



Brennpunkt



**Inhalt und Bewertung
des Gutachtens**

***Privatisierungsvarianten der
Deutschen Bahn AG
„mit und ohne Netz“
(PRIMON-Gutachten)***

**in Vorbereitung eines
Börsenganges
der Deutschen Bahn AG**

**Argumente und Fakten
für die politische Diskussion**



Herausgeber:

Verkehrsgewerkschaft GDBA
Geschäftsführender Bundesvorstand
Westendstraße 52
60325 Frankfurt am Main

Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus-Dieter Hommel, Michael Köhler

Druck, Satz und Layout:

Hausdruckerei der Verkehrsgewerkschaft GDBA



Im Januar 2006 wurde das zweite Gutachten zur zukünftigen Struktur der Deutschen Bahn AG von der Unternehmensberatung Booz/Allen/Hamilton unter dem Titel „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz“ (kurz PRIMON) vorgelegt.

Dieses Gutachten hatte die Bundesregierung in Vorbereitung des von Bahnvorstand und Politik angestrebten Börsenganges der Deutschen Bahn AG in Auftrag gegeben.

Derzeit befindet sich das Gutachten in der politischen und öffentlichen Diskussion und soll die Grundlage für die zur weiteren Privatisierung der Bahn AG notwendigen politischen Entscheidungen sein.

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA hat sich bereits zu Beginn der Diskussion über einen möglichen Börsengang der Bahn sehr konkret positioniert und für diesen Fall 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 Fahrweg*

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

Gerade für die realistische Umsetzung dieser berechtigten Forderungen kommt der zukünftigen Struktur der Deutschen Bahn AG eine grundlegende Bedeutung zu.

Dabei sind die Auswirkungen nicht nur auf die Beschäftigten im Bahnkonzern beschränkt.

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 hundertprozentigen 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 Verkauf ist keine zwingende Folge der Bahnreform.

Wir erwarten vom Eigentümer, der Bundesregierung, auch zukünftig, dass er seiner Verantwortung für die DB AG gerecht wird!

Wir haben gute Argumente!

In einer Vielzahl von Gesprächen und Veranstaltungen auf allen Ebenen werden in den kommenden Wochen und Monaten der Inhalt des Gutachtens und dessen Bewertung eine große Rolle spielen.

In diesem „GDBA-Brennpunkt“ wollen wir deshalb die wesentlichen Inhalte der einzelnen Modelle aufzeigen und die Auswirkungen der Abtrennung des Netzes und damit der Zerschlagung des Bahnkonzerns auf die Beschäftigten im Schienenverkehr in Deutschland deutlich machen.

Im Gutachten untersuchte Modelle:

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 Ersatzinvestitionen 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 auch 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**“

In diesem Modell 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 die 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, so etwa über Ausschreibungen, denkbar. Ein hundertprozentiger Verkauf des Konzerns ist möglich.

4. Das „**Finanzholdingmodell**“

In diesem Modell gäbe es eine unmittelbare Bundesbeteiligung an den Infrastrukturgeellschaften. Die (Finanz-)Holding übernimmt die Aufgaben der Vermögensverwaltung. Sie hat weder operativen noch strategischen Einfluss auf die Tochtergesellschaften. Ein hundertprozentiger Verkauf des Konzerns ist möglich.

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 oben genannten Modelle insbesondere im Hinblick auf die folgenden Kriterien:

- *Haushalts- und Vermögenseffekte*
- *Auswirkungen auf Markt und Wettbewerb*
- *Erreichung der Kapitalmarktfähigkeit 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.

Börsengang durch Zerschlagung des Bahnkonzerns im Interesse der Beschäftigten abgelehnt

Wir werden die berechtigten Interessen der Mitarbeiter, die nur durch den Erhalt des Konzernverbundes gesichert werden können, schützen.

Die folgende Zusammenstellung macht deutlich, warum der Erhalt des Konzernverbundes für die Beschäftigten in allen Schienenverkehrsunternehmen in Deutschland so wichtig ist:

Der Konzernverbund

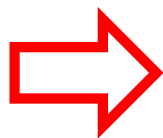
- *garantiert die Regelungen zur Beschäftigungssicherung im Bahnkonzern bis 2010.*
- *ist die zwingende Voraussetzung für den Fortbestand des konzernweiten Arbeitsmarktes.*
- *garantiert die sozialen Standards für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.*
- *sichert durch den wechselseitigen Leistungsaustausch zwischen den Konzerngesellschaften Zehntausende von Arbeitsplätzen.*
- *sichert die Durchsetzungsstärke 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.*



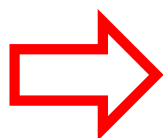
- stellt verkehrspolitisch einen Machtfaktor dar und verhindert einen noch stärkeren Einfluss schienenfeindlicher Wirtschaftsverbände.
- sichert aufgrund seiner finanziellen Leistungsfähigkeit und der Integration von Netz und Transport die Innovationsfähigkeit der gesamten Branche.
- sichert die Fortsetzung 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.

Als sich die Verkehrsgewerkschaft GDBA nach der Veröffentlichung des PRIMON-Gutachtens erneut klar positioniert und auch ihre Kampfbereitschaft für die Interessen der Eisenbahner, bis hin zum Streik, erklärt hat, wurden wir in die Ecke der Panikmacher gestellt.

Uns in diesem Zusammenhang Wahlkampf wegen der in diesem Jahr stattfindenden Betriebsratswahlen zu unterstellen, ist ein Ausdruck von purer Hilflosigkeit und Mangel an Verantwortung gegenüber den Beschäftigten.



Die Vorteile und Stärken eines integrierten Konzerns wird die Verkehrsgewerkschaft GDBA auch zukünftig unbeirrt verteidigen.



Wir werden dafür sorgen, dass die Interessen der Beschäftigten im politischen Pokerspiel nicht unter die Räder kommen.



- **Gewerkschaftliche Interessenvertretung und Beratung** in allen beruflichen, tariflichen, dienstlichen und sozialen Angelegenheiten unter Anwendung aller zugelassenen Mittel
- **Tarifpartner** des Arbeitgeberverbandes Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (AgV MoVe), weiterer Arbeitgeberverbände, von Verkehrs-, Logistik-, Dienstleistungs- und Telekommunikationsunternehmen, Behörden und Sozialeinrichtungen.
- **Zahlung von Streikgeldern** an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei Arbeitskämpfen
- **Mitwirkung bei der Gesetzgebung** in allen Angelegenheiten des Beamten-, Besoldungs- und Laufbahnrechts sowie des Versorgungs- und Rentenrechts gemeinsam mit dem dbb beamtenbund und tarifunion
- **Umfassender Berufsrechtsschutz und Rechtsberatung** durch erfahrene Anwälte, unsere Rechtsstelle, die Dienstleistungszentren des dbb und besonders geschulte Kolleginnen und Kollegen
- **Familien-Rechtsschutzversicherung** mit Schadenersatz-, Vertrags-, Straf-, Ordnungswidrigkeiten-, Beratungs-, Wohnungs- und Grundstücksrechtsschutz für die ganze Familie; für 2,14 € im Monat auch für den nichtehelichen Lebenspartner!
- **Verkehrs-Rechtsschutzversicherung und vieles mehr**
Sinnvolle exklusive Ergänzungsangebote unserer "Familien-Rechtsschutzversicherung" zu absoluten TOP-Konditionen
- **Freizeit-Unfallversicherung** mit Unfallkrankengeld, Invaliditäts- und Todesfallentschädigung
- **Weltweiter Unfallschutz inklusive Unfall PLUS**
Exklusives Ergänzungsangebot zu unserer „Freizeit-Unfallversicherung“ für das GDBA-Mitglied, dessen Ehegatten oder Lebensgefährten in häuslicher Gemeinschaft für nur 6,60 € im Monat pro Person
- **Dienst- und Berufshaftpflicht-Versicherung**
Mitglieder der Verkehrsgewerkschaft GDBA erhalten 10 Prozent Ermäßigung. Zusätzlich gilt ein Sondertarif "Junge Familie" für Mitglieder der Verkehrsgewerkschaft GDBA bis zur Vollendung des 25. Lebensjahres.
- **Gruppen-Sterbegeldversicherung**
Versicherungssumme bis 12.500 €; hohes Eintrittsalter ohne Gesundheitsfragen; sehr günstige Beiträge durch exklusive Gruppenverträge
- **Sterbegeldbeihilfe**
- Kostenlos ins Haus: Das „**GDBA-magazin**“, aktuelle Informationen durch Aushangdienste, Faltblätter und Handzettel
- **Aktuelle Arbeits- und Ausbildungshilfen**, Broschüren, Ratgeber, Gesetze und Kommentare
- **Förderung der Berufsausbildung**, Fort- und Weiterbildung; Träger der Eisenbahnfachschule
- **Bildungsseminare zur Staatspolitik** und ein umfangreiches Seminarangebot in Zusammenarbeit mit der dbb akademie
- **Schulung und Sofortinformation** unserer Amtsinhaber und Personalräte; Schulung unserer Betriebsräte, Jugend- und Auszubildenden- sowie Schwerbehindertenvertreter durch **Lern.mit**
- **Mitglieder- und Leserreisen** unserer Bezirke und der gdba-jugend sowie in Zusammenarbeit mit der dbb akademie und vielen Kooperationspartnern
- **Einkaufsvergünstigungen, TOP-Konditionen bei der Urlaubsplanung, bei Hotelübernachtungen und bei der Ergänzung ihres Versicherungsschutzes** sowie viele weitere Vergünstigungen in Zusammenarbeit mit vielen Kooperationspartnern

**Unsere
Leistungen
für Mitglieder!**

**Jetzt online
Mitglied werden!**