

Tarifverhandlungen DB AG: Die letzte Schlacht der GDL?

Mattis Molde / Leo Drais, Neue Internationale 254, April 2021

Sie hatte die deutsche Gewerkschaftslandschaft belebt und offensive bundesweite Streiks organisiert. Jetzt geht's für die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) ums Ganze. Grund ist das sogenannte Tarifeinheitsgesetz (TEG), welches 2015 verabschiedet wurde und jetzt erstmals seine ganze Dynamik entfaltet. Wir erinnern uns: Die Medien schäumten und versuchten, die Fahrgäste gegen die Streiks zu mobilisieren. Die DGB-Gewerkschaften verweigerten jede Solidarität und beschimpften die GDL als Spalterin. Die Regierung der Großen Koalition veranlasste eine Gesetzesänderung, um diesem - im internationalen Vergleich dennoch moderaten - Ausbruch von Streikbewegung einen dauerhaften Riegel vorzuschieben. Das Gesetz zur „Tarifeinheit“ stellt einen historischen Angriff auf das Streikrecht in Deutschland dar. Ein wichtiger Sieg des deutschen Großkapitals mit williger Beihilfe der DGB-Bürokratie. Es war unter anderem der EVG-Vorstandsmitglied Martin Burkert, der als SPDler im Bundestag für das TEG stimmte. Dieser Schandfleck wird immer bleiben.

Das Gesetz mit irreführendem Namen legt fest, dass in einem Betrieb nur ein Tarifvertrag gelten darf und nur die mitgliederstärkste Vereinigung das Recht hat, einen solchen abzuschließen. Für eine Minderheitsgewerkschaft bleibt nur die Möglichkeit, sich dem bereits abgeschlossenen Vertrag anzuschließen. Da in Deutschland nur eine anerkannte Gewerkschaft streiken darf (also nicht Belegschaften) und nur für Forderungen, die tariflich abgebildet werden können und nicht in einem gültigen anderen Vertrag geregelt sind, verliert eine Minderheitsgewerkschaft jede Wirkmächtigkeit.

Und da sind wir nun: Der Tarifvertrag der GDL ist ausgelaufen, die Konkurrenzgewerkschaft unter dem Dach des DGB, die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) hat schon vergangenes Jahr einen mit der DB AG abgeschlossen. Die GDL kann diesen nun akzeptieren und sich damit selbst als überflüssig erklären. Oder sie kämpft - gegen das Gesetz oder für eine Mitglieder Mehrheit. Ersteres hatte sie zusammen mit ver.di nach Verabschiedung des Tarifeinheitsgesetzes rechtlich vor dem Bundesverfassungsgericht versucht - und verloren. Letzteres versucht die GDL offensiv seit dem vergangenen Winter, als sie über ihre bisherige Konzentration auf Zugpersonale (TriebfahrzeugführerInnen, ZugbegleiterInnen, Bordgastronomie, ...) hinausging und sich für alle Berufsgruppen im Bahnbetrieb öffnete (also auch FahrdienstleiterInnen, InstandhalterInnen, Werkstattpersonale, Aufsichten, ...).

Staat, DB und EVG vs. GDL

Die GDL tritt für einen Eisenbahn-Flächentarifvertrag (EFTV) für das Zugpersonal und die Beschäftigten der Fahrzeuginstandhaltung, des Netzbetriebs und der Fahrweginstandhaltung ein. Eckpunkte: 4,8 Prozent mehr Lohn, 1.300 Euro Corona-Prämie, Ballungsraumzulage sowie grundsätzliche Regelungen zu Arbeitszeit, Urlaub, Schichtdienstzuschlägen. Den EFTV will die GDL nicht nur auf die Deutsche Bahn anwenden, sondern bei allen Eisenbahninfrastruktur- und -verkehrsunternehmen vorbringen.

Die Deutsche Bahn AG hat indessen angekündigt, ab 1. April das Tarifeinheitsgesetz anwenden zu wollen. Das bringt gewisse Schwierigkeiten mit sich, denn es setzt für die DB voraus herauszufinden, in welchem der 300 DB-Betriebe welche Gewerkschaft die Mehrheit hat, und die

Beschäftigten nach ihrer Gewerkschaftszugehörigkeit zu fragen, ist verboten. Geschätzt wird, dass in 16 von 71 fraglichen Betrieben die GDL die Mehrheit hat, in den anderen 55 die EVG. Im Zweifel hat ein Gericht darüber zu entscheiden. Welch Glück für den DB-Personalvorstand Seiler, dass er auf eine altbekannte Gehilfin des DB-Konzerns zählen kann: die EVG. Diese hat sich willens erklärt, ihre Mitgliederzahlen notariell bestätigen zu lassen.

Überhaupt, kommen wir mal zur EVG ... Dass der Staat als Eigentümer und die DB AG selbst keine Fans der GDL sind, ist immerhin bekannt.

Oft genug wird die EVG von EisenbahnerInnen als verlängerter Arm des DB-Vorstandes begriffen, und das nicht von ungefähr. So hat ihre Vorläuferin GdED (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands) einst zur Mehrdorn-Ära fleißig Angriffe mitgetragen, indem, anstatt das hohe Niveau der LokführerInnen auf alle auszudehnen, diese besonders hart beschnitten wurden, um den anderen Berufsgruppen kleine Zugeständnisse zu beschern. Die Folge war eine Hinwendung der LokführerInnen zur GDL, welche sich von einer gelben zu einer kämpferischen Gewerkschaft gewandelt hatte. Vergangenes Jahr wiederum hat die EVG einen Tarifvertrag mit dem DB-Konzern beschlossen, im Grunde völlig an ihren Mitgliedern vorbei, der dank Inflation wohl auf einen Reallohnverlust hinauslaufen wird, bei gleichzeitiger Zustimmung zu Manager-Boni.

Es ist zu erwarten, dass die GDL und die DB AG sich nicht einig werden. Streiks in einer Intensität wie 2015 sind zu erwarten. Die EVG-Bürokratie um Hommel und Loroach wird dann wohl wieder nicht zögern, in die Hetze von Staat, Medien und Konzern einzustimmen. Bahn-Vorstand Seiler warf der GDL jüngst vor, ihre Forderung gefährde die Mobilitätswende - ein lächerlicher Vorwurf angesichts der Tatsachen, dass in den letzten 30 Jahren Tausende Kilometer Gleis verschwanden, die Bahn mit chronischer Unpünktlichkeit kämpft und der vergangene Wintereinbruch wieder völlig überraschend kam.

Andererseits formuliert die GDL selbst zwar zum Teil gute Vorschläge zur Stärkung des Eisenbahnsystems, aber ihre Zustimmung zum Vorstoß der Grünen zur Zerschlagung der DB, der Trennung von Netz- und Zugbetrieb in Verbindung mit einer Wettbewerbsausweitung auf der Schiene ist fatal und würde bei Umsetzung das System Eisenbahn lähmen, nicht zuletzt auf Kosten der Beschäftigten. Das Chaos, das die Zerschlagung eines einheitlichen Netzbetriebs hinterließ, kann z. B. man gut an der britischen Bahnreform studieren und wird es demnächst an der Berliner S-Bahn können, wo die Vorschläge der grünen Verkehrssenatorin Regine Günther in ähnliche Richtung zielen.

Solidarität mit den KollegInnen!

Was es braucht, ist eine Kampagne unter Fahrgästen und anderen GewerkschafterInnen, die den Hintergrund der Auseinandersetzung aufklärt und die Verbindung zur Klimafrage und Verkehrswende knüpft. Wer eine funktionierende Eisenbahn will, darf beim Personal nicht sparen. Angesichts steigender Mieten und Corona-Krise sind die Forderungen der GDL mehr als berechtigt.

Im Schatten des TEG geht es aber um noch mehr, nämlich darum, ob Staat, Kapital und DGB-Bürokratie es schaffen, ein Exempel an einer kämpferischen Spartengewerkschaft zu statuieren, das auch Cockpit oder UFO treffen könnte. Freilich verdient auch die GDL Kritik. Am Ende des Tages bleibt der Konflikt zwischen EVG und GDL um Mitglieder mehrheiten immer noch ein Clinch zweier Gewerkschaftsbürokratien, auch wenn wir zur Verteidigung der GDL gegen den Angriff von Bahn und EVG aufrufen, der für die GDL je nach Entwicklung der nächsten Monate existenzgefährdend sein kann. Alle Linken und GewerkschafterInnen sollten daher ihre Solidarität mit der GDL zeigen, EVGlerInnen dafür eintreten, keinen Streikbruch zu begehen.

Abschließend zeigt der Kampf der GDL zweierlei:

- Um Angriffen wie dem TEG entgegenzutreten, müssen GewerkschafterInnen den politischen Streik und das Recht darauf auf die Tagesordnung setzen, denn die mögliche Illegalisierung des GDL-Kampfes stellt letztlich die Frage: Illegal streiken und sich durchsetzen oder Hinnahme des Genickbruchs?
- Das Neben- und Gegeneinander von EVG-, GDL- und im Bezug auf den Nahverkehr auch ver.di-Bürokratie führt zu fortwährendem Streikbruch und Lohnkonkurrenz. Daher schlagen wir den Kampf für eine einheitliche, allumfassende Transportgewerkschaft im Rahmen einer nach Wertschöpfungsketten erneuerten Branchenstruktur der DGB-Gewerkschaften, die UFO, Cockpit & Co. ein Fusionsangebot unterbreiten sollen, vor, die nicht nur den Eisenbahnsektor, sondern die gesamte Logistik zu Lande, zu Wasser und in der Luft umfasst, die demokratisch von ihren Mitgliedern kontrolliert wird, eine jederzeit wähl- und abwählbare, rechenschaftspflichtige Führung hat und dadurch ihre Kämpfe und Forderungen vereinheitlicht und koordiniert. So nämlich geht eine Spaltungsüberwindung im Interesse der TransportarbeiterInnen selbst ... und nicht indem eine Bürokratie eigennützig der anderen den Kopf vom Halse schlägt. Ja richtig, du bist gemeint, EVG-Vorstand!