Wie die Gewerkschaft der *Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)* am 28. August 2023 bekanntgab, haben ihre stimmberechtigten Mitglieder in der Urabstimmung mit einer knappen Mehrheit von 52,3 Prozent beschlossen, dass sie die in der Schlichtung vorgeschlagenen Regelungen als Tarifabschluss 2023 annehmen, bei einer Wahlbeteiligung von 65,3 Prozent.[01] Damit war der unbefristete Streik abgewendet.[02] Die parallel laufenden Verhandlungen der EVG bei rund 50 Bahn- und Busgesellschaften seit Februar 2023 hatten polarisiert. Teile der Öffentlichkeit hatten nach anfänglichem Verständnis die angeblich überzogenen Forderungen der EVG beklagt und die in der Schlichtung vom Juli 2023 erreichten Ergebnisse für völlig ausreichend erklärt. Sogar Stimmen nach der gesetzlichen Einschränkung des Streikrechts waren laut geworden. Teile der Gewerkschaftsbasis der EVG beklagten hingegen eine falsche Strategie und enttäuschende Ergebnisse. Ist das Glas nun halb leer oder halb voll? Von **Michael Kraus**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/230904-Tarifrunde-EVG-NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Grund genug, sich diese außergewöhnliche Tarifrunde genauer anzusehen. Im Zentrum der Erläuterungen soll dabei der Tarifkonflikt bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) stehen, weil das Unternehmen nicht nur den Bahnverkehr in Deutschland immer noch wesentlich bestimmt, sondern auch weil der Autor als Mitarbeiter des Unternehmens und der Interessenvertretung dort den besten Einblick hat.

Einstieg in die Tarifrunde: „Gemeinsam geht mehr“

Begonnen hatte die Tarifrunde der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) außerordentlich basisdemokratisch. Im Vorfeld waren die geschäftsführenden Vorstandsmitglieder Cosima Ingenschay und Kristian Loroch, die dann auch die EVG-Verhandlungsleiter in der Tarifrunde 2023 waren, durchs Land gereist. Auf den sechs Stationen Leipzig, Nürnberg, Mainz, Cottbus, Hannover und Oberhausen hatten sie von Ende Mai bis Anfang Juni 2022 die Präferenzen der Gewerkschaftsbasis abgefragt, in Form von Zukunftswerkstätten unter dem Motto „Tarif vor Ort“. Als Ergebnis entschied man sich für keine reine Entgeltrunde mit möglichst großem Volumen, was angesichts der hohen Inflation gut nachvollziehbar gewesen wäre. Man wollte stattdessen weitere Forderungen wie beispielsweise notwendige Veränderungen in der Entgeltstruktur verhandeln, die aufs Tarifvolumen angerechnet werden. Mit der Anhebung bestimmter Entgelte sollten zum

einen die ständig steigenden Anforderungen stärker finanziell vergolten werden und zum anderen die Eingangsstufen angehoben werden, um die Kluft zwischen den Gering- und Hochverdienern ein wenig zu schließen. Die Zukunftswerkstätten kamen bei der Basis sehr gut an und unterstrichen den Anspruch der EVG als eine Mitmach- und Beteiligungsgewerkschaft.[03]

Eine weitere Überraschung ergab sich bei der Forderungsaufstellung. Vorab hatte intern eine Entgeltforderung von 500 Euro pro Monat mit 12 Monaten Laufzeit kursiert – orientiert an der ver.di-Forderung unter anderem für die Bus- und Eisenbahngesellschaften im Öffentlichen Dienst.[04] Doch die hohe Inflation und der Fachkräftemangel im Schienenverkehrsbereich aufgrund zu niedriger Entgelte und anstrengender Arbeitsbedingungen taten ihre Wirkung an der Gewerkschaftsbasis. Unter deren Druck beschloss die EVG-Tarifkommission am 07.02.2023 auf der gemeinsamen Auftaktveranstaltung in Fulda einstimmig die größte Tarifforderung in ihrer Geschichte, ihre Vorgängerorganisationen GdED und Transnet mitgerechnet. Die EVG wollte bei einer Laufzeit von 12 Monaten 650 Euro Entgelterhöhung pro Monat für alle Beschäftigten erreichen, alternativ mindestens 12 Prozent Entgelterhöhung (für Auszubildende und dual Studierende jeweils die Hälfte), sowie eine Fortschreibung bisheriger Errungenschaften durchsetzen – wie etwa die von der Deutschen Bahn AG zuvor gekündigten Sozialeinrichtungen „Fonds soziale Sicherung“ und „WoMo-Fonds“ (Wohnung und Mobilität).[05] Dies war zugleich auch die höchste Tarifforderung der Gewerkschaften im SPD-nahen Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) für einen Flächentarifvertrag in der aktuellen Tarifrunde 2022/2023.[06] Diese Punkte forderte die EVG zeitgleich in rund 50 Bahn- und Busgesellschaften, unter dem solidarischen Motto „Gemeinsam geht mehr“. Die EVG-Mitglieder reagierten überwiegend sehr positiv. Selbst vielen Mitgliedern der rivalisierenden, streikfreudigen GDL (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer) nötigten die hohe Forderung und die anschließende Streikbewegung einigen Respekt ab, wie bei zahlreichen bahninternen Diskussionen zu spüren war.

Verhandlungsstrategien: Zwei Züge auf Konfrontationskurs

Nach dem Beschluss am 07.02.2023 stellten die EVG-Verhandlungsführer ihre Tarifforderung der Deutschen Bahn AG unmittelbar und somit knapp drei Wochen vor der ersten Verhandlung zu. Die alten Tarifverträge liefen bis zum 01.03.2023. Die EVG sagte öffentlich, dass sie nicht die übliche „Tariffolklore“ des Arbeitgebers erleben, sondern ab Anbeginn ernsthaft verhandeln wollte. Gleichwohl legte der Arbeitgeber bei der ersten Verhandlung am 28.02.2023 kein schriftliches Angebot vor, sondern Gegenforderungen.[07] Das Bestehen auf schnellen Verhandlungen war aus Arbeitnehmersicht schon deshalb erforderlich, weil die EVG mit der Hypothek eines Realeinkommensverlusts aus dem Jahr

2022 von minus 6,4 Prozent in die Tarifrunde 2023 einstieg. Denn im Jahr 2022 gab es laut dem gültigen Tarifvertrag nur 1,5 Prozent Tariferhöhung bei einer offiziellen Inflationsrate von 7,9 Prozent.[08] Diesen vergleichsweise niedrigen Abschluss hatte die Gewerkschaft in der Coronazeit verhandelt, als die Umsätze eingebrochen waren und die Deutsche Bahn AG mit Milliarden Euro aus dem Bundeshaushalt unterstützt werden musste.[09] Die EVG verzichtete aus Solidarität und hoffte nun 2023 auf einen „Nachschlag" aufgrund der hohen Inflation. Außerdem stand die EVG-Spitze bei Verhandlungsbeginn am 28.02.2023 unter hohem Zeitdruck, weil sie parallel mit 50 Unternehmen verhandelte und angesichts der Fülle an Terminen keine Zeit verlieren wollte.

Erheblichen Rückenwind für ihre Forderungen erhielt die EVG öffentlich wie intern dadurch, dass die DB AG das Grundentgelt der Top-Manager bereits zum Januar 2023 um bis zu 14 Prozent angehoben hatte. Der Vorstand begründete dies damit, dass die Deutsche Bahn AG ohnehin weniger als andere Konzerne in Deutschland zahlen und beim Kampf um qualifiziertes Personal wettbewerbsfähig bleiben müsse.[10] Pikanterweise gilt dies allerdings in noch größerem Maße für die zigtausenden Beschäftigten im Betriebsdienst, für die der Arbeitgeber das Argument aber nicht zählen lässt, obwohl die DB AG und die gesamte Branche heute schon tausende Stellen insbesondere für die Zugfahrten (Lokführer und Zugbegleitpersonal), in den Werkstätten für die Instandhaltung sowie auf den Stellwerken nicht besetzen können.[11] Dass der Bahnvorstand im Mai 2023 für das abgelaufene Jahr 2022 eine Rekord-Erfolgsbeteiligung von über 100 Millionen Euro an 30.000 Führungskräfte der rund 210.000 deutschen Bahnbeschäftigten ausschüttete, heizte die Stimmung in der Tarifrunde zusätzlich an.[12] Es entstand der Eindruck einer Zwei-Klassen-Gesellschaft: Die „Malocher" sollen unter anderem mit dem Argument der angeblich „leeren Kassen" billig abgespeist werden, während die „Topetagen" sich schamlos selbst bedienen.

Der zunächst öffentlich stark unter Druck stehende Personalvorstand der Deutschen Bahn AG, Martin Seiler, spielte auf Zeit. Als mit allen Wassern gewaschener früherer Betriebsrat und Gewerkschafter wollte er die EVG damit vermutlich „weichkochen", weil er den Leidensdruck der Beschäftigten aufgrund des Realeinkommensverlusts 2022 und der weiterhin hohen Inflation sehr gut kannte. Auch wusste Seiler ganz genau, dass viele Bahnbeschäftigte aufgrund ihres niedrigen Einkommens jeden Euro dringend brauchen – und er dachte wohl, dass sie zu Zugeständnissen bereit sind, wenn man sie nur lange genug „hängen lässt". Besonders unwürdig war dabei das Gezerre um die Durchsetzung des gesetzlichen Mindestlohns von 12,00 Euro beim 100-prozentigen Staatsbetrieb Deutsche Bahn AG. Immerhin 2.000 Kolleginnen und Kollegen wurde dieser bis dato in den Entgelttabellen vorenthalten. Zudem spekulierte Seiler womöglich darauf, dass er die bisher

noch in keiner Tarifrunde erprobte, neue vierköpfige EVG-Spitze um Martin Burkert (Vorsitz), Cosima Ingenschay (stellvertretender Vorsitz), Kristian Loroch (stellvertretender Vorsitz) und Frank Hauenstein[13] leichter zu Zugeständnissen nötigen könnte als vielleicht deren Vorgänger.

So machte Personalvorstand Seiler öffentlich Stimmung gegen die angeblich krawall- statt sachorientierte EVG und schoss sich auf die Verhandlungsführer Kristian Loroch und Cosima Ingenschay ein, wie bisher nur auf den GDL-Vorsitzenden Klaus Weselsky. Die EVG habe „Maß und Mitte verloren" und er warf ihr Verantwortungsverweigerung vor.[14] Tatsächlich verließen Seiler und Co. selbst zwei der vier ersten Verhandlungsrunden voreilig und ohne plausible Erklärung. Die Folge der Konfrontationspolitik des Arbeitgebers waren eine explosive Stimmung an der Gewerkschaftsbasis sowie zwei gewerkschaftliche Warnstreiks am 27. März 2023 und am 21. April 2023 mit hoher Beteiligung und einem enormen Millionenschaden für das Unternehmen.[15] Die bisherige Strategie des Arbeitgebers des Spielens auf Zeit war erst einmal gescheitert, folglich zog er härtere Register und versuchte mit einer Einstweiligen Verfügung den vom 14. bis 16.05.2023 geplanten dritten Warnstreik vor dem Arbeitsgericht in Frankfurt am Main zu verbieten. Dies wiederum traf die bisher strikt sozialpartnerschaftlich orientierte und sozialdemokratisch geprägte EVG unvorbereitet. Man stimmte – aufgrund eines Fehlers beim Streikaufruf, der lediglich die Durchsetzung des gesetzlichen Mindestlohns als Ziel des 50-Stunden-Warnstreiks benannte – in einem Vergleich vor dem Arbeitsgericht dem Streikverzicht bei der Deutschen Bahn AG zu. Der Arbeitgeber musste dafür nur schriftlich zusagen, den gesetzlichen Mindestlohn von 12 Euro pro Stunde für rund 2.000 Beschäftigte beim Staatskonzern umzusetzen und künftige Tariferhöhungen darauf anzurechnen.[16] Nach dieser juristischen wie kommunikativen Schlappe verzichtete die EVG weitgehend auf eine eigene Kommunikation in der Öffentlichkeit wie auch gegenüber den eigenen Mitgliedern in der Tarifrunde 2023. Wochenlang herrschte Funkstille, während im Hintergrund intensive Verhandlungen mit dem Unternehmen folgten.

In die entscheidende Phase trat die Tarifrunde, als EVG-Verhandlungsführer Kristian Loroch am 14. Juni 2023 an die Presse trat und davon sprach, dass wesentliche Knackpunkte mit der DB AG gelöst seien. Konkret erwähnte er die Anerkennung des gesetzlichen Mindestlohns und den weiteren Einbezug von Busgesellschaften und DB Cargo AG – den chronischen „Verlustbringern" und deshalb aktuellen „Prügelknaben" des Bahnvorstands – in den Konzerntarifvertrag. Jetzt gehe es wesentlich nur noch um die Höhe der Entgelterhöhung und die Laufzeit des neuen Tarifvertrags bei der Deutschen Bahn AG.[17] Ab dem 20. Juni 2023 schloss die EVG dann mit dem Arbeitgeberverband AG MOVE die ersten Tarifverträge bei den sogenannten nichtbundeseigenen Eisenbahnen oder „NE-

Bahnen“ ab. Kristian Loroch lobte diese Abschlüsse als Vorbild für die DB AG.[18] Anstatt die Kampfstärke der EVG bei der Deutschen Bahn AG zu nutzen, um auch bei den NE-Bahnen und Bussen einen guten Abschluss zu erzielen, lief es also umgekehrt: Die Abschlüsse bei den Betrieben mit den schwächeren Streikbataillonen sollten nun die stärkere Deutsche Bahn AG „mitziehen“. Die Tarifabschlüsse mit den NE-Bahnen behinderten die EVG auch in ihrem Kampf bei der DB AG: Sie musste nun teilweise wieder Züge fahren lassen und schränkte damit die Streikmöglichkeiten auf den Stellwerken – einer sehr wirksamen „Streikhochburg“ – ein.

Abgesehen von diesen kurzen Signalen durch Kristian Loroch überließ die Gewerkschaft die öffentliche Bühne weitgehend Personalvorstand Martin Seiler und Kritikern, die sich auf die EVG einschossen und deren vermeintlich „überzogene“ Forderungen geißelten[19]. Bahnintern machte sich die GDL-Konkurrenz über die juristische Schlappe der EVG lustig. Vereinzelt tauchte in der Öffentlichkeit sogar die Forderung nach einer Einschränkung des gewerkschaftlichen Streikrechts wieder aus der rechten, neoliberalen Mottenkiste auf.[20] Dies wurde interessanterweise nicht nur prompt von EVG und DGB[21], sondern auch von der im Deutschen Beamtenbund DBB organisierten, konkurrierenden GDL sofort scharf zurückgewiesen.[22] Zusammen mit einem mehrfach nachgebesserten, vermeintlich großzügigen Angebot des Arbeitgebers kippte jedoch die Stimmung in der Öffentlichkeit. Außerdem hatten die zwei Warnstreiks bei der Deutschen Bahn AG sowie die drei Warnstreiks bei den meisten weiteren Bahn- und Busgesellschaften ihre Spuren auch bei den Beschäftigten hinterlassen. Im Gegensatz etwa zur IG-Metall-Tarifrunde in der Metall- und Elektroindustrie 2018[23] gab es seitens der EVG für ihre Mitglieder nämlich aus Kostengründen keine Streikgelder. Folglich mussten die streikenden Beschäftigten den Verdienstausfall für die bis zu 50-stündigen Warnstreiks selbst übernehmen, was die oft geringverdienenden Kolleginnen und Kollegen angesichts der noch immer hohen Inflation vor gewaltige Probleme stellte. Somit schien aus Sicht der EVG-Verhandlungsführung unklar zu sein, ob weitere Warnstreiks mit weiterhin hoher Beteiligung verlaufen würden und ob man einen unbefristeten Streik erfolgreich durchstehen könnte.

Die Schlichtung als Notanker – für die DB AG oder die EVG-Spitze?

Nach langen und kontroversen internen Debatten beschloss der EVG-Bundesvorstand am 21.06.2023 das Scheitern der Tarifverhandlungen mit der Deutschen Bahn AG und die Einleitung der Urabstimmung über einen unbefristeten Streik, vor allem wegen der vom Arbeitgeber gewünschten langen Laufzeit von 27 Monaten. Der Arbeitgeber hatte eine tabellenwirksame Entgelterhöhung von rund 12 Prozent für die niedrigen, 10 Prozent für die mittleren und 8 Prozent für die hohen Entgeltgruppen angeboten, sowie eine steuerfreie Inflationsausgleichsprämie von 2.850 Euro.[24] Es war dies die erste Streik-Urabstimmung

der EVG seit 1992, wenn man ihre Vorgängerorganisationen Transnet und GdED mit einbezieht.[25] Der Druck lag somit wieder auf Seiten der Deutschen Bahn AG, die als letzten Joker nun prompt eine Schlichtung durch neutrale Dritte vorschlug. Bei der EVG-Spitze schienen die Nerven blank zu liegen, denn der eigentlich nicht an der Verhandlung beteiligte Vorsitzende Martin Burkert stimmte spontan öffentlich dem Vorschlag der Schlichtung zu. Ob man hierbei wusste, worauf man sich einlässt – nämlich einen fertigen Vorschlag der Schlichter ohne Einflussmöglichkeit der Gewerkschaft –, ist unklar. Womöglich war auch einfach die Angst vor der eigenen Courage bei der EVG-Spitze zu groß, also die Furcht vor einem unbefristeten Streik, der ohne ausreichende Beteiligung der Belegschaften und ohne Rückendeckung der Öffentlichkeit scheitern könnte. So ließ man sich am 29.06.2023 auf das ungewisse Abenteuer mit der Schlichtung ein.[26]

Beide Seiten benannten jeweils eine Person als Schlichterin bzw. Schlichter. Für die EVG wurde die Wirtschafts- und Arbeitsmarktexpertin Heide Pfarr (SPD) benannt, für die Deutsche Bahn AG der frühere Bundesinnen- und Bundesverteidigungsminister Thomas de Maizière (CDU).[27] Heraus kam ein 140-seitiger Text der sogenannten Schlichtungsempfehlung. Das Ergebnis lag, wie von Tarifexpertinnen und -experten nicht anders erwartet, sehr nahe beim letzten Angebot des Unternehmens. Dies kann bei einer Schlichtung auch gar nicht anders sein, da schließlich die Schlichtungsvertreter beider Seiten zu einem gemeinsamen Ergebnis kommen müssen. Die Schlichtung schlug im Wesentlichen 410 Euro monatliche Entgelterhöhung für alle Beschäftigten vor, mit 25 Monaten Laufzeit (statt die 27 Monate im vorherigen Angebot des Arbeitgebers), sowie 2.850 Euro steuerfreie Inflationsausgleichsprämie, eine Erhöhung der Ausbildungsvergütung um 205 Euro (und eine steuerfreie Inflationsausgleichsprämie für Nachwuchskräfte von 1.425 Euro) und die Wiedereinsetzung der sozialen Einrichtungen „Fonds Soziale Sicherung“ und „WoMo-Fonds“.[28] Rechnet man nur die 410 Euro pro Monat und die 25 Monate Laufzeit, so bot der mit derzeit knapp 30 Milliarden Euro verschuldete Konzern den Kolleginnen und Kollegen etwas mehr als ein Drittel der ursprünglichen EVG-Forderung von 650 Euro pro Monat auf 12 Monate Laufzeit.[29]

Zahlreiche Basisgliederungen der EVG sowie viele Einzelmitglieder sprachen sich gegen das Schlichtungsergebnis und für einen unbefristeten Streik aus. Ihr Fazit: Die EVG war als Beschäftigten-Tiger gesprungen und als Bettvorleger des Bahnvorstands gelandet. Sie bemängelten viele Punkte, vor allem die lange Laufzeit des Tarifvertrags, die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen bei den chronisch defizitären Bereichen – der DB Cargo AG und den Busgesellschaften – sowie die Spaltung der Belegschaften durch eine zusätzliche Anhebung nur eines Teils der Entgelttabellen am Ende der Laufzeit des Tarifvertrags Ende März 2025.[30] Sie sahen dies als eine klare Abkehr vom EVG-Tarifmotto

„Gemeinsam geht mehr“ bzw. „Gemeinsam bleibt gemeinsam“ sowie vom gewerkschaftlichen Solidaritätsprinzip. Manche riefen sogar zur Gründung eines Aktionskomitees Bahn auf.[31] Zudem wurde beklagt, dass die EVG bei vielen kleineren und weniger kapitalstarken Konkurrenzunternehmen der Bahn, den sogenannten „NE-Bahnen“, einen besseren Abschluss erreicht hätte. Konkret vereinbarte die Gewerkschaft bei vielen NE-Bahnen eine höhere tabellenwirksame Entgelterhöhung und eine kürzere Laufzeit, meist 420 Euro im Monat bei nur 21 Monaten Laufzeit.[32] Das Angebot der Deutschen Bahn AG war im Wesentlichen vor allem in drei Punkten besser: 1) Fortführung der sozialen Einrichtungen; 2) höhere steuerfreie Inflationsprämie; 3) Anhebung von drei der sechs Entgeltgruppen[33] – Funktionsgruppen 1, 3 und 5 – zum Ende der Tariflaufzeit Ende März 2025, was rund 70.000 Beschäftigte finanziell besserstellen wird.[34]

Eine ungewöhnliche Urabstimmung mit vorhersehbarem Ergebnis

Dass die EVG-Spitze unbedingt einen unbefristeten Streik vermeiden wollte, machten die offiziellen Stellungnahmen deutlich, in denen die vermeintlichen Vorzüge des Schlichtungsergebnisses betont und vor den Risiken eines unbefristeten Streiks gewarnt wurde. Man habe viel erreicht und alles bis dato in der Tarifrunde Erreichte sei bei einer Ablehnung des Schlichtungsergebnisses gefährdet.[35] Die erste Urabstimmung seit 1992 und die erste vollständig elektronische Urabstimmung, noch dazu eine Urabstimmung über ein Schlichtungsergebnis, stellte die Gewerkschaft vor eine organisatorische Herausforderung, die von der EVG allerdings erfolgreich gemeistert wurde. Bei den acht Mitgliedsorganisationen im Deutschen Gewerkschaftsbund, so auch bei der EVG, liegt die Zustimmungsquote für einen unbefristeten Streik einheitlich bei über 75 Prozent. Mit dieser hohen Hürde will man eine gute Streikbeteiligung sicherstellen. Das am 28. August 2023 verkündete Ergebnis der am 11. August 2023 gestarteten Urabstimmung von 52,3 Prozent Ja-Stimmen zum Schlichtungsergebnis liegt deutlich über den notwendigen 25 Prozent, um einen unbefristeten Streik auszuschließen, und 65,3 Prozent sind auch eine ordentliche, repräsentative Wahlbeteiligung mitten in der Urlaubssaison.[36] Dennoch zeigte die Urabstimmung das Bild einer zerrissenen Gewerkschaft: Ein Drittel stimmte zu, ein Drittel lehnte ab, ein Drittel nahm gar nicht teil.

Das Abstimmungsergebnis kam für fast niemanden überraschend, weil viele Beschäftigte dringend die Entgelterhöhung brauchen und weil nicht wenige außerdem unsicher waren, ob ein unbefristeter Streik überhaupt erfolgreich verlaufen würde. „Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach“, so sahen es zahlreiche der vom Bahnvorstand in der sechsmonatigen Tarifrunde letztlich erfolgreich „weichgekochten“ Kolleginnen und Kollegen. Das materielle Tarifergebnis kann sich zwar im Vergleich zu anderen Tarifabschlüssen der DGB-Gewerkschaften in den letzten 12 Monaten durchaus sehen

lassen.[37] Der Tarifabschluss ist auch der teuerste in der Geschichte der Deutschen Bahn AG.[38] Doch das Tarifergebnis von insgesamt rund 14,5 Prozent Entgeltsteigerung bis Laufzeitende, einschließlich der Entgeltstrukturverbesserung ab April 2025, dürfte angesichts der Inflationsraten 2022 (7,9 Prozent), 2023 und 2024 (erwartet werden rund 6,0 Prozent und 3,0 Prozent[39]) bis zum Ende der Laufzeit am 31. März 2025 dennoch einen klaren Reallohnverlust bedeuten.[40] Es bleibt ein schaler Beigeschmack sowohl bei der langen Laufzeit des Tarifvertrags und der punktuellen Spaltung der Belegschaft im Tarifergebnis als auch beim Weg dorthin. Aus EVG-Sicht ist durchaus eine größere Austritts- bzw. Übertrittswelle zur konkurrierenden GDL zu befürchten, weshalb abschließend ein Blick auf Lob und Kritik geworfen werden soll.

Bewertung der Tarifrunde aus gewerkschaftlicher Sicht

Lobend zu erwähnen sind an der EVG-Tarifrunde 2023 erstens die beteiligungsorientierten, basisdemokratischen „Zukunftswerkstätten“ zur Ermittlung der Tarifforderung, die man für die nächsten Tarifrunden unbedingt beibehalten sollte. Zweitens überraschte die EVG positiv mit ihrer hohen und gut begründeten Tarifforderung, wobei ihr dies nach dem Tarifabschluss „um die Ohren flog“, weil sie an der Forderung nach 650 Euro pro Monat bzw. 12 Prozent Entgeltsteigerung für 12 Monate gemessen wurde. Drittens war es sehr löblich, dass man versuchte, für 50 Unternehmen solidarisch gleichzeitig zu verhandeln. So wurde die Verhandlungsmacht gerade bei kleineren Unternehmen deutlich gesteigert, die – nur auf sich gestellt – wohl einen schlechteren Abschluss erzielt hätten. Freilich ist die Frage, ob sich die EVG mit dieser Strategie nicht verhoben hat, weil sich die Tarifrunde dadurch sehr lange hinzog und der Abschluss bei der DB AG eher schlechter wurde, als er ohne die 49 anderen Gesellschaften geworden wäre.

Viertens waren die kämpferischen, professionell organisierten und sehr wirkungsvollen Warnstreiks äußerst beachtlich, insbesondere die erstmals durchgeführten 24- bis 50-stündigen Warnstreiks mit einer Rekordbeteiligung von bis zu 35.000 Bahnerinnen und Bahnern.[41] Dass die EVG-Spitze gezielt den Schulterschluss mit ver.di suchte und für den 27. März 2023 zum gemeinsamen bundesweiten Warnstreik anlässlich der Tarifverhandlungen im Öffentlichen Dienst aufrief, war eine hervorragende Idee. Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im gesamten öffentlichen Verkehrssektor bündelten damit gemeinsam ihre Macht und setzten ein starkes solidarisches Zeichen.[42] Für die „erste Halbzeit“ der Tarifrunde kann man somit ein äußerst positives Fazit ziehen und sollte die meisten dieser Punkte beibehalten.

In der zweiten Hälfte der Tarifrunde wurde es dann zäh und es häuften sich die Fehler. Der Hauptkritikpunkt liegt vermutlich in der mangelnden strategischen Aufstellung der EVG:

Man rechnete mit einem schnellen Ergebnis bei der Deutschen Bahn AG und wollte dieses dann auf die übrigen Bahn- und Busgesellschaften übertragen. Man hatte nicht vorhergesehen, dass DB-Personalvorstand Martin Seiler die kämpferische Aufstellung der EVG mit einem radikalen 180-Grad-Kurswechsel beantworten und die Sozialpartnerschaft faktisch aufkündigen würde. Das Verhalten des Bahnvorstands gegenüber der EVG unterschied sich kaum mehr von dem gegenüber der GDL, die man seit Jahren als „feindliche Organisation" behandelt. So lenkten am Schluss überraschend zahlreiche Konkurrenten der Deutschen Bahn AG, die „NE-Bahnen", vor dem Platzhirsch DB AG ein und unterschrieben einen neuen Tarifvertrag mit der EVG. Dies zog das Volumen für den späteren Tarifabschluss bei der Deutschen Bahn AG eher nach unten. Für die Zukunft wird sich die EVG strategisch so aufstellen müssen, dass sie nicht mehr von der „Kampfstrategie" eines Martin Seiler überrumpelt wird und einen „Plan B" in der Tasche hat.

Der zweite große Fehler wurde gemacht, als man den vom 14. Mai bis 16. Mai 2023 geplanten 50-Stunden-Warnstreik mit dem Mindestlohn begründete. Dies war einerseits ein großartiger Akt der Solidarität, doch andererseits gab der Personalvorstand Martin Seiler bei diesem verhältnismäßig kleinen und kostengünstigen Thema gerne vor dem Arbeitsgericht Frankfurt am Main nach. Damit war der aufwendig geplante Warnstreik letztlich hinfällig geworden, weil dem Arbeitsgericht die Verhältnismäßigkeit des Streiks nicht mehr gegeben schien. Für Warnstreiks wird man künftig zentrale Forderungen als Streikzielbeschlüsse benennen müssen und nicht nur vermeintlich kleine „Nebenforderungen". Der dritte große Fehler war die Entscheidung, den Beschäftigten für Warnstreiks kein Streikgeld aus der Gewerkschaftskasse zu bezahlen. Zum einen ist kritisch zu hinterfragen, ob die EVG-Kassen tatsächlich so leer sind, wenn zuletzt 1992 unbefristet gestreikt wurde. Zum anderen nützen volle Kassen nichts, wenn dafür die Streikfront nicht steht. Die IG Metall hat das verstanden und mit der Einführung der 24-Stunden-Warnstreiks im Jahr 2015 auch zugleich die optionale Zahlung von Streikgeld in ihre Satzung aufgenommen; davon sollte die EVG lernen.[43]

Der vierte Fehler bestand darin, dass man anscheinend mehr Angst vor dem unbefristeten Streik hatte als der Arbeitgeber Deutsche Bahn AG und sich daher gerne in die Schlichtung „rettete". Womöglich geschah dies seitens der EVG-Spitze auch teilweise in Unkenntnis der Mechanismen und man dachte ernsthaft, dass man bei einer Schlichtung noch nachverhandeln könne, was aber nicht der Fall ist. Zu überprüfen ist dabei auch die Arbeitsverteilung im geschäftsführenden Vorstand, wenn der Vorsitzende nicht am Verhandlungstisch sitzt, aber über die Medien den Verzicht auf die sofortige Urabstimmung zugunsten der Schlichtung verkündet – und damit ein wesentliches Druckmittel für ein besseres Ergebnis ohne Not „herschenkt". Erfolgreiche Tarifpolitik beruht auch auf einer

klaren Rollenverteilung: Wer nicht am Verhandlungstisch sitzt, der hält sich heraus, zumindest öffentlich. Diese Rollenverteilung kann nur aus zwingenden Gründen aufgehoben werden, etwa bei der Nutzung des nicht am Verhandlungstisch befindlichen Vorsitzenden als „Joker", was hier jedoch nicht der Fall war.

Als fünften Lerneffekt sollte die EVG-Führung die Frage der Kommunikation mitnehmen. Anfangs gelang es noch sehr gut, teilweise auch unterstützt von den Medien, die eigenen Forderungen und Positionen in die Öffentlichkeit zu bringen. Mit der Zuspitzung der Auseinandersetzung wurde dies immer schwerer und nach der Niederlage vor dem Arbeitsgericht Frankfurt am Main am 14.05.2023 wurde die Kommunikation fast vollständig eingestellt. So machte man zwar keinen weiteren Fehler, ließ jedoch die eigenen Mitglieder im Unklaren und überließ dem Gegner kampflos das Feld. Als man die Kommunikation wieder startete, drang eine Kakophonie an Tönen in die Öffentlichkeit. Erst erklärte der geschäftsführende Vorstand, dass man mit dem letzten Angebot des Arbeitgebers leben könnte. Dann widerrief der Bundesvorstand diese Orientierung und beschloss die Einleitung der Urabstimmung, zur Erleichterung vermutlich eines Großteils der Gewerkschaftsbasis.[44] Kurz darauf jedoch verkündete der Gewerkschaftsvorsitzende Martin Burkert für den geschäftsführenden Vorstand die Annahme der vom Bahnvorstand vorgeschlagenen Schlichtung anstelle der direkten Urabstimmung.[45] Hier könnten auch unterschiedliche Orientierungen eine Rolle gespielt haben – sozialpartnerschaftlich versus konfliktorientiert. In jedem Fall sollte eine Gewerkschaft bei einer Tarifrunde in ihrer Kommunikation und strategischen Ausrichtung einig auftreten, nach innen wie nach außen. Am leichtesten gelingt dies, wenn man sich inhaltlich einig ist und wenn eine Person offiziell den Hut aufhat.

Ob die EVG nun angesichts ihrer gesammelten Erfahrungen in dieser Tarifrunde dauerhaft vom traditionell sozialpartnerschaftlichen Kurs auf einen stärker konfliktorientierten Kurs gegenüber der Deutschen Bahn AG und der gesamten Branche umschwenkt, wie das die GDL bereits seit 2008 praktiziert, bleibt abzuwarten. Klar ist, dass in Zeiten knapper Kassen und einer reaktionären Zeitenwende in der Bundespolitik – Stichwort: „Kanonen statt Butter" – nur über den Kampf eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen auch im Verkehrsbereich gelingen kann, und dass es eine sozialökologische Verkehrswende nur mit guter Arbeit gibt. Klar ist auch, dass ein auf Profit ausgerichteter Bahnsektor keinen wesentlichen Beitrag zur Verkehrswende leisten kann und dass die EVG in diesem Sinne unter anderem die Privatisierung der Behörde Bundesbahn (Umwandlung in die Deutsche Bahn AG 1994) kritisch hinterfragen sollte; die Überführung von Schienennetz, Bahnhöfen und Energiesparte der DB AG in eine gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft ab dem Jahr 2024 könnte hierfür einen neuen Diskussionsanlass bieten.[46] Klar ist nicht

zuletzt, dass man über den künftigen Kurs – stärker sozialpartnerschaftlich oder stärker konfliktorientiert – eine Verständigung in der Gewerkschaft erreichen muss, weil eine gespaltene Organisation keine nachhaltigen Erfolge erzielen kann. Von dieser grundsätzlichen Orientierung hängt es wohl auch maßgeblich ab, ob man das Glas nach dieser außergewöhnlichen Tarifrunde 2023 als eher halb voll oder eher halb leer betrachtet.

Zum Autor: ***Michael Kraus***, *geboren 1975, ist Politikwissenschaftler. Er ist ehemaliger Hauptamtlicher der DGB-Gewerkschaften NGG (Nahrung-Genuss-Gaststätten) und IG Metall (Industriegewerkschaft Metall) sowie seit 12 Jahren wissenschaftlicher Mitarbeiter verschiedener Betriebsräte. Er ist zudem seit 20 Jahren ehrenamtlich in der Gewerkschaftsbewegung aktiv, bei IG Metall, DGB, NGG und EVG (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft). Seit 2022 arbeitet er als Büroleiter und wissenschaftlicher Referent beim Betriebsrat der Zentrale der Deutschen Bahn Cargo AG in Mainz.*

Titelbild: Shutterstock / Jiaye Liu

Mehr zum Thema:
https://www.nachdenkseiten.de/?p=96919
https://www.nachdenkseiten.de/?p=75073
https://www.nachdenkseiten.de/?p=86210
https://www.nachdenkseiten.de/?p=83833

[«01] nd-aktuell.de/artikel/1175862.tarifkonflikt-deutschen-bahn-blaues-auge-fuer-die-evg-fuehrung.html

[«02] evg-online.org/meldungen/details/news/10917/

[«03] imtakt.evg-online.org/ausgaben/2022-/-05/tarif-vor-ort-mit-rueckenwind-in-die-naechste-tarifrunde und express.evg-online.org/aktuell/vorbereitung-zur-tarifrunde/tarif-vor-ort/

[«04] gesundheit-soziales-bildung.verdi.de/tarifbereiche/oeffentlicher-dienst/++co++7545973c-4970-11ed-ba9f-001a4a160111

[«05] presseportal.de/pm/150063/5435481

[«06] wsi.de/de/forderungen-37241.htm und wsi.de/de/tarifrunde-2023-forderungen-44291.htm

[«07] evg-online.org/meldungen/details/news/tarifrunde-2023-db-ag-provoziert-durch-destruktives-verhalten-fruehe-arbeitskaempfe-kein-schriftl/

[«08] deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Einigung-mit-der-EVG-Tarifrunde-bei-der-DB-abgeschlossen-6865210 und destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/01/PD23_022_611.html

[«09] evg-online.org/tarifpolitik/news-2021/tarifverhandlungen-erfolgreich-abgeschlossen-betriebsfrieden-wiederhergestellt/

[«10] businessinsider.de/wirtschaft/deutsche-bahn-top-manager-kriegen-deutlich-mehr-grundgehalt/

[«11] evg-online.org/meldungen/details/news/tarifrunde-2023-erhebliche-belastung-der-bisher-geuebten-sozialpartnerschaft-10511/

[«12] tagesschau.de/investigativ/ndr-wdr/deutsche-bahn-boni-100.html

[«13] evg-online.org/ueber-uns/struktur-der-evg/vorstand-der-evg/

[«14] t-online.de/finanzen/boerse/ticker/tarifstreit-bei-deutsche-bahn-vorstand-seiler-fordert-evg-umgehend-zur-fortsetzung-der-verhandlungen-auf/0DACEC00B942A251/

[«15] express.evg-online.org/tarifverhandlungen-kat/nachrichten/die-wut-unserer-kolleginnen-und-kollegen-ist-riesengross/ und evg-online.org/tarifpolitik/tarifrunde-2023/live-ticker-zur-tarifrunde-2023/ sowie evg-online.org/tarifpolitik/tarifrunde-2023/zweiter-bundesweiter-warnstreik/

[«16] rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2023/05/bahn-warnstreik-evg-eilantrag-einigung-kein-warnstreik.html und deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Streik-abgewendet-DB-und-EVG-schliessen-Vergleich-vor-Gericht-10634370

[«17] zeit.de/mobilitaet/2023-06/deutsche-bahn-evg-tarifeinigung

[«18] evg-online.org/tarifpolitik/tarifrunde-2023/transdev-gruppe-durchbruch-bei-tarifverhandlungen-erster-abschluss-mit-420-euro-mehr-im-monat/

[«19] noz.de/deutschland-welt/politik/artikel/streik-bei-der-bahn-forderungen-der-evg-sind-ueberzogen-44980721

[«20] welt.de/politik/deutschland/article244162821/Mehrheit-der-Deutschen-spricht-sich-fuer-Einschraenkung-des-Streikrechts-aus.html und mdr.de/nachrichten/deutschland/panorama/bahn-streik-122.html

[«21] evangelisch.de/inhalte/215312/01-05-2023/dgb-vorsitzende-fahimi-warnt-vor-einschraenkung-des-streikrechts

[«22] focus.de/politik/deutschland/claus-weselsky-im-interview-der-bahnvorstand-faehrt-so-gut-wie-nie-zug-er-wird-in-limousinen-kutschiert_id_189202875.html

[«23] igmetall.de/tarif/was-sind-eigentlich-24-stunden-warnstreiks und igmetall.de/service/leistungen/streikgeld-was-mitgliedern-im-arbeitskampf-zusteht

[«24] tagesschau.de/wirtschaft/tarifverhandlungen-bahn-evg-102.html

[«25] handelsblatt.com/archiv/1992-dauerte-streik-zwoelf-tage-hintergrund-erst-zwei-unbefristete-flaechen-streiks-im-oeffentlichen-dienst/2218586.html

[«26] express.evg-online.org/tarifverhandlungen-kat/die-kombination-von-schlichtung-und-urabstimmung-bedeutet-direkte-mitgliederbeteiligung/

[«27] br.de/nachrichten/wirtschaft/ein-sommer-ohne-bahnstreiks-schlichtungsplaene-werden-konkret,Tj9iRMg

[«28] evg-online.org/index.php?id=1942

[«29] ruhrbarone.de/urabstimmung-bei-der-evg-deutsche-bahn-vor-triumph-ueber-die-gewerkschaft/222881/

[«30] Es gibt Verbesserungen bei den Funktionsgruppen 1 (Anlagen- und Fahrzeuginstandhaltung), 3 (Bahnbetrieb und Netze) und 5 (Bahnservice und Vertrieb). Erst in der nächsten Tarifrunde ab 2025 sollen auch die Funktionsgruppen 2 (Zugbildung/-bereitstellung Schienengüterverkehr), 4 (Lokfahrdienst) und 6 (Allgemeine Aufgaben) profitieren. Die Zugeständnisse bei den „Verlustbringern“ umfassen unter anderem eine Stunde längere Arbeitszeit bei den Busgesellschaften (39,5 statt 38,5 Stunden/Woche) sowie die Kürzung von Pausenzeiten bei der DB Cargo AG (pauschale Vergütung von Umkleide- und Waschzeiten statt einer Zeitgutschrift sowie nur noch 62 Stunden – statt bisher 72

Stunden – arbeitsfreie Blöcke zwischen den Arbeitsphasen).

[«31] wsws.org/de/articles/2023/08/06/ugcm-a06.html und wsws.org/de/articles/2023/08/09/evgs-a09.html sowie wsws.org/de/articles/2023/08/15/meke-a15.html und wsws.org/de/articles/2023/08/23/bahn-a23.html

[«32] evg-online.org/tarifpolitik/tarifrunde-2023/tarifrunde-2023-abschluesse-bei-den-ne-bahnen-schlichtung-bei-der-db-ag/

[«33] evg-online.org/tarifpolitik/tarifvertraege-aktuell/ab-2017/basistv-uetv-fgr-funktionsgruppenspezifische-tarifvertraege/

[«34] evg-online.org/index.php?id=1942

[«35] evg-online.org/meldungen/details/news/evg-bundesvorstand-empfiehlt-annahme-der-schlichtungsschlussempfehlung-10868/ und diefreiheitsliebe.de/politik/der-abschluss-bei-der-deutschen-bahn-tarifpolitik-in-zeiten-von-krise-und-krieg/

[«36] evg-online.org/meldungen/details/news/10917/

[«37] wsi.de/de/abschluesse-37240.htm und wsi.de/de/tarifrunde-2023-abschluesse-44292.htm

[«38] tagesspiegel.de/wirtschaft/kompromissvorschlag-im-tarifstreit-bahn-schlichter-legen-ergebnis-vor-10217092.html

[«39] mehrwertsteuerrechner.de/inflation/inflation-deutschland/prognose/

[«40] stern.de/news/bahnbeschaeftigte-stehen-vor-bisher-hoechstem-lohnzuwachs—einigung-bei-schlichtung-33685904.html und wsws.org/de/articles/2023/08/09/evgs-a09.html

[«41] evg-online.org/tarifpolitik/tarifrunde-2023/live-ticker-zur-tarifrunde-2023/

[«42] tagesschau.de/wirtschaft/warnstreik-verkehr-101.html

[«43] igmetall.de/service/leistungen/streikgeld-was-mitgliedern-im-arbeitskampf-zusteht

[«44] evg-online.org/tarifpolitik/tarifrunde-2023/tarifverhandlungen-mit-db-ag-gescheitert-

evg-bundesvorstand-beschliesst-urabstimmung/

[«45] faz.net/aktuell/wirtschaft/bahn-streik-wie-der-evg-chef-die-schlichtung-organisierte-19034546.html?printPagedArticle=true#pageIndex_2

[«46] deutschebahn.com/resource/blob/10467300/6f78fbcdf53c15ef0263e382e2c6e447/20230330_Faktenblatt_InfraGo-data.pdf und allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/gemeinwohl-infrastruktur/