

----- Ursprüngliche Nachricht -----

Betreff: Ihr Schreiben vom 29. November 2007

Von: "Koehler, Michael" <Michael.Koehler@gdba.de>

Datum: Do, 13.12.2007, 12:52

An: info@bahn-fuer-alle.de

Sehr geehrter Herr Diefenbach-Trommer,

wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 29. November 2007.

Die Grundpositionen der Verkehrsgewerkschaft GDBA zu einer Fortsetzung der Bahnreform sind hinlänglich bekannt:

Unsere Kernforderung ist der Erhalt des Konzernverbundes. Eine Abtrennung der Infrastrukturgesellschaften, die mittelfristig zu einer Atomisierung des gesamten Konzerns führen würde, lehnen wir ab. Die Wirtschaft steht bereits in den Startlöchern, um sich bei diesem neoliberalen Schlachtfest die besten Stücke zu sichern. Damit verbunden wäre der Fortfall von mindestens 50.000 Arbeitsplätzen insbesondere in den heutigen Dienstleistungsbereichen, aber auch in anderen Geschäftsfeldern. Durch den Konzernverbund und die damit einhergehenden wechselseitigen internen Liefer- und Leistungsverflechtungen werden diese Arbeitsplätze heute gesichert. Das zurückliegende Insourcing haben die Gewerkschaften lange und wiederholt gefordert. Es ist ein Erfolg unserer Anstrengungen, Arbeitsplätze und Sozialstandards auf diese Weise gesichert zu haben und weiterhin zu sichern. Nach einer Zerschlagung des Konzerns wäre hingegen keine der verbleibenden Gesellschaften ökonomisch in der Lage und vor allen Dingen willens, diese Bereiche fortzuführen, zu erhalten und durch die Vergabe von Aufträgen zu beschäftigen. Im Gegensatz zu anderen Organisationen, die nur wenige Berufsbilder aus dem Bahnbereich vertreten, sprechen wir für alle Mitarbeitergruppen. Als Gewerkschaft aller Berufsgruppen müssen und werden wir das Ganze, den Verbund, im Auge behalten. Rosinenpickerei und suboptimale (Schein-)Lösungen lehnen wir ab. Weiterhin würde der bestehende konzernweite Arbeitsmarkt im Falle einer Konzernzerschlagung seines Fundamentes beraubt. Er ist Kernelement eines Bündels von Maßnahmen, die bisher die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner gerade in konjunkturell und strukturpolitisch schwierigen Phasen vor einem Gang zur Bundesagentur für Arbeit bewahrt haben. Darauf wollen und können wir im Interesse unserer Mitglieder nicht verzichten. Und: Im Falle einer Zerschlagung würde Deutschland ohne Not d e n Innovationstreiber im Schienenverkehr zugunsten eines übersteigerten Wettbewerbsdenkens aufgeben.

Die Bemühungen um eine Internationalisierung des Bahnkonzerns erkennen wir an. Sie sind die Folge der politisch und nicht von den Gewerkschaften gewollten totalen Liberalisierung der Verkehrsmärkte in Deutschland wie in Europa. Andere Bahnunternehmen sind ebenso "unterwegs", um ihre nationale und internationale Position zu festigen. Zur Sicherung von Arbeitsplätzen und Sozialstandards der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter muss die DB AG über ebensolche Möglichkeiten der Fortentwicklung verfügen können. Im Verkehrsmarkt des 21. Jahrhunderts werden von den Kunden immer seltener Leistungen eines konkreten Verkehrsträgers, sondern Lösungen für Mobilitäts- und Logistikprobleme nachgefragt. Und dies grenzüberschreitend, weltweit. Auf diese Entwicklung hat die Bahn AG entsprechend reagiert. Um auf dem eingeschlagenen erfolgreichen Weg, der auch und gerade weltweit Geldquellen zur Fortentwicklung der Schiene in Deutschland sichert, nicht stehen bleiben zu müssen, benötigt der Konzern Finanzmittel. Denn bevor Gewinne flie-

ßen, muss investiert werden. Eine zusätzliche Verschuldung fällt als Variante aufgrund des erreichten Verschuldungsgrades aus. Die Bahn braucht also zusätzliche Eigenmittel. Der Bund hat es als Bahneigentümer nun in der Hand, auch ohne Teilprivatisierung, die die Verkehrsgewerkschaft GDBA nicht gefordert hat und fordert, die Zukunftssicherung des Unternehmens über eine Zufuhr von Eigenkapital auf den Weg zu bringen.

Wesentliches Element der künftigen Infrastrukturfinanzierung und damit des Erhalts des Bestandsnetzes bleibt neben der geforderten Erhöhung der Infrastrukturmittel der Abschluss einer bindenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Bahnkonzern. Auf diese Weise wäre der Bund künftig gezwungen, seine Wünsche konkret und detailliert offenzulegen. Damit würde er zum ersten Male eine über die bloße Bereitstellung von Mitteln hinausgehende "qualitätsbezogene" Verantwortung für den Erhalt der Schieneninfrastruktur übernehmen. Gleichzeitig muss die Bahn AG über ein geeignetes Sanktionssystem, das Bonus- bzw. Maluszahlungen vorsieht, ausreichend Anreize erhalten, um die vereinbarten Standards auch tatsächlich einzuhalten. Dieses Erfordernis ist unabhängig von den Eigentümerstrukturen, gleichwohl aber zwingend notwendig, um eine denkbare rein betriebswirtschaftliche Ausrichtung der Infrastrukturvorhaltung mit deutlich negativen Auswirkungen auf den Schienenverkehr zu verhindern. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung stellt somit eine längst überfällige Maßnahme und somit ein wichtiges Kernelement künftiger staatlicher Infrastrukturpolitik dar.

Zu glauben, das Rad ließe sich bahnpolitisch auf einen Stand der "gemütlichen" 50er und 60er Jahre zurückdrehen, wäre fatal - und dies gerade für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aller Bahnunternehmen. Die Bahn AG könnte im Gegensatz zu ihren Konkurrenten an der politisch gewollten Marktöffnung national wie international nicht partizipieren. Sie würde wirtschaftlich zurückfallen und von anderen, meist internationalen Mischkonzernen überholt. Betriebswirtschaftlich weniger interessante Schienenverkehrsangebote würden in Ermangelung interner Kompensations- und Kalkulationsmöglichkeiten entfallen. Auch sei daran erinnert, dass die alten Bahnkonzepte in den Nachkriegsjahrzehnten in Westdeutschland zu einem massiven Abbau von Infrastruktur geführt haben. Darunter leiden wir alle noch heute. Das soll und darf sich in keinem Falle wiederholen!

Zu neuen Modelle einer Teilprivatisierung wollen wir zum jetzigen Zeitpunkt nicht Stellung nehmen. Die bisher bekannten Überlegungen sind allenfalls schemenhaft und deshalb ungeeignet für eine detaillierte Betrachtung. Nach entsprechender Vorlage von konkreten Vorschlägen werden wir uns dazu äußern. Im Übrigen verweisen wir auf den gemeinsamen Beschluss des Bundeshauptvorstands der Verkehrsgewerkschaft GDBA und des Beirates der Gewerkschaft TRANSNET vom 13. November 2007, den wir dieser Mail beigelegt haben.

Wir wünschen Ihnen ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes Jahr 2008.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Köhler
Leitungsassistent
Verkehrsgewerkschaft GDBA
Tel.: 069/71 40 01 32
Fax: 069/71 40 01 80