

Andrea Ypsilanti

Vorsitzende der SPD Hessen und der SPD-Landtagsfraktion

Dr. Hermann Scheer

Mitglied des Deutschen Bundestages

Für ein Volksaktien-Modell bei der Deutschen Bahn AG

Das Bundeskabinett will am 24.07.2007 einen Gesetzentwurf zur Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG verabschieden, demzufolge 49% des Aktienkapitals in die Hände privater Aktionäre gehen sollen. Die Infrastruktur der Deutschen Bahn AG (Bahnhöfe, Schienen- und Stromnetz) soll dabei formaljuristisch im Eigentum des Bundes bleiben. Vorgesehen ist jedoch, die Infrastruktur der teilprivatisierten Deutschen Bahn AG für einen Zeitraum von 15 Jahren so zu überlassen, dass diese sie sogar in ihre Bilanz aufnehmen kann. Damit würde faktisch die DB AG wirtschaftlicher Eigentümer.

Die zentrale Kritik an diesem Privatisierungskonzept ist, dass dadurch der verkehrspolitische Auftrag der DB AG gefährdet wird, den Schienenverkehr als breites Flächenangebot und für ökologisch tragfähige Verkehrsdienstleistungen aufrechtzuerhalten und zu verbessern. Weil sich diese Infrastrukturleistung nicht im vollen Umfang betriebswirtschaftlich „rechnen“ kann, kollidiert das mit dem Interesse privatwirtschaftlicher Investoren auf die Erwirtschaftung einer möglichst hohen Rendite. Wie groß diese Gefahr einer Fehlentwicklung der DB AG ist, zeigt sich schon daran, dass deren oben beschriebene Kernaufgabe bereits in den vergangenen Jahren vernachlässigt wurde, um das Unternehmen „privatisierungsfähig“ zu machen. Darüber hinaus ist mit einer weiteren finanziellen Belastung der Länder zu rechnen, weil diese nur dann eine Ausdünnung des Bahn-Angebotes verhindern könnten, wenn sie es in wachsendem Maße selbst finanzieren.

Diese Kritik wird von vielen unabhängigen Organisationen und – mit Ausnahme der Transnet-Gewerkschaft – auch den Gewerkschaften sowie aus den Oppositionsparteien im Bundestag vorgetragen. Sie reicht bis zu den Bundesländern und Kommunen und bis weit in die Reihen der Parteien der Großen Koalition. So haben mehrere SPD-Landesparteitage in den letzten Wochen jeweils mit deutlicher Mehrheit Anträge an den Bundesparteitag gegen die Kapitalprivatisierung beschlossen.

Die Bundesregierung hält dennoch an diesem Konzept fest, weil sie für die Investitionen der Bahn AG auch privates Kapital akquirieren will. Allerdings ist inzwischen nur noch selten von einem Börsengang auf dem freien Kapitalmarkt die Rede, sondern mehr von der Gewinnung „strategischer Partner“. Sie sollen Teilhaber des von Bahnchef Mehdorn vehement angestrebten global operierenden Logistikunternehmens werden. Dies nährt

aber umso mehr die Befürchtung, dass dadurch die Kernaufgabe der DB AG unternehmerisch zweitrangig werden könnte.

Wenn und solange daran festgehalten wird, dass für die Zukunftsinvestitionen der DB AG auch privates Kapital hinzugezogen werden soll, weil andere Finanzierungswege als unpraktikabel erscheinen, ergibt sich daraus die politische Schlüsselfrage: Wie kann dies ohne überzogene Renditeerwartungen in- oder ausländischer Großaktionäre realisiert werden?

Dazu gibt es einen praktikablen Weg, der eine konstruktive Brücke zwischen Befürwortern und Gegner der Kapitalprivatisierung darstellt: **das Volksaktienmodell**. Es vereinbart zwei Herausforderungen: Zum einen die Mobilität und die erweiterte Serviceleistung des Bahnbetriebs zu gewährleisten und zum anderen neues Kapital zu aktivieren.

1. Die Teilhaber

Teilhaber der Bahn werden nicht anonyme Fonds oder Großaktionäre, sondern Bürgerinnen und Bürger und damit die Bahnkundinnen und Bahnkunden. Sie werden über „Volksaktien“ zu maximal 49% an der DB AG beteiligt.

2. Der Bund als Inhaber der Stammaktien (51%), die Bürger als Inhaber von Vorzugsaktien

Der Bund hält 51% der Anteile als Inhaber-**Stammaktien**. Die restlichen Anteile sind **Vorzugsaktien**, die als vinkulierte Namensaktien ausgestaltet sind. **Mit diesen Aktien ist kein Stimmrecht verbunden**. Außerdem ist eine Zustimmung des Bahn-Vorstandes notwendig, wenn ein Anteilseigner seine Aktie verkaufen möchte. Dadurch kann eine Übertragung an ungewollte Dritte verhindert werden.

Zur Erläuterung: bei stimmrechtslosen Vorzugsaktien bezieht sich der Vorzug, auch gegenüber den Stammaktionären, auf die Ausschüttung des Bilanzgewinns, also auf eine höhere Dividende. Aus der Priorität der Vorzugsaktionäre ergibt sich auch ein Nachzahlungsanspruch, falls der Gewinn in einem Jahr ausfällt, so dass sie dann in den Folgejahren vorrangig vor den Stammaktionären bedient werden. Die Höhe des Vorzuges kann als feste Größe ausgestaltet sein (z.B. 50 Cent pro Aktie) aber auch die Verknüpfung mit einer variablen Bezugsgröße ist möglich (z.B. 1% über einem Basiszinssatz gemäß §247 BGB). Entscheidend hierfür ist die Regelung in der Satzung der AG.

Die Ausgestaltung dieser Vorzugsaktie als vinkulierte Namensaktie (Vinkulation = Bindung des Übertragungsrechtes eines Wertpapiers an die Genehmigung des Emittenten) verhindert, dass ein großer Finanzinvestor in den Besitz der Aktie gelangt und damit auch ohne Stimmrecht, alleine aufgrund seiner Marktmacht, Einfluss auf die Geschäftsführung ausüben kann.

3. Wer hat ein Interesse an Vorzugsaktien?

Sie entsprechen den Bedürfnissen eines Aktionärstyps, der an einer relativ sicheren Rendite und am Substanzwachstum eines Unternehmens, aber nicht primär an der Ausübung seines Stimmrechts interessiert ist. Das sind beispielsweise Bürger, welche die Aktie als Spareinlage verstehen und dafür einen höheren Zins als bei anderen Sparformen

erhalten. Interesse haben auch Bürger aufgrund einer gewachsenen Identifikation mit dem öffentlichen Bahnunternehmen und hierbei insbesondere viele Millionen Bahnkunden, denen überdies ein zusätzlicher Vorteil als Anreiz für den Erwerb einer Volksaktie (z.B. Rabatte auf Bahncards) zugesichert werden könnte.

Namhafte Unternehmen nutzen das Instrument der Vorzugsaktie sehr erfolgreich zur Kapitalbeschaffung aber auch zur Mitarbeiterbeteiligung. **Damit liegt das Konzept auch auf der Linie der Vermögensbildung in Arbeitnehmerhand.**

4. Der Aufsichtsrat

Es wird empfohlen, in den Aufsichtsrat der DB AG auch Vertreter von Fahrgastverbänden, Verbraucherverbänden und Umweltverbänden zu wählen. Sie können und sollen die berechtigten Interessen der privaten Anteilseigner und der Bahnkundinnen und Bahnkunden vertreten. Damit wird sichergestellt, dass die Umweltinteressen, die Anlegerinteressen und die Kundeninteressen gleichberechtigt abgebildet werden.

Die Vorteile dieses Modells

Dieses Modell ist eine optimale Kombination verschiedener Interessen für ein Ziel. Es ist weitestgehend kompatibel mit dem Entwurf des Privatisierungsgesetzes, vermeidet jedoch dessen Risiken. Es nutzt das Aktienrecht, um weiterhin die politische Kontrolle des Bundes im Sinne einer flächendeckenden, umweltgerechten Verkehrspolitik zu garantieren.

Der integrierte Konzern wird erhalten. Gewerkschaften und Arbeitgeber haben so die Möglichkeit, den 2010 auslaufenden konzerninternen Arbeitsmarkt zu verlängern. Es wird dabei keine privaten Investoren geben, die Druck machen, dieses Instrument aufzugeben.

Die Bahn bleibt Bürgerbahn in einer erweiterten Form: nicht nur durch die Mehrheitsbeteiligung des Bundes, sondern auch durch Aktien in der Hand zahlreicher Bürger. Sie wird damit geschützt vor kurzfristigen Renditeinteressen. Dies wird Einfluss auf die Ausrichtung des Unternehmens im Sinne des Kernauftrages der DB AG haben.

Das Modell ist schnell umsetzbar, da es im Zuge des parlamentarischen Verfahrens in den Entwurf für das Privatisierungsgesetz eingearbeitet werden kann.

Dieser Vorschlag ist ein innovativer Weg, der unter den Bedingungen einer Kapitalprivatisierung der Herausforderung an die Zukunft des Bahnverkehrs gerecht wird. Er richtet sich insbesondere an das Bundeskabinett, an den SPD-Parteivorstand und die Landesvorsitzenden, sowie die Bundestagsabgeordneten der SPD.