

**Im Januar 2006 ist das zweite Gutachten zur zukünftigen Struktur der Deutschen Bahn von der Unternehmensberatung Booz/Allen/Hamilton unter dem Titel „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz“ (kurz PRIMON) vorgelegt worden. Dieses Gutachten hatte die Bundesregierung in Auftrag gegeben.**

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA hat sich bereits zu Beginn der Diskussion über einen möglichen Börsengang der Bahn sehr konkret positioniert und für den Fall eines Börsenganges klare Forderungen formuliert. Diese lassen sich in drei wesentlichen Punkten zusammenfassen:

- Weitergeltung der Beschäftigungssicherung bis zum Jahr 2010
- Sicherung aller materiellen und sozialen Besitzstände der Arbeitnehmer und zugewiesenen Beamten im Bahnkonzern
- Erhalt des Bahnkonzerns mit Transport und Betrieb

In allen Gesprächen sowohl mit dem Vorstand der Deutschen Bahn als auch mit den Vertretern der Politik hat die GDBA die sich aus diesen grundsätzlichen Positionen abgeleiteten konkreten Forderungen umfassend dargestellt.

## Börsengang ist keine Zwing

Gerade für die realistische Umsetzung dieser berechtigten Forderungen kommt der zukünftigen Struktur der DB AG eine grundlegende Bedeutung zu. Dabei sind die Auswirkungen nicht nur auf die Beschäftigten im Bahn-Konzern beschränkt.

### Es geht um die Zukunft des Systems Schiene

Bei den jetzt zu treffenden politischen Entscheidungen geht es um die Zukunft des Systems Schiene in Deutschland und damit auch um die Sicherheit der Arbeitsplätze aller Beschäftigten in den Schienenverkehrsunternehmen in Deutschland.

Die Entwicklung der öffentlichen und politischen Diskussion nach der Veröffentlichung

des Gutachtens gibt aus Sicht der Verkehrsgewerkschaft GDBA nicht mehr die Gewähr, dass der Bestand des integrierten Konzerns politisch noch möglich ist. Die Folgen wären der Verlust mehrerer zehntausend Arbeitsplätze und die Möglichkeit des 100-prozentigen Verkaufs der Transportgesellschaften. Der bis zum Jahr 2010 gültige Kündigungsschutz würde unter diesen Bedingungen nicht mehr gelten und der konzernweite Arbeitsmarkt zusammenbrechen.

Unter diesen Bedingungen lehnt die Verkehrsgewerkschaft GDBA einen Börsengang ab. Ein Börsengang ist keine zwingende Folge der Bahnreform. Die GDBA erwartet, dass der Eigen-

tümer, die Bundesregierung, auch künftig ihrer Verantwortung für die DB AG gerecht wird.

### Die Verkehrsgewerkschaft GDBA hat gute Argumente!

In einer Vielzahl von Gesprächen und Veranstaltungen auf allen Ebenen werden in den kommenden Wochen und Monaten der Inhalt des Gutachtens und deren Bewertung eine große Rolle spielen. Fünf Modelle wurden untersucht:

#### 1. Das „Integrierte Modell“

Das integrierte Modell entspricht im Wesentlichen der jetzigen Struktur des Bahnkonzerns. Die DB Netz AG im Bahnkonzern ist Eigentümerin und Betreiberin des Netzes. Der Einfluss des Bundes auf Ersatzinve-

Der Streit über den beabsichtigten Börsengang der Deutschen Bahn findet seinen Niederschlag auch in den Medien. In zahlreichen Interviews hat GDBA-Chef Klaus-Dieter Hommel die Haltung „seiner“ Gewerkschaft deutlich gemacht. Wir zitieren nachfolgend Auszüge aus einem Interview mit der Tageszeitung „Die Welt“.

**DIE WELT:** Herr Hommel, Sie haben einen Massenausstand der Bahner angekündigt, sogar zur Fußball-WM, sollte die Deutsche Bahn nicht als integrierter Konzern, also mit Netz, an die Börse gehen. Glauben Sie, dass Sie damit Einfluß auf die Form des Börsengangs nehmen können???

**Hommel:** Die Bahn hat seit Gründung der DB AG mehr als 200 000 Stellen abgebaut, der Tarifabschluß 2005 hat den Mitarbeitern erneut viel abverlangt, und jetzt dieses endlose Hickhack um Börsengang und Zerschlagung des Konzerns.

## Neue Diskussionsgr

Das verunsichert die Bahner, die Stimmung ist gereizt. Wir rechnen mit dem Wegfall von bis zu 50 000 Arbeitsplätzen, sollte die Netzsparte abgetrennt werden, dagegen wehren wir uns. Streik ist eine Möglichkeit, Druck auszuüben.

**DIE WELT:** Warum hat eine Abspaltung der DB Netz automatisch eine Kündigungswelle zur Folge???

**Hommel:** Wird die Bahn in einzelne Gesellschaften aufgespalten, fällt die Holding weg und Dienstleistungsbereiche wie Bau, Reinigung, Instandhaltung, die dort bislang angesiedelt sind, bleiben auf der Strecke. Unternehmen außerhalb der Bahn werden versuchen, im Dienstleistungsbereich der DB Fuß zu fassen – vermutlich nicht ohne Erfolg.

**DIE WELT:** Aber im Zuge eines Börsengangs wird man schon

darüber diskutieren dürfen, ob es zum Kerngeschäft eines Bahn-Konzerns zählt, Fahrzeuge zu warten???

**Hommel:** Sicher. Vermutlich kann man Dienstleistungen auch zum Teil günstiger einkaufen. Aber ob das dann von der Qualität her besser ist? Wir haben oft andere Erfahrungen gemacht.

**DIE WELT:** Sie haben mit der Transnet einen Aktionsplan abgesprochen, um die Netzabspaltung zu verhindern???

**Hommel:** Zunächst werden wir unsere Mitglieder über das neue Gutachten und die Optionen für die zukünftige Struktur der Bahn informieren, dann wollen wir in den politischen Entscheidungsprozeß eingebunden werden. Wir wollen mitreden.

**DIE WELT:** Und wenn man den Gewerkschaften nicht zu-

# Ende Folge der Bahnreform

stitutionen im Bestandsnetz wird über eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sichergestellt. Neu- und Ausbaumaßnahmen erfolgen in Abstimmung mit dem Bund nach dem heutigen Verfahren.

## 2. Das „Eigentumsmodell“

Dieses Modell sieht die Ausgliederung des Eigentums an der Schieneninfrastruktur auf ein Wirtschaftsunternehmen vor, dessen Eigentümer weiterhin der Bund bleibt. Der DB-Konzern bleibt allerdings Betreiber der Infrastruktur; die Schieneninfrastruktur wird dem Unternehmen im Rahmen eines Betreibervertrages zur wirtschaftlichen Nutzung und zur Erhaltung auf der Grundlage vereinbarter Kriterien überlassen.

## 3. Das „Eigentumsmodell in einer Ausgestaltungsvariante“

Hier gehen nicht nur das Eigentum an der Schieneninfrastruktur, sondern auch wesentliche Elemente, wie die Planung und herausragende Steuerungsfunktionen des Netzes in die Verantwortung des Bundes über. Damit wäre der Bund auch für die Trassenvergabe sowie für die Erneuerung und Instandhaltung des Netzes zuständig. Betreiber könnte weiterhin die DB Netz AG in einem Auftragsverhältnis sein. Allerdings ist später auch die Vergabe der beim Konzern verbleibenden Netzfunktionen an Dritte denkbar.

## 4. Das „Finanzholdingmodell“

In diesem Modell gäbe es eine unmittelbare Bundesbeteili-

zerstreut. Es ist doch klar, dass wir jetzt mitreden wollen, schließlich soll es bis zur Sommerpause eine Entscheidung geben.

**DIE WELT:** Sind nicht längst alle Argumente zum Bahn-Börsengang mit oder ohne Schienennetz ausgetauscht worden???

**Hommel:** Das neue Gutachten hat neue Diskussionsgrundlagen geliefert.

**DIE WELT:** Ein verzögerter Börsengang kommt Ihnen doch zugute – um nicht neu über den Beschäftigungspakt zu verhandeln???

**Hommel:** Auch nach einem Börsengang der Bahn müssen die tariflichen Bedingungen erhalten bleiben. Das ist für uns Bedingung! Der Beschäftigungspakt ist für uns das A und O – und zwar bis 2010.

*Der Artikel erschien am Montag, dem 13. Februar 2006, in der Tageszeitung „Die Welt“. Das Interview führte Nikolaus Doll.*

gung an den Infrastruktargesellschaften. Die (Finanz-)Holding übernimmt die Aufgaben der Vermögensverwaltung. Sie hat weder operativen noch strategischen Einfluss auf die Tochtergesellschaften.

## 5. Das „Getrennte Modell“

In diesem Modell werden Infrastruktur und Betrieb völlig voneinander getrennt. Die materielle Privatisierung ist in den Transportgesellschaften zu 100 Prozent möglich; die Infrastrukturgeellschaften verbleiben vollständig beim Bund; der Verkauf einer Minderheitsbeteiligung (bis zu 49 Prozent) ist aber möglich.

Das PRIMON-Gutachten untersucht die fünf genannten Modelle insbesondere im Hinblick auf die folgenden Kriterien:

- Haushalts- und Vermögens-effekte
- Auswirkungen auf Markt und Wettbewerb
- Erreichung der Kapitalmarkt-fähigkeit der DB AG

Die von den Gutachtern unter Berücksichtigung der oben genannten Kriterien zusammengefassten Ergebnisse bestätigen die Verkehrsgewerkschaft GDBA in ihrer Auffassung, dass nur das „Integrierte Modell“ für den Schienenverkehr in Deutschland zukunftsfähig ist. Einen Börsengang durch Zerschlagung lehnt die GDBA ab. Ziel ist es, die Interessen der Mitarbeiter, die nur durch den Erhalt des Konzernverbundes gesichert werden können, zu schützen.

Nur der Konzernverbund

- garantiert die Regelungen zur Beschäftigungssicherung im Bahnkonzern bis 2010.
- ist die zwingende Voraussetzung für den Fortbestand des konzernweiten Arbeitsmarktes.
- garantiert soziale Standards für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

- sichert durch den wechselseitigen Leistungsaustausch zwischen den Konzerngesellschaften Zehntausende von Arbeitsplätzen.

- sichert die Durchsetzungskraft der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und damit den internen Risikoausgleich in einer großen Konzerngemeinschaft.

- verhindert die Zerschlagung starker Konzern- und Gesamtbetriebsräte in schwächere Einheiten.

- stellt wirtschaftlich sicher, dass Geschäftsbereiche mit schlechterem Geschäftsverlauf nicht sofort den Bach runtergehen.

- erleichtert den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wirtschaftlich notwendige und persönlich gewünschte Arbeitsplatzwechsel und verhindert somit lange Suchphasen oder gar den Gang zum Arbeitsamt.

- stellt verkehrspolitisch einen Machtfaktor dar und verhindert einen noch stärkeren Einfluss schienenfeindlicher Wirtschaftsverbände.

- sichert aufgrund seiner finanziellen Leistungsfähigkeit und der Integration von Netz und Transport die Innovationsfähigkeit der gesamten Branche.

- sichert die Fortsetzung von 170 Jahren bewährter deutscher Eisenbahn- und Eisenbahnertradition.

- ist die Voraussetzung, um gemeinsam auch in Europa stark bleiben zu können und gemeinsam mit vielen Kolleginnen und Kollegen aus anderen Ländern noch stärker zu werden.

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA hat sich nach Veröffentlichung des PRIMON-Gutachtens klar positioniert und spricht sich weiterhin für einen integrierten Konzern aus. Das Ziel ist klar: Die Interessen der Beschäftigten dürfen im politischen Pokerspiel nicht unter die Räder kommen.

## Grundlage

hört, ziehen Sie den Trumpf Streik – ist das nicht wenig konstruktiv???

**Hommel:** Wir schalten uns ja nicht erst jetzt in die Diskussion ein. Die Politik hat das Thema Börsengang und zukünftige Struktur der Bahn zerredet. Hätte man in Berlin irgendwann die Argumente der Bahn-Gewerkschaften aufgenommen, wäre ein zweites Gutachten gar nicht nötig gewesen. Wir haben an die Parteien, die Länder- und den Bundesverkehrsminister Anfragen zum Thema Börsengang mit und ohne Netz und den Auswirkungen für die Beschäftigten gestellt, haben aber keine oder nur unzureichende Antworten bekommen. Wir sind nicht gegen einen Börsengang, aber niemand hat bislang unsere Befürchtungen hinsichtlich eines massiven Stellenabbaus für den Fall der Zerschlagung des Konzerns