

Inhaltsübersicht

Vorwort	7
Inhaltsübersicht	9
Inhaltsverzeichnis	13
Abkürzungsverzeichnis	27
§ 1: Einleitung	35
A. Staatsbahn oder Privatbahn? Die Systemfragen im Wandel der Zeit	35
B. Problemstellung und Gang der Untersuchung	38
§ 2: Historischer Überblick über das Verhältnis von Staat und Eisenbahn	40
A. Die Zeit der Länderbahnen – Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Konflikt zwischen Privatinitiative und Staatsinteresse (1833-1919)	40
I. Entwicklungen hin zu einem Staatsbahnsystem	42
II. Die Bedeutung der Staatsbahnen im aufkommenden Interventionsstaat	46
B. Die Zeit einer vereinheitlichten deutschen Staatsbahn: Von der Reichsbahn bis zur Deutschen Bahn AG (1919-1994)	47
I. Die Reichsbahn unter der Weimarer Reichsverfassung (1919-1933)	47
II. Die Reichsbahn unter dem Nationalsozialismus (1933-1945)	53
III. Die Entwicklungen während der Besatzungszeit (1945-1949)	56
IV. Die Deutsche Bundesbahn (1949-1993)	57
	9

V. Die Reichsbahn in der DDR	67
VI. Der Weg zur Deutsche Bahn AG: Die Bahnstrukturreform von 1993	70
§ 3: Die verfassungsrechtliche Ausgangslage seit der Bahnreform von 1993: Überblick und Problematik	76
A. Art. 87 e GG als »Herzstück« der Reform – ein Überblick	76
I. Die Eisenbahnen des Bundes als privatrechtliche Wirtschaftsunternehmen (Absatz 3)	76
II. Eisenbahnverkehrsverwaltung für Eisenbahnen des Bundes in bundeseigener Verwaltung (Absätze 1 und 2)	77
III. Gewährleistungsauftrag des Bundes (Absatz 4)	78
IV. Zustimmungsbefürchtigkeiten (Art. 87 e Abs. 5 GG)	78
B. Weitere Verfassungsänderungen	78
I. Neufassung der Gesetzgebungskompetenzen	79
II. Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs	80
C. Das Bundeseigentum an den Eisenbahnen des Bundes als »rechtliches Problem«: Ausblick auf die weitere Untersuchung	82
I. Das (mehrheitliche) Bundeseigentum als Anwendungsvoraussetzung des neuen Eisenbahnverfassungsrechts	82
II. Die Auswirkungen des (mehrheitlichen) Bundeseigentums auf die Eisenbahnunternehmen	84
§ 4: Rechtlicher Rahmen für privatrechtliche Wirtschaftsunternehmen des Bundes	87
A. Allgemeine Bezüge	87
I. Gemeinschaftsrecht	88
II. Gesellschaftsrecht	123
III. Verfassungsrecht	148

B.	Art. 87 e Abs. 3 GG	193
I.	Verfassungsvorgaben	193
II.	Einfachgesetzliche Ausgestaltung	203
§ 5:	Rechtlicher Rahmen für staatliche Leistungsverantwortung im Eisenbahnbereich	207
A.	Allgemeine Bezüge	207
I.	Gemeinschaftsrecht	207
II.	Verfassungsrecht	223
B.	Art. 87 e Abs. 4 GG	233
I.	Verfassungsvorgaben	234
II.	Einfachgesetzliche Umsetzungen <i>de lege lata</i> und <i>de lege ferenda</i>	251
§ 6:	Bedeutung und Funktion der mehrheitlichen Bundesbeteiligung	283
A.	Das mehrheitliche Bundeseigentum (»Eisenbahnen des Bundes«) als Bestimmung des Regelungsbereiches von Art. 87 e GG	283
I.	»Eisenbahnen des Bundes« als Geltungsvoraussetzung für den (Verkehrs-)Gewährleistungsauftrag?	283
II.	Eisenbahnen <i>des Bundes</i> – Ausblendung des Wettbewerbs?	289
B.	Die Bedeutung der mehrheitlichen Bundesbeteiligung für die privatrechtlichen Eisenbahnen des Bundes	298
I.	Vorgehen	299
II.	Das Anteilseigentum an den Infrastrukturunternehmen	301
III.	Das Anteilseigentum an den Verkehrsunternehmen	361
§ 7:	Die Kapitalprivatisierung der DB AG Lichte des Art. 87 e GG	370
A.	Aussagen der Verfassung zum »Ob« einer Kapitalprivatisierung	370
I.	Grenzen einer Kapitalprivatisierung der Verkehrsunternehmen	371
II.	Pflicht zur Kapitalprivatisierung der Verkehrsunternehmen?	373

B.	Die Frage nach dem »Wie«: Optionen einer Kapitalprivatisierung	378
I.	Privatisierung mit oder ohne Netz? Alternative Privatisierungsmodelle im Laufe der politischen Diskussion	379
II.	Einzelne Privatisierungsmodelle im Lichte des Art. 87 e GG	383
§ 8:	Zusammenfassung	403
A.	Verfassungsrechtliche Ausgangslage für die Eisenbahnen des Bundes	403
B.	Allgemeine verfassungsrechtliche Determinanten bei der Beteiligung des Staates an einem privatrechtlichen (Wirtschafts-)Unternehmen	404
C.	Allgemeine verfassungsrechtliche Determinanten für staatliche Verantwortung im Eisenbahnbereich	407
D.	Die Bedeutung der mehrheitlichen Bundesbeteiligung an den Eisenbahnen des Bundes	407
E.	Kapitalprivatisierung der Eisenbahnen des Bundes	411
	Literaturverzeichnis	413

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
Inhaltsübersicht	9
Inhaltsverzeichnis	13
Abkürzungsverzeichnis	27
§ 1: Einleitung	35
A. Staatsbahn oder Privatbahn? Die Systemfragen im Wandel der Zeit	35
B. Problemstellung und Gang der Untersuchung	38
§ 2: Historischer Überblick über das Verhältnis von Staat und Eisenbahn	40
A. Die Zeit der Länderbahnen – Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Konflikt zwischen Privatinitiative und Staatsinteresse (1833-1919)	40
I. Entwicklungen hin zu einem Staatsbahnsystem	42
II. Die Bedeutung der Staatsbahnen im aufkommenden Interventionsstaat	46
B. Die Zeit einer vereinheitlichten deutschen Staatsbahn: Von der Reichsbahn bis zur Deutschen Bahn AG (1919-1994)	47
I. Die Reichsbahn unter der Weimarer Reichsverfassung (1919-1933)	47
1. Verfassungsrechtliche Ausgangslage	47
2. Anfängliche Entwicklungen (1919-1924)	48
3. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (1924-1933)	50
II. Die Reichsbahn unter dem Nationalsozialismus (1933-1945)	53
III. Die Entwicklungen während der Besatzungszeit (1945-1949)	56
IV. Die Deutsche Bundesbahn (1949-1993)	57
	13

1.	Die Bundeseisenbahnen als bundeseigene Verwaltung (Art. 87 Abs. 1 S. 1 GG a.F.)	57
a)	Zuständigkeitsgehalt	58
b)	Organisationsrechtlicher Gehalt	58
c)	Aufgabenrechtlicher Gehalt	60
2.	Einfachgesetzliche Ausgestaltung der Bundeseisenbahnen: Das Sondervermögen »Deutsche Bundesbahn«	62
a)	Die interne Steuerung der DB durch ihre Organe	62
b)	Die externe Steuerung der DB durch den Bund	64
c)	Die Wirtschaftsführung der DB	64
V.	Die Reichsbahn in der DDR	67
VI.	Der Weg zur Deutsche Bahn AG: Die Bahnstrukturreform von 1993	70
1.	Ausgangslage für eine Reform	70
a)	Faktische Anstöße für eine Reform: Die wirtschaftliche Misere der DB	70
b)	Gemeinschaftsrechtliche Anstöße für eine Reform	72
2.	Zielsetzungen und Durchführung der Reform	73
§ 3:	Die verfassungsrechtliche Ausgangslage seit der Bahnreform von 1993: Überblick und Problematik	76
A.	Art. 87 e GG als »Herzstück« der Reform – ein Überblick	76
I.	Die Eisenbahnen des Bundes als privatrechtliche Wirtschaftsunternehmen (Absatz 3)	76
II.	Eisenbahnverkehrsverwaltung für Eisenbahnen des Bundes in bundeseigener Verwaltung (Absätze 1 und 2)	77
III.	Gewährleistungsauftrag des Bundes (Absatz 4)	78
IV.	Zustimmungsbedürftigkeiten (Art. 87 e Abs. 5 GG)	78
B.	Weitere Verfassungsänderungen	78
I.	Neufassung der Gesetzgebungskompetenzen	79
II.	Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs	80

C.	Das Bundeseigentum an den Eisenbahnen des Bundes als »rechtliches Problem«: Ausblick auf die weitere Untersuchung	82
I.	Das (mehrheitliche) Bundeseigentum als Anwendungsvoraussetzung des neuen Eisenbahnverfassungsrechts	82
II.	Die Auswirkungen des (mehrheitlichen) Bundeseigentums auf die Eisenbahnunternehmen	84
§ 4:	Rechtlicher Rahmen für privatrechtliche Wirtschaftsunternehmen des Bundes	87
A.	Allgemeine Bezüge	87
I.	Gemeinschaftsrecht	88
1.	Grundsätzliche Aussagen des Gemeinschaftsrecht im Zusammenhang mit öffentlichen Unternehmen	88
a)	Grundsätzliche Zulässigkeit öffentlicher Unternehmen	89
aa)	Die »eigentumsrechtliche Neutralität« des Vertrags (Art. 345 AEUV, ex-Art. 295 EGV)	89
bb)	Das öffentliche Unternehmen gemäß Art. 106 AEUV (ex-Art. 86 EGV)	90
(1)	Der Begriff des »öffentlichen Unternehmens«	91
(2)	Der Grundsatz der Nichtprivilegierung	92
(3)	Privilegierung gemeinwirtschaftlicher Dienste	93
cc)	Ergebnis	96
b)	Vorgaben der Kapitalverkehrsfreiheit: Zur (Un-) Zulässigkeit von Sonderrechten des staatlichen Aktionärs	97
aa)	Zur Kapitalverkehrsfreiheit allgemein	97
bb)	Staatliche Sonderrechte (»Goldene Aktien«) im Lichte der Kapitalverkehrsfreiheit	99
2.	Sekundärrechtliche Strukturvorgaben für (öffentliche) Eisenbahnunternehmen zur Umsetzung einer gemeinschaftlichen Verkehrspolitik	100
a)	Die Entwicklung einer gemeinschaftlichen Verkehrspolitik	101
aa)	Schleppende Anfänge	101
bb)	Der EuGH und die Schaffung des Binnenmarktes als Triebwerke weiteren Vorankommens	103

cc)	Der »Durchbruch« zu Beginn der 1990-er Jahre: Unabhängigkeit der Eisenbahnunternehmen, Netzzugang und Trennung von Netz und Betrieb als die »Herzstücke« der heutigen gemeinschaftlichen Eisenbahnpolitik	105
b)	Maßgebliche Vorgaben für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (»Eisenbahnunternehmen«)	108
c)	Maßgebliche Vorgaben für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (»Betreiber der Infrastruktur«)	109
aa)	Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber	109
bb)	Einschränkungen der Unabhängigkeit vom Infrastrukturbetreiber durch staatliche Netzregulierung	111
	(1) Netzzugang	111
	(2) Entgeltregulierung	113
cc)	Organisationsvorgaben im Hinblick auf die Trennung von »Netz« und »Betrieb« (Entflechtung)	115
d)	Deutsche Umsetzungen	117
aa)	Unabhängigkeit der Geschäftsführung	117
bb)	Trennung von Netz und Betrieb	118
cc)	Regulierung im engeren Sinne: Netzzugang und Entgeltgrundsätze	120
	(1) Netzzugang	120
	(2) Entgeltregulierung	121
II.	Gesellschaftsrecht	123
1.	Wesentliche Strukturmerkmale der Kapitalgesellschaften	124
2.	Grundzüge der Organisationsverfassung	125
3.	Zu den von einer Kapitalgesellschaft zu verfolgenden Zielen und Zwecken	127
a)	Ausgangspunkt: Die Gesellschaft als »Zweckverband«: Zur Bedeutung des Gesellschaftszwecks	127
aa)	Verhältnis von Gesellschaftszweck, Gesellschaftsziel und Unternehmensgegenstand	127
bb)	Die Steuerungsfunktion	128
cc)	Gewinnerzielung als »Normalzweck« der Kapitalgesellschaften	130
b)	Maximen für die Unternehmensleitung, insbesondere § 76 AktG	131

4. Einwirkungsmöglichkeiten des Mehrheitseigners	133
a) Durch die Hauptversammlung direkt vermittelte Einflussnahme	134
aa) Laufende Angelegenheiten	135
bb) Grundlagenentscheidungen	137
cc) Ungeschriebene Kompetenzen	137
b) Durch die Personalkompetenzen der Hauptversammlung indirekt vermittelte Einflussnahme: Einfluss über den Aufsichtsrat	139
c) Konzernrechtliche Modifikationen und Erweiterungen der Einflussnahmemöglichkeiten des herrschenden Aktionärs	141
aa) Das Weisungsrecht im Vertragskonzern	144
bb) Das Recht zur (nachteilhaften) Veranlassung im faktischen Konzern	146
d) Einfluss auf Tochtergesellschaften als mittelbarer Mehrheitsaktionär	147
III. Verfassungsrecht	148
1. Verfassungsrechtliche Determinanten für den Staat als Anteilseigner	148
a) Zum »Ob« staatlicher Wirtschaftsbetätigung: Verfassungsrechtliche Schranken staatlicher Wirtschaftstätigkeit	148
aa) Grundrechte	149
bb) Rechtsstaatsprinzip: Rechtfertigungen staatlicher Wirtschaftsbetätigung	153
(1) Positive Aussagen materieller Verfassungsgrundsätze	154
(2) Negative Aussage des Steuerstaatsprinzips	154
(3) Aussagen der Kompetenznormen	156
cc) Allgemeines Subsidiaritätsprinzip?	157
b) Zum »Wie« staatlicher Wirtschaftsbetätigung: Verfassungsrechtliche Bindungen des wirtschaftlich tätigen Staates	160
aa) Grundrechtsbindung (Art. 1 Abs. 3 GG)	160
(1) Die Lehre vom Verwaltungsprivatrecht	162
(2) Umfassende Fiskalgeltung der Grundrechte	163
bb) Prinzip der demokratischen Legitimation (Art. 20 Abs. 2 GG)	165

2. Verfassungsrechtliche Vorgaben für ein öffentliches Unternehmen	166
a) Öffentliche Unternehmen als Adressaten verfassungsrechtlicher Bindungen? Art. 19 Abs. 3 GG als entscheidende diesbezügliche Regelung	166
b) Grundrechtsfähigkeit staatlich beherrschter Personen des Privatrechts am Maßstab des Art. 19 Abs. 3 GG	170
aa) Rechtsprechung des BVerfG	171
bb) Eigene Stellungnahme	174
(1) »Grundrechtstypische Gefährdungslage« als maßgebliches Auslegungskriterium für Art. 19 Abs. 3 GG	174
(2) Entscheidende funktionale Kriterien für den Ausschluss einer grundrechtstypischen Gefährdungslage	177
(a) Blick auf die Tätigkeit der Gesellschaft: Wahrnehmung einer »Verwaltungsaufgabe«	178
(aa) Mangelnde Eignung materieller Kriterien zur Bestimmung der Verwaltungsaufgabe	178
(bb) Notwendigkeit formaler Kriterien zur Bestimmung der Verwaltungsaufgabe	180
(aaa) Öffentliche Sonderbindung als entscheidender formaler Aufgabenbefassungsakt	182
(bbb) Rechtstechnische Möglichkeiten für die Vornahme einer öffentlichen Sonderbindung	183
(b) Blick auf den Zweck der Gesellschaft	185
(3) Zusammenfassung	187
c) Verwirklichung verfassungsrechtlicher Bindungen	188
aa) Ingerenzpflichten des staatlichen Aktionärs	189
bb) Geltung eines besonderen »Verwaltungsgesellschaftsrechts«?	190
B. Art. 87 e Abs. 3 GG	193
I. Verfassungsvorgaben	193
1. Entstehungsgeschichte	193
2. Die Eisenbahnen des Bundes als privatrechtlich organisierte Wirtschaftsunternehmen (Satz 1)	197
a) Privatrechtliche Organisationsform	197
b) Führung »als Wirtschaftsunternehmen«	198

3. Der »Schienenwegvorbehalt« (Sätze 2 und 3)	200
4. Gesetzesvorbehalt (Satz 4)	202
II. Einfachgesetzliche Ausgestaltung	203
§ 5: Rechtlicher Rahmen für staatliche Leistungsverantwortung im Eisenbahnbereich	207
A. Allgemeine Bezüge	207
I. Gemeinschaftsrecht	207
1. Verkehrsverantwortung	208
a) RL 2004/18/EG – Vergabepflicht für Schienenpersonenverkehrsleistungen?	209
b) Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007	210
aa) Der öffentliche Dienstleistungsauftrag als zentraler Regelungsgegenstand	211
bb) Ausschreibungspflicht und Ausnahmen davon im Eisenbahnverkehr	213
cc) Ausgleichspflichten	214
dd) Informationspflichten	214
2. Infrastrukturverantwortung	215
a) Die Entwicklung der gemeinschaftlichen Förderung eines transeuropäischen Eisenbahnnetzes	216
b) Die mitgliedstaatlichen Pflichten zur Entwicklung der nationalen Eisenbahninfrastruktur	218
aa) Grundsatz: Kompetenz der Mitgliedstaaten	218
bb) Mitgliedstaatliche Pflichten hinsichtlich der Entwicklung eines transeuropäischen Eisenbahnnetzes	220
c) Regelungen zur staatlichen Netzfinanzierung	221
II. Verfassungsrecht	223
1. Verfassungsrechtliche Staatsaufgaben	225
a) Die Grundrechte als Staatsaufgabennormen	225
b) Verschiedene Möglichkeiten der Wahrnehmung staatlicher Verantwortung: Erfüllungsverantwortung versus Gewährleistungsverantwortung	226
2. Staatsaufgaben im Eisenbahnbereich	228
a) Staatliche Verantwortung für die Verkehrswege	229
aa) Insbesondere: Staatliche Planung	230
bb) Insbesondere: Staatliche Finanzierung	231

b)	Staatliche Verantwortung für öffentliche Verkehrsmittel	231
3.	Die verfassungsrechtliche (Eisenbahn-) Verkehrsverantwortung im Kompetenzgefüge des Grundgesetzes	232
B.	Art. 87 e Abs. 4 GG	233
I.	Verfassungsvorgaben	234
1.	Gewährleistungsgegenstände	234
2.	Gewährleistungsziele	235
a)	Das Verkehrsbedürfnis als herausgehobener Belang des Allgemeinwohls	236
b)	Sonst zu beachtende Belange	237
3.	Die rechtliche Wirkweise des Gewährleistungsauftrags	238
a)	Rechtlich verbindlicher Charakter der Gewährleistungsklausel	239
b)	Nähere Regelungen durch Gesetz: Die Bedeutung des Art. 87 e Abs. 4 S. 2 GG	241
aa)	Art. 87 e Abs. 4 S. 2 GG als Gesetzesvorbehalt	242
(1)	Gesetzesvorbehalt für hoheitliche Maßnahmen	242
(a)	Eingriffsvorbehalt	242
(b)	Parlamentsvorbehalt	243
(2)	Gesetzesvorbehalt für unternehmerische Maßnahmen?	245
bb)	Art. 87 e Abs. 4 S. 2 GG als Regelungsauftrag – Reichweite dieses Auftrags	248
c)	Problem: Zusammenwirken von Gewährleistungsauftrag und Anteilseigentum des Bundes	251
II.	Einfachgesetzliche Umsetzungen <i>de lege lata</i> und <i>de lege ferenda</i>	251
1.	Ausbau des Netzes	253
a)	Schienenwegeausbaugesetz	253
aa)	Ausbauplanung	253
bb)	Netzfinanzierung	255
b)	Ausblick: Vorgeschlagene Änderungen des BSWAG	257
2.	Erhalt des Schienennetzes	258
a)	§ 11 AEG	259
aa)	Stilllegungsverfahren	259
bb)	§ 11 AEG als Ausdruck einer allgemeinen Betriebspflicht	260
cc)	§ 11 AEG als eine Regelung zur Übertragung von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes auf Dritte (Art. 87 e Abs. 5 S. 2 GG)	261

b) Vorhaltungskontrolle nach § 10 b VSG	262
c) Übertragungsanspruch von ÖPNV-Aufgabenträgern (§ 26 BEZNG)	263
d) Bestandsschutz durch Widmung (§ 23 AEG)	264
e) Bisher ohne gesetzliche Grundlage: Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung	266
aa) Hintergrund und Vorgeschichte	266
bb) Erste Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung von Januar 2009	267
f) Ausblick	269
aa) Gesetzliche Verankerung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung?	269
bb) Regionalisierung von Eisenbahninfrastruktur?	270
3. Verkehrsangebote	272
a) Doppelt überholt: § 15 AEG	273
b) Neuer Regelungsbedarf speziell im Fernverkehr	275
aa) Änderungen des § 15 AEG	277
bb) Bereitstellung von Finanzmitteln im Haushaltsgesetz	278
cc) Umfassendes Fernverkehrsgewährleistungsgesetz?	279
(1) Vorschläge eines Bundesschiene-	
Personenfernverkehrsgesetzes	279
(2) Resonanz und eigene Stellungnahme	280
§ 6: Bedeutung und Funktion der mehrheitlichen Bundesbeteiligung	283
A. Das mehrheitliche Bundeseigentum (»Eisenbahnen des Bundes«) als Bestimmung des Regelungsbereiches von Art. 87 e GG	283
I. »Eisenbahnen des Bundes« als Geltungsvoraussetzung für den (Verkehrs-)Gewährleistungsauftrag?	283
1. Begrenzung des Gewährleistungsauftrags	284
2. Konsequenzen für die Zeit nach einer mehrheitlichen Privatisierung	287
II. Eisenbahnen <i>des Bundes</i> – Ausblendung des Wettbewerbs?	289
1. Aussagen des Art. 87 e Abs. 3 S. 1 GG zum Wettbewerbsprinzip	289
2. Die Rolle von Wettbewerbern der Eisenbahnen des Bundes im Rahmen des Art. 87 e Abs. 4 GG	294

B. Die Bedeutung der mehrheitlichen Bundesbeteiligung für die privatrechtlichen Eisenbahnen des Bundes	298
I. Vorgehen	299
II. Das Anteilseigentum an den Infrastrukturunternehmen	301
1. Grundsätzliche rechtspolitische Anliegen an die mehrheitliche Bundesbeteiligung	302
a) Erhalt eines einheitlichen, dem Bund zugeordneten Netzes	302
b) Wettbewerbsermöglichung?	305
2. Die rechtliche Wirkweise der mehrheitlichen Bundesbeteiligung	306
a) Die Bundesbeteiligung als solche: Zur Bedeutung gesellschaftsrechtlicher Einflussnahme	307
aa) Zulässigkeit gesellschaftsrechtlicher Einflussnahme des Bundes	307
(1) Aussagen des Gemeinschaftsrechts	307
(2) Aussagen des Verfassungsrechts	308
(a) Art. 87 e Abs. 4 S. 2 GG	309
(b) Art. 87 e Abs. 3 S. 1 GG	310
(3) Aussagen des Gesellschaftsrechts	312
(4) Zusammenfassung	313
bb) Pflicht zur gesellschaftsrechtlichen Einwirkung	314
cc) Zu den konkreten Möglichkeiten gesellschaftsrechtlicher Einflussnahme	316
(1) Die Bedeutung der Hauptversammlungskompetenzen in der AG	316
(a) Positive Herbeiführung von Beschlüssen	317
(aa) Festsetzung eines gemeinwohlorientierten Gesellschaftsziels	317
(bb) Statuierung von Zustimmungsvorbehalten für gemeinwohlgefährdende Maßnahmen	318
(cc) Entscheidung über den Abschluss von Beherrschungsverträgen	319
(b) Verhinderung von Beschlüssen	321
(2) Zur Möglichkeit von Beherrschungsverträgen mit dem Bund	321
(3) Faktische (personalpolitische) Einflussnahme	325
dd) Ergebnisse und Fazit	327

b)	Auswirkungen der mehrheitlichen Bundesbeteiligung auf den Status der Infrastrukturunternehmen	329
aa)	Stand von Rechtsprechung und Literatur: Versuch einer Systematisierung	330
(1)	Der Bezug auf das BVerfG	330
(2)	Der Art. 87 e GG-bezogene Ansatz	331
bb)	Eigene Stellungnahme	333
(1)	Die Möglichkeit des Hineinwachsens in die staatliche Sphäre	336
(2)	Die Frage nach einer verfassungsimmanen Sonderbindung	337
(a)	Generelle öffentliche Zweckverpflichtung der Unternehmenstätigkeit? Die Frage nach einem öffentlichen Unternehmensziel der Infrastrukturunternehmen	338
(aa)	Art. 87 e Abs. 4 GG als Ausdruck eines öffentlichen Unternehmensziels?	339
(bb)	Wettbewerbsermöglichung als öffentliches Unternehmensziel?	341
(cc)	Ergebnis	343
(b)	Der Gesellschaftszweck als Ausdruck einer öffentlichen Sonderbindung?	344
(aa)	Systematisierung ähnlicher Erwägungen in der bisherigen Diskussion	346
(bb)	Der doppelte Gesellschaftszweck der Eisenbahninfrastrukturunternehmen	350
(cc)	Ergebnis und Konsequenzen: Nur teilweise Grundrechtsfähigkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen	353
c)	»Nachtrag«: Konsequenzen des (teilweise) öffentlichen Gesellschaftszwecks für eine gesellschaftsinterne Einwirkung des Bundes	356
aa)	Eingreifen der Ingerenzpflichten	356
bb)	Einordnung einer gemeinwohlorientierten Einflussnahme in die Kategorien des Konzernrechts	357
3.	Zusammenfassung	358
4.	Die Bedeutung des öffentlichen Zwecks in der bisherigen Praxis – Abschließende Überlegungen	359

III. Das Anteilseigentum an den Verkehrsunternehmen	361
1. Grundsätzliche, rechtspolitische Anliegen an die mehrheitliche Bundesbeteiligung	362
2. Die rechtliche Wirkweise der mehrheitlichen Bundesbeteiligung	363
a) Die Bundesbeteiligung als solche: Zur Bedeutung gesellschaftsrechtlicher Einflussnahme	363
b) Auswirkungen der mehrheitlichen Bundesbeteiligung auf den Status der Verkehrsunternehmen	366
§ 7: Die Kapitalprivatisierung der DB AG Lichte des Art. 87 e GG	370
A. Aussagen der Verfassung zum »Ob« einer Kapitalprivatisierung	370
I. Grenzen einer Kapitalprivatisierung der Verkehrsunternehmen	371
II. Pflicht zur Kapitalprivatisierung der Verkehrsunternehmen?	373
1. Begründungsansätze für eine Privatisierungspflicht in der Literatur	374
2. Eigene Stellungnahme	375
B. Die Frage nach dem »Wie«: Optionen einer Kapitalprivatisierung	378
I. Privatisierung mit oder ohne Netz? Alternative Privatisierungsmodelle im Laufe der politischen Diskussion	379
II. Einzelne Privatisierungsmodelle im Lichte des Art. 87 e GG	383
1. Integriertes Modell	383
2. Getrenntes Modell	385
3. Eigentumsmodell – verschiedene Varianten	386
a) Determinanten für die Betreibergesellschaft	387
b) Determinanten für die Eigentumsgesellschaft des Bundes	389
4. Eigentumssicherungsmodell (EBNeuOG-E von 2007): Die Grundsatzfrage nach der nötigen »Qualität« des Bundeseigentums an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen	392
a) Der Entwurf eines EBNeuOG von 2007	393
b) Vereinbarkeit einer lediglich juristischen Eigentümerstellung des Bundes an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Art. 87 e Abs. 3 S. 2, 3 GG?	395
5. Stimmrechtslose »Volksaktie« als grundsätzliche Privatisierungsalternative?	398
6. Ausblick: Privatisierung des Verkehrs(teil)konzerns – Auf dem Weg zur Trennung von Netz und Verkehr?	400

§ 8: Zusammenfassung	403
A. Verfassungsrechtliche Ausgangslage für die Eisenbahnen des Bundes	403
B. Allgemeine verfassungsrechtliche Determinanten bei der Beteiligung des Staates an einem privatrechtlichen (Wirtschafts-)Unternehmen	404
C. Allgemeine verfassungsrechtliche Determinanten für staatliche Verantwortung im Eisenbahnbereich	407
D. Die Bedeutung der mehrheitlichen Bundesbeteiligung an den Eisenbahnen des Bundes	407
E. Kapitalprivatisierung der Eisenbahnen des Bundes	411
Literaturverzeichnis	413