



Bahn-Fakten 10

Führende SPD-Mitglieder sagen:

„ Die Bahn soll mit Volksaktien privatisiert werden.“

Bahn für Alle stellt fest:

„ In der Volksaktien-Bahn sehen Privatisierer eine letzte Möglichkeit, den Ausverkauf der Bahn durchzusetzen.“

Eine Volksaktien-Bahn ist keine Alternative

Die Befürworter einer “Volksaktien-Bahn” argumentieren, mit diesem Modell könne das erforderliche “frische Kapital” für die Bahn beschafft werden. Gleichzeitig behalte der Bund allein das Sagen, da die Volksaktien als Vorzugsaktien ohne Stimmrecht ausgegeben würden.

Bahn für Alle kommt zu anderen Schlussfolgerungen:

Vor und nach der Verstaatlichung der Eisenbahnen im 19. und 20. Jahrhundert wurden gewaltige Beträge an öffentlichen Mitteln aufgewandt. Warum soll die Bevölkerung ein Verkehrssystem kaufen, das ihr seit 1920 gehört?

Die Deutsche Bahn AG hat ausreichende Finanzmittel. Diese werden falsch eingesetzt. “Frisches Kapital” dient vor allem der Fortsetzung beim Abbau des Schienennetzes im Inland und beim Ausbau des Logistikgeschäfts im Ausland.

Ein bisschen Privatisierung gibt es so wenig wie ein bisschen schwanger. Auch wenn nur wenige Prozent der Bahnaktien als Volksaktien verkauft werden, ist der Konzern kein öffentliches Unternehmen mehr. Dann droht beispielsweise, dass die EU öffentliche Mittel für die Bahninfrastruktur untersagt - als “Beihilfen, die den Wettbewerb verzerren”.

Die höhere Rendite für die Volksaktionäre, die dafür erforderlichen Gewinnrückstellungen und das Interesse der privaten Aktionäre an einem hohen Aktienkurs werden einen enormen Renditedruck auslösen. Nicht gute und böse Investoren sind das Problem. Entscheidend ist, dass das System Schiene Aufgaben der Daseinsvorsorge wahrzunehmen hat (Artikel 87e Grundgesetz).

Vorzugsdividenden dürfen nur aus Gewinnen finanziert werden. Doch eine Bahn mit integrierter Infrastruktur, die ausreichend investiert und korrekt bilanziert, wird Verluste ausweisen (so wie der Straßen- und Luftverkehr und die Schifffahrt als Systeme jeweils defizitär sind). Wenn eine Finanzierung der “Vorzüge” aus Gewinnen nicht mehr möglich ist, dann verwandeln sich die stimmrechtslosen Vorzugsaktien in stimmberechtigte Aktien (§140 Aktiengesetz). Damit erhalten private Investoren direkte Einflussmöglichkeiten.

Ein Gesetz zur Etablierung einer Volksaktienbahn kann nach der Bundestagswahl 2009 oder später jederzeit so geändert werden, dass die Bahn für Investoren aller Art offen ist.

Bahn für Alle zieht Bilanz: Eine Volksaktienbahn wird von den Bahnprivatisierern – wie Wolfgang Tiefensee und Hartmut Mehdorn – offenbar als letzte Möglichkeit gesehen, ihr Projekt durchzuziehen. Die reelle Chance, den Gesetzesentwurf zur Bahnprivatisierung als solchen zu stoppen, muss wahrgenommen werden. Eine Bahn, die sich zu 100 Prozent in öffentlichem Eigentum befindet, ist die erste Voraussetzung für eine Bürgerbahn.