zudem stellen sich mit diesem Entwurf die Fragen nach den Risiken für den Bundeshaushalt und nach den Risiken des Rückzugs aus der Fläche.

Hintergrund für diese Zweifel sind widersprüchliche Anforderungen des Bundestages vom November 2006 in Bezug auf die Eigentümerschaft der Eisenbahninfrastruktur. Einerseits soll dieses im Bundeseigentum stehen, andererseits soll die DB AG die Möglichkeit erhalten, die Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben und zu bilanzieren. Nicht wenige halten diesen Widerspruch für letztendlich nicht lösbar.

Das Bundesverkehrsministerium versucht, dieses Problem im Wesentlichen durch ein sogenanntes Eigentumssicherungsmodell zu lösen. Dabei geht das Eigentum an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zwar juristisch auf den Bund über, die Deutsche Bahn soll jedoch die Rolle des wirtschaftlichen Eigentümers einnehmen. Dieses Modell soll zunächst 15 Jahre gelten.

Was nach dieser Zeit passiert, ist weiterhin unklar. Zwar soll jetzt die Infrastruktur bei Nichteinigung zwischen Bund und Bahn

nicht mehr automatisch an die DB AG, sondern an den Bund fallen. Aber: In der Begründung des Gesetzentwurfs werden Zweifel an der Bilanzierungsfähigkeit der Infrastruktur bei der DB AG bei Anwendung dieser Regelung geäußert. Dort heißt es dann: „Als Option bleibt daher der Rückfall des Eigentums an die DB AG bestehen.“ Somit wird die vorgenommene Änderung zu Gunsten des Bundes wieder stark relativiert.

Gegenüber dem bekannt gewordenen Arbeitsentwurf vom 15. Dezember 2006 sind noch einmal eine ganze Reihe von Regelungen auf Wunsch des DB-Managements in den Entwurf des Bundesverkehrsministeriums eingeflossen. Diese sind:

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV): Die Laufzeit der LuFV ist von 10 auf 15 Jahre verlängert worden. Zudem müssen die Schienenwege nicht mehr in einem „uneingeschränkt nutzbaren Zustand“ gehalten werden, sondern in einem in der LuFV festgelegten Zustand. Diese Festlegung des Zustands geschieht ohne die Beteiligung des Gesetzgebers und der Öffentlichkeit, sondern zwischen der Bahn und dem Bund. Kommt eine Einigung über die LuFV nicht zustande, muss nun die DB AG vor der Einführung eines die LuFV ersetzenden Verwaltungsakts gehört werden. Wird die Infrastruktur nicht in einem ordnungsgemäßen Zustand gehalten, so sind die finanziellen Folgen für die DB AG gegenüber dem alten Entwurf stark abgemildert worden:

Investitionsmittel des Bundes müssen nicht mehr zurückgezahlt werden; bei wiederholten Pflichtverletzungen durch die DB AG haben Widersprüche und Anfechtungsklagen der Bahn nun eine aufschiebende Wirkung; bei Verletzung der Berichtspflichten der

Bahn über den Zustand der Infrastruktur werden nicht mehr automatisch die jährlichen Zahlungen des Bundes für die Infrastruktur eingestellt, bis die Bahn ihren Pflichten nachgekommen ist. Jetzt liegt dies im Ermessen des Bundes.

Regelungen zum Wertausgleich an die DB AG bei Beendigung der Sicherungsübertragung: Die Konstruktion ist wie im alten Entwurf vom Dezember 2006, dass die DB AG eine Entschädigung für den Rückfall des wirtschaftlichen Eigentums an den Bund erhält. Diese Infrastruktur ist aber zuvor vom Bund zum allergrößten Teil mit Steuergeldern finanziert worden! Neu ist nun, dass die DB AG bei der Festlegung des Wertausgleichs angehört werden muss. Zudem wird eine Einigungsstelle von Bund und DB AG eingeführt. Fraglich ist, ob es hier zu einer Einigung kommen kann. Auch hier gilt grundsätzlich: Ausschluss der Öffentlichkeit bei einer Angelegenheit, bei der es um hohe Milliardenbeträge geht! Zudem stellt dies ein hohes Haushaltsrisiko für den Bund dar! Stimmrechtsvollmacht für die DB AG bei den Haupt- und Gesellschafterversammlungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen: Die Bedingung, wann die DB AG zuvor den Bund um Zustimmung fragen muss, ist gegenüber dem alten Entwurf verschärft worden. Nunmehr muss das Sicherheitsinteresse des Bundes nachhaltig gefährdet sein. Dies bedeutet einen weiteren Einflussverlust des Bundes an der Eisenbahninfrastruktur. Eine ähnliche Regelung gilt für die zustimmungspflichtigen Geschäfte.

Die Unabhängigkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegenüber der DB AG wurde weiter geschwächt. Im alten Entwurf war noch vorgesehen, dass Vorstandsmitglieder der DB AG nicht gleichzeitig Mitglied des Vorstandes oder der Geschäftsführung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens sein dürfen.

Die DB AG finanziert einen kleinen Teil der Infrastrukturinvestitionen mit Eigenmitteln. Nunmehr ist die Regelung eingeführt worden, dass diese Eigenmittel bei Beendigung der Sicherungsübertragung unter Abzug der Abschreibungen und Verbindlichkeiten der DB AG zurückerstattet werden. Damit wird eines der wesentlichen Argumente für die Privatisierung inklusive der Infrastruktur stark relativiert. Tatsächlich übernimmt die DB AG nur so lange die Aufwendungen für Investitionen, wie die Infrastruktur in ihrer Verfügungsgewalt steht und sie daraus Gewinne erwirtschaften kann. Geht die Infrastruktur auf den Bund nach 15 Jahren oder danach über, so erhält sie den Buchwert der noch nicht abgeschriebenen Eigenmittelinvestitionen zurück. Dies senkt den Finanzierungsanteil der DB AG an der Infrastruktur noch weiter.

Zu Gunsten des Bundes ist gegenüber dem alten Entwurf eingefügt worden, dass das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Berechtigung erhält, eigene Untersuchungen anzustellen. Neu ist auch die Anforderung, dass das EBA unentgeltliche Messfahrten durchführt.

Schließlich sind in den neuen Entwurf Regelungen eingefügt worden, die zu einem massiven Rückzug der Schiene aus der Fläche führen können:

Die Regelung, wonach 20% der Schieneninfrastrukturmittel des Bundes für die Strecken des SPNV verwendet werden, ist ersatzlos weggefallen. Damit wird eine wichtige und positive Regelung der Bahnreform fallen gelassen.

Die Rückzahlung von Mitteln des Bundes bei Stilllegung, bei Zweckentfremdung, bei Vorhalten in einem nicht uneingeschränkt nutzbaren Zustand oder bei Übertragungen auf andere EIU ist ersatzlos weggefallen. Damit werden Stilllegungen erleichtert.

