

GDL-Urabstimmung: Im Schatten der Tarifeinheit

Leo Drajs, Neue Internationale 257, Juli/August 2021

Seit nun schon mehreren Monaten laufen die Tarifverhandlungen zwischen der Deutschen Bahn AG und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), welche nach vier Runden die Verhandlungen für gescheitert erklärte und Arbeitskampfmaßnahmen verkündete. Am 24. Juni konkretisierte die GDL hierzu ihr Vorgehen: Anstatt den in deutschen Tarifrunden ritualisierten Weg des Warnstreiks zu gehen, ruft sie ihre Mitgliedschaft nun direkt zur Urabstimmung über den Arbeitskampf auf. Das Ergebnis soll zum 9. August ausgezählt werden.

Tarifeinheitsgesetz?

Den Weg der Urabstimmung geht die GDL nicht nur, um direkt längere Streikmaßnahmen einleiten zu können (eine hohe Zustimmung der Mitglieder ist erwartbar), sondern laut Vorsitzendem Claus Weselsky auch deshalb, weil die Gewerkschaft juristische Schritte seitens des DB-Konzerns gegen den Arbeitskampf fürchtet - und das nicht von ungefähr. Schließlich ist nicht zuletzt auch, um ihr - der GDL - und ihren in der weitläufigen Tristesse deutscher Gewerkschaftskämpfe hervorstechenden, hartnäckigen Arbeitskämpfen Einhalt zu gebieten, 2015 das Tarifeinheitsgesetz verabschiedet worden.

Was zunächst so wohlig nach einheitlichen Tarifen, nach gleicher Bezahlung für alle Beschäftigten klingt, ist im Gegenteil ein Coup gegen das in der Bundesrepublik ohnehin schon kaum vorhandene Streikrecht, gilt so doch nur noch ein Tarifvertrag je Betrieb. Das aber heißt letztlich: Wo mehrere Gewerkschaften in einem Betrieb vertreten sind, findet nur die mitgliederstärkste juristische Anerkennung am Verhandlungstisch und - im Streik.

Wer schob diesen Angriff an? Allein die Unternehmen und ihre parlamentarischen VertreterInnen der Union? Lange nicht. Mit im Boot der Bosse saßen neben der SPD auch jene DGB-GewerkschaftsbürokratInnen, die sich einer Konkurrenzgewerkschaft im Betrieb gegenübersehen - allen voran die IG Metall, aber eben auch die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), welche nicht von ungefähr unter EisenbahnerInnen auch schon mal als verlängerter Arm des DB-Bahntowers wahrgenommen wird. Ins Bild passt daher, dass die EVG nicht nur das Tarifeinheitsgesetz unterschrieben hat, um der aus ihrer Sicht unliebsamen, kleineren Konkurrentin GDL zu schaden, sondern auch, dass die EVG-Führung vergangenes Jahr so ganz ohne Einbeziehung der Mitglieder einen Tarifvertrag mit dem DB-Konzern abschloss, der sich mittlerweile als Reallohnverlust entpuppt.

Damoklesschwert

Nun ist es mit der DB AG und dem Tarifeinheitsgesetz so, dass der Konzern aus hunderten Einzelbetrieben besteht und das Gesetz bisher noch nicht in einer Gigantin wie der DB angewandt und bis vor die höchsten Gerichte eskaliert wurde. Trotz dessen, dass sich der Vorsitzende Weselsky in den vergangenen Monaten kämpferisch gab und die Streikbereitschaft seiner Organisation betonte, ist eine gewisse Zögerlichkeit und der Versuch, auf Zeit zu spielen, ebenso offensichtlich.

Es sind wahrscheinlich zweierlei Aspekte, die dies begründen: Erstens ist nicht ganz klar, in welchen DB-Betrieben die GDL eine Mehrheit und somit das Recht zum Tarifabschluss hat, was zweitens seit

dem Winter eine Mitgliederoffensive seitens der Gewerkschaft befeuert haben dürfte. Anstatt sich auf das fahrende Personal in den Zügen zu beschränken, will die GDL nun auch für die KollegInnen im Netzbetrieb, der Instandhaltung – kurz im gesamten direkten Betrieb – Abschlüsse aushandeln. Nicht umsonst hat sie sich einen Flächentarifvertrag im Eisenbahnwesen zum Ziel gesetzt.

Trotz des offeneren Versuchs des Mitgliederzuwachses kann jedoch kaum davon ausgegangen werden, dass die GDL ein großes Plus in klassischen EVG-Betrieben wie der DB Netz erreichen konnte. Somit stellt sich mindestens die Frage: Was passiert, wenn GDL-Mitglieder in Betrieben zum Streik mobilisiert werden, in denen sie gegenüber der EVG die Minderheit darstellen? Zumindest hier ist eine Teillegalisierung des Arbeitskampfes eine rechtlich testbare Möglichkeit für den Konzern, das Niedergehen des Damoklesschwerds eine reale Gefahr für die GDL.

Zwickmühle

Wohl auch deshalb wäre es der GDL-Spitze vermutlich lieber, einen Abschluss am Verhandlungstisch zu erzielen. In den vier Verhandlungsrunden war die Tarifkommission gegenüber der DB und Personalvorstand Seiler bereits zurückgerudert, fordert nunmehr den Abschluss des öffentlichen Dienstes (+ 1,4 % 2021, mindestens aber 50 Euro, +1,8 % 2022) und eine Corona-Beihilfe von 600 Euro sowie noch weitere Punkte. Doch dem Konzern und seiner Eigentümerin BRD mit ihren Milliardenschulden ist das zu teuer. Sie verlangen eine faktische Nullrunde, wollen den „Notlagentarifvertrag“ der Flughäfen (die im Gegensatz zum Bahnbetrieb fast komplett stillstanden) kopieren.

Und damit steckt die GDL-Führung um Claus Weselsky, die trotz aller Wortgewalt und vorzeigbareren Abschlüssen in den letzten 15 Jahren immer noch eine Gewerkschaftsbürokratie mit Bindung an den Staat ist, ein bisschen in der Klemme. Einerseits erkennt sie das Tarifeinheitsgesetz an und wird nicht müde, dies hervorzuheben. Andererseits kann (und will) sie die hundsmiserablen Vorschläge der DB (die um die Zwickmühle der GDL weiß) nicht hinnehmen, da sie einem gegenüber der EVG Sich-selbst-überflüssig-Machen gleichkämen. Somit wird die GDL wohl kämpfen und streiken, offensiv zwar, aber auch mit einer gewissen rechtlichen Unsicherheit – die per Urabstimmung weniger gefährlich werden soll.

Kampfeinheit statt Tarifeinheit

Im Gegensatz zur EVG oder der IG Metall scheut die GDL den Kampf nicht angesichts der Krise, sondern nimmt ihn auf, eben *weil* Krise ist. Allein dafür verdient sie Unterstützung. Höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen im Schienenverkehr sind außerdem angesichts der Klimakrise notwendig, um die klaffenden Personallücken zu schließen und überhaupt von einem qualitativ hochwertigen Betrieb und höherer Pünktlichkeit zu träumen.

Aber es geht um noch mehr, nämlich darum, ob Staat, Kapital und DGB-Bürokratie es schaffen, ein Exempel an einer kämpferischen Spartengewerkschaft zu statuieren, das auch andere, wie Cockpit oder UFO, treffen könnte. Deshalb rufen wir zur Verteidigung der GDL gegen den Angriff von Bahn und EVG auf, der für die GDL je nach Entwicklung der nächsten Monate existenzgefährdend sein kann. Alle Linken und GewerkschafterInnen sollten ihre Solidarität mit der GDL zeigen, EVGlerInnen zuvorderst. Sie sollten dafür eintreten, keinen Streikbruch zu begehen.

Gleichzeitig kritisieren wir, dass die GDL das Tarifeinheitsgesetz selbst anerkennt, anstatt den Tarif zum politischen Kampf gegen das Gesetz zu machen. Denn das bräuchte es eigentlich: GewerkschafterInnen sollten den politischen Streik und das Recht darauf auf die Tagesordnung setzen, denn die mögliche (Teil-)Illegalisierung des GDL-Kampfes stellt immerhin die Frage danach, ob Gewerkschaften überhaupt noch in ihrem von Kapital und Staat zugestandenen rein betrieblichen

Metier kämpfen dürfen. Für Minderheitsgewerkschaften gilt dann im Falle einer Illegalisierung: illegal weiterkämpfen oder sich dem Staat beugen und aufgeben?

Abschließend: Lange bevor die Gewerkschaftsbükratien sich über die bestmögliche Anwendung des Tarifeinheitsgesetzes zuungunsten ihrer Konkurrentinnen die Köpfe zerbrachen, war das Neben- und Gegeneinander von EVG-, GDL- und im Bezug auf den Nahverkehr auch der ver.di-Bürokratie sowieso schon Grundlage fortwährender Streikbrüche und Lohnkonkurrenz. Daher sollte der Kampf der GDL auch Anlass zur Diskussion darüber bieten, wie wir anstelle der staatlich verordneten und gewerkschaftlich absegneten Tarifeinheit zu einer wirklichen Kampfeinheit kommen.

Dabei geht es um nichts weniger als die Reorganisation der Gewerkschaften im gesamten Transport- und Logistiksektor auf einer demokratischen und klassenkämpferischen Grundlage. Um dieses Problem anzupacken, schlagen wir eine einheitliche Transportgewerkschaft vor, die nicht nur den Eisenbahnsektor, sondern die gesamte Logistik zu Lande, zu Wasser und in der Luft umfasst. Sie müsste demokratisch von ihren Mitgliedern kontrolliert werden, ihre FunktionärInnen und VertreterInnen müssten jederzeit wähl- und abwählbar und rechenschaftspflichtig sein. Sie sollten nicht mehr erhalten als den Tariflohn der Beschäftigten, die sie vertreten.

Ein demokratische Erneuerung von unten, die Kontrolle einer solchen Kampfeinheit wäre dabei nicht bloß das Ziel einer solchen zukünftigen Organisation - eine gemeinsame Gewerkschaft aller Beschäftigten bei der Bahn sowie im gesamten Transport- und Logistiksektor kann auch nur zustande kommen, wenn sich die kämpferischen GewerkschafterInnen in GDL, EVG und anderen Gewerkschaften für dieses Ziel unabhängig von der Bürokratie zu einer klassenkämpferischen Basisbewegung zusammenschließen. Die notwendige Reorganisation in der gesamten Branche wird schließlich nur unten erzwungen werden können, gegen den Widerstand der Apparate, die nicht nur die SozialpartnerInnenschaft, sondern auch ihre jeweils eigenen Privilegien verteidigen.

Die Solidarität mit einem GDL-Streik, die Verweigerung jeglicher Streikbrecherdienste, die Organisierung von Solidaritätsaktionen bei der gesamten Bahn und in anderen Transport- und Logistikunternehmen können ein erster Schritt zur Herstellung dieser Einheit sein und zu einer Gewerkschaft, die ihre Kämpfe aufgrund der straffen, aber demokratischen Organisation ihrer Mitglieder gewinnen, die die engen Grenzen gesetzlicher Schatten durchbrechen kann.