



GEWERKSCHAFT
DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER
– HAUPTVORSTAND –

GDL-Hauptvorstand • Postfach 60 08 94 • 60338 Frankfurt am Main

Bündnis Bahn für Alle
c/o Attac Deutschland
Münchener Straße 48
60329 Frankfurt



Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Sven Grünwoldt

Tel. –44, Fax –49

E-Mail: Manfred.Schell@gdl.de

Datum

12. Dezember 2007

Ihr Schreiben vom 28. November 2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Ihrem oben genannten Schreiben baten Sie die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer um eine Stellungnahme zur Bahnprivatisierung. Hierzu übersandten Sie uns eine Reihe von Fragen, die wir Ihnen mit diesem Schreiben gerne beantworten.

Vorab möchten wir Ihnen kurz unsere grundsätzliche Auffassung zur Kapitalprivatisierung der DB AG darlegen:

Wie Ihnen sicherlich bekannt, hat sich die GDL als einzige Eisenbahnergewerkschaft gegen die damalige Privatisierung der DB zum 1. Januar 1994 ausgesprochen. Ein wesentlicher Ablehnungsgrund bestand darin, dass die DB gegenüber ihren Mitwettbewerbern zur Straße, Luft und Wasser erhebliche Wettbewerbsnachteile aufzuweisen hatte, die im Übrigen bis heute fortbestehen und sich in einigen Bereichen verstärkt haben.

Die GDL forderte damals: Erst Harmonisierung, dann Liberalisierung. Demzufolge sollte sowohl national als auch international zunächst Chancengleichheit im Verkehrssektor hergestellt werden, bevor eine Liberalisierung im Schienenverkehr erfolgt. Ohne Chancengleichheit mit konkurrierenden Verkehrsträgern war die Deutsche Bahn aus Sicht der GDL im Fern- und Güterverkehr nicht wettbewerbsfähig. Die Entwicklung nach mittlerweile 13 Jahren zeigt, dass die Mehrzahl der damals in die Privatisierung gesetzten Ziele nicht erreicht wurde.

Die GDL hat in der Frage „DB-Börsengang mit oder ohne Netz“ im DB-Konzern seit Monaten eine äußerst schwierige Situation zu bestehen. Dies deshalb, weil

- sie sich umgehend von einem angedrohten Arbeitskampf im Falle einer parlamentarischen Entscheidung für einen Börsengang ohne Netz distanziert hat;

- sie der These widersprochen hat, dass ein eventueller Börsengang ohne Netz zur zwangsläufigen Folge hätte, dass der Konzern „auseinander fliegt“ und
- sie vehement bestreitet, dass in Folge eines eventuellen Börsenganges ohne Netz der Verlust von 80.000 Arbeitsplätzen zwangsläufig sei.

Demgegenüber erachten wir es als unverantwortlich, dass sich weder der Konzernvorstand noch die übrigen Vorstände der einzelnen Aktiengesellschaften von diesen Thesen distanzieren haben. Erneut 80.000 Arbeitsplätze zur Disposition zu stellen und damit die Mitarbeiter der DB zu verunsichern, erachten wir nach einem bereits erfolgten Arbeitsplatzabbau von 300.000 Menschen seit 1990 als schlichtweg inakzeptabel. Unabhängig davon, hätten wir auch vom Eigentümer Bund erwartet, dass er sich mit klaren Positionen schützend vor „seine Beschäftigten“ bei der Bahn stellt.

Die GDL befürchtet, dass nach einem Börsengang das bereits im Unternehmen vorherrschende Prinzip „Wir fahren nur noch das, was sich rechnet“ abgewandelt wird in „Wir fahren nur noch das, was die notwendige Kapitalrendite erzielt“. Die Folge daraus wäre eine weitere Angebotsausdünnung im Fern- und Regionalverkehr. Nach dem gleichen System würde dann wohl auch im Güterverkehr verfahren.

Auch dies würde zu einer völligen Konterkarierung der mit der Bahnreform verbundenen Zielsetzung führen, nämlich einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene mit den daraus resultierenden ökonomischen und ökologischen Vorteilen.

Als GDL haben wir mehr Vertrauen in die Politik des Eigentümers Bund als in die Unternehmensführung, dass es nicht zu einem weiteren Abbau der Infrastruktur kommen wird. Der Bund seinerseits muss allerdings verbindlich darlegen, welche Bahn in Art und Umfang er in den nächsten 15 Jahren haben will.

Die GDL erachtet die Deutsche Bahn auch im Jahre 2007 als nicht börsenfähig. Sollte der Bund als Eigentümer dennoch den Börsengang beschließen, so hat die Eisenbahninfrastruktur komplett in Bundeshand zu verbleiben.

Wir vertreten darüber hinaus die Auffassung, dass die Bahn mit der nachgewiesenen Leistungsbereitschaft ihrer Beschäftigten unter Inanspruchnahme ihrer eigenen Potentiale ihre Position im Wettbewerb sowohl national als auch international ausbauen kann. Auf diese Weise kann der immens angehäuften Schuldenstand, der zudem fast ausschließlich aus getätigten Zukäufen resultiert, sukzessive abgebaut werden.

Daraus resultierend beantworten wir Ihre Fragen wie folgt:

- **Lehnen Sie eine Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG ab?**

Die GDL ist kein Befürworter einer Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn. Die zurückliegenden Jahre im Unternehmen gingen einher mit einem permanenten Personalabbau. Dies ist auch ein Grund dafür, warum die verbliebenen Beschäftigten immer noch erheblich hinter der Einkommensentwicklung in vergleichbaren Berufen sowohl im nationalen als auch im internationalen Vergleich hinterherhinken (vergleiche hierzu beispielsweise den beigefügten Gehaltsvergleich der europäischen Lokomotivführer). Zudem befürchten wir nach wie vor, dass sich nach einer Kapitalprivatisierung der DB AG der Druck auf die Beschäftigten und ihre Arbeitsplätze weiter erhöhen wird. Auch deshalb lehnt die GDL eine Kapitalprivatisierung **zum jetzigen Zeitpunkt strikt ab**. Die gesamte Geschäftspoli-

tik und somit auch die Bilanzen der DB werden seit Jahren auf einen bevorstehenden Börsengang getrimmt. Die DB verfolgt eine Expansionsstrategie, die nur durch eine ständige Neuaufnahme von Schulden finanziert werden kann. Der bisherige Gesetzentwurf des Bundesverkehrsministeriums zur Kapitalprivatisierung der DB AG sollte die Eisenbahninfrastruktur auf Dauer an die DB AG und zukünftiger Investoren binden. Damit würde ein Volksvermögen, dessen Wert bereits heute 126 Milliarden Euro übersteigt, quasi fast zum Nulltarif verschleudert werden.

- **Unterstützen Sie die Forderung von "Bahn für Alle" nach einer Deutschen Bahn als integrierten Konzern in vollständigem öffentlichem Eigentum?**

Hier verweisen wir auf unsere obigen grundsätzlichen Ausführungen.

- **Sind Sie gegen das so genannte Holding-Modell, das die Koalition nun prüft?**

Das Steinbrück-Holdingmodell sieht vor, die Bahn unter dem Dach einer DB-Holding im Besitz des Bundes faktisch in zwei Teile aufzuspalten. Zum einen würde der Verkehr auf der Schiene in einer eigenen Holding zusammengefasst. Neben der Nah- und Fernverkehrssparte würden dazu auch der Güterverkehr sowie die Logistiksparte, zu denen die Speditionstochter Schenker gehört, zählen. Diese untergeordnete Holding soll den Plänen zufolge zu 49 Prozent an der Börse über strategische Anleger privatisiert werden; 51 Prozent der Anteile liegen weiter beim Bund.

Bei allen bisherigen Modellen, ging es um eine Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG (Holdinggesellschaft). Damit wären alle Tochtergesellschaften, einschließlich der Infrastruktur-Töchter teilprivatisiert worden. Beim Steinbrück-Holdingmodell hingegen wird nicht die Deutsche Bahn AG, sondern einige ihrer Tochtergesellschaften teilprivatisiert. Die Privatisierung erfasst damit nicht die Infrastrukturgesellschaften, also die DB Netz AG, die DB Station & Service AG sowie die DB Energie GmbH. Nur die Transport- und Logistiksparten des Konzerns, zusammengefasst unter dem Dach einer neu zu gründenden Zwischenholding, sollen privatisiert werden. Verkäufer der Aktien ist damit nicht der Bund, sondern die DB AG. Die Privatisierungserlöse fließen somit nicht an den Bund, sondern an die DB AG. Ein Privatisierungsgesetz ist nicht erforderlich, weil der Gesetzesvorbehalt aus Art. 87e Grundgesetz sich nur auf die Privatisierung von Infrastrukturgesellschaften bezieht – die hier aber nicht betroffen sind. Damit verbleibt die Eisenbahninfrastruktur beim Bund. Dies ist eine völlig neue grundlegende und wesentliche Weichenstellung im jahrelangen Streit um die Bahnprivatisierung. Somit wäre die Kernforderung der GDL zumindest erfüllt. Das Steinbrück-Holdingmodell entspricht darüber hinaus den Vorstellungen der meisten Fachleute und Verbände.

- **Lehnen Sie eine Privatisierung mit stimmrechtslosen Vorzugsaktien, wie vom SPD-Parteitag zur Bedingung für die Bahnprivatisierung gemacht, ab?**

Grundsätzlich würden bei diesem Modell keine strategischen Investoren an der DB AG beteiligt, sondern Kleinanleger. Damit versprechen sich die Befürworter dieses Modells, dass der Renditedruck strategischer Investoren mit all seinen negativen Folgen entfällt. Darüber hinaus verbliebe die gesamte Stimmrechtshoheit in den Hauptversammlungen und Gesellschafterversammlungen der DB-Unternehmen beim Bund, der damit auch in Zukunft juristischer Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur bleiben würde. Damit wäre zumindest die Kernforderung der GDL erfüllt. Allerdings braucht das Modell an dieser

Stelle nicht weiter bewertet werden, da es keine politische Mehrheit innerhalb der Regierungskoalition für dieses Modell gibt.

- **Sind Sie gegen eine Trennung von Infrastruktur und Transport oder für Verkäufe von Töchtern der DB AG?**

Wir verweisen diesbezüglich auf unsere vorhergehenden Ausführungen.

- **Wie engagieren Sie sich für das von Ihnen favorisierte Privatisierungsmodell oder für ein anderes Zukunftsmodell der Bahn?**

Die GDL nutzt diesbezüglich alle ihr vorhandenen Möglichkeiten. Sie wendet sich beispielsweise im Bedarfsfall an die politischen Gremien unseres Landes, organisiert aber auch selbst parlamentarische Abende, führt Hintergrundgespräche oder ist aktiver Teilnehmer öffentlicher Anhörungen zu dieser Thematik. Darüber hinaus stehen wir diesbezüglich in ständigen Kontakt zu Fachpolitikern, die diese Thematik bearbeiten.

- **Wenn Sie über die Zukunft der DB AG und des Schienenverkehrs in Deutschland bestimmen könnten: Wie wäre die DB AG organisiert, was wäre bei der Bahn für Fahrgäste und Beschäftigte anders als heute? Bitte teilen Sie uns Ihre Vision mit!**

Im Jahre 1993, also vor der Privatisierung der Deutschen Bahnen zur Deutschen Bahn AG favorisierte die GDL die Führung der Deutschen Bahn als Anstalt des Öffentlichen Rechts. Die heute existierende Unternehmensform ist allerdings unumkehrbar. Zudem muss sich die DB AG im zweifellos immer stärker werdenden europäischen Wettbewerb behaupten.

Zunächst muss der Bund als Eigentümer der DB AG Festlegungen darüber treffen, welche Bahn er sich in Deutschland in den nächsten 15 Jahren vorstellt. Dies betrifft insbesondere die Größe des Schienennetzes. Dazu muss der Bund die notwendigen Finanzmittel bereit stellen, damit das festgelegte Bestandsnetz unterhalten, modernisiert und damit zukunftsfähig gemacht werden kann. Es müssen zusätzliche Gleiskorridore geschaffen werden, um eine Entmischung zwischen Personenverkehr und Güterverkehr zu erreichen. Nur so ist es überhaupt möglich, mittelfristig dem anwachsenden Güterverkehr zu begegnen und diese zusätzlichen Verkehre auf die Schiene umzuleiten.

Das Bestellerprinzip im Regionalverkehr durch die Länder hat sich bewährt. Allerdings muss der Bund hierfür die Höhe der Regionalisierungsmittel dem Verkehrsaufkommen anpassen und nicht der aktuellen Haushaltslage. Ebenso befürwortet die GDL eine transparente Verwendung der Mittel. Die Bundesländer haben bei der Bereitstellung der Finanzmittel durch ihre Ausschreibungskriterien strikt darauf zu achten, dass der Wettbewerb nicht durch die unterschiedlichen Löhne und Gehälter der Beschäftigten der Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern durch die angebotenen Leistungen entsteht.

Die GDL erachtet es grundsätzlich als problematisch, einem unter wirtschaftlichen Aspekten geführten Unternehmen, wie der DB AG, den Zugriff auf die Infrastruktur zu ermöglichen. Wir sehen am Beispiel der Stromkonzerne, dass dieses permanent zu einer höheren finanziellen Belastung der Kunden führt. Das ist im Eisenbahnwesen nicht anders. Die DB AG kann maßgeblichen Einfluss auf das Trassenpreissystem nehmen und hat damit direkten Einfluss auf die Preisgestaltung. Damit kann durch die DB AG auch eine

mittelbare Einflussnahme auf den Wettbewerb erfolgen. Das kann nur durch eine Abtrennung der Eisenbahninfrastruktur von den DB-Transportunternehmen verhindert werden. Die Eisenbahninfrastruktur sollte wie im Schifffahrts- und Straßenwesen durch den Bund verwaltet werden.

Soweit unsere Ausführungen zur Thematik.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß
Geschäftsführender Vorstand



Manfred Schell
Bundesvorsitzender