



ANFORDERUNGEN
DER GEWERKSCHAFTEN TRANSNET UND GDBA
AN EIN PRIVATISIERUNGSGESETZ
„DEUTSCHE BAHN AG“

PRÄAMBEL/VORBEMERKUNGEN

Die Bundesregierung hat als Eigentümerin der DB AG eine private Kapitalbeteiligung an der DB AG (Börsennotierung) beschlossen. In der Koalitionsvereinbarung der Regierungsfractionen ist festgelegt, dass in dieser Legislaturperiode die Form der Kapitalprivatisierung festzulegen ist und deren Realisierung stattfindet. Die deutsche Politik entscheidet nun in diesem Zusammenhang über das zukünftige Strukturmodell der DB AG. Damit wird die Unternehmensform für die dann bevorstehende Kapitalprivatisierung festgelegt.

Verschiedene Modelle und Varianten wurden entwickelt und sind in der Diskussion. Bei der aktuellen Debatte geht es im Kern darum, ob eine Kapitalbeteiligung am heutigen integrierten DB AG – Konzern erfolgt, oder vorher das Eigentum an der Infrastruktur aus der Bilanz herausgenommen und dem Bund übertragen wird.

Bei einer vorherigen Herauslösung des Infrastruktureigentums aus dem DB AG – Konzern kann eine Kapitalbeteiligung an dem verbleibenden Konzern mit Logistik/Schienengüterverkehr, Schienenpersonenverkehr und Dienstleistungen erfolgen. Möglich wäre aber auch ein anteiliger oder vollständiger Verkauf der einzelnen Geschäftsfelder.

In jedem Fall bedarf es eines entsprechenden Privatisierungsgesetzes, welches beide Kammern (Bundestag und Bundesrat) passieren muss. Die TRANSNET bietet der Bundesregierung an, beratend die inhaltliche Ausgestaltung des Privatisierungsgesetzes zu begleiten.

Die Entscheidung über das Strukturmodell der DB AG zur Ermöglichung einer privaten Kapitalbeteiligung hat Auswirkungen, die weit über

die Verkehrspolitik hinausgehen.

Die Beschäftigungssicherheit und der soziale Schutz der DB AG – MitarbeiterInnen ist genauso zu beachten, wie die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsversorgung.

Die wirtschaftliche Stabilität der DB AG und deren Wettbewerbschancen in Deutschland, Europa und Weltweit sind für die Arbeitsplatzsicherheit genau so relevant wie die Sicherung bestehender Tarifvertragsrechte.

Die Bundesregierung sollte ihr Unternehmen DB AG weiterhin unterstützen, in dem Bemühen, neben der Verkehrsleistung auf der Schiene den Kunden ein ganzheitliches Transport- und Reiseangebot zu unterbreiten.

Eine Schwächung des Schienenverkehrs durch die falsche Privatisierungsentscheidung hätte auch erhebliche Folgen für die verkehrsaufkommenbedingte Umweltbelastung.

Eine gesetzliche Strukturveränderung der DB AG zum Zwecke der Kapitalprivatisierung führt je nach Modellentscheidung zu unterschiedlichen Haushaltsbelastungen des Bundes. Im Interesse der Steuerzahler sollte sichergestellt werden, dass durch eine Strukturveränderung keine unnötigen direkten und indirekten Haushaltsbelastungen entstehen. Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen müssen gründlich untersucht und lückenlos transparent gemacht werden.

Angesichts der weit reichenden Bedeutung dieses Gesetzes erwarten die Gewerkschaften TRANSNET/GDBA, dass die nachfolgenden Anforderungen durch das Privatisierungsgesetz Deutsche Bahn AG erfüllt werden.

FORDERUNG ZUM GESETZESTEXT

1. Beschäftigungssicherung und Sicherung der Arbeitsbedingungen

Der im Bahn-Gründungsgesetz verankerte „Sozialkonsens“ der Sozialpartner (Bund/DB AG und Gewerkschaften/Betriebsräte) wird fortgeschrieben. Die Sicherungsregelungen des Bahn-Gründungsgesetzes gelten uneingeschränkt weiter.

Soweit der Bund zu einem späteren Zeitpunkt von seinem Eigentumsrecht an der Infrastruktur Gebrauch macht und die Betreiberfunktion der Infrastruktur selbst oder durch Dritte ausführen lässt, haben die dort zu diesem Zeitpunkt beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer über die Regelungen des § 613a BGB hinaus einen Rechtsanspruch auf Weiterbeschäftigung unter Wahrung ihrer materiellen und sozialen Besitzstände.

2. Kein Lohn- und Sozialdumping durch Privatisierung

Durch die Kapitalprivatisierung der DB AG soll auch der Wettbewerb im Schienenverkehr weiter gefördert werden. Der Bund gewährleistet als Mehrheitsgesellschafter der DB AG durch eine Ergänzungsverordnung zu diesem Gesetz, dass Tarif- und Sozialdumping im Wettbewerb um den Schienenverkehr vermieden wird.

Der Eigentümer wird sicherstellen, dass keinerlei Ausgliederungen von Unternehmen oder Unternehmensteilen des DB-Konzerns erfolgen, bei denen in der Folge geringere Lohn- oder Sozialstandards für die hiervon betroffenen Arbeitnehmer zur Anwendung kommen.

Soweit durch die Tarifvertragsparteien ein Flächentarifvertrag für den Bereich schienengebundener Verkehre vereinbart wird, wird dieser als allgemeinverbindlicher Tarifvertrag auch über das Entsendegesetz abgesichert, um Lohn- und Sozialdumping in der Branche zu vermeiden.

3. Fortführung des Konzernweiten Arbeitsmarktes und Beschäftigungssicherungs-Tarifvertrag (BeSiTV) für die Beschäftigten der DB AG

Kommt es bei Unternehmen oder Unternehmensteilen, die unter den Geltungsbereich des BeSiTV fallen, zu einer Herauslösung aus dem Konzernverbund der DB, besteht für die Arbeitnehmer die hiervon betroffen sind, ein über die gesetzliche Regelung hinausgehendes Widerspruchsrecht zum Übergang soweit sie bereits auf Grund einer Rationalisierungsmaßnahme in der Vergangenheit in einem im Konzernverbund verbleibenden Unternehmensteil unterwertig und/oder heimatfern beschäftigt werden.

Soweit sie von diesem Recht Gebrauch machen, erfolgt nach der Herauslösung die Weiterbeschäftigung innerhalb des Konzernverbundes. Kommt es in Unternehmen, die aus dem Konzernverbund herausgelöst wurden, zu einem späteren Zeitpunkt zu Rationalisierungsmaßnahmen, die für die von der Herauslösung betroffenen Arbeitnehmer zu einem Arbeitsplatzverlust führen, so haben diese einen Rückkehranspruch in ein Beschäftigungsverhältnis unter Wahrung ihrer Besitzstände im Bereich des DB Konzerns.

Arbeitnehmer mit bahnspezifischen Berufsbildern, die ihre berufliche Tätigkeit in Folge krankheitsbedingter Beeinträchtigung der erforderlichen besonderen Tauglichkeits- und Eignungsanforderungen nicht mehr ausführen dürfen, erhalten einen über die gesetzlichen Regelungen hinausgehenden Kündigungsschutz.

Soweit diesen Arbeitnehmern zur Übernahme einer neuen Regelbeschäftigung bestimmte Kenntnisse oder Fertigkeiten fehlen, sind ihnen zu deren Erlangung erforderliche Schulungs- und Qualifizierungsmaßnahmen anzubieten. Die Regelungen des § 21 Abs. 5 Nr. 2 DBGrG sind auf alle Arbeitnehmer, die unter den Schutz des derzeitigen BeSiTV fallen, auszuweiten.

FORDERUNG ZUM GESETZESTEXT

Danach sind, soweit dem DB-Konzern bei der Umsetzung der ergänzenden Regelungen des BeSiTV zusätzliche Personalkosten entstehen, diese durch den Eigentümer zu erstatten. Die analoge Regelung für die zur DB zugewiesenen Beamten (§ 21 Abs. 6 DBGrG) ist fortzuschreiben.

Die Möglichkeit zur Beurlaubung von Beamten im dienstlichen Interesse (§ 12 Abs.1 DBGrG) ist auf alle ausgegliederten Unternehmen auszuweiten. Außerdem ist die Zuweisung von Beamten auf deren Antrag hin auch zu Unternehmen ohne Mehrheitsbeteiligung der DB AG zu ermöglichen.

4. Keine Minderung des Entgelts und der Entgeltsicherung bei rechtlicher Verselbstständigung von Unternehmensbereichen.

Der Bund übernimmt die Bürgschaft zur Absicherung der Sicherungsleistungen, z.B. bei Insolvenz einzelner Unternehmen, hinsichtlich der Leistungsverpflichtungen der DB AG - Einzelunternehmen und deren Rechtsnachfolger für tarifvertraglich vereinbarte Besitzstandsregelungen.

5. Einheitliche Regelungen Arbeitszeit- und Arbeitsorganisation

Die Arbeitszeit der Beschäftigten in allen Eisenbahnverkehrsunternehmen wird in einer besonderen Arbeitszeitvorschrift geregelt. Hierzu gehören insbesondere folgende Tatbestände:

- Arbeits- und Fahrzeiten sowie deren Unterbrechung
- max. Schichtlänge
- Ruhezeiten und Ruhepausen
- Auswärtige Ruhezeiten (Anzahl)

- Tätigkeitsnachweise
- Die Zulässigkeit abweichender tarifvertraglicher Regelungen über Arbeitszeiten, Fahrzeiten, Schicht- und Ruhezeiten, Ruhepausen und Unterbrechungen der Fahrzeiten.

6. Wahrung der Rechtsstellung der Beamten und deren beruflicher Entwicklung

Die bestehenden gesetzlichen Regelungen für die bei der DB AG beschäftigten Beamten gelten fort.

7. Unternehmensentwicklung

Eine Kapitalbeteiligung an der DB AG erfolgt im Rahmen des Artikels 87 Ziffer e) des Grundgesetzes. Die Bundesregierung bleibt Mehrheitsgesellschafter der DB AG. Der DB AG-Konzern soll damit in die Lage versetzt werden, seine erfolgreiche Entwicklung hin zu einem internationalen Mobilitäts- und Logistikkonzern uneingeschränkt fortsetzen zu können.

Die Bundesregierung wird durch die Schaffung der entsprechenden Rahmenbedingungen dafür Sorge tragen, dass die verkehrspolitischen Ziele der Bahnreform weiter erreichbar bleiben. Die Eisenbahn in Deutschland bleibt auf Dauer Kernbereich des Mobilitäts-Konzerns DB AG. Für den Kauf von Anteilen bis zu 49,9 % kommen nur Investoren in Frage, die sich verpflichten, diesen Grundsatz anzuerkennen. Reine Finanzinvestoren werden nicht zugelassen.

Die Anteilseigner verpflichten sich, das Netzvolumen zu erhalten und weiter auszubauen. Die Erlöse der Kapitalbeteiligung werden zur Stärkung des Eigenkapitals der DB AG genutzt. Die Netzbewirtschaftung bleibt uneingeschränkt in der Zuständigkeit der DB AG.

FORDERUNG ZUM GESETZESTEXT

Dies umfasst alle Planungs-, Bau-, Instandhaltungs-, Service- und Betriebsführungsaufgaben der heutigen EIU. Damit verbunden ist der Verzicht auf Wettbewerbsausschreibungen und Leistungsvergabe an Dritte.

8. Verkehrsentwicklung

Verkehrspolitisches Hauptziel der Bahnreform war und ist es, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Dieses Ziel hat weiterhin Bestand und wird durch die Bundesregierung durch eine geeignete Gestaltung ihrer Verkehrspolitik unterstützt.

Die Bundesregierung verpflichtet sich, für jeweils einen Zeitraum von 10 Jahren das Bestandsnetz zu sichern und hierfür 2,5 Mrd. € pro Jahr zur Verfügung zu stellen. Die Mittel werden grundsätzlich als nicht zurückzahlbare Baukostenzuschüsse gewährt. Das von der DB AG betriebene Schienennetz in der Bundesrepublik Deutschland bleibt vollständig im Mehrheitsbesitz des Bundes. Eine Aufteilung in regionale Netze unter Besitz der Bundesländer oder Verkauf von einzelnen Strecken ist nicht beabsichtigt.

Die grundgesetzlichen Aufgaben des Bundes im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge werden auf den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und den Schienengüterverkehr (SGV) ausgedehnt. Der Bund wird zufließende Gewinne aus seiner Beteiligung an der DB AG unternehmensunabhängig in das System Schiene reinvestieren. Näheres regelt ein Bundesgesetz.

9. Haushalterische Kriterien

Die Bundesregierung wird in den ersten fünf Jahren nach der anteiligen Kapitalprivatisierung der DB AG dem Deutschen Bundestag jährlich einen haushaltspolitischen Folgebericht vorlegen, der alle Ausgaben und Einnahmen des Bundes im Zusammenhang mit dem

Verkehrssystem Schiene darstellt.

Der Bund wird bezogen auf die Verkehrsentwicklung im Schienenverkehr und die Umweltauswirkungen der Verkehrsentwicklung insgesamt dem Deutschen Bundestag jährlich einen Folgebericht vorlegen, mit dem die Veränderungen seit der anteiligen Kapitalprivatisierung der DB AG dargestellt werden.

10. Volkswirtschaftliche Kriterien

Die DB AG hat als Arbeitgeber und Investor eine hohe industriepolitische Bedeutung für die deutsche Wirtschaft und den Arbeitsmarkt.

In strukturschwachen Gebieten und insbesondere in zahlreichen Regionen Ostdeutschlands ist der Konzern das Rückrat der lokalen Arbeitsmärkte und deshalb schon aus beschäftigungspolitischen Gründen unverzichtbar. Die anteilige Kapitalprivatisierung soll dazu beitragen, diese Bedeutung zu stabilisieren und auszubauen.

Die Bundesregierung unterstützt die DB AG - durch geeignete europapolitische Maßnahmen und in ihrer Eigenschaft als Mehrheitsgesellschafterin des Konzerns - in ihrem Bestreben, im europäischen Wettbewerb als Mobilitätsdienstleister erfolgreich zu sein.

11. Innovationspotenzial des Schienensystems fördern

Die Bundesregierung wird ihre Forschungsmittel für innovative Projekte im Eisenbahnverkehr deutlich aufstocken.

Im Forschungsetat wird ein besonderer Haushaltstitel „Schienenverkehr“ eingerichtet.

Damit soll auch eine bessere Vergleichbarkeit der eingesetzten Finanzmittel für Forschung in Projekte für Straßen-, Schienen-, Wasser- und Luftverkehr erreicht werden.