



Lothar Binding
Mitglied des Deutschen Bundestages

Lothar Binding, MdB * Platz der Republik 1 * 11011 Berlin

Berliner Büro
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Tel: (030) 227 -73144
Fax: (030) 227 -76435
eMail Berlin:
lothar.binding@bundestag.de

Bürgerbüro Heidelberg/Weinheim
Bergheimer Straße 88
69115 Heidelberg
Tel: (06221) 18 29 28
Fax: (06221) 61 60 40

eMail Heidelberg und Weinheim:
lothar.binding@wk.bundestag.de
Homepage: www.lothar-binding.de

Berlin, den 28. November 2007

Privatisierung der Bahn

Sehr geehrter Herr Müller,

vielen Dank für Ihr Schreiben zum Thema Privatisierung der Deutschen Bahn AG, in dem Sie mir Ihre berechtigten Befürchtungen mitteilen.

Ich habe viele gleich bzw. ähnlich lautende Schreiben in den letzten Wochen und Monaten erhalten. Aufgrund dieser Vielzahl antworte ich mit einem standardisierten Schreiben. Hierfür bitte ich um Ihr Verständnis.

Die Diskussion um die Privatisierung der Deutschen Bahn AG betrifft viele Politikbereiche, insbesondere Verkehr und Haushalt. Nebenbei erwähnt sei, dass außer mir viele meiner Kolleginnen und Kollegen als Nutzer der Deutschen Bahn von diesen Entscheidungen persönlich betroffen sind. Uns ist bewusst, dass die Bahn meistens eine umweltfreundlichere, sichere und - wie ich finde - bequemere Alternative zum Auto darstellt. Das muss und soll sie auch bleiben.

Die Privatisierung der Bahn wurde 1993 beschlossen. Ich war damals übrigens ein scharfer Kritiker dieser Entscheidung. Seit einigen Monaten finden Diskussionen über eine mögliche Kapitalprivatisierung der Bahn AG durch einen Börsengang statt. Dies hat den Hintergrund, dass wir eine Lösung erarbeiten müssen, die dem im Grundgesetz verankerten Staatsauftrag, den Interessen der Bürgerinnen und Bürger und den notwendigen betriebswirtschaftlichen Bedürfnissen der Bahn AG, Rechnung trägt.

Es gibt bereits Vorentscheidungen und Vorfestlegungen. Es ist unstrittig, dass die erforderlichen Investitionen der Deutschen Bahn AG eine Kapitalerhöhung notwendig machen – zusätzliches Geld muss beschafft werden. Denn die Bahn muss sich auf dem offenen deutschen Markt im Vergleich mit Wettbewerbern aus dem Ausland bewegen können. Die vielen Langsamfahrstellen müssen saniert, und rollendes Material muss beschafft werden. Dies gilt vor allem ab 2010, wenn der internationale Personenverkehr generell geöffnet wird. Gleichzeitig muss aber auch sichergestellt werden, dass der Bund in der Wahrnehmung seiner Eigentumsrechte nicht eingeschränkt ist.

Die diskutierten Vorschläge für eine Kapitalbeschaffung am freien Aktienmarkt werden kritisiert, weil die Menschen ihren persönlichen Nutzen als Bahnkunden und Steuerzahler

nicht erkennen können. Sie befürchten den Druck privater Anleger auf Aktiendividenden, Personalentwicklung, Investitions- und Fusionsentscheidungen.

Wie Sie den Medien entnommen haben, hat der SPD-Bundesparteitag Ende Oktober 2007 in Hamburg entschieden, dass die SPD den Einfluss von Finanzinvestoren auf die Unternehmenspolitik der Deutschen Bahn verhindern will. Eine Kapitalprivatisierung der Bahn soll über „stimmrechtslose Vorzugsaktien“, häufig auch als „Volksaktie“ bezeichnet, erfolgen, so der Beschluss. Der Beschluss ist die Grundlage für die weiteren Verhandlungen mit der CDU/CSU, die am 10. Dezember 2007 im Koalitionsausschuss fortgeführt werden sollen. Mit dem Hamburger Parteitagsbeschluss wird beabsichtigt, den integrierten Konzern Deutsche Bahn AG zu erhalten, und damit auch den konzerninternen Arbeitsmarkt.

Die „Volksaktie“ als Anlageform ist eine stimmrechtslose Vorzugsaktie. Sie ermöglicht eine breite Streuung.

Mit den häufigsten Vorzugsaktien, den Dividendenvorzugsaktien, besitzen die Aktionäre im Gegensatz zum Besitz von Stammaktien kein Stimmrecht. Das bedeutet, dass die Aktionäre bei den Hauptversammlungen nicht mitstimmen dürfen. Sie besitzen allerdings einen „Vorzug“. Dies ist in der Regel eine vereinbarte Dividende und ein Nachzahlungsanspruch bei Dividendenausfall. Wird für zwei Geschäftsjahre keine Dividende ausgeschüttet und steht für das dritte Jahr kein Dividendenbeschluss auf der Tagesordnung zur Hauptversammlung, verliert der Anteilseigner seinen Vorzug. Die Vorzugsaktie wird dann wie eine Stammaktie behandelt. Der Anteilseigner erhält dann solange eine Stimmberechtigung auf der Hauptversammlung wie die Dividendenzahlung ausbleibt (§ 140 Abs. 2, Satz 1 AktG).

Wie beschrieben, hat die „Volksaktie“ den Nachteil, dass Stimmrecht erlangt wird, sobald die Garantiedividende nicht mehr bezahlt werden kann - das will natürlich niemand.

Aus diesem Grund habe ich dem Fraktionsvorstand der SPD-Bundestagsfraktion sowie dem Bundesfinanzminister Peer Steinbrück gegenüber angeregt, zu prüfen, den Finanzbedarf der Bahn AG über die Ausgabe von Staatsanleihen zu decken. Die Staatsanleihe ist ein von der öffentlichen Hand emittiertes, fest verzinsliches Wertpapier, das neben den konventionellen Staatseinnahmen eine zusätzliche Möglichkeit darstellt, Kapital zu akquirieren, um es der Bahn zuzuführen. Die regelmäßigen Rückzahlungstermine und ein fester Zinssatz stehen von vornherein fest.

Dieser Vorschlag wird gegenwärtig vom Finanzminister geprüft, eine abschließende Bewertung liegt mir noch nicht vor. Auf meiner Internetseite www.Lothar-Binding.de finden Sie weitere Ausführungen zum Diskussionsprozess der letzten Monate, auf die ich in meiner Antwort nicht eingehe.

In der Hoffnung, Ihre Unterstützung für meine Argumente gefunden zu haben,

verbleibe ich mit freundlichem Gruß
Lothar Binding