



**Lokführerstreik:**

## Nichts geht mehr?

**Erfolgreiche PRO BAHN-Forderung:  
Politik muss in Tarifstreit eingreifen**

Von Rainer Engel

> 174 Stunden Streik – Anlass für PRO BAHN, die Politik zum Eingreifen aufzufordern. Und Tiefensee handelte, als es kurz vor Weihnachten so aussah, als ob zwischen der Deutschen Bahn und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) nichts mehr ginge. Am 13. Januar 2008 war die verfahrenre Lage endlich bewältigt und ein weiterer Streik abgewendet. Tiefensee ist dem öffentlichen Druck nicht mehr ausgewichen, sondern hat erfolgreich gehandelt.

### Die DB bestreikt sich selbst

Im August hatten Streikankündigungen die DB zu einer Prozesswelle veranlasst (siehe *derFahrgast* 4/2007 S. 4–6). Einer der Prozesse mündete in Gespräche, die durch Heiner Geißler und Kurt Biedenkopf moderiert wurden. Dort wurde vereinbart, dass die Lokführer einen eigenen Tarifvertrag erhalten sollten. Doch die Verhandlungspartner legten die Vereinbarung alsbald unterschiedlich aus und stritten erneut. Nach Ende der vereinbarten Friedenspflicht am 30. September 2007 kündigte die GDL am 1. Oktober wieder einen befristeten Streik für Freitag, den 5. Oktober, an. Die DB eilte erneut zum Arbeitsgericht Chemnitz, wo sie schon einmal ein einstweiliges Streikverbot erwirkt hatte. Das Gericht, durch die öffentliche Reaktion gewarnt, entschied allerdings nicht sofort, sondern beauftragte eine mündliche Verhandlung an und erließ erst in der Nacht vor dem Streiktermin ein Verbot der Streiks im Fern- und Güterverkehr. Kurz zuvor hatte die GDL die Streikzeit für 8 bis 11 Uhr angekündigt. Die DB hatte allerdings schon einen Ersatzfahrplan für den ganzen Tag vorbereitet, der nur etwa die Hälfte des normalen Zugangebots umfasste. Kommentatoren meinten, dass die DB sich vorsorglich selbst bestreikt habe, um die Fahrgäste gegen die Lokführer aufzubringen.

### DB schreibt Rechtsgeschichte

■ Das Vorgehen der DB, sich bundesweit ein ihr gewogenes Gericht zu suchen, das den Streik verbietet, ist einmalig in der Rechtsgeschichte der Bundesrepublik. Viele Gerichte ließen sich aber gar nicht erst „aufs Kreuz“ legen, und die, die den Streik verboten haben, ruderten rasch zurück – auch das Arbeitsgericht Chemnitz.

Da dieses Verfahren, in dem das Streikverbot im Nahverkehr ausgesprochen wurde, nur ein Eilverfahren war, hatte die DB später auch die Hauptsacheklage eingereicht. Diese Hauptsacheverfahren hat das Arbeitsgericht Chemnitz aber an das Arbeitsgericht Frankfurt verwiesen mit der Begründung, dass die Gerichtsstandswahl nicht willkürlich und aus sachfremden Erwägungen vorgenommen werden dürfe. Damit ist dem Gerichtstourismus der DB weitgehend ein Riegel vorgeschoben. Mehr noch: Inzwischen wird ernsthaft erwogen, ein solches Vorgehen gesetzlich auszuschließen, indem gleich die Landesarbeitsgerichte damit befasst werden, damit rasch qualifizierte Entscheidungen getroffen werden können.

### Streikrecht bestätigt

Das Urteil des Arbeitsgerichts Chemnitz wurde später durch das Landesarbeitsgericht Sachsen aufgehoben und der Streik für rechtmäßig erklärt (siehe Seite 7–9). Das gerichtliche Vorgehen der DB gegen den Streik hat also nichts anderes bewirkt, als dass die Auseinandersetzung künstlich verlängert wurde und vor allem die Fahrgäste des Nahverkehrs getroffen wurden, was von der zweiten Instanz ausdrücklich gerügt wurde.

Vom 25. bis zum Morgen des 26. Oktober bestreikte die GDL erneut den Regionalverkehr, und nachdem das Landesarbeitsgericht das Streikverbot gänzlich aufgehoben hatte, bestreikte die GDL am 15. und 16. November den Gesamtverkehr.

Die Auswirkungen für die Fahrgäste waren sehr unterschiedlich. An den Streiktagen verkehrten etwa die Hälfte der ICE-Züge, aber – wohl wegen der geringeren Streckenbelastung – oft pünktlicher als gewohnt. Manche Intercity-Linien wurden hingegen vollständig eingestellt. In Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg verkehrten bis zu 60 % der Regionalzüge. In den neuen Bundesländern wurden hingegen nur ein „Restfahrplan“ und vielfach Busersatzverkehr, teils nur alle zwei oder drei Stunden, angeboten. Zwischen Leipzig und Dresden fuhren beispielsweise keine ICE-Züge und nur vier Regionalexpress-Kurse am Vormittag.

Viele Fahrgäste hatten sich auf den Streik wohl rechtzeitig eingerichtet, und die Bahnhöfe und auch viele Züge der Wettbewerber, die nicht bestreikt wurden, waren leerer als sonst. Von Überfüllungen der verkehrenden Züge wurde ebenfalls kaum berichtet. Die Auswirkungen auf den Güterverkehr wurden von Wirtschaftskreisen zwar vorab schwarzgemalt, zu erheblichen Produktionsausfällen kam es infolge des Streiks aber nicht.

### Beamte als unfreiwillige Streikbrecher

**M**it der Bahnreform übernahm die DB AG 1994 auch die Aufgabe, die Beamten der Bundesbahn weiter zu beschäftigen. Nicht bedacht worden war: Beamte im Dienst eines privatwirtschaftlichen Unternehmens wirken wie unfreiwillige Streikbrecher. Der Ersatzfahrplan war im angebotenen Umfang nur möglich, weil – neben den nicht streikenden Mitgliedern von Transnet und GDBA – noch zahlreiche Beamte auf den Lokomotiven fahren. Nach unbestätigten Aussagen sollen noch 40 % der Lokführer der DB beamtet sein.

Im Vergleich zu einem normalen Streik handelt es sich um irreguläre Bedingungen, denn die insgesamt eher mäßigen Auswirkungen der Streiks tragen deutlich zur Verlängerung der Tarifauseinandersetzungen bei. Unter normalen Streikbedingungen hätten die Tarifpartner spätestens nach einem zweitägigen Streik wieder am Verhandlungstisch gesessen, ohne dass die Politik ihnen Beine machen müsste.

### Die Politik muss eingreifen

PRO BAHN fordert daher schon seit geraumer Zeit, dass die Bundespolitik in den unter verzerrten Bedingungen stattfindenden Tarifstreit schlichtend eingreifen muss. Erst ein Schlagabtausch vor laufender Kamera zwischen GDL-Chef Schell und dem zuständigen DB-Vorstand Margret Suckale, der von Anne Will im Ersten Deutschen Fernsehen organisiert wurde, machte deutlich, dass die Parteien ohne Druck nicht wieder verhan-

deln würden. Verkehrsminister Tiefensee griff ein – und so wurde erneut verhandelt.

In der Dezember-Ausgabe ihrer Zeitschrift „VORAUS“ verbreitete die GDL noch Optimismus, dass die Verhandlungen zu einem Erfolg geführt werden könnten. Für die Öffentlichkeit völlig überraschend erklärte GDL-Chef am 19. Dezember die Verhandlungen für gescheitert. Die üblichen gegenseitigen Beschuldigungen ließen erneut erkennen, dass die DB mit Winkelzügen und Tricks die Verhandlungen belastet hatte. So sollte sich die GDL in ein Kooperationsabkommen mit den Gewerkschaften Transnet und GDBA einklinken und darauf verzichten, die Rangierlokfürer in den Tarif einzubeziehen.

Für PRO BAHN kam dieser erneute Ausstieg nicht überraschend. Noch bevor die GDL das Scheitern offiziell begründete, forderte PRO BAHN im Interesse der Fahrgäste erneut das Eingreifen der Politik durch ein geordnetes Schlichtungsverfahren. Tiefensee reagierte prompt und brachte die Kontrahenten Schell und Mehdorn wieder an einen Tisch.

Überraschend war allerdings das Ergebnis: Nun sollte kurzfristig über Lohnhöhe und Arbeitszeiten verhandelt und der Knackpunkt „eigenständiger Tarifvertrag“ auf später verschoben werden.

### Aufsichtsrat: Scharfmacher am Werk

Im Aufsichtsrat der DB, der eigentlich die Interessen des Eigentümers Bundesrepublik Deutschland wahrnehmen soll, betätigen sich unterdessen Scharfmacher. So meinte Transnet-Chef Hansen, der im Aufsichtsrat sitzt, unmittelbar nach dem Scheitern der Verhandlungen, dass die GDL noch während der Feiertage streiken würde. Als PRO BAHN Schlichtung forderte, meinte Hansen, PRO BAHN verstehe nichts von Tarifverhandlungen und solle sich heraushalten – so, als ob eine Konkurrenzgewerkschaft eher als ein Fahrgastverband berufen wäre, sich einzumischen. Als wieder verhandelt wurde, goß Aufsichtsrat Georg Brunnhuber (CSU) Öl ins Feuer, als er in „Bild am Sonntag“ darauf hinwies, dass der DB-Aufsichtsrat eine harte Haltung des DB gegenüber der GDL gebilligt habe und die DB für einen Streik gut gerüstet sei. Zu Recht rüffelste Tiefensee den Scharfmacher umgehend und verbat sich weitere Beiträge zur Eskalation des Konflikts.

Doch damit ist die Streikgefahr nicht gebannt. Ein Kommentar von Christian Gärtner, der bei „Welt Online“ am 22. Dezember zu lesen war, beschreibt die Gründe schonungslos, aber zutreffend so:

1. Weil sich Bahn und GDL nicht vertrauen
2. Weil die GDL sich unterlegen fühlt
3. Weil sich die Bahngewerkschaften hassen
4. Weil die GDL ihren Einfluss ausdehnen will
5. Weil die Bahn das Tricksen nicht lässt“.

Dem ist nichts hinzuzufügen. Hätte PRO BAHN nicht mit großer Öffentlichkeitsresonanz ein Eingreifen der Politik gefordert und Tiefensee nicht enormen Druck ausgeübt, dann wäre wohl noch lange kein Ende dieses Arbeitskampfes abzusehen.

*Tricks und Winkelzüge: Sind Rangierlokfürer keine Lokführer? Mit diesem Argument – so berichtete die GDL – belastete die DB die Tarifverhandlungen.*

Foto: Engel

