

EVG und ver.di: vom Verkehrsstreik zum Erzwingungsstreik zum Verkehrswendestreik

Leo Drajs, Neue Internationale 272, April 2023

Der 27. März 2023 galt schon als Superverkehrsstreiktag, bevor er überhaupt anbrach. Die bloße Ankündigung des Warnstreiks genügte, damit die Deutsche Bahn bereits von vornherein sagte: „Wir stellen den Fernverkehr für einen Tag komplett ein.“ Auch wenn die EVG den Warnstreik nur für die Zeit von 4 bis 15 Uhr angesetzt hat, tut sich die Bahn mit dem Komplettausfall einen wirtschaftlichen Gefallen: Am Dienstag stehen die meisten ICE an der richtigen Stelle. Nebenbei lässt sich so die Pünktlichkeitsstatistik ein bisschen frisieren. Schließlich meint die DB ja, ausgefallene Züge seien nicht verspätet.

An manchen Ort geht an diesem Montag fast gar nichts. In München oder Leipzig fahren weder S-Bahnen noch Busse, in Hamburg laufen keine Schiffe in den Hafen, auf allen Flughäfen außer Berlin streikt das Bodenpersonal, Autobahntunnel sollen gesperrt werden.

Dieser gemeinsame Warnstreik von ver.di und EVG liefert eine richtige Antwort auf die Verhandlungs„angebote“ der Kommunalen Arbeit„geber“:innenverbände (VKA) und der Deutschen Bahn in den parallel laufenden Tarifrunden im öffentlichen Dienst, an Flughäfen und in 50 Eisenbahnunternehmen. Aber es wird mehr brauchen, viel mehr, nicht nur wenn ein Ausgleich der Inflation erfolgen, sondern auch ausreichend Personal speziell im öffentlichen Nah- und Fernverkehr eingestellt werden soll.

Ungewohnt groß, gewöhnlicher Ablauf

Der gemeinsame Warnstreik von EVG und ver.di gibt im Ansatz eine Vorstellung davon, wie weh wir den täglichen Abläufen der Wirtschaft tun können, welche Macht wir eigentlich haben. Sicher wird dadurch „der Druck erhöht“, wie die Vorsitzenden Burkert (EVG) und Werneke (ver.di) es verkündet haben.

Abgesehen vom Ausmaß läuft der Montag jedoch in den üblichen eingelaufenen Bahnen der deutschen Sozialpartner:innenschaft und Tarifrundenrituale. Die Gewerkschaftsführungen kontrollieren, rufen auf, blasen ab. Man wird für die Zwecke der Bürokratie in Bewegung gesetzt, wobei - natürlich - Dampf abgelassen wird und am Ende vielleicht auch ein paar Prozente mehr rauskommen. Nicht mal Solidaritätsstreiks in den Verkehrsbetrieben, wo gerade nicht verhandelt wird, finden statt, obwohl das rechtlich durchaus möglich wäre. Somit wird in Berlin die BVG weiterfahren, während die S-Bahn steht.

Dass der Streik so massiv eingreifen, kann liegt in der Natur der Sache Verkehr, wobei die EVG mit einem Streik dieser Größe bei der DB durchaus auf neuen Gleisen fährt. 2018 hielt sie zwar einen Dreistundenstreik ab, der seinen Namen eigentlich nicht verdiente, darüber hinaus verfügt sie jedoch schlicht über keine Streikerfahrung. Gestreikt hat in der Regel die GDL. Zu ihr steht die EVG zumindest bei der DB in Konkurrenz, seit der Konzern das Tarifeinheitsgesetz anwendet: Wer die meisten Mitglieder in den jeweiligen DB-Betrieben hat, dessen Tarifvertrag wird angewandt. Die EVG profitiert dabei vor allem davon, dass sie deutlich mehr Fahrdienstleiter:innen als die GDL organisiert. Auch wenn der Organisationsgrad in dieser Berufsgruppe an manchen Orten erschreckend niedrig ist, reicht bereits ein bestreiktes Stellwerk, um den Fahrplan eines Knotens empfindlich zu stören. Das allein ist es, was dafür sorgt, dass die DB bereits vor dem Streik

ankündigt, Züge flächendeckend ausfallen zu lassen.

Das anscheinend unvermeidliche Gegeneinander der Apparate von GDL und EVG wird durch das Tarifeinheitsgesetz dieses Jahr übrigens besonders absurd. Hat die EVG ihren Abschluss, ist die GDL mit Verhandeln dran. Während die EVG zum jetzigen Warnstreik sagt, dass alle, auch GDL-Mitglieder streiken dürfen, da sie zu den aufgerufenen Berufsgruppen gehören, sagt die GDL das Gegenteil: Die Friedenspflicht sei ausschlaggebend. Anstatt zusammen zu kämpfen, wird durch die Führungen beider Gewerkschaften seit Jahren die Spaltung in der Belegschaft vertieft – langfristig kann uns das nur schaden.

Erzwingungsstreik!

Die Kampfbereitschaft unter den Verkehrsarbeiter:innen ist groß. Trotzdem droht, wie bei der Post, dass die Gewerkschaftsführungen diese Bereitschaft aus feigem Eigeninteresse nicht nutzen und den Arbeitskampf eskalieren und einem trotzdem am Ende erzählen, wie gut dieser Abschluss sei. Das gilt es zu verhindern! Ein Vorspiel lieferte die EVG bereits bei der Bahn: Anstatt einen ganzen Tag zu streiken, wofür auf jeden Fall die Motivation da gewesen wäre, wird die Arbeit nur bis 15 Uhr niedergelegt. Man wolle auch „deeskalierend“ wirken und „nicht schon das ganze Pulver verschießen“. Wie kann man sich nur so den Wind aus den eigenen Segeln nehmen? Man kann, wenn man den Streik bürokratisch von oben herab kontrolliert!

Die Strategie der deutschen Regierung und Konzerne läuft darauf hinaus, vermittels der Inflation die Krisenkosten von Corona und Krieg auf die Arbeiter:innenklasse abzuwälzen. Genau das steht hinter dem angebotenen Blendwerk an Einmalzahlungen! Weil die Konkurrenz international schärfer wird, wird auch der Verteilungsspielraum kleiner, erst recht, wenn man Milliarden in die Aufrüstung stecken will. Schon allein deshalb bräuchte es auch von unserer Seite einen viel schärferen Kampf. Aber zumindest in der EVG haben Apparatstimmen schon gezwitschert, dass man es so weit nicht kommen lässt und man vor dem Sommer einen Abschluss anstrebt. Wenn das die Bosse wissen, müssen sie ja einfach nur abwarten.

In ver.di und EVG müssen wir auf Urabstimmungen über Erzwingungsstreiks hinarbeiten. Wir brauchen Debatten in den Betriebsgruppen, die genau das flächendeckend fordern müssen. Keine Tarifkommission darf ohne Zustimmung der Basis etwas abschließen. Im Gegenteil sollte diese direkt von der Basis gewählt werden und abwählbar sein, wenn die Delegierten scheiße abschließen. Um das überprüfen zu können, braucht es wiederum öffentliche Verhandlungen. Wir sollten auf Streikversammlungen selbst entscheiden, wie gekämpft wird und wann es reicht.

Aber von solchen basisdemokratischen Abläufen sind wir weit weg. Manchen Betriebsgruppen muss überhaupt erstmal Leben eingehaucht werden.

Streik und Verkehrswende

Nicht nur was den Ablauf des Arbeitskampfes angeht, läuft alles wie bekannt. Auch der Inhalt treibt nicht über das übliche mehr Geld hinaus. Weder EVG noch ver.di politisieren den Kampf wirklich für eine Verkehrswende. Obwohl es so naheliegt – höhere Löhne bedeuten attraktivere Berufe im Nahverkehr, wo in den nächsten Jahren teilweise über 70 Prozent in Rente gehen – ist das Thema politischer Streik natürlich Teufelszeug. Der sei halt verboten, was willkommene Ausrede ist. Schließlich ist es für einen Apparat bequemer, dass im Wesentlichen alles bleibt wie bisher. Heute heiße Worte, morgen im Aufsichtsrat.

Eine Verkehrswende wird weder durch Volker Wissing (VW) und die Ampel noch durch die Autokonzerne und Verkehrsbetriebe und auch nicht durch die Art und Weise, wie EVG und ver.di

kämpfen, Realität werden, selbst dann nicht, wenn sich die Klimabewegung noch so sehr solidarisiert und den Apparaten ihre Unterstützung anbietet.

Ein Verkehrswende, die ihren Namen verdient, ist eine Kriegserklärung an eine Festung des deutschen Kapitalismus, die Autoindustrie. Sie muss dafür enteignet werden. Sie wird nur Realität werden, wenn wir sie gegen VW und den gleichnamigen Konzern erkämpfen, wenn wir nicht nur ein paar Stunden für mehr Lohn, sondern tagelang für einen kostenlosen Nahverkehr und seinen massiven Ausbau streiken, wenn wir die Busse in die Autobahnauffahrten stellen und den Beschäftigten in der Autoindustrie sagen: Solidarisiert euch, kämpft dafür, dass eure Autofabrik unter eurer Kontrolle und ohne Lohnverluste etwas Sinnvolles produziert!

Das ist zur Zeit sicher genauso weit weg wie basisdemokratische Streik- und Gewerkschaftsstrukturen. Aber die aktuellen Streiks bieten die Chance dafür, die Diskussion darüber voranzubringen. Zum Beispiel indem wir fordern, dass sich die DB im Tarifabschluss dazu verpflichtet, die Fahrpreise im Fernverkehr nicht zu erhöhen, oder indem wir uns dafür starkmachen, dass das 49-Euroticket durch eine Besteuerung des 22-Milliardengewinns von VW finanziert wird.