

Lokführerstreik:

In letzter Minute abgewendet

> *In buchstäblich letzter Minute wurde der unbefristete Streik der Lokführer, die bei der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) organisiert sind, bei der Deutschen Bahn AG abgewendet. Der Streik hätte die Fahrgäste noch härter getroffen als die vorangegangenen Warnstreiks. Alle Beteiligten haben ein Stück weit nachgegeben, um zu einem Ergebnis zu kommen. Worum es wirklich ging, war auch dieses Mal den meisten Fahrgästen nicht bekannt.*

Tiefensee vermittelte erfolgreich

Noch am 12. Januar 2008 hatte der GDL-Bundesvorsitzende Manfred Schell erklärt: „99 Prozent des Tarifvertrags sind in trockenen Tüchern.“ Vorher hatte er mit DB-Chef Hartmut Mehdorn bei Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee zusammengesessen. Die politische Vermittlung, die PRO BAHN im Dezember nachdrücklich eingefordert hatte, hatte zum Erfolg geführt. Dann hörte man in der Öffentlichkeit nicht mehr viel, bis die GDL am 4. März unbefristete Streiks ankündigte. Der Lokomotivführertarifvertrag war abschließend ausgehandelt und von der GDL bereits unterschrieben worden. Die GDL hatte ihn auch vollständig auf ihrer Internetseite zur Verfügung gestellt. Doch die DB unterschrieb nicht.

Streit über Tarifvertrag ...

Das fehlende Prozent bis zur vollständigen Einigung sollte sich als Sprengstoff erweisen. Noch nicht abschließend geklärt war der Geltungsbereich: Der Tarifvertrag sollte nach dem Willen der DB nicht für Mitarbeiter von DB-Zeitarbeit und für Rangierlokführer gelten. Wie es der DB-Konzern schon bei Busfahrern praktiziert, wollte die DB nun neu eingestellte Lokführer in Tochtergesellschaften zu geringeren Löhnen beschäftigen. An Ausschreibungen wollte sich die DB nur noch über solche Tochtergesellschaften beteiligen. Die Geltung des Lokführertarif-

vertrags für die Rangierlokführer war schon länger ein Streitpunkt mit der DB, aber insbesondere auch mit der Gewerkschaft Transnet – denn die Rangierlokführer, die aus dem Bereich der Rangierarbeiter kommen, sind überwiegend bei Transnet organisiert.

... und Grundlagentarifvertrag ...

Auch über den Grundlagentarifvertrag wurde bis zuletzt gestritten. Dieser Vertrag, der zwischen der DB und den drei Eisenbahngewerkschaften GDL, Transnet und GDBA abgeschlossen werden und nach dem Willen der DB-Führung verhindern sollte, dass die Gewerkschaften sich gegenseitig mit Tarifforderungen „hochschaukeln“, war der eigentliche Knackpunkt. Wie die GDL berichtet, war die Formulierung des Vertrags immer wieder darauf ausgelegt, die Eigenständigkeit der GDL auszuhöheln und sie dazu zu verurteilen, nur noch zusammen mit den anderen Gewerkschaften Tarifverträge auszuhandeln.

... letztlich beigelegt

Die Einigung in letzter Minute war dann doch ein Kompromiss. Die GDL gab die Vertretung der Rangierlokführer auf. Dafür einigten sich die Gewerkschaften mit der DB darauf, dass die anderen Gewerkschaften den von der GDL ausgehandelten Lokführertarifvertrag für ihre Mitglieder übernehmen, während die GDL für ihre Mitglieder den bereits mit Transnet und GDBA ausgehandelten Tarifvertrag übernimmt. Eine Abgrenzung der „Zuständigkeiten“ wurde also vereinbart, allerdings zeitlich begrenzt bis Ende 2012. Die DB erkannte damit endlich die Eigenständigkeit des Lokomotivführertarifvertrags sowie die entsprechende Verhandlungs- und Abschlusskompetenz der GDL für Lokomotivführer an. Gleichzeitig bietet der Grundlagentarifvertrag der GDL die Möglichkeit, Tarifforderungen für Lokomotivführer zu erheben und auch durchzusetzen, die beispielsweise bei der DB Zeitarbeit oder auch bei ausgegliederten Tochtergesellschaften der DB eingesetzt werden. Schließlich bestimmt der Grundlagentarifvertrag über die Kooperation der Gewerk-

schaften lediglich, dass die GDL sich verpflichtet, mit der Tarifgemeinschaft Transnet/GDBA eine „Kooperationsabrede“ zu vereinbaren. Diese dient dem Ziel, eine Abstimmung der Gewerkschaften über ihre Tarifforderungen und Verhandlungsergebnisse zu erreichen.

Ersatzfahrpläne vorbereitet

Wieder hatte die Deutsche Bahn Ersatzfahrpläne vorbereitet, die am Freitag vor dem angekündigten Streik zur Verfügung standen. Prompt brachen die Internet-Server der DB zusammen und gaben stundenlang keinerlei Auskunft mehr. Dennoch hatten sich sehr viele Fahrgäste, die am Montag reisen wollten, gut informiert. Die Fernzüge, die im Ersatzfahrplan angekündigt waren, waren oft überbesetzt, die wenigen anderen, die schon am Morgen eingesetzt werden konnten, waren gähnend leer. Obwohl ein Abschluss in letzter Minute regelrecht in der Luft lag, hatte die DB offenbar die Zugbegleiter und Speisewagen-Besetzungen nach Hause geschickt – wie schon bei dem Warnstreik, den die DB per Gericht vorläufig verbieten ließ. Daher lief der Betrieb am Montagmorgen wiederum nur schleppend an.

Schlechter als bei den Warnstreiks

Bei manchen Reisenden kam nur der Slo-gan an: „Jeder zweite Zug fährt!“ Das war weit übertrieben – er galt nur für einige ICE-Linien. Nach dem Ersatzfahrplan wäre nicht nur Dresden nicht per Bahn erreichbar gewesen. Fast alle IC-Linien sollten entfallen, aber auch die ICE-Linie von Frankfurt nach Leipzig, die bei den Warnstreiks noch bedient worden war. Auch im Regionalverkehr wäre der Ersatzfahrplan deutlich dürftiger ausgefallen als bei den Warnstreiks. Im Osten wären großflächig fast nur Busse im Einsatz gewesen. An einigen Stellen sollten die wenigen verbleibenden Züge allerdings intelligenter eingesetzt werden. Man hatte sich bei der DB also auf einen Dauerstreik eingerichtet – der dann glücklicherweise nicht stattfand.



Aus „Inform“, März 2008, der Zeitschrift der Gewerkschaft Transnet.

Der Kommentar:

**Auch wenn manche das nicht glauben:
Für die GDL ging es um das Überleben**

■ Die GDL hat ihr Streikziel erreicht: Es ist ihr gelungen, ihre Vernichtung zu verhindern. Der Versuch, die GDL, die mit 140 Jahren als älteste deutsche Gewerkschaft gelten kann, in die Knie zu zwingen, war von Anfang an das wirkliche Problem dieses Arbeitskampfes.

Wer nicht wahrhaben will, dass diese Einschätzung zutrifft, die an dieser Stelle schon vor einem halben Jahr zu lesen war, muss nur zur März-Ausgabe des Transnet-Gewerkschaftsblatts „Inform“ greifen. Da prangt als Blickfang auf Seite 4 ein Foto (siehe oben), das ein handgeschriebenes Plakat zeigt:

„Die Eisenbahner und ihr Tarifvertrag sind unteilbar wie ihre Bahn – Transnet“.

Und als Überschrift des Beitrags ist zu lesen: „Seit 14 Jahren den integrierten Konzern gesichert.“

Darin sind sich DB-Führung und die Gewerkschaft Transnet seit etlichen Jahren einig: Eine andere als „Die Bahn“ ist genauso überflüssig wie eine andere Gewerkschaft als Transnet. Offenbar hatte Hartmut Mehdorn geglaubt, aufgrund der Duzfreundschaften zwischen ihm und Bundeskanzler Schröder und der zwischen Bundeskanzler Schröder und Transnet-Chef Hansen – der wiederum als Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der DB sitzt – die Liquidation der politisch unliebsamen GDL durchziehen zu können. Die Gewerkschaft GDBA streitet zwar ab, ebenfalls dieses Ziel zu verfolgen, fährt aber ohne spürbare Gegenwehr seit rund fünf Jahren – also seit dieser Duzfreunde-gemeinschaft – im selben Fahrwasser.

War das das Ziel der Bahnreform von 1994? Erinnern wir uns falsch, wenn wir meinen, gehört zu haben, das Ziel sei „mehr Verkehr auf die Schiene“ gewesen? Tatsache ist, dass die Bahnreform

eine effizientere Bahn und mehr Verkehr auf der Schiene wollte. Mehr Verkehr heißt mehr Lokführer, denn ohne geht es nicht. Eine effizientere Eisenbahn heißt hingegen weniger Eisenbahner. Dass das einseitig die Gewerkschaft Transnet trifft, da die Lokführer überwiegend bei der GDL organisiert sind, führte diese Gewerkschaft in einen Abwehrkampf gegen die Bahnreform von 1994, genauso wie die Führung der Ex-Staatsbetriebe Bundesbahn und Reichsbahn unter Mehdorn zum Erhalt ihres Monopols antrat – und das alles geschah unter dem besonderen persönlichen Schutz von Bundeskanzler Schröder.

In dieser Einigkeit meinten Mehdorn und Hansen offenbar beide bis zum allerletzten Tag vor dem angekündigten Streik, die GDL aufreißen zu können. Dafür nahm die DB wieder die Fahrgäste als Geiseln ihrer Unternehmenspolitik – und zwar über den Zeitpunkt der Einigung und der Absage des Streiks hinaus.

Auch wenn die DB-Führung für fünf Jahre erreicht hat, dass die GDL mit den Gewerkschaften GDBA und Transnet nicht mehr um Einfluss konkurriert, so hat die DB doch schweren Schaden in der Gewerkschaftsbewegung angerichtet.

Auf der Strecke grüßen Lokführer einander, gleich welche Farbe ihr Führerstand hat und welcher Gewerkschaft sie angehören. So wünschen sich die Fahrgäste ihre Eisenbahn als Ganzes. Diese Botschaft muss auch in den Köpfen der Führungen von Unternehmen und Gewerkschaften ankommen. Ich habe wenig Hoffnung, dass die amtierende Generation der Führungsspitzen von Schröders Gnaden das noch begreift. Vielleicht schafft es die nächste Generation und lernt aus den Fehlern und Niederlagen der jetzigen.

Rainer Engel