

Nachtrag zur aktuellen Entwicklung
Stand 6.11.2007

Das Landesarbeitsgericht Chemnitz hat – entsprechend der Erwartung des Fahrgastverbandes PRO BAHN - das teilweise **Streikverbot aufgehoben**, das das Arbeitsgericht Chemnitz verhängt hatte. Das Landesarbeitsgericht verweist dabei insbesondere auf den Wesensgehalt des Artikel 9 Grundgesetz, in dem die Freiheit, Gewerkschaften zu bilden und zu streiken, verbrieft ist.

Damit sind die rechtlichen Angriffe der DB auf das Streikrecht abgewehrt. Die Gewerkschaften Transnet und GDBA haben die Gerichtsentscheidung begrüßt. Der DB-Vorstandsvorsitzende Mehdorn reagierte mit einem Brief an Bundeskanzlerin Mehdorn, in der er ein politisches Eingreifen der Regierung forderte. Dies zeigt aus Sicht von PRO BAHN, dass das Handeln Mehdorns von einer bedenklich verfassungsfernen und realitätsfremden Haltung geprägt ist: dafür müßte die Verfassung geändert werden.

Unterdessen beklagt die Wirtschaft die **Folgen eines Lokführerstreiks**. Dies veranlasste PRO BAHN, mit einer Presseerklärung vom 5. November darauf hinzuweisen, dass die Beteiligung privater Kapitalgeber am Schienennetz – auch in der Form des „wirtschaftlichen Eigentums“ nach den Vorstellungen des Gesetzentwurfs der Bundesregierung – weitaus gefährlicher für die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes und damit für die gesamte Volkswirtschaft ist.

Die **GDBA** macht gegenüber PRO BAHN geltend, dass sie nie beabsichtigt habe, die GDL zu vernichten. Vielmehr sei es seit einiger Zeit aufgrund des Verhaltens der GDL nicht mehr möglich, mit dieser konstruktiv zusammenzuarbeiten.

Dazu ist anzumerken:

Richtig ist, dass das taktische Verhalten der GDL durchaus als teilweise nicht sehr geschickt zu bewerten ist. Wie die Gewerkschaften untereinander zusammenarbeiten, kann PRO BAHN nicht beurteilen. Für die politische Bewertung des Gesamtproblems, die PRO BAHN vertritt, ist das aber nicht maßgeblich. Die GDBA hat sich von dem Kurs von Transnet, mit dem Arbeitgeber DB in Sachen Börsengang solidarisch zusammenzuarbeiten, nicht distanziert, sondern sich dem weitestgehend angeschlossen. Daraus eine Billigung der Strategie der DB gegenüber der GDL abzuleiten, hält PRO BAHN für politisch legitim. Auch wenn das Gesprächsklima zwischen Transnet und GDBA einerseits und GDL andererseits gestört sein mag, so haben die Gewerkschaften jetzt die Gelegenheit, zu einer gemeinsamen politischen Bewertung der Bundespolitik zurückzukehren und die Basis für eine Zusammenarbeit wiederherzustellen.

Dies wird aber kaum gelingen, wie ein offener Brief der Betriebsräte der DB vom 31. Oktober 2007 zeigt. Darin wird erneut die einseitige politische Auffassung der Gewerkschaften Transnet wiedergegeben und der Erhalt des integrierten DB-Konzerns gefordert. Dabei muss den Unterzeichnern des Briefes bekannt sein, dass die GDL und ihre Mitglieder einen anderen Standpunkt einnimmt. Der Brief enthält keine Ansätze für Forderungen, wie die Arbeitsplätze der DB-Mitarbeiter auch unter Respekt einer anderen politischen Entscheidung gesichert werden können.

Hintergrund eines Arbeitskampfes:

Vernichtung gescheitert

Warum kämpfen die Lokführer um einen eigenen Tarifvertrag?

> Die Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL) will und muss mit ihrem Arbeitskampf gegen die Deutsche Bahn AG mehr erreichen als einen eigenen Tarifvertrag für die Lokführer. Sie muss verhindern, dass Hartmut Mehdorn und die Gewerkschaften Transnet und GDBA die GDL vernichten – als Konkurrenten und als politische Gegner. Wir beschreiben Hintergründe, die in der Berichterstattung der Tagespresse nicht auftauchen.

Mangelware Lokführer

„Die Stunde der Spezialisten“ oder ähnlich titelten Journalisten ihre Kommentare zum Streik der Lokführer-Gewerkschaft und stellten die Tarifforderungen in eine Reihe mit den Streiks der Flugpiloten und der Ärzte. Die Fluglotsen-Gewerkschaft Vereinigung Cockpit und der Marburger Bund hatten in sehr schmerzhaften Streiks ihre Rechte unabhängig vom übrigen Personal durchgesetzt. Parallelen drängen sich auf – doch der Streik der GDL ist mehr als ein Streik der Spezialisten.

Lokführer sind nämlich Mangelware. Der Markt ist leer gefegt, was sich unter anderem daran zeigt, dass die DB eintausend Lokführer sucht. Den wichtigsten Grund dafür hat die Deutsche Bahn selbst geschaffen. Lokführer ist kein Ausbildungsberuf wie viele andere. Wer Lokführer werden will, braucht eine abgeschlossene Ausbildung in einem technischen Beruf und einen Lokführerschein. Den kann man nicht, wie für Busse und Laster, in kurzer Zeit bei einer selbstständigen Fahrschule machen, sondern man braucht dazu eine Eisenbahn. Die größte Eisenbahn ist die Deutsche Bahn, und diese hat aus Kostengründen die Ausbildung von Lokführern auf den notwendigsten Bedarf beschränkt. Schließlich eröffnet jeder Lokführer, der bei der DB keine Arbeit findet, einem Wettbewerber neue Möglichkeiten. Während Unternehmen, die im Schienen-Nahverkehr auf überschaubaren Netzen in den Wettbewerb gestartet sind, relativ leicht Lokführer ausbilden konnten, ist dies für die Wettbe-

werber im Güterverkehr ungleich schwerer. Denn außer einem Führerschein benötigt ein Lokführer Streckenkunde, und die kann man nicht einfach kaufen oder am grünen Tisch erwerben. Verschärft wurde der Lokführermangel durch den Aufschwung im Güterverkehr, der selbst für die DB unvorhergesehen kam. Viele Lokführer schieben einen Berg von Überstunden vor sich her.

Kein Traumberuf mehr

Dabei ist der Beruf des Lokführers keineswegs ein Traumberuf. Wenn auch das Bild nach außen oft vom ICE-Piloten geprägt ist, so hat die Mehrheit einen deutlich härteren Dienst, beispielsweise in den Güterzügen, die die ganze Nacht durchfahren, oder auf der S-Bahn, bei der alle paar Minuten der Stress einer Station wartet, weil dort

Die DB-Führung nimmt in Kauf, dass Fahrgäste wieder unvorhergesehen durch Streiks überfallen werden.

die Menschen dicht an dicht gefährlich nah am Bahnsteig stehen. Der Arbeitgeber DB verschlechtert durch eine zunehmende Verschärfung der Arbeitsbedingungen das Klima. So streikten die Lokführer der DB-Tochter S-Bahn Berlin erst im Sommer für bessere Arbeitsbedingungen, nachdem die Dienstpläne ohne Rücksicht auf persönliche Bedürfnisse geändert wurden.

Lokführer dürfen streiken

Das war die überraschendste Erkenntnis für die Öffentlichkeit: Lokführer dürfen streiken! Gegen die Beamtenbahn wurde immer polemisiert – wenn die Lokführer in Frankreich und Italien wieder einmal den Verkehr lahmlegten, wurde gerne hingegenommen,

dass die deutschen Züge unverändert weiterfahren. Dass sich das ändert, hatten die Befürworter der Bahnreform von 1994 nicht laut gesagt. Der Zustand änderte sich auch nicht schlagartig, denn viele Lokführer im Westen waren beamtet und im Osten gab es einen Überhang von Lokführern, die dort nicht mehr gebraucht wurden.

14 Jahre nach der Bahnreform hat sich die Zahl der beamteten Lokführer erheblich reduziert und der Überhang ist verschwunden – die Voraussetzungen für einen wirklichen Streik sind gegeben.

Eine Bahn – drei Gewerkschaften

Es ist in der deutschen Unternehmenslandschaft recht ungewöhnlich, dass ein Unternehmen drei Gewerkschaften gegenübersteht – meistens ist es umgekehrt. Bei der DB ist diese Situation historisch gewachsen. Während Beamte einerseits und Arbeiter andererseits entsprechend ihrem Status in verschiedenen Gewerkschaften organisiert waren, spielten die Lokführer eine Sonderrolle. Ihre Gewerkschaft GDL ist eine ehemalige Beamten-Gewerkschaft und bis heute wie die Gewerkschaft GDBA im Deutschen Beamtenbund organisiert, was die Sonderstellung der Lokführer deutlich macht: Sie konnten sich nicht damit anfreunden, sich zusammen mit dem Heer von Büro- und Schalterbeamten zu organisieren. Nachdem bei der DB keine Beamten mehr eingestellt werden, wird die Trennung zwischen GDBA und Transnet nur noch als „Auslaufmodell“ angesehen, und die GDBA spricht offen über eine Fusion mit Transnet. Die Sonderrolle der Lokführer hingegen gab der GDL Auftrieb.

Bahn-Teilprivatisierung: Die GDL wird zum Gegner

Zur Kapitalprivatisierung der DB bezogen die Gewerkschaften unterschiedliche Positionen. Transnet-Chef Norbert Hansen gab die These aus, dass die Bahn nicht zerschlagen werden dürfe. Das lag für ihn nahe, denn Transnet versteht sich weitgehend als „die Betriebs-Gewerkschaft der DB“

und hat Mitglieder bis in die Führungsetagen. Die GDBA trat alsbald in deren Fußstapfen, weil auch ihr Spaltung und Machtverlust drohen, wenn Verkehrsunternehmen und Schienennetz getrennt würden. Nur die GDL sah das von Anfang an anders. Die GDL-Mitglieder, die bei anderen Bahnen beschäftigt sind, fahren ohnehin auf fremden Gleisen, warum sollen es die bei der DB nicht auch tun? Die GDL hat sich daher eindeutig für die Trennung von Netz und Verkehrsunternehmen ausgesprochen.

Streik ums Überleben

Während Transnet, GDBA und DB-Führung in geradezu kumpelhafter Weise für die Börsengang-Pläne Mehdorns eintraten, wurde die GDL für alle drei zum

Störenfried, den es zu vernichten gilt. Damit bekam die Tarifrunde dieses Jahres eine völlig neue Zielrichtung, die in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen wird. Transnet und GDBA verhandelten mit der DB über einen neuen Tarifvertrag und kamen recht geräuschlos zu einem Abschluss, der 4,5 % mehr Lohn brachte – ein schöner Lohn für die politische Treue und die Unterstützung Mehdorns. Zugleich ergab sich damit die Chance, die Lokführer als geldgierig zu diffamieren. Die GDL wiederum beteiligte sich an diesen Tarifverhandlungen nicht. Nach dem Vorbild der Ärzte wollten sie die besonderen Wünsche des Fahrdienstes nicht länger von einer Mehrheit von Betriebsarbeitern und Büroangestellten dominieren lassen. Da die DB mit der GDL keinen gesonderten Tarifvertrag abschließen wollte, hieß das Streik.

Auf Kosten der Fahrgäste?

Bei früheren Tarifaueinandersetzungen hatte PRO BAHN immer wieder darauf hingewiesen, dass die Gewerkschaften nicht immer auf Kosten der Fahrgäste streiken sollten – was meistens mit Unmutsäußerungen der Gewerkschaften quittiert wurde. Diesmal war es eine breite Front von Journalisten, die die Forderung aufnahmen und wiederholten. Die GDL zog sich den Unmut der Öffentlichkeit zu, als sie am Montagmorgen im Berufsverkehr im Ruhrgebiet die S-Bahnen stehen ließ. Doch die Botschaft kam schnell bei der GDL-Führung an, und so kündigte sie den nächsten Streik am Tag vorher an. Die DB reagierte mit Gerichtsverfahren – und sorgt nun dafür, dass Fahrgäste wieder unvorhergesehen durch Streiks überfallen werden.

Die GDL organisiert gut drei Viertel der 20 000 Lokomotivführer der DB: GDL-Vorsitzender Manfred Schell im Gespräch mit S-Bahn-Führer Simon Engelhardt.



Foto: GDL

Inferno der Gerichtsverfahren

Schamlos machte sich die DB die Praxis vieler Gerichte zunutze, sogenannte „einstweilige Verfügungen“ erst einmal ohne eingehende Prüfung der Rechts- und Sachlage zu erlassen. Ein der Redaktion vorliegender Beschluss des Arbeitsgerichts Nürnberg erschöpft sich gar in dem Satz: „Das Gericht hat Zweifel an der Rechtmäßigkeit des angekündigten Streiks.“ Vielleicht ist das etwas wenig, um das verfassungsrechtlich garantierte Streikrecht vorläufig außer Kraft zu setzen.

Genauso schamlos nutzte die DB die Möglichkeit, die Streiks als illegal zu bezeichnen und am „Gerichtsstand der unerlaubten Handlung“ zu klagen – dieser Gerichtsstand ist bundesweit überall, wo gestreikt werden könnte. So wurden Gerichte von Flensburg über Chemnitz bis Stuttgart mit den teilweise gleichlautenden Anträgen befasst – ein Gericht wird den Streik schon verbieten. Einige der vorläufigen Anordnungen wurden nach wenigen Tagen wie-

der aufgehoben, weil die DB einfach nur die halbe Wahrheit vorgebracht hatte oder sich die Rechtslage bei genauem Hinsehen doch etwas anders darstellte. Im vorgenannten Verfahren vor dem Arbeitsgericht Nürnberg wurde in der mündlichen Verhandlung dann das Moderationsverfahren vereinbart, das die CDU-Politiker Heiner Geißler und Kurt Biedenkopf führten. Das Ergebnis: Die DB gesteht den Lokführern einen eigenen Tarifvertrag zu und es wird weiter verhandelt. Damit hatte die DB zwar vorerst verhindert, dass im großen Stil gestreikt wird – aber die GDL hatte doch einen guten Teil ihrer Ziele erreicht.

Verhandlungen doch gescheitert

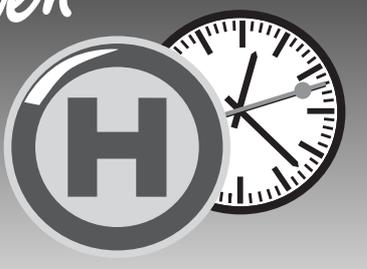
Dann wurde wieder verhandelt. Auf der einen Seite saß für die DB der Arbeitgeberverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister, auf der anderen Seite die GDL und – in einem anderen Raum – eine Tarif-

gemeinschaft aus Transnet und GDBA. Ziel von DB, Transnet und GDBA war, den Tarifvertrag für die Lokführer in den ohne die GDL schon abgeschlossenen Tarifvertrag für alle anderen Eisenbahner „widerspruchsfrei einzupassen“. Diese Gespräche platzten am 20. September. Die Presse berichtete, Transnet-Chef Hansen und GDBA-Chef Hommel seien aus dem Saal gelaufen. Die Einzelheiten, die nach außen drangen, lassen erkennen, dass keine Tarif-„Partner“ verhandelten, sondern dass sie ihren Kampf gegeneinander in einer grundlegend vergifteten Atmosphäre nur mit anderen Mitteln fortgesetzt hatten.

Am 1. Oktober endete die in Nürnberg vereinbarte Friedenspflicht der GDL. Die GDL kündigte erneute Streiks an, die DB erneute Gerichtsverfahren. Damit hat die DB-Führung eines erreicht: Wenn nun die Fahrgäste durch nicht angekündigte Streiks als Geiseln genommen werden, hat die DB-Führung es mit ihrem gerichtlichen Vorgehen in Kauf genommen.

Anzeige

Bitte einsteigen



Ihr Zug kommt *nicht* von allein.

Gute Zeiten für Fahrgäste?

Viele Züge sind moderner geworden. Viele Bahnhöfe sind renoviert. Straßenbahnen und Busse in Städten und Regionen sind attraktiv. Die Verkehrsunternehmen melden steigende Fahrgastzahlen. Alles in Ordnung?

Schlechte Zeiten für Fahrgäste!

Keineswegs, denn über all dem hängt das Damoklesschwert des Rötstiftes. Es muss gespart werden, die Kassen sind leer. Und wenn Sie, die Fahrgäste, sich nicht zu Wort melden, dann fährt Ihr Bus, Ihr Zug vielleicht schon morgen nicht mehr.

PRO BAHN ist Ihre Lobby

PRO BAHN ist in der Öffentlichkeit präsent, wenn es um „Bahn“ und um „Bus“ geht. PRO BAHN fordert nicht nur. Die fachkundigen Aktiven von PRO BAHN können auf Fragen Rede und Antwort stehen. PRO BAHN erarbeitet Konzepte und spricht mit Verwaltungen und Unternehmen. So manche Idee, die den öffentlichen Verkehr deutlich verbessert hat, ist bei PRO BAHN entstanden.

Verbraucherschutz kommt nicht von allein.

Um den Verbraucherschutz im öffentlichen Verkehr ist es schlecht bestellt. Die geltenden Gesetze schützen mehr die Unternehmen vor den Fahrgästen als die Verbraucher vor schlechten Leistungen. Deshalb brauchen auch Sie eine Lobby, die für mehr Verbraucherschutz sorgt.

Steigen Sie ein bei PRO BAHN!

Damit Ihr Zug, Ihr Bus auch morgen noch fährt.

Bitte einsenden an: PRO BAHN e.V., Friedrichstraße 95, D-10117 Berlin

Bitte senden Sie mir weitere Informationen über PRO BAHN

Ich möchte Mitglied bei PRO BAHN werden (38 € jährlich) 4/07

Name: _____

Straße: _____

PLZ, Ort: _____

Datum, Unterschrift: _____