

streikzeitung

JA zum GDL-Arbeitskampf NEIN zum Tarifeinheitsgesetz

Nr. 1 November 2014

Das Streikrecht verteidigen!

GDL-Streik und Tarifeinheitsgesetz

Ein Aufschrei der Empörung geht durch das Land: Wieder ein GDL-Streik! FALSCH! Der Aufschrei ging nicht nach der Streikankündigung seitens des GDL-Chefs Claus Weselsky am Montag, dem 3. November, umgehend „durch das Land“. Er wurde zunächst in den Medien geformt. Und erst mittels dieser BILD-FAZ-SZ-ARD-ZDF-Lautsprecher, ergänzt durch Merkel-„Empörung“ und Nahles-„Unverständnis“, wird der Eindruck vermittelt, „das Land“ und „die Leute“ selbst seien empört und verständnislos. Dabei unterstützen nach der letzten repräsentativen Umfrage (durchgeführt von Emnid Mitte Oktober) 58 Prozent der Bevölkerung den GDL-Arbeitskampf. Tatsächlich kämpft die GDL für

wurde nicht in die Verfassung übernommen. Stattdessen heißt es im Verfassungsartikel 9 nur: „Das Recht zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen Vereinigungen zu bilden, ist für jedermann und für alle Berufe gewährleistet. Abreden, die dieses Recht einschränken oder zu behindern suchen, sind nichtig, hierauf gerichtete Maßnahmen sind rechtswidrig.“

Die Geschichte der Bundesrepublik Deutschland ist auch eine Geschichte der Infragestellung des Streikrechts. 1953 wurden „politische Streiks“ von mehreren Landesarbeitsgerichten für „rechtswidrig“ erklärt. 1955 legte das Bundesarbeitsgericht fest, dass Streiks nur als „ultima ratio“, als letztes Mittel,

der Bundesregierung bei der Bahn die „Minderheitsgewerkschaft“ ist. Die Einschränkung des Streikrechts droht auch seitens der EU. Noch vor einem Jahr wurde im sog. Vierten Eisenbahnpaket festgelegt, dass überall auf EU-Gebiet auch im Fall von Streiks immer 50 Prozent aller Verkehrs- und Transportleistungen erbracht werden müssen. Da dieser Teil des „Pakets“ scheiterte, wird derzeit versucht, auf Ebene einzelner EU-Mitgliedsländer – so aktuell in Belgien – vergleichbare Streikrechtseinschränkungen durchzusetzen. (Siehe Seite 3).

Sollten die Bundesregierung und die EU dem Vertrag über die Bildung des transatlantischen Freihandelsabkommens TTIP zustimmen, dann droht auch von dieser Seite

rechtigkeit hergestellt werden“. Welch verkehrte Welt! Fast alle Kämpfe der kleinen sogenannten Spartengewerkschaften entstehen dort, wo öffentliches Eigentum zerschlagen wurde: bei Post, Logistik, Flugverkehr, Krankenhäusern. Und eben bei der Bahn. Mit allen diesen Liberalisierungen und Privatisierungen wurde *Lohnungerechtigkeit* hergestellt. Die Spartengewerkschaften konnten dann Teilerfolge in Teilbereichen erzielen. Das Tarifeinheitsgesetz würde, wenn es durchgesetzt wird und wenn damit diese kleineren Gewerkschaften an den Rand gedrängt werden, dazu führen, dass *nach unten angeglichen* wird.

Am 23. Oktober veröffentlichte die *Schwäbische Zeitung* unter der

Herr Grube! Sie durften in der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* vom 28. Oktober einen Leitartikel zur GDL schreiben. Darin mahnen Sie, die Tarifpartner hätten eine „Gemeinwohlverpflichtung“. Nun ist es ja bereits seltsam, dass Sie als Bahnchef in der wichtigsten deutschen Tageszeitung quasi ex cathedra „die Tarifpartner“ ermahnen, wo die Bahn doch selbst Tarifpartner ist. Wo sich doch „ihre“ DB AG nicht einen Zentimeter auf die GDL zubewegt und dieser strikt verweigert, auch für die GDL-Mitglieder unter den Zugbegleitern mitzuverhandeln. Nun geht es bei dem Tarifkampf lediglich um ein paar Dutzend Millionen Euro pro Jahr. Das, so tönen Sie, sei wertvolles Geld, das im Fall eines GDL-Erfolges der Bahn fehle. Die GDL sei „dem Gemeinwohl verpflichtet“ – so wie das die DB AG bereits praktiziere.

Ach ja? Mal ehrlich, Herr Grube! Wieviel Milliarden Euro haben Sie allein seit Ihrem Amtsantritt versenkt und bahnfremd ausgegeben – z.B. mit dem 3 Milliarden Euro teuren Kauf des britischen Busbetreibers Arriva! Und haben Sie im April 2013 nicht Ja gesagt dazu, dass die Bahn in Stuttgart zwei Milliarden Euro mehr, bis zu 6,8 Milliarden Euro, dafür investiert, dass der Bahnknoten mit dem Projekt Stuttgart 21 rund 30 Prozent seiner Kapazität verliert?! Hat es Sie nicht maßlos geärgert, dass es damals im Aufsichtsrat eine einzige Stimme gab, die gegen diesen Beschluss stimmte – und dass dies die Stimme des GDL-Vertreters war?! Nun mussten Sie in den letzten Monaten feststellen wie auch in der breiteren Öffentlichkeit durchsickerte, dass Stuttgart 21 einen Kapazitätsabbau mit sich bringt. Da hatten Ihre Freunde im Bundesverkehrsministerium die wunderbare Idee, dass man einfach Paragraf 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ändern müsse. Bisher stand dort, man dürfe nicht eine Eisenbahn-Infrastrukturkapazität reduzieren bzw. eine solche Reduktion müsse explizit genehmigt werden. Jetzt wurde in einer geheimen Kommandoaktion ein Gesetzesentwurf der Bundesregierung entwickelt, diesen § 11 AEG so zu ändern, dass ein Kapazitätsabbau durchaus ohne Genehmigung stattfinden kann, wenn das anderswo im Netz „kompensiert“ werden würde. „Gemeinwohlverpflichtung“ heißt für Sie: Man darf das Gemeinwohl so lange schädigen, wie es niemand merkt. Wird es dann doch registriert, dann wird „Gemeinwohl“ halt neu definiert.

Frau Kuhr! Sie bekamen in der *Süddeutschen Zeitung*, in der Ihre Artikel normalerweise „nur“ im Innenteil erscheinen, jüngst Seite 1. Dort waren Sie am 24. Oktober mit vier Spalten vertreten. Und wie kamen Sie zu dieser Ehre? Nun, indem Sie Gift & Galle gegen die GDL spuckten! Die üblichen Demagogie-Argumente halt, unter der Gürtellinie oder höheres „Bild“-Niveau. Richtig originell war dabei Ihre Idee, dort aus einem Brief eines Lokführers an Weselsky zu zitieren! Wir erfuhren durch Sie: Dieser Lokführer ist 31 Jahre alt und so was von böse auf den GDL-Hauptling! Dumme nur, dass Sie uns den Namen dieses Lokführers nicht verraten! Und krass dann, dass „der Brief doch nicht abgeschickt“ wurde! Wir rekapitulieren: 1. Ein Mann ohne Namen. 2. Ein Brief ohne Abgang. 3. jedoch eine echt turbogelbe Hetze gegen die GDL!

Können Sie uns mal sagen, was Lumpenjournalismus ist?



GDL-Streik in Leipzig am 1. September 2014 Foto: André Heidner

sinnvolle Ziele mit den richtigen Mitteln. Und es stünde allen Gewerkschaften in diesem Land gut zu Gesichte, wenn sie die GDL unterstützen und für vergleichbare Ziele kämpfen würden (siehe Seite 2).

Denn ohne einen solchen gemeinsamen Kampf droht nicht nur die Niederlage einer einzelnen Gewerkschaft. Es droht eine weitreichende Einschränkung des Streikrechts. Dieses Streikrecht ist nicht gottgegeben. Schon gar nicht gehört es zum kapitalistischen Alltag. In Deutschland wurde erstmals in der Weimarer Verfassung von 1918 das Recht zur Bildung von Koalitionen festgeschrieben. Das Wort „Streikrecht“ tauchte nicht auf. Just so verhielt es sich in Westdeutschland nach 1945. Im Entwurf für das Grundgesetz stand noch: „Das Streikrecht wird im Rahmen der Gesetze anerkannt“. Doch dieser Satz

eingesetzt werden dürften, und dass Streiks „sozial adäquat“, also „angemessen“, sein müssten. Schließlich wurde das Streikrecht 1968 durch eine erste Große Koalition eingeschränkt, als diese Grundgesetz-Änderungen für den „Notstand“ durchsetzte.

Überhaupt Große Koalitionen: Diese werden meist mit dem Ziel, große Schweinereien zu veranstalten, gebildet. 1968 waren dies die erwähnten Notstandsgesetze. 2005 dann die Bahnprivatisierung. Und 2013/14 das *Tarifeinheitsgesetz*. Der Entwurf für dieses Gesetz wurde pünktlich zur GDL-Streikwelle vorgelegt. In der offiziellen Begründung des Gesetzes steht, dass ein Streik, zu dem eine „Minderheitsgewerkschaft“ aufruft, „nicht rechtmäßig, weil unverhältnismäßig“ sei. Wäre das Gesetz bereits beschlossen, könnte die GDL nicht mehr streiken, da sie laut Definition

die Einschränkung des Streikrechts. Dann können alle Unternehmen darauf pochen, dass die für sie jeweils günstigsten Investitionsbedingungen in einem Land auch im Rest des TTIP-Gebiets zu gelten haben. Da es in großen Teilen der USA massive Beschränkungen der Koalitionsfreiheit gibt, können Konzerne hierzulande ein vergleichbares Arbeits(un)recht einklagen. Schließlich sind „gewerkschaftsfreie“ Betriebe profitabler als Betriebe mit kampfstarken Belegschaften. Jüngst klagte der Fachgruppenleiter der US-Gewerkschaft UAW (United Auto Workers) Danaka Larimore-Hall: „In Wisconsin [= US-Bundestaat] wurde es den Kollegen des Öffentlichen Dienstes regelrecht verboten, Tarifverhandlungen und Arbeitskämpfe zu führen.“

Eine der Begründungen für das Tarifeinheitsgesetz lautet, damit solle die „innerbetriebliche Lohnge-

Überschrift „Zugbegleiter fühlen sich falsch vertreten“ das Porträt einer Zugbegleiterin und eines Lokführers, die beide den GDL-Streik unterstützen. Die Einkommen liegen einschließlich aller Zulagen bei 2550 Euro bzw. 3010 Euro monatlich brutto. Die geleistete Arbeitszeit der Zugbegleiterin erreicht bis zu 55 Stunden in der Woche. Ein Tarifvertrag, der solche Arbeitszeiten nicht wirksam verhindere, sei, so die Zugbegleiterin Alexandra Schleinitz, „ein ScheiBtarifvertrag“. Notwendig sei die strikte Begrenzung der Überstunden per Tarifvertrag.

Lokführer und Zugbegleiterin kommen aus Ostdeutschland. Alexandra Schleinitz: „Als ich in den Westen kam, war ich froh über die Demokratie. Doch jetzt muss ich erfahren, dass ein demokratisches Grundrecht wie das Streikrecht angefasst wird.“

Die 7 Totschlagargumente gegen die GDL und die Antworten der STREIKZEITUNG



GDL-Streik in Berlin am 1. September 2014 Foto: Jens Mietzfeld

Die öffentliche Debatte um die Streiks der GDL ist geprägt von einer Demagogie, bei der sieben Totschlagargumente eine zentrale Rolle spielen.

Totschlagargument 1

Die Forderungen der GDL sind „völlig überzogen“ (FAZ vom 10.10.).

Antwort Im Zentrum der GDL-Forderungen stehen 5 Prozent mehr Lohn, eine vertraglich vereinbarte Begrenzung der Überstunden und eine Verkürzung der Arbeitszeit von 39 auf 37 Stunden. Diese Forderungen sind angesichts niedriger Nettolöhne, der Preissteigerungen, einer Zunahme der Arbeitsintensität und der Milliarden Euro-Gewinne der DB AG absolut berechtigt (siehe S. 6). Solche Forde-

Totschlagargument 2

Die Lokführer haben eine besondere Macht, die andere Beschäftigte nicht haben. Die GDL betreibt un-solidarische Rosinenpickerei.

Antwort Die Erfolge der GDL-Lokführer 2008 wirkten sich ausgesprochen positiv für alle Arbeitnehmer und alle Gewerkschaften aus. Manch Gewerkschaftsboss spürte Feuer unterm Hintern, was nicht schadete. Nun kämpft die GDL 2014 auch für die Zugbegleiter. Also ausgerechnet für Bahnbeschäftigte mit niedrigem Organisationsgrad und nur geringer Kampfkraft: Streiks in diesem Bereich würden kaum auffallen – wo doch das „Bordbistro“ in fast jedem dritten ICE „streikt“. Die GDL bewegt sich also weg von der viel kritisierten „rein-

weiligen Interesse „passt“? Welche Rolle spielen die Unorganisierten? Was kostet eine Gewerkschaftsmitgliedschaft? Wie preiswert kommt die Gründung einer neuen Gewerkschaft? (siehe Seite 4).

Antwort Mit solch ulkiger Vulgarpsychologie wird lediglich von der Sache abgelenkt: So von der Berechtigung der GDL, zu streiken, von deren richtigen Forderungen und von der zutreffenden Einsicht, dass nur Kampf die Lage verbessert. Seltsam ist ja auch, dass ausgerechnet Medien, die immer den „Wettbewerb“ hochhalten und die die grotesken Hahnenkämpfe der Konzernbosse auf dem Hohen Altar der Freien Marktwirtschaft beweihräuchern, jetzt plötzlich den sportlichen Wettkampf zwischen zwei Gewerkschaften derart uncool finden. Im übrigen sollte man im Glashaus nicht mit Steinen werfen. Vor allem die EVG hat sich damit hervorgetan, die GDL systematisch auszugrenzen. Und sie war und ist sich dabei nicht zu schade, das gemeinsam mit dem Arbeitgeber zu tun. Und wenn dabei mal der TransenHansen-Gewerkschaftsboss auf die Seite der Bosse überwechselte, dann war das kein persönlicher Sündenfall, sondern der strukturelle Systemfall. (Siehe Artikel Seite 3).

Totschlagargument 4

Die GDL „will jetzt auch das übrige Zugpersonal vertreten, wo dort eindeutig eine andere Gewerkschaft die Mehrheit hat“ (Süddeutsche Zeitung 24.10.).

Antwort Das ist eindeutig falsch. Die GDL will lediglich auch für die GDL-Mitglieder beim übrigen Zugpersonal einen Tarifvertrag abschließen. Das entspricht erstens der Tatsache, dass die Vereinbarung aus dem Jahr 2008, wonach sich die GDL auf den Bereich der Streckenloführer beschränkte, im Juni 2014 auslief. Damit gilt zweitens uneingeschränkt Grundgesetz, Artikel 9: das Recht auf freie Bildung von Koalitionen. Welche Gewerkschaft in einem Betrieb „die Mehrheit“ hat, dürfte immer schwer zu bestimmen sein. Auf alle Fälle sollte man nicht den Unternehmern oder der Regierung gestatten, hier eine Schiedsrichtertolle zu spielen. Sonst stehen schnell eine Reihe komplexer, auch peinlicher Fragen ins Gewerkschaftshaus: Was ist „ein Betrieb“? Wie können Konzern-Bosse und Großgewerkschafts-Bosse betriebliche Einheiten neu „zuschneiden“, damit es im je-

weiligen Interesse „passt“? Welche Rolle spielen die Unorganisierten? Was kostet eine Gewerkschaftsmitgliedschaft? Wie preiswert kommt die Gründung einer neuen Gewerkschaft? (siehe Seite 4).

Totschlagargument 5

„Konkurrierende Tarifverträge in einem Betrieb“ können „nicht hingenommen werden“. Denn: „Wir wollen Personalarbeit aus einem Guss“. So der DB AG-Personalvorstand Ulrich Weber.

Antwort Eigentlich rotzfroh, wenn ein Bahnvorstand, der den Konzern in 900 betriebliche Einheiten aufspaltete, nun plötzlich der Einheitlichkeit das Wort redet. Wenn derjenige, der auf Teufel komm raus outsourct, der Leiharbeit mit eigenen Tarifverträgen zulässt, der selbst im Nahverkehr eigene Tochtergesellschaften gründet, um das Lohndumping zu betreiben, und der Azubis als Bahnchefs einsetzte ... wenn der sich aufschwingt und erklärt, er wolle „die soziale Ordnung in unseren Betrieben gewährleisten“. Im übrigen gab es und gibt es in Tausenden Betrieben unterschiedliche Tarifverträge. Auch heute bei der DB AG. Allein die unterschiedlichen Regelungen für die gut 100000 „normalen“ Lohnabhängigen im Bahnkonzern und für die knapp 40000 Beamte, die es bei der Bahn noch gibt, sind Beweis dafür, dass „Personalarbeit aus einem Guss“ schlicht wirklichkeitsfremd ist. Oder pure Demagogie. (Siehe Seite 4).

Totschlagargument 6

Der GDL-Streik richtet sich gegen die Fahrgäste. Er schadet der Wirtschaft und „legt ganz Deutschland lahm“ (Bild vom 30.10.).

Antwort Der Anteil der Schiene im Personenverkehr liegt bei sieben Prozent, im Güterverkehr bei 14 Prozent. Nach Adam Riese bleiben damit 93 Prozent oder 86 Prozent von „Deutschland“ auf alle Fälle mobil, egal wie hammerhart der Sachse Weselsky & seine Ossi-Crew in den Lokführerständen zuschlagen. Richtig ist: Jeder Streik schränkt ein; tut auch weh. Doch just das ist Streikzweck. Sonst könnte man Arbeitskämpfe ja gleich bleiben lassen. Im übrigen schädigt die Bahn Tag für Tag Millionen Fahrgäste, weil sie zu spät kommt, nicht kommt, keine Sitzplätze anbietet, Bahnhöfe vergammeln

lässt, Bahnsteige im Winter nicht von Schnee befreit, Fahrgäste im Sommer wegen kaputter Klimaanlage grillt und im Winter erst gar nicht bahnfahren lässt. Während das Streikrecht in der Verfassung verankert ist, ist dort von einem Recht, die Infrastruktur verkommen, Fahrgäste stehen, sie gesundheitlich schädigen und zu jeder Jahreszeit verarschen zu lassen, nichts zu lesen. (Siehe Seite 5).

Totschlagargument 7

Der GDL-Streik ist „unverhältnismäßig“ (FAZ vom 10.10.). Deshalb benötigt man die „Tarifeinheit“ (Nahles/Merkel; Bundesregierung). Bei der Bahn muss „eine Grundversorgung gewährleistet bleiben“ (K.P. Naumann; Pro Bahn; Die Welt v. 1.11.).

Antwort Das Streikrecht wurde von den arbeitenden Menschen über Jahrhunderte hinweg immer neu erkämpft. Es wird immer wieder in Frage gestellt – von den Merkel, Nahles, Naumann, die das Geschäft der Bosse betreiben. Begriffe wie „Grundversorgung“ und „Verhältnismäßigkeit“ sind dabei nur der Einstieg, um das Streikrecht auszuhöhlen und einzuschränken. Das kann beim totalen Streikverbot oder gar einem faschistischen „Betriebsfrieden“ enden. GDL-Chef Weselsky erklärt, die GDL betreibe „keinen Klassenkampf“. Ganz gleich, wie man die Streiks und kämpferischen Aktionen der GDL wertet, sicher ist: Was die Bundesregierung, die Deutsche Bahn AG und diejenigen Medien, die gegen die GDL hetzen, betreiben, ist knallharter Klassenkampf von oben. Wenn dabei die GDL ins Visier dieser Klassenkämpfer gerät, dann deshalb, weil an ihr ein Exempel statuiert werden soll. Weil klar gemacht werden soll, dass Kampf und Widerstand durch Streik nicht Schule machen dürfen. Dass die alte und neue Wirtschaftskrise zu einem noch brutaleren Feldzug der Bosse und Banken gegen die Beschäftigten und gegen die Arbeitslosen führen wird.

Eine erfolgreiche GDL könnte da all denen, die dann betroffen sein werden, Mut machen, ähnlich zu handeln.

Machen wir all diesen Menschen, also der Mehrheit in der Bevölkerung, Mut! Unterstützen wir die GDL! Seien wir SOLIDARISCH!

Liebe Kolleginnen und Kollegen in der GDL,

wir erklären uns solidarisch mit eurem Kampf um bessere Arbeitsbedingungen und höhere Löhne. Wie in so vielen anderen Bereichen sehen wir eine krank machende Arbeitsverdichtung, die unerträgliche Ausmaße angenommen hat. [...] Seit der Bahnreform vor zwanzig Jahren wurden 170000 Stellen abgebaut. Die Schließung des Mainzer Bahnhofs im letzten Jahr war nur die Spitze des Eisbergs, die die Folgen dieser Politik deutlich machte. Vor diesem Hintergrund finden wir es besonders positiv, dass durch die GDL neben der mehr als gerechtfertigten Erhöhung der Löhne auch eine Verkürzung der Arbeitszeit bei vollem Lohn sowie eine Reihe von Verbesserungen bei den Arbeitsbedingungen auf die Tagesordnung gesetzt wurden. Unserer Meinung nach ist es nötig, aber auch möglich, eine große Solidarität in der Bevölkerung für euren Streik zu organisieren. [...] Unserer Meinung nach gehört die Bahn unter demokratische Kontrolle von Beschäftigten und der Bevölkerung, um Kundenfreundlichkeit, Sicherheit und menschenwürdige Arbeitsbedingungen zur Grundlage aller Entscheidungen zu machen. Euer Arbeitskampf kann helfen, die notwendige Debatte über eine Rücknahme von Ausgründungen und Privatisierungen wieder zu beleben. [...] Sicher wäre es vorteilhaft, wenn alle Beschäftigten bei der Bahn in einer starken Gewerkschaft vereinigt wären, oder wenn sich die verschiedenen Gewerkschaften auf gemeinsame Forderungen und ein einheitliches Vorgehen bei der Tarifrunde einigen könnten, um mehr Schlagkraft zu erhalten. Wo dies aber nicht möglich ist, muss Wahlfreiheit für alle Beschäftigten gelten – darüber, in welcher Gewerkschaft sie sich organisieren wollen, und in der Folge auch, welcher Tarifvertrag für sie gelten soll. [...] Für euren Kampf wünschen wir euch viel Durchhaltevermögen und den größtmöglichen Erfolg. Wenn ihr Aktionen plant, bei denen unsere Unterstützung gewünscht ist, lasst es uns bitte wissen!

Solidarische Grüße – linksjugend [solid] Aachen

rungen waren auch in ihrer Gesamthöhe einmal „Standard“ z.B. bei der IG Metall der 1980er Jahre. Was hat sich da geändert? Die Kräfteverhältnisse? Ja schon! Doch die GDL hält dagegen! Gut so! Warum (nur) die und nicht (auch) wir?!

ständischen Lobbyarbeit“. Warum wird das bemerkt?

Totschlagargument 3

Der GDL geht es „nur um den Berritt“ (FAZ vom 10.10.). Sie betreibt „vorrangig den Konkurrenzkampf gegen die EVG“ (ver.di-Chef Bsir-

Thatchers Auferstehung in Belgien

Regierung plant drastische Angriffe auf Lohnabhängige, Gewerkschaften und die Bahn – Was in Belgien stattfindet, droht demnächst in Deutschland

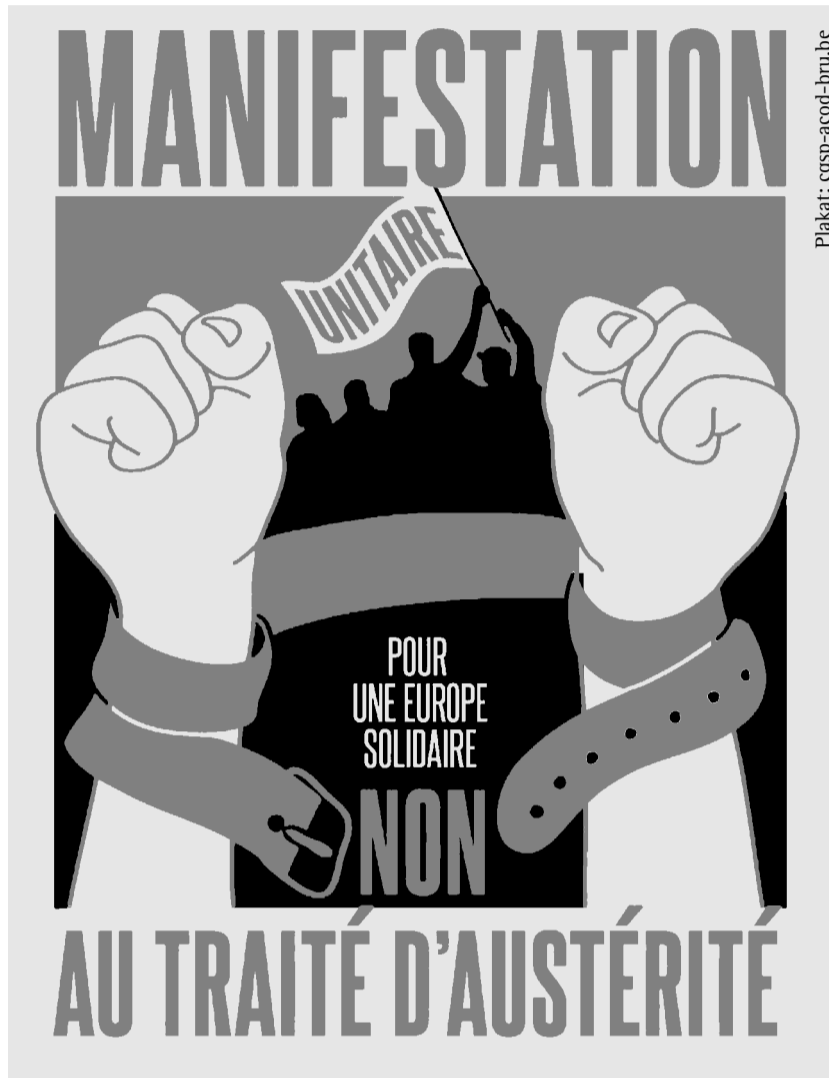
Interview mit **Wouter Gysen**, Mitglied im Vorstand der sozialistischen Gewerkschaft ACOD Spoor in Antwerpen, über das Austeritätsprogramm der neuen belgischen Regierung und die Reaktion der Gewerkschaften darauf.

Die neue belgische Regierung hat eine Welle von Sozialkürzungen und Angriffen auf Arbeitnehmerrechte angekündigt. Wie sind die Bahnbeschäftigten davon betroffen?

Die neue, rechts stehende, Regierung hat ein Kürzungsprogramm aufgelegt, das an Margaret Thatchers Politik im Großbritannien der 1980er Jahre erinnert.

So soll zum Beispiel die automatische Lohnanpassung an die Inflation abgeschafft werden, was einen Einkommensverlust von 25000 Euro im Laufe eines Lebens bedeuten kann. Die Bahnbeschäftigten wird es besonders hart treffen: Der Vorstand der Belgischen Bahn will die Arbeitszeit von 36 Wochenstunden erhöhen. In Zukunft soll nur noch eine Stelle pro drei pensionierter Beschäftigter neu besetzt werden. Dabei ist es heute schon häufig unmöglich, einen Tag frei zu nehmen, weil es einen krassen Personalmangel gibt. In Zukunft werden neu Eingestellte Arbeitsverträge erhalten, die denen der Privatwirtschaft entsprechen, was unter anderem keinen Kündigungsschutz mehr vorsehen wird.

Die Regierung will das Rentenein-



te. Was plant die Regierung zum Streikrecht?

Die Regierung will einen verpflichtenden Mindestbetrieb bei Streiks bei der

von Streikbewegungen.

Wie reagieren die Gewerkschaften? In Belgien gibt es verschiedene Gewerkschaftsverbände, die jetzt eine gemeinsame Front gebildet und einen Aktionsplan angekündigt haben. Das ist eine größere Gewerkschaftseinheit als in der Vergangenheit. Wir sind bereit für unsere Rechte zu kämpfen! Für die nächsten Wochen sind eine Großdemonstration, drei regionale Streiktage und am 15. Dezember ein landesweiter Generalstreik geplant. Unser Ziel ist es, die Regierung zu Fall zu bringen. Das Problem ist allerdings schon, welche Regierung eine Alternative darstellen würde. Die traditionellen Regierungskoalitionen in Belgien würden auch eine brutale Sparpolitik betreiben. Deshalb müssen wir uns auch über politische Alternativen Gedanken machen.

Was wollen Sie Ihren Kolleginnen und Kollegen in Deutschland sagen?

Wir sind solidarisch mit Eurem Kampf für Lohnerhöhungen und für eine kürzere Wochenarbeitszeit – und vor allem solidarisch bei der Verteidigung des Streikrechts! Die Angriffe auf uns in Belgien müssen Euch eine Warnung sein. Aus unserer Erfahrung kann ich nur sagen: Die Einheit der Beschäftigten und ihrer Gewerkschaften im Kampf ist wichtig. Die Grenzen zwischen unterschiedlichen Berufen, Betrieben und Gewerkschaften müssen eingerissen werden. Das ist auf lange Sicht nötig, damit wir unsere Interessen als Lohnabhängige durchsetzen können. Ich werde meine Kolleginnen und Kollegen über Euren Arbeitskampf informieren.

Das Interview für die STREIKZEITUNG führte Sascha Stanicic

Bahnstreik – Ich bin ein GDL-Versteher!

Jens Berger

Seit den 1990ern tobte in der Politik ein mit harten Bandagen geführter Kampf um die Privatisierung der Deutschen Bahn. Auf gewerkschaftlicher Seite spielte dabei vor allem die DGB-Gewerkschaft Transnet eine führende und durchaus unrühmliche Rolle. Transnet war damals – was für eine Arbeitnehmervertreterin durchaus ungewöhnlich ist – eine, wenn nicht sogar die, führende Befürworterin einer Teil- bzw. Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn. Der damalige Transnet-Vorsitzende Norbert Hansen versuchte sogar alles mögliche, um seine Partei, die SPD, von den Privatisierungsplänen des damaligen Bahnchefs Hartmut Mehdorn zu begeistern. Auch ansonsten waren Hansen und Transnet über Jahre hinweg bei genauer Betrachtung eigentlich eher Vertreter der Arbeitgeberseite und setzten sich geflissentlich über die Interessen der Arbeitnehmer weg. Transnet ist beispielsweise dafür mitverantwortlich, dass die Deutsche Bahn systematisch Leiharbeiter als Lokführer einstellen konnte – Jahre später konnte die GDL durch ihre Streiks dieses „Geschenk“ von Transnet an Mehdorn revidieren.

Zum großen Zusammenstoß mit der GDL kam es 2007, als Transnet einen Tarifvertrag mit der Deutschen Bahn unterzeichnete, der es der Bahn gestattete, über fragwürdige Vertragsbedingungen neu eingestellte Lokführer zu Stundenlöhnen von 7,50 Euro einzustellen. Nicht die „Lokführergewerkschaft“, sondern Transnet war laut Vertrag für diese „Lokführer zweiter Klasse“ verantwortlich, die formaljuristisch als „Mitarbeiter mit eisenbahnspezifischer Ausrichtung“ bezeichnet wurden.

Dieser Frontalangriff weckte jedoch die Kampfeslust der GDL. Durch einen langwierigen Arbeitskampf konnte die GDL 2008 ihren ersten großen Sieg erringen und musste von der Deutschen Bahn in einem eigenständigen Tarifvertrag als vollwertige Arbeitnehmervertreterin anerkannt werden. Im gleichen Jahr unterzeichnete die Konkurrenz von Transnet ihren moralischen Offenbarungseid – der Gewerkschaftsvorsitzende Norbert Hansen wechselte ohne jegliche Übergangszeit mit fliegenden Fahnen die Seiten und heuerte im Vorstand der Deutschen Bahn AG als neuer Arbeitsdirektor an. Der Gewerkschafter, der zuvor seine Kollegen an die Deutsche Bahn verraten hatte, kassierte nun auf der Arbeitgeberseite seinen Judaslohn. Für die nicht einmal zwei Jahre, die er im Vorstand der Deutschen Bahn AG verbrachte, überließ ihm das Staatsunternehmen inkl. Abfindung stolze 3,3 Millionen Euro. Einen derart massiven Fall von Korruption (nicht juristisch, aber sehr wohl moralisch) hat es in der deutschen Gewerkschaftsgeschichte wohl noch nie gegeben.

Transnet verlor unter der Ägide Hansen jeglichen moralischen Anspruch, im Namen der Arbeitnehmer zu handeln. Hansens Nachfolger, Lothar Krauß, ebenfalls ein SPD-Mitglied, musste bereits nach sechs Monaten die Segel streichen, da es bei der Basis gar nicht gut ankam, dass Krauß einem Vergütungsplan der Bahn-Spitze seinen Segen gab, der den leitenden Bahn-Managern für den Fall eines Börsengangs fette Boni zusicherte. Der moralisch bankrotten DGB-Gewerkschaft Transnet liefen die Mitglieder weg. Sie fusionierte schließlich 2010 mit der kleinen Beamten-Gewerkschaft GDBA, die auch zuvor schon die meisten Ungeheuerlichkeiten von Transnet mitgemacht hatte, zur neuen DGB-Gewerkschaft EVG (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft). Die EVG wiederum hat sich seit ihrer Gründung vor allem dadurch einen Namen gemacht, dass sie seit 'an Seit' mit der Deutschen Bahn AG gegen die GDL vorgeht.

Die zahlreichen Sünden von Transnet waren natürlich eine Steilvorlage für die GDL, die 2008 und 2011 sehr erfolgreich in harten Arbeitskämpfen mit ausgedehnten Streiks die Folgen der Fraternisation zwischen der Deutschen Bahn AG und Transnet wieder wettmachen konnte.

Einer der häufigsten Vorwürfe, der Sparten-Gewerkschaften wie der GDL gemacht wird, ist, dass sie nur deshalb so stark sind, da ihre Mitglieder an Schlüsselstellen sitzen, die bei einem Streik ganze Unternehmen lahmlegen können. Dieses Privileg werde dafür missbraucht, den eigenen Mitgliedern auf Kosten der anderen Beschäftigten Vorteile zu verschaffen. *Rosinenpickerei*, so lautet der Vorwurf. Doch dieser Vorwurf ist im Falle der GDL reichlich absurd. Durch einen 2007 unterzeichneten Grundlagentarifvertrag darf die GDL bei der Bahn nur für die Lokomotivführer Tarifverträge aushandeln. Doch dieser Grundlagentarifvertrag ist im Juni dieses Jahres ausgelaufen und die GDL beansprucht nun das Recht, auch für die GDL-Mitglieder beim Fahrpersonal Tarifverträge auszuhandeln. Zum Fahrpersonal gehören neben den Lokführern auch Zugbegleiter, Bordgastronomen, Disponenten, Rangierführer und Ausbilder.

Die GDL streikt also auch, um eben keine Rosinenpickerei für eine „Funktionseilite“ zu betreiben, sondern um möglichst vielen Mitarbeitern Vorteile durch die Schlagkraft der Lokführer zu verschaffen. Wenn man sich die Zahlen anschaut, ist dieser Anspruch auch mehr als gerechtfertigt – nach Angaben der Deutschen Bahn sind in diesen Berufsgruppen 37000 Mitarbeiter beschäftigt, von denen 19000 Mitglied der GDL und lediglich 8000 Mitglied der DGB-Gewerkschaft EVG sind. Die restlichen 10000 Mitarbeiter sind nicht gewerkschaftlich organisiert.

Wenn die vermeintlich große DGB-Gewerkschaft vor allem durch ihren arbeitgeberfreundlichen Kurs aufgefallen ist, während die GDL die ureigenen Funktionen einer echten Gewerkschaft übernommen hat, sollte die GDL auch jedes Recht haben, im Namen der Arbeitnehmer Tarifverträge zu verhandeln. Dass dies der EVG nicht schmeckt, ist klar. Dass die Deutsche Bahn AG lieber nur mit einer einzigen, leicht zu händelnden, Gewerkschaft am Tisch sitzt, ist ebenfalls klar. Aber warum die Medien eine derartige Schmutzkampagne gegen die GDL fahren, ist schon erstaunlich. Noch erstaunlicher ist es jedoch, dass diese Kampagne Erfolg hat und die Bevölkerung sich nicht mit den Bahn-Beschäftigten, die ja nun weiß Gott nicht im Arbeitnehmerparadies beschäftigt sind, solidarisiert. Ich jedenfalls bin ein GDL-Versteher und wünsche der GDL viel Erfolg beim Arbeitskampf! Mögen die Eisenbahner der geballten Propagandafront widerstehen.

Dieser Beitrag wurde publiziert am 30.10.2014 auf den *NachDenkSeiten* – Die kritische Website. Wir haben ihn leicht gekürzt. Jens Berger ist freier Journalist, Redakteur bei den *NachDenkSeiten* und Buchautor. Sein aktuelles Buch „Wem gehört Deutschland?“ ist im Westend Verlag erschienen.

Brief von Friedhelm Klinkhammer (Ex-IG Medien) an den DGB-Vorsitzenden Reiner Hoffmann

Sehr geehrter Kollege Hoffmann, in der *Süddeutschen Zeitung* las ich, dass Du den Vorsitzenden des dbb Dauderstädt ungewöhnlich deutlich aufgefordert hast, die GDL an die Leine zu nehmen. Ich bin 41 Jahre Mitglied einer DGB-Gewerkschaft, aber so etwas ist mir bisher noch nicht untergekommen. Die GDL zu beschimpfen – eine mutige Gewerkschaft –, halte ich für unsolidarisch und unverständlich. Die kleinen Gewerkschaften sind doch deswegen so kampfstark, weil sie gegenüber den sozialdemokratisch durchsetzten Riesengewerkschaften die Interessen der Beschäftigten effektiv durchsetzen. Ihr Ansehen ist wegen ihrer erkämpften Tarifierfolge unter Kollegen hoch, jedenfalls höher als das des DGB. Wohlthuend bei den Lokführern ist auch das Fehlen von Korruptionstendenzen.

Bevor Du öffentlich den Zuchtmeister spielst, Sorge erst einmal dafür, dass wir Arbeitnehmer den Lohnzuwachs erhalten, der notwendig ist, die wirtschaftlichen Ungleichgewichte zugunsten anderer EU-Staaten auszugleichen.

Friedhelm Klinkhammer war Vorsitzender der *IG Medien*; heute ist er Mitglied bei ver.di.

stiegsalter auf 67 Jahre erhöhen. Heute können Lokführer und Triebfahrzeugführerinnen und Zugbegleitpersonal mit 55 Jahren in Rente gehen, wenn sie dreißig Jahre gearbeitet haben. Wir sollen also länger arbeiten, aber auch weniger Rente bekommen, da die Berechnungsgrundlagen geändert werden. Für das Lokpersonal wird das ein Verlust von 300 Euro monatlich sein. Außerdem sind weitere Liberalisierungen im Verkehrswesen geplant. Das erfolgt noch bevor die Europäische Union dies einfordert!

Es geht auch um Arbeitnehmerrech-

Bahn, an Flughäfen und in Gefängnissen einführen. Diese Maßnahmen sollen jetzt schnell als Gesetz beschlossen werden. Das will man auch noch vor dem Generalstreik durchziehen, der für den 15. Dezember angekündigt ist. Schon jetzt wird gegen Bahnbeschäftigte vorgegangen, die sich in den letzten Wochen an drei spontanen Streiks in Lüttich, Namur und La Louvière gegen die Regierungspläne beteiligt haben. Dass es hier gegen die Bahnbeschäftigten geht, ist kein Zufall. Bahnstreiks haben immer große landesweite Auswirkungen. Unsere Kolleginnen und Kollegen stehen immer an der Spitze

Ein Tarifvertrag mit zwei Gewerkschaften? Geht doch! Seit Jahrzehnten!!

Anton Kobel

Im Arbeitskampf der GDL macht eine Behauptung des Managements der Deutschen Bahn AG Schlagzeilen, die als Argument gegen die Forderungen der GDL vorgebracht wird: Ein Tarifvertrag mit zwei Gewerkschaften zum selben Thema zu verhandeln geht nicht! Diese Behauptung zeigt Wirkung. Nicht wenige, auch Sympathisanten des Lokführerstreiks, halten dies für bedeutsam. In der Presse war es tagelang eines der Hauptthemen in den Beiträgen gegen die GDL. Neben einer grundsätzlich ablehnenden Haltung gegen den Arbeitskampf kam es zu wohlgemeinten Vorschlägen wie „Die GDL und EVG sollen sich ihre Zuständigkeiten aufteilen“ oder „Die Gewerkschaften sollen sich einigen“.

Als ehemaliger Gewerkschaftssekretär der damaligen Gewerkschaft Handel, Banken, Versicherungen (HBV im DGB) in Baden-Württemberg war ich von 1979 bis 2001 mit diesem Thema vertraut. Bis 1976 hatten sich in jeder Tarifrunde des Einzel- und Großhandels sowie Buchhandel/Verlage die HBV und die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft (DAG), die nicht dem DGB angehörte, irgendwie über ein gemeinsames Vorgehen mit den Arbeitgebern verständigt. Wegen andauernder Kungeleien der DAG mit den Arbeitgebern erklärte 1976 die HBV-Landesbezirkskonferenz die DAG per Beschluss zur „gegnerischen Organisation“, mit der es keine gemeinsamen Tarifverhandlungen mehr gibt. Das war dann so bis 2001, als HBV und DAG zwei der fünf Gründungs-gewerkschaften von ver.di wurden.



Wenn der DB-Vorstand, der einen Konzern aus über 900 selbständige Unternehmen managt, nicht in der Lage wäre, mit zwei Gewerkschaften zu verhandeln, würde kaum ein Zug je einen Bahnhof verlassen. Foto: GdL

Den Verhandlungskommissionen der Arbeitgeber schmeckte dies natürlich nicht. Auf Grund der inzwischen gewachsenen Aktionsfähigkeit von HBV blieb ihnen keine andere Wahl als am gleichen Tag(!) mit zwei Gewerkschaften zu verhandeln. Dabei hatten HBV und DAG durchaus unterschiedliche Forderungen zum selben Tarifvertrag. HBV war eher konfliktbereiter, die DAG eher kompromissbereiter. Dennoch wurde mit Ausnahme von 1979 immer ein inhaltsgleicher Tarifvertrag abgeschlossen. Es bedurfte einer Art „Verhandlungsgeschick“, vor allem auf Seiten der Arbeitgeber, dies zu Stande zu bringen. Auf Gewerkschaftsseite über-

nahm z.B. beim Tarifabschluss HBV von der DAG ausgehandelte Teile, die nicht elementar HBV-Interessen widersprachen. Getrennte Verhandlungen und dennoch im Ergebnis ein gemeinsamer Tarifvertrag geht. Wenn man will! 1979 ging es nicht. Die DAG und die Einzelhändler schlossen am 11. April einen Tarifvertrag, den HBV nicht akzeptierte. HBV organisierte weiterhin Warnstreiks und erreichte am 3. Mai einen verbesserten Tarifabschluss, den die DAG dann übernahm. In anderen Bundesländern gab es zwischen HBV und DAG im Handel unterschiedlich intensive Absprachen bis hin zu einer gemeinsamen Verhandlungskommission. Dies war auch in den bundesweiten Tarifverhandlungen bei Banken und Versicherungen der Fall. Bei den Tarifverhandlungen für den öffentlichen Dienst scherten sich ÖTV und DPG jahrzehntelang nicht um das Tarifgebaren von DAG, DHV, CGB u.a.! Dies galt auch für die IG Metall. Den Ausschlag gab immer die jeweilige Stärke.

Fragen an die Bahn: Unfähig? Unwillig? Angeleint? Alles zusammen?

1. Frage Ein DB-Vorstand, der einen Konzern, zu dem mehr als 900 rechtlich selbständige Unternehmen zählen, managt, soll nicht in der Lage sein, mit den zwei Gewerkschaften GDL und EVG über die gleichen Tarifthemen zu verhandeln? Woran hakt es? Zu wenig oder kein (Fach-)Personal? Unfähiges (Fach-)Personal? Immerhin werden 830 der über 900 Konzerntöchter von der Konzernzentrale kontrolliert. Geht das? Wie schaffen Sie es, den DB Fernverkehr mit 11 Tochtergesellschaften zu managen? Die Tochter DB Regio mit über 100 Unternehmen? Ebenso umfangreich DB Schenker! DB Schenker Rail Logistik mit 250, die Bustochter Arriva gar mit 309 Subunternehmen! Angesiedelt in 12 Ländern! Geht doch! Aber ein Verhandeln mit zwei Gewerkschaften in einem Land geht nicht. Alles klar?!

2. Frage Wie schaffen Sie es als DB-Vorstand, tagaus tagein die Verhandlungen mit Hunderttausenden Vertragspartnern, Lieferanten, Kunden, Lobbyisten usw. zu managen? Gibt es

da keine Parallelverhandlungen, um die für die DB günstigsten Ergebnisse zu erzielen? Wie gehen Sie mit europaweiten Ausschreibungen um? Falls TTIP, CETA kommen sollten, mit Ausschreibungen auch in USA und Kanada? Geht doch! Aber Gespräche und Abschlüsse mit zwei Gewerkschaften sind nicht machbar. Alles klar?!

3. Frage Mit der Privatisierung der Bundesbahn kam es zu Zergliederungen in über 900 Unternehmen, Out- und Insourcing von Abteilungen, (Dienst-)Leistungen usw. In vielen dieser Unternehmen gibt es Betriebsräte und Gesamtbetriebsräte; dazu einen Konzern- und einen Europabetriebsrat, Aufsichtsräte. Wie managen Sie da die Verhandlungen? Wie managen Sie den rechtlichen Umgang mit Beamten, Angestellten, gewerblichen Arbeitskräften, Leiharbeitern, Aushilfen, Werkvertragspartnern? Geht doch! Aber Tarifverhandlungen mit zwei Gewerkschaften überfordern Sie. Alles klar?!

4. Frage Dürfen Sie diese Tarifverhandlungen mit GDL und EVG nicht führen, weil Sie von dem Alleinaktionär Bundesrepublik Deutschland bzw. der Bundesregierung an die kurze Leine gelegt wurden? Sollen Sie die Vorlage und die Argumente für einen von der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) geforderten Eingriff in die Gewerkschaftsrechte zur Schwächung der Gewerkschaften liefern? Ein Grube an der Leine – geht doch! Etwas Eigenständigkeit und Mut jedoch überfordern Sie? Alles klar?!

Fragen an die Presse Warum wiederholen Sie die vom DB-Vorstand vorgebrachte Behauptung, Tarifverhandlungen mit zwei Gewerkschaften seien zum gleichen Thema nicht möglich? Fehlendes hausinternes Wissen? Haben Sie keine Zeit mehr für Recherche, wie Tarifverhandlungen seit Jahrzehnten in Deutschland ablaufen? Keine Fachjournalisten? Ist die Personaldecke schon so ausgedünnt, dass Sie faktisch die Presseerklärungen und PR-Mitteilungen der DB unhinterfragt veröffentlichen? Oder alles nur wegen der Anzeigenerlöse?

Fragen an die Politik, insbesondere

die SPD Die Zergliederung der Tariflandschaften, der Rückgang der Branchentarifverträge sowie der Tarifbindungen sind bekannt. Die Zergliederung der Konzerne, Unternehmen und Betriebe, neue Unternehmensformen wie Netzwerke, Formen des Out- und Insourcing spielen dabei eine wesentliche Rolle. Aber auch die Politik hat einiges dazu beigetragen: Verweigerung von Allgemeinverbindlichkeitsklärungen für Flächentarifverträge, Zulassen von Mitgliedschaften ohne Tarifbindung in den Arbeitgeberverbänden, obwohl diese gleichzeitig als Tarifpartei einschlägige Tarifverträge abschließen, zahlreiche Arten von Tarifflucht. Warum gehen Sie jetzt gegen sogenannte Sparten-Gewerkschaften vor? Die Eigner/Vorstände/ Geschäftsführungen jedes Unternehmens können ihre Unternehmen und Betriebe, in – ggf. rechtlich selbständige – Sparten mit bedeutsamen Konsequenzen fürs Personal, Kunden, Lieferanten, Haftung gliedern. Begründet wird dies öffentlich mit den Vorteilen moderner Betriebswirtschaft. Faktisch geht es um Gewinnmaximierung durch (Personal-)Kostenminimierung. Letztere ermöglicht u.a. durch Flucht aus den bisher gültigen Tarifverträgen.

Wenn nun Beschäftigte in Ausübung ihres Grundrechtes aus Artikel 9 Absatz 3 Grundgesetz eine Spartenorganisation als Form ihrer Gewerkschaft wählen, soll dies von Übel sein? Warum? Weil diese im Zuge der neoliberalen Funktionsweise einer Marktwirtschaft die Preise ihrer Arbeitskraft vielleicht deutlich erhöhen können? Weil Sozialpartnerschaft doch nicht immer kostengünstig zu realisieren ist?

Eine sog. Sparten-Gewerkschaft sei egoistisch und unsolidarisch. Nun begegnet die GDL diesem Vorwurf, indem sie nicht mehr nur Tarifverträge für die LokführerInnen, sondern für das ganze Zugpersonal abschließen will. Dies ist eine normale Tarifforderung! Es geht hierbei „nur“ um den Geltungsbereich des Tarifvertrages. Warum soll dies nicht mehr möglich sein? Der Arbeitgeber ist hier voll beteiligt. Es wird also einfach nur Tarifautonomie praktiziert. Das Ergebnis spiegelt dann Kräfteverhältnisse wider!

Geht es vielleicht genau darum? Die Kräfteverhältnisse anlässlich des GDL-Arbeitskampfes über ein Tarifeinheitsgesetz zu Gunsten der Arbeitgeber zu gestalten? Mit folgenreichen Wirkungen für alle Gewerkschaften, insbesondere für die zum Tarifkonflikt Fälligen?

In Solidarität mit der GDL Fragen an die EVG im DGB Warum könnt Ihr, liebe DGB-Kolleginnen und Kollegen, Euch nicht für eine ggf. auch konfliktgeladene Kooperation mit der GDL entscheiden? Warum sollte eine vermeintliche Sozialpartnerschaft mit dem DB-Vorstand und dem alleinigen Aktionär BRD für Eure Mitglieder und alle Beschäftigten attraktiver sein? Auch gegen Eure Arbeitskolleginnen und Kollegen, die sich in der GDL engagieren? Sollten wir nicht im Interesse aller die GDL für einen Beitritt zum DGB zu gewinnen versuchen?

Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB)

Wir unterstützen die Forderungen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GdL) nach besserer Entlohnung und insbesondere nach einer Arbeitszeitverkürzung. Wir verfolgen die Streikmaßnahmen der GdL mit Interesse und Sympathie. Wir fordern den Vorstand der Deutschen Bahn AG auf, ihre bislang unnachgiebige Haltung aufzugeben und im Interesse der Beschäftigten und der Fahrgäste seriöse Vorschläge zu machen, auf deren Basis ein neuer Tarifvertrag abgeschlossen werden kann. Wir [...] kritisieren das Vorgehen des Vorstands der Deutschen Bahn AG, in der Auseinandersetzung mit der GdL auf Zeit zu spielen und darauf zu spekulieren, dass der Gesetzgeber ein Tarifeinheitsgesetz beschließt und damit die verfassungsrechtlich garantierte Koalitionsfreiheit in Frage stellt.

Arbeitskämpfe im Bahnbereich sind immer auch mit Belastungen für die Bahnkunden verbunden. Auch aus diesem Grund appellieren wir an das Bahnmanagement, so schnell wie möglich eine Einigung zu ermöglichen, damit die Bahn nicht weiter Marktanteile an die Konkurrenz von Straße, Fernbus und Luftverkehr verliert. Eine Einigung, die den berechtigten Interessen der Bahnmitarbeiter an attraktiven, humanen Arbeitsbedingungen Rechnung trägt, muss schnell erreicht werden. Denn eine Voraussetzung für die von uns geforderte Bürgerbahn und Flächenbahn besteht darin, dass die Identifikation der Beschäftigten mit ihrem Unternehmen Deutsche Bahn wieder hergestellt wird. Das erfordert, dass das Top-Management der DB AG konstruktiv auf die Forderungen der GdL eingeht.

Berlin, 17. Oktober 2014 · Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB); unterzeichnet von:
Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, Gröbenzell · Thilo Böhmer, Rodgau, Lokomotivführer · Dr. Christoph Engelhardt, München, Initiator der Faktencheckplattform WikiReal.org · Klaus Gietinger, Wilhelmshorst, Regisseur (u.a. „Tatort“) und Buchautor · Johannes Hauber, Mannheim, Präsident Industrial Railway Committee · Eberhard Happe, Celle, Bundesbahndirektor a.D., Dipl.-Ing. · Prof. Dr. Wolfgang Hesse, München · Andreas Kegreiß, Herrenberg, Dipl.-Ing. · Andreas Kleber, Schorndorf, Mitbegründer der Horber Schienenwege, Pro Bahn Baden-Württemberg · Dr. Bernhard Knie- rim, Berlin, Autor · Karl-Heinz Ludewig, Berlin, Verkehrswissenschaftler · Prof. Heiner Monheim, Bonn; Autor, Geograph und Verkehrswissenschaftler · Prof. Jürgen Rochlitz, Burgwald-Eder · Roland Schuster, Mannheim, stellv. Betriebsratsvorsitzender Bombardier Transportation · Gangolf Stocker, Stuttgart, Gemeinderat Stuttgart · Dr. Winfried Wolf, Wilhelmshorst, Buchautor.

nein zum tarifeinheitsgesetz

„Tarifeinheit“? Es sind die Bosse, die sie zerstören! Oder: Die Stunde der Heuchler



Foto: streikrecht-verteidigen.org

Werner Rügemer

Konzerne brechen laufend die Tarifeinheit und schließen Tarifverträge mit unterwürfigen Spartengewerkschaften ab. Kämpferische Gewerkschaften wie die der Lokführer sollen zerstört werden. Der Spiegel hetzt gegen die Gewerkschaft der Lokführer (GDL) als „Deutschlands dümmste Gewerkschaft“. Die BILD-Zeitung titelt „Die verlorene Ehre der GDL“. Der Spiegel konkurriert auch hier mit BILD nicht nur um den Titel als „Deutschlands dümmste Zeitung“, sondern auch um die (ohnehin längst) verlorene Ehre als Medium der Information. Freilich stehen dem die anderen „renommierten“ Mitglieder der deutschen Einheits- und Einheits-Propaganda-Vereinigung kaum nach.

Wofür streikt die GDL? Damit nach

sonal ist von diesem Stress ebenfalls betroffen. Nicht zuletzt geht es um die Sicherheit von täglich Millionen Fahrgästen, die pünktlich zu ihren Arbeitsplätzen und Terminen kommen müssen. Wieviel Ärger und volkswirtschaftlicher Schaden entsteht eigentlich hier täglich und über all die Jahre? Haben das die Hetzer mal ausgerechnet, die jetzt auf die Konsumenten-Tränendrüse drücken?

Das Bundesarbeitsgericht (BAG) hat 2010 das jahrzehntelang geltende Prinzip der Tarifeinheit beendet. Seitdem gilt arbeitsrechtlich der Grundsatz „Ein Betrieb – eine Gewerkschaft“ nicht mehr. Das BAG entsprach damit nur den geänderten Realitäten.

Dagegen erhob als erster der damalige Arbeitgeberpräsident Dieter Hundt sein Geschrei. „Ich fordere die Politik auf, die Tarifeinheit gesetzlich

Der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) hatte Hundts Forderung schon frühzeitig unterstützt.

Doch die neuerlichen Freunde der „Tarifeinheit“ sind widerliche Heuchler. Sie sind es selbst, die seit zwei Jahrzehnten die Tarifeinheit nachhaltig zerstören. Immer mehr Unternehmer stiegen aus ihren Arbeitgeberverbänden aus und machten damit flächendeckende Tarifverträge immer weniger möglich. BDA und einzelne Arbeitgeberverbände forderten stattdessen dezentrale, einzelbetriebliche Tarifverträge. Das wurde unterstützt durch die immer weitere Spaltung der Belegschaften – durch die Aufspaltung der Unternehmen in einzelne juristische Einheiten. Zuletzt haben die Hartz-Gesetze seit 2004 mit ihren Regelungen für Leih- und Teilzeitarbeit weitere Gelegenheiten für die Aufspaltung der Tarifeinheit geschaffen. Nur noch die Hälfte der Lohnabhängigen wird nach Branchentarifverträgen bezahlt, in Ostdeutschland sind es nur noch 35 Prozent.

Extraprofite durch Lohndumping & Arbeitsstress

So haben zahlreiche Unternehmer das Dutzend „christlicher“ Gewerkschaften aus ihrem jahrzehntelangen Schläferdasein erweckt und tausende von dezentralen Tarifverträgen abgeschlossen. Zum Christlichen Gewerkschaftsbund (CGB) gehört der Deutsche Handels- und Industrie-Ange-

stellten Verband (DHV). Er hat zwischen 2003 und 2012 sage und schreibe 916 einzelbetriebliche und regionale Tarifverträge mit Arbeitgebern und Arbeitgeberverbänden abgeschlossen: im Fach-, Groß- und Einzelhandel, in der Metall- und Elektroindustrie, mit Banken und Versicherungen, in kirchlichen und Privatkliniken, auch in Sozialversicherungen, Krankenkassen und in Kommunen.

Unternehmer haben neue spezialisierte Arbeitgeberverbände gegründet und suchen sich dafür auch die passende „Gewerkschaft“ aus, die niedrigeren Löhnen und schlechteren Arbeitsbedingungen zustimmt. Die Medienkonzerne unter Führung der Springer AG und des WAZ-Konzerns gründeten nicht nur den Arbeitgeberverband Neue Brief- und Zustelldienste (AGV-NBZ), sondern auch gleich die dazugehörige Gewerkschaft der Neuen Brief- und Zustelldienste (GNBZ): Die wurde über eine Anwaltskanzlei heimlich finanziert und bekam einen Tengelmann-Manager zum Vorsitzenden. Die Einzelhandelskette Rossmann gründete den Arbeitgeberverband Instore Solution Services (ISS), der für den Tarifvertrag der Regaleinräumer in Supermärkten als Gewerkschaft den DHV aussuchte.

Weil diesen „gelben“ Gewerkschaften wegen geringer Mitgliedschaft in einigen Fällen inzwischen Arbeitsgerichte die Vertretungsfähigkeit abgesprochen haben, greift man schon mal zu korruptiven Mitteln. Bei der

Gründung einer DHV-Betriebsgruppe – Voraussetzung für die Tariffähigkeit – half ein Arbeitgeber mit einer monatlichen „Verantwortungszulage“ von 50 Euro nach, damit Beschäftigte in die Scheingewerkschaft eintraten. erinnert sei auch an die schon in den 1980er Jahren gegründete Arbeitsgemeinschaft Unabhängiger Betriebsangehöriger (AUB). Der Siemens-Vorstand finanzierte sie über die Jahre mit mindestens 50 Millionen Euro und baute sie konzernweit als Alternative zur IG Metall aus. AUB stimmte Tarifverträgen mit unbezahlter Mehrarbeit und Lohnverzicht zu. Das habe dem Konzern viel Geld erspart, gab ein Siemens-Manager vor Gericht zu. AUB stellt heute Betriebsräte bei ALDI Nord und hilft bei Hyundai Rüsselsheim, den gewählten Betriebsrat aus dem Amt zu jagen.

Der deutsche Staat ist alleiniger Eigentümer der privatisierten Bahn. Er lässt die Bahn hinsichtlich Fahrsicherheit, Pünktlichkeit und Benutzerfreundlichkeit verkommen. Die Fahrpreise werden laufend erhöht – da hat der Bahnvorstand nicht das Mitgefühl mit den Fahrgästen, das er jetzt vorheuchelt. Die Arbeitseinkommen der Bahn-Beschäftigten sollen möglichst niedrig bleiben. Der Staat, vertreten durch die Bundesregierung, will möglichst hohe Gewinne herausquetschen, um auch auf diese Weise das perverse Ziel der „Haushaltssanierung“ zu erreichen.

Den Heuchlern in Regierung, Arbeitgeberverbänden und Propagandamedien geht es gar nicht um Tarifeinheit. Sie lügen. Sie praktizieren schon längst das Gegenteil. Es geht ihnen darum, christlich lackierte und andere Gefälligkeits-Gewerkschaften zu fördern, die Niedriglohn-Diktaten zustimmen und niemals streiken. Zugleich geht es den Heuchlern darum, die Streiks der Lokführer demagogisch zum Anlass zu nehmen, um die Möglichkeiten und die Legitimation von Streiks überhaupt einzuschränken und schließlich ganz abzuschaffen.

Von Werner Rügemer und Elmar Wigand erschien jetzt das Buch: Die Fertigmacher. Arbeitsunrecht und professionelle Gewerkschaftsbekämpfung. Köln 2014. Die Autoren sind über www.arbeitsunrecht.de zu erreichen.

ver.di Südhessen: Solidarität mit GDL-Streik

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Tagung „Fachbereichsübergreifende Verzahnung der Tarifpolitik“ der ver.di Bezirk Südhessen in Mühlthal bei Darmstadt solidarisieren sich mit den von der Gewerkschaft der Lokomotivführer (GDL) zum Streik aufgerufenen Beschäftigten bei der Deutschen Bahn. Deren tariflichen Ziele einer deutlichen Erhöhung der Entgelte und einer Verkürzung der Arbeitszeit sind wichtige Forderungen, die auch für andere Branchen eine herausragende Bedeutung haben. Sinkende Realeinkommen und Schuften bis zum Umfallen gehören zum Arbeitsalltag für immer mehr Beschäftigte.

Gleichzeitig wenden sich die Teilnehmenden der ver.di-Tagung gegen eine bis zur „Psychose“ bewusst eskalierte öffentliche Diffamierung des Streiks und der Streikenden. Sie sehen darin einen gezielten Versuch, das längst unter starkem Druck stehende Streikrecht auf Dauer einzuschränken. In diese Richtung geht auch das Vorhaben der Bundesregierung zur Herstellung einer sog. Tarifeinheit, die sich scheinbar gegen kleinere gewerkschaftliche Organisationen, im Kern jedoch gegen alle Gewerkschaften richtet. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer verknüpfen deshalb ihre Solidarität mit den Streikenden mit der Forderung: Hände weg vom Streikrecht!

Oktober 2014, Mitunterzeichner/innen: Michaela Stasche, stellv. Bezirksvorsitzende ver.di Bezirk Südhessen · Jürgen Johann, Sprecher des Tarifausschusses für den öffentlichen Dienst · Steffen Lanz, Vorsitzender Fachbereich Postdienste, Speditionen und Logistik · Matthias Schwager, Sprecher des Fachbereichsvorstand Gemeinden · Jürgen Hofferberth, Mitglied im DGB-Stadtverband Darmstadt

25jähriger Berufstätigkeit für einen Lokführer etwas mehr als 1750 Euro netto rausspringen und weniger Arbeitsbelastung. Dazu muss man die verschärften Bedingungen einbeziehen, seitdem die Bahn privatisiert wurde: Weniger Personal, Vernachlässigung der Bahninfrastruktur etwa durch vereiste Weichen und die Inflation der Langsamfahrstellen, stillgelegte Ausweichgleise, verzögerte Instandhaltung, ständige Verspätungen. Das schlecht bezahlte Zug-Begleitper-

zu regeln!“ Sonst drohe die „Spaltung der Belegschaft“ und dauerndes Streiken wie in Großbritannien der 1970er Jahre.

Dieser Aufforderung kam die Bundesregierung nach. Angesichts der effizienten Streikfähigkeit von GDL, Marburger Bund und der Piloten-Vereinigung Cockpit (VC) in den letzten Jahren legte das Bundeskabinett unter Kanzlerin Angela Merkel und Arbeitsministerin Andrea Nahles einen Gesetzentwurf zur Tarifeinheit vor.

-Anzeige-

www.jungewelt.de/probeabo

Sie lügen wie gedruckt. Wir drucken, wie sie lügen.

Ja, ich will die Tageszeitung junge Welt drei Wochen kostenlos lesen. Das Abo endet automatisch. Bestellungen ins Ausland auf Anfrage

Frau Herr Streikzeitung

Vorname

Name

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

Ja, ich bin damit einverstanden, daß Sie mich zwecks einer Leserbefragung zur Qualität der Zeitung, der Zustellung und zur Fortführung des Abonnements kontaktieren. Der Verlag garantiert, daß die Daten ausschließlich zur Kundenbetreuung genutzt werden. Das Einverständnis kann ich jederzeit widerrufen (per E-Mail: abo@jungewelt.de oder per Post: Verlag 8. Mai GmbH, AboService, Torstraße 6, 10119 Berlin). Dies bestätige ich mit meiner Unterschrift.

Datum/Unterschrift

COUPON EINSENDEN AN: Verlag 8. Mai GmbH, Torstr. 6, 10119 Berlin, oder faxen an die 0 30/53 63 55-48. www.jungewelt.de/probeabo

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 aus Sicht der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und der Menschen, die in den Gewerkschaften aktiv sind, der damalige GDL-Arbeitskampf eine deutlich positive Wirkung in der gesamtgesellschaftlichen Landschaft hatte.

Der Arbeitskampf bei der Bahn findet darüber hinaus in einer besonderen politischen Situation statt. Das Tarifeinheitsgesetz stellt einen massiven Angriff auf die gewerkschaftlichen Rechte dar. Offensichtlich ist die Haltung des Arbeitgebers Deutsche Bahn AG in der aktuellen Tarifaufeinandersetzung von den Plänen zur Durchsetzung dieses Gesetzes mitbestimmt. Dabei spielt die Bundesregierung als Vertreterin des DB-AG-Eigentümers Bund eine maßgebliche Rolle.

Eine Niederlage der GDL im Arbeitskampf wäre eine Niederlage der Gewerkschaftsbewegung. Ein Bundestagsbeschluss mit einem verabschiedeten Tarifeinheitsgesetz würde zur Schwächung der Gewerkschaftsbewegung beitragen und das Streikrecht einschränken. Beide Auseinandersetzungen – der Arbeitskampf bei der Bahn und die Debatte um den Gesetzesentwurf – stehen faktisch in einem engen Zusammenhang; sie werden in der Öffentlichkeit auch so wahrgenommen. Ein Erfolg der GDL im Arbeitskampf 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 der DGB-Gewerkschaften.

Die STREIKZEITUNG wird herausgegeben von

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 Wompel** Bochum verdi, Labournet Germany • **Winfried Wolf** Wilhelmshorst Lunapark21, verantw. Redakteur der STREIKZEITUNG (V.i.S.d.P.)

Die STREIKZEITUNG wird darüber hinaus unterstützt

von **Alexandra Arnsburg** Mitglied im ver.di Landesbezirksvorstand Berlin-Brandenburg • **Prof. Armin Bernhard** Erziehungswissenschaftler Uni Duisburg-Essen • **Özlem Demirel** Landesvorsitzende NRW DIE LINKE • **Bernd Gehrke** Publizist u. Teamer, Berlin • **Thies Gleiss** BRV, Köln • **Stephan Gummert** ver.di Betriebsgruppenvorstand Charité, Berlin • **Gerwin Goldstein** Betriebsrat, VL, Daimler Bremen, IG Metall • **Christa Hourani** Betriebsrätin, VK-Leiterin, Daimler-Zentrale Stuttgart, IG Metall • **Renate Hürtgen** Historikerin, Berlin • **Ulla Jelpke** MdB, DIE LINKE • **Bernd Köhler** Musiker, Mannheim • **Heiner Köhnen** TIE (Transnationals Information Exchange) • **Thomas Kuczynski** Lunapark21, Berlin • **David Matrai** Gewerkschaftssekretär ver.di, Hannover • **Prof. Mohssen Massarrat** Berlin • **Tobias Pflüger** Mitgl. im Parteivorstand DIE LINKE • **Karl-Heinz Roth** Historiker, Bremen • **Prof. Jürgen Rochlitz** Mitgl. der Kommission für Anlagensicherheit beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz & Reaktorsicherheit, Burgwald-Ernsthäuser • **Guido Schönian** Mitgl. im Geschäftsf. Ausschuss der GEW Köln • **Charly Schweizer** GEW, Lindau • **Sascha Stanic** Bundessprecher der SAV, ver.di-Mitglied; aktiv im Bündnis „Berlinerinnen u. Berliner für mehr Personal im Krankenhaus“ • **Torsten Sting** Mitgl. im ver.di Bezirksfachbereichsvorstand Rostock, Verkehr • **Marc Treude** Mitgl. ver.di Fachbereichsvorstand 8, Aachen/Düren/Erft • **Elmar Wigand** Aktion gegen Arbeitsunrecht, Köln

Die STREIKZEITUNG wird von den folgenden Initiativen & Gruppen unterstützt

Aktion gegen Arbeitsunrecht • Gewerkschafter gegen Stuttgart 21 • Labournet Germany (Bochum) • Netzwerk für eine kämpferische und demokratische ver.di • Sozialistische Alternative – SAV
Alle Funktionsangaben dienen ausschließlich der Kenntlichmachung der Person

Die STREIKZEITUNG hat sechs oder acht Seiten. Der Preis pro Exemplar und einschließlich Porto & Verpackung ist gestaffelt wie folgt: Mindestabnahme 10 Ex.

von 10 bis 75 Ex	=	30 Cent pro Exemplar
von 76 -100 Ex	=	25 Cent pro Exemplar
von 101-250 Ex	=	20 Cent pro Exemplar
ab 251 Ex	=	15 Cent pro Exemplar

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 ausschließlich durch die oben aufgeführten Unkostenbeiträge für ausgelieferte Zeitungen und durch Spenden. Bitte die Zeitungen selbst nur nach Auslieferung und unter Bezug auf die Rechnung (& Re-Nr.) bezahlen. Spenden gerne „spontan“ & auf einer nach oben offenen Soli-Skala.

E-Mail-Adresse für Bestellungen usw. pro-gdl-streik14@mail.de

Website www.pro-gdl-streik14

Wer soll das bezahlen?!

Die GDL-Streikziele sind bezahlbar – durch bloße Umverteilung vorhandener Mittel

Das Management der Deutschen Bahn AG erweckt in der Öffentlichkeit den Eindruck, die Forderungen der GDL seien „maßlos“. Auf alle Fälle seien sie aus den normalen Bahnnetzes nicht bezahlbar; das gehe dann auf Kosten der Fahrgäste (weitere Fahrpreissteigerungen?) oder der Infrastruktur (noch weniger Instandhaltung?).

Die große Zahl der Medienleute übernimmt diese Argumentation. Auf diese Weise können die Forderungen der GDL und der Bahnbeschäftigten insgesamt

Kauf für 3 Mrd Euro)? Warum investiert die DB AG in den Vereinigten Arabischen Emiraten? Warum betreibt die DB AG eine polnische Güterbahn? Warum werden Milliarden Euro in das Projekt Stuttgart 21 gesteckt, obgleich damit ein Abbau der Kapazität verbunden ist (siehe Seite 1)? Diese Investitionen stehen in krassem Kontrast zum Abbau des Schienennetzes im Inland um 7000 km seit 1994 (Betriebslänge), zum Abbau von 40 Prozent aller Weichen seit 1994, zur Reduktion der Gleisanschlüsse um 80 Prozent (von 13.200 auf

sender Verkehrsleistung. Dieser Abbau ist insbesondere bei den Lokführern begleitet von einem *Aufbau der Überstundenzahl*. Allein im Zeitraum 2012 auf 2013 stieg die Zahl der aufgehäuften Überstunden bei den Streckenloführern um 200.000 Stunden oder um 11 Prozent auf zwei Millionen Überstunden (Stand Ende 2013). Inzwischen sind es nochmals deutlich mehr.

Vor diesem Hintergrund darf es nicht verwundern, wenn die Forderung nach einer *strikten Begrenzung der Überstundenzahl pro Jahr und nach einem Abbau*



Traumberuf vieler Jungen war einmal. Foto: GdL

leicht denunziert und als elitär präsentiert werden. Tatsächlich sind es die Deutsche Bahn AG und ihr Top-Personal, die *dreifach maßlos* sind. Maßlos in persönlicher Hinsicht. Maßlos beim Umgang mit Steuergeldern. Und maßlos in der Politik, aus den Beschäftigten Mehrarbeit und Gewinne auszupressen.

Maßlos in persönlicher Hinsicht

Die Bezüge des Vorstands der DB AG lagen bei Gründung 1994 bei (umgerechnet) 3,2 Millionen Euro. 1997 waren es 4,1 Millionen. Und 2012 bereits 11,429 Millionen Euro. Der Vorstandsvorsitzende begnügte sich 1997 noch mit 800.000 Euro. 2012 waren es bereits 2,661 Millionen Euro. Während der Aufsichtsrat der DB AG 1997 erst 210.000 Euro teuer war, kostete er 2012 bereits 940.000 Euro. Das sind nur die Zahlen bezogen auf die DB AG. Berücksichtigt werden müssen zahllose Aufspaltungen (anstelle einer AG sind es inzwischen sechs Aktiengesellschaften!) und hunderte Ausgründungen, sodass sich die Zahl der Vorstandsmitglieder, Aufsichtsräte und Top-Manager vervielfältigte.

Maßlos im Umgang mit Steuergeldern

In das SystemSchiene fließen heute laut Mitteilung der Bundesregierung mindestens so viel Steuergelder wie vor der Bahnreform; insgesamt rund 15 Milliarden Euro pro Jahr. Die wichtigsten Positionen sind dabei die Regionalisierungsgelder für den Nahverkehr (7,2 Milliarden Euro jährlich) und die Gelder für die Infrastruktur in Höhe von rund 4 bis 4,5 Milliarden Euro pro Jahr. Solche staatlichen Unterstützungszahlungen können sinnvoll sein – die Straße und der Flugverkehr kommen die Bevölkerung teurer. Doch diese Gelder werden vom Management der DB in erheblichem Umfang in Projekte gesteckt, die fragwürdig, falsch und extrem riskant sind. Warum musste die DB AG Europas größter Betreiber von Fernbussen werden (Arriva-

2.370!), zum Verkauf von mehr als 1500 Bahnhöfen und zur Vernachlässigung der Mehrheit der verbliebenen Bahnhöfe.

Maßlos bei der Auspressung von Mehrarbeit und Gewinnen aus den Beschäftigten

Bahnchef Heinz Dürr schrieb 1993 noch, die Bahnreform habe das Ziel, „den Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern eine berufliche Perspektive zu geben sowie das Unternehmen für neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter attraktiv zu machen.“ Tatsächlich wurde im Zeitraum 1994 bis Ende 2013 die Zahl der Beschäftigten im Bereich Schiene (und innerhalb Deutschlands) halbiert. Im gleichen Zeitraum wuchsen die Transportleistungen um 25 bis 35 Prozent. Den Beschäftigtenabbau kann man nur zu einem Teil mit „mehr Produktivität“ erklären. Service und Instandhaltung wurden zusammengestrichen. Die Arbeit der Noch-Beschäftigten hat sich enorm verdichtet. Diese schieben einen ständig wachsenden Berg von derzeit rund 8 Millionen Überstunden vor sich her. Allein von Ende 2012 auf Ende 2013 wuchs der Überstundenberg um 400.000 Stunden.

Bahnchef Grube unterscheidet sich in der Personalpolitik nicht wesentlich von seinem Vorgänger Mehdorn. So wurde von 2009 bis 2013 in den Bereichen Nahverkehr (DB Regio) und Schienengüterverkehr (Railion) zusätzlich Personal abgebaut. Im sicherheitsrelevanten Bereich Stellwerke hatte Grube seit seinem Amtsantritt im Mai 2009 und bis zum Desaster in Mainz im August 2013 vier volle Jahre Zeit, die unverantwortliche Unterbesetzung zu beheben. Das fand nicht statt. „Mainz“ wurde zum Sinnbild für diesen katastrophalen, maßlosen und unverantwortlichen Belegschaftsabbau.

Als Grube seinen Job 2009 antrat, arbeiteten im Bahnkonzern noch 19.090 Triebfahrzeugführer. Im Januar 2014 waren es noch 18.300, fast 800 weniger – bei wach-

der Überstunden insbesondere durch Ausbildung und Einstellung neuer Triebfahrzeugführer bei den GDL-Forderungen eine zentrale Rolle spielt.

Der verantwortungslose Umgang des DB-Konzerns mit seinen Beschäftigten hat enorme negative Folgen. Die vielfach erzählte Geschichte, wonach jeder Junge einmal den Wunsch gehegt hätte, Lokführer zu werden, gehört endgültig der Vergangenheit an. Nicht primär, weil die Eisenbahn bei vielen zum „alten Eisen“ gerechnet wird. Sondern vor allem deshalb, weil die Verantwortlichen bei der Deutschen Bahn AG – viele von ihnen Leute aus der Autoindustrie und der Luftfahrtbranche – derart maßlos-negativ mit den ihnen anvertrauten Beschäftigten umgehen.

Die Identifikation der Beschäftigten der DB AG mit ihrem Unternehmen tendiert heute gegen Null. Das Betriebsklima ist vielerorts miserabel. Der Frust immens. Die Urlaubsplanung ist in vielen Bereichen der DB AG ein Alptraum, weil die Personaldecke viel zu knapp ist. Im August 2013 versuchte Bahnchef Grube persönlich, einzelne Fahrdienstleiter dazu zu bewegen, ihren Urlaub abzubuchen, weil der Schienenverkehr im Raum Mainz zusammengebrochen war. Triebfahrzeugführer auf S-Bahnen und teilweise in Nahverkehrszügen leben und arbeiten in ständiger Angst, dass ein Fahrgast in eine Tür eingeklemmt und dies bei der Abfahrt übersehen wird. Denn es gibt kaum noch Bahnhofsaufsichten und oft auch keine Zugbegleiter mehr.

Eine Stärkung der GDL im Arbeitskampf heißt auch: Die Unterstützung der Forderungen nach Beendigung des Belegschaftsabbraus und nach einem Stopp-Signal bei der Steigerung der Arbeitsintensität. Sie heißt: Unterstützung der Forderung nach mehr Personal auf den Loks, in den Zügen und bei der Bahn insgesamt.