

# Bahnprivatisierung

## Die Öffentlichkeit soll überrollt werden

von Winfried Wolf

Am 11.1.2007 wurde ein "internes Papier" des Bundesverkehrsministeriums bekannt, wonach das Ministerium damit rechnet, dass der Referentenentwurf für ein Bahnprivatisierungsgesetz "voraussichtlich erst Mitte Mai" vorliegen und dass damit eine Abstimmung im Bundestag voraussichtlich "erst im November 2007" möglich sein würde. Es gab sogar Aussagen, wonach es dann eng würde, noch in dieser Legislaturperiode die Teilprivatisierung der DB AG durchzuführen. Nur zwei Tage später gelangte allerdings ein in den Grundzügen fertig erstellter und ganze 89 Seiten umfassender Entwurf für ein Bahnprivatisierungsgesetz an die Öffentlichkeit. Beides scheint nicht zusammen zu passen. Tatsächlich stellt sich die Frage, ob die Verantwortlichen in der Bundesregierung das Parlament und die Öffentlichkeit mit einem von ihnen diktiertem Fahrplan zur Bahnprivatisierung überrollen wollen.

### Befassung erst nach der Sommerpause?

Die mögliche Terminverschiebung, die im erstgenannten Papier aus dem Bundesverkehrsministerium angesprochen wird, ist allerdings so überraschend nicht. Im Bundestagsbeschluss vom 24.11.2007 heißt es wörtlich, das Bahnprivatisierungsgesetz solle "möglichst bis Ende März 2007" vorgelegt werden. Wenn damit "nur" ein "ehrgeiziger Zeitplan" vereinbart (und nicht von vornherein eine falsche Fährte gelegt) werden sollte, dann war klar, dass eine Bundestagsbeschlussfassung vor der Sommerpause von vornherein in Frage stand. Bereits wenn der Entwurf zwei oder drei Wochen später als im Beschluss "erwünscht" (also erst in der zweiten oder dritten April-Woche) vorliegen würde, würde eine Verabschiedung vor der Sommerpause in Frage stehen und damit die entscheidende Bundestagsdebatte frühestens im Oktober 2007 anstehen.

Inzwischen sickerte allerdings der komplette Entwurf eines Bahnprivatisierungsgesetzes, der im selben Bundesverkehrsministerium erarbeitet wurde, durch. Der Text ist zwar teilweise noch ein Torso und enthält einige Leerstellen. Teile des Entwurfs bestehen auch schlicht in Synopsen bestehender Schienenverkehrsgesetze, die mit den aus der Privatisierung erforderlichen Neuregelungen konfrontiert werden. Doch allein der zum Teil auch ausgefeilte Charakter des Ganzen und die Seitenzahl von 89 besagen: Hinter dem Konvolut stecken monatelange Arbeit und eine kriminelle Energie, einen Jahrhundertdeal, der Profite in Höhe von 100 und mehr Milliarden Euro für private Investoren bringen wird, durchzuzocken.

Die Verantwortlichen im Bundesverkehrsministerium haben offensichtlich viele Wochen vor dem 24. November, als der Bahnprivatisierungsantrag den Bundestag passierte, mit der Erarbeitung des Gesetzesentwurfs begonnen. Tatsächlich taucht an einer Stelle als Datum der "15. 12. 2006". Offensichtlich dürfte der nun an die Öffentlichkeit gelangte Entwurf bereits vier Wochen alt sein bzw. er hatte diesen ausgefeilten Charakter bereits drei Wochen nach dem zitierten Bundestagsbeschluss.

Erste Kommentare zu dem Entwurf lassen den Eindruck entstehen, dass damit erneut koalitionsinterne Widersprüche aufbrechen und sich neuer Widerstand entwickelt. So argumentiert der verkehrspolitische Sprecher der CDU, Dirk Fischer, es handle sich bei diesem Entwurf "um einen verkappten, aber untauglichen Versuch, der Bahn das Schienennetz zu sichern." Juristisch werde "das Ministerium daran scheitern."

Der Fahrgastverbund pro Bahn sieht in dem Entwurf gar einen Verfassungsbruch. Dennoch ist Vorsicht geboten: Nach Bekanntwerden des Antrags der Fraktionen von CDU/CSU und SPD im November hatten viele gedacht, gerade dieser Antrag berge viel Konfliktstoff und er sei in der Koalition nicht konsensfähig. Immerhin wird in dem Text einerseits behauptet, die Bahninfrastruktur bleibe "im Eigentum des Bundes", während es gleichzeitig heißt, die teilprivatisierte Deutsche Bahn AG könne den Bahnverkehr und die Infrastruktur "in einer wirtschaftlichen Einheit betreiben und bilanzieren". Dennoch konnte der Antrag am 24.11. den Bundestag mit der Mehrheit der Regierungsparteien (und bei nur wenigen Gegenstimmen aus CDU/CSU und SPD) passieren. Und erste Reaktionen auf diesen Beschluss seitens der Allianz pro Schiene und seitens des Fahrgastverbundes pro Ban waren unkritisch bis positiv.

Nun heißt es zu dem 89-Seiten-Entwurf für das Bahnprivatisierungsgesetz aus dem Tiefensee-Ministerium: "Es gibt noch keinen fertigen, mit der Hausleitung abgestimmten Gesetzentwurf". Aber wenn es nunmehr spätestens seit dem 12.1.2007 *einen ausgearbeiteten Entwurf für dieses Gesetz auf irgendeiner Ebene des zuständigen Ministeriums gibt*, dann ist es fast jederzeit, auf alle Fälle aber bis "Ende März 2007" möglich und fast schon wahrscheinlich, dass ein im Ministerium "von der Hausleitung" abgeegneter Entwurf dem Bundestag zugeleitet wird. Dann ist es sogar so, dass der Zeitpunkt der offiziellen Zuleitung *eher eine taktische Frage ist (und nicht mehr dem erforderlichen Zeitaufwand zur Erarbeitung eines solchen Gesetzestextes geschuldet ist)*.

Vor diesem Hintergrund, muss die Meldung vom 11.1.2007, wonach mit einem Entwurf "voraussichtlich erst Mitte Mai zu rechnen" sei, mit allergrößter Vorsicht behandelt werden. Es ist sehr gut möglich, dass damit die Öffentlichkeit (erneut) getäuscht und auch jede Kampagne gegen eine Bahnprivatisierung unterlaufen werden soll.