

Was geschah vor 15 Jahren?

# Gesetzentwurf zur DB-Kapitalprivatisierung beschlossen

In unserer schnelllebigen Zeit richten wir den Blick meist auf die Gegenwart und Zukunft. Oftmals hilft jedoch ein Blick zurück, um die Dinge richtig einzuordnen und zu verstehen. In unserer Serie „Kalenderblatt“ widmen wir uns Ereignissen unserer Geschichte, die uns nachhaltig geprägt haben – so informativ wie ein Lexikon, so spannend wie das Leben.



Vor 15 Jahren, am 24. Juli 2007, hat das Bundeskabinett den Gesetzentwurf zur Kapitalprivatisierung der DB AG beschlossen. 49 Prozent sollten danach an die Börse gehen. Dazu wurde die DB Mobility Logistics AG (DB ML) im Wesentlichen aus den Transportgesellschaften zusammengefasst. Sie sollte ein Vorzeigeunternehmen werden und weltweit erfolgreich sein. Durch mehr Wettbewerb sollten mehr Fahrgäste bessere Leistungen erhalten. Das Wichtigste für den Staat war aber die Entlastung der öffentlichen Haushalte. Die Aufrechterhaltung der Infrastruktur und Verbesserungen des Angebots der Bahn sollten künftig durch Investoren finanziert werden. Der „Dinosaurier im Schuldenmeer“ sollte verschwinden.

## Kleine, feine Börsenbahn

Seit 1999 hatte DB-Chef Hartmut Mehdorn unerbittlich auf eine kleine, feine Börsenbahn hingearbeitet. Er konzentrierte die Investitionen auf wenige Hochgeschwindigkeitsstrecken und Stuttgart 21 mit gigantischen Kostenexplosionen. Die Bahn in der Fläche ließ er verlottern. Die Bundesregierung hat dabei

lediglich zugeschaut, die Verkehrsminister hatten sich aus der konzeptionellen Bahndiskussion abgemeldet und Mehdorn gewähren lassen, da er milliardenschwere Gewinne einfuhr, die allerdings teils aus Subventionen des Netzes resultierten.

## Börsengang wurde gestoppt

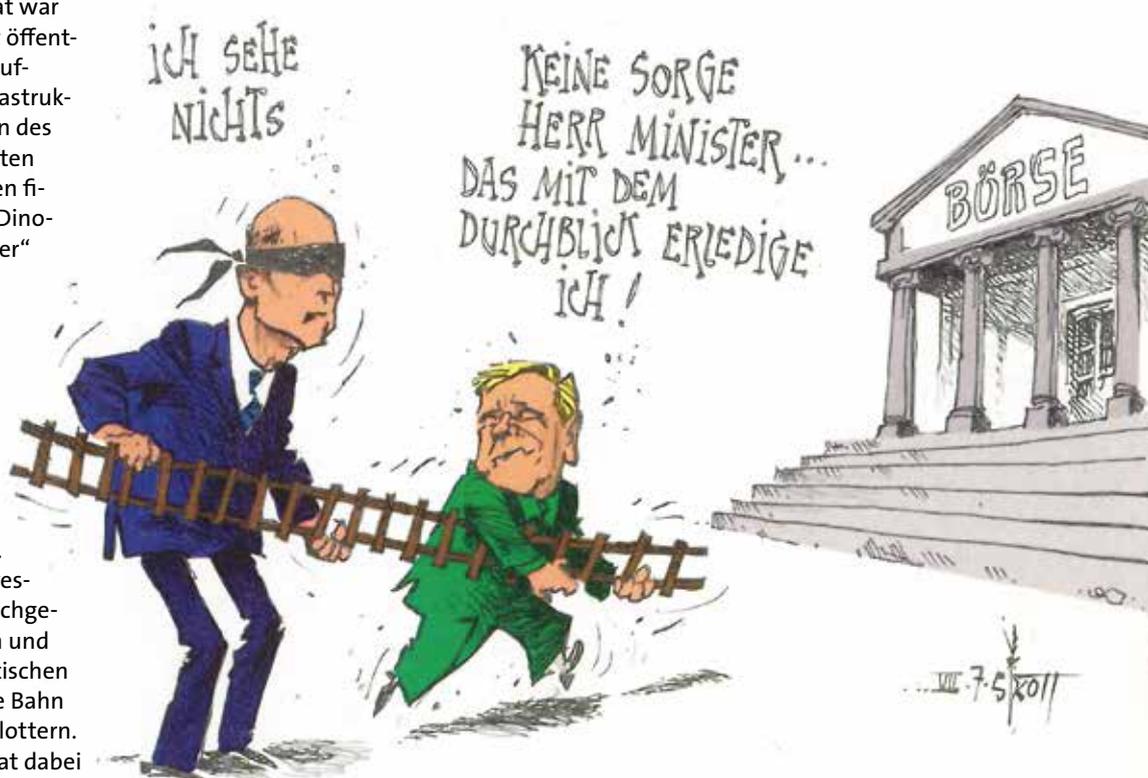
Zunächst schien alles gut zu laufen. Laut Mehdorn zeigten

sich Investoren der ganzen Welt an der DB ML interessiert. Doch dann kam die verheerende Finanzkrise und Bundesfinanzminister Peer Steinbrück stoppte den Börsengang im Oktober 2008. Die DB ML hätte nur noch zu Schleuderpreisen an die Börse gebracht werden können.

## Schädliche Strukturen bis heute

Die auf den Börsengang ausgerichteten Strukturen der DB

richten jedoch bis heute großen Schaden an. Die DB hat fast 600 Tochterunternehmen, die mit unterschiedlichen digitalen Systemen und Beratern arbeiten. Jeder schaut nur auf seinen Bereich. Die Unternehmen arbeiten nicht miteinander, sondern oft gegeneinander. Hinzu kommt: Es fehlt eine Führung mit „Bahnverstand“, die das Ganze im Blickfeld hat. Bis auf den aktuellen DB-Chef Richard Lutz kamen seine Vorgänger der vergangenen



30 Jahre aus der Auto- oder Luftfahrtindustrie. Welche konkreten Auswirkungen es hat, wenn beispielsweise bestimmte Gleise oder Güterverkehrsstellen abgebaut werden, das hatte oft keiner auf dem Schirm.

### 50 Prozent der Umsätze im Ausland

Und noch eines: Die Bahn wurde auf Internationalität getrimmt. Vor Mehdorn machte die DB ihr Geschäft zu mehr als 95 Prozent in Deutschland. Und das Geschäft hieß: Züge fahren lassen. Heute macht sie gut 50 Prozent ihrer Umsätze im Ausland häufig mit Dingen, die überhaupt nichts mit Zü-

gen zu tun haben, wie Busse auf Malta oder Logistik in Peru. Die ausländischen Aktivitäten sind auch nicht immer von Erfolg gekrönt. Bei Arriva mussten letzters Milliarden abgeschrieben werden. Während der Internationalisierung wurden in Deutschland mehr als 100 Groß- und Mittelstädte vom Fernverkehr abgehängt, die Länge des Schienennetzes ging um mehr als 20 Prozent zurück. Ganze Landstriche wurden vom Zugverkehr abgeschnitten. Die Infrastruktur ist kaputtgespart. Überhaupt hatte die Politik zwar in den Sonntagsreden die Schiene stets propagiert, de facto aber seit jeher die Straße bevorzugt. Erst jetzt erfolgt ein Umdenken.

### Willfähriger Unterstützer Hansen

Während die GDL frühzeitig vor der Privatisierung und dem Börsengang gewarnt hat, hatte Mehdorn mit dem damaligen Transnet-Chef Norbert Hansen einen willfähigen Unterstützer an seiner Seite. Hansen befürwortete den Börsengang und vereinbarte in dieser Zeit auch die Regio-Ergänzungstarifverträge, mit denen das Zugpersonal bis zu 18 Stunden unbezahlte Mehrarbeit leisten sollte. Auf dem Rücken des Zugpersonals erkaufte er sich so den Posten des DB-Personalvorstands. Übrigens: So glatt ging das dann doch nicht, denn die GDL hatte diese unsäglichen Tarifverträge verhindert.

### Lehre aus den falschen Strukturen

Die Politik muss eine Lehre aus den falschen Strukturen ziehen und der Schiene Priorität einräumen.

Die gesamte Schieneninfrastruktur muss zu einer gemeinwohlorientierten Gesellschaft zusammengeführt und ein Deutschlandtakt über alle Verkehrsarten gleichberechtigt implantiert werden. Danach muss das marode Netz konsequent und zügig ausgebaut werden, sonst ist keine Verkehrsverlagerung möglich und die verkehrspolitischen Klimaziele sind nicht zu erreichen.

G. S.

## Neun Tarifbroschüren Deutsche Bahn

Jetzt sind sie da, die neuen DB-Tarifbroschüren. Die Tarifverträge haben wir nach einem harten Tarifkonflikt bereits am 16. September 2021 in Berlin abgeschlossen. Durch redaktionelle Verhandlungen und Verzögerungen durch die DB konnten die Broschüren erst jetzt gedruckt werden. Wir haben neun Tarifbroschüren aufgelegt:

- Flächentarifvertrag für das Zugpersonal BuRa-ZugTV mit Einführungstarifvertrag,
- Flächentarifvertrag für die betriebsnahe Instandhaltung BuRa-FZITV mit Zusatztarifvertrag,
- Tarifvertrag für Lokomotivführer LfTV mit Einführungstarifvertrag und Tarifvertrag für die betriebliche Altersvorsorge,
- Tarifvertrag für Zugbegleiter und Bordgastronomen ZubTV, Tarifvertrag für die betriebliche Altersvorsorge und Regelungsabreden,
- Tarifvertrag für Lokrangierführer LrfTV und Tarifvertrag für die betriebliche Altersvorsorge,
- Tarifvertrag für Disponenten DispoTV und Tarifvertrag für die betriebliche Altersvorsorge,
- Tarifvertrag für betriebsnahe Instandhaltung EVU-FZITV, Tarifvertrag zur Führung von Langzeitkonten „EXPRESS“ und Tarifvertrag für die betriebliche Altersvorsorge,
- Tarifvertrag Allgemeine Aufgaben TVA und
- Tarifvertrag für Nachwuchskräfte NachwuchskräfteTV.

Die Tarifverträge selbst sind auf der GDL-Homepage zum Download unter dem QR-Code verfügbar.



© GDL

### Änderungen bei den Bezirken und Ortsgruppen

#### Ortsgruppenvorsitzende:

#### Kaiserslautern:

Christian Stebel, Talstraße 9, 67737 Frankelbach. (Bezirk Süd-West)

© Adobe Stock

## Tarifbroschüre Transdev/TransRegio

Nach 48 Stunden konstruktiver Verhandlungen haben wir am 24. Juli 2021 in Berlin mit der Transdev-Gruppe in Deutschland und den Tochterunternehmen NordWest-Bahn, Transdev Hannover, Transdev Mitteldeutschland, Transdev Personalservice, Transdev Regio Ost, der Trans Regio Deutsche Regionalbahn sowie dem zuständigen Arbeitgeberverband Nahverkehr den Konzern-Rahmentarifvertrag für das Zugpersonal (KoRa-ZugTV TD) und mit TransRegio den Haustarifvertrag abgeschlossen.

Wir haben den KoRa-ZugTV TD und den Haustarifvertrag TransRegio in einer Tarifbroschüre zusammengefasst.



© GDL

Mitglieder können die Tarifbroschüren bei ihrer Ortsgruppe für eine Schutzgebühr von jeweils einem Euro bestellen.