Der Bahnstreik 2007/2008

-

Wie kämpferisch ist die GDL?

„Die Befreiung der Arbeiterklasse muß die Tat der Arbeiter selbst sein“ - Karl Marx

Mai 2008

„Wir haben gewonnen – aber nur an Erfahrung!“
Ein Lokführer nach dem GDL-Streik.

Einleitung

Der Streik der Bahner der GDL (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer) im Jahr 2007 hat in der Bundesrepublik für viel Furore gesorgt. Zum einen waren es die Forderungen, die vielen als ungewöhnlich hoch erschienen und selbstverständlich im Lager der Unternehmer für Entrüstung sorgten. Denn hier stellten ArbeiterInnen nicht nur die viel gepredigte Lohnzurückhaltung in Frage, nein, sie forderten auch die Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen, was zwangsläufig zu Neueinstellungen hätte führen müssen. Die GDLer durchbrachen damit ein Tabu. In den letzten zwei Jahrzehnten verkündete ein stetiges Trommelfeuer der unternehmerfreundlichen Politiker und Medien: „Jede Lohnerhöhung, jede Verbesserung der Arbeitsbedingungen gefährde den eigenen Arbeitsplatz.“ Viele Arbeitende wagten kaum noch von Verbesserungen zu träumen.

Mit dem GDL-Streik wurde somit ein Tor geöffnet. Eine große Zahl der Arbeitenden, die kaum noch an ihre eigene Kampfkraft glaubten, sahen, dass es möglich war, einem Großkonzern Paroli zu bieten und sich nicht von Hetzkampagnen einschüchtern zu lassen. Einige Tarifrunden, die der Auseinandersetzung bei der Deutschen Bahn folgten, wie z.B. bei der BVG (Berliner Verkehrsbetriebe), wurden von der Kampfbereitschaft der GDLer indirekt beeinflusst und Tarifforderungen der Gewerkschaftsführung verdi heraufgesetzt.

Jedoch empörten sich nicht nur die Unternehmer über die GDLer. Auch mehrere DGB-Gewerkschaften, wie verdi, Transnet oder IG Metall, schrieen auf. Da tanzte die Gewerkschaft der Lokführer doch tatsächlich aus der Reihe und wollte sich nicht mehr der DGB-Bahngewerkschaft Transnet unterordnen. Mit ihrer Offensive wurde die Stillhaltetaktik der übrigen Gewerkschaften in Frage gestellt und dies war eine pure Provokation für Gewerkschaftsführungen, die lieber auf Sozialpartnerschaft und Betriebsfrieden setzen. Es war in den Augen der Gewerkschaftsführungen, die nur noch wenig auf Streik und direkte Konfrontation mit den Unternehmern setzen, ein Bruch der Solidarität unter Gewerkschafts... bürokratien.

Im Lager der Linken und linksradikalen Gruppen herrschte zunächst Verwirrung. Sollte man einen Streik unterstützen, der tatsächlich vor allem berufsständische Ziele verfolgte? Im Laufe der Auseinandersetzung wurde jedoch allen klar, dass es hier nicht um berufsständisch oder nicht ging, sondern um Kampfbereitschaft oder ständiger Verzicht. Doch viele der radikalen und linken Kräfte und Gruppierungen schütteten bei dieser Erkenntnis das Kind mit dem Bade aus. Anstatt sich den Konflikt der Lokführer und ihrer Gewerkschaft GDL mit dem DB Konzern von nahem anzusehen, wurde die GDL in Bausch und Bogen bejubelt. Endlich gab es eine Gewerkschaft, die wirklich kämpfen wolle und die der Arbeiterklasse in Deutschland als leuchtendes Beispiel für eine kämpferische Gewerkschaft vorgehalten werden konnte. Doch in Wahrheit – und das wissen auch viele der linksradikalen Kräfte – unterschied sich die GDL in nichts von den üblichen Methoden der Gewerkschaften. Vor, während und nach den Monaten des Kampfs der Bahner hat sie es an undemokratischen und streikhemmenden Methoden in ihren Reihen nicht mangeln lassen.

Privatisierungsträume – Alpträume der Bahnbeschäftigten

Der Arbeitskampf stand direkt im Zusammenhang mit der geplanten Privatisierung des DB Konzerns. 1993 wurde die Bahnreform vom Bundestag beschlossen, ein erster Schritt in Richtung vollständiger Privatisierung. Ab 1994 wurde die Bahn in über 200 verflochtene Tochtergesellschaften aufgeteilt und eine Konzernstruktur geschaffen mit der DB AG an der Spitze. Die Bahn wurde eine private Gesellschaftsform wie jedes andere Unternehmen auch, die Aktien blieben alle in der Hand der Bundesrepublik – noch! Eigentümer der Bahn blieb also der Staat. Ein repräsentatives Gesicht dieses Eigentümers war Verkehrsminister Tiefensee (SPD). Milliarden butterte der Staat in das Unternehmen: für nötige Infrastruktur, aber auch für zahlreiche Prestigeobjekte wie den Berliner Hauptbahnhof. Gleichzeitig wurden mehr als 5.000 Kilometer Schienen und zahlreiche Bahnhöfe gerade im Regionalverkehr geschlossen und stillgelegt. Obwohl neue Unternehmen aufgekauft und in den DB Konzern integriert wurden, sind seit der Bahnreform etwa die Hälfte der Beschäftigten verschwunden. Es gab zwar einen Pakt zwischen der Bahn und den Bahngewerkschaften: keine Kündigungen bis 2010, dafür aber Lohnsenkungen von 9,5 % und enorme Flexibilität. Die sogenannte Beschäftigungssicherung war damit teuer erkauft worden. Den Personalabbau verhinderte dieser Pakt – wie bei allen anderen Unternehmen, wo sich Gewerkschaften auf einen solchen Deal eingelassen haben – jedoch nicht. Wer gesundheitlich nicht mehr mithalten konnte, z. B. wegen eines Arbeitsunfalls oder einfach wegen der vielen Arbeit im Schichtdienst, oder als „Überhang“ galt, wurde „vermittelt“. Klingt sozial, war aber alles andere als das. Denn es wurde einige Flexibilität verlangt und konnte auch bedeuten, von Berlin nach Aachen versetzt zu werden. Was aus der Familie oder dem Freundeskreis würde, war der Bahn völlig gleichgültig. Viele Beschäftigte wurden auf diese Weise dazu gebracht, selber zu kündigen. Eine Methode, die Methode hat: beim Öffentlichen Dienst und in der Privatwirtschaft!

Von der Öffentlichkeit unbemerkt wurde so das Personal halbiert, ohne dass die drei Gewerkschaften dagegen wirklich angekämpft hätten. Damit wurde der DB Konzern fit gemacht für private Investoren. Er fährt Gewinne in Milliardenhöhe ein – Tendenz steigend. Mehr und mehr mischt die Bahn weltweit mit. Die eine oder andere staatliche Bahn im ehemaligen Ostblock steht auf der Einkaufsliste. Im Sommer 2007 gelang es bereits, in China und Indien milliardenschwere Kooperationen abzuschließen. Sie macht auch der französischen SNCF immer mehr Konkurrenz in Westeuropa. Zuletzt kaufte sie im Januar 2008 ein britisches Bahnunternehmen für 170 Mio. €. Das Ende dieser Shoppingtour ist noch lange nicht in Sicht. Kein Wunder, dass private Investoren schon lange ein Auge auf die Deutsche Bahn geworfen haben.

Mit verschiedensten Modellen, die Bahn an die Börse zu bringen, versuchen PolitikerInnen und Bahn-Vorstand, die Bevölkerung und die Bahnbeschäftigten zu beruhigen. Wie auch immer die Privatisierung umgesetzt wird: Für die Beschäftigten und die Bahnkunden bedeutet dies immer weitere Verschlechterungen. Wäre es da nicht nötig, dass die Bahngewerkschaften gemeinsam gegen die Privatisierungspläne Sturm laufen? Doch ganz im Gegenteil: Gewerkschaftschef der Transnet Hansen ist sogar für die Privatisierung, jedenfalls wenn Schiene und Verkehr zusammenbleiben. Die GDL hält die Bahn zwar „derzeit nicht für börsenfähig“, und schlägt etwas kritischere Töne an. Im Arbeitskampf der Fahrpersonale packte die GDL-Führung die drohende Privatisierung allerdings bewusst nicht auf den Tisch.

Ein Konzern - drei Gewerkschaften

Eine Ausnahme in der sonst weitgehend einheitlichen deutschen Gewerkschaftslandschaft hat in dem Arbeitskampf eine große Rolle gespielt: Bei der Deutschen Bahn gibt es drei Gewerkschaften. In Deutschland gilt eher der Grundsatz „Ein Betrieb – eine Gewerkschaft". Die ArbeiterInnen können nur sehr selten zwischen mehreren Gewerkschaften wählen und deren Politik miteinander vergleichen. Bei der Deutschen Bahn ist das anders. Transnet ist die größte der drei Bahngewerkschaften und eine der großen DGB-Gewerkschaften. Sie ist bekannt für ihre Sozialpartnerschaft, was ihr eigenes Motto „Verhandeln ist der Weg zum Ziel" besonders unterstreicht. Zur Belohnung ihrer treuen Dienste ist ihr Chef Hansen nun im Mai 2008 von der Deutschen Bahn-Führung auch in den Personalvorstand gerufen worden. Neben der Transnet gibt es die Gewerkschaft GDBA (Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter), früher eine reine Beamtengewerkschaft, und die GDL. Die GDL ist die traditionelle Gewerkschaft der Lokführer und verstand sich immer als reine berufsspezifische Gewerkschaft. Erst 2002 öffnete sie ihre Türen auch für Zugbegleiter, wie beispielsweise die Kontrolleure und die Beschäftigen der Zugbistros. Die GDL veröffentlichte zu Beginn der Auseinandersetzung, dass sie im DB Konzern 79 % der Lokführer und 33 % der Zugbegleiter in ihren Reihen organisieren würde, insgesamt 19.450 Fahrpersonale.

Über Jahre haben diese drei Bahngewerkschaften eine sogenannte Tarifgemeinschaft gebildet. Immer wieder schlossen sie mit der Bahn Tarifvereinbarungen weit unter den eigenen Forderungen ab. Das hieß, dass sie gemeinsam und in gegenseitiger Absprache Tarifverträge mit der Deutschen Bahn aushandelten. In der Praxis war es jedoch so, dass die Transnet als die größte Gewerkschaft die Entscheidungen traf. GDBA und GDL setzten nur noch ihre Unterschrift unter die vorgelegten Verträge. Manchmal aber auch nicht. So wie im Sommer 2007.

Die GDL schert aus

Die GDL hat bei Tarifverhandlungen und in den Betriebsräten, in denen sie meistens eine Minderheit stellt, zwar den Ausverkauf der Beschäftigten kritisiert. Insbesondere prangerte sie an, dass vor allem die Fahrpersonale unter dem zunehmenden Arbeitsdruck leiden würden. Viele der von der Transnet abgesegneten Verschlechterungen hätten vor allem die Fahrpersonale getroffen, wie zum Beispiel längere Arbeitszeiten ausschließlich für diese Beschäftigtengruppe.

Trotzdem trat die GDL wenig offensiv in Erscheinung. Lange hielt sie still. Das Auftreten der GDL insgesamt unterschied sich nicht sehr viel von den anderen Gewerkschaften. Ob es überhaupt ein gewerkschaftliches Leben gab, ob gewerkschaftliche Themen mit der Basis diskutiert oder inwiefern die Betriebsratsarbeit der GDL-Vertreter diskutiert wurden, hing vom Engagement einzelner GDL-Funktionäre vor Ort ab. Doch mehr und mehr GDL-Mitglieder stellten sich in Anbetracht des massiven Personalabbaus und der stetigen Verschlechterungen die Frage, warum sie in der GDL verbleiben sollten, wenn sich doch letztlich nichts ändern würde und die unternehmensfreundliche Transnet ihre Politik durchsetzen kann. Es gab eine zunehmende Zahl von Austritten oder Drohungen, auszutreten. Sich endlich von der Abhängigkeit von Transnet zu befreien und mit eigenen Forderungen für Lokführer und Zugbegleitpersonal in die Offensive zu gehen, wurde so auch zu einer Überlebensfrage für die GDL. Der Arbeitskampf um einen Fahrpersonaltarifvertrag war daher auch ein Kampf um die Existenz der Gewerkschaft selbst.

Auf der GDL-Generalversammlung 2006 beschlossen die Delegierten, den DB Konzern zu Verhandlungen über einen eigenständigen Fahrpersonaltarifvertrag aufzufordern, der nicht nur Löhne, sondern auch alle anderen Arbeitsbedingungen regeln sollte. Die hohen Lohnforderungen sorgten für Furore: Nach eigenen Angaben forderte die GDL Lohnerhöhungen von bis zu 31 % (wobei einige bisher schon gezahlte Zulagen wegfallen sollten) und erhebliche Verbesserungen der Arbeitszeitbestimmungen. Statt bisher 1.933,34 € brutto monatlich sollten Lokführer ein Einstiegsgehalt von 2.500 € brutto monatlich erhalten. Bisher war nach 4 Jahren das Ende der Fah-

nenstange erreicht, ein Lokführer konnte maximal 2.102,53 € brutto monatlich nach Hause bringen. Hinzu kamen die zahlreichen Zulagen für Nachtarbeit und so weiter. Die GDL forderte stattdessen eine stärkere Staffelung nach Berufsjahren, so dass ein Lokführer nach 30 Jahren immerhin 2.999,74 € erhalten sollte. Für die Beschäftigten der Bordgastronomie forderte die GDL Einstiegslöhne von 1.820 € brutto und für Zugbegleiter 2.180 € brutto monatlich. 31 % mehr Lohn! – ja das war für den Bahnvorstand sowie Vertreter von Unternehmensverbänden und sonstigen „Spezialisten" ein Skandal. Sie schwadronierten in der Öffentlichkeit über die „privilegierten" Lokführer und deren angeblichen Egoismus, der auf Kosten der anderen Bahnbeschäftigten ginge. Suckale, verantwortlich für Personalangelegenheiten im Bahn-Vorstand, behauptete sogar, die Technik würde eh alles selbst machen, Lokführer hätten gar nichts mehr zu tun. Was diese empörten Vertreter wohlweislich gegenüber der Öffentlichkeit verschwiegen: Seit der Bahnreform 1994 sanken die Reallöhne der Bahnbeschäftigten um etwa 9,5 %! Seit 1999, als Mehdorn Bahnchef wurde, haben sich allerdings die Vorstandsgehälter von 3,7 Mio. € auf 20,1 Mio. € mehr als verfünffacht! Mehdorn verdiente im Jahr 2006 soviel wie ein Lokführer in 100 Jahren! Diese Damen und Herren haben kein Recht, über die Berechtigung der Forderungen der Lokführer und Zugbegleiter zu urteilen. Sie selbst bereichern sich seit Jahren auf Kosten der Bahnbeschäftigten.

Doch den Lokführern und Zugbegleitern ging es noch um viel mehr, nämlich um eine deutliche Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen. Ein Lokführer schilderte in einem offenen Brief an Bahn-Chef Mehdorn seine Arbeitsbedingungen:

> *„(...) Dass nach der Bahnreform die Arbeitsaufgaben der Lokführer dramatisch gestiegen sind (die korrekte Formulierung wäre ‚gesteigert wurden'), wissen wir alle. Der Lokführer übt noch so etwa fünf weitere Tätigkeiten aus, die früher durch andere erledigt wurden (Beispiele: Tankwart, Zugführer, Rangierleiter, Teil-Tfz-Wart – Sand laden, Fenster putzen, Teil-Wagenmeister, Scheibendreher, Bw-Obmann). (...) Nur weil der betreffende Mensch ein Fahrpersonal ist, ist er doch biologisch gleichwertig zu anderen Arbeitnehmern und verdient deshalb den gleichen Schutz. Im Gegenteil, er ist wahrscheinlich anfälliger als der in Normalschicht arbeitende Kollege. Das könnte unter anderem daran liegen, dass bei der DBAG Schichtpläne aufgestellt werden, die einfachsten arbeitswissenschaftlichen Erkenntnissen Hohn sprechen. Dazu gehören rückwärts rollierende Schichtanordnungen, Zuteilung der Ruhezeiten nach Minuten, Schichtlängen über zehn Stunden, Schichtlängen bis zu 14 Stunden, täglich andere Beginn- und Endzeiten mit dadurch bedingtem ständigen Wechsel im Lebensrhythmus. Man fragt sich schon manchmal, welche Zwänge dafür seitens des Betriebes stehen sollen. Zumindest sind sie sehr schwer zu erkennen. Um möglichst wenig Rücksicht auf das Arbeitszeitgesetz nehmen zu brauchen, hat man sich verschiedene Instrumente zur Erhöhung der Flexibilität geschaffen. Da wären zum Beispiel die nirgends im Arbeitsrecht definierten Begriffe der ‚schutzwürdigen Arbeitszeit' der ‚nichtschutzwürdigen Arbeitszeit' und der ‚Tätigkeitsunterbrechung' (...)."*

Als die Berliner S-Bahn im Juni 2007 neue Dienstpläne einführte, die die Flexibilisierung der Arbeits- und Schichtzeiten nochmals steigerte, meldeten sich nach einer Woche zeitgleich über Hundert S-Bahn-Lokführer krank. Chaos im S-Bahn-Verkehr war die Folge. Die Berliner S-Bahn, ein Unternehmen im Bahn-Konzern, hatte den Bogen überspannt. Ohne Rücksicht auf den Wohnort der Beschäftigten, Arbeitsort zu Beginn und Ende der Schicht und nötige Ruhezeiten wurden die Beschäftigten „eingetaktet".

Dienstplan eines Lokführers bei der Berliner S-Bahn. Am Freitag war der Kollege krank, kein Wunder.

	Dienstbeginn	**Dienstende**	
Montag	19.21 Uhr	5.51 Uhr	
Dienstag	19.20 Uhr	6.13 Uhr	
Mittwoch	16.32 Uhr	1.27 Uhr*	*Das war dann auch die letzte S-Bahn vor der nächtlichen Betriebsunterbrechung; die nächste S-Bahn fuhr 4.09 Uhr!
Donnerstag	12.51 Uhr	21.32 Uhr	

Im März 2007 legte die GDL dem DB Konzern den umfangreichen Fahrpersonaltarifvertrag vor. Sie trat aber zunächst in der Lohntarifrunde vom Sommer 2007 noch mit den beiden anderen Bahngewerkschaften gemeinsam für höhere Löhne an. Sie forderten 7 % und mindestens 150 Euro monatlich mehr für alle. Doch verlangte die GDL zugleich die Unterzeichnung eines eigenständigen Fahrpersonaltarifvertrages. Drei Tage wurde Anfang Juli gestreikt, dann wurden alle Streiks abgeblasen und nach langen Verhandlungen hinter verschlossenen Türen am 9. Juli der „Durchbruch" verkündet: 4,5 % Lohnerhöhung ab Januar 2008, für 2007 sollte es lediglich eine Einmalzahlung von 600 Euro brutto geben. Zugleich vereinbarten DB Konzern und Transnet die Schaffung neuer Entgeltstrukturen für alle Bahnbeschäftigten und neue Tätigkeitsbeschreibungen, was weitere Lohnsteigerungen von 10 % bis 2010 bringen sollte. Transnet-Chef Hansen ließ sich dafür 2 Tage später auf dem Gewerkschaftstag feiern, denn immerhin war es das höchste von allen Tarifergebnissen, das 2007 in Deutschland von den Gewerkschaften herausgeholt wurde.

Doch angesichts der Milliardengewinne des Bahn-Konzerns und des allgemeinen Wirtschaftsaufschwungs hätte wesentlich mehr erkämpft werden können, wenn es nicht nur bei drei Tagen Streik geblieben wäre. Und 4,5 % mehr Lohn waren nicht einmal ein Ausgleich für die Lohnverluste der letzten Jahre durch den Beschäftigungssicherungspakt und die gestiegenen Preise.

Die GDL unterzeichnete diesen Kompromiss von Transnet und GDBA nicht. Sie forderte weiterhin einen eigenständigen Fahrpersonaltarifvertrag (FPTV). Damit stand sie fortan im Zentrum der Aufmerksamkeit. Die GDL rief zum ersten Mal selbständig für den 10. Juli bundesweit zu Warnstreiks für drei Stunden am Vormittag auf. Mehdorn kündigte sofort in der Presse an, er werde alles Erdenkliche tun, um weitere Streiks zu unterbinden. Er sagte öffentlich: *„Es kann nicht sein, dass eine kleine Berufsgruppe ganz Deutschland terrorisiert."*

Aus der GDL-Broschüre „Der Fahrpersonaltarifvertrag – Zahlen, Fakten, Hintergründe"

Die GDL fordert einen eigenständigen Tarifvertrag für das Fahrpersonal (FPTV) mit nachfolgenden Regelungsinhalten:

1. **Erhöhung der Monatstabellenentgelte für das Fahrpersonal um mindestens 31 Prozent.**
2. **Ersatzlose Streichung des Arbeitszeit-Erhöhungsfaktors von 1,025 für das Fahrpersonal (= Absenkung der Arbeitszeit von 41 auf 40 Stunden pro Woche).**
3. **Tarifierung eines verbindlichen Jahresruhetagsplanes für das Fahrpersonal.**
4. **Veränderung der Arbeitszeitbestimmungen**

   Im Einzelnen:

GDL-Tarifforderung	Derzeitige Tariflage
maximale Schichtlänge von 12 Stunden	maximale Schichtlänge von 14 Stunden
Mindestanrechnung von 6 Stunden Arbeitszeit pro Schicht	Mindestanrechnung von 5 Stunden Arbeitszeit pro Schicht
26 Ruhezeiträume pro Kalenderjahr mit mindestens 60 Stunden Ruhe	26 Ruhezeiträume pro Kalenderjahr mit mindestens 48 Stunden Ruhe
23 Ruhetage pro Kalenderjahr auf Sonn- und Feiertagen	20 Ruhetage pro Kalenderjahr auf Sonn- und Feiertagen
13 freie Wochenenden pro Kalenderjahr von Freitag 22.00 Uhr bis Montag 6.00 Uhr	13 freie Wochenenden pro Kalenderjahr von Samstag 14.00 Uhr bis Montag 6.00 Uhr
Festschreibung der vollständigen Schichtsymmetrie (Beginn und Ende der Schicht am gleichen Ort, Ort soll definiert sein)	Schichtsymmetrie zwar vorhanden (Beginn und Ende der Schicht ist an einem Ort), Ort ist nicht definiert (mal Einsatzstelle, mal die Lokomotive, mal am Bahnsteig)

5. **Verkürzung der ununterbrochenen Fahrzeit auf der Lokomotive um eine Stunde auf 4:30 Stunden.**

Gerichte auf Seiten der Unternehmen

Von Anfang an versuchte der DB Konzern mit juristischen Mitteln den Arbeitskampf verbieten zu lassen. Mit dutzenden Anträgen – so genannten einstweiligen Verfügungen – überschwemmte die Bahn die Arbeitsgerichte Deutschlands. Mit Erfolg.

Schon am 10. Juli 2007 sprachen die Arbeitsgerichte Düsseldorf und Mainz ein Verbot von Streiks aus. Dann verboten am 8. August das Arbeitsgericht Nürnberg Streiks im Güter- und Fernverkehr und das Arbeitsgericht Chemnitz Streiks im Regionalverkehr wegen des drohenden volkswirtschaftlichen Schadens. Die GDL sagte geplante Streiks ab und rief nur noch die S-Bahner in Berlin und Hamburg zum 2-stündigen Streik am 9. August auf, für die die Streikverbote nicht galten.

Als die GDL nach mehreren Verhandlungsrunden für den 5. Oktober 2007 wieder zu Streiks aufrief, konnte der DB Konzern wieder erfolgreich Richter finden, die der GDL die Streiks verboten. In der Nacht vor dem angekündigten Streik untersagte das Arbeitsgericht Chemnitz, alle Streiks beim Fern- und Güterverkehr. Das Gericht meinte, die Streiks im Fern- und Güterverkehr wären nicht verhältnismäßig und das Gemeinwohl beeinträchtigen. Und worin sah das Gericht die Verletzung des Gemeinwohls? Es erklärte:

> *„Das Streikrecht hat jedoch dann hinter den Interessen der Allgemeinheit zurückzutreten und eine relevante Gemeinwohlbeeinträchtigung liegt dann vor, wenn die Belange unbeteiligter Dritter und der Allgemeinheit in unerträglicher Weise in Mitleidenschaft gezogen werden, das heißt ein gesteigertes sachlich objektives öffentliches Interesse an der Unterlassung der Streikmaßnahme, das heißt in einem Fall von außergewöhnlicher Bedeutung vorliegt. Dies ist bei den (klagenden) Unternehmen der Fall, da hier nicht nur die konkrete Arbeitsleistung Dritten gegenüber unmittelbar zu erbringen ist, sondern aufgrund der Gegebenheiten in Gestalt einer europaweiten Vernetzung wie zeitlichen Verzahnung der Ausführung von branchenspezifischen Spezialtransporten, die mit anderen Verkehrsmitteln nicht möglich wären, ein Ausweichen auf andere Anbieter nicht möglich ist.“*

Übersetzt bedeutet dies: weil die Bahn ein so großes, europaweit aktives Unternehmen ist, hat ein Streik auch erhebliche Auswirkungen, und deshalb ist der Streik unzulässig. Streiken ja, aber nur, wenn es keinem weh tut! Natürlich kümmerte sich das Gericht kein bisschen darum, dass die schlechten Arbeitsbedingungen bei der Bahn schon lange für die Beschäftigten unverhältnismäßig waren. Es war dem Gericht auch egal, dass die Beschäftigten kein anderes wirksames Mittel haben, als den Streik, um Verbesserungen durchzusetzen. Nein, das Gericht hat ganz klar Position bezogen für die Interessen der Unternehmen. Und die haben die Entscheidung freudig begrüßt. Klar, denn mit der Argumentation dieses Gerichts lassen sich womöglich auch Streiks gegen andere Großkonzerne verbieten. Dass aber ausgerechnet Streiks im Regionalverkehr und bei den S-Bahnen erlaubt blieben, ist kein Zufall. Die größten Gewinne macht der DB Konzern im Güterverkehr. Außerdem sind viele andere Unternehmen von den Güterbahnen abhängig. Und die haben im Vorfeld des angekündigten Streiks schon lauthals gejammert, die gesamte Volkswirtschaft könne zum Erliegen kommen. Auf der anderen Seite trafen die Streiks im Regionalverkehr in erster Linie die einfache Bevölkerung. Die war zwar bis dahin ganz überwiegend auf Seiten der GDLer. Doch jeder Streiktag im öffentlichen Nahverkehr war ohne Zweifel eine erhebliche Belastung für die, die auf die Bahn angewiesen waren. Während der gesamten Auseinandersetzung bestand immer die Gefahr, dass die Stimmung der Bevölkerung kippen und sich gegen die Streikenden richten könnte. Darauf spekulierte die Bahn ganz sicher und das Gericht auch.

Diese gerichtlichen Streikverbote waren ein Angriff auf alle Arbeitenden. Doch die Reaktionen aus den Reihen der anderen Gewerkschaften blieben zahm. Den Gewerkschaftsfunktionären, die sich zu Wort meldeten, war es wichtiger, sich erst einmal von den Forderungen der GDL zu distanzieren. Die Dienstleistungsgewerkschaft verdi und der Deutsche Beamtenbund (dbb) kritisierten die Forderung nach einem eigenen Tarifvertrag für das Fahrpersonal bei der Bahn: *„Eine Zersplitterung schadet. Die Tarifeinheit ist ein hohes Gut.“* IG Metall-Chef Peters erklärte zum Streikverbot: *„Eine solche Entscheidung unterhöhlt das Streikrecht in Deutschland.* Doch zu-

gleich kritisierte er, die GDL lasse sich nicht von der Idee der Solidarität aller Beschäftigten leiten. In dieselbe Kerbe haute auch Arbeitgeberpräsident Hundt, der mehrfach ein gesetzliches Streikverbot in den Fällen forderte, in denen eine Minderheit streiken wolle. Sein Argument: Spartengewerkschaften für spezialisierte Beschäftigte wie Piloten, Fluglotsen, Ärzte oder Lokführer brächten den Flächentarifvertrag in Gefahr. Wie scheinheilig sich Unternehmensvertreter plötzlich um die Solidarität der Arbeitenden und den Erhalt der Flächentarifverträge sorgten! Setzen sie doch sonst alles daran, die Belegschaften zu spalten um immer schlechtere Arbeitsbedingungen durchzusetzen.

Auf der Suche nach dem Kompromiss – zahnlose Drohgebärden der GDL

Doch die GDL-Führung nahm den Kampf gegen die Streikverbote nicht auf. Sie signalisierte Verhandlungsbereitschaft und ließ sich bereits am 10. August 2007 auf ein Vermittlungsverfahren mit dem früheren Ministerpräsidenten Biedenkopf (CDU) und dem früheren CDU-Generalsekretär Geißler ein. Ohne klare Perspektive, was am Ende des Vermittlungsverfahrens rauskommen würde, und ohne jede Gegenleistung verzichtete die GDL-Führung bis zum 27. August auf Streiks. Die Gewerkschaftsmitglieder, die sich in der Urabstimmung mit 95,8 % für Streiks ausgesprochen hatten und bereits zum Teil tatsächlich gestreikt hatten, wurden vorher nicht befragt. Sicherlich machten es die Streikverbote um einiges schwieriger, den Arbeitskampf gegen die Bahn zu führen. Doch die GDL knickte schon beim ersten Gegenwind ein. Noch schlimmer, ohne Not erklärte Schell, Vorsitzender der GDL, bereits vor Beginn des Vermittlungsverfahrens: *„31 Prozent mehr Lohn war nie unser endgültiges Ziel. Keines unserer Mitglieder rechnet damit, dass wir das erreichen."* Da verwechselte Schell seine eigene Kompromissbereitschaft mit der der Gewerkschaftsbasis. Mag sein, dass er die aufgestellten Forderungen nicht besonders ernst nahm – anders sah dies jedoch die Gewerkschaftsbasis, die sich von dem Arbeitskampf ganz erhebliche Verbesserungen vor allem bei den Arbeitszeiten versprach.

Zugebegleiter und Gastro: Eene, meene, muh und raus bist du...

Am Ende des Vermittlungsverfahrens stand ein von Konzern und GDL unterzeichnetes Moderatorenergebnis, das der GDL zwar das Recht einräumte, für die Lokführer einen Tarifvertrag zu verhandeln. Dieser sollte sich jedoch „widerspruchslos und konfliktfrei" in das bisherige Tarifgefüge einordnen. Zu den Forderungen Arbeitszeit und Lohn findet sich im Moderatorenergebnis nicht ein Wort. Die Verhandlungen sollten erst noch weitergehen. Zugleich verzichtete die GDL-Führung auf Streiks bis zum 30. September. Die Bahn war fein raus. Bis auf eine Handvoll Stunden Anfang Juli und Anfang August war es bisher zu keinen Streiks gekommen und es würde auch während der gesamten Ferienzeit im Sommer keine Streiks geben. Außerdem verzichtete die GDL für einen Großteil ihrer Mitglieder darauf, überhaupt noch einen Tarifvertrag abzuschließen - nämlich für die Zugbegleiter und die Bistrobeschäftigten. Natürlich äußerten GDL-Vertreter, dass die Zugbegleiter in irgendeiner Form von Verbesserungen profitieren müssten. Doch wie dies gelingen sollte, wenn doch die GDL nicht mehr tariflich zuständig wäre und die Transnet einem schlechten Kompromiss schon vor Monaten zugestimmt hatte, verriet die GDL-Führung nicht. Der DB Konzern verpflichtete sich trotz all dieser Zugeständnisse im Gegenzug zu nichts. Es zeichnete sich damals bereits ab, dass es für die GDL-Führung andere Prioritäten gab als die der Gewerkschaftsbasis: an erster Stelle stand für sie der eigenständige Tarifvertrag. Der Rest war für sie lediglich Verhandlungsmasse.

Und so gingen die Verhandlungen weiter. Alle drei Bahngewerkschaften hatten sich im Moderatorenergebnis verpflichtet, sich gemeinsam an einen Tisch zu setzen und ein Kooperationsabkommen abzuschließen, um zukünftig wieder gemeinsam mit der Bahn zu verhandeln. Transnet und Bahn wollten für die Zukunft unbedingt verhindern, dass sich durch eine gewisse Konkurrenz der Gewerkschaften die Tarifforderungen „hochschaukeln". Doch auf welcher Grundlage sollte ein solches Kooperationsabkommen zu Stande kommen? War die GDL doch gerade deshalb in

den Arbeitskampf gezwungen worden, weil die unternehmensfreundliche Transnet-Führung der kleineren GDL über Jahre ihre Politik überstülpen konnte. Schließlich beschuldigte jede Seite die jeweils andere, Absprachen nicht eingehalten zu haben. Und das Moderatorenergebnis selbst bot wegen seiner unklaren Regelungen sowieso viel Interpretationsspielraum. Was sich auch immer hinter den Kulissen abspielte, eine Einigung zwischen den drei Bahngewerkschaften stand in den Sternen. Die Gespräche wurden abgebrochen und die GDL-Führung drohte Ende September erneut mit Streiks. Ob man noch dem DB Konzern Gelegenheit für Verhandlungsangebote geben wollte oder die Behinderung des Feiertagsverkehrs am 3. Oktober vermeiden wollte – jedenfalls machte GDL-Chef Schell rechtzeitig klar, dass nicht gleich zu Oktoberbeginn gestreikt werde. Tatsächlich legte der DB Konzern ein neues Angebot vor, dass sich jedoch von dem alten nicht unterschied: Übernahme des Transnet-Abschlusses und Bezahlung von Überstunden. Die GDL-Führung lehnte ab. Das Angebot der Bahn war unannehmbar. Und so blieb den GDL-Verantwortlichen, die doch in den letzten Monaten alles dafür getan hatten, um einen Streik zu verhindern, nichts anderes übrig, als für den 5. Oktober 2007 zum Streik aufzurufen... für drei Stunden. Ein Streik von lediglich drei Stunden konnte ganz sicher nichts an der verfahrenen Situation ändern. Die Bahn konnte sich ausreichend vorbereiten. Und dies nicht nur mit Ersatzfahrplänen. Oft wurden auch als GDL-Mitglieder bekannte Lokführer bewusst aus den Dienstplänen rausgenommen und durch „zuverlässige“ Kollegen ersetzt. Die Bahn gab darüber hinaus ein Gutachten in Auftrag, um die angeblich enormen volkswirtschaftlichen Schäden im Falle eines Streiks berechnen zu lassen, um so Unsicherheit bei der Bevölkerung und den Bahnbeschäftigten zu schüren. Auftragsgemäß verkündete das Wirtschaftsforschungsinstitut die exorbitante Zahl von bis zu 500 Mio. € Verlusten pro Streiktag.

Mit dem Streikverbot sah die GDL-Führung erneut ihre Hände gebunden. Und sie machte noch einen weiteren Schritt zurück: Am 5. Oktober streikten für nur drei Stunden lediglich die Bahner im Regionalverkehr. Erst für die folgende Woche rief sie zu Streiks bei den S-Bahnen auf, ohne jedoch darauf zu verzichten, sich über die starre Haltung der Bahn zu beklagen: *„Es ist unerträglich, wie der Arbeitgeber versucht, unsere Mitglieder einzuschüchtern und sie von den berechtigten Streiks abzuhalten.“* Und tatsächlich versuchte die Bahn so einiges, um die Streikfront aufzubrechen. Aber etwas anderes war wohl kaum zu erwarten! Statt sich zu beklagen, hätte nach Wegen gesucht werden müssen, den Spieß umzudrehen und den DB Konzern so unter Druck zu setzen, dass er endlich die Forderungen der Fahrpersonale akzeptierte. Doch da brauchte der Konzern nicht allzu viel von Seiten der GDL-Führung zu befürchten. Denn zugleich mit der Ankündigung der Streiks zeigte GDL-Chef Schell, dass er unbedingt einen Kompromiss und ein schnelles Ende wünschte. So bekräftigte er zwar erneut die Forderung nach einem eigenen Tarifvertrag der Lokführer über Lohn und Arbeitszeit, zeigte aber, wo er bereit wäre, Abstriche zu machen: *„Es war niemals unser Ziel, 31 Prozent zu realisieren. Wir sind verhandlungsbereit und werden im Kompromiss eine Lösung finden.“*

Oktober: Gemächliche Eskalation!?

Die Bahn wollte jedenfalls auf diese offenherzige Kompromissbereitschaft nicht eingehen. Am 12. Oktober streikten deshalb ganztägig die GDLer des Regionalverkehrs und der S-Bahnen. Mehr als die Hälfte der Regionalzüge fiel aus, bei den S-Bahnen fuhr - vor allem in Ostdeutschland - sehr wenig.

Doch im Ganzen betrachtet blieb der Schaden für die Bahn begrenzt und der Vorstand kapitulierte selbstverständlich nicht. Das Gezerre ging weiter. Die Bahn legte ein neues Angebot vor. Diesmal sollte es eine Einmahlzahlung von 2.000 € zu Weihnachten geben und 10 % mehr Lohn. Was auf den ersten Blick zumindest deutlich besser aussah als der Abschluss der Transnet – immerhin hatte sich die Transnet auf eine Einmahlzahlung von nur 600 € und 4,5% mehr Lohn eingelassen – war am Ende jedoch nichts anderes als eine Mogelpackung. In den 2.000€ Einmalzahlung waren nämlich 1.400 € für bereits abgeleistete Überstunden enthalten. Sollten die Fahrpersonale froh sein, wenn sie ihre Überstunden überhaupt bezahlt bekamen? Und darüber hin-

aus setzten sich die 10% mehr Lohn aus den 4,5%, die die Transnet schon abgeschlossen hatte, und weitere 5,5% für zwei Stunden Mehrarbeit pro Woche zusammen. Und dies auch noch unter der Bedingung, dass die GDL mit den beiden anderen Bahngewerkschaften ein Kooperationsabkommen abschließe. Was für eine Provokation! Und so streikten am 18. Oktober für 9 Stunden nochmals die Lokführer der S-Bahnen und des Regionalverkehrs. Doch diese Politik der Nadelstiche zeigte weiterhin bei der Bahn keine Wirkung. *"Es ist Zeit für unbefristete Streiks"* tönte nun GDL-Vizechef Kinscher. Doch trotz immer wieder ausgesprochener Drohungen, ist es nie zu einem unbefristeten Streik gekommen.

Am 25. und 26. Oktober streikten die GDLer der S-Bahnen und der Regionalzüge für 30 Stunden. Rund 4.000 Lokführer und Zugbegleiter beteiligten sich. Die Züge blieben im Osten fast flächendeckend stehen und im Westen gab es erhebliche Beeinträchtigungen. Doch die GDL-Führung setzte der Bahn eine neue Frist bis zum darauf folgenden Montag, den 29. Oktober, um „ein neues Angebot vorzulegen und weitere Arbeitsniederlegungen zu vermeiden", wie der stellvertretende GDL-Chef Weselsky erklärte. Für den folgenden Freitag, den 2. November, war die Berufungsverhandlung über das Streikverbot beim Fern- und Güterverkehr beim Sächsischen Landesarbeitsgericht angesetzt. Die GDL-Führung gab sich sicher, dass das Verbot aufgehoben werden würde. Weselsky drohte: „Dann behalten wir uns natürlich vor, noch am Wochenende den Güterverkehr lahm zu legen." Tatsächlich hob das Gericht am 2. November die Streikverbote auf und machte damit den Weg frei, legal in allen Geschäftsbereichen bei der Bahn gemeinsam und unbefristet zu streiken. Doch es folgte kein Streik in allen Bahnbereichen, sondern lediglich im Güterverkehr. Am 8. und 9. November legten die GDLer für 42 Stunden die Arbeit nieder. Da die Bahn jedoch wieder genug Zeit hatte, sich auf diesen begrenzten Streik einzustellen, rollten die meisten Züge einigermaßen regelmäßig. Der Streikbeginn war noch dazu so gelegt, dass die meisten Güterzüge in den Ausgangsbahnhöfen verblieben und deshalb die Strecke für noch fahrende Züge nicht versperrten. Auch für die belieferten Unternehmen waren diese Streiktage kein Problem, lassen sich doch kurze Unterbrechungen gut überbrücken. Und weil der X-te Kurzstreik kein Ergebnis zeigte, setzte die GDL... ein neues Ultimatum, welches – wenig überraschend – von der Bahn ignoriert wurde. Indes fand ein Schlagabtausch zwischen den Spitzen der GDL und des DB Konzerns in den Medien statt. Hierdurch blieb der Konflikt weiterhin in Presse und Fernsehen präsent und es schien, als seien GDL-Führung und Bahnvorstand kampfentschlossen. Doch die gegenseitigen teils harschen Titulierungen (GDL-Chef Schell bezeichnete Bahn-Personalchefin Suckale unter anderem als „Außerirdische" und Bahn-Chef Mehdorn als „Rumpelstilzchen") sollten nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Züge weiter rollten und es in der Kasse des Konzerns klingelte.

Das höchste der Gefühle: 2 ½ Tage Streik

Zehn Tage später rief die GDL erneut zum Streik. Diesmal ging der Aufruf an die GDL-Mitglieder aller Bahnbereiche, doch der Streik war von vornherein wieder auf etwas mehr als zwei Tage befristet. Vom 14. bis in die Nacht zum 17. November streikten 10.320 Lokführer und Zugbegleiter beim Güter-, Fern- und Regionalverkehr. Auf höchster Ebene gingen die üblichen Auftritte vor der Presse weiter. Der Bahnvorstand legte ein neues Angebot vor, dass... das alte war. Die GDL-Spitze lehnte ab. Auf den Schienen wurde es immer ruhiger. Im Regionalverkehr Berlin-Brandenburg fielen 85 % aller Zugfahrten aus. Zwischen 20 % und 50 % der Züge blieben laut DB im Westen stehen. An den Seehäfen blockierten Güterzüge die Bahnhöfe. Immer weniger Schiffe konnten abgefertigt werden. Nicht nur am Hamburger Hafen drohte nach drei Streiktagen der Stillstand.

Die Bahn hatte zwar den juristischen Kampf um ein Verbot der Streiks verloren. Aber aufgegeben hatte sie noch lange nicht. Sie versuchte vermehrt, die Bahner und die Öffentlichkeit zu verunsichern. Wirtschaftsvertreter sprangen der Bahn an die Seite und sahen „schwarze Wolken am Konjunkturhimmel aufziehen". Wieder schaltete die Bahn teure Anzeigen in den großen Tageszeitungen, um die Bevölkerung gegen die Streikenden aufzuhetzen. Zugleich verklagte die Bahn

die GDL auf Schadensersatz in Höhe von 5 Mio. €, wegen des angeblich rechtswidrigen Streiks vom 10. Juli. Außerdem startete die Bahn eine Kampagne, 1.000 Lokführer einstellen zu wollen. Angeblich hätte es daraufhin 12.000 Interessenten gegeben. 12.000, die nur darauf warten würden, den „beliebten“ Beruf Lokführer auszuüben. So sollte den GDLern gezeigt werden, dass es genug andere gäbe, die den Job an ihrer Stelle machen würden. Gegenüber der Bevölkerung wollte die Bahn damit den Beweis erbringen, dass die Arbeitsbedingungen bei der Bahn ja gar nicht so schlecht sein könnten. Schnell stellte sich heraus, wer ein guter Teil dieser 12.000 Interessenten waren: Zum einen hieß es, dass jeder Klick auf die eingerichtete Internet-Seite gezählt wurde. Zum anderen hatten Vorgesetzte gezielt Bahnbeschäftigte anderer Berufe, zum Beispiel vom Sicherheitsdienst angesprochen, sich zu bewerben, auch wenn die Bewerbung nicht ernsthaft und damit ganz sicher erfolglos wäre.

Doch nicht nur negative Presseberichte hinterließen ihre Spuren. Die Bahn versuchte ganz gezielt, die Streikenden zu verunsichern. So besuchten Vorgesetzte die Meldestellen (Räumlichkeiten, wo die Fahrpersonale üblicherweise sich zum Dienst melden), um mit den von der GDL vereinzelt gelassenen Streikenden zu „diskutieren“. Beim Güterverkehr wurden Faxe gesendet, auf denen lang und breit Zugverbindungen aufgelistet waren, die angeblich an Konkurrenten vergeben werden mussten – wegen des Streiks natürlich, womit die Streikenden letztlich ihren eigenen Arbeitsplatz gefährden würden.

Somit war das Kräftemessen nach 9 Monaten noch immer nicht vorbei. In der Presse äußerten während der Streiktage Vertreter der GDL, vom Ortsgruppen-Chef über den Bezirkschef bis hin zum Bundesvorstand, dass ein unbefristeter Streik drohe. Allerdings sollten zunächst die drei Tage Streik wie geplant in der Nacht zum Sonnabend enden. Am kommenden Dienstag könnte der Streik aber wieder beginnen, drohte der GDL-Bezirkschef für Berlin-Bandenburg-Sachsen Hans-Joachim Kernchen. Der Streik werde *„bis zum bitteren Ende dauern. Notfalls auch bis in die Weihnachtszeit hinein.“* Doch wie ernst waren diese Drohungen? GDL-Bezirkschef Kernchen war bekannt dafür, dass er sich dafür einsetzte, die Berliner S-Bahn aus dem Streik rauszunehmen. Nichts sprach dafür, dass die Funktionäre der GDL endlich nach 9 Monaten zu einem solchen Kampf bereit waren. Sicher ist jedoch, die Mitglieder der GDL nahmen diese Ankündigungen ihrer Gewerkschaftschefs ernst. Umfragen von Meinungsforschungsinstituten und persönliche Erfahrungen in Gesprächen gaben außerdem den GDLern die Gewissheit, dass die Mehrheit der Bevölkerung weiterhin hinter ihnen stand.

Schließlich gingen die GDLer ab dem 17. November wieder an die Arbeit. Dies mit der hoffnungsvollen Gewissheit, sollte der DB Konzern nicht die Forderungen der GDL akzeptieren, werde es zum unbefristeten Streik kommen.

DB Mobility Networks Logistics

Stoppen Sie diesen Wahnsinn, Herr Schell!

Wir sind bereit, über vieles zu reden, während Sie sich seit Monaten jeglicher Verhandlung verweigern. Hören Sie endlich auf, ein ganzes Land zu bestreiken.

- Wir bieten den Lokführern bis zu zehn Prozent mehr Gehalt.
- Wir bieten den Lokführern eine Einmalzahlung von 2.000 Euro noch in diesem Jahr.
- Wir bieten den Lokführern freizeitfreundlichere Schichtpläne.
- Wir bieten den Lokführern neue Gehaltsstrukturen mit besseren Aufstiegsmöglichkeiten.

Sie dagegen sind nicht einmal bereit, auf dieser Basis – dem höchsten Tarifangebot, das es seit langem in Deutschland gegeben hat – mit uns auch nur zu verhandeln.
Sie wollen einzig und allein Ihre Funktionärsmacht stärken.
Sie wollen, dass künftig in diesem Land jede Minderheit von nicht einmal drei Prozent einer Belegschaft mit einem eigenen Tarifvertrag jederzeit ein Unternehmen und ein ganzes Land erpressen kann.

Wenn das Schule macht, haben wir in Deutschlands Unternehmen bald das Tarifchaos. Das sehen nicht nur wir so. Das sehen die großen politischen Parteien so, das sehen Wirtschaftsverbände und Gewerkschaften so und fordern uns auf, nicht zuzulassen, dass die bewährte Tarifeinheit in Deutschland zerstört wird. Das hat in anderen Ländern schon ganze Volkswirtschaften schwer geschädigt.

Uns geht es darum, für die Lokführer etwas zu tun,
Ihnen nur noch um die Macht der GDL.

Unser Angebot steht.
Verhandeln Sie endlich darüber, Herr Schell.

Zukunft bewegen. Deutsche Bahn.

Nach dem Ultimatum ist vor dem Ultimatum

GDL-Chef Schell rutschte indes weiter vor dem Bahn-Vorstand auf den Knien, um endlich die Tarifauseinandersetzung zum Ende zu bringen. Mit der wiederholten öffentlichen Erklärung, die Gewerkschaft würde Lohnerhöhungen zwischen 10 % und 15 % zustimmen, zeigte er erneut Kompromissbereitschaft. Dann tauchten die Verhandlungskommissionen ab und das Gemauschel am „geheimen Ort" – so hieß es ausdrücklich in den Pressemitteilungen der GDL – ging weiter. Nach außen drang nur wenig. Allenfalls wurde aus Presseberichten deutlich, dass die Bahn keineswegs eingeknickt war. Mal hieß es, ein neues verbessertes Angebot der Bahn liege vor, woraufhin sich die GDL-Spitze zuversichtlich gab, *„dass es diesmal einen Durchbruch geben kann."* Doch dann entpuppte sich das Angebot wieder als Mogelpackung. Ein Ultimatum der GDL folgte dem anderen. Die Zeit verging. An Drohungen, notfalls Weihnachten zu streiken, fehlte es nicht.

Am 5. Dezember traten ungewohnt freudestrahlende Gesichter vor die Presse. Bahnchef Mehdorn und GDL-Chef Schell verkündeten, es solle einen eigenständigen Tarifvertrag geben, der in das Tarifgefüge des Konzerns passe. Bis Ende Januar 2008 sollten Entgelt und Arbeitszeit ausgehandelt werden. Und eine „frohe Botschaft an Deutschland" packte Schell noch oben drauf: *„Solange wir verhandeln, streiken wir nicht."* Für fast 2 Monate verzichtete die GDL-Führung erneut auf Streiks. Doch wofür? Was hatte der Bahn-Konzern dafür geboten? Was waren die Eckpunkte, auf die man sich geeinigt hatte? Die Pressemitteilungen erklärten nur wenig. Klar war, dass weiterhin auf Zugbegleiter und Bistrobeschäftigte verzichtet wurde. Schell begründete dies auf der Internet-Seite der GDL so:

> *„Die GDL hat das Mandat für die Verhandlungen zum eigenständigen Tarifvertrag nur für die Lokomotivführer bekommen. Zwar wollte die GDL das Moderatorenergebnis inhaltlich auch auf den Zugbegleitdienst übertragen. Der DB-Vorstand bestand jedoch darauf, dass der eigenständige Tarifvertrag nur für Lokführer gilt."*

Na dann, wenn der Bahn-Vorstand das so will, was soll man da auch machen?

Und wie rechtfertigte die GDL-Spitze intern, dass für Tausende ihrer eigenen Mitglieder der GDL-Tarifvertrag nicht gelten sollte? Offizielle Begründung war, dass die GDL nicht habe nachweisen können, dass sie bei den Zugbegleitern und bei den Lokrangierführern mehr Mitglieder hat als die Transnet. Aber selbst im Hinblick auf die Zugbegleiter und die Lokrangierführer ist dieses Argument mehr als fadenscheinig. 33 % aller Zugbegleiter und 79 % aller Lokführer waren zu Beginn der Auseinandersetzung bei der GDL organisiert. Während der Streiks gab es außerdem viele Eintritte.

Der DB Konzern selbst machte das Zugeständnis „nach Möglichkeit" zu Weihnachten eine Abschlagszahlung von 800 € zu zahlen. Aus dieser „Möglichkeit" wurde nichts. Ansonsten blieb für die Betroffenen alles im Dunkeln. Dieser Schwebezustand sollte drei Monate andauern!

Denn das am 5. Dezember 2007 verkündete „solide Fundament" – so Schell damals in der Presse – stellte sich als ziemlich dünnes Eis heraus. Der DB Konzern machte erneut ein Kooperationsabkommen zwischen allen drei Bahngewerkschaften zur Voraussetzung für einen Lokführertarifvertrag mit der GDL. Die brach daraufhin am 20. Dezember alle Verhandlungen mit der Bahn ab und spielte wieder ein wenig mit den Muskeln. *„Wir lassen uns von der Bahn nicht veralbern"*, gab sich GDL-Vizechef Weselsky in der Presse kämpferisch. Das Scheitern der Tarifverhandlungen wurde – erneut – erklärt. Eine solche Kampfansage kurz vor Weihnachten? Die Bahn war mit ihrer Provokation ein ziemlich hohes Risiko eingegangen. Oder konnte sie vielleicht sicher ausschließen, dass es zu Streiks kommen würde?

An der Gewerkschaftsbasis begann es zu rumoren. Doch die Bahn konnte sich auf die GDL-Spitze verlassen. Die Gewerkschaftsbasis wurde erfolgreich mit der bloßen Ankündigung neuer Streiks hingehalten und aufs nächste Jahr vertröstet. Man kündigte an, ab dem 7. Januar 2008 zu streiken und verband dies mit dem Appell an den DB-Vorstand, *„die Weihnachtszeit zur Besinnung zu nutzen und sich auf die GDL zu zu bewegen."* Was von dieser zahmen Kampfansage zu halten war, sollte sich bereits am nächsten Tag zeigen. Bundesverkehrsminister Tiefensee

(SPD), Vertreter des einzigen Aktionärs der Bahn – dem Staat, griff als Schiedsrichter in das Schattenboxen ein, und so gingen die Tarifverhandlungen am 21. Dezember weiter. Die GDL-Führung hielt jedoch die Streikdrohung für den 7. Januar aufrecht.

Das neue Jahr begann ohne Unterschrift unter einen Tarifvertrag und ohne den angekündigten Streik. Die Geheimverhandlungen und Spitzengespräche zogen sich dahin. Würde das ganze überhaupt je ein Ende finden? Die Unruhe unter den Mitgliedern nahm zu, immer häufiger stellten sie Fragen über den Stand der endlosen Verhandlungen und forderten Informationen. Doch die rückte die GDL-Führung nicht raus. Aus dem Munde von Bundesverkehrsminister Tiefensee erfuhren sie schließlich am 12. Januar im Fernsehen, dass es nun – mal wieder – eine Einigung über Eckpunkte für einen eigenständigen Lokomotivführertarifvertrag zwischen GDL und Bahn gebe. In zwei Stufen sollte es insgesamt eine Engeltvolumenerhöhung von 11% geben. Für jeden einzelnen Lokführer sollten dies zwischen 7% und 15% mehr Lohn werden plus einer Einmalzahlung von 800 €. Das klang gut, bedeutete dies doch im Vergleich zu sonst üblichen Tarifabschlüssen eine sehr gute Lohnerhöhung. Auch die Arbeitszeit sollte von 41 Stunden auf 40 Stunden die Woche gekürzt werden – allerdings erst ab 2009. Die GDL-Spitze stellte dies als großen Durchbruch dar. Dementsprechend gab sie *„grünes Licht zur Verhinderung weiterer Arbeitskämpfe“*. Wieso grünes Licht zur Verhinderung weiterer Arbeitskämpfe? Nur eine unglückliche Wortwahl? Oder zeigte sich nicht darin vielmehr das, was den GDL-Funktionären immer außerordentlich wichtig war, nämlich Arbeitskämpfe zu verhindern, selbst wenn die eigene Gewerkschaftsbasis etwas anderes will? *„Zu 99 Prozent wird es keine weiteren Streiks geben. (...) Wir haben einen guten Abschluss erzielt.“* Damit war in Richtung der Gewerkschaftsbasis schon mal das Zeichen gesetzt, was sie von dem Abschluss zu halten hatten.

Aber mal wieder hatten die Funktionäre voreilig das Ende der Tarifauseinandersetzung vorausgesagt. Denn in Wahrheit war der Tarifvertrag nicht unterschrieben, ja noch nicht einmal fertig ausgehandelt. Ein paar „Details von Zulagen und Arbeitsbestimmungen“ waren noch offen und sollten bis Ende Januar verhandelt werden. Nur ein paar „Details“? Zulagen machen schließlich einen großen Lohnbestandteil vieler Lokführer aus! Und was war mit den Verbesserungen bei den Arbeitszeiten, wie Schichtdauer, Pausen sowie Ruhetage oder Berufsunfähigkeit?

Das Blitzlichtgewitter der Pressefotografen war gerade abgeklungen, die Tinte auf dem handgeschriebenen Zettel kaum trocken, da machte die Bahn sofort klar, dass sie diesen „Sieg“ keinesfalls so akzeptieren werde. Um weder bei der GDL noch bei den ArbeiterInnen anderer Branchen, die den Arbeitskampf mit Sympathie verfolgt hatten, das Gefühl eines Sieges aufkommen zu lassen, kündigte Bahnchef Mehdorn Preiserhöhungen und Stellenabbau an.

Ein internes Rundschreiben des GDL-Chefs vom 16. Januar, welches nur an die GDL-Funktionäre des Hauptvorstandes, der Bezirke, Ortsgruppen, Betriebsräte und Vertrauensleute geschickt wurde, geriet schließlich an die Öffentlichkeit und zirkulierte per Mail unter den Bahnern. Dieses Schreiben verschaffte etwas mehr Klarheit, jedoch in erster Linie Klarheit darüber, dass noch vieles unklar war! So war Kern der Vereinbarung mit der Bahn, dass es individuelle Lohnsteigerungen der einzelnen Lokführer zwischen 7 % und 15 % geben soll. Allerdings war aus den beigefügten Tabellen ersichtlich, dass diese Entgelterhöhungen je nach Eingruppierung und Betriebszugehörigkeit sehr unterschiedlich verteilt sein würden. Profitieren würden diejenigen, mit sehr langen Beschäftigungszeiten und die Teamleiter. An dem niedrigen Gehalt für neu Eingestellte sollte sich nichts ändern! Letztlich blieb es aber unmöglich, die tatsächliche Lohnerhöhung auszurechnen. Denn ein Großteil der Zulagen (Leistungszulage, Urlaubsgeld, Weihnachtsgeld, etc.) sollte in die Monatslohntabelle eingerechnet werden. Dies war zwar anfangs auch eine Forderung der GDL, doch war offen, wie und in welcher Höhe das passieren sollte. In dem internen Rundschreiben gab es eine Reihe anderer Informationen, die in der Presse noch nicht veröffentlicht worden waren. Sie betrafen wichtige Regelungen von Arbeitszeiten und Zulagen sowie die Frage, für wen der Tarifvertrag überhaupt gelte. Doch die GDL-Führung meinte völlig selbstverständlich: *„Wir gehen davon aus, dass dadurch keine derartigen Knackpunkte mehr entstehen, die das Tarifergebnis in Gänze in Frage stellen.“*

Welch ein Widerspruch zwischen den freudestrahlenden Siegesfeiern in der Presse und dem tatsächlichen Verhandlungsstand hinter den Kulissen! Es stand offensichtlich im Januar, als auf Streiks mal wieder verzichtet wurde, noch nicht einmal fest, für wen der Lokführertarifvertrag gelten sollte. Nicht nur dass schon alle Zugbegleiter fallen gelassen wurden, darüber hinaus war noch nicht einmal der Geltungsbereich sicher, was nichts anderes bedeutete, als dass die Bahn auch noch bestimmte Lokführergruppen aus dem Tarifvertrag raushalten wollte – und die GDL war bereit, darüber zu verhandeln. Auch das Abschmelzen bestimmter Zulagen war noch unklar, aber für die GDL offenbar nur ein zweitrangiges Detail, dass am Verhandlungstisch ohne weiteres gelöst werden könnte. Hatte die GDL-Führung wirklich geglaubt, sie könne solch gewichtige „Knackpunkte“ einfach so in den Verhandlungen durchsetzen? Wie hat sie sich das vorgestellt? Durch appellieren, bitten, betteln?

Die Antwort erhielten die GDLer Mitte Februar... aus der Presse. Die Bahn wollte weiterhin die Eigenständigkeit der GDL aushebeln. Sie machte ein Kooperationsabkommen unter den drei Bahngewerkschaften zur Vorbedingung für den Lokführertarifvertrag. Außerdem sollte die GDL ihren Vertretungsanspruch für bestimmte Lokführergruppen (Rangierlokführer und Lokrangierführer) und zusätzlich für bestimmte Tochterunternehmen im DB Konzern ganz aufgeben. Die GDL-Führung war zu allem bereit, doch an dieser Stelle konnte sie keinen Kompromiss machen. Für die GDL-Basis blieb das Geschehen weitgehend unverständlich und hatte mit ihren Forderungen nach Verbesserung bei Arbeitszeiten und höheren Löhnen nichts mehr zu tun. Sie waren nur noch Verhandlungsmasse.

Die Verhandlungen gerieten an einen toten Punkt. GDL-Chef Schell hatte im Januar nur zu 99 % weitere Streiks ausgeschlossen. Nun war die Zeit gekommen, die 1%-Karte zu ziehen. Am 20. Februar 2008 drohte er, dass es über den 7. März hinaus keine weiteren Verhandlungen geben werde. *„Wenn der Lokomotivführertarifvertrag bis dahin nicht unterzeichnet ist, wird es unweigerlich zu Arbeitskämpfen kommen.“* Eine Drohung, die mehr Verwunderung auslöste, als dass irgendjemand noch ernsthaft mit Streik rechnete. Noch dazu hatte die GDL-Basis den Lokführertarifvertrag ja noch nicht einmal zu Gesicht bekommen, für den sie vielleicht bald streiken sollten! Dieser wurde erst am Donnerstag, den 6. März veröffentlicht. Doch wer von den Beschäftigten hat schon Zeit, sich alle 83 juristisch verklausulierten Paragraphen und sieben Anlagen anzuschauen, zu verstehen und gar mit den ursprünglichen Forderungen des Fahrpersonaltarifvertrages zu vergleichen? In der Kürze der Zeit, lediglich vier Tage vor dem neuen Streiktermin, war dies für die Mehrheit schlicht unmöglich. Für Montag, den 10. März, wurden Streiks festgelegt.

Vier Tage vor dem angekündigten Streik und fast 12 Monate nach Beginn der Tarifauseinandersetzung erhielten die GDLer also das erste Mal Kenntnis davon, was hinter den Kulissen verhandelt worden war. Der Tarifvertrag war vom GDL-Chef bereits unterschrieben und er war ein fauler Kompromiss. Die GDL-Führung war auf alle Forderungen der Bahn eingegangen – bis auf das Kooperationsabkommen mit den beiden anderen Bahngewerkschaften. Die GDL-Führung hatte in Wirklichkeit kein Interesse an einer ehrlichen Diskussion über das Verhandlungsergebnis. Vielleicht hätte die Gewerkschaftsbasis rebelliert, wenn sie von dem Ausverkauf ihrer Interessen früher erfahren hätte.

Die Streikvorbereitungen wurden von Seiten des GDL-Apparates nicht ernsthaft in Angriff genommen. Dies ging bei einigen Funktionären sogar so weit, dass der GDL-Chef für den Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen Hans-Joachim Kernchen erneut beim Hauptvorstand bat, man möge die Berliner S-Bahn vom Streikaufruf herausnehmen, da zur gleichen Zeit wegen des Streiks von verdi die Busse, U-Bahnen und Straßenbahnen in Berlin nicht fuhren. Als die Bahn schließlich auf Forderungen im Hinblick auf ein Kooperationsabkommen zwischen den drei Bahngewerkschaften verzichtete und die GDL auch die rund 3.000 Lokrangierführer fallen ließ, wurde der Tarifvertrag auch von der Bahn unterschrieben und der Streik nur sieben Stunden vor dem geplanten Beginn abgesagt.

„So konnten wir unser vordringliches Ziel erreichen, nämlich den Abschluss eines eigenständigen Tarifvertrages – wenn auch nur für die Lokführer. (...) Wir haben darüber hinaus die ganze Zeit nie einen Zweifel daran gelassen, dass der Tarifkonflikt bei der Bahn ebenso enden würde wie bisher jede Tarifauseinandersetzung in Deutschland geendet ist, nämlich mit einem Kompromiss."
Pressemitteilung der GDL vom 24. Januar 2008.

Ein „Erfolg" mit vielen offenen Fragen

Am Ende des Arbeitskampfes stand ein Abschluss, der allein die Unterschriften von GDL und Bahnvorstand trug. Insofern konnte die GDL einen eigenständigen Tarifvertrag durchsetzen. Ihren Platz am Verhandlungstisch haben sich die GDL-Funktionäre damit für die Zukunft gesichert. Doch der Preis für die GDL-Mitglieder war hoch.

Der eigenständige Lokführertarifvertrag gilt am Ende nur für einen Teil der Fahrpersonale. Tausende Zugbegleiter, Disponenten, Rangierlokführer, Lokrangierführer wurden zu Bauernopfern. Sie haben mitgestreikt, den Drohungen ihrer Vorgesetzten standgehalten und viele Hoffnungen in die kämpferisch auftretende GDL-Spitze gehabt und wurden schließlich als Verhandlungsmasse über Bord geworfen. Für die Gewerkschaftsführung war ein Organisationsgrad von 33% offenbar nicht hoch genug. Doch wer bestimmt, ab welchem Organisationsgrad eine Gewerkschaft streiken und Tarifverträge abschließen darf? Weder Gesetze noch Gerichtsurteile geben eine Untergrenze vor, allein die Kampfkraft ist entscheidend. Die GDL hätte sich an die Nicht-Organisierten und Transnet-Mitglieder wenden und die Lokführer hätten für ihre weniger organisierten Kollegen mitkämpfen können.

Die GDL verpflichtete sich sogar für die rausgefallenen Fahrpersonale bis mindestens Ende 2012 keine Tarifforderungen zu stellen oder gar zum Streik aufzurufen. Die Frist verlängert sich bis Ende Juni 2014, wenn die GDL kein Kooperationsabkommen mit Transnet und GDBA vereinbart. Auch Tausende Lokführer bei der DB Zeitarbeit, DB Autozug und anderen Tochterunternehmen fallen nicht unter den Lokführertarifvertrag. Hier darf die GDL zwar zukünftig Forderungen für gesonderte Tarifverträge stellen und streiken. Doch wenn Tarifverträge nur für kleine Bereiche der Bahn ausgehandelt werden, dann besteht die Gefahr, dass sehr viel weniger Bahner an einem Kampf teilnehmen und leichter gespalten werden können. Sich gegen den riesigen Konzern durchzusetzen, wird dann noch mal schwerer. Bahn und Transnet konnten für sich als Erfolg verbuchen, dass sie der GDL ganz erheblich die Hände gebunden haben. Von der so genannten Eigenständigkeit ist in Wahrheit nicht viel übrig geblieben.

Lohnerhöhungen von mindestens 7 bis 15% für Streckenlokführer im Güter-, Nah- und Fernverkehr sind das Ergebnis. Doch erst die Lohnabrechnungen der nächsten Zeit werden zeigen, wie hoch die Lohnerhöhung für jeden Einzelnen wirklich ausfällt, selbst wenn die Zahlen sehr gut klingen. Der Teufel steckt nämlich im Detail.

Von den ursprünglichen Forderungen, z. B. beim Lohn, ist man weit entfernt. So forderte die GDL anfangs 2.500 € Einstiegslohn für einen Lokführer. Tatsächlich werden es nur 2.195 € sein - wie bisher. Sicherlich ist auch die Verkürzung der Arbeitszeit um eine Stunde pro Woche ein wichtiges Signal an die Arbeitenden, dass es möglich ist, sich gegen die dreisten Forderungen der Unternehmen nach Arbeitszeitverlängerung erfolgreich zur Wehr zu setzen. Doch im Falle der Lokführer wird sich diese Arbeitszeitverkürzung nicht bemerkbar machen. Alle miserablen Arbeitszeitregelungen in Bezug auf Schichten, Ruhezeiten und Pausen sind absolut gleich geblieben. Viele Lokführer schieben einen Berg Überstunden vor sich her. Solange sich an diesen Bedingungen nichts grundlegend ändert, wird eine Stunde Arbeitszeitverkürzung völlig verpuffen.
Was nicht in Zahlen gemessen werden kann, ist jedoch die Erfahrung, einen riesigen Konzern wie die Deutsche Bahn herausfordern zu können. In der Bevölkerung herrscht seither das Ge-

fühl, dass es die Lokführer richtig gemacht haben. Gewerkschafter anderer Gewerkschaften verweisen auf den Kampf der Lokführer und Zugbegleiter und setzen ihre Funktionäre unter Druck. Dies ist auch ein Grund, weshalb beispielsweise verdi in der Tarifrunde 2008 im Öffentlichen Dienst vergleichsweise hohe Tarifforderungen aufstellte.

Ein Arbeitskampf, in dem mehr drin war

Es ist auffällig, dass nur wenige GDLer mit dem Ergebnis zufrieden sind. Die meisten wollen abwarten, was die Lohnabrechnungen bringen werden. Viele sind unzufrieden, weil für sie so wichtige Forderungen wie Verbesserungen bei Arbeitszeiten und Berufsunfähigkeit komplett fallengelassen wurden. Aber auch die Informationspolitik der GDL und das ewige Hin und Her sorgten für viel Unzufriedenheit.

Eine Urabstimmung fand erst statt , nachdem schon längst alles unterschrieben war. Es gab keine Versammlungen, auf denen die komplizierten Regelungen erst einmal erklärt worden wären oder über den Arbeitskampf hätte diskutiert werden können. Stattdessen blieben die GDLer mit ihren Fragen allein und konnten per Briefwahl „ja“ oder „nein“ sagen. Dennoch lag bei einer Beteiligung von über 70% die Zustimmungsquote bei mehr als 85 %.

Sicherlich, manchmal müssen Kompromisse gemacht werden. Aber sie können nur der letzte Schritt sein, wenn die selbst gesteckten Ziele nicht erreicht werden können, und alle Mittel ausgeschöpft sind. Doch das war hier nicht der Fall. Immerhin hat die GDL-Führung mehrfach und über Monate freiwillig auf Streiks verzichtet! Doch Gewerkschaftsfunktionäre denken den Kompromiss von Anfang an mit und haben bereits im Kopf, auf welche Forderungen sie bereit sind zu verzichten. Fast wie ein Gesetz gilt bei allen Gewerkschaftsfunktionären das Prinzip, Tarifforderungen immer etwas höher aufzustellen mit allerlei „Sozialklimbim“, um sich dann in den Verhandlungen sozusagen in der Mitte zu treffen. Doch warum nicht Forderungen aufstellen, die man ernst meint und um die die Beschäftigten auch bereit sind zu kämpfen? Die GDL-Führung setzte stattdessen – wie alle anderen Gewerkschaftsführungen auch auf das übliche Verhandlungsritual und unterschrieb schließlich einen Kompromiss, ohne dass die Gewerkschaftsbasis auch nur eine kleine Chance hatte, dabei mitzureden. Sie wurde weder einbezogen bei der Frage, wie der Kampf hätte fortgesetzt werden können oder ob ein Kompromiss nötig war, noch auf welche Forderungen bei den Verhandlungen nicht verzichtet werden durfte.

Eine Schwierigkeit war natürlich, dass die Bahn versuchte, Streiks gerichtlich verbieten zu lassen. Und die GDL-Funktionäre fügten sich ihrem Schicksal, denn es hatte ja die „heilige Justiz“ gesprochen. Warum nicht trickreich Möglichkeiten suchen, doch zu streiken oder zumindest ähnliche Effekte zu erzielen? Manchmal reicht auch schon Dienst nach Vorschrift, um Betriebsabläufe zu blockieren. Wenn der Druck im Arbeitskampf groß genug ist, kann man auch erzwingen, dass die Unternehmensseite die Geldstrafen nicht durchsetzt und Kündigungen sowie Abmahnungen gegen die Streikenden zurücknimmt. Zumindest sind Demonstrationen und andere Aktionen möglich, um das Streikverbot öffentlich anzuprangern und die Mobilisierung für den Arbeitskampf aufrecht zu halten.

Die GDL-Funktionäre legten jedoch nicht nur die Hände in den Schoß, nein, das Risiko eines neuen Verbotes war für sie sogar ein gewichtiges Argument, gar nicht erst zum unbefristeten Streik aufzurufen. Das ist waschechte Bürokratenlogik: aus Angst, dass der Streik verboten werden könnte, streiken wir lieber erst gar nicht! Besser kann es für die Unternehmen nicht laufen, überlassen sie doch so den Ärger, die streikbereite Gewerkschaftsbasis ruhig zu stellen, den Gewerkschaften selbst.

Insgesamt streikten die GDLer über fast 12 Monate lediglich 174 Stunden. Das sind gerade einmal etwas mehr als 7 Tage! Im Gegensatz dazu war die Bahn überhaupt nicht unterwürfig und stellte immer neue Forderungen. Sie drohte, verklagte mehrfach die GDL, sprach fristlose Kündigungen aus und schaltete Anzeigen voll Lüge und Hetze. Die Reaktion der GDL-Führung blieb

zahm. Konzerne wie die Deutsche Bahn lassen sich von so was nicht beeindrucken. Wer beeindruckt wurde, waren die Bevölkerung und die GDLer selbst, die glauben sollten, ihre Interessen würden durch den Bahnvorstand verteidigt.

Es war einiges mehr möglich, um die Bahn unter Druck zu setzen, doch die Möglichkeiten wurden nicht genutzt. Im Gegenteil. So wurden die Streikenden in den Arbeitskampfrichtlinien der GDL aufgefordert, sich wie bei Arbeitsantritt in ihren jeweiligen Meldestellen einzufinden und dort zu bleiben. Streikende saßen sogar in kompletter Dienstkleidung und mit gepacktem Dienstrucksack in den entsprechenden Räumlichkeiten in Nähe der Bahnhöfe Penibel wurden trotz Streiks die Schichtzeiten eingehalten, so dass die Streikenden auch immer erst nacheinander eintrudelten. Die GDL-Spitze wollte auf diese Weise sicherstellen, dass im Falle eines schnellen Tarifabschlusses oder vorzeitigen Endes des Streiks, sofort die Arbeit wieder aufgenommen werden kann. Husch, husch, an die Arbeit. Bloß keine Zeit verlieren!

Die offizielle Politik war nicht darauf gerichtet, möglichst viele Streikende zusammen zu bringen, so dass sie ihren Kampf diskutieren und eigene Initiativen hätten entwickeln können. Die zentrale Streikleitung des Bundesvorstands ging sogar so weit, direkt zu empfehlen, die Streikenden nach Hause zu schicken. In einem Schreiben wurde für die Streiktage im November 2007 folgendes erklärt:

> *„Uns erreichte die Mitteilung, dass die Railion Deutschland AG bundesweit den streikenden Mitarbeitern den Aufenthalt in allen Räumen des Arbeitgebers (auch in Kantinen) verweigern wird. Die Kollegen würden somit den Streik im Freien verbringen müssen, was bei dieser Witterung für die Dauer der Schicht kaum zumutbar ist. Alternativen, wie Kleinbusse oder Wohnmobile werden sich sicher nicht flächendeckend organisieren lassen. (...) Aufgrund der Besonderheit unserer Betriebsstrukturen und der damit einhergehenden flächenmäßigen Verteilung, erachten wir die Einrichtung von zwei bis drei zentral gelegenen Streiklokalen je Bezirk für ausreichend. In diesen Streiklokalen sollten sich nur die Streikleiter, deren Unterstützungskräfte sowie eine angemessene Anzahl an einsatzfähige Fahrpersonalen (Notdienstreserve) aufhalten. Das bedeutet im Umkehrschluss eine nicht mehr notwendige Anwesenheitspflicht aller Streikteilnehmer innerhalb der Streiklokale. Als einzige Alternative bleibt, die Kollegen nach Hause zu schicken oder sie schon von Beginn an zuhause zu belassen. Die Entscheidung hierzu obliegt der örtlichen in Abstimmung mit der bezirklichen Streikleitung. Wenn es also nach Einschätzung der Streikleitungen die Umstände erlauben, kann auf die Fahrt streikender Arbeitnehmer zum Streiklokal ganz verzichtet werden.“*

Wie soll durch solch eine Streikführung ein Streik an Dynamik gewinnen? Wie sollen die Entschlossenen die Zögernden mitreißen? Wie können so Aktionen geplant werden oder überhaupt Ideen entstehen?

GDL-Funktionäre verteidigten den Kompromiss auch mit dem Argument, die Presse hätte nur negativ berichtet und es wäre nicht sicher gewesen, ob die Bevölkerung den Kampf unterstütze. Es ist richtig, dass in der Presse der Arbeitskampf nur selten positiv dargestellt wurde.Viel Platz erhielten Wirtschaftsvertreter, PolitikerInnen und „empörte“ Bürger, die ganz klar gegen den Kampf waren. Doch kann man von der Presse wirklich anderes erwarten? Fernsehkanäle und Zeitungen sind entweder in der Hand von Privatunternehmen oder dem Staat, die allesamt seit Jahren Personal abbauen und möglichst niedrige Löhne zahlen. Natürlich sollten Streikende versuchen, die Presse für ihre Ziele zu nutzen. Aber sie dürfen sich nie auf die Presse verlassen. Sie müssen sich selbst mit allen Mitteln an die Bevölkerung wenden. Doch es gab kaum Initiativen mit denen sich die GDLer an die breite Bevölkerung richteten. Es hing von lokalen Initiativen ab, ob überhaupt vor Bahnhöfen oder auf belebten Plätzen demonstriert und über die Forderungen der Bahnbeschäftigten aufgeklärt wurde. Warum haben die Streikenden nicht gezielt vor den Bahnhöfen Handzettel an die Reisenden und Passanten verteilt, in denen plastisch anhand kleiner Geschichten über die Arbeitsbedingungen berichtet wird? Auf die Reisenden hätte es sicher Eindruck gemacht, wenn sie gewusst hätten, dass bis zu 14-Stunden-Schichten bei den Lokführern Normalität sind und nur wenige freie Wochenenden gewährt werden. Die wenigen Demonstratio-

nen von GDLern in Berlin vor dem Bundesverkehrsministerium und der Konzernzentrale wurden unabhängig von den GDL-Funktionären organisiert.

Genauso wenig gab es von offizieller Seite Versuche, sich gezielt an die Fahrpersonale der anderen Gewerkschaften, andere Bahnbeschäftigte oder gar andere Branchen zu wenden, um ihre Sympathie zu gewinnen und vielleicht sogar gemeinsame Aktionen zu starten. Dabei waren die Fahrpersonale nicht die einzigen mit miesen Arbeitsbedingungen. Vom jahrelangen Personalabbau bei der Bahn waren schließlich alle Beschäftigtengruppen betroffen. Um wie viel stärker wäre die Front der Streikenden gewesen, wenn sich neben den Fahrpersonalen zum Beispiel auch Fahrdienstleiter beteiligt hätten? Diese sind für die Überwachung des Schienenverkehrs zuständig. Ohne sie fährt auf den Schienen nichts. Oder was ist mit den Beschäftigten beim Sicherheitsdienst, die Anweisungen bekommen hatten, Hausverbote und das Verbot, Flugblätter in Zügen und auf Bahnhöfen zu verteilen, durchzusetzen? Nachdem das Bundesarbeitsgericht erst im Juni 2007 Solidaritätsstreiks erlaubt hatte, wäre die Ausweitung des Streiks auf alle Bahnbeschäftigten des Konzerns selbst juristisch möglich gewesen. Viele Erfahrungen zeigten, dass Mitglieder von Transnet oder Beamte auf Seiten der GDLer standen und auf deren Erfolg hofften. Tausende ArbeiterInnen anderer Unternehmen arbeiten ebenfalls Schicht und kämpfen mit ähnlichen Problemen wie die Fahrpersonale. Mit deren Solidarität wäre einiges möglich gewesen.

Anfang März 2008 besuchten S-Bahner die Streikenden des öffentlichen Nahverkehrs (BVG) in Berlin. Sie wurden von den Bus- und Straßenbahnfahrern herzlich aufgenommen und es wurde die Hoffnung geäußert, dass es zu einem gemeinsamen Streik kommt. Parallel zum GDL-Kampf liefen Tarifverhandlungen im Einzelhandel mit befristeten Streiks in vielen Städten. Einzelne GDLer suchten den Kontakt mit den kämpfenden VerkäuferInnen und LagerarbeiterInnen. Auch hier wurden sie voller Sympathie empfangen. Es lässt sich erahnen, welch eine Kraft der Arbeitskampf hätte entfalten können, wenn die GDL nicht nur ihre eigenen Mitglieder zum Streik aufgerufen hätte, sondern bewusst auf andere Bahnbeschäftigte und ArbeiterInnen anderer Branchen zugegangen wäre. Die Bedingungen für einen gemeinsamen Kampf der Arbeitenden über Gewerkschafts- und Berufsgrenzen hinweg waren ungewöhnlich gut.

Doch dies hätte eine andere Politik innerhalb der Gewerkschaft vorausgesetzt. Vor allem hätte die Gewerkschaftsbasis ihren Kampf selber führen müssen. Doch statt innergewerkschaftlicher Diskussion und demokratischer Entscheidungen lagen die Entscheidungen in der Hand einiger weniger GDL-Funktionäre des Hauptvorstandes und der Bezirke. Und die setzten lieber auf Geheimhaltung. Sie begründeten die „Nachrichtensperre“, so GDL-Vize Weselsky gegenüber kritischen GDLern, im Wesentlichen damit, dass sonst die Transnet die Informationen veröffentlichen und für Verleumdungen nutzen würde. Erst nach einem Informationsstopp wäre Bewegung in die schwierigen Verhandlungen gekommen. Tatsächlich versuchte die Transnet-Führung so einiges, um die GDL und ihren Arbeitskampf schlecht zu machen und sich als die bessere Alternative zu präsentieren. Doch dieses Argument macht klar, dass der GDL-Führung die Verhandlungsatmosphäre wichtiger war als das berechtigte Interesse der Basis, zu erfahren, was über ihre Arbeitsbedingungen und ihre Löhne gesprochen wurde. Ein anderes Argument war, man würde der Arbeitgeberseite in die Hände spielen. Wieso? Schließlich verhandelte man doch mit der Arbeitgeberseite. Die Unternehmensseite sah sich hingegen überhaupt nicht an irgendeine Geheimhaltung gebunden – anders als die GDL-Führung! Auf die Forderung mehrerer Bahner, jeder Verhandlungsstand müsse öffentlich gemacht und diskutiert werden, antwortete ein fassungsloser GDL-Ortsgruppenvorsitzender der Berliner S-Bahn Enrico Forchheim daher in einem Internetforum:

> *„Dann führe mal Verhandlungen, wenn dein Verhandlungspartner täglich die Details ausplappert.“*

Ist das ein ernsthaftes Argument? Wozu ist Geheimhaltung nötig? Die Antwort bleiben die Funktionäre schuldig. Aber sie hatten noch ein anderes Argument parat: Der Verhandlungsstand ändere sich täglich! Und weshalb sollte man bitte nicht täglich über den Verhandlungsstand informieren können?

Mit ihrem selbstaufgestellten Dogma der Geheimhaltung will man nichts anderes als der Bahn das Leben nicht unnötig schwer machen und auch selbst die Verhandlungen zügig über die Bühne bringen. Deshalb plappert die Führung eben lieber nichts aus. Im Klartext hieß das im Streik: bloß nicht stören, wenn DB Konzern und Gewerkschaftsbürokratie verhandeln! Die einzigen, die bei einer solchen Logik ohne Informationen verschaukelt werden, sind die Streikenden. Auch bei anderen Gewerkschaften ist es normal, dass Verhandlungsführer nicht berichten, was in den Verhandlungen gesprochen wurde, weil ja „Stillschweigen vereinbart wurde." Dieses „Stillschweigen" ist nie im Interesse der kämpfenden Belegschaften. Sie erfahren alles als letzte und sollen das Ergebnis einfach akzeptieren. Ernsthafte Diskussionen werden dadurch unmöglich, denn die Verhandlungsführung hat bereits gewichtige Fakten geschaffen. Und sie wird immer behaupten: etwas besseres war nicht rauszuholen...

Den Kampf in die eigenen Hände nehmen – Das Beispiel S-Bahn in Berlin

Die Taktik der GDL-Führung bestand oft darin, die eigene Basis in Passivität und möglichst vereinzelt zu halten. So wurden nicht allein die verschiedenen Bereiche Regio, Fernverkehr, S-Bahn oder Güterverkehr stets getrennt gehalten, es wurden die Streikenden eines Bereiches sogar vereinzelt in ihren Meldestellen gelassen. Das Gefühl eines gemeinsamen Kampfes und das Bewusstsein der eigenen Stärke konnte sich auf diese Weise wenig entwickeln.

Bei der S-Bahn Berlin hingegen, gab es während der Konfliktmonate eine besondere Dynamik. Hier gab es keine Vereinzelung der Streikenden, weil es ein gemeinsames Streiklokal gab. Und so ist es hier während des Streiks im November in Ansätzen zu einer Entwicklung gekommen, die die GDL-Funktionäre womöglich nicht mehr hätten kontrollieren können, wenn der Streik nicht nach drei Tagen schon wieder ausgesetzt worden wäre. In Abwesenheit der GDL-Funktionäre (ein kleiner Apparat hat eben auch den Vorteil, dass nicht permanent Funktionäre vor Ort sind, die jegliche Diskussionen kontrollieren und dynamische Prozesse ausbremsen können) und in Folge eines Dokumentarfilms über einen Eisenbahnerstreik von 1995 in Frankreich, wurde den Streikenden bei der S-Bahn klar, dass zum einen „Abwarten-und-Tee-trinken" nicht weiterführt und zum anderen die französischen Arbeiter nicht so viel anders sind als die deutschen Bahner. Weshalb es nicht so machen wie jene, die in Streikversammlungen selbst entscheiden, ob und wie es weitergehen soll?

Der DB Konzern führte öffentliche Kampagnen in den Medien gegen den Streik und die Streikenden sollten die Füße stillhalten? Es wurde vielen S-Bahn-Fahrern klar, dass dieses „Kopf-in-den-Sand-stecken" nicht weit führen würde. Am Freitag, dem letzten Streiktag, zogen sie los, um mit Flugblättern unter der Bevölkerung ihre eigene Kampagne zu machen. Und sie zogen ebenfalls los, um andere Bahn-Kollegen aus anderen Bereichen, die in anderen Räumen vereinzelt die Streikzeit verbrachten, zusammen zu holen. Keiner sollte mehr allein vor sich hinstreiken und dem Druck der Chefs allein gegenüber stehen. Für einige entstand hierdurch das erste Mal das Gefühl: „Das ist unser Streik!"

Doch angesichts der Tatsache, dass allen klar war, dass der Streik Samstag in der Frühe laut GDL-Führung zu Ende sein sollte, konnte sich die Dynamik nicht weiter entfalten. Euphorie über die eigenen Aktionen und Diskussionen war da, aber eben auch Ratlosigkeit, wie und ob es weitergehen könne. Viele sahen durchaus die Fehler der Gewerkschaftsfunktionäre, aber insgesamt war das Vertrauen – oder anders ausgedrückt die Illusionen – in die eigene Führung noch da. So oder ähnlich waren die Worte in den Diskussionen am Vorabend des Streikendes:

> *„Am Montag geht es sicher mit dem Streik weiter. – Die GDL ist anders als die anderen Gewerkschaften! – Das Aussetzen des Streiks übers Wochenende ist sicher eine geschickte Taktik. – Wenn jetzt da oben nichts rauskommt, dann wird die GDL zu einem unbefristeten Streik aufrufen. Ganz sicher! – Unsere Hierarchie ist doch viel flacher, daher hört der Schell und die anderen viel mehr auf uns – die Basis. usw."*

Noch während des Streiks entstand die Idee eines „Streikkomitees" – „wie in Frankreich". In den ersten Tagen nach Streikende kam es zu der Gründung eines kleinen Komitees von Aktiven. Sie waren weder von einer Streikversammlung gewählt, noch wollten sie die Führung in der Ausein-

andersetzung mit der Deutschen Bahn übernehmen. Aber sie wollten aktiv werden und sich selbst viel stärker als zuvor einbringen. Sie verstanden sich als Unterstützer ihrer Führung, die beim nächsten Streik mehr Ideen und Aktivität einbringen wollten. Noch stellte niemand die Vorherrschaft der GDL-Funktionäre in Frage – auch wenn sie in den vorangegangenen Monaten den Anforderungen eines offensiven Streiks nicht annähernd entsprochen hatten.

Doch es kam nach dem November-Streik zu keinem weiteren Streik mehr. Viele Basismitglieder fühlten sich getäuscht. Vor allem diejenigen, die in dem Tarifkonflikt anfingen eine aktive Rolle zu spielen und bereit waren Aufgaben zu übernehmen. Sie hatten so viel Hoffnung in ihre Führung gesteckt und nun gewannen einige von ihnen mehr und mehr das Gefühl, dass bei all der Hinhaltetaktik doch etwas nicht stimmen könne. Die Basis war bereit zu streiken. Weshalb verzichtete die Führung auf diese scharfe Waffe?

Diese und andere Fragen wollten GDLer auf einer Mitgliederversammlung der S-Bahn am 8. Dezember klären. Doch eine Diskussion wurde von den Funktionären nicht wirklich zugelassen. Kraft ihrer Autorität als Funktionäre setzten sie sich durch und vertagten kritische Diskussionen, z.B. auch über ihre Betriebsratsarbeit, auf das nächste Mal.

In dieser Situation entwickelte sich in Berlin ein kleiner Trupp von „aktiven GDLern“, wie sie sich bis heute nennen. Doch alles, was sich außerhalb der Kontrolle von Gewerkschaftsbürokratien an Eigendynamik entwickelt, wird misstrauisch beäugt. Eigeninitiative und breiteren Diskussionen werden das Leben schwer gemacht. So auch in der GDL:

Nachdem der Streik im November ausgesetzt worden war und die Fortsetzung auf sich warten ließ, versuchten einige eine Unterschriftenliste innerhalb der GDL zu starten, mit der sie ihrer Führung klar machen wollten, dass sie auf keine ihrer Tarifforderungen und vor allem nicht auf das Kampfmittel Streik verzichten wollten. Der Druck von oben ließ nicht lange auf sich warten. *„Das ist Meuterei! Das spielt der Transnet in die Hände!“*, schimpfte GDL-Vorsitzender der Berliner S-Bahn Forchheim und sorgte dafür, dass die Sammlung abgebrochen wurde. Zu diesem Zeitpunkt war noch niemand zu einem Bruch mit den Funktionären bereit.

Doch das Bewusstsein von wirklich demokratischer Gewerkschaftsarbeit konnte weiter reifen, als im Dezember französische revolutionäre Eisenbahner verschiedener Gewerkschaften zu Besuch kamen, um von ihren Streikerfahrungen zu berichten. Deren Ansichten waren im wahrsten Sinne des Wortes für viele revolutionär, weil sie weder bestimmte Berufsgruppen, noch bestimmte Gewerkschaften in den Vordergrund stellten. Für sie standen die Bedürfnisse der Arbeitenden, ob organisiert oder nicht, im Mittelpunkt ihrer Arbeit und nicht die übergeordneten Interessen von Gewerkschaftsapparaten...

Noch vor Weihnachten drohte die GDL-Führung mit einem unbefristeten Streik ab dem 7. Januar 2008, wenn die Verhandlungen bis dahin nicht befriedigend verlaufen sollten. Doch der Streik kam, trotz fehlender Ergebnisse, nicht. Und als sich einige der kritischen GDLer am 6. Januar wieder trafen, um zu versuchen nun mehr Druck auf ihre eigene Führung auszuüben. Der Damm war gebrochen, denn das X-te Ultimatum für den DB Konzern war abgelaufen und die GDL-Führung verzichtete noch immer auf den unbefristeten Streik. Das sollte nicht so weiter gehen. Mit Flugblatt und neuer Unterschriftenliste zogen sie los, um für einen neuen Streik zu werben und um für die kommende außerplanmäßige Mitgliederversammlung bei Regio einzuladen, die von ihnen eingefordert worden war. Sie wandten sich dabei sowohl an die S-Bahn-Kollegen, als auch an diejenigen vom Fernverkehr. Sie wollten nicht nur die Schranken der Betriebsbereiche damit durchbrechen, sie hofften auch auf eine offene Diskussion mit Verantwortlichen der GDL. Doch die Funktionäre waren dazu nicht bereit.

Seit dieser Zeit existiert innerhalb der GDL eine Opposition, die regelmäßig mit ihrem Betriebsflugblatt „Standpunkt“ auftritt. Bereits die Gewerkschaftsfunktionäre der untersten Ebene laufen dagegen Sturm, weil hier vom Apparat unabhängige und vor allem unkontrollierbare Kritik formuliert wird. Diese GDLer stellen die Geheimniskrämerei und die undemokratischen Methoden ihrer Gewerkschaft in Frage. Weshalb werden Streikbeginn und -abbruch, der Verzicht auf Forderungen oder die Unterschrift unter einen Tarifvertrag allein von der Führung bestimmt, welche doch letztlich mit schlechten Abschlüssen nicht leben muss und nicht die Folgen trägt?

Die Funktionäre ihrerseits wissen mit solch eigenständigen aktiven Mitgliedern der Basis nichts anzufangen. Immer wieder versuchen sie es mit Zuckerbrot und Peitsche. Mal wird gegen Einzelne gehetzt, mal wird ihnen ein Posten oder ein Gespräch angeboten – in der Hoffnung, diese Ak-

tivisten einzubinden und sie zu einem Teil der Gewerkschaftsclique zu machen, so dass sie am Ende die Logik der Geheimnistuerei und der unendlichen Verhandlungen mit dem DB Konzern verinnerlichen.

Die Antwort eines Lokführers auf die Frage eines GDL-Funktionärs Anfang März 2008, ob er noch streikbereit wäre:

Hallo xxxx,
folgende Antwort. Ich sage dir jetzt mal meine persönliche Meinung, die sich aber mit der Meinung, zumindest der Kollegen mit denen ich in letzter Zeit über dieses Thema gesprochen habe, deckt. Prinzipiell sind die Kollegen zum Streik bereit unter der Bedingung, dass es sich um einen unbefristeten Streik handelt, der so lange geführt wird, bis beide Vertragspartner den Lokführertarifvertrag unterschrieben haben. Weitere Voraussetzung für eine Beendigung des Streikes wäre die Gültigkeit des Lokführertarifvertrages auf alle Lokführer inklusive Lokrangierführer, Bereitsteller, Disponenten und der Kollegen bei DB Zeitarbeit. Die meisten Kollegen sind sogar der Meinung, da die Bahn ja unsere übergroßen Kompromisse nicht angenommen hat, dass jetzt die Forderung des Fahrpersonaltarifvertrages, also inklusive Bordpersonale wieder aufgenommen werden sollte. Wenn dass nicht möglich wäre, sollte zumindest eine Option im Tarifvertrag regeln, dass die Bordpersonale zukünftig, bei Veränderung des Organisationsgrades zugunsten der GDL in den Lokführertarifvertrag überführt werden können, um auch diesen Kollegen eine Perspektive in der GDL zu geben. Andernfalls wäre die Streikbereitschaft dieser Kollegen (Bordpersonale) gleich null. Weiterhin müsste eigentlich noch geregelt werden, dass bei Ausgliederung von Beschäftigten in Tochtergesellschaften zumindest für einen beschränkten Zeitraum die Gültigkeit des Lokführertarifvertrages bestand hat (Besitzstandswahrung). Auch Ausstiegsklauseln, die über Betriebsvereinbarungen mit den Betriebsräten eine Reduzierung der Wochenarbeitszeit ohne vollen Lohnausgleich zulassen, gehören nicht in den Tarifvertrag. Unter diesen Bedingungen und der vorherigen Klarstellung der GDL Führung gegenüber ihren Mitgliedern, für diese Ziele einzutreten, und den Streik nicht vorzeitig zu beenden, wäre, meiner Meinung nach, die Streikbereitschaft wieder sehr hoch und ich denke die Kollegen würden wieder geschlossen hinter der GDL stehen. Sollte die GDL Führung dazu nicht Willens oder in der Lage sein, sollte sie nach Meinung der Mehrheit der Kollegen lieber gleich aufgeben und die Auflösung der GDL bekannt geben. Die Kollegen sind nämlich, meiner Meinung nach, nicht mehr bereit nur für einen eigenständigen Tarifvertrag zu kämpfen, wenn letztendlich für sie nicht mehr viel herauskommt, weil er letztendlich nur noch für einen ganz kleinen Kreis von Streckenlokführern gilt und eventuell durch Öffnungsklauseln und Überführung von Kollegen in Tochtergesellschaften und Zeitarbeitsfirmen ausgehöhlt werden kann. Weiterhin erwarten die Mitglieder natürlich von ihrer Gewerkschaft, dass sie den Arbeitskampf konsequent führt und nicht wie geschehen, ohne unterschriebenen Tarifvertrag durch Hauptvorstandsbeschluss den Arbeitskampf für beendet erklärt. Was dabei rauskommt, das sehen wir jetzt. Insofern zeigt sich auch das viele kritische Kollegen in der GDL, die vor solcher Entwicklung gewarnt haben und dafür auch pauschal von der Gewerkschaftsführung und einigen Funktionären gemaßregelt wurden, im Endeffekt recht behalten haben. Es tut mir leid, wenn die Antwort etwas länger war, aber deine Frage ist eben nicht einfach mit Ja oder Nein zu beantworten. Insofern wünsche ich uns für den weiteren Verlauf des Tarifkonfliktes viel Erfolg.
Gruß yyyyyy

Da ihre Versammlungen öffentlich sind, sind zu verschiedenen Gelegenheiten sogar Funktionäre oder funktionärsnahe GDLer gekommen, um... die Diskussionen und Aktivitäten zu torpedieren. Selbst GDL-Vizechef Weselsky kam und versuchte, mit Hilfe seines arroganten Auftretens diese Gruppe einzuschüchtern, die ihm kritische Fragen stellte. Hierbei wurde die Logik eines Funktionärs besonders deutlich:

> *„Ihr wisst nicht, was die übrigen Mitglieder wollen. Ihr seid nur ein kleiner Teil und nicht repräsentativ. Wir, die Funktionäre, repräsentieren den Willen der Basis. Dafür brauchen wir keine Mitgliederversammlungen! Wie wurden schließlich gewählt. Das ist Demokratie!“*

Ja, in der Tat, dass ist Demokratie à la Apparat. Denn seit Wochen, in manchen Bereichen seit Monaten, hatte es keine Mitgliederversammlungen, geschweige denn handfeste Informationen gegeben, um über den Verhandlungsstand der GDL mit der Deutschen Bahn zu diskutieren. Für einen Funktionär wie Weselsky will die Basis eben, was die Funktionäre für richtig halten – nicht umgekehrt.

Als Anfang März die Basis noch einmal davon ausging, dass es noch einmal zu einem Streik kommen würde, waren es in Berlin schließlich diese aktiven GDLer, die ein Streiklokal für alle organisierten und Streikaufrufe an ihre Kollegen verteilten. Es kam bekanntlich nicht mehr dazu, doch bis heute existiert ihre Struktur weiter und sie haben nicht vor, den Funktionären die Hoheit über Informationen, Meinungsmache und Entscheidungen das Feld zu überlassen.

Beitrag aus dem Bahnerforum zu Weselskys Besuch bei den „Aktiven GDLern“:
@All,
also ich war auch bei dem Treffen, wo Weselsky kam. Und dass er so viele Argumente gehabt hätte, ist alles andere als wahr. Er hat mich sogar ziemlich enttäuscht. In den Medien wird er so viel als "linker", "kämpferischer" Gewerkschafter dargestellt. Aber hier hat er sich nicht anders verhalten als alle anderen.
Wie ist die Sache auf dem Treffen also abgelaufen? Hier meine sicherlich lückenhaften Erinnerungen, aber sie haben mehr Hand und Fuß als das, was Ocirne sagt, der, wie er selber zugibt, nicht dabei war (obwohl er auch dazu eingeladen war, ist er nicht gekommen - stattdessen traf er sich noch während unseres Treffens gegenüber beim GDL-Bezirksbüro. Unmittelbar nach der Verabschiedung von uns, traf Weselsky sich mit Ocirne und schilderte ihm offenbar seine Version des Treffens):
1. Am Anfang als Weselsky eintraf, forderten wir Information. Endlich war einer da, der uns wohl aus erster Hand berichten konnte. Doch nix da! Statt konkreten Infos, gab es eine lange Erklärung, dass die vierwöchige Nachrichtensperre (die aber in Wahrheit ja wohl schon viel länger ist, oder?) ganz bewusst sei. Denn man wolle der Transnet keine Fakten in die Hände spielen, um gegen die GDL zu agieren.
Doch es ist doch allen klar, dass der DB Konzern sich nicht an Geheimhaltung hält, wenn es um seine Interessen geht. Er wird den Co-Managern von Transnet doch in Sachen Tarifverhandlungen etc. alles brühwarm erzählen. Wir sind doch nicht naiv!!! Die Geheimhaltungsargumentation dient doch nur dazu die Basis zum Stillhalten zu bringen und alle Geheimverhandlungen zu akzeptieren.
2. Außerdem hat er auch gesagt, dass Zeit und Geld schon unterschriftsreif sind. Weshalb also werden sie uns vorenthalten?
3. Sein schärfstes Argument war: Die Basis MUSS vertrauen!!! Ja wieso eigentlich? Die Zugbegleiter haben vertraut und wohin hat es sie geführt? Wir Lokführer haben vertraut und wohin wird uns das führen? Weshalb vertraut uns eigentlich die Führung nicht und gibt uns deshalb keine Infos? Wir wollen Infos, Infos und nochmals Infos!
4. Weselsky hat uns Vorwürfe gemacht. Wir würden spalten. Wir würden die Kollegen verunsichern. Und dann bröckelt womöglich die Basis, die doch wie ein Mann hinter der Führung stehen muss, damit diese stark in den Verhandlungen ist. Aber weshalb ist die Basis wohl unruhig? Weshalb stellen wir uns so viele Fragen und fangen an zu misstrauen? Ist es nicht vielmehr die Schuld der Führung, wenn viele GDLer sauer sind, oder gar austreten wollen?
Er hat behauptet, dass wir nicht wüssten, was die Basis denkt und fühlt. Aber wir sind doch Teil der Basis und haben jeden Tag mit unseren Kollegen zu tun. Und das Forum, ist das etwa nicht repräsentativ?
5. Weselsky ist der Ansicht (in seiner Position irgendwie auch verständlich), dass Verhandlungen in der Auseinandersetzung mit dem DB Konzern entscheidend sind. Damit hätten die Verhandlungsführer in den letzten Wochen "viel" rausgeholt. Ja, wozu braucht man dann eigentlich einen Streik? Weselsky ist sowieso der Meinung gewesen, dass Streik nur das letzte Mittel sein sollte. Aber ist es denn nicht das einzige wirkungsvolle Mittel, dass wir haben?

Und mehrere Male hat er betont, dass ein unbefristeter Streik SOZIALROMANTIK ist!!! War also die Drohung mit einem unbefristeten Streik nicht ernst gemeint?
6. Wir haben gesagt, dass im Dezember mehr möglich war. Doch er meint nur, dass die Stimmung der Bevölkerung am kippen war und dies war entscheidend. Ist aber nicht die Stimmung der Streikenden viel entscheidender? Und außerdem haben viele von uns, die auf die Straße gegangen sind, um mit der Bevölkerung zu diskutieren, festgestellt, dass die Leute gar nicht gegen uns waren. Genauso wie bei den BVGlern vor wenigen Tagen.
Weselsky baut viel zu sehr auf die Meinungsmache der Boulevard-Presse!
7. Und am Ende hat mich etwas umgehauen. Er meinte, dass das Problem mit den Zugbegleitern und Gastro (die zu wenig bei uns organisiert seien - 33%! sind nun wirklich nicht wenig) darin zu suchen sei, dass ihr BILDUNGSGRAD niedriger sei. Sie haben ein anderes Ausbildungslevel und damit auch eine andere berufliche Identität. Deshalb könnte die GDL sie nicht so leicht organisieren. Seit wann hat es mit der Bildung zu tun, dass man sich in einer Gewerkschaft organisiert? Wenn man kämpfen will und sich wehren will, dann tut man das in der entsprechenden Gewerkschaft. Wenn die aber die Lokführer als Elite darstellt und die Zugbegleiter in Verhandlungen fallen lässt ohne die Basis zu befragen, dann ist es doch kein Wunder, wenn diese Kollegen austreten oder gar nicht erst eintreten.
Und nach Weselsky ist der Gastro-Bereich noch schlimmer. Ihnen wäre es egal, wenn sie 15 stunden hintereinander unterwegs wären. Hauptsache das Trinkgeld stimmt!
8. Wir haben ihn auch auf die LRFs[1] angesprochen. Weshalb werden die wahrscheinlich auch noch aus unserem amputierten FPTV[2] rausgenommen? Weselsky argumentierte mit dem Organisationsgrad. Aber es sind doch Lokführer! Man kann doch mit seiner Argumentation auch sagen, dass z.B. in der Region XY nicht genug Lokführer organisiert seien. Dann müsste die ganze Region ausgenommen werden. Für mich ist der Organisationsgrad kein Argument. Ich frage mich, ab wie viel Prozent es denn erst losgeht, Beschäftigte zu vertreten? Ab 30%, 40% oder 80%. Das ist doch völlig willkürlich. Die LRFs haben mitgestreikt, das reicht! Oder ist deren Bildungsgrad auch zu niedrig?
So Leute, das ist mein Eindruck von Weselskys Besuch.
Ich weiß, manch einer wird wieder sagen, das ist Spaltung! Aber ich denke, dass ist falsch. Ich habe das Recht offen meine Meinung zu vertreten, wie Weselsky oder jeder andere in dieser Gewerkschaft. Wir hatten immer gedacht, unsere Gewerkschaft sei anders. Ja inwiefern ist sie es, wenn einige Gewerkschaftsverantwortliche (Ocirne) uns ermahnen zu schweigen. Die GDL-Führung könnte den Vorteil einer kleinen Gewerkschaft nutzen und den direkten Draht zur Basis haben. Und vor allem das tun, was die Basis wünscht. Dieser Unterschied zu DGB-Riesengewerkschaften wurde doch in der Vergangenheit immer so betont.

[1] Lokrangierführer.
[2] Fahrpersonaltarifvertrag.

„Eure Aktivität ist lobenswert und ich kann eure Ideale verstehen. Doch die Zeit ist nicht gekommen und die GDL ist nicht daran interessiert, die Gesellschaftsordnung umzustoßen.“
GDL-Funktionär Nachtigall auf einer außerordentlichen Mitgliederversammlung bei Regio Berlin am 9. Januar 2008.

Die Passivität der Basis – das tägliche Brot der Funktionäre

Die GDL ist eine vergleichsweise kleine Gewerkschaft und viele glaubten oder glauben bis heute, dass ein kleinerer Apparat mit weniger Hauptamtlichen die Voraussetzung für ein besseres Funktionieren von Gewerkschaften sei. Bei einigen Teilen der Basis anderer Gewerkschaften hat sich gar die Überzeugung breit gemacht, dass die GDL besser sei als verdi oder die IG Metall. Verdi-Mitglieder des Öffentlichen Nahverkehrs sind in den letzten Monaten zur GDL gewechselt und haben damit indirekt verdi unter Druck gesetzt, kämpferischer aufzutreten. Doch wenn jene neuen Mitglieder glauben, dass sich damit die Probleme von alleine lösen würden, so werden sie bald enttäuscht werden. Als in Berlin BVGler zur GDL wechselten und eine eigene Ortsgruppe aufbauen wollten, stellte GDL-Funktionär Kernchen vor Ort gleich klar: „Hier läuft nichts ohne unser Einverständnis!“ Ganz klar: hier soll von Anfang an jede Eigendynamik unterbunden werden. Und als im März die BVG streikte, schloss sich die GDL dem verdi-Streik nicht an!

Gerade die Auseinandersetzung der GDL mit dem DB Konzern und ihren eigenen kritischen Mitgliedern hat gezeigt, dass nicht ein weniger großer Apparat der Schlüssel für die Probleme ist. Am Ende hat sich nämlich auch hier erwiesen, dass ein kleiner Apparat sich durchsetzen kann, wenn... die Mitglieder es zulassen. Die Gewerkschaftsführung konnte das Zepter in der Hand behalten, weil die Basis es ihr nicht aus der Hand genommen hat. Zwar gibt es hier und da kritische Stimmen und in Berlin sogar eine kleine Gruppe, die sich organisiert, um Dinge zu verändern. Doch dies reicht nicht, um die Macht der Funktionäre, ihre Geheimhaltungspolitik und ihre Logik des Streikverzichts zu durchbrechen. Solange die gewerkschaftlich organisierten Arbeiter nicht selbst aktiver werden, keine Mitgliederversammlungen einfordern und die Diskussionen nicht selbst bestimmen, solange sie nicht volle Information einfordern und Geheimverhandlungen auch in den Betriebsrätestrukturen in Frage stellen, bleibt die Macht der Funktionäre weiterhin unangetastet. Demokratie beginnt mit Diskussion und Information, weil eben sonst die Arbeitenden immer im wahrsten Sinne des Wortes für dumm verkauft werden können.

Solange die Stellvertreterpolitik, die auch durch die Passivität der Basis gefördert wird, nicht gegen das Engagement der Basis eingetauscht wird, solange wird sich an den Gewerkschaften und ihren Strukturen nichts ändern. Und genau dies wollen die Funktionäre auf keinen Fall. Die Motive dafür sind unterschiedlich. Die Hauptamtlichen könnten ihre Posten in Gefahr sehen, von denen sie leben. Ehrenamtliche fühlen sich offenbar in ihrer Autorität bedroht und fühlen sich dem Apparat in der Regel verbundener als der Basis, der sie dienen sollten.

Wenn doch unsere Gewerkschaften so bürokratisiert sind, sollte man da nicht neue Gewerkschaften gründen? Das Problem ist, dass es keine Garantien geben kann, dass neue Gewerkschaften nicht entarten und sich letztlich gegen die Interessen der Arbeiterklasse wenden. Jede Organisation, die wächst und Bedeutung gewinnt, braucht einen funktionierenden Apparat. Und in Gewerkschaften, wo jeder Mann und jede Frau Mitglied werden kann, ohne ein besonderes Verständnis für Bürokratisierung mitzubringen, können sich Gewerkschafter schnell auch zu Bürokraten entwickeln, wenn die Basis dafür nicht sensibel ist. Vor allem in kampflosen Zeiten entwickelt sich schnell eine Art Stellvertreterpolitik, wo zum einen die Masse sich nicht mehr selbst einbringt und zum anderen die Gewerkschafter im Apparat unentbehrlich werden und sich am Ende auch genauso fühlen: unentbehrlich. Sie meinen daher schließlich gar, dass Verhandlungen mit den Unternehmern das wichtigste Mittel sei, und werten hierdurch ihre eigene Rolle auf. Dass hier ein Interessenwiderspruch entsteht, merkt man erst, wenn die Arbeitenden anfangen zu kämpfen und selbst aktiv werden. Der Streik der GDL hat jedem aktiven GDL-Mitglied, dass versucht hat, selbst Dinge in die Hand zu nehmen und das über den Stand der Verhandlungen informiert sein wollte, genau dies gezeigt. Dies wird eine gute Grundlage dafür sein, dass es in der Zukunft anders laufen wird! Einer der aktiven GDLer drückte dies wichtige Ergebnis des Bahnstreiks von 2007/08 so aus:

„Wir haben gewonnen – aber nur an Erfahrung!“

Die Broschüre haben wir Mai 2008 geschrieben, als wir noch unter dem Namen „Sozialistische Arbeiterstimme“ (SAS) aktiv waren.

Wer wir sind und was wir wollen

Die Welt, in der wir heute leben, bietet enorme Möglichkeiten: Die bewusste Verwendung von Ressourcen und die Nutzung aller technischen Möglichkeiten sowie des gesamten menschlichen Wissens kann allen Menschen auf unserer Erde ein gutes Leben sichern. Doch Sozialabbau, schlechter werdende Arbeitsbedingungen, Arbeitslosigkeit und Unternehmerwillkür sind Alltag. Hunger, Krieg und Umweltzerstörung werden von vielen Menschen auf der Welt alltäglich erlebt. Ursache dafür ist der Kapitalismus, der ausschließlich im Interesse einiger Weniger funktioniert.

Um den verschiedensten Problemen etwas entgegensetzen zu können, müssen wir kämpfen. Streiks und Massenproteste sind die einzigen Mittel um unsere gemeinsamen Interessen durchzusetzen. Gewerkschaftsführungen und Parteien, wie DIE LINKE oder SPD haben sich diesem notwendigen Kampfprogramm nicht verpflichtet. Auch Probleme wie Rassismus, Frauenunterdrückung und jede andere Art von Diskriminierung müssen wir bekämpfen. Nur die Einheit der verschiedenen unterdrückten Schichten und Gruppen der Arbeiterklasse kann die Mächtigen in ihre Schranken verweisen. Wir müssen uns organisieren und den sozialen Konflikten eine kämpferische Perspektive geben, die keine Grenzen kennt. Zu diesem Zweck müssen wir uns auch international organisieren.

Die Arbeiterklasse muss sich eine unabhängige Partei schaffen, um ihre Interessen politisch durchzusetzen.

Es ist längst überfällig, den Kapitalismus zu beseitigen und eine sozialistische Gesellschaft aufzubauen, in der die Menschen international und friedlich zusammenarbeiten und in der sowohl Produktion als auch Verteilung der Ressourcen unter demokratischer Kontrolle der Arbeitenden dieser Welt stehen. Hierfür ist eine Revolution der ArbeiterInnen aller Länder nötig. Dafür kämpfen wir!

Die Revolutionär Sozialistische Organisation (RSO) ist eine antikapitalistische Gruppe in der Tradition des Trotzkismus. Wir sind für den Aufbau einer kommunistischen Arbeiterpartei in Deutschland und der IV. Internationale in der Welt.

www.sozialismus.click

RSO Deutschland

RSO Deutschland

rso
revolutionär sozialistische organisation

1 Euro