Die GDL will nur den sehr gemäßigten Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst – wird aber trotzdem als verantwortungslos hingestellt. Hinzu kommen Halb- und Falschinformationen. Die GDL-Mitglieder werden vom Staatskonzern DB im Vergleich zu den Beschäftigten des Öffentlichen Dienstes als zweit- und drittklassig behandelt. Von **Werner Rügemer**.

*Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.*

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/210811_Streik_bei_Deutsche_Bahn_Solidaritaet_mit_der_GDL_aus_vielen_Gruenden_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

**Benachteiligt gegenüber dem Öffentlichen Dienst**

Gemäßigter kann die GDL nicht sein: Sie verlangt nur dasselbe, was im Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst schon vereinbart wurde. Dabei werden die GDL-Forderungen öffentlich meist noch falsch und unvollständig dargestellt:

- "Die GDL verlangt eine Lohnerhöhung von 3,2 Prozent", heißt es. Doch das ist falsch: Die GDL verlangt für das erste Jahr vom 1. April 2021 bis 1. April 2022 nur 1,4 Prozent. Und die restlichen 1,8 Prozent sollen erst danach für ein weiteres Jahr draufgelegt werden. Und das ist bei der gegenwärtigen Inflationsrate von 1,8 Prozent also nicht einmal die Erhaltung des bisherigen Einkommens.

- Die GDL verlangt 600 Euro Corona-Prämie. Auch dabei wird in der öffentlichen Polemik verschwiegen: Das ist genau der Betrag, der im Tarifvertrag mit der Gewerkschaft verdi für die Beschäftigten des öffentlichen Dienstes 2020 bereits vereinbart wurde. Für die Beamten werden laut Gesetz zwischen 300 und 600 Euro gezahlt.

Obwohl sich die DB als Teil des öffentlichen Dienstes aufspielt, lehnt der Vorstand beide Forderungen ab: Der Staatskonzern behandelt die Mitglieder der GDL – neben Lokführern sind das Weichensteller, Zugbegleiter, Werkstatt- und Bistromitarbeiter, Disponenten, Fahrdienstleiter – als zweitklassige Beschäftigte:

- Statt der Laufzeit von 24 Monaten soll die Erhöhung auf 40 Monate gestreckt werden.

- Die DB lehnt die Corona-Prämie vollständig ab.

Und das ist noch nicht alles.

**Und die Betriebsrente wurde auch noch gekündigt**

Was öffentlich unterschlagen wird: Der Staatskonzern hat gegenüber der GDL den Tarifvertrag zur betrieblichen Zusatzrente ersatzlos gekündigt, schon zum Ende des Jahres 2020. Seitdem zahlt der Staatskonzern nichts mehr in die Betriebsrenten ein. Die GDL fordert die Weiterführung dieser Zusatzrente, auch das ist eine Streikforderung.

***Zusatzrente:* Kleines Geschenk zur Privatisierung 1995**

Kurzer Rückblick: Diese Zusatzrente wurde 1995 eingeführt. 1994 war die Deutsche Bundesbahn in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und mit der Deutschen Reichsbahn der Ex-DDR fusioniert worden. Die betriebliche Zusatzrente, in die nur der Arbeitgeber DB einzahlte, sollte die Beschäftigten beruhigen, auch die aus der ehemaligen DDR. Denn damals wollte die Bundesregierung aus CDU, CSU und FDP unter Helmut Kohl die Privatisierung noch viel weiter treiben, etwa mit dem Börsengang. Der von 1990 bis 1994 organisierte Ausverkauf der DDR-Betriebe durch die Treuhandanstalt ließ Schlimmes befürchten: Entlassungen, Lohnsenkungen, damit auch niedrigere Renten.

Die betriebliche Zusatzrente hatte damals die EVG mit dem Bahnvorstand abgeschlossen. Die EVG war im Bahnkonzern die ungleich größere Gewerkschaft. Der Zusatzversorgungstarifvertrag (ZversTV), wie er richtig heißt, galt auch für die Mitglieder der GDL.

***Brave Gewerkschaft EVG bekommt Ausgleich, GDL nicht***

Nun gilt zwar die Kündigung der Betriebsrente auch für die EVG, aber unter anderen Bedingungen. Denn die EVG ist mit der Konzernführung eng verbunden: Mehrere EVG-Mitglieder sind im Aufsichtsrat vertreten, stellen auch den stellvertretenden Vorsitzenden – die GDL ist gar nicht vertreten.

So hat die EVG der Kündigung der Betriebsrente zugestimmt, bekam dafür aber vom Bahnvorstand einen Ausgleich: In der Verwaltung der Bahn wird es einen Kündigungsschutz geben. Das reicht der EVG, denn ihre Mitglieder sind vor allem in der Verwaltung der etwa 300 DB-Tochterunternehmen in Deutschland vertreten. Und der Vorstand hofft: Die kämpferische GDL werden wir so schnell wie möglich los, durch diese Nachteile, durch weitere Privatisierungen von Teil- und Güterstrecken, auch durch die Digitalisierung der technischen Abwicklung.

***GDL: Zweit- und drittklassig auch bei der Betriebsrente***

Auch diese GDL-Forderung nach Fortführung der betrieblichen Zusatzrente ist gar nichts Besonderes: Eine solche Betriebsrente gilt als Pflichtversicherung für den gesamten Öffentlichen Dienst. Sie wird über die Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder (VBL) organisiert. Damit soll die Schlechterstellung der Angestellten gegenüber den bei der Rente besonders privilegierten Beamten ausgeglichen werden, ein kleines bisschen jedenfalls.

Aber auch das wird der GDL verweigert, auch hier werden ihre Mitglieder als zweit-, ja sogar drittklassig eingestuft, nicht nur unterhalb der Beamten, sondern auch unterhalb der öffentlichen Angestellten.

Dabei geht es um vergleichsweise kleine Beträge: Wenn die DB ab 2021 für einen heute 45-jährigen Lokführer, Weichensteller und Zugbegleiter keine Beiträge mehr bezahlt, wird die Betriebsrente dann bei Renteneintritt statt etwa 150 Euro nur 100 Euro betragen.

Deshalb ist es verständlich, wenn der GDL-Vorsitzende Claus Weselsky verhalten klassenkämpferisch darauf hinweist: Auch angesichts der Pensionen von monatlich 20.000 Euro der Mitglieder des Bahnvorstands sind unsere Forderungen ja mehr als berechtigt!

**DB: Verlustreiche Milliarden-Käufe in 23 Staaten**

Am Geld mangelt es diesem hochsubventionierten Staatskonzern wahrlich nicht. Milliarden an Steuergeldern verbrennt er im Ausland. In 23 Staaten zwischen Großbritannien, Kroatien, Ungarn, Polen, Kasachstan, Indien, Singapur, Bangladesch, Neuseeland und den USA hat die DB im Anspruch globaler Expansion gut 200 Unternehmen aufgekauft oder neu gegründet. Das bringt meist Verluste, so zum Beispiel bei der großen DB-Tochter Arriva in Großbritannien: Die DB will Arriva deshalb seit Jahren verkaufen, aber niemand ist interessiert.

2019 bilanzierte der Bundesrechnungshof: Die ausländischen Investitionen haben keinerlei positiven Effekt auf das Bahnsystem in Deutschland. Hier im zentralen Standort fehlen nicht nur die technologischen Investitionen für die Zukunft. Schon die jetzige Technik ist marode: Vorgedruckte Warnungen kleben auf ICE-Türen: „Türe öffnet nicht, gehen Sie zur nächsten Türe“. Genauso vor den ICE-Klos: „Toilette nicht benutzbar“. Verspätungen sind normal – sie ergeben täglich für viele Kunden eine Stunde Verspätung, wenn erst der übernächste Anschlusszug erreicht wird. Oft fehlt sogar beim ICE der übliche zweite Zugteil, weil die Reparaturen nicht fertig wurden: Dann quetschen sich die Fahrgäste stehend und sitzend in den Gängen, auch wenn sie für Reservierung bezahlt haben – Niveau eines verarmten

Entwicklungslandes.

### Öffentliche Daseinsvorsorge?

Dauerberater der Bundesregierung wie Prof. Gregor Thüsing – er ist der oberste katholische Arbeitsrechtler in Deutschland, nebenbei auch Leiter der eigenen kirchlichen Arbeitsgerichtsbarkeit, und auch Arbeitsminister Hubertus Heil holte ihn als Berater – argumentieren jetzt: Die DB gehört zur öffentlichen Daseinsvorsorge, schon deshalb dürfe die GDL jetzt nicht einfach streiken.[1]

Aber die DB ist seit ihrer Umwandlung in eine privatrechtliche Aktiengesellschaft immer weniger ein Garant der öffentlichen Daseinsvorsorge, im Gegenteil:

- Immer mehr Schienenstrecken werden abgebaut. Gleichzeitig wurde die DB-Tochter DB Schenker zum größten LkW-Konzern Europas ausgebaut.
- Immer mehr Neben- und Güterbahnstrecken werden an private Bahnunternehmen ausgelagert: Da herrscht Niedriglöhnerei. Auch so will man die GDL austrocknen.
- Die Infrastruktur mit Brücken, Schienen, Signalanlagen, Weichen bleibt veraltet, wird nur zögernd und meist unterhalb des notwendigen technologischen Niveaus repariert und modernisiert – und bleibt personell unterbesetzt: Man will sich ja nicht noch mehr GDL-Mitglieder einhandeln!

### GDL rausdrängen: Politisches Projekt der Bundesregierung

Es geht offensichtlich um politischen Krieg: Die kämpferische GDL endlich kleinkriegen! Rausdrängen! Das unter Bundeskanzlerin Angela Merkel/CDU beschlossene Tarifeinheits-Gesetz von 2015 war gegen die kämpferischen Gewerkschaften wie Cockpit und GDL gerichtet. Und das Betriebsrenten-"Stärkungs"-Gesetz von 2017 schwächte auch die Rechte der kleineren Berufsgruppen und der GDL.[2]

### EVG: Organisationsgrad von 106 Prozent?

Ach, übrigens, mal eine Frage: Die DB hat nach eigener Angabe in Deutschland 211.000 Beschäftigte. Die regierungs- und vorstandsnahe Gewerkschaft EVG gibt als Mitgliederzahl 185.000 an. Wenn die GDL unwidersprochen mehr als 37.000 Mitglieder hat, würden nach Abzug der 37.000 von den 211.000 Beschäftigten höchstens noch 174.000 übrigbleiben.

174.000 Bahn-Beschäftigte, aber 185.000 EVG-Mitglieder? Somit hätte die EVG einen Organisationsgrad von etwa 106 Prozent – Weltrekord! Von einem solchen Staatskonzern hat man nicht mal im schlimmsten Kommunismus gehört. Aufschlussreich, oder?

**Solidarität mit der GDL – aus vielen Gründen!**

Es gibt viele Gründe für eine breite Solidarität, auch politische, mit der GDL! Aber auch ganz einfach: Mehr Personal im technischen Dienst, bei der Wartung, bei den Disponenten, auch bei den Lokführern – und schon gäbe es mehr Pünktlichkeit. Wäre doch auch gut für uns Bahnkunden, oder?

Titelbild: footageclips/shutterstock.com

---

[«1] „Falsches Signal an die Bahn und die Kunden“, Interview mit Professor Gregor Thüsing, Legal Tribune Online, 10.8.2021

[«2] Werner Rügemer: Arbeits-Armut, Renten-Armut. Eine Bilanz der Ära Merkel, nachdenkseiten.de 15.6.2021