

Die Große Koalition hat nach langwierigen Debatten im Juni grünes Licht für einen Börsengang der Bahn gegeben.

Demnach sollen 24,9 Prozent der DB Mobility Logistics AG (DB ML), die als Holding der Verkehrsgesellschaften und des Dienstleistungsbereichs fungiert, an Investoren verkauft werden. Die Mehrheit verbleibt beim Bund.

Für die Verkehrsgewerkschaft GDBA steht fest, dass der Wachstumskurs des Bahnkonzerns auch ohne die von der Großen Koalition beschlossene Teilkapitalprivatisierung fortgesetzt werden könnte. Allerdings müsste in diesem Falle der Bund als alleiniger Eigentümer die finanzielle Basis des Konzerns verbreitern.

Dies ist eine zwingende Voraussetzung für den Erhalt der Zukunftsfähigkeit der DB AG. Denn ohne zusätzliches Geld würde die Bahn AG sehr schnell Marktanteile auf dem offenen deutschen Verkehrsmarkt verlieren. Aber auch die erfolgreiche Teilnahme am Wettbewerb auf den zunehmend liberalisierten europäischen Märkten wäre kaum möglich.

Eine Kapitalspritze aus dem Bundeshaushalt haben die Regierungsparteien jedoch abgelehnt. Der Bund soll nicht weiter belastet werden. Aus Sicht

GDBA-Forderung

Nur seriöse Investoren dürfen zum Zuge kommen!

der Verkehrsgewerkschaft GDBA ist die Teilkapitalprivatisierung somit nicht die beste Lösung. Der gefundene Koalitionskompromiss sichert jedoch den nötigen Geldzufluss für die Bahn AG und das System Schiene.

Aufgrund ihres Infrastrukturbezuges und der großen Bedeutung des Schienenverkehrs für die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung mit umweltfreundlich produzierten Verkehrsleistungen ist und bleibt die Deutsche Bahn AG kein Unternehmen wie jedes andere. Von ausschlaggebender Bedeutung für die Fortsetzung einer auf Nachhaltigkeit ausgelegten Wirtschafts-, Verkehrs- und Sozialpolitik in Deutschland ist folgerichtig die Auswahl geeigneter Investoren.

Das politische Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, darf durch die Investorenauswahl des Bundes nicht in Frage gestellt werden!

Neue Miteigentümer können über ihre Beteiligung Einfluss auf die Verkehrsgestaltung innerhalb Deutschlands, darüber hinaus aber auch in Europa und in Ländern außerhalb unseres Kontinents erlangen. Dabei müssen die Investorenziele nicht zwingend mit denen der Bundesrepublik Deutschland kollidieren. Dennoch besteht die Möglichkeit einer Einflussnahme, die letztendlich den gesamtstaatlichen Zielen widerspricht.

Es ist Pflicht und Aufgabe der Politik, die Wahrscheinlichkeit einer derartigen Fehlentwicklung zu minimieren oder gar auszuschließen. Die Investorenauswahl ist auf deutscher Seite dementsprechend streng zu handha-

ben. Herkunft und Unternehmenstraditionen des Investors, dessen Eigentümerstruktur und in besonderem Maße die Erfahrungswerte Dritter, und hierbei insbesondere der Belegschaften, sind wichtige Hinweise und Anhaltspunkte für die Beurteilung eines Kandidaten.

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA hat drei Politikbereiche identifiziert und – dementsprechend gegliedert – Beurteilungskriterien formuliert, die für die Überprüfung der Eignung interessierter Investoren von ausschlaggebender Bedeutung sind.

Wirtschafts- und Außenpolitik

Die Investoren dürfen mit ihrem Engagement in Deutschland keine externen wirtschafts- und außenpolitischen Ziele verfolgen.

Die Wahrscheinlichkeit einer unerwünschten Einflussnahme steigt bei Unternehmen, die direkt oder indirekt von Regierungen bzw. Einrichtungen anderer Staaten beherrscht werden oder in deren Abhängigkeit stehen. Hierbei spielen Rolle und Bedeutung im wirtschafts- und außenpolitischen Gefüge sowie die Größe des Herkunftslandes keinesfalls eine untergeordnete Rolle. Aber auch das Demokratie- und Rechtsstaatsverständnis lassen in diesen Fällen Rückschlüsse auf mögliche über das bloße betriebswirtschaftliche Interesse hinaus gehende Absichten eines derartigen Investors zu.

Eine deutlich höhere Zahlungsbereitschaft für die zum Verkauf stehenden Anteile können ein Indiz dafür sein, dass der Investor beabsichtigt, politisch Ein-

fluss zu nehmen und dementsprechend bereit ist, einen attraktiveren Preis, der einen „politischen Aufschlag“ umfasst, zu zahlen. Worin liegt der „Reiz“ einer derartigen Strategie? Die Doppelrolle des Bundes zum einen als Hauptaktionär des größten deutschen Mobilitätsanbieters und zum anderen als politische Gestaltungskraft könnte außenpolitisch ambitionierte Investoren veranlassen, Zustimmungen oder Unterlassungen innerhalb der DB ML mit extern erwünschtem politischen Wohlverhalten des Bundes in anderen Bereichen zu verknüpfen. Die Bundesrepublik Deutschland wäre fortan erpressbar.

Verkehrspolitik

Die Investoren müssen sich mit dem politischen Ziel „Mehr Verkehr auf die Schiene“ identifizieren.

Ohne Frage weist die deutsche Verkehrspolitik noch immer Mängel auf. Die Benachteiligung der Schiene im Wettbewerb sowie die unzureichende Förderung des Ausbaus der Schieneninfrastruktur stellen in diesem Zusammenhang die zentralen Kritikpunkte dar.

Nichtsdestotrotz ist die Mehrheitsbeteiligung des Bundes am größten Schienenverkehrsunternehmen in Deutschland eine Voraussetzung für den Erhalt eines ausreichenden Schienenverkehrsangebotes. Zudem gewinnt auch auf europäischer Ebene der politische Wunsch nach Verkehrsverlagerung auf die Schiene zunehmend an Gewicht. Die Auswahl künftiger Investoren an der DB ML darf diesen gesamtstaatlichen Zielen nicht entgegenstehen. Dazu zählt in besonderem Maße das

unternehmerische Interesse künftiger Miteigentümer an einem Ausbau des Schienenverkehrs, das im Zweifelsfalle durch zurückliegende (ähnliche) Aktivitäten des Investors im In- und Ausland zu belegen ist.

Anteilseigner mit ausschließlicher Fixierung auf Rendite- und Rentabilitätsaspekte bergen zudem erhebliches Konfliktpotential, das möglicherweise den Staat gerade mit Blick auf Ziele der Daseinsvorsorge mittelfristig zu (Kompensations-)Zahlungen, die nicht den Kunden, sondern einzig und allein den Anteilseignern zu Gute kommen, veranlassen könnte. Denkbar wäre das Erzeugen von Druck auf das Management, Schienenverkehrsverbindungen zu streichen, an deren Erhalt jedoch ein öffentliches Interesse besteht.

Investoren, deren Beteiligungs-Engagement erfahrungsgemäß auf Erzielung höchster Renditen und/oder den kurz- bis mittelfristigen Verkauf erworbener Anteile ausgerichtet ist, sind vom Auswahlverfahren auszuschließen.

Personalpolitik

Investoren müssen die in Deutschland geltenden Gesetze und Regeln der Tarifautonomie, Mitbestimmung und Sozialpartnerschaft anerkennen.

Unternehmen, die als arbeitnehmer- und gewerkschaftsfeindlich gelten und durch ihren rigorosen Umgang mit Belegschaften international traurige Bekanntheit erlangt haben, sind vom Auswahlverfahren auszuschließen. Aber gerade auch die eher unbekannteren Interessenten sind hinsichtlich ihrer Unternehmenskultur und Personalpolitik einer strengen Überprüfung zu unterziehen. Dabei ist auf Erfahrungswerte Dritter (Belegschaften, Gewerkschaften, Wissenschaft, Nicht-Regierungsorganisationen (NGOs)) unbedingt zurückzugreifen.

Produktivität und Erfolg des in Teilen zu veräußernden Unternehmens hängen in hohem Maße von der Einsatzbereitschaft

Fragwürdiges Serviceentgelt

Der Bundesvorsitzende der Verkehrsgewerkschaft GDBA, Klaus-Dieter Hommel, hat Bahn-Chef Mehdorn aufgefordert, die Einführung eines Serviceentgeltes noch einmal zu überdenken. Die DB AG will beim Kauf von Fahrkarten in einem Reisezentrum künftig einen Zuschlag von 2,50 Euro erheben.

Abwanderung von Kunden befürchtet

„Wir befürchten eine Abwanderung von Kunden, die aus Kostengründen nicht mehr beraten werden wollen, obwohl sie dies eigentlich wünschen“, so Hommel. Folge wäre eine weitere Hinwendung zum Automatenverkauf und zum Verkauf über das Internet – verbunden mit einer Verschlechterung des Services und weiterer Kundenverluste.

Die GDBA wird eine hieraus resultierende Einsparungen von Personal in den Reisezentren nicht akzeptieren, so Klaus-Dieter Hommel. Insofern müsse diese Entscheidung noch einmal überdacht werden.

der Beschäftigten ab. Nach den erheblichen Anforderungen an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG im Zuge der ersten beiden Privatisierungsstufen haben die Belegschaften im Bereich der DB ML ein Recht auf Konsolidierung und Fortentwicklung der bestehenden Strukturen. Dabei stehen eine gerechte Bezahlung und sichere Arbeitsplätze im Mittelpunkt.

Die mangelnde Bereitschaft zur Umsetzung einer sozialpartnerschaftlichen Personalpolitik, muss als Hinweis auf ein fehlendes Interesse an einem längerfristigen Engagement betrachtet werden.

Lebenslange Rente mit Kapitaloption Für alle Fälle flexibel

Wer kennt das nicht: Das Geld aus der abgelaufenen Lebensversicherung, die Erbschaft oder das Ersparte braucht man zwar nicht sofort, aber wer kann schon in die Zukunft blicken. Deshalb möchte man für alle Fälle flexibel bleiben und etwas für die Pension oder Rente tun. Und natürlich auch Steuern sparen. Wer einen Einmalbetrag für alle Eventualitäten anlegen möchte, für den hält das dbb vorsorgewerk jetzt mit TwinStar Premium einen wahren „Alleskönner“ in Sachen Vorsorge bereit. Und das mit attraktiven Konditionen für Beamte und Angestellte im öffentlichen Dienst.



Wer zur Generation 50plus gehört, denkt verstärkt über die Zeit nach dem aktiven Arbeitsleben nach. Besser planen lässt sich der Ruhestand mit einer neuen Vorsorgelösung des dbb vorsorgewerk.

Die Sofortrente mit Kapitaloption ist für all diejenigen interessant, die sofort oder in wenigen Jahren liquide und trotzdem flexibel sein wollen. Der eine Teil der Einmalzahlung – mindestens 10 000 Euro – fließt in eine Sofortrente oder in eine aufgeschobene Rente, die spätestens neun Jahre nach Abschluss beginnt. Für den anderen Teil stehen zwei individuelle Anlagekonzepte zur Auswahl: Für den sicherheitsorientierten Kunden ist dies ein gemanagtes Depot. Der eher renditeorientierte Anleger, der auch selbst Einfluss auf die Kapitalanlage nehmen möchte, hat die Wahl zwischen fünf renommierten Dachfonds und acht Einzelfonds. Deren Entwicklung ist jederzeit für den Kunden transparent, da es sich um Publikumsfonds handelt.

Nach zwölf Jahren kann der Kunde die Karten neu mischen –

also entscheiden, wie es mit seiner Anlage weitergehen soll. Für alle, die jetzt Bares benötigen, gibt es die Option der einmaligen Kapitalauszahlung. Diejenigen, die weiterhin eine Rente beziehen möchten, können wählen zwischen der bereits bei Vertragsabschluss garantierten Rente oder der Rente aus dem bis dahin angesparten Fondsvermögen. Diese Rente wird dann lebenslang gezahlt.

Die TwinStar Premium-Police, die bis zum 72. Lebensjahr abgeschlossen werden kann, ist vor allem für die Generation 50plus interessant. Denn sie bietet ideale Lösungen für die finanzielle Absicherung der Zeit nach dem Berufsleben.

Mehr Infos unter (0 18 03) 20 21 63 (9 Cent/60 Sekunden) oder bei Ihrer DBV-Winterthur Agentur vor Ort.