

Wissenschaftliches Sammelwerk

# Betriebliche Sozialeinrichtungen und ihre Rechtsstellung

**GRÜNDUNG – ENTWICKLUNG – PERSPEKTIVEN**

am Beispiel der Deutschen Bahn

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Wissenschaftliches Sammelwerk  
Betriebliche Sozialeinrichtungen und ihre Rechtsstellung  
GRÜNDUNG – ENTWICKLUNG – PERSPEKTIVEN  
am Beispiel der Deutschen Bahn

Autoren:

Hans-Joachim Borck, Wolfgang Kunz, Sebastian Slawski, Jan Urban, Prof. Dr. Urs Kramer, Peter Conze, Martin Lange,  
Prof. Dr. Frank Bayreuther, Prof. Dr. Gregor Thüsing, Isabelle Drexler, Prof. Dr. Theresia Theurl

Herausgeber:

Prof. Dr. Frank Bayreuther

© Bahn Fachverlag GmbH, Berlin, Dezember 2013

Alle Rechte, auch die der Übersetzung in fremde Sprachen, bleiben dem Verlag vorbehalten. Kein Teil dieses Werkes darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form (Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren), auch nicht für Zwecke der Unterrichtsgestaltung, reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet und vervielfältigt oder verbreitet werden.

Diejenigen Bezeichnungen von im Buch genannten Erzeugnissen, die zugleich eingetragene Warenzeichen sind, wurden nicht besonders kenntlich gemacht. Es kann also aus dem Fehlen der Markierung (®) nicht geschlossen werden, dass die Bezeichnung ein freier Warename ist. Ebenso wenig ist zu entnehmen, ob Patente oder Gebrauchsmusterschutz vorliegen.

Umschlaggestaltung und Satz: CRUFF, Berlin

Druck und buchbinderische Verarbeitung: Laub GmbH & Co. KG, Elztal-Dallau

Printed in Germany

ISBN 978-3-943214-12-3

# Ein feiner Zug

## Soziales bei der Bahn – von der Selbsthilfeeinrichtung bis zu DB plus

### 1. Entwicklung

#### 1.1 Gründungsphase

Nicht ohne Grund haben sich die DEVK Versicherungen anlässlich ihres 125-jährigen Bestehens im Jahr 2011 zur Herausgabe dieses wissenschaftlichen Sammelwerks entschlossen. In den vergangenen zehn Jahren haben die von Eisenbahnern gegründeten Selbsthilfeeinrichtungen und betriebliche Sozialeinrichtungen der Bahnen in Deutschland eine Vielzahl von Jubiläen feiern können. Sei es das 75-, 100- oder 125-jährige Jubiläum, sie alle zeigen, dass die Gründungsphase der Einrichtungen von der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis in die 20er-Jahre des letzten Jahrhunderts reicht.

Nachdem im Jahre 1825 zwischen den nordostenglischen Städten Stockton und Darlington zum ersten Mal eine Eisenbahn fuhr, wurde in Deutschland 1835 zwischen Nürnberg und Fürth die erste Eisenbahnstrecke mit der legendären „Adler“-Lokomotive eröffnet.

Der rasche Ausbau der Eisenbahnstrecken sorgte für eine Vielzahl von neuen Arbeitsplätzen. Diese überwiegend körperlich harten Arbeiten stellten für die Beschäftigten eine tägliche Bedrohung von Gesundheit und Leben dar, für die es keinerlei soziale Absicherung gab. Aus dieser Situation heraus gründeten die Eisenbahner mit Unterstützung der Bahnverwaltungen Vereine und Kassen, die im Notfall finanzielle Unterstützung leisteten. Die Bediensteten der Oberschlesischen Eisenbahn riefen 1847 den Breslauer Hilfsverein ins Leben, die wahrscheinlich erste soziale Selbsthilfeeinrichtung bei einer Eisenbahnverwaltung (Janke, 2011, S. 15).

Bereits um 1860 gründeten die deutschen Eisenbahnen Kranken- und Unterstützungskassen zur finanziellen Absicherung bei Krankheit, Invalidität und Tod. Den breiten Durchbruch ermöglichte aber erst die Bismarck'sche Sozialgesetzgebung („Kaiserliche Botschaft“ vom 17. November 1881), in deren Folge das Krankenversicherungsgesetz (1883), das Unfallversicherungsgesetz (1884) und das Gesetz über die Invaliditäts- und Alterssicherung (1889) verabschiedet wurden.

Auf der Grundlage dieser Gesetze wurden die bei den einzelnen Ländereisenbahnen bestehenden Kranken- und Unterstützungskassen umgestaltet und als besondere Versicherungsträger bei den Eisenbahnen geschaffen. Rechtliche Basis für deren Wirken wurde die in Teilbereichen auch heute noch gültige Reichsversicherungsordnung von 1911. Vervollständigt wurden die gesetzlichen Sozialeinrichtungen im Jahr 1924 durch das Angestelltenversicherungsgesetz, das eine eigene Rentenversicherung für die Angestellten schuf.

Trotz dieser großen sozialen Fortschritte errichteten die Eisenbahnverwaltungen zur Absicherung der Beschäftigten besondere betriebliche Sozialeinrichtungen, um gesetzlich nicht vorgeschriebene Aufgaben der

Fürsorgepflicht erfüllen zu können. Die Eisenbahner selbst schufen ergänzend Selbsthilfeeinrichtungen für Zusatzleistungen und fürsorgliche Aufgaben (Geyer, 1990, S. 12).

In diese Phase der gesetzlichen Regelungen und der Eigeninitiative der Bahnen und der Bahner fällt die Gründung der DEVK (Breslau 1886, damals „Eisenbahn-Sterbekassen-Verein“), der Sparda-Banken (Karlsruhe 1896, damals „Spar- und Vorschussverein der badischen Eisenbahnbeamten“), des Eisenbahn-Waisenorts – EWH (1902, damals „Eisenbahn-Töchterhort“) der Bahn-Zentralstelle gegen die Alkoholgefahren – BZAL (Marburg 1902, damals „Verein enhaltsamer Eisenbahner e. V.“), des Bahn-Sozialwerks – BSW (Kassel 1904, damals „Allgemeiner Verband der Eisenbahnvereine“), des Verbandes der Sparda-Banken (Kassel 1906, damals „Verbandskasse der Spar- und Darlehnskassen des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine“), der Bahn-Landwirtschaft – BLw (Vereine 1910/1912, Hauptverband 1920), die Eisenbahner-Baugenossenschaften – EBG (um 1911) und der Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine – VDES (Frankfurt am Main 1926, damals „Bund der Deutschen Reichsbahn-Turn- und Sportvereine“).

Lassen Sie mich an dieser Stelle die grundlegenden Unterschiede für die Gewährung von Sozialleistungen durch die Bahnen kurz erläutern:

Betriebliche Sozialleistungen werden aufgrund gesetzlicher Verpflichtung, tarifvertraglicher Regelungen, arbeitsvertraglicher Regelungen oder freiwillig, ohne Verpflichtung des Arbeitgebers gewährt. Die gesetzliche Verpflichtung entspringt heute überwiegend den Bestimmungen des Sozialgesetzbuches und betrifft die Kranken-, Pflege-, Renten- und Unfallversicherung. Als klassische gesetzliche Sozialeinrichtungen existieren bei den Bahnen in Deutschland derzeit die Knappschaft Bahn-See (KBS) für die Rentenversicherung und die Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) als Unfallversicherungsträger. Die Bahn-Betriebskrankenkasse (BAHN-BKK) verfügt seit ihrer Öffnung 1998 über einen Sonderstatus.

Die betrieblichen Sozialeinrichtungen wurden von den Eisenbahnen ohne gesetzliche Verpflichtung gegründet. Heute zählen dazu die Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) und mit Einschränkungen die ehemaligen Eisenbahn-Wohnungsgesellschaften (EWG).

Die übrigen auf den folgenden Seiten dargestellten Sozialeinrichtungen sind Selbsthilfeeinrichtungen der Bahnen, die auf Eigeninitiative der Eisenbahner gegründet wurden. Dazu gehören heute noch die Stiftung Eisenbahn-Waisenhort (EWH), die Bahn-Landwirtschaft (BLw), die Eisenbahner-Sportvereine (ESV) mit ihrem Verband (VDES), die Eisenbahner-Baugenossenschaften (EBG), die DEVK und die Sparda-Banken mit ihrem Verband.

## 1.2 Zwei Bahnen: Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges (1945) übernahmen die Besatzungsmächte den Betrieb der in den Besatzungszonen verbliebenen Teile der Deutschen Reichsbahn. Die ungleichen politischen Systeme in den besetzten Zonen führten auch bei den Eisenbahnen zu stark unterschiedlichen Entwicklungen. Während in der sowjetisch besetzten Zone die Deutsche Reichsbahn weitergeführt wurde, kam es in den drei westlichen Besatzungszonen im Jahre 1952 zur Gründung der Deutschen Bundesbahn als einheitliche Staatsbahn der Bundesrepublik Deutschland (Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951).

Die gesetzlichen Sozialeinrichtungen der früheren Deutschen Reichsbahn führte die Deutsche Bundesbahn (DB) im Bereich der Kranken-, Unfall-, Invaliden- und Angestelltenversicherung sowie der Zusatzversicherung und des Arbeitsschutzes gemäß § 26 des Bundesbahngesetzes auf ihrem Gebiet weiter. Dazu wurden die Bundesbahn-Betriebskrankenkasse, die Bundesbahn-Ausführungsbehörde für Unfallversicherung und die Bundesbahn-Versicherungsanstalt Abteilung A (BVA Abt. A) gegründet.

Die bisherigen betrieblichen Sozialeinrichtungen und die anerkannten Selbsthilfeeinrichtungen wurden gemäß § 27 des Bundesbahngesetzes aufrechterhalten, nach den früheren Grundsätzen weitergeführt und gefördert. Die betrieblichen Sozialeinrichtungen waren formal Bestandteil der DB mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung. Sie hatten die Aufgabe, einen Teil der Fürsorgepflicht der DB für ihre Bediensteten zu erfüllen und waren Bestandteile des Sozialdienstes der DB (DEVK Deutsche Eisenbahn-Versicherung, 1986, S. 84). Zu den anerkannten betrieblichen Sozialeinrichtungen der DB gehörten:

- Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten (KVB)
- Kleiderkasse der Deutschen Bundesbahn (Klk)
- Bundesbahn-Versicherungsanstalt Abteilung B (BVA Abt. B)
- Bundesbahn-Sozialwerk (BSW)
- Bundesbahn-Hausbrandversorgung (BHbv)
- Eisenbahn-Wohnungsgesellschaften (EWG)
- Bundesbahn-Zentralstelle gegen die Alkoholgefahren (BZAL)

Anerkannte Selbsthilfeeinrichtungen der Eisenbahner waren:

- Sparda-Banken und der Verband der Sparda-Banken e. V.
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherung a. G. und die DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
- Bundesbahn-Landwirtschaft (BLw)
- Eisenbahner-Sportvereine (ESV) und der Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine e. V. (VDES)
- Eisenbahn-Waisenhort (EWH)
- Eisenbahner-Baugenossenschaften (EBG)

Die Entwicklung der betrieblichen Sozialeinrichtungen und der Selbsthilfeeinrichtungen sowie der BAHN-BKK in dieser Zeit wird im Abschnitt 2 noch genauer betrachtet. Außerdem führte die DB noch folgende Leistungen als soziale Eigenaufgabe durch, auf die hier aus Platzgründen nicht weiter eingegangen werden kann:

- Gesundheitshilfe
- Arbeitsschutz und Unfallverhütung
- Schutzzeug
- Berufsfürsorge
- Bahnärztlicher Dienst
- Psychologischer Dienst
- Wohnungsfürsorge

Organisatorisch war das Sozialwesen wie die gesamte DB dreistufig aufgebaut, wobei die zentrale Steuerung dem Bundesbahn-Sozialamt in Frankfurt am Main oblag. Bezirklich waren die fünf Sozialverwaltungen und die zehn Bundesbahndirektionen verantwortlich. Rund 1.300 Dienststellen der DB nahmen die örtlichen Aufgaben der Sozialeinrichtungen wahr.

Das Sozialwesen der DB verfügte über einen eigenen Prüfungs- und Revisionsdienst. Die Aufsicht für die drei gesetzlichen Sozialeinrichtungen führte das Bundesversicherungsamt in Berlin. Für die Beteiligung des Personalrates, dem in sozialen Angelegenheiten ein umfassendes Mitbestimmungsrecht zustand, galt für die Arbeiter, Angestellten und Beamten der DB das Bundespersonalvertretungsgesetz.

Bei der Deutschen Reichsbahn (DR) gab es in diesem Zeitraum keine vergleichbaren Sozialeinrichtungen und Selbsthilfeeinrichtungen bzw. wurden diese sukzessive eingestellt und die Aufgaben staatlichen Institutionen unterstellt. So wurden zum Beispiel die Flächen der früheren Reichsbahn-Landwirtschaft an den Verband der Kleingärtner, Siedler und Kleintierzüchter und an die Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften übergeben (Hauptverband der Bahn-Landwirtschaft e.V., 2010, S. 22).

Der Vorläufer des Bahn-Sozialwerkes, das Reichsbahnkameradschaftswerk wurde auf staatliche Anordnung aufgelöst. Die Deutsche Reichsbahn übernahm die noch als notwendig erachteten Aufgaben, unter anderem die kulturelle Betreuung der Eisenbahner in Kulturhäusern und die Führung der Betriebsküchen. Die Ferieneinrichtungen blieben als Betriebsferienheime für die Eisenbahner erhalten, die Ferienplatzvergabe übernahm die Gewerkschaft (Stiftung Bahn-Sozialwerk, Vorstand, 2004, S. 27).

Die früheren Reichsbahnparkassen wurden 1945 in der sowjetischen Besatzungszone geschlossen, die östlich der Oder und Neiße gelegenen hörten auf zu existieren. 1946 wurden sechs Reichsbahnparkassen als eGmbH neu gegründet und 1971 zur Reichsbahnparkasse Berlin eG zusammengeschlossen (Olten, 2006, S. 98; Sparda-Bank Berlin eG, 2012).

Eisenbahnspezifische Versicherungen wie die DEVK heute gab es nicht. Die staatliche Versicherung der DDR hatte ein Monopol, über sie liefen alle Versicherungen wie Kfz, Leben, Haftpflicht usw.

Nachdem der Reichsbahnsport 1939 über 500 Vereine mit mehr als 350.000 Mitgliedern zählte, bildeten sich nach dem Zweiten Weltkrieg bei den Dienststellen der DR bald die ersten Betriebssportgemeinschaften (BSG). Der Deutsche Sportausschuss hatte 1950 die sogenannte Reorganisation, also die Entwicklung der Sportvereinigungen auf Produktionsbasis, festgelegt. Im gleichen Jahr gründeten die in Berlin versammelten Delegierten aus 80 BSG die „Sportvereinigung (SV) Lokomotive“. Mit diesem Grundsatzbeschluss wurden die Sportgruppen der DR zu „BSG Lokomotive“. Unter anderem durch die Integration der BSG der Transportbetriebe in die SV Lokomotive wuchs die Zahl der Vereine rasch an und erreichte 1955 bereits 275 BSG Lokomotive mit über 80.000 Mitgliedern. 1962 wurden dann die BSG Lokomotive auf Weisung des Präsidiums des Deutschen Turn- und Sportbunds in deren Kreisorganisationen eingegliedert und verloren somit ihre Eigenständigkeit (Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine, 2001, S. 27–43).

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sich ausschließlich der Eisenbahnersport zu DDR-Zeiten eine eingeschränkte Selbstständigkeit bei der DR erhalten konnte. Die BSG Lokomotive erhielten sowohl finanzielle Hilfen als auch personelle Unterstützung durch die jeweiligen Trägerbetriebe der DR. Die Vorstände der BSG Lokomotive waren mindestens zu 50 Prozent mit Reichsbahnern besetzt. Im letzten Jahr der DDR förderte der Vorstand der DR den Eisenbahnersport mit der heute unvorstellbaren Summe von fast 23 Millionen DM (Deutsche Reichsbahn, Hauptverwaltung, Hauptabteilung Betriebliches Sozialwesen, 07.01.1992, Seite 12a der Präsentation)!

### **1.3 Veränderungen 1989–1994**

Die Veränderungen bei den Sozialeinrichtungen in diesem Zeitraum konzentrierten sich wegen der großen Umbruchsituation auf das Gebiet der DR. Nach der Maueröffnung 1989 und der vorsichtigen Kontaktaufnahme zwischen den verantwortlichen Abteilungen von DB und DR im Jahr 1990 war es das erklärte Ziel von Politik und Bahnverantwortlichen, in den Folgejahren zu einer „Harmonisierung des Sozialdienstes der DR mit gleichgearteten Einrichtungen der DB“ (Deutsche Reichsbahn, Hauptverwaltung,

Hauptabteilung Betriebliches Sozialwesen, 07.01.1992, Einleitungsschreiben, S. 1) zu kommen. Nach einer umfassenden Bestandsaufnahme im Jahr 1991 legte der Vorstand der DR – Hauptabteilung Personal und Soziales (HA PS) – ein Stufenkonzept zur Entwicklung des betrieblichen Sozialwesens in 1992 und den Folgejahren vor. Das Führungsgremium Deutsche Eisenbahnen (FDE), in dem die Vorstände DB und DR gemeinsam tagten, nahm dieses Konzept am 31. März 1992 zustimmend zur Kenntnis. Damit war der Grundstein für die Entwicklung der Sozialeinrichtungen bei der DR und die geplante Zusammenführung mit den westlichen Partnerorganisationen gelegt.

Zu diesem Zeitpunkt waren bereits das Bahn-Sozialwerk DR und die Bahn-Hausbrandversorgung DR gegründet, der Eisenbahn-Waisenhort hatte sich aufgrund seines Status (Stiftung des bürgerlichen Rechts, Sitz in Berlin) per Beschluss der Gremien auf das Gebiet der DR ausgedehnt.

Die Kleingärten im Bereich der DR waren – wie im Abschnitt 1.2 beschrieben – in der DDR auf staatliche Anweisung dem Verband der Kleingärtner, Siedler und Kleintierzüchter (VKSK) unterstellt worden. Mit der deutschen Wiedervereinigung 1990 schien die Existenz mehrerer Kleingärtnerverbände nicht mehr zweckmäßig und der VKSK wurde zum 31. Dezember 1990 aufgelöst. Auf Beschluss des FDE im Jahr 1993 wurden in den Reichsbahndirektionen die BLW-Bezirke Dresden, Erfurt, Halle und Schwerin gegründet. Da mit der Wiedervereinigung auch für die Kleingärten im Bereich der DR das Bundeskleingartengesetz in Kraft trat, wurde es erforderlich, noch vor der Auflösung der Direktionsbezirke der DR zum 31. Dezember 1993 mit diesen Generalpachtverträge durch die BLW abzuschließen, was auch kurz vor Jahresende gelang (Kunz, 2010, S. 209).

Die Eisenbahner-Sportvereine – in der DDR „BSG Lokomotive“ – hatten zunächst Probleme, die Existenz des Vereins nachzuweisen (in der DDR war ein Nachweis der Sportvereine im Vereinsregister der Amtsgerichte nicht üblich) und die 50-Prozent-Regel für den Eisenbahneranteil wieder in Kraft zu setzen. Rechtlich trat das Präsidium der Sportvereinigung Lokomotive 1990 zurück und anschließend wurde der „VDES Lokomotive e. V.“ gegründet. Nach nur acht Monaten wurde dieser 1991 wieder aufgelöst und die Mitglieder des Verbandes nach einer Satzungsänderung in den heutigen VDES übernommen. Die DR brachte damit 1992 insgesamt 198 Sportvereine mit 79.000 Mitgliedern und ein Restvermögen von knapp 2.000 DM in den Verband ein (Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine, 2001, S. 51).

## 1.4 Seit der Gründung der Deutschen Bahn AG

Spätestens nach der Wiedervereinigung 1990 wuchs der Druck auf die Bundesregierung zu einer umfassenden Neustrukturierung des Eisenbahnwesens in Deutschland. Die desolante wirtschaftliche Situation der Bundesbahn und Reichsbahn – die Verschuldung beider Bahnen war 1993 auf 70 Milliarden DM angewachsen und die Personalkosten waren höher als der Umsatz – verlangte nach einer grundlegenden Reform.

Neben den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen war eine der Ursachen für den wirtschaftlichen Niedergang die Behördenstruktur der Bahnen, die keinen ausreichenden Entscheidungsspielraum für unternehmerisches Handeln zuließ. Zudem sollte zumindest die Bundesbahn wie ein Wirtschaftsunternehmen nach kaufmännischen Grundsätzen geführt werden (Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, 1958, S. 17 f.), musste aber gleichzeitig als öffentlicher Hoheitsträger gemeinwirtschaftliche Aufgaben übernehmen. Der Gesetzgeber hat daher mit dem Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 20. Dezember 1993 und dem Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (ENeuOG) vom 27. Dezember 1993 die erste Stufe der Bahnreform realisiert (BEZNG – BGBl. I S. 2378, ber. 2439, letzte Änderung durch Art. 15 Abs. 112 G vom 05.02.2009, BGBl. I S. 160, 273, siehe auch Suckale, 2005, S. 17 ff.).

Was bedeutete dies für die Sozialeinrichtungen und Selbsthilfeeinrichtungen der Bahn?

Artikel 1 des neuen ENeuOG bildet das Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen (BEZNG). In den dortigen §§ 13 bis 15 wurden Regelungen zu den gesetzlichen Sozialeinrichtungen (§ 13), der Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten (§ 14) und den betrieblichen Sozialeinrichtungen/Selbsthilfeeinrichtungen (§ 15) getroffen.

Die Krankenversicherungen der Bahnen (Bundesbahn-Betriebskrankenkasse, Reichsbahn-Betriebskrankenkasse) wurden in der Folge zur Bahnbetriebskrankenkasse (heute BAHN-BKK) zusammengeführt und erstreckten sich auf den Zuständigkeitsbereich der neu gegründeten Deutsche Bahn AG (DB AG). Nach der Liberalisierung des Krankenkassenwahlrechts 1996 hat sich die BAHN-BKK für den allgemeinen Verkehrsmarkt geöffnet.

Die Bundesbahn-Versicherungsanstalt (Abteilung A) wurde unter dem Namen „Bahnversicherungsanstalt“ (BVA) als rechtsfähige Körperschaft des öffentlichen Rechts mit Selbstverwaltung für den Bereich der DB AG weitergeführt. Nach der Reform der Rentenversicherung 2005 wurde die BVA in die „Knappschaft-Bahn-See“ übergeleitet und ist Rentenversicherungsträger der Deutschen Rentenversicherung für den Bereich der DB AG. Statt der früheren Bundesbahn-Ausführungsbehörde für Unfallversicherung wurde eine rechtlich selbstständige Eisenbahn-Unfallkasse für den Bereich der Mitgliedsunternehmen der DB AG geschaffen. Die Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten wurde in ihrem Bestand geschlossen und mit dem Ziel der Abwicklung der bestehenden Rechtsform (Körperschaft öffentlichen Rechts) weitergeführt.

Die frühere betriebliche Sozialeinrichtung Bundesbahn-Versicherungsanstalt (Abteilung B) wurde als Rentenzusatzversicherung für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer des Bundeseisenbahnvermögens (BEV) und der früheren Deutschen Bundesbahn zunächst als Bahnversicherungsanstalt Abteilung B, ab 2005 von der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See als betriebliche Sozialeinrichtung des BEV weitergeführt. Die DB AG hat die Abteilung B als einzige betriebliche Sozialeinrichtung nicht anerkannt. Für nach dem 1. Januar 1994 abzuschließende Ausbildungs- und Arbeitsverhältnisse konnte eine betriebliche Alterszusatzversicherung – allerdings zu deutlich geringeren Leistungen – abgeschlossen werden (Bundeseisenbahnvermögen, Hauptverwaltung).

Die von der DB AG anerkannte betriebliche Sozialeinrichtung „Kleiderkasse der Deutschen Bundesbahn“ (Anstalt des öffentlichen Rechts, Vorläufer war seit 1936 die Reichsbahn-Kleiderkasse) wurde 1994 zunächst weitergeführt. Sie löste sich 1996 mit der Einführung der Unternehmensbekleidung (Ubk) beim DB-Konzern selbst auf. Das nicht unerhebliche Vermögen wurde satzungsgemäß einer sozialen Einrichtung der Bahn, dem Eisenbahn-Waisenhort, übertragen.

Für die übrigen betrieblichen Sozialeinrichtungen der DB und der DR sieht das BEZNG in § 15 Abs. 2 eine Aufrechterhaltung und Weiterführung durch das BEV vor:

- Bundesbahn-Sozialwerk (BSW)
- Bahn-Sozialwerk der DR (BSW-DR)
- Bundesbahn-Hausbrandversorgung (BHbv)
- Bahn-Hausbrandversorgung (BHbv-DR)
- Eisenbahn-Wohnungsgesellschaften (EWG)

Das Gleiche gilt für folgende Selbsthilfeeinrichtungen:

- Eisenbahn-Waisenhort (EWH)
- Bundesbahn-Landwirtschaft (BLw)
- Bahn-Landwirtschaft (BLw-DR)
- Eisenbahner-Sportvereine (ESV), Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine e. V. (VDES)

- Bundesbahn-Zentralstelle gegen die Alkoholgefahren (BZAL)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G., DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
- Eisenbahner-Baugenossenschaften (EBG)
- Sparda-Banken, Verband der Sparda-Banken e. V.

Die DB AG hat die aufgeführten betrieblichen Sozialeinrichtungen und Selbsthilfeeinrichtungen mit Schreiben vom 17. Juni 1994 an das BEV anerkannt und ausdrücklich betont, sich an der Abteilung B der BVA nicht zu beteiligen. Gegenüber dem Tarifpartner wurde diese Anerkennung im Sozialtarifvertrag (heute § 9 des Konzern-Rahmentarifvertrags) fixiert. Daraus folgt eine unbefristete Verpflichtung der DB AG, sich für den Erhalt der Einrichtungen einzusetzen und deren Wirken – materiell und immateriell – zu fördern.

Im Rahmen der zweiten Stufe der Bahnreform 1999 wurden die Zuständigkeiten innerhalb der DB AG weiter entflochten, sodass sich die DB AG in eine Holding mit fünf eigenständigen Tochterunternehmen verwandelte. Im Jahr 2008 wurde im Zuge der geplanten Teilprivatisierung (Börsengang) die Personen- und Güterverkehrssparte der DB AG in eine Holding namens DB Mobility Logistics ausgegliedert. Hingegen sollten die Infrastruktursparten (Netz, Bahnhöfe, Energieversorgung) vollständig im Eigentum der DB AG verbleiben.

Weiterhin führten die durch die Restrukturierung und den großen Investitionsbedarf verursachten Kosten zu einer erneuten Verschuldung des DB-Konzerns in der Größenordnung von 20 Milliarden Euro im Jahr 2005, was wiederum erhebliche Anstrengungen des DB-Konzerns zur Reduzierung der Kosten erforderlich machte. Der Zeitraum zwischen 1994 und 2008 ist als Sanierungsphase bekannt, was natürlich auch Auswirkungen auf die Förderung der Sozialeinrichtungen hatte. Die Sozialpolitik der DB AG fokussierte sich in diesen Jahren auf eine nachhaltige Reduzierung der Pro-Kopf-Kosten für Sozialleistungen, um gerade bei der Ausschreibung von regionalen Beförderungsleistungen durch die Bundesländer bei den Personalkosten wettbewerbsfähig zu werden. Andererseits war es politisch erwünscht, die vergleichsweise umfangreichen Sozialleistungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des DB-Konzerns zu erhalten und neben dem in der Sanierungsphase erforderlichen erheblichen Personalabbau keine zusätzlichen Konfliktfelder mit den Arbeitnehmervertretungen zu generieren.

Im Rückblick ist dieser Spagat weitestgehend gelungen, wenn auch die finanziellen Förderungen der DB AG für die betrieblichen Sozialeinrichtungen und Selbsthilfeeinrichtungen gegenüber der früheren DB und DR erheblich verringert wurden und einige Sozialeinrichtungen und Selbsthilfeeinrichtungen fusionierten. Alleine im Zeitraum von 1994 bis 2004 reduzierte sich der Gesamtaufwand der DB AG für freiwillige Sozialleistungen (einschließlich Fahrvergünstigungen und Betriebsgastronomie) von 688 Millionen DM auf 423 Millionen DM pro Jahr; durch den zeitgleich erfolgten Personalabbau stieg jedoch der korrespondierende Aufwand pro Vollzeitperson von knapp 2.000 DM pro Jahr auf knapp 3.000 DM pro Jahr (DB-interne Aufzeichnungen des Autors)!

Seit 2008 ist es unter anderem aufgrund der wirtschaftlichen Gesundung des DB-Konzerns und der demografischen Entwicklung zu einer Konsolidierung bei der Förderung der Sozialeinrichtungen gekommen. Die Ergebnisse eines 2002 unter den DB-Mitarbeitern durchgeführten Mikrozensus über den Bekanntheits-, Nutzungs- und Zufriedenheitsgrad der Sozialleistungen beeinflussten die Sozialpolitik des DB-Konzerns in den Folgejahren nachhaltig (Freiburg, 2002, Managementsummary).

Die Sozialleistungen des DB-Konzerns sind in jüngster Vergangenheit sogar wieder zu einem Faustpfand bei der Mitarbeiterbindung und der Rekrutierung der erforderlichen Fachkräfte geworden. Doch dazu mehr im letzten Abschnitt.

Das wissenschaftliche Sammelwerk beleuchtet umfassend Wesen, Funktion und Leistungen betrieblicher Selbsthilfeeinrichtungen und deren Rechtsbeziehungen zum Arbeitgeberunternehmen am Beispiel der einschlägigen Einrichtungen der Deutschen Bahn AG. Das Sammelwerk vereinigt Beiträge ganz unterschiedlicher Disziplinen. So finden sich etwa historische Abhandlungen, die über die Geschichte solcher Einrichtungen berichten, ebenso wie wirtschaftswissenschaftliche Beiträge, die aufzeigen, warum genossenschaftliche Kooperationsformen nicht nur solidarischer, sondern im Wirtschaftsleben auch krisenfester agieren. Darüber hinaus stößt der Leser auf zahlreiche rechtswissenschaftliche Aufsätze, die einen weiten Bogen von den mit der Privatisierung der Deutschen Bahn verbundenen Rechtsproblemen über versicherungsrechtliche Grundfragen des Schadensersatzes bis hin zu der Frage spannen, inwieweit das Europarecht es bedingt, dass die bei der Deutschen Bahn AG durchgeführte Entgeltumwandlung in einem unionsweit durchzuführenden Vergabeverfahren ausgeschrieben werden muss.