

Arbeitskampf statt Tarifeinheit

Hintergründe und Ergebnisse des GDL-Streiks

Stellungnahme vom 19. September 2021

Bei den Auseinandersetzungen zwischen der Unternehmensführung der Deutschen Bahn (DB) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) ging es um mehr als höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen. Der Staat und das Kapital haben die Arbeiterklasse mithilfe des 2015 beschlossenen Tarifeinheitsgesetzes gespalten und mit Unterstützung der Medien den Streik als ihr wichtigstes Kampfmittel delegitimiert. Auch der Vorsitzende des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB), Reiner Hoffmann, kritisierte den Streik und fiel damit den streikenden Lokführern in den Rücken. Er stellte sich mit seiner Aussage, dass hier angeblich „eine Berufsgruppe wie die Lokführer ihre partikularen Interessen gegen das Gesamtinteresse aller anderen Bahn-Beschäftigten durchsetzt“ im Tarifstreit gegen die GDL. Zur Frage, inwiefern der Kampf für höhere Löhne, eine Betriebsrente und generell bessere Arbeitsbedingungen der Lokführer gegen die Interessen der anderen Arbeiter im DB-Konzern stehen sollten, schien Hoffmann jedoch nichts sagen zu können.

Was bisher geschah:

Es begann alles mit einem Tarifabschluss während der Corona-Pandemie, bei dem die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) zusammen mit der Unternehmensführung der DB vorgeschickt ist: Für den Zeitraum von März 2021 bis Februar 2023 wurde lediglich eine Lohnerhöhung in Höhe von 1,5%, die ab dem 01.01.2022 ausbezahlt wird, ausgehandelt. Das bedeutet im Klartext Reallohnsenkung, da die Lohnerhöhung unter Inflationsniveau liegt. Außerdem wurde eine Beschäftigungs- bzw. Einstellungsgarantie

gegeben. Da aber in den Bereichen mit niedrigem Lohn oder schlechten Arbeitsbedingungen ohnehin Personalknappheit herrscht, ist das für die Beschäftigten nicht als großer Erfolg zu gewichten. Die Gewerkschaftsführung lobt diesen Abschluss in den Himmel. Jedoch ist er vor allem ein Ausdruck der Sozialpartnerschaft in den DGB-Gewerkschaften. Hinter verschlossenen Türen wurde ein nicht zufriedenstellendes Ergebnis ausgehandelt und vollends auf kämpferische Maßnahmen verzichtet.

Die GDL hat von Anfang an klar gemacht, dass sie diesen Tarifabschluss nicht mittragen möchte. Ihre Minimalforderungen waren Lohnerhöhungen auf TVöD-Niveau von 3,2% und eine Corona-Prämie von 600€ bei einer Laufzeit von 28 Monaten. Damit die Unternehmensführung zu diesen Zugeständnissen bereit ist, wählte die Gewerkschaft, wie in der Vergangenheit auch, den Streik als Kampfmittel. Diese Kampfkraft ermöglicht es der GDL, die nur eine Spartengewerkschaft für Lokführer war und seit 2002 für das gesamte Zugpersonal ist, zu überleben.

Das Recht auf Streik und Arbeitskampf ist nicht verhandelbar

Die Mitglieder der GDL hätten „eine rote Linie überschritten“ und nähmen „die gesamte Gesellschaft in Geiselschaft“ⁱⁱⁱ indem sie in den Sommerferien, also während der beliebtesten Reisezeit, streikten – so lautete größtenteils das Urteil in den bürgerlichen Medien. Selbst in vorsichtig positiven Berichten findet man jede Menge vorgeschobene Argumente, warum der Streik nicht angemessen sei.



„Die Lokführer sind im Recht – und trotzdem verantwortungslos“ⁱⁱⁱ, weil sie durch den Streik angeblich zeigen würden, dass ihnen die Gesundheit der Bürger egal ist. Sie sollten den wirtschaftlichen Aufschwung nach dem Krisenjahr 2020 nicht gleich wieder abwürgen, meint der SPD-Bundestagsfraktionsvize Bartol^{iv}. Und der Sprecher für Bahnpolitik bei den Grünen Gastel forderte, dass sich „die Verhandlungsparteien (...) für Betriebs- und Tariffrieden stark machen“ sollten. „DB AG und die Gewerkschaften müssen gemeinsam für ein stabiles und verlässliches Angebot an die Menschen sorgen“, meinte er^v.

Das Recht auf Streik und Arbeitskampf ist unverhandelbar. Alle Versuche der bürgerlichen Parteien und Medien, dieses Kampfmittel zu delegitimieren, müssen entschieden zurückgewiesen werden. Dazu gehören im Falle der DB vor allem Versuche, Streiks in der „Daseinsvorsorge“ noch stärker einzuschränken.^{vi}

Die Beschäftigten des DB-Konzerns arbeiten im Schichtdienst, bei Wind und Wetter, in Werkstätten, Bahnhöfen, in der Infrastruktur und in der Verwaltung. Während der Pandemie ist Home-Office nur für einen Bruchteil möglich und der Großteil der Arbeiter musste sich einem erhöhten Risiko einer Covid-Infektion aussetzen. Die Entlohnung der Beschäftigten im DB-Konzern ist deutlich zu niedrig und die Arbeitsbelastung sehr hoch. Überstunden stehen an der Tagesordnung. Während sich die Vorstände während des Lockdowns Boni zuteilten, werden die Arbeiter mit Reallohnsenkung und Kürzungen in der Betriebsrente abgespeist. Dass die GDL auf diese Missstände aufmerksam machte und sie nicht mittragen wollte, war richtig und die streikenden Beschäftigten verdienen volle Solidarität.

Spaltung der Arbeiterklasse durch das Tarifeinheitsgesetz

Seit 2015 hat sich aufgrund der Verabschiedung und des Inkrafttretens des Tarifeinheitsgesetzes

die Lage der GDL und vieler weiterer Sparten-gewerkschaften entschieden verschlechtert. Es besagt, dass bei mehreren Tarifverträgen in einem Betrieb nur derjenige Tarifvertrag gilt, dessen Gewerkschaft zum Zeitpunkt des Abschlusses die meisten Mitglieder im Betrieb hatte. Die Mehrheit der DGB-Gewerkschaften, bis auf verdi, NGG und GEW, waren aufgrund ihrer zahlenmäßigen Überlegenheit in den Betrieben für dieses Gesetz. Bis Ende 2020 wurde es im DB-Konzern noch nicht angewendet; mit Ablauf des alten Tarifvertrags ab 2021 hingegen schon. Das bedeutet, dass zukünftig in den DB-Unternehmen mit mehr EVG-Mitgliedern die GDL-Tarifverträge keine Gültigkeit mehr haben könnten.

Die Wirkung des Gesetzes steht dabei entgegengesetzt zu seinem Namen: Statt zu einer Einheit zu führen, verschärft es die Spaltung der Arbeiterklasse enorm. Die Interessenvertretungen der Arbeiter müssen sich nun gegenseitig Mitglieder abwerben oder offensiv Unorganisierte anwerben. EVG und GDL befinden sich seit der Verabschiedung des Gesetzes untereinander in andauernder Konfrontation. Die EVG spricht in ihrer Werbung zum Beispiel davon, dass sie „die gestaltende Kraft in der Eisenbahnbranche“^{vii} wäre, während die GDL die EVG als „Einkommens-Verringerungs-Gesellschaft“^{viii} bezeichnet. Seitdem klar wurde, dass das Gesetz in Zukunft auch angewendet werden wird, hat sich die GDL für weitere Berufsgruppen geöffnet und die Streitereien zwischen den Mitgliedern beider Gewerkschaften haben zugenommen. Die Kämpfe zwischen den Gewerkschaften und aktiven Gewerkschaftern scheinen inzwischen zum Teil stärker ausgetragen zu werden als diejenigen zwischen Arbeiterklasse und Kapital.

Sozialpartnerschaft in der EVG - Marktillusionen in der GDL

Dabei darf auch die Rolle der DGB-Gewerkschaft EVG nicht ignoriert werden. So erklärte zum Beispiel der ehemalige Vorsitzende Kirchner, dass



„solidarische Tarifpolitik nur von den Gewerkschaften mit den meisten Beschäftigten verantwortet werden“^{cix} kann. Kirchner hat inzwischen die Seiten gewechselt und sitzt als stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn – ein eindeutiges Beispiel für die sozialpartnerschaftliche Linie der EVG. Generell ist die Verbindung zwischen der Unternehmensführung und der Gewerkschaftsführung sehr eng. Die Gewerkschaftsführung schlägt oft die gleichen Töne wie die Kapital-Seite an, beispielsweise, wenn sie von „gemeinsamer Verantwortung“ spricht oder direkt in ein Bündnis mit der Kapital-Seite („Bündnis für unsere Bahn“) trat. Tarifverhandlungen werden zum größten Teil widerstandlos mit der Konzernführung geführt. Das ist blanker Hohn für die Beschäftigten.

Ein weiteres Zeugnis ihres Klassenversöhnlerums ist, zusammen mit Staat und Personalvorstand gegen andere Gewerkschaften zu hetzen. Der aktuelle Vorsitzende der EVG sprach zum Beispiel im Interview mit dem Deutschlandfunk davon, dass die GDL politischen Arbeitskampf mit ihrem Streik führen würde^x – ein schwerer Vorwurf, weil politische Streiks in der Bundesrepublik verboten sind. Es entsteht der Eindruck, dass sich die EVG mit der Unternehmensführung besser versteht als mit der GDL, obwohl man meinen sollte, dass sie das gleiche Ziel hätten: eine zuverlässige und parteiliche Interessenvertretung für die Arbeiter zu sein und den Konflikt mit der Arbeitgeberseite nicht zu scheuen.

Bei aller berechtigten Kritik an der EVG muss allerdings festgestellt werden, dass auch die GDL trotz ihrer kämpferischen Praxis nicht unproblematisch ist. Das wird besonders deutlich, wenn sie zwischen „systemrelevanten“ und weniger relevanten Berufsgruppen unterscheidet, was die Spaltung der Arbeiterklasse befeuert und indirekt die Arbeit der restlichen Beschäftigten abwertet. Gerade bei der DB, einem Konzern mit hunderten verschiedenen Berufsgruppen, von

denen alle Hand in Hand arbeiten müssen, um einen reibungslosen Zugverkehr zu gewährleisten, ist eine Gewerkschaft, welche alle Arbeiter vertritt, notwendig. Es handelt sich bei der GDL auch nach mehreren notwendigen Öffnungen immer noch um eine Spartengewerkschaft, die im Vergleich zum Prinzip der Einheitsgewerkschaft nicht alle Arbeiter bei der DB vertritt. Sie ist kein Mitglied des DGB, in dem branchenübergreifend die meisten Arbeiter organisiert sind und der somit eine besondere Bedeutung für gewerkschaftliche Kämpfe hat.

Bezüglich der Bahnreform von 1994, die eine Umwandlung vom Staatsbetrieb in eine Aktiengesellschaft mit vielen einzelnen Unternehmen bedeutete und privaten Verkehrsunternehmen die Nutzung der Infrastruktur der DB erlaubte, stellt die GDL fest, dass diese noch nicht weit genug gegangen sei, und setzt sich für eine noch stärkere Trennung von Transport- und Infrastrukturunternehmen ein. Dadurch erhofft sie sich im Transportbereich einen „faireren,“ Wettbewerb auf dem Markt, der zu höheren Löhnen führen soll. Dass der Markt den Beschäftigten zu besseren Löhnen verhelfen soll, ist eine mutige These, die in der Vergangenheit schon zur Genüge widerlegt wurde. Außerdem: Ist es nicht eigentlich Aufgabe der Gewerkschaften, für höhere Löhne zu kämpfen?

In der letzten Auseinandersetzung befand sich die GDL in einem Überlebenskampf. Die drohende Durchsetzung des Tarifeinheitsgesetzes zwang sie dazu, offensiv neue Mitglieder zu werben. Die EVG konnte sich zurücklehnen und kündigte an, Gebrauch vom tariflich geregelten Sonderkündigungsrecht zu machen, sollte die GDL ein besseres Ergebnis aushandeln. Sie würden dann die Forderungen der GDL auch für die Betriebe, in denen die EVG mehr Mitglieder stellt, übernehmen. Eine feige Vorgehensweise: Statt sich mit der ihr zahlenmäßig unterlegenen GDL zu solidarisieren und gemeinsam für bessere Ar-

beitsbedingungen zu kämpfen, lehnte sich die EVG zurück und erhöhte den Druck auf die GDL, ein gutes Ergebnis zu erkämpfen, ohne die Konfrontation mit der Arbeitgeberseite suchen zu müssen.

Der Tarifabschluss

Am 16.09. wurde der Konflikt zwischen der GDL und der DB beigelegt. Es wurde eine Lohnerhöhung von 1,5% und eine Corona-Beihilfe von 600 Euro für Arbeitnehmer mit mittlerem Einkommen und von 400 Euro für Arbeitnehmer mit höherem Einkommen im Dezember 2021 ausgehandelt. Im März 2022 soll es dann eine erneute Corona-Beihilfe von 400 Euro für alle Arbeitnehmer geben, im März 2023 eine zweite Lohnerhöhung von 1,8%. Die viel diskutierte Betriebsrente wird für alle bis zum 31.12.2021 eingestellten Kollegen wieder eingeführt. Der Tarifvertrag läuft am 31.10.2023 aus.

Insgesamt gilt also eine Laufzeit von 32 Monaten. Das ist extrem lang, und die gestaffelte Lohnerhöhung von 3,3% ist inflationsbereinigt bei einer derartig langen Laufzeit ein Reallohnverlust. Was das Entgelt betrifft, ist der Tarifabschluss der EVG gleichauf, wenn man die kürzere Laufzeit beachtet.

Auch die Betriebsrente gilt nur für bis zum 31.12.2021 eingestellten Eisenbahner. Alle danach Eingestellten müssen mit schlechteren Konditionen rechnen. Der GDL-Vorsitzende Weselsky beurteilt den Abschluss seiner Gewerkschaft wie folgt: „Damit konnte auch in einer wirtschaftlich angespannten Situation des DB-Konzerns ein angemessener Tarifabschluss erzielt werden.“

Obwohl es einen Abschluss mit der GDL gab, ist der Tarifkonflikt mit der DB vielleicht noch nicht beendet. Die EVG kündigte zwar an, dort, wo sie mehr Mitglieder stellt, die Forderungen der GDL übernehmen zu können und von ihrem Sonderkündigungsrecht Gebrauch zu machen. Wesels-

ky dazu: „Wir haben anders abgeschlossen, und zwar höher, sichtbar höher (...). Wir geben Millionen aus, gehen in den Streik, lassen uns beschimpfen, und am Ende des Tages dürfen wir zuschauen, wie der Tarifabschluss den anderen hinterhergetragen wird.“ Aufgrund der langen Laufzeit des GDL-Abschlusses relativiert die EVG nun aber ihre Aussagen und spricht von einer Gleichwertigkeit der Tarifverträge. Wenn die zweite Entgelterhöhung des GDL-Abschlusses von 1,8% zum 01.03.2023 kommt, ist der Tarifvertrag der EVG bereits ausgelaufen und sie verspricht, in der nächsten Tarifrunde ein deutlich besseres Ergebnis auszuhandeln.

Wofür wir kämpfen müssen

Gewerkschaften müssen konsequent die Interessen der Arbeiterklasse vertreten. Sie dürfen die Auseinandersetzung mit dem Kapital nicht scheuen. Die GDL hat diese Auseinandersetzung durchaus gesucht. Ihre Mitglieder haben sich nicht unterkriegen lassen und trotz Hetze der bürgerlichen Medien nicht nachgegeben und ihr Recht zum Streiken wahrgenommen.

Die GDL ist nur eine Spartengewerkschaft und kein Mitglied des DGB. Zwar musste sich die GDL bereits etwas öffnen und nimmt auch Kollegen aus anderen Bereichen auf, aber sie vertritt noch lange nicht alle Kollegen der DB. Die Konkurrenz der Gewerkschaften GDL und der deutlich größeren EVG, die nicht zuletzt durch das Tarifeinheitsgesetz weiter angefacht wurde, spaltet und schwächt die Kampfkraft der Beschäftigten. Nur die Einheitsgewerkschaft ist in der Lage, konsequent für die Interessen aller Beschäftigten einzutreten und sie im Kampf gegen das Kapital zu vereinen.

Mitnichten soll der Arbeitskampf der Lokführer und anderer GDL-Mitglieder im Rahmen der letzten Tarifverhandlungen abgewertet werden. Vielmehr wäre es die Aufgabe der EVG gewesen, einen Schritt auf die ihr unterlegene GDL zuzu-



gehen, sich solidarisch mit den Streikenden zu erklären und das Tarifeinheitsgesetz zu entkräften, indem man einen gemeinsamen Tarifikampf führt. In den Krankenhäusern gibt es beispielsweise Vereinbarungen zwischen ver.di und dem Marburger Bund, die zumindest andeuten, dass eine Gewerkschaftseinheit möglich ist. Da die zahlenmäßig überlegene EVG-Führung in der Vergangenheit lieber auf ein gutes Verhältnis mit der DB-Führung statt auf eine vereinte kämpferische Belegschaft setzte, ist ein solches Vorgehen aus Sicht der Gewerkschaftsführungen nur schwer vorstellbar. Das sollte die Kollegen trotzdem nicht davon abhalten, zusammenzustehen und einen gemeinsamen Tarifikampf zu fordern.

Weg mit dem spalterischen Tarifeinheitsgesetz! Für eine Gewerkschaftseinheit gegen das Kapital!

Gegen alle Angriffe auf das Streikrecht, egal ob von Parteien, Medien, Gerichten oder sozialpartnerschaftlichen Gewerkschaften!

Lasst uns für eine kämpferische Einheitsgewerkschaft für alle Arbeiter und Angestellten kämpfen!

-
- i <https://www.zdf.de/nachrichten/politik/bahn-streik-dgb-gdl-hoffmann-100.html>
 - ii <https://www.deutschlandfunk.de/presseschau-aus-deutschen-zeitungen.2287.de.html?drn:date=2021-08-12>
 - iii <https://www.rnd.de/wirtschaft/bahnstreik-die-lokfuehrer-sind-im-recht-und-trotzdem-verantwortungslos-MFUR7CKXBZHXLE4YRYCLWQYU6M.html>
 - iv <https://www.rnd.de/wirtschaft/bahn-streik-ab-wann-zugausfaelle-und-verspaetungen-drohen-5PZTJOOEY5AO7HEPZQSNYMZJ3A.html>
 - v Ebd.
 - vi <https://www.faz.net/aktuell/politik/bahnstreik-stoerungen-im-betriebsablauf-auch-ohne-gdl-17480971.html>
 - vii <https://www.evg-online.org/meldungen/details/news/wer-wenn-nicht-wir-sollte-die-treibende-kraft-in-der-branche-sein-3679/>
 - viii <https://www.gdl.de/Aktuell-2021/Aushang-1611758062>
 - ix https://www.deutschlandfunk.de/verfassungsgericht-billigt-tarifeinheitsgesetz-wirtschaft.2852.de.html?dram:article_id=390769
 - x https://www.deutschlandfunk.de/lokfuehrerstreik-evg-chef-wirft-gdl-vor-politischen.1939.de.html?drn:news_id=1290128

