

# Streik Zeitung

Solidarisch mit der GDL – Bilanz des Arbeitskampfs

Nr. 2 – September 2021

## Reiche Ernte. Volle Scheune. Neue Aussaat

### Der erfolgreiche GDL-Arbeitskampf als Vorbild für alle Gewerkschaften

Winfried Wolf

Der Herbst ist die Jahreszeit, in der die Ernte eingefahren wird. Und diese wird nun reichlich eingebracht – in die Scheunen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL). Und wie in der Landwirtschaft der Fall, so wurde die Ernte der Bahnbeschäftigten mit harter Arbeit verdient. Beim dritten, fünftägigen Streik, der am 07. September um 2 Uhr endete, wurden 24.000 Streikende gezählt (einschließlich Doppelzählungen). In allen drei Streikwellen gelang es, rund 75 Prozent der Fernzüge, zwei Drittel der Nah- und Regionalzüge und S-Bahnen der Deutschen Bahn AG und einen großen Teil der Güterverkehrszüge von DB Cargo zum Stillstand zu bringen. In einem bahninternen Papier, verfasst auf Basis der zweiten Streikwelle, wird eine „hohe Streikbeteiligung“ eingestanden – wobei es laut DB-AG-Oberern bereits die Beteiligung einer größeren Zahl von „Fahrdienstleitern, Weichenwärtern, Wagenmeistern und Disponenten“ gegeben habe. Die 2021er Streiks waren, wie 2014/15, verbunden mit Dutzenden Kundgebungen und Solidaritätsaktivitäten; an den letzteren hatten sich auch Hunderte Aktive aus DGB-Gewerkschaften beteiligt (Siehe Berichte Seiten 4/5).

Das Bahnmanagement und nicht zuletzt „die Politik“ sind sich dann in den letzten Tagen bewusst geworden, dass die angekündigte vierte Streikwelle eine nochmals größere – und wegen des Wahltermins eine kaum überschaubare – Dynamik entfalten würde. Mit ihrem in diesem Punkt elefantösen Gedächtnis erinnerten sich Arbeitgeber und Regierende an den Arbeitskampf 2014/15. Wie war das nochmals vor sieben Jahren... als ein letzter GDL-Streik begann, ohne dass ein Streikende benannt wurde? Und hatte damals, 2014/2015, die Dachorganisation der GDL, der Beamtenbund dbb, nicht gezögert, der GDL vollinhaltliche Unterstützung zu gewähren, während er 2021 uneingeschränkt hinter dem GDL-Arbeitskampf steht?

All das zusammen führte dazu, dass die Verantwortlichen im Bahn-Tower und auch mehrere Ministerpräsidenten im aktuellen Arbeitskampf gar nicht erst den Beginn einer solchen vierten und dann möglicherweise nicht terminierten Streik-Runde abwarten wollten – und entnervt das Handtuch warfen.

Jetzt wird die Ernte in die



geräumige, deutlich aufgestockte GDL-Scheune auf drei Ebenen eingebracht (Zahlen, Daten & Details siehe Kasten Seite V):

#### Ebene 1 – der materielle Erfolg

Es gibt im Zeitraum 2021 bis 2023 für die GDL-Bahnbeschäftigten materielle Verbesserungen in Höhe von mehr als drei Prozent. Darunter befinden sich adierte Corona-Prämien in Höhe von 800 bis 1000 Euro je Beschäftigten, eine erste Ausbezahlung bereits im Dezember 2021 (mit 400 respektive 600 Euro je Bahnbeschäftigten) und eine zweite auszuzahlen im März 2022 (mit 400 Euro je Bahnbeschäftigten). Auch hübsch: Für beide Prämien gilt steuerrechtlich brutto gleich netto. In der Summe sind die Lohnerhöhungen höher als der Verdi-Abschluss im Öffentlichen Dienst, was ja der Referenzpunkt der GDL-Forderungen war.

#### Ebene 2 – der soziale Erfolg

Der Angriff des Arbeitgebers auf die Alterseinkommen der Bahnbeschäftigten hat einen krass unsozialen Charakter. Die DGB-Bahngewerkschaft EVG hatte diesem zugestimmt und damit insbesondere die älteren Bahnbeschäftigten im Regen stehen lassen. Mit der nun mit dem Bahnkonzern getroffenen neuen Regelung wurde der Angriff auf die Alterseinkommen komplett abgewehrt und für alle vorhandenen Eisenbahner komplett fortgeführt.

Auf Scheunen-Ebene 3 wird der nochmals erweiterte GDL-

#### Geltungsbereich eingefahren

Der neue GDL-Tarifvertrag wird für *alle* Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) des Bahnkonzerns, also für den gesamten Bahnbetrieb Gültigkeit haben, und in diesen EVUs dann für *alle* Berufsgruppen. Weiterhin nicht gültig ist der Vertrag in den Infrastrukturunternehmen DB Netz, Station und Service (Bahnhöfe) und DB Energie.

Tritt man einen Schritt zurück und betrachtet die Entwicklung seit 2008 unter dem Aspekt „Geltungsbereich“, wird deutlich: Es gelang der GDL nunmehr seit fast eineinhalb Jahrzehnten, den Bereich, für den sie seitens des Bahnkonzerns zähneknirschend als tariffähig anerkannt werden musste, kontinuierlich auszuweiten (Siehe Artikel C. Weselsky Seite 3). Und während die Zugbegleiter, für die die GDL nach dem Arbeitskampf 2008 noch nicht mit abschließen durfte, sieben Jahre warten mussten, bis sie dann 2015 „mit dran“ waren, liegt vor den neuen GDL-Mitgliedern in den Infrastrukturbereichen der nächste Stichtag nur gut zwei Jahre voraus: am 1. November 2023 läuft der neue Tarifvertrag aus. Die Wette gilt, dass die GDL alles daran setzen wird, dass sie dann im gesamten produktiven Bereich des Bahnkonzerns als tariffähig anerkannt werden wird. Das Tarifeinheitsgesetz könnte sich so in fataler Weise gegen die EVG wenden (siehe Artikel von W. Däubler S.8).

Erkennbar gilt: Wer sät, der erntet. Und mit dem neuen Tarif-

vertrag ist bereits eine Aussaat ausgebracht, die Ende 2023 erblühen könnte.

Die Kolleginnen und Kollegen der GDL brachten auch 2021 ihre gute Ernte unter höchst widrigen Witterungsverhältnissen ein: Ein großer Teil der Mainstream-Medien griff die GDL frontal und demagogisch an. Von Erpressung (durch die GDL), Geiselhait (der Fahrgäste, wenn nicht der gesamten Republik) und einem „reinen Machtstreben“ (des GDL-Bundvorsitzenden) war da die Rede. Die Unternehmensverbände forderten die Einschränkung des Streikrechts. Der DGB-Vorsitzende fiel der GDL wiederholt in den Rücken (siehe S. 2). Die *Frankfurter Allgemeine Zeitung* stellte gar einen Zusammenhang her zwischen Verkehrswende und Kampf gegen die GDL: Je mehr die Verkehrswende und mit ihr die Bahn ein Erfolg werden würden, desto mehr würden „die Lokführer ihr zusätzliches Erpressungspotential nutzen und abkassieren“ (6.9.).

Umgekehrt wird ein Schuh daraus: Die Stärkung der Position der Bahnbeschäftigten, die dieser GDL-Arbeitskampf erneut mit sich brachte, ist auch Voraussetzung für eine erfolgreiche Verkehrswende. Nur zufriedene und wertgeschätzte Beschäftigte erbringen gute Leistung. Und damit eine nachhaltige Ernte für Fahrgäste, alle Bahnbeschäftigten und den Klimaschutz.

### Wie können sie nur ... ... wie sollen sie sonst?

Nicht selten hörte man dieser Tage Empörung darüber, wie die GDL nur streiken kann. Die ersten rufen gar schon zur Einschränkung des Streikrechts auf. Dabei ist das Streikrecht ein Grundrecht. Wie sonst soll man verhandeln. Mit der Arbeitsniederlegung zeigen Beschäftigte, was ihre Arbeit wert ist und entfalten ihre Macht. Oft fangen Unternehmen und die Öffentlichkeit erst an zuzuhören und die Anliegen ernst zu nehmen, wenn diese Arbeit fehlt. Erst der Streik im Sommer beim Lieferdienst Gorillas brachte vielen ins Bewusstsein, dass die Pizza nicht von allein kommt, sondern Menschen davon leben müssen. In Berlin streikt gerade das Krankenhauspersonal, damit es nicht nur beklatscht, sondern auch anständig entlohnt wird. Ohne gute Arbeit wird der Personalmangel kein Ende finden. Ohne Streik könnten die Beschäftigten in der Lebensmittelproduktion in Ostdeutschland auf die Lohnangleichung noch Jahrhunderte warten. Beim Autozulieferer Dräxlmaier in Sachsenheim bei Stuttgart gingen die Beschäftigten im September das erste Mal mit der IG Metall vors Tor, um einen Tarifvertrag zu erkämpfen. Nur durch die beharrlichen Streiks bei Amazon wird Licht auf die Wirklichkeit in den Versandzentren geworfen. Verbesserungen wurden erkämpft, international vernetzen sich die Streikenden, um dem Onlinehändler Zugeständnisse abzutrotzen. Erst durch Streiks wurden viele Rechte in der Arbeitswelt erkämpft. Streik erfordert Mut. Er ist ein notwendiges Mittel und sollte ein selbstverständliches sein. Gerade in einer Zeit, in der Unternehmen mit immer perfideren Methoden gegen gewerkschaftlich Aktive vorgehen und sich Unternehmen sogar auf die Zerschlagung von Betriebsräten und Gewerkschaften spezialisieren. Im Streik sollten wir daher zusammenstehen, als Beschäftigte, Patientinnen und Patienten – und auch als Fahrgäste. Denn als solche ist es auch in unserem Interesse, dass Arbeitsbedingungen nicht krank machen und Löhne zum Leben reichen. Sonst ist der nächste Personalmangel vorprogrammiert – und dann fährt wirklich keine Bahn mehr. Dabei brauchen wir sie dringend für die Verkehrswende. Und auch in dieser gesellschaftlichen Auseinandersetzung ist Streik kein Fremdwort. Die Klimakatastrophe ist schließlich erst ins Bewusstsein der breiten Öffentlichkeit gerückt, als Schülerinnen und Schüler entschieden am Freitag für ihre Zukunft auf die Straße statt in die Schule zu gehen. Am 24. September 2021 gibt es übrigens deutschlandweit den nächsten Aktionstag von Fridays for Future.

Violetta Bock



# Reiner Hoffmann [DGB] fällt den Bahnbeschäftigten in den Rücken

## Die unqualifizierten Angriffe des DGB-Chefs auf die GDL und unsere Antworten

Im 14-Tages-Rhythmus hat sich der Vorsitzende des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB), Reiner Hoffmann, zum Arbeitskampf der GDL geäußert. Entsprechende Interviews erschienen im *Tagesspiegel* (12.8.), im *Spiegel* (21.8.) und in der *Rheinischen Post* (4.9.2021). Die Aussagen des DGB-Chefs, die von heftiger Aggression gegen die GDL und von platter Demagogie geprägt sind, fanden breite Resonanz, u.a. in der *ARD-Tagesschau* (4.9.) und im *Handelsblatt* (6.9.). Wir konfrontieren die Angriffe des Kollegen Hoffmann mit der Realität. Quellen im Folgenden sind:

[A] = Tagesspiegel;  
[B] = Rheinische Post  
[C] = Spiegel.

**Aussage 1 von Reiner Hoffmann [DGB]** „Lösungen werden am Verhandlungstisch erstritten. An den sollte GDL-Chef Weselsky zurückkehren.“[C]

**Antwort** Die GDL saß im ersten Halbjahr in mehreren Runden am Verhandlungstisch. Die Deutsche Bahn AG war dabei nur zu einem Angebot bereit, das einem massiven Reallohnabbau gleichkommt (und das deckungsgleich mit dem EVG-Tarifabschluss von Ende 2020 ist). Erst auf dieser Grundlage entschied sich die GDL zur Urabstimmung und dann, auf Basis von 95-Prozent-Ja-Stimmen bei der Urabstimmung, zu den Streiks. Der DB-Vorstand hat bis Ende des 3. GDL-Streiks zwar das Angebot verbessert, doch nicht qualitativ. Im Übrigen ist es – wie Kollege Hoffmann [DGB] weiß – Teil der Tarifautonomie, dass eine im Arbeitskampf stehende Gewerkschaft allein darüber

### Impressum

**Redaktion der Streikzeitung:** Violetta Bock · Angela Klein · Winfried Wolf  
Die **Plattform der Streikzeitung** und die Unterstützerinnen und Unterstützer siehe auf Seite VIII.  
Die **Streikzeitung** hat acht Seiten im Zeitungsformat // Bezugspreise wie folgt (jeweils zuzüglich Porto & Verpackung): Bei Bestellungen von 1-99 Ex.: 25 Cent je Ex. / bei Bestellungen ab 100 Ex.: 15 Cent je Ex. Bestellungen bitte möglichst über dieses Online-Formular [https://docs.google.com/forms/d/1a3LjsEnRhZmmxJ\\_ZGGQI\\_Ha0R3TpvymF5i-YCQTimu0o](https://docs.google.com/forms/d/1a3LjsEnRhZmmxJ_ZGGQI_Ha0R3TpvymF5i-YCQTimu0o) oder über unsere Webseite [www.streikzeitung-pro-gdl.de](http://www.streikzeitung-pro-gdl.de)  
V.i.S.d.P.: Dr. Winfried Wolf. Telefonische Bestellungen: 0 179 7 74 55 27 (Heino Berg)  
Träger der **Streikzeitung** ist: BFS – Büro für Frieden und Soziales e.V. An den Bergen 112 · 14552 Michendorf/ Wilhelmshorst  
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 Kostenbeiträge für ausgelieferte Zeitungen und durch Spenden. Bestellte Zeitungen nur **nach** Auslieferung und unter Bezug auf die Rechnung (und Re-Nr.) bezahlen. Spenden gerne spontan und direkt.



Bei eine Kundgebung der GDL gemeinsam mit Unterstützenden in Frankfurt am 6.9.

befindet, wie sie Angebote der Arbeitgeberseite bewertet.

**Aussage 2 von Reiner Hoffmann [DGB]** „In der aktuellen Auseinandersetzung geht es der GDL [...] weniger um die Verbesserung der Arbeitsbedingungen. [...] Der Arbeitskampf wird durch die GDL instrumentalisiert.“[A]

**Antwort** Die Ausgangsforderungen der GDL waren diejenigen, die die DGB-Gewerkschaft Verdi im Frühjahr 2021 für die Beschäftigten im Öffentlichen Dienst durchgesetzt hat. Das Arbeitsgericht in Frankfurt/M. und das Landesarbeitsgericht Hessen werteten die GDL-Forderungen als grundsätzlich gerechtfertigt (siehe Rolf Geffken auf dieser Seite). Die Behauptung, der Arbeitskampf werde „instrumentalisiert“, entspricht eher dem Vokabular der Neoliberalen. Ein Arbeitskampf ist immer ein „Instrument“, um etwas zu erreichen. Im Grunde appelliert der Kollege Hoffmann mit dieser Formulierung an die in der gewerkschaftsfeindlichen Öffentlichkeit vertretene Auffassung, dass ein Streik eher etwas Ungutes sei. Er lieferte im Vorfeld der juristischen Auseinandersetzung Argumente für die Richter an Arbeitsgerichten, mit denen ein Verbot der GDL-Streiks hätte begründet werden können.

**Aussage 3 von Reiner Hoffmann [DGB]** „Der Bundesvorsitzende des Beamtenbundes dbb, zu dem die GDL gehört, verunglimpft die EVG als 'Schoßhündchen des Bahnvorstandes'. Das ist unerträglich.“ [A] Und: „Die Polemik von Ulrich Silberbach [dbb-Bundesvorsitzender; d.Red.] gegen eine Mitgliedsgewerkschaft des DGB ist unerträglich.“[C]

**Antwort** Die EVG, damals mit Namen Transnet, hat in den Jahren 2006 bis 2008 den

Börsengang-Kurs des Bahnchefs Hartmut Mehdorn mitgetragen. Als Belohnung wechselte im Mai 2008 der Transnet-Vorsitzende Norbert Hansen in den DB-Vorstand. Die beiden Nachfolger im Amt des EVG-Chefs, Alexander Kirchner und Dieter Hommel (letzterer ist der aktuelle EVG-Chef), trugen in den Jahren 2005 bis 2008 in führenden Positionen ihrer Gewerkschaft den Kurs zur Bahnprivatisierung engagiert mit.<sup>1</sup> Dass sich nun ausgerechnet der DGB-Chef beim Thema „Schoßhündchen“ aus dem Fenster lehnt, ist pikant. Beschloss doch der DGB im März 2007 *mehrheitlich*, die Bahn-Privatisierung abzulehnen – wobei Transnet damals im DGB-Bundesvorstand für den Bahnbörsengang optierte. Das veranlasste die FAZ zur Schlagzeile „Eklat im Bundesvorstand des DGB“ (8.3.2007).

Ach ja, das sei lange her? Doch wie war das jüngst? Im Mai 2020 stimmte die EVG einem „Bündnis für unsere Bahn“ zu, das vom Arbeitgeber DB und dem Bundesverkehrsminister aufs (abschüssige) Gleis gesetzt wurde. In dem von der EVG mitunterzeichneten Text heißt es: „Einsparpotenziale werden durch kostensenkende Maßnahmen beim Personal- und Sachaufwand gehoben.“ Damit unterzeichnete der EVG-Vorstand ohne Zwang einen Text, der explizit Einkommenseinschnitte bei den Bahnbeschäftigten vorsah – was eine Vorwegnahme des späteren EVG-Tarifabschlusses mit Reallohnabbau war – noch ergänzt um Einschnitte bei der Betriebsrente. Natürlich sind nicht alle EVG-Mitglieder Schoßhündchen-Gewerkschafter. Doch ihre Führer agieren wie Arbeitgeber-Schoßhündchen.

**Aussage 4 von Reiner Hoffmann [DGB]** Auf die Frage „Ist

die Forderung der GDL nach einer Erhöhung der Einkommen nach dem Vorbild des Öffentlichen Dienstes nicht nachvollziehbar und berechtigt?“ antwortete der DGB-Chef: „Durchaus.“ Es handle sich hier um „keine utopische Forderung“ [A]. Weiter: „Was wir kritisch sehen, ist, dass hier eine Berufsgruppe wie die Lokführer ihre partikularen Interessen gegen das Gesamtinteresse aller anderen Bahn-Beschäftigten durchsetzt [...] Die Beschäftigungsgruppen in einem Unternehmen dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden“[B].

**Antwort** Da Hoffmann die GDL-Forderungen selbst als „berechtigt“ anerkennt, kehrt sich der Vorwurf „Verfolgung partikulärer Interessen“ gegen die EVG. Denn warum schließt diese in einem Sektor, der nahe dran ist am öffentlichen Dienst, ohne Zwang einen Tarifvertrag mit Reallohnabbau und Renteneinschnitten ab, obgleich kurz darauf die DGB-Gewerkschaft Verdi einen Abschluss mit rund doppelt so hohen Tariflohnerhöhungen zustande bringt? Apropos „partikuläre Interessen“: Grundsätzlich kämpfen Gewerkschaften immer für ihre jeweilige Klientel – und die ist immer „partikular“. Dass damit „Beschäftigungsgruppen gegeneinander ausgespielt“ werden, ist doppelt falsch. Zum einen, weil der DGB-Chef hier so

tut, als würden allein die Lokführer streiken. Tatsächlich vertritt die GDL längst auch das übrige Personal in den Zügen und hat darüber hinaus Mitglieder in anderen Bereichen des Bahnkonzerns. Es ist zum anderen falsch, weil die EVG in ihrem Ende 2020 abgeschlossenen Tarifvertrag eine pffiffige Öffnungsklausel eingebaut hat. Danach kann die EVG, wenn der Bahnkonzern mit einer anderen Gewerkschaft, spricht mit der GDL, einen Tarifvertrag mit höheren Entgelten abschließt, nachverhandeln. Diese Huckepack-Klausel heißt: Schließt die GDL, wie jetzt erfolgt, einen deutlich besseren Vertrag als die EVG ab, wird die EVG de facto nachziehen. Womit das „Auseinanderspielen von Berufsgruppen“ sich erübrigt haben sollte.

**Aussage 5 von Reiner Hoffmann [DGB]** „Im Kern geht es GDL-Chef Weselsky darum, seine Gewerkschaft zu erhalten und ihren Einflussbereich zu vergrößern, um auf diese Weise neue Mitglieder zu gewinnen.“[A] **Antwort** So what? Was der DGB-Vorsitzende hier beschreibt, ist der wohlverstandene Job eines Gewerkschaftsführers respektive einer Gewerkschaft.

Winfried Wolf

### Anmerkung:

1 Alexander Kirchner war ab Mai 2000 Mitglied im erweiterten Vorstand von Transnet, ab Mai 2008 stellv. Vorsitzender, ab November 2008 Vorsitzender von Transnet und ab 2010 Vorsitzender der EVG. Dieter Hommel war ab 2003 Vorsitzender der Bahnbeamten-Gewerkschaft GDBA. Die GDBA war ab 2005 mit Transnet eng verbunden (Tarifgemeinschaft) und fusionierte im November 2010 mit Transnet zur EVG. Hansen-Hommel und später Kirchner-Hommel bildeten das Führungs-Duo der Transnet respektive EVG.

## Arbeitsgerichtsurteile zum GDL-Streik

### Rolf Geffken

Das Arbeitsgericht Frankfurt und das LAG Hessen haben die Rechtmäßigkeit des GDL-Streiks bei der Deutschen Bahn bestätigt. Der Antrag der DB auf Erlass einer „einstweiligen Verfügung“, mit der der Streik verboten worden wäre, wurde zunächst vom Arbeitsgericht Frankfurt am 2. September zurückgewiesen. Die dagegen gerichtete Berufung wurde vom LAG Hessen durch Entscheidung vom 3. September zurückgewiesen. Die von der DB vorgetragene Argumente wurden sämtlich von beiden Gerichten zurückgewiesen. Der GDL wurde bestätigt, dass sie Tarifforderungen für ihre Mitglieder auch dann erheben und für sie streiken könne, wenn diese nicht zur Beschäftigtengruppe der Lokführer gehören. Insbesondere das LAG Hessen lehnte auch die Auffassung ab, die GDL führe einen „illegalen Unterstützungsstreik“ für andere Bahn-Beschäftigte durch. Beide Gerichte haben damit im Grunde genommen nicht nur zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Bahnstreiks Stellung genommen. Sie haben auch zahlreiche der in den Medien gegenüber der GDL erhobenen Vorwürfe ad absurdum geführt. Zu den abwegigsten Vorwürfen gehört dabei die Legende, die GDL streike nur für eine Beschäftigtengruppe und kümmere sich nicht um andere Bahn-Beschäftigte. Im Gegenteil: Der Hauptgrund dieser Verfahren war gerade, dass die GDL in ihren Forderungen <|>Partei<|> für diese Beschäftigten ergriff! Zweifellos aber ist die Schärfe der Auseinandersetzung auf die Existenz des unsäglichen Tarifeinheitgesetzes zurückzuführen, das die Beschäftigten spaltet, das alles andere als eine „Einheit“ bewirkt und das vor allem die beiden Eisenbahngewerkschaften in eine scharfe Konkurrenzstellung bringt. Nach wie vor ist die Gewerkschaft GDL als vermeintliche „Minderheitsgewerkschaft“ in ihrer Existenz bedroht. Kurzfristiges Ziel muss der einvernehmliche Ausschluss der Anwendung des TEG bei der Deutschen Bahn sein, mittelfristig aber die *Rücknahme dieses Gesetzes durch den Gesetzgeber*. Leider können sich die DGB-Gewerkschaften nicht zu einer solchen Forderung durchringen, obwohl insbesondere im Gesundheitswesen die Gewerkschaft ver.di droht, als „Minderheitsgewerkschaft“ eingestuft zu werden...

**Rolf Geffken** ist Rechtsanwalt für Arbeitsrecht. Er war vielfach aktiv für DGB-Gewerkschaften.





Köln-Hauptbahnhof am 2.9. um 10.00 Uhr – kein Zug zu sehen

## Eliminierung durch die kalte Küche

### Die Mechanik des Tarifeinheitsgesetzes

Claus Weselsky

Wenn vom Tarifeinheitsgesetz (TEG) die Rede ist, ist das so nicht ganz richtig. Das Gesetz, mit dem die betriebliche Tarifeinheit eingeführt wurde, war genau genommen eine Ergänzung des Tarifvertragsgesetzes (TVG), in dem § 4a hinzugefügt wurde. Aus diesem wiederum gehen die Regelungen zur betrieblichen Tarifeinheit hervor. Richtig wäre es also, von § 4a TVG zu sprechen und nicht vom TEG. Im Sprachgebrauch hat sich jedoch die Abkürzung „TEG“ durchgesetzt. Es ist allgemein bekannt, dass dem TEG zufolge in einem Betrieb nur die Tarifverträge der Gewerkschaft anzuwenden sind, die die meisten Mitglieder hat. Mit diesem Grundsatz sind eine Reihe von Problemen verbunden, die schon bei den nach wie vor bestehenden Zweifeln an der Verfassungsmäßigkeit des TEG beginnen und bei ganz praktischen Anwendungsfragen enden. Im Folgenden werden zwei besonders markante, mit dem TEG einhergehende Benachteiligungstatbestände näher beleuchtet: Die Blockade bei der Bildung dauerhafter Mehrheiten und die Verschiebung der Kampfparität zugunsten des Arbeitgebers.

#### Verhinderte Mehrheiten durch Verweigerung des erweiterten Geltungsbereichs

Gewerkschaften sollen und dürfen Mitglieder gewinnen. Ziel ist es, deren Lebens- und Arbeits-

bedingungen zu gestalten. Doch der Bahnvorstand versucht, die GDL an der Bildung kollektiver Mehrheiten in den Betrieben durch Beschränkung des Geltungsbereichs auf bestimmte Berufsgruppen zu hindern. Die heutige Tariflogik zeigt die Diskrepanz klar auf, denn die DB schließt mit der EVG Tarifverträge für alle Arbeitnehmer ab, also vom Pförtner bis zum Diplomingenieur – die GDL soll aber beschränkt bleiben auf Lokomotivführer und Zugbegleiter, ist also nur eine „halbe Gewerkschaft“. Deshalb verlangt die GDL seit dem 5. März 2021, Tarifverträge für alle Beschäftigten in den Betrieben abzuschließen.

#### Bildung kollektiver Mehrheiten dauerhaft blockiert

Beispiel: In einem Betrieb sind 1001 Mitarbeiter, von denen wir nur die 500 Lokomotivführer tarifieren dürfen und die EVG derzeit aber 500 Lokomotivführer und 501 Werkstatt- und Verwaltungsmitarbeiter tarifieren darf. Wir könnten also bei 100 Prozent Organisationsgrad nie die Mehrheit erreichen, weil der uns fehlende eine Beschäftigte nicht zu uns kommen darf – wir dürfen ihn tarifvertraglich *nicht* vertreten! Dann haben wir immer ein Mitglied zu wenig und die Bildung einer kollektiven Mehrheit durch uns ist dauerhaft blockiert. Im Ergebnis schafft es also die DB AG, uns nicht nur mit dem TEG zu schwächen oder zu eliminieren, sondern versucht auch dauerhaft ein Instrument gegen

Erweiterung der Mitgliedschaft respektive des Geltungsbereichs der Tarifverträge gegen uns zu richten. Das ist grundgesetzwidrig und war schon 2014/15 der Kern des Problems.

Bilden wir einen Zeitstrahl, dann sehen wir:

**2007/2008:** 11 Monate Tarifkampf mit dem Ergebnis für Lokomotivführer einen Haustarifvertrag (LfTV) zu bekommen mit 11 Prozent Volumen Erhöhung, genutzt für ein neues Entgeltssystem. Aber auch Grundlagentarifvertrag, der uns auferlegte, bis 2011 keinen Tarifvertragsabschluss für andere Beschäftigte abzuschließen.

**2010/2011:** 11 Monate Tarifkampf der GDL für Tarifverträge in den Wettbewerbsunternehmen Veolia, Netinera, HLB, Keolis usw. Hier waren es Erzwingungsstreiks, weil wir dort noch gar keine Tarifverträge gezeichnet bzw. abgeschlossen hatten. Diese Arbeitgeber wehrten sich gegen den Tarifpartner GDL insgesamt. Ergebnis mit Schlichtungen und auch ohne waren ein eigenständiger Bundesrahmen Tarifvertrag für Lokführer (BuRa-LfTV) mit Tariflogik zur Anpassung nach oben auf ein einheitliches Niveau des Marktführers DB.

**2014/2015:** 11 Monate Tarifkampf bei der DB zur Integration der Zugbegleiter, Bordgastronomen, Ausbilder und Teamleiter, also Erweiterung des Geltungsbereichs der bestehenden

## Die Forderungen der GDL und der Kampf gegen Stuttgart 21

Norbert Quitter

Ich habe im Vorfeld drei Mal geschaut und die Zahl mir drei Mal in Ruhe durch den Kopf gehen lassen: 576! Das ist Standhaftigkeit! Da haben sogar wir von der GDL noch ein Stück zu lernen. 576 Montagsdemos. Mehr als elf Jahre. Ein toller Kampf, den ihr da hinlegt. Wir sind als GDL auch kampfkraftig, wir sind schlagkraftig, und wir werden nicht immer gemocht. Heute ist so ein Tag, an dem wir sicherlich nicht gemocht werden. Denn unsere Kollegen sind wieder in einen Arbeitskampf gegangen – ein Arbeitskampf gegen ein Bahnmanagement, das mit Lug und Trug die Öffentlichkeit blendet, aber auch die Mitarbeiter demotiviert. Etwas, was auch Ihr mit Euren Aktionen rund um Stuttgart 21 kennt.

Es geht nicht nur um die Lokführer. Es geht um die Zugbegleiter und Fahrdienstleiter, es geht um die Kollegen, die an den Bahnsteigen Auskünfte geben, die Euch helfen, die richtigen Bahnsteige zu finden. Es geht um die Kollegen in den Werkstätten, die Züge instand halten. All diesen bringt der Bahnvorstand dieselbe Wertschätzung, nämlich keine, entgegen.

Es tut gut, Eure Unterstützung an unserer Seite zu wissen. Es tut gut, wenn unsere *Streikzeitung* von vielen, die heute hier stehen, mitgenommen wird, und Ihr so mithelft, diese bei den Menschen und Fahrgästen zu verteilen. Dafür möchte ich mich im Namen der gesamten GDL bei Euch bedanken.

Und es ist nichts Unredliches, was wir für die Eisenbahner und Eisenbahnerinnen verlangen: 3,2 Prozent über 28 Monate, 600 Euro Einmalzahlung Corona-Prämie, keinen Angriff auf unsere Betriebsrenten. Dafür werden wir solange kämpfen, bis die Eisenbahner und Eisenbahnerinnen die Wertschätzung erhalten, die sie verdient haben!

Wir brauchen eine andere Bahn. Wir brauchen keine Vorstände, die die Bahn an die Börse bringen wollen und kaputt sparen. Wir brauchen keine Pofallas, wir brauchen Fachleute, die von Eisenbahn was verstehen, Fachleute, die mit Leidenschaft für die Eisenbahn stehen! Und wir brauchen Eisenbahner, die endlich wieder ihren Job machen können mit Arbeitsmitteln, die sie verdient haben, mit Zügen, die fahren, mit Bahnhöfen, die wir anfahren können und mit Kunden, die begeistert sind, wieder mit der Eisenbahn zu fahren. Dafür steht ihr mit Euren Demos. Dafür stehen wir mit unserem Streik. Ich möchte mich für Eure Unterstützung recht herzlich bedanken. Wir werden beide mit unseren Kämpfen Erfolg haben.

Auszüge aus der Rede von Norbert Quitter, stellvertretender Bundesvorsitzender der GDL, auf der 576. Montagsdemo gegen Stuttgart 21 am 23. August 2021

Tarifverträge. Auch hier zusätzlich ein Grundsatztarifvertrag, der den Geltungsbereich eingrenzte und dazu auch noch ein Schlichtungsabkommen enthielt. Gleichzeitig regelte der Grundsatztarifvertrag die Anwendungsgarantie für die GDL-Tarifverträge bilateral zwischen DB und GDL, weil am 1.7.2015 das TEG in Kraft trat.

**2020/2021:** 9 Monate Tarifaus-einandersetzung mit drei Streiks und den guten Ergebnissen wie auf den Seite I beschrieben und auf Seite V konkretisiert.

#### Kampfparität der Tarifvertragsparteien Arbeitgeber – Gewerkschaften

Arbeitgeber und Gewerkschaften sind aufeinander angewiesen. Die GDL-Mitglieder arbeiten bei der DB und ihre Existenz fußt auf dem Einkommen, welches sie mit ihrer Arbeitskraft erwirtschaften. Ohne den Arbeitgeber DB kann kein Arbeitnehmer und auch kein GDL-Mitglied leben. Die GDL kümmert sich um die Verbesserung ihrer Einkommens- und Arbeitsbedingungen. Die GDL hat kein Interesse daran, den Arbeitgeber zu „vernichten“. Der Arbeitgeber wiederum benötigt die Mitarbeiter, um den Betrieb aufrechtzuerhalten und die Unternehmensziele zu erreichen. Es handelt sich also um eine Schicksalsgemeinschaft mit bestimmten Abläufen und Gesetzmäßigkeiten. Die Kampfparität besteht dabei in der gegenseitigen Notwendigkeit der Existenz des Unternehmens

und der Arbeitsplätze der GDL-Mitglieder. Gleiches gilt auch für die Mitglieder der EVG. So finden beispielsweise alle zwei Jahre Tarifverhandlungen statt, in denen die Bestimmungen neu verhandelt und miteinander tarifplural geregelt wurden.

#### Durch TEG entsteht Disparität / Ungleichgewicht

Disparität ist jetzt unter dem TEG entstanden, denn jetzt kann sich der Arbeitgeber, hier die DB, willkürlich von einer der beiden Tarifvertragsparteien EVG oder GDL trennen. Damit entsteht in der sozialen Ordnung eine Disparität, ein Ungleichgewicht. Der Arbeitgeber hat es in der Hand, mit wem er verhandeln und die Arbeitsbedingungen regeln will und das tut er natürlich mit der ihm genehmen EVG, statt mit der kämpferischen GDL. Letzteres ist teurer und unbequem. Mit anderen Worten: Die DB hat kein natürliches Interesse mehr an der GDL und kann sie kraft Gesetzes marginalisieren und schlussendlich vernichten. Eine Gewerkschaft ohne Mehrheit der Mitglieder im Betrieb kann zwar für einen Tarifvertrag streiken, aber wenn der nicht angewendet wird, ist auch der Kampf dafür fraglich. Wer ist schon gerne Mitglied in einer Gewerkschaft ohne Kampfkraft und ohne Durchsetzungsvermögen? Das ist die Vernichtung einer Gewerkschaft durch die kalte Küche. Kurzum: Die DB hat die EVG und schafft sich die GDL über das TEG vom Halse.



**Vierte Woche Streik bei Teigwaren Riesa Für Lohngleichheit in Ost und West**

Tina Krause ist Anlagenfaherin bei Teigwaren Riesa in Sachsen. Sie streikt mit ihren 150 Kolleginnen und Kollegen in der vierten Woche. Die Nudeln werden inzwischen schon knapp. Doch sie wollen endlich die Lohnmauer einreißen und kämpfen dafür, dass sich die Lohndifferenz von bis zu 788 Euro zu den Partnerunternehmen in Westdeutschland verringert. Für sie bedeutet Streik Zusammenhalt. Am Dienstag, dem 7. September, fuhr sie mit einer Delegation bis nach Trochtelfingen, dem Sitz des Mutterkonzerns Alb-Gold in Baden-Württemberg. „Mit dem Streik zeigen wir, dass wir bereit sind, die Arbeit niederzulegen, auch wenn wir in dieser Zeit nur das Streikgeld erhalten. Aber nur so werden wir vom Arbeitgeber gehört.“ Etwa 80 Prozent der Beschäftigten des führenden Markenherstellers in Ostdeutschland erhalten einen Stundenlohn von 13 Euro oder weniger, in der untersten Lohngruppe sind es gerade mal 9,94 Euro. An diesem Tag gelingt schließlich der Durchbruch und eine Einigung zwischen Arbeitgeber und der Gewerkschaft NGG wird erzielt. Danach steigen die Stundenlöhne innerhalb der kommenden sieben Monate um einen Euro in der Stunde. Für eine Vollzeitkraft erhöht sich der Monatslohn damit um 173 Euro. Sie erhalten viel Solidarität. „Das ist ein schönes Gefühl, wir haben von vielen DGB-Gewerkschaften Solidaritätserklärungen erhalten.“ Gerichtet an die Streikenden bei der Bahn sagt Tina Krause: „Haltet durch!“

**Violetta Bock**

**Der Einzelhandel will nicht verhandeln – dann ist eben die Kasse dicht**

Die reichsten Menschen in Deutschland sind auf Platz 1 Beate Heister und Karl Albrecht Junior, Erben der Supermarktkette Aldi Süd, mit einem Vermögen von 41,6 Milliarden US-Dollar. Mit einem Vermögen von 32,7 Milliarden US-Dollar nimmt Dieter Schwarz, Eigentümer der Schwarz-Gruppe (u.a. Lidl und Kaufland), Platz 3 ein. Nicht zufällig agieren beide im Einzelhandel. Dort arbeiten zumeist Frauen mit zu niedrigen Löhnen. Auch sie wurden in der Pandemie beklatscht, weil sie die Läden am Laufen hielten. Jeder sprach von Solidarität. Doch in der Tarifrunde wollen die Arbeitgeber nichts mehr davon hören. Sie beharren auf unterschiedlichen Abschlüssen, je nachdem wie gut ein Unternehmen durch die Krise kam. Die Kernforderungen von ver.di sind ein Mindeststundenlohn von 12,50 Euro, und eine Tarifsteigerung von 4,5 Prozent bei einer Laufzeit von 12 Monaten. Da bisher keine Verhandlungsrunde gefruchtet hat, wird seit Monaten in den verschiedenen Bundesländern zu Warnstreiks aufgerufen. Erst Arbeitsniederlegungen sind die Sprache, die Unternehmen verstehen. Doch weiterhin gestaltet es sich zäh. Der Großteil der Unternehmen will sich nicht mal an Tarife binden. Gefordert wäre auch die Politik, um die Allgemeinverbindlichkeitserklärung von Tarifverträgen zu erreichen und Mindeststandards in einer Branche für alle zu setzen.

**Violetta Bock**

# Solidaritätsaktivitäten mit den GDL-Streiks



Bei einer Kundgebung der GDL gemeinsam mit Unterstützenden in München am 24.8.

Seit Mitte August gab es bundesweit Dutzende Solidaritätsaktionen mit dem Arbeitskampf der GDL. An ihnen beteiligten sich überall auch Menschen, die Mitglied in einer DGB-Gewerkschaft sind – und die enttäuscht und wütend darüber sind, dass die DGB-Oberen sich derart unsolidarisch in Sachen GDL-Kampf zeigen. Umso wichtiger sind diese Solidaritätsaktivitäten. Im Folgenden einige Berichte.

**München, 12.8.**

Vor einigen Monaten wurde in München auf Initiative der Münchner Gewerkschaftslinken (MGL) / Vernetzung für kämpferische Gewerkschaften (VKG) ein Streik-Solidaritätskomitee ins Leben gerufen. Am ersten Termin nahmen gleich zwei Dutzend vorwiegend sehr junge Aktive teil.

Damit gelang schon im Vorfeld des Streiks, Vorbehalte gegen die GDL bei einigen, auf den DGB fixierten, aktiven Gewerkschaftsmitgliedern auszuräumen. Für den Streiktag am 12. August hatten wir eine Aktion anvisiert und dafür mit weiteren Kreisen der Münchner Linken und mit der GDL in München Kontakt aufgenommen. Der Vorsitzende der GDL-Ortsgruppe war sehr erfreut über das Ansinnen. So kamen rund 35 GDL-Mitglieder zum Streikposten am Hauptbahnhof, wo gewöhnlich nur zwei bis fünf Streikposten stehen.

Durch die Initiative des Streik-Solidaritätskomitees gelang es, weitere 30 Kolleginnen und Kollegen zu mobilisieren, darunter einige aus der IG Metall, ein paar von Ver.di, junge Aktive des offenen Klimatreffs München und aus verschiedenen linken Organisationen.

Es gab Redebeiträge mit eingestreuten kurzen musikalischen Einlagen. Die MGL-VKG hat eine Solidaritätserklärung verlesen, und über die Streikzeitung und ihre Flugblattaktion am darauffolgenden Tag, gerichtet an die Fahrgäste der Bahn, informiert.

Eine junge Kollegin des offenen Klimatreffs betonte in ihrem Redebeitrag die Bedeutung guter Arbeitsverhältnisse bei der Bahn als eine Voraussetzung für die Klimawende. Bei den GDL-Mitgliedern kam die Soli-Aktion sehr gut an!

**Kassel, 3.9.**

Die Initiative „Nahverkehr für alle“ hat letztes Jahr bereits die Tarifrunde Ver.di im öffentlichen Nahverkehr unterstützt. Beim Streikbesuch bei der GDL in Kassel brachte sie ihre Solidarität zum Ausdruck. Ihr entscheidendes Argument: Eine Verkehrswende kann nur mit guten Arbeitsbedingungen und Löhnen im öffentlichen Verkehr und bei der Schiene gelingen.

**Frankfurt, 6. 9.**

An der Kundgebung der GDL nahmen etwa 60 bis 70 Kolleginnen und Kollegen teil, die meisten mit der GDL-Streikweste. Gut nachvollziehbar wurde über den bisherigen Verhandlungsverlauf berichtet. Insbesondere wurde die falsche Darstellung der Streikziele in den meisten Medien hervorgehoben. Dabei betonten die Redner, dass man doch angesichts einer Inflationsrate von heute 3,9 Prozent mit der Forderung nach 3,2 Prozent über 28 Monate noch sehr bescheiden sei. Das werde nicht honoriert. Stattdessen dresche man auf die GDL ein. Die Niederlage des Bahnvorstands bei den beiden Arbeitsgerichtsverhandlungen hat den aktiven Leuten erkennbar Schwung gegeben.

Es sprach auch ein Vertreter von Beamtenbund und Tarifunion (dbb). Er unterstrich, dass alle Fachverbände des dbb und der Bundesverband die GDL in ihrem Streik unterstützen und sich für die volle Durchsetzung ihrer Tarifforderung einsetzen.

**Mannheim, 27.8. & 3.9.**

Für uns von der Internationalen Sozialistischen Organisation (ISO) war klar, dass wir mit dem



Solidaritäts-Transparent am besetzten Haus an der Kölner Marienstraße. Die Besetzer\*innen schrieben an die GDL: „Liebe EisenbahnerInnen, als Bahnfahrerin stehen wir hinter euch! Deshalb haben wir am 1.9. ein Soli-Transparent an unser Haus gehängt. Für einen besseren Bahnbetrieb, Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, bessere Arbeitsbedingungen, mehr Personal, Arbeitszeitverkürzungen... und nicht zu letzt den Nulltarif! Wenn wir zusammenhalten und mutig sind können wir viel erreichen. Bleibt mutig, die Besetzerinnen der M 21

GDL-Streik solidarisch sein müssen. Einer unserer Aktiven hat dem Mannheimer GDL-Büro einen Besuch abgestattet und so den direkten Kontakt hergestellt.

Wir haben die GDL dann zu unserem Infoabend „Arbeitskampf bei der Deutschen Bahn AG – ein politischer Streik?“ eingeladen. Kurzfristig konnten wir den Kollegen Lutz Dächert, Bezirksvorsitzender der GDL Süd-West, als Referenten gewinnen. Das erwies sich als Glücksfall. Damit erhielten wir wenige Tage vor der dritten Streikrunde aus erster Hand Informationen über den aktuellen Konflikt. Am 3. September schauten ei-

nige Aktive erneut beim GDL-Büro vorbei. Anschließend verteilten sie vor und im Mannheimer Hauptbahnhof die *Streikzeitung*. In den wenigen an diesem Tag in Mannheim haltenden ICE und TGV konnten jeweils zwei Aktive die Zeitung an die Fahrgäste weitergeben. Eine weitere Person wartete draußen an der offenen Wagentür und achtete darauf, dass alle Aktiven den Zug wieder rechtzeitig verlassen konnten. Einfacher gestaltete sich die Verteilung in den Regionalbahnen, die schon mehrere Minuten vor der planmäßigen Abfahrt am Bahnsteig halten. Eine Zugbegleiterin, die uns bei unserer



Aktion beobachtete, ließ uns anstandslos gewähren.

Am selben Tag fand nachmittags die Vorstandssitzung der Ortsgruppe Weinheim der IG BCE statt. Der stellvertretende GDL-Bezirksvorsitzende Jens-Peter Lück informierte den Ortsvorstand einschließlich der anwesenden Weinheimer DGB-Vorsitzenden über den aktuellen Stand der Auseinandersetzung mit der DB AG. In der Diskussion wurde die Rolle einzelner DGB-Gewerkschaften kritisch hinterfragt. Der konsequente Kampf der GDL für die Interessen ihrer Mitglieder fand hingegen große Anerkennung. Der Vorstand der Ortsgruppe der IG BCE sprach sich für eine solidarische Unterstützung des Streiks der Bahnbeschäftigten aus. Er will auch die *Streikzeitung* verbreiten.

### Karlsruhe, 6.9.

Eine kleine Gruppe von Aktiven aus Mannheim beteiligt sich an der Streikdemo der GDL. Die *Streikzeitung* konnte dort gut verteilt werden. Insgesamt etwa 160 Streikende hatten sich am Karlsruher Schloss zur Kundgebung eingefunden. Norbert Quitter, stellvertretender Bundesvorsitzender der GDL, hielt die Hauptrede. Er erklärte, aufgrund der Blockadepolitik des DB-Vorstandes sei keine schnelle Einigung zu erwarten. Deshalb müssten sich die GDL-Mitglieder auf die notwendige Fortsetzung des Streiks einstellen. Die Anwesenden unterstützten diese Aussage mit starkem Beifall.

### München, 24.8.

An dem Tag versammelten sich dann 250 bis 300 GDL-Mitglieder aus München, Ingolstadt und Augsburg vor der Bahn-Regio-Verwaltung in München. Etliche Kolleginnen und Kollegen aus DGB-Gewerkschaften und das offene Klimatreffen nahmen ebenfalls an der Kundgebung teil.

Es sprachen der GDL-Bezirksvorsitzende Uwe Böhm und – als Hauptredner – der stellvertretende Bundesvorsitzende der GDL, Norbert Quitter. Für uns DGB-Gewerkschaftsmitglieder waren sowohl die inhaltliche Argumentationslinie als auch der Wortwahl beider Redner beeindruckend: Ihre Worte stimmten mit dem, was die GDL-Führung tatsächlich tut, überein. (Es war ein richtiger Genuss, diesen Reden zuhören zu können!)

Ihre solidarischen Grüße überbrachten ein Trambahnfahrer und Ver.di-Mitglied der Münchner Verkehrsgesellschaft und das Streik-Solidaritätskomitee. Vor Ort waren Fernsehteams und Vertreter vieler Printmedien. Auffallend oft fotografiert wurde eine Tafel mit den Aufschriften „DGB-Gewerkschafter:innen solidarisch mit der GDL“. Auf der Rückseite stand: „Hände weg vom Streikrecht! Grundrechte gelten für Alle!“ Dass aus dem DGB Solidarität für die GDL kommen würde, hat die anwesenden Medien wohl überrascht.

Ein Video & Fotos finden sich auf <https://www.facebook.com/isomuenchen>

Zusammenstellung auf Basis verschiedener Berichte durch **Angela Klein**

# GDL und Stuttgart 21

## Rede von Tom Adler auf der 577. Montagsdemonstration



Bei einer Kundgebung der GDL gemeinsam mit Unterstützenden in Frankfurt am 6.9.

Bei der 576. Montagsdemo hat hier Norbert Quitter von der GDL gesprochen. Wir konnten überzeugen: Der Vorstand der GDL schätzt uns. Er teilt unsere Kritik an der Politik des Bahnvorstands. Nun spitzt sich die Auseinandersetzung zu. Die Hass-Kampagne, die Bahn, Politik und Teile der Medien gegen die GDL fahren, war zu erwarten. Das erinnert uns an Kampagnen gegen unsere Bewegung in den Jahren 2009 bis 2011: Auch damals wurden alle Register der Manipulation gezogen, um uns klein zu halten, um mit Lügen und Stimmungsmache die öffentliche Meinung zu beeinflussen. Da wurden verdeckte Ermittler und Provokateure eingeschleust. Hunderte von uns wurden mit Prozessen überzogen und kriminalisiert.

Deshalb kann uns das nicht kalt lassen. Denn die GDL ist nicht nur kämpferisch in eigener Sache. Sie ist auch die einzige Kraft im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn, die immer wieder dagegen opponiert, dass der Vorstand weiter Milliarden in

ein klimaschädliches Fass ohne Boden namens Stuttgart21 schaufelt.

Die politisch motivierten Provokationen und Angriffe auf die GDL haben das Ziel, einer kämpferischen kleinen Gewerkschaft eine Niederlage beizubringen. Sie sind ein Vorspiel für das, was auf die Arbeiter, Angestellten, Beamten, Rentnerinnen und Rentner nach der Bundestagswahl anrollen wird. Die Kosten von Corona-Krise und Klima-Krise sollen nicht die Reichen und Großkonzerne tragen, sondern die kleinen Leute.

Wir sind nicht nur Klimaschützer und Schienenfreunde. Wir würden auch betroffen sein von dieser absehbaren verschärften Umverteilung von unten nach oben.

Kurz gesagt: Wir verstehen nicht nur Bahnhof. Und schon gar nicht nur: Stuttgart Hauptbahnhof! Was wir verstehen, das müsste Reiner Hoffmann, Vorsitzender des DGB, zehnmals verstanden haben. Doch statt sich mit den streikenden GDL-Kollegen und ihrer Gewerkschaft zu solidarisieren, fällt er diesen

in den Rücken. Es scheint Hoffmann und anderen GDL-Kritikern im DGB-Lager nicht einmal mehr aufzufallen, dass sie die größte Resonanz in den Medien immer dann bekommen, wenn sie kämpfenden Kolleginnen und Kollegen in den Rücken fallen!

Deshalb die Bitte an Sie, liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter: Verteilen Sie die „Streikzeitung“ an Passanten und am Bahnhof an Fahrgäste. Und die Bitte an alle Mitglieder einer DGB-Gewerkschaft: Schreibt Protest-Mails an den Herrn Hoffmann!

Wir stehen solidarisch an der Seite der streikenden Eisenbahner und ihrer Gewerkschaft GDL. Wir fordern „Gute Bahn statt Börsenwahn“! Schluss mit Auslandsgeschäften des Bahnkonzerns! Notwendig sind ein Schienenausbau in der Fläche statt Bahn- und Klimazerstörung mit Milliardeneinsatz wie bei Stuttgart21! Wir müssen wach und – oben bleiben!

Auszüge aus der Rede von Tom Adler auf der 577. Montagsdemonstration gegen Stuttgart 21 am 6. September in Stuttgart.



### Berliner Krankenhausbewegung Streik für Entlastung

Petitionen, Kundgebungen, ein 100-tägiges Ultimatum, Warnstreiks – auf vielfältige Weise haben die Beschäftigten der Berliner Kliniken Vivantes und Charité auf ihre Forderungen hingewiesen. Sie wollen einen Tarifvertrag Entlastung, der Mindestpersonalbesetzungen für Stationen und Bereiche regelt, einen Belastungsausgleich für den Fall, dass diese nicht eingehalten werden, sowie eine Verbesserung der Ausbildungsbedingungen. In den Tochtergesellschaften von Vivantes will die Gewerkschaft ver.di erreichen, dass sich die Arbeitsbedingungen und die Entlohnung aller Beschäftigten nach dem Tarifvertrag für den Öffentlichen Dienst (TVÖD) richten. Die Arbeitgeberseite blieb bislang hart und verweigert gleichen Lohn für gleiche Arbeit. Eine Sprecherin fasst es in einer Rede auf einer Kundgebung am 4. September zusammen: „Dennoch erwarten sie immer und immer wieder, dass wir über unsere Grenzen hinausgehen, um Leben zu retten, Wunden zu heilen oder Menschen beim Sterben zu begleiten. Insbesondere in der Pandemie waren die Erwartungen groß, alle Augen auf uns gerichtet. Wir haben das Unmögliche möglich gemacht. Jetzt erwarten wir von der Politik, dass sie endlich das Mögliche möglich macht und umsetzt, was für uns alle das Beste ist. Und zwar sofort.“ 98 Prozent stimmten für einen unbefristeten Streik.

Violetta Bock

## Die Ergebnisse der GDL-DB-Vereinbarung im Detail

**1,5 Prozent Entgelterhöhung im Dezember 2021**

**600 Euro bzw. 400 Euro Corona-Prämie im Dezember 2021**

**400 Euro Corona-Prämie im März 2022**

**1,8 Entgelterhöhung im März 2023**

**Die Betriebsrente bleibt für alle, die bis 31.12.2021 Anspruchsvoraussetzungen erworben haben, vollständig erhalten.**

**Erschwerniszulage für Handwerker/ Werkstatt um 12 Prozent erhöht**

**Laufzeit des Tarifvertrags bis 31. Oktober 2023**

**Der Tarifvertrag hat Gültigkeit für alle Eisenbahner in allen GDL- Eisenbahnverkehrsunternehmen (und hier auch für alle Berufsgruppen).**



## Einheit von Netz und Betrieb oder Bildung einer unabhängigen Infrastrukturgesellschaft? Eine Debatte mit Pro und Contra

Die GDL fordert eine Herausnahme der Infrastruktur (Netz, Bahnhöfe und Energie) aus dem Konzern Deutsche Bahn und deren Zusammenfassung in einer Infrastrukturgesellschaft, die als gemeinnützige Organisation in öffentlicher Hand geführt werden soll. Hierzu bringen wir zwei Beiträge. **Bernhard Knierim** spricht sich gegen eine Trennung von Netz und Betrieb“ aus. **Winfried Wolf** plädiert für die Bildung einer unabhängigen Infrastrukturgesellschaft. Beide Autoren sind aktiv im Bündnis Bahn für Alle; sie veröffentlichten 2019 zusammen das Buch *Abgefahren. Warum wir eine neue Bahnpolitik brauchen*.



# Contra Trennung von Netz & Betrieb

Bernhard Knierim

**N**euerdings ist der Ruf nach einer Trennung von Schienennetz und Betrieb wieder stärker in der Diskussion. Den Auftakt machten vor einigen Monaten die Grünen und die FDP, im August legte die GDL mit einigen Verbänden und den Wettbewerbsbahnen nach. Die Motivation der Unternehmen ist leicht nachvollziehbar, die einer Gewerkschaft, welche sich für eine gute Bahn engagiert, hingegen weniger.

Tatsächlich sollte die Forderung stattdessen eine stärkere Wieder-Zusammenführung der Bereiche sein, denn schon heute schafft die auch im DB-Konzern

existente Trennung massive Schnittstellenprobleme. Das Informations- und Organisationschaos im Falle von Streckensperren oder liegengebliebenen Zügen ist nur die sichtbarste Folge.

Trennung bedeutet auch eine getrennte Kostenrechnung, und diese ist maßgeblich verantwortlich für das Aus vieler Zugverbindungen. Für einen reinen Zugbetreiber sind die Trassengebühren nur Ausgaben, was zum Beispiel zum Ausstieg der DB aus der angeblich unwirtschaftlichen Nachtzugsparte geführt hat. Ein integriertes Unternehmen kann hingegen die Gesamtrechnung aufmachen, womit jeder zusätzliche Zug zur Kostendeckung des Netzes beiträgt. Ein anderes Problem-

feld der Trennung sind Baustellen: Für ein reines Netunternehmen ist es immer einfacher, Strecken komplett zu sperren, anstatt unter dem „rollenden Rad“ zu bauen – schließlich sind die ausfallenden Züge Probleme der anderen. Ein integriertes Unternehmen hat hingegen auch die Auswirkungen auf den Verkehr im Blick und entscheidet sich somit viel eher zum „kapazitätsschonenden“ Bauen mit Teilsperren.

Im Bahnbereich ist eine Reihe technischer Innovationen fällig, die eine stärkere Integration von Netz und Betrieb notwendig machen. Dazu gehört die Digitalisierung und Umstellung auf das System ETCS, bei dem die Zugsicherung

nicht mehr allein Sache des Netzes ist, sondern die Stellwerke auf Informationen der Züge zurückgreifen und sich im Sinne der Sicherheit absolut auf diese verlassen müssen. Auch bei der Umstellung bisheriger Diesel-Strecken auf Akkutriebwagen werden gleichzeitig Maßnahmen am Netz benötigt, um beispielsweise das Laden der Akkus während der Fahrt unter der Oberleitung zu ermöglichen oder Ladeseiteln zu bauen, um die notwendige Akkukapazität zu reduzieren. Netz- und Zugbetreiber, die sich nur jeweils selbst optimieren, werden kaum das Optimum aus Maßnahmen an der Infrastruktur und

*Fortsetzung auf Seite VII*

# PRO Herauslösung der Infrastruktur aus dem Bahnkonzern als Schutzmaßnahme

Winfried Wolf

**D**as Modell einer integrierten Bahn – Betrieb und Infrastruktur aus einer Hand – ist sinnvoll. Die Schweiz macht das Tag für Tag vor. Logisch – wenn es nur einen wesentlichen Betreiber des Schienenverkehrs gibt, macht das Sinn. Doch die Realität hierzulande ist eine völlig andere. Und sie entfernt sich Jahr für Jahr vom Ideal der SBB. Die Forderung nach Herauslösung der Infrastruktur aus dem Bahnkonzern wird aktuell nicht nur von politisch rechts Stehenden gefordert (FDP). Sie ist im bahnaffinen Lager (VCD, Grüne, BUND, Pro Bahn, GDL) ebenfalls stark vertreten. Wohingegen die Verteidigung des „integrierten Bahnkonzerns“ seitens konservativer Parteien (CSU, CDU), seitens des schienenverkehrsfeindlichen Bahnvorstands und seitens der DB-AG-konformen EVG gefordert wird. Die Argumente Pro und Contra sind also abzuwägen. Für mich gibt es drei wesentliche Gründe für das Pro.

Die „Einheit von Netz und Betrieb“ ist eine Schimäre. Die Trennung von Netz und Betrieb ist längst Realität.

Gut 40 Prozent des Nah- und Regionalverkehrs und rund 45 Prozent des Schienengüterverkehrs entfallen inzwischen auf Nicht-DB-AG-Unternehmen. Nur im Fernverkehr gibt es noch eine Einheit von Netz und Betrieb. Bezogen auf alle Fahrleistungen (Personen-Kilometer und Tonnenkilometer) entfallen aktuell mehr als 35 Prozent auf Nicht-DB-AG-Unternehmen. Dieser Trend verstärkt sich von Jahr zu Jahr.

Auch innerhalb des Bahnkonzerns verfolgen die drei DB-Infrastrukturgesellschaften (Netz, Bahnhöfe und Energie) primär eine Politik der Gewinnmaximierung im eigenen Bereich. Eine Rücksichtnahme auf die DB-eigenen Betreiber-Töchter

(Regio, Fernverkehr und Cargo) gibt es nicht. Und schon gar nicht gibt es eine Rücksichtnahme auf den übrigen Bahnverkehr. Beleg: Seit Gründung der DB 1994 kommt es Jahr für Jahr zum *Abbau von Infrastruktur*. Seit gut 15 Jahren steigen die Entgelte für die Nutzung von Trassen, Bahnhöfen und Energie überproportional. Die Politik der DB-Infrastrukturgesellschaften ist damit geeignet, Schienenverkehr abzuwürgen. Eine wesentliche Ursache dafür ist die Verfasstheit der DB als gewinnorientierte Aktiengesellschaft.

Dagegen lässt sich argumentieren: Dann müsse der Bahnkonzern in eine Anstalt des öffentlichen Rechts umgewandelt werden. Bei dieser richtigen Forderung ist zu bedenken: Auf absehbare Zeit gibt es im politischen Raum keine Chance auf die Umsetzung dieser Forderung. Und selbst wenn der Bahnkonzern so umgewandelt werden würde, benötigte eine Reintegration von privaten und scheinprivaten Betreibern viele Jahre Zeit für die Umsetzung.

Bei einer neuen Infrastrukturgesellschaft besteht das entscheidende Ziel darin, die Infrastruktur zu schützen und auszubauen. Die Generierung von „mehr Wettbewerb“ ist nicht das Ziel; bestehender „Wettbewerb“ wird diskriminierungsfrei verwaltet;

Die Trennung von Netz und Betrieb gibt es seit Jahrzehnten auch in vielen Nachbarstaaten, so in den Niederlanden, in Schweden und Dänemark, ohne dass diese Trennung als solche problematisch wäre. Entscheidend bei der neuen Infrastrukturgesellschaft sind drei Aspekte:

*Erstens die Struktur selbst:* Eine solche Infrastrukturgesellschaft muss in öffentlicher Hand befindlich sein. Sie muss alle drei bislang getrennten Bereiche vereinheitlichen (Netz, Bahnhöfe, Energie). Und es

sollte keine direkt-staatliche Gesellschaft, sondern eine Anstalt des öffentlichen Rechts oder eine andere gemeinnützige Organisationsform sein.

*Zweitens das Ziel selbst:* Diese Infrastrukturgesellschaft muss als wesentliches Ziel den Schutz und den Ausbau der Infrastruktur haben. Der bestehende reale und Schein-Wettbewerb ist dann zu verwalten. Verkehrspolitisch spricht viel dafür, dass Schritt für Schritt der Schein-Wettbewerb zurückgedrängt wird, indem z.B. im regionalen und Nahverkehr Landesbahnen ausgebaut werden, die zunehmend an Stelle der privaten und scheinprivaten Gesellschaften treten. Dieser Prozess läuft in einigen Bundesländern bereits – auch als Resultat von Fast-Pleiten privater Betreiber. Dem entspricht auch die aktuelle Entwicklung in Großbritannien.

*Drittens die notwendige Senkung der Nutzungsentgelte:* Indem die öffentliche Hand – wie bei den Straßen und den Binnenwasserstraßen – für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur verantwortlich ist, können auch die Nutzungsentgelte deutlich reduziert werden. Nur mit einer drastischen Senkung vor allem der Trassenpreise können der Schienenverkehr deutlich gesteigert und aufgegebenen Strecken und Segmente (Nachtzugverkehr!) reaktiviert werden.

Mit der Herausnahme der Infrastruktur aus dem DB-Konzern werden die Infrastrukturprojekte wieder zur öffentlichen Angelegenheit.

Seit Gründung der DB 1994 sind die Großprojekte der Bahninfrastruktur Angelegenheit des Bahnkonzerns. Das ist absurd, zumal die Finanzierung durch den Bund erfolgt. Zwar gibt es im politischen Raum intensive Debatten über diese Projekte. Doch schlussendlich wird meist argumentiert: Es handelt sich – bei Stuttgart

21, bei der Verlegung des Bahnhofs Altona nach Diebsteich, bei der Fehmarnbelt-Querung usw. – um Projekte von DB Netz. Mit dem Projekt Deutschlandtakt wurde diese widersprüchliche Struktur nochmals akzentuiert. Im Fall der Bildung einer unabhängigen Infrastrukturgesellschaft würden diese Projekte Angelegenheit der öffentlichen Diskussion und Entscheidung – mit deutlich größeren Chancen für eine demokratische Kontrolle.

Gibt es eine Garantie dafür, dass eine Herausnahme der Infrastruktur aus dem Bahnkonzern im Interesse von Fahrgästen und Bahnbeschäftigten stattfindet? Nein, diese Garantie gibt es nicht. Umgekehrt gibt es allerdings das Wissen, dass seit mehr als einem Vierteljahrhundert der Konzern DB AG die Infrastruktur verkommen lässt, die Zahl der Infrastruktur-Beschäftigten abbaut und verantwortlich ist für die Verschleuderung von Dutzenden Milliarden Euro beim Bau zerstörerischer Großprojekte. Eine Beibehaltung dieser Struktur heißt Fortsetzung dieses zerstörerischen Prozesses.

Nach der Bundestagswahl dürfte es eine intensive Debatte zur Herauslösung der Infrastruktur aus dem Bahnkonzern geben. FDP und Teile der Grünen verbinden dies mit dem Ziel „mehr Wettbewerb“. Das ist der falsche Weg. Wobei das fortgesetzte Mehr an Wettbewerb ja auch derzeit im Rahmen der bestehenden Struktur stattfindet.

Der Ansatz im Interesse des Schienenverkehrs und der Bahnbeschäftigten lautet: Die Herausnahme der Infrastruktur muss dem Schutz von Netz und Bahnhöfen und dem Ausbau derselben dienen. Diesen Ansatz sollten Freundinnen und Freunde der Schiene unterstützen. Und sich so in die aktuelle Debatte einbringen.





Fortsetzung von Seite VI

an den Zügen finden. Es ist bezeichnend, dass die grundsätzlichen technischen Innovationen im Bahnbereich noch alle aus der Zeit der (integrierten) Bundesbahn kommen, während dem System Bahn heute allenthalben ein Innovationsstau bescheinigt wird. Auch für eine Verdichtung der Zugfolge oder einen stabileren, pünktlicheren Betrieb sind oft Maßnahmen am Netz notwendig – seien es zusätzliche Ausweichgleise oder eine Umstellung der Zugsicherung. Immer wieder geht es um eine Optimierung des Gesamtsystems. Dabei wird die reibungslose Zusammenarbeit mit dem zukünftigen Deutschlandtakt immer wichtiger, weil hier die Pünktlichkeit entscheidend ist, damit sich der Nutzen der kurzen Umsteigezeiten nicht ins Gegenteil verkehrt.

Und wer sagt eigentlich, dass ein bundeseigenes Infrastrukturunternehmen wirklich besser geführt wird als die bisherige DB Netz, wie die Trennungsbefürworter argumentieren? Wenn man sich eine solche unter der Hoheit eines Bundesministeriums mit Andreas Scheuer an der Spitze vorstellt, mag ich daran nicht

glauben. Das absehbare Schwarze-Peter-Spiel mit gegenseitigen Schuldzuweisungen zwischen Verkehrsunternehmen und Netz wird kaum zu einer effektiven Lösung der Probleme führen.

Eine Trennung von Netz und Betrieb ist nur sinnvoll, wenn man – wie die an der Kampagne beteiligten Lobbyverbände der Nicht-DB-Unternehmen – den Wettbewerb auf der Schiene befürwortet. Aber ist dieser Wettbewerb wirklich die Lösung für die Bahn der Zukunft oder nicht eher Teil des Problems? Private Fernzüge à la Flixbahn, die reine Rosinenpickerei auf den lukrativen Strecken betreiben, den Betrieb einstellen, sobald die Fahrgastzahlen einbrechen (wie während der Corona-Pandemie) und deren Tickets nicht in den Tarifverbund eingebunden sind, sind für das Gesamtsystem Bahn eher kontraproduktiv. Und der bestehende Ausschreibungswettbewerb im Schienenpersonenahverkehr hat mit wachsenden Problemen zu kämpfen – von Personalmangel über ausfallende und unzuverlässige Züge bis hin zu drohenden (wie bei Abellio) oder tatsächlichen (wie bei der Sächsischen Städtebahn) Unternehmenspleiten. Das frühere Geschäftsmodell der Lohndrücke-

rei ist zudem nur durch den angespannten Arbeitsmarkt für Bahnpersonal abgestellt worden. Im Nahverkehr werden daher öffentliche Bahnen – zum Beispiel Landesbahnen – zunehmend eine sinnvolle Alternative, sie benötigen aber keine Trennung von Netz und Betrieb.

Statt einer weiteren Zerschlagung brauchen wir eine integrierte Bahn als gemeinwohlorientiertes Unternehmen – anders als bisher mit Fokus auf das Kerngeschäft und klaren politischen Zielen: eine attraktive, zuverlässige Bahn für alle Menschen im Land – und ebenso für Güter.

Wie eine integrierte, öffentliche und gleichzeitig erfolgreiche Bahn aussieht, zeigt die Schweiz. Die Schweizer betonen, wie wichtig die enge Zusammenarbeit von Netz und Betrieb, aber auch der SBB als Systemführer mit den anderen Bahnunternehmen (u.a. Kantonsbahnen) ist, um dichten Verkehr bei gleichzeitig hoher Pünktlichkeit zu ermöglichen. In Großbritannien wird hingegen gerade wieder eine integrierte „Great British Rail“ neu gegründet, weil das Gegeneinander der Betriebsunternehmen und des (staatlichen) Netzbetreibers zu hohen Kosten bei schlechten Leistungen geführt hat.

Wenn die Ziele für mehr Verkehr auf der Schiene erreicht werden sollen, braucht es in den nächsten Jahren viele Maßnahmen in enger Zusammenarbeit: ein Ausbau des Netzes, die Reaktivierung vieler Regionalstrecken und Güterverladestellen, neue Verbindungen auch abseits der Metropolen, eine bessere Verknüpfung von Fern- und Regionalverkehr, die Umsetzung des Deutschlandtakts, bessere europäische Zugverbindungen inklusive neuer Nachtzüge, technische Modernisierung, vollständige Umstellung auf erneuerbare Energien, konsequente Barrierefreiheit, attraktive Bahnhöfe und vieles mehr.

Wenn all dies noch mit einer Verlagerung der Investitionen von den Autobahnen zur Schiene und dem Abbau umweltschädlicher Subventionen verbunden wird, kann die Bahn eine echte Mobilitätsalternative für alle werden. Eine Zerschlagung ist hingegen nicht die Lösung.

## „Man muss sich auch mal was trauen“

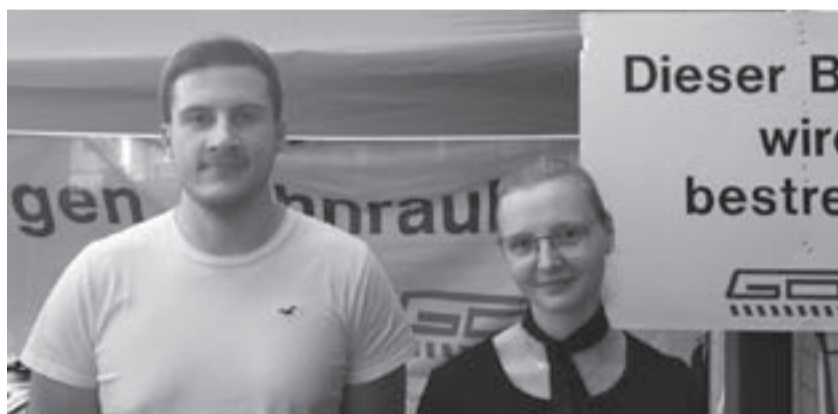
### Die GDL-Jugend kämpft für ihre Altersvorsorge und Wertschätzung

**Julian Kurpiel** ist Leiter der Ortsgruppe der GDL-Jugend Kassel und seit drei Jahren bei der Deutschen Bahn als Lokführer beschäftigt. **Lisa Bossmann** ist seine Stellvertreterin und arbeitet seit 2013 als Zugbegleiterin bei der DB Fernverkehr. Im Gespräch mit **Violetta Bock** erklären sie ihre Motivation zu streiken.

In den Medien liest man oft, es gehe nur um Weselsky. Worum geht es euch?

**Julian:** Für uns als Jugend ist das zentrale Thema die Rente. Wir müssen bis 67 Jahre arbeiten – und wer weiß, wie oft sich das noch ändert. Gerade jetzt müssen wir gucken, dass wir ein höheres Grundgehalt bekommen, um später eine vernünftige Rente zu erhalten. Ich arbeite gerne bei der Bahn, auch wenn der Wechsel der Schichten natürlich anstrengend ist. Wir haben nicht das Prinzip der rollenden Woche, sondern teilweise Früh, Spät und Nacht in einer Woche. Als ich im Güterverkehr gelernt habe, war Dienstbeginn um 2 Uhr nachts und dann ging es teilweise bis 14 Uhr. In jungen Jahren mag man das noch verkraften können. Doch in späteren geht das schon auch auf die Psyche.

Oft stehen die Lokführer im



Zentrum. Du bist Zugbegleiterin. Warum ist für euch der Tarifkampf wichtig?

**Lisa:** Es wird oft gefragt, warum wir aus der Corona-Prämie oder den anderen Forderungen so ein großes Ding machen würden, wir seien schließlich nie in Kurzarbeit gewesen. Aber das ist genau der Punkt: Wir waren die ganze Zeit da, wir waren immer unter Menschen, wir hatten nicht die Möglichkeit zu sagen: „Ich habe jetzt Angst vor Corona und möchte nicht mehr zur Arbeit.“ Das hat auch etwas mit Wertschätzung zu tun.

Wie nehmt ihr die Haltung der Bahn wahr?

**Julian:** Ich finde sie ziemlich traurig. Streik ist die letzte Instanz und weder für die Gewerkschaft noch für das Personal einfach.

Wir bekommen auch nur Streikgeld, nicht den vollen Lohn. Aber der Arbeitgeber beharrt auf seiner Meinung. Wir sind seit einem Jahr in Tarifverhandlungen und es tut sich nichts.

Wie nehmt ihr die Medienresonanz wahr?

**Lisa:** Natürlich gemischt. Davon darf man sich nicht beeindrucken lassen und muss hinter der Sache stehen. Denn man merkt schon, dass insgesamt der Streik in den Medien sehr schlecht geredet wird. Das Thema Betriebsrenten, das für uns ein großes Thema ist, wird sehr selten angesprochen.

**Julian:** Allein über das Angebot von Anfang September wurde in den Medien nur zu einem Viertel berichtet. Es wird zwar von den 3,2 Prozent geschrieben, aber

nicht davon, dass es darum geht, dass die Tarifsteigerung rückwirkend zum März 2021 ausgezahlt wird. Die Altersvorsorge wurde in dem Angebot nicht erwähnt. Weitere Tarifgruppen sollen nicht aufgenommen werden.

**Lisa:** In dem Angebot sollen zum Beispiel nicht die Kolleginnen und Kollegen von Station & Service, die an der Info in den Bahnhöfen arbeiten, erfasst werden. Ebenso wenig die Fahrdienstleiter.

Was ratet ihr anderen jungen Leuten, die mit ihren Arbeitsbedingungen nicht zufrieden sind?

**Lisa:** Auf jeden Fall immer offen bleiben. Das ist ganz wichtig. **Julian:** Und sich auch einfach mal was trauen. Natürlich haben manche Angst vor negativen Konsequenzen, aber das ist Quatsch. Es ist das Recht von jedem. Jeder kann kundtun, was er gerne möchte, und gerade in der heutigen Zeit muss sich einiges wenden.

Was ist euch noch wichtig?

**Lisa:** Ein großes Danke an die, die hinter uns stehen! An die, die sagen, ihr macht das super. Und an die, die zum Stand kommen und nachfragen. Wir sind immer offen für Gespräche. Also gerne auf uns zukommen und fragen.

### Solidaritätserklärung Prellbock Altona

Wir unterstützen die berechtigten Forderungen der GDL. Bei einer aktuellen Inflationsrate von fast 4 Prozent sind diese Forderungen mehr als berechtigt. Wir leiden natürlich mit den vielen Kunden der Deutschen Bahn, die nicht wissen, wie sie an Streiktagen ihre notwendige Bahnfahrt organisieren sollen. Von daher denken wir, dass der Vorstand der Deutschen Bahn und der 100-prozentige Anteilseigner Bund endlich ein Angebot auf den Verhandlungstisch legen müssen, dass keine Haken und Ösen hat. Jetzt als Deutsche Bahn-Vorstand zu den Gerichten zu laufen, vergiftet die Atmosphäre. Es ist gut, dass das Arbeitsgericht und das Landesarbeitsgericht die Anträge der Deutschen Bahn negativ beschieden haben.

Der Bahnvorstand zeigt sich wie fast immer mehr als starrsinnig. Wir nennen nur

- Stuttgart 21 – ein Milliarden Grab
- Diebstahl 21 – ebenfalls viel zu teuer und vor allem ein Klimaschutzvergehen
- Neue Hochgeschwindigkeitsstrecken

**Wir wünschen der GDL viel Erfolg.**

Auszüge aus der Presseerklärung vom 3.9.2021 – **Andreas Müller-Goldenstedt** für die Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V. „unser Bahnhof bleibt wo er ist“ [www.prellbock-altona.de](http://www.prellbock-altona.de)



## Solidarisch mit dem Arbeitskampf der GDL Nein zur Anwendung des Tarifeinheitsgesetzes **Plattform der STREIKZEITUNG**

- In den Zeiten von Pandemie und Krise haben sich die gesellschaftlichen Kräfteverhältnisse zugunsten der Reichen, der Unternehmen und der Regierungen und zu Ungunsten der Prekären, der Lohnabhängigen und der Gewerkschaften entwickelt. Wer Geld und Macht hat, kann sich auf Yachten, in Villen und ins Homeoffice zurückziehen. Wer in Büros, Fabriken, Dienstleistungszentren oder in öffentlichen Verkehrsmitteln arbeiten muss, setzt sich wesentlich größeren Corona-Gefahren aus. Die Krise wird seitens der Konzerne und Regierungen schamlos für einen Angriff auf Reallöhne und demokratische und gewerkschaftliche Rechte ausgenutzt. In dieser Situation verdient jeder Arbeitskampf für mehr Lohn und gegen den Abbau von Rechten unsere uneingeschränkte Unterstützung.
- Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) bewies in den vergangenen 15 Jahren mehrmals in Arbeitskämpfen, dass sie konsequent für die Interessen der Bahnbeschäftigten eintritt. Sie wurde deshalb vom Vorstand der Deutschen Bahn AG, von den Unternehmerverbänden und von einem großen Teil der Medien mit einer wahren Hasskampagne überzogen. Der rationale Kern der Kampagne lautet: Wenn Arbeitskämpfe, wie von der GDL zuletzt 2014/15 praktiziert, erfolgreich sind, dann wirkt das beispielhaft für die gesamte Gewerkschaftsbewegung. Im Fall der GDL soll ein Exempel statuiert werden.
- Heute kommen zwei Dinge hinzu: Erstens soll zum ersten Mal das Tarifeinheitsgesetz angewendet werden. Dieses wurde exakt am Ende des erfolgreichen GDL-Arbeitskampfes 2015 im Bundestag beschlossen, um zukünftig kämpferische „Spartengewerkschaften“ auszuschalten. Zweitens befindet sich der Bahnkonzern zu 100 Prozent in Bundeseigentum. Der eigentliche Gegner ist damit die Bundesregierung, hinter der wiederum die Unternehmerverbände stehen.
- Laut DB sind die GDL-Forderungen nicht zu finanzieren. Tatsächlich leistet sich der Bahnkonzern einen ständig sich vergrößernden Wasserkopf, zahlt seinen Managern auch in Krisenzeiten Boni, betreibt zerstörerische Großprojekte wie im Fall Stuttgart21 oder dem Fernbahntunnel in Frankfurt/M., die Milliarden Euro verschlingen, und verfolgt eine teure und riskante Strategie als Global Player. Die GDL verlangt nur den Erhalt der Reallöhne, einen Abschluss wie im Öffentlichen Dienst und die Anerkennung als eigenständige Gewerkschaft. Das sind Forderungen, die alle Gewerkschaftsaktivisten unterstützen müssen.
- Drei von acht DGB-Gewerkschaften, konkret Verdi, GEW und NGG, sprachen sich 2014/15 gegen das Tarifeinheitsgesetz aus. Diesen Worten müssen jetzt Taten folgen. Die Solidarität mit den Kolleginnen und Kollegen der GDL ist gefordert. Wir praktizieren diese Solidarität. Wir fordern dazu auf, es uns gleich zu tun.

**Unterzeichnerinnen und Unterzeichner der Plattform der STREIKZEITUNG:** Tom Adler ehem. BR Daimler Untertürkheim, IGM, Alt-Stadtrat LINKE, Stuttgart · Wolfgang Alles aktiver Gewerkschafter (IGM), Mannheim · Alexandra Arnsburg Mitglied im Verdi-Landesfrauenrat Berlin-Brandenburg · Rainer Balcerowiak freier Journalist und Buchautor · Hartmut Barth-Engelbart GEW, Verdi, IGM, Ex-BR-Vorsitzender · Joe Bauer Journalist, Stuttgart · Rolf Becker Verdi, Schauspieler, Hamburg · Dr. Diethard Behrens Frankfurt/M. · Daniel Behruzi Ver.di-Vertrauensleutesprecher TU Darmstadt · Jens Berger Redakteur NachDenkSeiten · Thomas Berger Fachanwalt für Arbeitsrecht, Berlin · Prof. Dr. Ralf Blendowske Physiker, Ver.di, Darmstadt · Udo Bonn IG Metall, Düsseldorf · Volker Brauch Ex-Vertrauensmann, VER.DI-Mitglied, Wiesbaden · Alexander Brandner Verdi-Mitglied, Sol · Rüdiger Busch Braunschweig · Die LINKE Stuttgart · Michael Clauss IGM-Tarifkommission BW und Betriebsrat Daimler Stuttgart-Untertürkheim; Stuttgart · Alex Demirovic Prof. für kritische Gesellschaftstheorie, Frankfurt/M · Manfred Diertenberger ehem. Vorsitzender DGB-Kreis Waldshut, Mitglied IGM · Ulrich Doege Pro-Bahn-Mitglied · Klaus Drechsel Tarifkommissionsmitglied Ver.di, Berlin · Prof. Dr. Dieter Duchrow Kairos Europa, Attac, Heidelberg · Jochen Dürr stellvertretender DGB-Kreisvorsitzender Schwäbisch Hall · Ulrich Franz BaSo, Wuppertal · Prof. Dr. Tim Engartner Frankfurt/M · Sebastian Förster Mitglied Fachkommission Soziales, Ver.di Fachbereich 03 Nordhessen · Matthias Fritz ehem. BR und IGM VK-Leiter Mahle Stuttgart · Georg Fülberth-Sperling Politikwissenschaftler, Marburg · Dr. Rolf Geffken Rechtsanwalt, Hamburg · Bernd Gehrke Publizist, AK Geschichte sozialer Bewegungen Ost-West, Berlin · Thies Gleiss Mitglied im Parteivorstand der LINKEN und Delegierter der IG Metall Köln-Leverkusen · Peter Grohmann (Die Anstifter); Stuttgart · Ferdinand Hareter ehemaliger DGB-Kreisvorsitzender und ehemaliger IGM-Sekretär · Detlev Hensche 1992 bis 2001 Vorsitzender der IG Medien, Berlin · Christoph Hess Verdi, VK-Leitung Umweltschule Hamburg · Christa Hourani Delegierte IGM Stuttgart, ehem. BR + VK-Leiterin Daimler Zentrale, Sprecherin VKG, Stuttgart · Renate Hürtgen Historikerin, AK Geschichte sozialer Bewegungen Ost-West, Berlin · Ursula Jacob-Reisinger Verdi-Gewerkschaftssekretärin Fachbereich Handel · Alexander Hummel GEW-Mitglied, Mitglied Landesvorstands DIE LINKE BaWü, Heidelberg · Hans-Georg Isenberg Mitglied Verdi und DIE LINKE, Hochschulzentr. i.R., Bremen · Anton Kobel Redaktion express, Gewerkschaftssekretär (HBV/Ver.di) i.R., Heidelberg · Bernd Köhler Politischer Liedermacher und ver.di-Mitglied, Mannheim · Thomas Kuczynski Wirtschaftswissenschaftler, Berlin · Diethelm Lazar IT-Berater i.R., Syke · Prof. Dr. Ingrid Lohmann Hamburg · Volker Lösch Regisseur, Berlin · Prof. Dr. Heiner Monheim, Malente · Dr. Birgit Mahnkopf Hochschule für Wirtschaft und Recht, Berlin, Prof. a. D. Institute for International Political Economy, Berlin · Peter Mannherz Steuerberater, Radolfzell · Seán McGinley ver.di-Mitglied Stuttgart · Albrecht Müller Herausgeber NachDenkSeiten, Pleisweiler · Dr. Elfriede Müller Beauftragte für Kunst im öffentlichen Raum · Dr. Wolfgang Neef TU Berlin, attac und verdi, Berlin · Yaak Pabst Redaktion marx21, Berlin · Michael Petersen BR-Vorsitzender, IG BCE Hamburg · Lucy Redler Die LINKE, SAV, Berlin · Bernd Riexinger Ver.di, DIE LINKE, Stuttgart · Hannes Rockenbauch Vorsitzender Gemeinderatsfraktion LINKE/SÖS; Stuttgart · Karl Heinz Roth Publizist und Historiker, Bremen · Dr. Werner Rügemeier Publizist, Köln · Maria Rührich Ärztin, Verdi, Jena · Rebecca Ruppert Mainz, ver.di Mitglied und Mitglied im Sprecher\*innenrat der LAG Betrieb & Gewerkschaft der LINKE Rheinland-Pfalz · Dr. Thomas Sablowski Sozialwissenschaftler, Berlin · Jakob Schäfer Mitglied der IGM-Delegiertenversammlung Wiesbaden-Limburg · Reinhold Siegers IGM, Ex BR, Mönchengladbach · Helmut Schmitt Vorsitzender Ortsgruppe Weinheim der IG BCE, ehem. Betriebsrat, Weinheim · Sybille Stamm verdi Landesbezirksleiterin BaWü i.R., Stuttgart · Jürgen Stamm IGM-Bevollmächtigter Stuttgart, i.R., Stuttgart · Sascha Stanic (Sozialistische Organisation Solidarität – Sol), Berlin · Torsten Sting Mitglied des Ver.di-Bezirkfachbereichsvorstands Verkehr, Bezirk Rostock · Martin Suchanek VKG Berlin · Marc Treude SAV, BRV, Mitglied im Ortsvorstand IGM Aachen · Sabine Vogel Gewerkschaftssekretärin, Stuttgart · Christoph Wälz Vorsitzender GEW-Bezirksverband Berlin-Pankow · Elmar Wigand aktion./arbeitsrecht · Franziska Wöckel Berlin, Ver.di Mitglied & LINKE · Mag Wompel Labournet Germany · Thomas Zimmermann Lemgo (Stand 11.8.21)

## Gute und böse Streiks

Die GDL kämpft, wo andere die Segel gestrichen haben



Streikposten der GDL am Kölner Hauptbahnhof am 1.9.

Wolfgang Däubler

Der Streik ist das elementare Kampfmittel der Gewerkschaften. Ohne Streik wären Tarifverhandlungen nur kollektives Betteln. Darüber ist man sich in allen DGB-Gewerkschaften einig und beschwört es nicht nur am 1. Mai, sondern auch bei zahllosen anderen Gelegenheiten. Doch wenn es konkret wird, verflüchtigen sich solche Überzeugungen. Man verhält sich ähnlich wie Politiker beim Klimaschutz oder bei der Gleichstellung von Frauen auf dem Arbeitsmarkt – die Prinzipien sind heilig, doch die Wirklichkeit wird mit Samthandschuhen angefasst. Ein Streik ist ja eine gute Sache, wenn er von den richtigen Leuten organisiert wird. Würde die EVG für vergleichbare Ziele streiken, käme aus dem DGB-Haus keine Kritik, sondern „volle Solidarität“. Wenn es die GDL macht, ist es Ausdruck von Gruppenegoismus zu Lasten der anderen Beschäftigten und der Bahnkunden. Dabei wird übersehen, dass die GDL inzwischen ihren Organisationsbereich erweitert hat und alle Beschäftigten der Bahn einbezieht, soweit sie bei ihr Mitglied werden. Aber was soll's? Das Vorurteil ist da und lässt sich leicht bedienen. Und die Bahnkunden? Wie bei jedem Dienstleistungsunternehmen sind natürlich auch diejenigen betroffen, die auf die fragliche Leistung angewiesen sind. Hier hilft ein „Notfahrplan“, den es ja auch in recht verlässlicher Weise gibt.

Die Ausgangsforderungen der GDL waren alles andere als „unverhältnismäßig“. Die 3,2 Prozent sollen auf zwei Jahre verteilt werden. Doch soll dabei anders als bei der EVG das laufende Jahr mitgezählt werden. Täte man das nicht, liefe dies angesichts einer

aktuellen Inflationsrate von 3,9 Prozent auf eine deutliche Lohnsenkung hinaus. Auch die GDL-Forderung schafft keinen vollen Inflationsausgleich und kommt damit der schwierigen wirtschaftlichen Lage der Bahn entgegen. Und die Altersversorgung? Sie zu kündigen ist angesichts der Misere der gesetzlichen Renten ein starkes Stück; sich als Gewerkschaft dagegen zu wehren, ist legitim, ja im Grunde eine Selbstverständlichkeit.

Weshalb also die Kritik aus dem Hause des DGB? Im Grunde geht es darum, dass die GDL dort Widerstand leistet, wo man selbst längst die Segel gestrichen hat. Für alle wird sichtbar, dass Gegenwehr möglich, dass „Einknicken“ keine zwangsläufige Alternative ist. Statt von der anderen Organisation zu lernen, wird sie abqualifiziert. Die Solidarität unter abhängig Beschäftigten spielt plötzlich keine Rolle mehr. Zwischen demokratischen Organisationen können durchaus Meinungsverschiedenheiten auftreten, aber muss man „den Abweichler“ dann öffentlich abkanzeln? Wenn zwei sich streiten, freut sich der Dritte. Ein normaler Umgang sieht anders aus: Wenn mein Kollege etwas macht, was ich nicht für sinnvoll halte, so werde ich ihn nicht unterstützen, ihm aber auch nicht in den Rücken fallen. Später wird man ja sehen, ob sein Weg oder der meine der richtige war.

Dass von diesen Standards abgewichen wurde, hat die gleichen Ursachen wie einst die gemeinsame Initiative mit der Arbeitgeberseite zugunsten des Tarifeinheitsgesetzes. Man wollte unter allen Umständen vermeiden, dass einzelne unabhängige Gewerkschaften die Sozialpartnerschaft in Frage stellen und die großen Gewerkschaften unter

Zugzwang setzen. Um nicht noch mehr Mitglieder zu verlieren, könnten sie sich gezwungen sehen, wie in den siebziger Jahren zu kämpfen und sich nicht mehr mit der Position eines Juniorpartners zufrieden zu geben. Für Menschen, die sich vorwiegend als Lobbyisten verstehen, ist dies eine abschreckende Vorstellung. Die guten Beziehungen zu Ministerien und Abgeordneten kämen ernsthaft in Gefahr.

Nun war dem Tarifeinheitsgesetz keineswegs ein voller Erfolg beschieden. Wäre es nach den Vorstellungen des ersten Gemeinschaftsentwurfs DGB – BDA gegangen, wäre ein Streik wie der jetzige von vornherein rechtswidrig; man wollte die Friedenspflicht aus dem Tarifvertrag der Mehrheitsgewerkschaft auch auf die Minderheitsgewerkschaft erstrecken. Im später eingebrachten Regierungsentwurf stand dies dann nicht mehr, doch ging die Begründung in die Richtung, dass ein Streik um einen Tarif rechtswidrig sei, der wegen des Vorrangs des Mehrheitstarifs doch nicht wirklich zur Anwendung komme. Erst das Bundesverfassungsgericht hat hier für klare Verhältnisse gesorgt und in aller Deutlichkeit betont, das Tarifeinheitsgesetz schränke das Streikrecht nicht ein.

Die Streiks waren ein voller Erfolg. Viele unterstützten ihn – gerade auch Mitglieder von ver.di und anderen DGB-Gewerkschaften. Das ist gut so.

Der Autor ist seit 1970 Mitglied in der DGB-Gewerkschaft ÖTV bzw. dann ver.di. Er ist Autor zahlreicher Bücher zum Arbeitsrecht, die in Betriebsräten und Gewerkschaften viel genutzt werden. Häufig Referent auf gewerkschaftlichen Veranstaltungen, zuletzt bei der Konferenz der IG Metall Bezirk Mitte über Transformation und Mitbestimmung.