

Der Bundesverkehrsminister behauptet:

Es gibt keinen mit der Führung des Ministeriums abgestimmten Entwurf für ein Bahnprivatisierungs-Gesetz. “

Bahn für Alle stellt fest:

Der im Januar 2007 bekannt gewordene Gesetzentwurf ist halb offiziell. Er läuft auf die folgenschwerste Form der Privatisierung der Bahn hinaus. “

Das Privatisierungsgesetz im Entwurf: Der Bund verliert Gleisnetz und Bahnhöfe

Der im Januar bekannt gewordene Gesetzentwurf zeigt: Bereits seit mehreren Wochen arbeiten Experten an einem Bahnprivatisierungs-Gesetz.

Während im Oktober 2006 die Öffentlichkeit mit Informationen gefüttert (und beruhigt) wurde, die Koalition könne sich nicht auf ein Bahnprivatisierungs-Modell einigen, war dieses Modell bereits im Rohentwurf entwickelt. Es läuft im wesentlichen auf das so genannte Eigentumssicherungsgesetz hinaus, das von Fachleuten und vielen Abgeordneten auch aus der Koalition heftig kritisiert wurde (siehe „Bahn-Fakten Nr. 6“). Das Modell gaukelt der Öffentlichkeit vor, der Bund habe als Eigentümer weiter die Verfügungsgewalt über die Infrastruktur. Der Gesetzentwurf sieht anders aus: Die DB AG soll alleine über Netz und Bahnhöfe verfügen können.

Das wird mit den folgenden Bestimmungen des Entwurfes besonders deutlich:

Die DB AG kann über die gesamte Infrastruktur 15 Jahre lang (bis zum Jahr 2022!) so gut wie uneingeschränkt verfügen. Sie kann hier realisierte Gewinne transferieren und sogar größere Teile veräußern. Das bedeutet: De facto kann die Privat-Bahn mit öffentlichem Eigentum tun, was ihr beliebt!

Obgleich der Bund formell Eigentümer ist, erteilt er der Bahn AG eine Vollmacht zur Ausübung der Stimmrechte bei den drei Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH). Das bedeutet: Der Bund verzichtet freiwillig auf sein Mitbestimmungsrecht bei allen wichtigen Unternehmensentscheidungen!

Nach 15 Jahren kann der Bund entweder die gesamte Konstruktion nochmals verlängern oder er kann der privatisierten DB AG die reale Verfügung über die Infrastruktur für einen sehr hohen Milliarden-Betrag abkaufen (§ 10: „Die Entschädigung bemisst sich nach dem Verkehrswert.“). Tut er beides nicht, so geht sogar das formelle Eigentum auf die DB AG über. Der Bund wäre damit nicht nur ein Eigentümer ohne Rechte, sondern auch nur ein Eigentümer auf Zeit!

Der Bund zahlt an die Infrastrukturunternehmen, über die er nicht verfügt, jährlich 2,5 Milliarden Euro für den Netzerhalt. Dazu kommen zusätzliche Milliardenbeträge für den Bau neuer Strecken. Die Gewinne aus der Streckennutzung behält die DB AG. Das bedeutet: Die privatisierte Bahn kann Strecken, die aus ihrer Sicht nicht rentabel (aber für die Mobilität der Menschen wichtig) sind, stilllegen! Gleichzeitig finanziert die öffentliche Hand neue Hochgeschwindigkeitsstrecken und andere Prestigeobjekte, die sich hochprofitabel auf die Konzernbilanz auswirken werden – ein volkswirtschaftlicher Wahnsinn!

Ergebnis: Wird dieser Entwurf Gesetz, wird der Bund den privaten Investoren ein Maximum für ihre Rendite zahlen und gleichzeitig ein Maximum an Einfluss auf den Schienenverkehr aufgeben.