

Im aktuellen Tarifkonflikt um die Zukunft der Beschäftigungssicherung bei der Deutschen Bahn verlangen die Verkehrsgewerkschaft GDBA und die Gewerkschaft Transnet eine kurzfristige Lösung. „Wir erwarten bis zum 9. November ein tragfähiges Angebot“, machten GDBA-Vize Heinz Fuhrmann und Transnet-Vorstand Alexander Kirchner deutlich. Die bisher vorgelegten Vorschläge seien nicht akzeptabel gewesen.

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA und die Transnet wollen die Beschäftigungssicherung – die unter anderem den Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen vorsieht – zukunftsfest machen. Dies soll, nach dem Willen der Gewerkschaften, unabhängig von einem möglichen Privatisierungsmodell geschehen. Bislang gibt es hier jedoch keine Lösung für den Fall, dass das Netz vom Konzern abgetrennt werden sollte.

„Politische Willensbekundungen des Verkehrsausschusses und einzelner Politiker reichen nicht aus. Es besteht eine erhebliche Diskrepanz zwischen den Erklärungen zum Fortbestand der Beschäftigungssicherung

Tarifkonflikt: GDBA fordert eine schnelle Lösung

und der Bereitschaft, diese auch bei einem Trennungsmodell durch entsprechende Absicherungen des Eigentümers zu ermöglichen“, kritisierten Heinz Fuhrmann und Alexander Kirchner. Der Vorstand der DB AG solle diese Frage endlich mit dem Eigentümer klären.

„Wir halten eine Frist bis zum 9. November für angemessen“, betonten die beiden Gewerkschafter. Sollte an diesem Tag keine Klärung möglich sein, müssten die Verhandlungen erneut für gescheitert erklärt werden.

Bahn-Börsengang scheint fraglich

Angesichts völliger Uneinigkeit in Koalition und Regierung rückt die Entscheidung über den Börsengang der Deutschen Bahn offensichtlich in immer weitere Ferne. Das ganze Projekt scheint zwischenzeitlich auf der Kippe zu stehen, hieß es aus Koalitionskreisen.

Denn: Erneut haben Union und SPD die für Donnerstag, den 26. Oktober, erwartete Entscheidung über den Börsengang der Deutschen Bahn nach mehrstündigen Verhandlungen vertagt – diesmal auf den 8. Novem-

ber. An der ursprünglich als „Entscheidungstreffen“ geplanten Sitzung in Berlin hatten die Staatssekretäre aus Wirtschafts- und Finanzministerium gar nicht erst teilgenommen. Bis Anfang November sollen nun Grundzüge eines Entschließungsantrags für den Bundestag erarbeitet werden.

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA hat die erneute Verschiebung der Entscheidung über den Börsengang der Deutschen Bahn scharf kritisiert. GDBA-Chef Hommel mahnte eine schnelle Entscheidung an. „Es kann nicht sein, dass die Parlamentarier den Börsengang Woche um Woche vor sich her schieben und die Mitarbeiter der DB AG im Ungewissen über die Zukunft ihres Arbeitgebers bleiben“, kritisierte er.

Strittig ist weiterhin, wieviel Einfluss die Bahn künftig auf das Schienennetz haben soll und wie der Wettbewerb auf der Schiene am besten gefördert werden kann. Dabei unterscheiden sich die Modelle, die noch zur Debatte stehen, nur in Nuancen.

Vom Tisch scheint die strikte Trennung von Netz und Betrieb, wie ihn Wirtschaftsverbände, FDP und Grüne ursprünglich gefordert hatten.

Die Union befürwortet das „kleine Eigentumsmodell“, bei dem die Infrastruktur dem Bund übereignet, aber von der DB AG bewirtschaftet wird.

Die SPD steht in weiten Teilen hinter dem von Tiefensee und der Deutschen Bahn als kompromissfähig bezeichneten „Eigentumsmodell“, bei dem der Bund lediglich das juristische Eigentum an der Infrastruktur erhält. Danach soll das juristische Eigentum von Schienennetz, Bahnhöfen und Energieversorgung beim Bund liegen, die Bahn würde diese Bereiche jedoch in ihre Bilanz stellen.

Dieses Modell wird jedoch von der Union abgelehnt. Nach Einschätzung des verkehrspolitischen Sprechers der Unionsfraktion, Dirk Fischer (CDU), gilt das Tiefensee-Modell juristisch und finanziell als riskant. „Einmal in der Bilanz, wäre das milliardenschwere Infrastrukturvermögen des Steuerzahlers für den Bund nicht mehr rückholbar“, kritisierte er. Netz und Bahnhöfe müssten in der Hand des Staates bleiben, verlangte Fischer.

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA hält das „Integrierte Modell“ nach wie vor für die beste

Mit Warnstreiks in Nürnberg und München setzten Mitglieder der Verkehrsgewerkschaft GDBA ihre Aktionen im Oktober fort.





Lösung, nicht zuletzt, weil damit der konzernweite Arbeitsmarkt dauerhaft gesichert wäre. Der Einfluss des Bundes bliebe dabei sogar in zweifacher Hinsicht erhalten:

- Zum einen über den Abschluss einer konkreten und sehr streng zu überwachenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Eigentümer und Bahn, die beide Seiten langfristig bindet – den Bund zur ausreichenden Finanzierung, den Konzern hingegen zum umfassenden Erhalt der Infrastruktur.
- Zum anderen über die Sicherung des beherrschenden Einflusses des Bundes auf das gesamte Unternehmen, also nicht nur auf die Infrastruktur. Denn das Grundgesetz verbietet bei einem integrierten Konzern den Verkauf von 50 Prozent und mehr der heutigen Bundesanteile am gesamten Unternehmen.

Beim Eigentumsmodell hingegen wäre eine vollständige Veräußerung des Restkonzerns ohne Netz sofort möglich!

Wille zur Einigung ist da

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) sagte nach der Vertagung: „Ich habe zur Kenntnis genommen, dass der Wille zur Einigung da ist, auch wenn wir in dieser oder jener Frage noch auseinander liegen.“

Zur erneuten zeitlichen Verzögerung sagte er: „Die zwei, drei Wochen werfen keinen um.“ Ob es dann eine Entscheidung gebe, könne er nur hoffen. Es seien noch zwölf Fragen zu beantworten.

Ein Moratorium ist im Gespräch

In Kreisen der Koalition war hingegen schon von einem Moratorium in der Debatte die Rede. Bahnchef Hartmut Mehdorn hatte bereits nach dem gescheiterten Treffen Ende September auf eine schnelle Entscheidung gedrängt. Die Hängepartie schade dem Unternehmen massiv, hatte er kritisiert.

Die Parlamentarier beauftragten die Bundesregierung nun, noch wichtige rechtliche Fragen der Privatisierung zu klären. „Wenn es gelingt, die Grundzüge des Entschließungsantrags zu verab-

Präsenz wurde vor allem auf den Bahnsteigen gezeigt, um Fahrgäste über die Ziele des Warnstreiks informieren zu können.

schieden, gehe ich davon aus, dass wir eine solide Basis haben, auf der wir weiterarbeiten können,“ machte Tiefensee deutlich.

Aus Kreisen der SPD und der Union hieß es: „Beide Seiten sind entschlossen, die Aufgaben anzupacken. Das beste Modell wird genommen.“ Strittig ist nach wie vor, wie viel Einfluss die Bahn auf das Gleisnetz behalten soll und wie der Wettbewerb auf der Schiene am besten gefördert werden kann.

Ein erneutes Scheitern der Einigungsversuche ist auch ein heftiger Rückschlag für Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD). Er hatte frühzeitig Sympathie für den Börsengang der Bahn mit Netz erkennen lassen und auch Teile seiner Partei davon überzeugen können. Die Privatisierung mit Netz akzeptiert die Union jedoch nicht.

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA fordert unterdessen eine schnelle Privatisierungsentscheidung. „Ein weiterer Aufschub wäre blamabel, sowohl für das Parlament als auch für die Bundesregierung,“ machte GDBA-Chef Klaus-Dieter Hommel deutlich.

DB AG meldet Umsatzplus

Unterdessen meldete die DB AG für die ersten neun Monate 2006 ein Umsatzplus von 19 Prozent oder 3,5 Milliarden Euro auf insgesamt 22 Milliarden Euro. Ohne Einbeziehung des erstmals berücksichtigten US-Logistik-Unternehmens Bax betrage der Umsatzzuwachs immer noch 7,9 Prozent. Das operative Ergebnis (Ebit) sei weiter deutlich gestiegen und liege mit rund 1,5 Milliarden Euro am Ende des dritten Quartals bereits über dem Wert für das Gesamtjahr 2005. Dabei sei das vierte Quartal traditionell das stärkste.

Im Schienenpersonenverkehr stieg die Verkehrsleistung in den ersten neun Monaten um vier Prozent auf 55,8 Milliarden Personenkilometer. Damit wuchs die Bahn nach eigenen Angaben stärker als der „insgesamt stagnierende Personenverkehrsmarkt,“. Im Schienengüterverkehr erhöhte sich die Verkehrsleistung um elf Prozent auf 72,1 Milliarden Tonnenkilometer.

