

streik zeitung

JA zum GDL-Arbeitskampf NEIN zum Tarifeinheitsgesetz

Nr. 5 – Sonderausgabe – Mai 2015

Wird die Republik per Bahnstreik lahmgelegt? Nein! Doch es gibt den Versuch, das Streikrecht lahmzulegen!



Erneut gibt es fette Schlagzeilen wie „BAHNSINN – GDL legt Republik lahm“. Erneut wird der führende Kopf der GDL als „Irrer“ bezeichnet. Erneut ist die Rede von „maßlosen Forderungen“ der GDL. (Siehe dazu den Artikel in der rechten Spalte). Und erneut wird „die Schlichtung“ gefordert – und dabei behauptet, „die Tarifpartner“ hätten sich „in eine ausweglose Situation verrammt“.

Hier müssen zwei Fragen gestellt werden: Erstens – Wer ist für die extrem langandauernde Tarifeinbarung verantwortlich? Und zweitens – Wer ist eigentlich die Deutsche Bahn AG?

Auffallend ist: Die Deutsche Bahn AG hat inzwischen mehrmals Vereinbarungen neu in Frage gestellt, die sie in den vorausgegangenen Tarifverhandlungen bereits fest zugesagt hatte. So gestand sie – nach Streiks – der GDL am 17. Dezember zu, dass die GDL für das *gesamte Fahrpersonal* verhandeln und in diesem Bereich normativ gültige Tarifverträge abschließen kann. Dass sie also außer für Lokführer auch für Zugbegleiter, Bordgastronomen, Lokrangierführer und Disponenten – insoweit es sich um GDL-Mitglieder handelt – einen Tarifvertrag abschließen kann. Doch Anfang des Jahres stellte die DB AG eben diese Absprachen in Frage. Nach langwierigen Verhandlungen und der Ankündigung eines neuen GDL-Streiks lenkte sie dann ein und unterzeichnete am 23. Febru-

ar eine juristisch bindende Erklärung, die eben die Vereinbarung vom 17. Dezember neu bestätigte.

Aktuell stellt die Bahn einen Teil dieser Abmachung wieder in Frage. Sie erklärt, die Lokrangierführer seien „der Knackpunkt“. Die GDL fordere hier „andere Entgelt- und Zulagenstrukturen und andere Arbeitszeitregelungen als die bestehenden, mit der EVG vereinbarten.“ Das widerspricht den Vereinbarungen vom 17. Dezember und vom 23. Februar. Offensichtlich wird hier eine *bewusste Verzögerungstaktik* betrieben. Und dies mit enorm hohen Kosten.

Die Deutsche Bahn behauptet, die bisherigen Streiks – ohne den aktuellen – hätten sie einen „dreistelligen Millionenbetrag“ gekostet. Die Unternehmensverbände behaupten, allein der aktuelle, einwöchige Streik koste „die Wirtschaft bis zu 500 Millionen Euro“. Diese Zahlen mögen übertrieben sein. Tatsache ist jedoch: Die Kosten der bisherigen Tarifeinbarung liegen für die Deutsche Bahn AG deutlich über dem, was es kosten würde, die GDL-Forderungen zu sagen wir 75 oder 80 Prozent zu erfüllen und einen gültigen neuen Tarifvertrag abzuschließen. Nun ist der Aufenthaltsraum von Konzernen nicht ein Sado-Maso-Club, sondern die kapitalistische Konkurrenzwirtschaft. Der Arbeitskampf kostet die Bahn enorm viel Geld – und er gefährdet auch ihre Marktanteile im Verkehrsbusiness. Warum also das Ganze?

Fragen wir besser: Wer ist denn

die Deutsche Bahn AG? Die Deutsche Bahn ist ein Staatskonzern. Er gehört zu 100 Prozent dem Bund. Die Bundesregierung bestimmt in allen entscheidenden Fragen die Politik des Unternehmens. Alle Bahnchefs – von Dürr über Ludwig und Mehdorn bis zu Grube – wurden im Bundeskanzleramt bestimmt (noch bevor ein Aufsichtsrat sich mit der entsprechenden Personalie befassen konnte). Darüber hinaus entsandte die Kanzlerin jüngst ihren ehemaligen Hofmeister, den Kanzleramtsminister Ronald Pofalla, in den Bahnkonzern. Sie will im Umfeld Grubes einen Getreuen haben, der höchst direkt die Politik der Bundesregierung im Bahnkonzern „begleitet“. Und auch mal exekutiert.

Warum, so ist zu fragen, stoppt die Bundesregierung als Vertreterin des Eigentümers nicht die Verzögerungstaktik des Bahnvorstands? Warum würdigt sie nicht die gerechtfertigten Forderungen der GDL und drängt darauf, einen sinnvollen Kompromiss herbeizuführen?

Offensichtlich geht es um höhere Ziele. Die angeblich unabhängige DB AG soll einerseits faktisch im Auftrag von Regierung und Unternehmensverbänden, teilweise unterstützt von den Spitzen einzelner DGB-Gewerkschaften, die kämpferische GDL in ihre Schranken verweisen. Gleichzeitig sollen auf diese Weise wichtige qualitative Forderungen nach Arbeitszeitverkürzung und Überstundenbegrenzung ins Leere lau-

fen – immerhin traditionelle Forderungen des DGB, wenn auch aus früheren Zeiten.

Die Bundesregierung will in dieser Auseinandersetzung als scheinbar neutraler Schlichter auftreten, um eine Schlichtung zu orchestrieren. Damit bestünde auch die Möglichkeit, all das, was bisher von der GDL in dieser Tarifeinbarung erreicht wurde, neu in Frage zu stellen.

Vor allem aber geht es der Bundesregierung als Eigentümerin der DB AG darum, vor einem Tarifabschluss das sogenannte Tarifeinheitsgesetz im Bundestag zu verabschieden. Mit diesem Gesetz soll kleinen kämpferischen Gewerkschaften wie der GDL – aber auch dem Marburger Bund – faktisch das Streikrecht verwehrt werden. Darüber hinaus präsentierte die CSU im Februar 2015 Vorschläge für ein „modernes Streikrecht“. Danach sind Streiks bei der Eisenbahn nur noch gestattet, wenn es zuvor eine Schlichtung gab, faktisch eine Zwangsschlichtung. Kommt es dann doch zu einem Streik, so ist auch während des Streiks eine „Grundversorgung an Verkehrsleistungen“ zu gewährleisten.

Bilanz: Das Streikrecht soll mit dem Tarifeinheitsgesetz zunächst erheblich eingeschränkt werden. Was als Auftakt für einen noch weiter reichenden Angriff auf das Streikrecht zu sehen ist. Deshalb versucht die DB AG, die GDL hinzuhalten, Zeit zu schinden. Deshalb versuchen Bundesregierung, Bahn und ein großer Teil der Medien, die GDL als unfähig und streikklüsternd darzustellen.

Die Forderungen der GDL verdienen unsere uneingeschränkte Unterstützung. Mehr noch: Der Arbeitskampf der GDL ist zugleich faktisch ein Teil des Kampfs gegen das Tarifeinheitsgesetz und gegen die Einschränkung des Streikrechts.

Nicht „die Republik“ wird durch Streiks lahmgelegt. Es gibt den Versuch einer Lahmlegung des Streikrechts. Umso wichtiger ist unsere Solidarität mit der GDL und mit dem aktuellen Arbeitskampf der Lokführer und des übrigen Zugpersonals.

Das „großzügige Angebot“ der DB AG

Die Deutsche Bahn AG richtete am 3. Mai ein Schreiben an die „Lieben Mitarbeiterinnen, lieben Mitarbeiter“, in dem von einer „völlig maßlosen Streikandrohung“ die Rede ist. Im folgenden wird ausführlich dargestellt, dass der Konzern doch bereit sei, rund 5 Prozent mehr Lohn zu zahlen und eine Einmalzahlung von 1000 Euro als Sahnehäubchen obendrauf zu gewähren. Abgerundet wird diese Darstellung damit, dass gesagt wird, die GDL habe über dieses doch so großzügige Angebot „nicht einmal verhandelt“.

Selbst wenn wir uns zunächst auf das rein materielle Angebot der DB AG beschränken, so wird schnell deutlich: Dem Publikum und insbesondere den Bahnbeschäftigten wird hier enorm viel Brems sand in die Augen gestreut. 4,7 Prozent plus 1000 Euro – das klingt irgendwie gut. Tatsächlich geht es um 4,7 % für den Zeitraum 1. Juli 2014 bis Dezember 2016 oder für 30 Monate. Das entspricht 1,9 Prozent auf jeweils ein Jahr gerechnet. Das liegt für 2014 nur um 1 Prozent über der Inflationsrate; 2015 dürfte das reale Plus rund 1,5 Prozent ausmachen. Das ist nicht nichts, aber es ist wenig. Die „1000 Euro Einmalzahlung“ werden gegengerechnet mit der Vorzuschusszahlung, die es im Februar 2015 gab. Real bleiben dann 250 Euro übrig. Dieser Betrag dürfte von einigen Bahnbeschäftigten als ein Ausgleich für die Lohnneinbußen während der Streiks angesehen werden. Für andere wiederum als ein Anteil an den weiterhin guten Gewinnen der Deutschen Bahn AG. Selbst wenn er in die „4,7 %“ eingerechnet wird, kommt man real pro Jahr auf eine nominale Lohnerhöhung von rund 2 Prozent im Jahr und auf eine reale von rund 1,5 Prozent.

Wesentlich ist jedoch: Auf die *qualitativen* Forderungen der GDL geht die Deutsche Bahn AG nicht ernsthaft ein. Es gibt Null Entgegenkommen bei der Forderung nach Arbeitszeitverkürzung. Hier heißt es im Schreiben der DB AG sogar: „Eine Arbeitszeitabsenkung [von 39 auf 38 Stunden] ist aus unserer Sicht keine Lösung, zumal bei unseren Wettbewerbern – mit der GDL vereinbart – in aller Regel eine 40-Stunden-Woche gilt.“ Tatsächlich fordert die GDL, dass zunächst beim Marktführer die Arbeitszeit zu reduzieren sei. Um danach in den Tarifverhandlungen mit eben diesen Wettbewerbern ebenfalls eine Arbeitszeitverkürzung zu erkämpfen.

Fortsetzung Rückseite

STREIKZEITUNG

JA zum GDL-Arbeitskampf – NEIN zum Tarifeinheitsgesetz

Die STREIKZEITUNG geht davon, dass gewerkschaftlich Aktive und Linke bei einer Auseinandersetzung zwischen Lohnarbeit und Kapital grundsätzlich auf der Seite der Lohnarbeit stehen. Aktuell heißt das, dass der Kampf der GDL zu unterstützen ist. Bereits 2007/2008 zeigte sich, dass der damalige GDL-Arbeitskampf eine deutlich positive Wirkung für alle Gewerkschaften hatte.

Der aktuelle Arbeitskampf findet in einer besonderen politischen Situation statt. Mit dem Tarifeinheitsgesetz startet die CDU/CSU-SPD-Regierung einen massiven Angriff auf das Recht auf freie Bildung von Koalitionen und das Streikrecht. Offensichtlich ist in der aktuellen Auseinandersetzung die harte Haltung des Arbeitgebers, der bundeseigenen Deutschen Bahn, von den Plänen zur Durchsetzung des Gesetzes mitbestimmt.

Eine Niederlage der GDL im Arbeitskampf wäre eine Niederlage der Gewerkschaftsbewegung. Die Verabschiedung des Tarifeinheitsgesetz im Bundestag würde die Gewerkschaftsbewegung schwächen und das Streikrecht einschränken. Beide Auseinandersetzungen – der Arbeitskampf bei der Bahn und die Debatte um den Gesetzesentwurf – stehen faktisch in einem engen Zusammenhang. Ein Erfolg der GDL erschwert die Verabschiedung des Gesetzesentwurfs deutlich.

Das Verhältnis der STREIKZEITUNG gegenüber der GDL ist solidarisch. Die STREIKZEITUNG ist politisch, redaktionell und finanziell von der GDL unabhängig. Die STREIKZEITUNG ist einsetzbar parallel zu Streikmaßnahmen, z.B. vor Bahnhöfen, und gegenüber Fahrgästen; sie orientiert nicht zuletzt auf fortschrittliche Gewerkschafter und Gewerkschafterinnen, vor allem auch aus dem Bereich des DGB.

Die STREIKZEITUNG hat die nachfolgend genannten zwölf Herausgeberinnen und Herausgeber:

Tom Adler Stuttgart IGM, Stadtrat, ehem. BR Daimler • **Rolf Becker Hamburg** verdi, Schauspieler • **Klaus Gietinger Wilhelmshorst** Regisseur (u.a. „Tatort“), Autor • **Johannes Hauber Mannheim** IGM President Industrial Railway Committee • **Heike Hänsel Berlin** MdB, DIE LINKE • **Eberhard Happe Celle** Bundesbahndirektor a.D., GDL • **Anton Kobel Mannheim** ehem. Gewerkschaftssekretär HBV/verdi, Mannheim u. Heidelberg • **Prof. Ingrid Kurz-Scherf Marburg/L.** verdi • **Lucy Redler Berlin** Bundessprecherrätin der AG Antikapitalistische Linke i. d. Partei DIE LINKE u. aktiv im Bündnis „Berlinerinnen u. Berliner für mehr Personal im Krankenhaus“ • **Werner Rügemeier Köln** verdi, wissenschaftl. Beirat Attac • **Mag Wompele Bochum** verdi, Labournet Germany • **Winfried Wolf Wilhelmshorst** Lunapark21, verantw. Redakteur der STREIKZEITUNG (V.i.S.d.P.)

Die STREIKZEITUNG wird darüber hinaus unterstützt von Prof.

Elmar Altwater Berlin • **Alexandra Arnsburg** Mitglied im ver.di Landesbezirksvorstand Berlin-Brandenburg • **Prof. Armin Bernhard** Uni Duisburg-Essen • **Christian Christen** Berlin, Wirtschaftswissenschaftler • **Özlem Demirel** Landesvorsitzende DIE LINKE NRW • **Serdar Derventli** Köln, Journalist, Mitglied ver.di NRW LBV • **Sevim Dagdelen** MdB • **Manfred Dietenberger** ehem. DGB-Chef Waldshut • **Alex Demirovic** Berlin, Sozialwissenschaftler, Universität Frankfurt/M., Rosa-Luxemburg-Stiftung • **Jochen Dürr** Schwäbisch Hall, verdi; Bundessprecher AG Betriebe & Gewerkschaften in DIE LINKE • **Zeynep Sefariye Eksi** Köln, Vorsitzende DIDF • **Bernd Gehrke** Berlin, Publizist & Teamer • **Thies Gleiss** Köln, BRV • **Stephan Gummert** Berlin, ver.di Betriebsgruppenvorstand Charité • **Gerwin Goldstein** Betriebsrat, VL, Daimler Bremen, IG Metall • **Prof. Michael Hartmann** Darmstadt • **Christa Hourani** Betriebsrätin, VK-Leiterin, Daimler-Zentrale Stuttgart, IG Metall • **Inge Höger** Herford, MdB DIE LINKE • **Renate Hürtgen** Berlin, Historikerin • **Ulla Jelpke** Berlin, MdB DIE LINKE • **Bernd Köhler** Mannheim, Musiker • **Heiner Köhnen** Köln, TIE (Transnationals Information Exchange) • **Thomas Kuczynski** Berlin, Lunapark21 • **Prof. Dr. Ingrid Lohmann** Hamburg • **Birgit Mahnkopf** Berlin • **David Matrai** Hannover, Gewerkschaftssekretär ver.di • **Prof. Mohssen Massarrat** Berlin • **Wolfgang Neef** Berlin • **Prof. Dr. jur. Norman Paech** Hamburg • **Tobias Pflüger** Tübingen, stellv. Parteivorsitzender DIE LINKE • **Karl Heinz Roth** Bremen, Historiker • **Prof. Jürgen Rochlitz** Burgwald-Ernsthausen • **Guido Schönian** Mitglied im Geschäftsführenden Ausschuss der GEW Köln • **Charly Schweizer** Lindau, GEW • **Sascha Stanicic** Berlin, Bundessprecher der SAV, ver.di, aktiv bei „Berlinerinnen & Berliner für mehr Personal im Krankenhaus“ • **Torsten Sting** Mitglied im ver.di Bezirksfachbereichsvorstand Rostock, Verkehr • **Marc Treude** Mitglied ver.di Fachbereichsvorstand 8, Aachen/Düren/Erft • **Elmar Wigand** Köln, Aktion gegen Arbeitsunrecht

Die STREIKZEITUNG wird von den folgenden Initiativen & Gruppen unterstützt

Arbeitsausschuss der Initiative zur Vernetzung der Gewerkschaftslinken • Assoziation für Kritische Gesellschaftsforschung (AKG) • Aktion gegen Arbeitsunrecht • Bündnis „Hände weg vom Streikrecht – für völlige gewerkschaftliche Aktionsfreiheit“ • DIDF – Föderation Demokratischer Arbeitervereine • Zeitschrift express • FAU – Freie Arbeiterinnen- und Arbeiter-Union • Labournet Germany (Bochum) • Gewerkschafter gegen Stuttgart 21 • Netzwerk für eine kämpferische und demokratische ver.di • Sozialistische Alternative – SAV • Sozialistische Zeitung – SoZ

Alle Funktionsangaben dienen ausschließlich der Kenntlichmachung der Person

Seit November 2014 erschienen – einschließlich der hier vorliegenden – fünf Ausgaben der STREIKZEITUNG. Bei der hier vorliegenden Nr. 5 handelt es sich um eine **Sonderausgabe**. Diese ist nur als pdf-Datei erhältlich. Wir freuen uns, wenn sie dezentral – auf eigene Initiative und Rechnung – gedruckt wird und als Print erscheint.

Träger der STREIKZEITUNG BFS – Büro für Frieden & Soziales e.V.
Konto der STREIKZEITUNG BFS e.V. MBS – Mittelbrandenburgische Sparkasse • IBAN: DE04 1605 0000 3527 0018 66 • SWIFT-BIC: WELADED1PMB)

Die STREIKZEITUNG finanziert sich in erster Linie durch Spenden.

E-Mail-Adresse pro-gdl-streik14@mail.de

Webseite www.pro-gdl-streik14.de

V.i.S.d.P. & verantwortlicher Redakteur Dr. Winfried Wolf

Das „großzügige Angebot“ der DB AG

Fortsetzung von Seite 1, rechts

Zur Forderung der GDL nach strikter Begrenzung der Überstunden schreibt die DB AG nur vage, man habe „auch Maßnahmen zur Belastungsreduktion angeboten, so z.B. die Einstellung von 300 zusätzlichen Lokführern im Jahr 2015.“

Das muss in den Ohren der Lokführer wie purer Hohn klingen. Tat-

lässt man die hier vorgenommene Aufspaltung einer Berufsgruppe zu, so öffnet man Tür und Tor für eine weitere Zersplitterung. Warum dann kein „Nahverkehrsloführer“, pardon: „Loknahverkehrsloführer“? Oder ein „Schiengüterverkehrsloführer“, pardon: „Lokschiengüterverkehrsloführer“?

gierloführern mit den Streckenloführern doch auf *das Gegenteil von Aufspaltung* hinaus. Die GDL will hier eine *Vereinheitlichung* – gleicher Lohn, gleiche Arbeitszeitregelungen für die grundsätzlich gleiche Arbeit.

Schließlich zeigt die DB AG seit nunmehr rund 10 Monaten – also



sächlich fehlen in diesem Bereich mindestens 700 Lokführer; der fürsorgliche Arbeitgeber bietet großzügig an, weniger als die Hälfte des realen Fehlbestands aufzustocken.

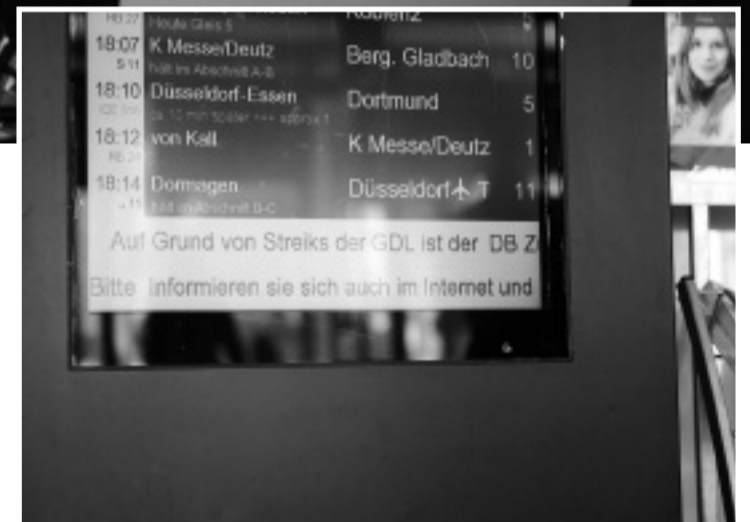
Lokrangierführer

Die Deutsche Bahn AG schreibt: „Der Knackpunkt der Verhandlungen ist [...] dass die GDL vor allem für die Lokrangierführer andere Entgelt und Zulagenstrukturen und andere Arbeitszeitregelungen will als die bestehenden, mit der EVG vereinbarten.“

Geht es wirklich nur um „andere Strukturen und Regelungen“? Und damit vor allem um die Organisationskonkurrenz zwischen GDL und EVG, die angeblich für die GDL im Zentrum steht?

Das ist unrichtig. Tatsächlich fordert die GDL, dass die Rangierloführer *grundsätzlich gleich zu behandeln sind wie die Streckenloführer*. Was im Klartext heißt: Dass sie deutlich mehr Lohn bekommen müssen und dass ihre Arbeitsbedingungen nachhaltig zu verbessern sind. Das hat wenig mit der Konkurrenz GDL-EVG zu tun. Es geht schlicht darum, dass die Arbeit der Lokrangierführer gleichwertig ist mit derjenigen der Streckenloführer. Die Aufspaltung in zwei Gruppen von Lokführern wurde von der DB AG bewusst herbeigeführt (und von der EVG unterstützt). Die DB AG setzt inzwischen Lokrangierloführer zunehmend in Bereichen ein, in denen ansonsten Streckenloführer unterwegs sind.

Alles spricht hier für eine Gleichstellung und nichts für die Beibehaltung der Trennung – mit Ausnahme der Spaltungsabsicht. Übrigens:



„Keine unterschiedlichen Regelungen für ein und dieselbe Berufsgruppe“

Die Deutsche Bahn AG argumentiert, man müsse als verantwortungsbewusster Arbeitgeber dafür sorgen, dass es für ein und dieselbe Berufsgruppe „widerspruchsfreie“ Vereinbarungen in dann möglicherweise unterschiedlichen Tarifverträgen geben müsse. Klingt gut: „Ein Betrieb, ein Tarifvertrag; ein Job – gleiche tarifvertragliche Regelungen.“

Die Wirklichkeit ist eine andere. Zunächst einmal sei klargestellt: Die Bahnreform von 1994, die ja die Grundlage lieferte für die Existenz der Deutschen Bahn AG, hat dazu geführt, dass es in vielen Bereichen der DB AG für ein und dieselbe Arbeit unterschiedliche Entlohnungen und erheblich differierende Arbeitszeitregelungen gibt. Und zwar solche für Beamte und solche für nicht verbeamtete Bahnbeschäftigte. Dies trifft insbesondere für den Bereich der Lokführer zu (bei den Streckenloführern haben wir auch 2015 noch gut 8000 verbeamtete Lokführer).

Vor allem aber läuft die GDL-Forderung zur Gleichstellung der Ran-

im gesamten Verlauf der aktuellen Tarifrunde – dass sie keine solche „widerspruchsfreie“ Regelung in den absehbar unterschiedlichen Tarifverträgen will. Wollte sie dies, dann müsste sie nach dem in Westdeutschland in den 1970er und 1980er Jahren entwickelten, und bewährten Verhandlungsmodus verfahren (so zwischen den öffentlichen Arbeitgebern auf der einen und der ÖTV und der DAG auf der anderen Seite praktiziert): An ein und demselben Tag finden an ein und demselben Ort Verhandlungen mit den beiden konkurrierenden Gewerkschaften statt. Man tagt in getrennten Räumen, doch es wird vor allem seitens des Arbeitgebers alles versucht, solche widerspruchsfreie Regelungen in den getrennten Tarifverträgen zu verankern.

Das klappte in der alten BRD rund zwei Jahrzehnte lang einigermaßen gut.

Die Deutsche Bahn AG versucht ein solches Vorgehen erst gar nicht – auch, weil sie anderes will.

Weil sie *in höherem Auftrag* agiert.

Weil sie – im Auftrag von Kabinett & Konzernen – verzögern, verwirren und verarschen will.