



**Offensive Wachstumsstrategien statt defensiver Sparkonzepte hat der Bundesvorsitzende der Verkehrsgewerkschaft GDBA, Klaus-Dieter Hommel, vom Personalvorstand der DB AG, Norbert Bensel, gefordert. Bensel war Gast der fünften Sitzung des Bundeshauptvorstandes der GDBA in Köln.**

**E**ines machte der Personaldirektor der Deutschen Bahn gleich zu Anfang deutlich: Vom wirtschaftlichen Erfolg hängen im Unternehmen viele Arbeitsplätze ab. Und wirtschaftlich erfolgreich sei die DB AG nur dann, wenn sie sich im Wettbewerb behaupten könne. Dies falle zunehmend schwer.

Während Bensel auf die nach seiner Auffassung zu hohen Tarife abhob, kritisierten die Mitglieder des Bundeshauptvorstandes der Verkehrsgewerkschaft GDBA die „Rotstiftpolitik“ der DB AG. Wer Schalter schließe oder Öffnungszeiten einschränke verprelle potentielle Kunden. Das große Plus der Deutschen Bahn, der Service durch qualifizierte Mitarbeiter, werde dadurch verspielt, hieß es. Unverständnis wurde auch angesichts der Entscheidung geäußert, die Zahl der Zugbegleiter zu verringern.

Für den Arbeitsdirektor der Deutschen Bahn hingegen ist das Gebot der Stunde die Effizienzsteigerung und ein deutliches Mehr an Flexibilität. „Wir können es uns nicht mehr erlauben, einen Vielzahl an Zugbegleitern durch halbleere Züge fahren zu lassen“, sagte er. Hier müsse der Bedarf der Nachfrage angepasst werden, was von den



Arbeitsdirektor Norbert Bensel war Gast des Bundeshauptvorstandes der Verkehrsgewerkschaft GDBA.

## Flexibilität gefordert

Mitarbeitern ein hohes Maß an Flexibilität erfordere. Gleiches gelte für die Vertriebskosten, die man immer noch nicht im Griff habe.

Wir sind in vielen Bereichen einfach zu teuer, sagte Bensel. Bei den anstehenden Verhandlungen zur Fortschreibung des „Beschäftigungsbündnis Bahn“ wolle man deshalb eine Absenkung der Personalkosten um zehn Prozent erreichen.

Zugleich machte Norbert Bensel vor dem Bundeshauptvorstand der Verkehrsgewerkschaft GDBA deutlich, dass es für die DB AG nicht die Frage sei, ob man den Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen auch für die nächsten Jahre aussprechen wolle,

sondern nur, unter welchen Bedingungen man dies tun könne. „Eine solche Zusage muss sich für uns rechnen“, sagte er.

### Bahn macht Angebot

Im zweiten Spitzengespräch zwischen Bahnvorstand und den Gewerkschaften erklärte sich die DB AG bereit, den Schutz vor betriebsbedingten Kündigungen bis 2010 zu verlängern. Die geforderte Absenkung der Arbeitskosten um zehn Prozent wird von den Gewerkschaften allerdings weiterhin als „unakzeptabel“ bezeichnet. „Noch beinhaltet das Angebot zu viele Kröten“, so GDBA-Chef Hommel. Eine Einigung sei deshalb noch lange nicht im Sicht.

### Kündigungsverzicht:

## Verlängerung bis 2010 gefordert

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA hat ihre Forderung nach einer Fortschreibung des Tarifvertrags zur Beschäftigungssicherung bei der DB AG bekräftigt. Dazu gab es am Freitag, den 22. Oktober, ein Spitzengespräch zwischen Konzernführung und Gewerkschaften in Berlin. Die GDBA forderte, gemeinsam mit der Gewerkschaft Transnet, betriebsbedingte Kündigungen bis 2010 auszuschließen.

„Die langfristige Beschäftigungssicherung hat für uns allerhöchste Priorität“, machte GDBA-Chef Klaus-Dieter Hommel deutlich. Das bislang bestehende Beschäftigungsbündnis, das unter anderem den Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen vorsieht, läuft am 31. Dezember 2004 aus.

„Die Unruhe unter den Beschäftigten ist groß“, warnten die beiden Gewerkschaftsvorsitzenden, Klaus-Dieter Hommel und Norbert Hansen. Ursache hierfür sei zum einen das politische Umfeld. Jüngst wieder laut gewordene Forderungen, den DB Konzern zu zerschlagen, schafften nicht unbedingt Vertrauen in die Zukunft des eigenen Arbeitsplatzes. Andererseits machten auch verschiedene Entscheidungen des Unternehmens, wie etwa der rigorose Ausgabenstopp, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu schaffen.

„Deshalb brauchen wir ein klares Bekenntnis der Konzernführung zur Sicherung von Arbeitsplätzen“, machte der GDBA-Chef deutlich. Er forderte einen Tarifvertrag abzuschließen, in dem betriebsbedingte Kündigungen bis zum Jahr 2010 ausgeschlossen werden. Hierfür bestehe „dringender Handlungsbedarf“.

Zugleich warnten Hommel und Hansen die Arbeitgeberseite davor, „unzumutbare Gegenforderungen“ aufzumachen. Dies würde die Verhandlungen erheblich belasten.

siehe auch Bericht auf dieser Seite und auf Seite 8

## Entschließung des Bundeshauptvorstands der Verkehrsgewerkschaft GDBA

# Beschäftigungssicherung und Wachstumsstrategien müssen...

**Die politische Auseinandersetzung um den Fortbestand des integrierten Konzerns und die aktuelle Unternehmensentwicklung haben die Beschäftigten der DB AG erneut verunsichert. Bei den Kolleginnen und Kollegen wächst die Angst um ihren Arbeitsplatz und ihre berufliche Perspektive im Bahnkonzern.**

**D**er Bundeshauptvorstand der Verkehrsgewerkschaft GDBA hat sich auf seiner Sitzung am 28. Oktober ausführlich mit der aktuellen Situation beschäftigt und die nachfolgende Entschließung verabschiedet:

Nach der Verschiebung des Börsenganges fordert der Bundeshauptvorstand der Verkehrsgewerkschaft GDBA von Eigentümer und Vorstand der Deutschen Bahn AG eine auf Beschäftigungssicherung ausgerichtete Ausgestaltung der Vollendung der Bahnreform. Dazu gehört zwingend der Erhalt des Konzernverbundes aus Trans-

port-, Service- und Infrastrukturgesellschaften.

Die Zerschlagung des Bahnkonzerns würde auf Dauer der Deutschen Bahn und der deutschen Volkswirtschaft die Fähigkeit nehmen, die prognostizierten Verkehrsmengen ökologisch verträglich und ökonomisch sinnvoll zu bewältigen. Der Entwicklungs- und Innovationsfähigkeit des Eisenbahnwesens im größten Mitgliedsland der Europäischen Union würde zudem nachhaltiger Schaden zugefügt.

Der Bundeshauptvorstand macht die Zustimmung der Verkehrsgewerkschaft GDBA zu einem Börsengang von der Umsetzung folgender Forderungen abhängig:

- Wachstumsstrategien in allen Kernbereichen des Unternehmens müssen endlich Vorrang haben vor defensiven Spar Konzepten und der einseitigen unternehmenspolitischen Fokussierung auf einen Börsengang. Für Wachstumsstrategien, die langfristige Beschäftigung und letztendlich den wirtschaftlichen Fortbestand und Wert des Konzerns sichern, gibt es aus ökonomischer Sicht keine ernstzunehmende Alternative.
- Abschluss eines Beschäftigungssicherungstarifvertrages, der einen Schutz vor betriebsbedingten Kündigungen bis 2010 beinhaltet, um das Vertrauen der Beschäftigten in eine wachstumsorientierte Unternehmenspolitik

herzustellen und den damit verbundenen Prozess weiterer Veränderungen bewältigen zu können. Wachstum und Beschäftigungssicherung sind zwei Seiten ein und derselben Medaille und bedingen sich gegenseitig.

- Schluss mit der weiteren Reduzierung des Angebotes und von Serviceleistungen sowie mit Produktionseinschränkungen und dem damit verbundenen Personalabbau allein zum Zwecke der Verbesserung des Börsenimages des Bahnkonzerns.
- Kein Verkauf von Unternehmensteilen zur Verbesserung des Unternehmensergebnisses. Mit einem Verkauf solcher Gesellschaften wie Scandlines oder der Deut-

schen Eisenbahn-Reklame (DERG) würden schwerwiegende Fehler der Vergangenheit wiederholt.

- Stetige Investitionen in die Aus- und Fortbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Das langfristige Ziel der Bestandssicherung des Konzerns, wozu aufgrund der produktionstechnischen Besonderheiten im Schienenverkehr auch und gerade die Gewinnung eigenen Nachwuchses zwingend zählt, darf nicht Zielen und Maßnahmen untergeordnet werden, mit denen ausschließlich kurzfristige Schwankungen etwa im Konjunkturablauf ausgeglichen werden sollen.
- Der Eigentümer muss endlich durch eine Verstärkung der Haushaltsmittel auf hohem Niveau seiner Verantwortung für die Finanzierung der Infrastruktur in vollem Umfang gerecht werden. Der vollständige Ersatz der öffentlichen Mittel für Maßnahmen des Neu- und Ausbaus durch die Emission von neuen Aktien wird aufgrund der für diese Projekte benötigten hohen Summen nicht möglich sein. Der Verantwortung auch für diesen Teil der Infrastrukturinvestitionen darf sich die öffentliche Hand deshalb auch nach einem Börsengang nicht entziehen.

Ein Börsengang, den die Beschäftigten des Bahnkonzerns lediglich dulden, wird scheitern. Die Kolleginnen und Kollegen müssen ihn wollen!



# ...Vorrang vor dem Börsengang haben!