Zu Werner Rügemers Artikel „Streik bei Deutscher Bahn: Solidarität mit der GDL – aus vielen Gründen!“ kamen zahlreiche Zuschriften unserer Leser. Unser Autor Werner Rügemer hat auch über seine eigenen Kanäle viele Rückmeldungen zu seinem Artikel bekommen. Daher hat er sich entschlossen, eine Ergänzung zu seinem Artikel zu verfassen, die wir Ihnen heute gerne zur Lektüre anbieten. Im Anhang finden Sie wie gewohnt natürlich auch seine Sammlung der Zuschriften unserer Leser. Gesammelt von **Ala Goldbrunner**.

**Bahn-Streik: Wenn die GDL sich durchsetzt, müsste die EVG nachverhandeln, und die DB müsste (viel) zahlen**

**Einige nachträgliche Klarstellungen zum Streik bei der Deutschen Bahn.** Zuerst Glückwunsch an die NachDenkSeiten: Auch in diesem Fall haben sie sich als produktive, offene, ernsthafte Plattform bewährt. Zu meinem Artikel „Streik bei Deutscher Bahn: Solidarität mit der GDL – aus vielen Gründen“ in den NachDenkSeiten vom 11. August 2021 bekam ich zahlreiche ausführliche Zuschriften, von Mitgliedern der „großen“ Bahngewerkschaft EVG wie auch der „kleinen“ GDL, aber auch von Bahnkunden und gewerkschaftspolitisch Interessierten. Die Zuschriften kamen über die Redaktion, vielfach aber direkt an mich. Fragen und Antworten flogen hin und her – es war eine Lust! Von Werner Rügemer

Die wichtigsten Klärungen:

**Die Ausstiegs-Klausel im Tarifvertrag der EVG mit DB**

Die Leitmedien von tagesschau bis FAZ faseln vom „Konkurrenzkampf“ und vom „Machtkampf“, den die GDL gegen die EVG führe, mutwillig streike, nicht verhandlungsbereit sei, die Kunden behindere und der Wirtschaft einen Riesenschaden zufüge. Dabei wird der Kernkonflikt verschwiegen.

Im Pandemie-Sommer 2020 jammerte der DB-Vorstand über die Verluste und forderte von den Gewerkschaften neben der Kappung der Betriebsrente eine Nullrunde bei den Löhnen. Die GDL lehnte ab, aber die EVG machte schnell mit.

So schloss die EVG mit der DB einen Tarifvertrag, wirksam ab 1.1.2021 auf zwei Jahre: 1,5 Prozent Lohnerhöhung. Das ist real niedriger als eine Nullrunde, angesichts der aktuellen Inflationsrate von 1,8 Prozent, bei der es wohl ohnehin nicht bleiben wird.

Im Vertrag steht aber eine Ausstiegs-Klausel, eine sogenannte „Angstklausel“, juristisch ein

Sonderkündigungsrecht: Wenn „eine andere Gewerkschaft“ einen höheren Abschluss erreicht, kann die EVG ihren Tarifvertrag kündigen und nachverhandeln.[1] Die EVG müsste natürlich dann nicht kündigen. Aber wenn die GDL ihre höhere Forderung – 1,4 Prozent im ersten Jahr, und im 2. Jahr nochmal 1,8 Prozent drauf – durchsetzt, dann könnte die EVG nachverhandeln. Sie müsste nicht, aber dann wäre sie als vorstandsabhängige Marionette noch weiter diskriminiert. Sie muss also.
Aber das darf nicht sein, so der DB-Vorstand und die Unternehmer- und Privatisierungs-Postillen wie die FAZ. Das würde die DB was kosten, und vor allem: Die EVG stünde als Lusche da, die GDL als erfolgreich: DAS darf nicht sein, DAS ist der Machtkampf, der Klassenkampf, der von oben, mit Fakes und billiger Polemik geführt wird.

**EVG täuscht ihre Mitglieder**

Übrigens: In ihrer Mitglieder-Information „Bündnis für unsere Bahn“ stellt die EVG die Ergebnisse des Tarifpakets vom 17.9.2020 dar – die Vereinbarung zum Sonderkündigungsrecht fehlt. So täuscht die EVG nicht nur die Öffentlichkeit, sondern auch die eigenen Mitglieder.[2]
In den Zuschriften der EVG-Mitglieder wird zwar zunächst immer die EVG verteidigt, aber in der weiteren Korrespondenz zeigte sich bei allen dann doch die Unzufriedenheit mit der eigenen Gewerkschaft: Zu eng am DB-Vorstand, zuviel Privatisierungen, schlechter Zustand der Bahn.

**EVG: 185.000 Mitglieder – aber nur 64.500 im Beruf**

Ich hatte bewusst recht flapsig geschrieben: Mit 185.000 Mitgliedern hat die EVG, abzüglich der 37.000 GDL-Mitglieder von den insgesamt 211.000 Bahn-Beschäftigten, einen Organisationsgrad von 106 Prozent, also noch etwas mehr als im schlimmsten Kommunismus.

In Wirklichkeit ist es etwa so: 1995 bei der Privatisierung der Bahn hatte die Vorgänger-Gewerkschaft der EVG, die Transnet, noch 450.000 Mitglieder, übernommen aus den alten guten Zeiten. Daneben gab es seit 1948 noch die kleinere Beamten-Gewerkschaft GBDA.
Mit der Privatisierung aber baute der privatrechtliche Staatskonzern rabiat Arbeitsplätze ab und schickte zehntausende in vorzeitigen Ruhestand, auch die teuren Beamten, wie bei der Privatisierung der Bundespost hin zur Telekom AG.

Deshalb schrumpften beide Gewerkschaften erheblich, Transnet und GBDA, und auch deshalb fusionierten sie 2010 zur Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG: Da hatte die EVG gerade noch etwa 250.000 Mitglieder und übernahm die 40.000 GBDA-Mitglieder, die

aber zu 80 Prozent Pensionäre waren.

Danach ging der Personalabbau weiter, mit Zustimmung der EVG. Nach Schätzung von Gewerkschaftsmitgliedern hat die EVG gegenwärtig etwa 64.500 aktive Mitglieder, die also noch im Beruf sind – die „restlichen“ etwa 120.000 Mitglieder sind Rentner und Pensionäre. Von ihnen scheiden jährlich etwa 10.000 wegen Tod aus.

Während die EVG still und leise und uneingestanden vor sich hinschrumpft, nimmt die GDL zu, gewiss nicht schnell, aber stetig: 2007 hatte sie 31.000 Mitglieder, 2020 hatte sie 37.000 Mitglieder.

**Richtig: Ein GDL-Vertreter im DB-Aufsichtsrat, aber…**

Es wurde von einem EVG-Mitglied kritisch angemerkt, dass entgegen meiner Darstellung doch ein GDL-Mitglied im Aufsichtsrat der DB vertreten sei: Mario Reiß. Richtig, Mario Reiß ist Mitglied im Aufsichtsrat. Aber in der Aufstellung, die von der DB veröffentlicht wird, steht nicht, dass Mario Reiß Mitglied der GDL ist – während etwa bei Klaus-Dieter Hommel, dem EVG-Vorsitzenden und zugleich stellvertretenden Vorsitzenden des DB-Aufsichtsrats, und bei Cosima Ingenschay genau vermerkt ist: Mitglied der EVG.[3] So ist zwar ein GDL-Mitglied im Aufsichtsrat vertreten, aber die DB verschweigt das.

**Kündigung der betrieblichen Zusatzrente: Nur gegenüber der GDL**

Die DB hat die betriebliche Zusatzrente im Corona-Jahr gegenüber der EVG und auch der GDL gekündigt. Die GDL hat widersprochen, die DB hält die Kündigung weiter aufrecht. Auch deshalb streikt die GDL. Mit der EVG aber hat die DB im oben genannten Tarifpaket „Bündnis für unsere Bahn“ vom 17.9.2020 die Kündigung zurückgenommen und die Zahlung der Zusatzrente bis 28.2.2023 verlängert.

**Trennung von Netz und Betrieb**

Die GDL befürwortet die Trennung von Netz und Betrieb. Inzwischen sind auch die Grünen dafür. Zum Netz gehört die Infrastruktur mit Schienen, Leitungssystemen, Bahnhöfen, Brücken, Reparatur und Instandhaltung. Damit, so die GDL, sollen, unter staatlicher Verwaltung, keine Gewinne gemacht werden. Die Spar-Orgien seit der Privatisierung mit dem Ergebnis, dass das Schienensystem jetzt zu klein, überaltert, marode und zugleich überlastet ist – diese Entwicklung soll umgedreht werden.

Um ein Beispiel zu nennen: Der Güterverkehr auf der Schiene nahm seit 1998 bis 2018 um etwa um 10 Prozent zu. Aber die DB hat die Zahl der Güterwagen verringert. „Vor 20 Jahren

standen noch rund 6.300 Güterzüge je Tag im Geschäftsbereich der Bahn, heute sind es noch 3.600“.[4]
Dazu kommt der notorische Mangel an Lokführern, etwa 2.000 Stellen sind unbesetzt. Deshalb sind die verbleibenden Lokführer überlastet, müssen kurzfristig in neue Schichten eingeteilt werden, auch am Wochenende. Im Nahverkehr wird häufig ein Zugbegleiter eingespart: Der Lokführer ist allein im Zug. Aber der DB-Vorstand lässt verantwortungslos diesen Zustand bestehen – auch aus der Furcht: Mehr Lokführer, das würde bedeuten: Mehr GDL-Mitglieder.

Eine sehr anschauliche Darstellung und Analyse des maroden technischen und personellen Zustands des Bahnnetzes brachte der TV-Sender 3sat pünktlich am 11.8.2021.[5] Lohnt sich!

**Umwelt-Rettung?**

Weil alle jetzt die Umwelt retten wollen: Was gäbe es Besseres als den Ausbau des Schienensystems, für den Güterverkehr genauso wie für den Personenverkehr?
25 Jahre lang haben alle Kohl- und Schröder- und alle Merkel-Regierungen und alle SPD- und vor allem alle CSU-Verkehrsminister, trotz besseren Wissens, bei der Bahn das Gegenteil getan. Also: Was für die Umwelt tun! Das Bahn-Netz stärken, die GDL stärken!

---

**Anhang: Leserbriefsammlung zum Artikel „Streik bei Deutscher Bahn: Solidarität mit der GDL – aus vielen Gründen!“**

**1. Leserbrief**

Sehr geehrter Werner Rügemer, sehr geehrte NDS-Redaktion,

die Lokführergewerkschaft macht ernst. 95% der GDL-Mitglieder haben für Streik gestimmt. Seit gestern wird gestreikt. Erst im Güterverkehr und ab heute für 48 Stunden auch im Fernverkehr. Nachdem die Bahn versucht hatte die Beschäftigten mit einer Nullrunde entsprechend des Tarifabschlusses der Konkurrenzgewerkschaft EVG abzuspeisen und auch damit die Lokführer für die Defizite der Coronakrise und der Misswirtschaft des Bahnvorstands mit einer Nullrunde bezahlen zu lassen, blieb den Kolleginnen und Kollegen nichts anderes übrig als für höhere Löhne zu streiken. Dieser

Streik wirft auch die Frage auf, was für eine Bahn brauchen wir. Wir brauchen keine Bahn, die Milliarden in zerstörerische Projekte wie Stuttgart 21 und in ausländische und bahnfremde Projekte versenkt. Wir brauchen gerade auch aufgrund der Klimakatastrophe eine gut ausgebaute, pünktliche, sichere und bequeme Bahn. Und dafür braucht es auch genug und gut bezahltes Personal.
In dieser Auseinandersetzung geht es auch um die Frage, was für Gewerkschaften brauchen wir. Die EVG-Führung hat in vorauseilendem Gehorsam über die Köpfe ihrer Mitglieder hinweg eine Vereinbarung abgeschlossen mit Verzicht auf eine Lohnerhöhung in 2020 und bis Februar 2022. Bei einer Inflationsrate von über 2% bedeutet das eine Absenkung der Reallöhne. Ich halte eine solche Verzichtspoltik für falsch. Es ist Aufgabe der Gewerkschaften dafür zu sorgen, dass die gegenwärtige Krise nicht auf die Beschäftigten abgewälzt wird. Auch deshalb sollten wir alle die GDL in dieser Auseinandersetzung unterstützen.

Insbesondere lohn- bzw. gehaltsabhänig Beschäftigte der unteren und mittleren/durchschnittlichen Einkommen (also die hart arbeitende Bevölkerungsmehrheit) fordere ich eindringlich auf, sich endlich (wieder) mehr auf echte Solidarität mit Seinesgleichen zu besinnen (im Unterschied zu der politisch “verordneten”) und sich z.B. mit Begriffen wie Arbeitskampf oder Daseinsvorsorge wieder intensiver und vor allem selbständiger auseinanderzusetzen.

Ich z.B. bin auf den ÖPNV angewiesen, da ich bewusst seit über 10 Jahren schon auf einen PKW verzichte. Morgen werde ich die ca. 32 km (einfach) zu meiner Arbeit mit dem Fahrrad (E-Bike) zurücklegen und für heute Abend musste ich eine Vereinbarung auf die ich mich sehr gefreut habe absagen. Dennoch unterstütze ich den Streik der GDL mit ganzem Herzen. Der Streik dient m.E. einer guten Sache und letztendlich uns – den o.g. lohn-/gehaltsabhängigen – allen.

Wenn man wie ich seit Jahren täglich auf die Bahn angewiesen ist, fühlen sich die wenigen Einschränkungen durch GDL-Streiks (vielleicht ein-/zweimal in zwei Jahren), im Vergleich zu den – man muss schon sagen – fast täglichen, oft massiven Behinderungen/Zumutungen durch die DB selbst, aufgrund der aus Fahrgastsicht nur als Misswirtschaft zu bezeichnenden Unternehmensführung (der Profitlogik folgend), äußerst harmlos an!

Herzliche Grüße
Andreas Rommel

**2. Leserbrief**

Sehr geehrte Redaktion,
der Artikel von Werner Rügemer zum GDL-Streik strotzt gerade zu von Unkenntnis der Inhalte und versprüht Falschaussagen ohne Ende. Nun kann es immer zu Ungenauigkeiten führen – aber die Informationen in diesem Artikel sind überwiegend falsch. Hier eine Auflistung:

1. Abschnitt – Betriebsrente Aktuell: Der Tarifvertrag wurde nicht gekündigt, sondern war abgeschlossen ohne Nachwirkung und ist ausgelaufen. Die GDL hat keine Verhandlungen aufgenommen. Es gibt eine betriebliche Altersvorsorge und es ging darum, den alten TV – der längst nur noch für einen Teil der Beschäftigten gilt – nach dem Willen des Vorstandes in die neue BAV einzugliedern. Um nix anderes geht es.
2. Abschnitt Betriebsrente historisch: Den ZVersTV hatte damals nicht die EVG abgeschlossen (die gab es damals nicht) sondern alle in er Bahn vertretenen Gewerkschaften (GdED, GdBA, GdL). Die EVG (2010 aus dem Zusammenschluss der TRANSNET und GdBA gegründet) hat letztes Jahr Verhandlungen aufgenommen und mit ihr wurde dieser TV um ein Jahr verlängert.
3. Abschnitt Brave Gewerkschaft EVG 1: Die EVG (2010 aus dem Zusammenschluss der TRANSNET und GdBA gegründet) hat letztes Jahr Verhandlungen aufgenommen und daher wurde mit ihr wurde dieser TV um ein Jahr verlängert – für die Verhandlungen.
4. Abschnitt Brave Gewerkschaft EVG 2: Wie schon erwähnt – es war keiner Kündigung zuzustimmen – der TV ist ausgelaufen. Die EVG ist auch nicht vorwiegend in der Verwaltung – im Gegenteil. In der Verwaltung ist der Organisationsgrad immer schon niedriger gewesen. Die Beschäftigten der DB AG aus dem operativen Bereich (Werke, Service, Betriebszentralen, Gleisbau, Reinigung, Sicherheit, etc) sind mehrheitlich deutlich über 50 Prozent in der EVG organisiert.
5. Abschnitt GDL…auch Betriebsrente: Wie gesagt es exisitiert eine tariflich abgesicherte Betriebliche Altersversorgung in der die DB AG sogar führend ist. Nichts zweit- und drittklassiges.
6. Abschnitt Öffentliche Daseinsvorsorge: Dazu bedürfte es eine ganze Abhandlung aber was die Infrastruktur angeht sind die Streckenstilllegungen und Abbau schon länger Vergangenheit. Auch neue Bahnhöfe werden wieder gebaut. Der Bund hat die Mittel deutlichst erhöht – weshalb auch soviel Fachpersonal in den Zentralen eingestellt wird. Damit es umgesetzt werden kann.
7. Abschnitt Organisationsgrad: Hier sind offensichtlich mit dem Autor die Pferde richtig durchgegangen und die Unkenntnis der Lage kommt hoch: Weder die GDL noch die EVG sind Gewerkschaften die auf die DB AG beschränkt sind. Beide sind

> unterschiedlich in den zahlreichen Kleinbahnen aktiv und führen dort auch Arbeitskämpfe – auch die so gescholtene EVG hat diverse Arbeitskämpfe mit längeren Streiks erfolgreich durchgeführt. Wie jede Gewerkschaft – haben beide Gewerkschaft Rentner als Mitglieder – auch die sind abzuziehen. In den kleinen Eisenbahnunternehmen existieren knapp 100 Betriebsgruppen der EVG. Die DB AG hat ca. 214.000 inländische Beschäftigte davon etwa 20.000 Lokführer davon etwa ein Viertel in der EVG. Von allen Beschäftigten sind über 50 Prozent in der EVG im Operativen Bereich je nach Betrieb tlw. 70/80 Prozent. Dieser Abschnitt ist reine Demagogie.

Die Mehrheitsverhältnisse sind einfach völlig klar. Bei BR-Wahlen oder AR Wahlen erreicht die EVG etwa 80 Prozent der Sitze und die GdL 8-9 Prozent. Stärker wurden in den vergangenen Wahlen nur die so genannten freien Listen.
Man kann zum Agieren der GDL oder der EVG unterschiedlicher Meinung sein, aber Demagogie und falsche Fakten sind fehl am Platz.

Rainer Perschewski

---

**3.Leserbrief**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte gar nicht groß auf das Thema eingehen, da ich persönlich großen Respekt vor Lokführern etc. habe aber ich es traurig finde, dass so geringschätzig über Verwaltungsmenschen geschimpft wird. Auch die Lokführer brauchen jemanden, der Ihren Lohnzettel, Langzeitkonto uvm bearbeitet.

Ebenso brauchen Fahrdienstleiter ein funktionierendes IT System, hierfür ist z.B. die DB Systel, DK KT etc. zuständig, oder ein Kantinensystem.

Ich finde dieser Trennung in „wichtige“ und „unwichtige“ Bahnbeschäftigte sehr traurig.

Mir geht es nur um folgenden Punkt

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?

Die EVG spricht nicht von so vielen Mitgliedern bei der DB – sondern insgesamt – also ebenso andere Bahnunternehmen, BSW Werk, Bahn-BKK uvm. Es ist somit nicht „aufschlussreich“.

evg-online.org/dafuer-kaempfen-wir/tarifpolitik/

Nur ein Beispiel, dass für sehr viele Unternehmen verhandelt wird.

Mit freundlichen Grüßen
C.Albrecht

---

**4.Leserbrief**

Sehr geehrter Herr Albrecht,

da haben Sie sehr oberflächlich gelesen und sehr freihändig etwas in meinen Text hineingeheimnisst!

1. ich “schimpfe” überhaupt nicht über die “Verwaltungsmenschen”, die ich auch gar nicht so despektierlich bezeichne wie Sie das selbst für gut erachten.

Warum gebrauchen Sie diesen Begriff der “Verwaltungsmenschen”, den ich gar nicht verwandt habe? Meinen Sie übrigens auch sich selbst persönlich damit?

Außerdem “schimpfe” ich gar nicht, sondern stelle sachlich fest: die von der GDL vertretenen Bahnbeschäftigten werden vom Bahnvorstand, und dies mit Zustimmung der EVG, als zweit-, ja drittklassig behandelt, gegenüber den von der EVG vertretenen Beschäftigten und den Beschäftigten des öffentlichen Dienstes. Wollen, können Sie dem mit Fakten widersprechen?

2. Ich mache auch nicht, wie Sie behaupten, eine “Trennung” zwischen “wichtigen” und “unwichtigen” Bahnbeschäftigten. Ich verwende alle diese drei Begriffe nicht, sie sind Ihre wahrheitswidrige Erfindung. Ich beschreibe nur, wie unter Punkt 1 schon dargestellt, die unterschiedliche, ungerechte Behandlung der von der GDL vertretenen Beschäftigten. Wenn hier jemand eine “Trennung” vornimmt, zudem eine “traurige”, wie Sie schreiben, dann ist es der Bahnvorstand und das bin nicht ich.

Die Sache mit der Mitgliedschaft finde ich sehr interessant. Da wüsste ich gern mehr. Bitte

teilen Sie mir mit,

1. Wie viele Mitglieder genau hat die EVG im DB-Konzern?

2. Wie viele Mitglieder genau hat die EVG unter den Beschäftigten in welchen anderen Bahnunternehmen, also beispielsweise bei dem von Ihnen genannten “BSW Werk”, also, wie es genau heißt, der “Stiftung Bahn-Sozialwerk” (BSW) ?

3. Ist die “Stiftung Bahn-Sozialwerk” (BSW) wirklich ein “anderes” Unternehmen? Bei Wikipedia heißt es: “Das BSW ist eine betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn”!

Mit freundlichen Grüßen
Werner Rügemer

---

**5.Leserbrief**

Hartmut Wohler, 12159 Berlin

Liebes NDS Team,

habe mich gewaltig über den Blödsinn zum Bahnstreik im SWR-Newsletter (siehe ganz unten) geärgert und leite die Beschwerde an die Verfasserin an die NDS, woher (Rügemer) meine Infos stammen, weiter.

Mit freundlichen Grüßen

H Wohler

**********

SWR-Newsletter – Mitwoch – 11.08.2021

Nerviger Streik bei der Bahn

Es gibt keinen guten Zeitpunkt für einen Streik, meinte heute Morgen ein Vertreter der Lokführer-Gewerkschaft GdL im SWR: Entweder es trifft Pendlerinnen und Pendler oder es trifft Menschen, die in den Urlaub wollen. Stimmt! Ein Streik kommt meistens zur Unzeit. Aber der Lokführerstreik seit den frühen Morgenstunden trifft so gar nicht den Nerv.

Eigentlich gibt es ihn, diesen Nerv der Solidarität unter den Werktätigen, dieses Gefühl, dass sich Beschäftigte ihr Recht im Arbeitskampf holen dürfen. Verknüpft ist er mit ein bisschen Häme („Geschieht denen da oben recht!“) und einem Fitzelchen Neid („Die haben doch eh genug!“).

Bei der Bahn frage ich mich allerdings gerade, was es da zu holen gibt. Das Unternehmen hat im abgelaufenen Corona-Jahr Milliardenverluste gemacht und für dieses Jahr Milliarden-Investitionen geplant. Erst seit dem Frühjahr zuckelt die Bahn ganz langsam wieder aus dem tiefroten Tal heraus. Gerade haben die Menschen wieder ein bisschen Vertrauen ins Bahnfahren gesteckt und sich Tickets für den Urlaub gebucht. Nur kommen sie mit denen bis Freitagmorgen oft nicht weit.

Ich wollte tatsächlich am Freitag kurz mit der Bahn verreisen. Ich habe inzwischen umdisponiert. Das ist in meinem Fall nicht dramatisch, aber genervt hat es mich schon – und dabei hat nicht der Nerv der Solidarität gezuckt.

Ihre Simone Hofmann
Redaktionsleiterin Aktuell
Multimediale Chefredaktion

**********

Simone.Hofmann@swr.de

zu „Nerviger Streik bei der Bahn“

Sehr geehrte Frau Hofmann,

was Sie da über den Eisenbahnerstreik von sich geben ist ungeheuerlich. Aus dergleichen folgernd, den ÖRR als Desinformations- und Lückenfunk zu bezeichnen, ist blanker Euphemismus. Zunächst wird der Versuch unternommen Werktätige, zu denen Sie sich offenbar mit krisen- und kündigungssicherer Apanage in Form eines bekanntlich weit über dem BAT liegenden Gehalts offenbar nicht zählen, gegeneinander aufzuhetzen. Dann wird verschwiegen, daß die Eisenbahner nichts weiter wollen als wenigstens die gleichen Erhöhungen wie sie der Öffentliche Dienst bekam; denn die bundeseigene Bahn war auch einmal öffentlicher Dienst bevor sie zwecks Lohndumpings und pervers überhöhter Managergehälter für die dort anzusiedelnden abgehalfterten Politiker, die sich übrigens Pensionen von ca. 20.000 € monatlich zubilligen, während man den Eisenbahnern die Betriebsrente stehlen will, privatisiert wurde. Dergleichen wollen Sie nun dem

Zwangsgebührenzahler als „Neid-Debatte“ verkaufen. Schlimmer geht’s nun wirklich nicht mehr. Die von den Eisenbahnern geforderten Erhöhungen betragen real übrigens lediglich ca. 1,5 %/a. Das gleicht noch nicht einmal die Inflation aus – moderater geht es also überhaupt nicht, oder? Um auf die Milliarden Schulden der Bahn zu sprechen zu kommen, basiert das alles einzig und allein auf der korrupten Politik (wie immer die CDU vorneweg), welche die Bahn privatisierte und dann kaputt macht indem nicht verhindert wird, dass nahezu der gesamte Gütertransport insbesondere der für schwere Lasten von der Schiene auf die Straße verlagert wird – und als Nebenprodukt die permanenten Staus verursacht. Bekanntlich macht einzig und allein der Güterverkehr auf der Straße die Straßen und Brücken kaputt, wofür diese Leute aber so gut wie nichts bezahlen müssen, sondern zahlen tun lediglich Sie und ich, also alle Normalbürger, und nur die; denn die global agierenden Konzerne angefangen bei dem GAMFA-Gesindel zahlen bekanntlich gar keine Steuern, bzw. lassen sich nicht gezahlte Steuern (Cum/Ex), auch z. T. wohl Dank Scholz/Olaf ungestraft, erstatten – auch so ein Tabu-Thema für den ÖRR.

Ließe sich beliebig weiter fortsetzen, aber die Lebenszeit ist zu schade dazu. Also, eigentlich nicht so sehr geschätzte Frau Hofmann, ehe sie zukünftig so etwas wie das hier zu Bemängelnde im Namen des ÖRR ablassen, bitte etwas Recherche vorab und vor allem auch etwas Denken wäre erwünscht. Frei nach W. Busch könnte man da sagen: das Denken fällt oft schwer indes, das Schreiben geht auch ohne es.

Abschließend sei noch § 11 Abs. 2 des Rundfunkstaatsvertrages zitiert, wogegen hier verstoßen wurde:

> “Die öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten haben bei der Erfüllung ihres Auftrags die Grundsätze der Objektivität und Unparteilichkeit der Berichterstattung, die Meinungsvielfalt sowie die Ausgewogenheit ihrer Angebote zu berücksichtigen.“

Aber da haben wir ja mit der Ernennung der Frau Strobel als Schäuble-Tochter und CDU-Ministerpräsidentenstellverterter-Gattin zur ARD-Programmdirektorin – hier bloß „Vetternwirtschaft“ zu sagen ist auch ein Euphemismus – ohnehin bereits die Gewähr, dass dergleichen lediglich noch bedrucktes Papier und weiter nichts ist. Denn die Dame fing ja mit Verlegungen und Kürzungen der wenigen noch verbliebenen regimekritischen Sendungen an, tabula rasa zu machen, kaum dass sie im Amt war.

Mit besten Grüßen

Hartmut Wohler

---

**6.Leserbrief**

Sehr geehrtes NDS-Team, sehr geehrter Herr Rügemer,

mit sehr viel Interesse verfolge ich schon seit einiger Zeit die Artikel der NDS und bin begeistert, mit welcher Sachlichkeit und Objektivität Ihre Autoren, hier insbesondere Herr Müller und Herr Berger, auf Themen unseres Alltags eingehen und auch Informationen und Hintergründe liefern, die man in den sogenannten Mainstream-Medien nicht bekommt. So stelle ich mir Journalismus vor. Was Sie, namentlich Herr Rügemer, jedoch in o.g. Artikel abgeliefert haben, ist, um es mit den Worten des kleinen Mannes auszudrücken, schlichtweg unterirdisch. Ihr Artikel strotzt nur so vor Polemik, Halb- und Unwahrheiten und Stimmungsmache gegen einen Großteil der Beschäftigten der Deutschen Bahn AG, nämlich den Mitgliedern der EVG. Ich möchte Ihnen anhand von Beispielen meine Kritik – so kurz es geht – erläutern.

Punkt 1 Herr Rügemer schreibt: „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.“ Sie suggerieren hiermit dem uninformierten Leser, dass allein das Vorhandensein von EVG-Mitgliedern im Aufsichtsrat der DB AG die Verbundenheit der EVG mit der DB AG beweist. Fakt ist jedoch, dass nach § 101 (1) Aktiengesetz (*1) die Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat demokratisch gewählt werden. Die Aussage, dass die GDL gar nicht im Aufsichtsrat vertreten ist, ist falsch. Richtig ist, dass mit Mario Reiß (*2) als Mitglied des GDL-Bezirksvorstandes Nord-Ost sehr wohl ein Mitglied der GDL im Aufsichtsrat der DB AG vertreten ist. Dass die EVG tatsächlich mehr Aufsichtsräte stellt als die GDL, ist dem Umstand geschuldet, dass die GDL bei der Aufsichtsratswahl schlichtweg schlechter als die EVG abgeschnitten hat. Das nennt man aber Demokratie.

Punkt 2 „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.“ Auch hier vermittelt Herr Rügemer, höflich ausgedrückt, schlichtweg nur Halbwahrheiten und verdreht Tatsachen. Der Kündigungsschutz, den die EVG mit der Deutschen Bahn ausgehandelt hat, bezieht sich auf alle Arbeitnehmer im Tarifgebiet der DB AG, dazu gehören Rangierer, Lokrangierführer, Lokführer, Zugbegleiter, Wagenmeister, Fahrdienstleiter (ich vermute, dass Herr Rügemer

sich hierfür die Bezeichnung „Weichensteller“ ausgedacht hat, diesen Beruf gibt es aber bei der Bahn nicht), Mechatroniker, Schlosser etc. und ja, auch Mitarbeiter in der Verwaltung, sofern sie unter den EVG – Tarifvertrag fallen. Dass es in der Verwaltung mehrheitlich EVG-Mitglieder und fast keine GDL-Mitglieder gibt liegt schlichtweg daran, dass die GDL bis vor einigen Monaten keine Mitarbeiter aus der Verwaltung in ihre Gewerkschaft aufnehmen wollte.

Punkt 3 „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 haben nicht mal im schlimmsten Kommunismus gehört. Aufschlussreich, oder?“ Herr Rügemer, aufschlussreich ist einzig und allein ihre diffamierende Polemik und ihre Unkenntnis, nein, ich möchte es schärfer formulieren, ihr journalistischer Dilettantismus! Sowohl die EVG wie auch die GDL haben o.g. Zahlen öffentlich bekanntgegeben. Diese sind zunächst einmal für beide unbestritten, sofern nicht das Gegenteil bewiesen ist oder man Partei für die eine oder andere Seite ergreift, so wie sie es tun. Soweit so gut. Mitgliederzahlen sagen aber nichts darüber aus, wie viele Mitglieder in einem Unternehmen tatsächlich arbeiten, denn selbstverständlich enthalten diese Zahlen auch Rentner, Pensionäre und auch alle Mitglieder, die in anderen Eisenbahnunternehmen außerhalb der DB AG aktiv oder schon Rentner sind. Die EVG wollte ihre Mitgliederzahl der bei der DB AG beschäftigten notariell beglaubigt offenlegen, die GDL weigert sich bis heute, ihre Zahlen bekanntzugeben. Übrigens, von den 37000 GDL-Mitgliedern wurden etwa 16000 zur Urabstimmung aufgerufen, von denen sich ein Drittel der Stimmberechtigten erst gar nicht an der Urabstimmung beteiligte, die GDL aber 95 % Zustimmung bekannt gab. Aufschlussreich, oder? Das sollte Sie eher an die schlimmsten Zeiten im Kommunismus erinnern, und nicht der hohe Organisationsgrad der EVG.

Tun Sie dem Namen ihrer Seite wieder Ehre und denken Sie darüber nach, was Sie hier für einen Unfug geschrieben haben! Mit freundlichen Grüßen aus Mannheim

Mit freundlichen Grüßen
J.Gruni

(*1) dejure.org/gesetze/AktG/101.html (*2) gdl.de/Bezirk-NO/Vorstand

**7. Leserbrief**

Sehr verehrtes Nachdenkseiten Team,

als erstes möchte ich mich bei ihrem ganzen Team für die aufopferungsvolle Aufklärungsarbeit bedanken, da ich viel und gern auf Ihrer Seite lese.

Zum Artikel „ Streik bei Deutscher Bahn Solidarität mit der GDL-aus vielen Gründen!“ habe ich aber ein paar Anmerkungen, den Artikel kann man so nicht unkommentiert stehen lassen.

Werner Rügemer schreibt „ 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“

Hier soll der Eindruck erweckt werden, als seien die EVG Mitglieder vorwiegend Angestellte in der Verwaltung, dem ist mitnichten so. Vielmehr vertritt die GDL nur das fahrende Personal und nicht einmal das vollständig. Die ganzen Arbeiter der Infrastruktur zu denen z.B. das Instandhaltungspersonal die Fahrdienstleiter, oder wie Herr Rügemer schreibt „Weichensteller„ gehören sind überwiegend in der EVG organisiert, genauso wie übrigens das Personal in den Werkstätten, die die Züge wartet und zusammenstellt. Die Angestellten und Beamten der Verwaltung sind lediglich auch in der EVG organisiert aber nicht „vor allem“.

Weiter schrieb Herr Rügemer:

> „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“

Hier wird suggeriert die Zusatzrente soll die Beschäftigten beruhigen. Da frage ich mich welche Beschäftigten beruhigt werden sollten? Die bis dahin beschäftigen Mitarbeiter hatten nämlich alle eine Zusatzrentenpflichtversicherung bei der Bahn Versicherungsanstalt

Abteilung B, diese wurde vor 1994 alleine von der Bundesbahn bezahlt, später mussten sich die AN selbst beteiligen mit 1,25% vom Bruttolohn. Die Abteilung B der Bahn Versicherungsanstalt wurde später zur Knappschaft Bahn See überführt. Die Osteisenbahner kämpfen immer noch darum das ihre Zusatzrente aus vor Bahnreform Zeiten, anerkannt werden. Die gekündigte Betriebsrente betrifft nur die Beschäftigten, die nach Bahnreform eingestellt wurden, oder Kollegen aus Ostdeutschland. Die Ostkollegen, konnte man also nicht beruhigen, und die anderen Kollegen die es angeblich beruhigen sollte, gab es da noch nicht.

> „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?“

Ich glaube hier denkt Herr Rügemer einfach zu kurz, da er sich sowieso schon auf die EVG eingeschossen hat. Nirgends in dem Artikel steht das EVG 185.000  aktive Mitglieder bei der deutsche Bahn hat. Zu ihren Mitgliedern zählen ja auch Beschäftigte anderer Bahnbetriebe und auch viele Rentner und Pensionäre sind in der Gewerkschaft.

Die EVG hat sicherlich einiges falsch gemacht, grade unter Norbert Hansen, der die Bahn auf ihrem Weg zum gewollten Börsengang damals unterstützte, und als er die Seiten wechselte gingen einigen ein Licht auf. Normalerweise hätten sich die Gewerkschaften gegen die Privatisierung wehren müssen, aber das war bei der Post ja auch nicht anders. Da wurden neue niedrigere Entgelttabellen eingeführt und für die aktiv Beschäftigten Lohnsicherungszulagen, die sogenannte Persönliche Zulage. Diese wurde bei jeder tariflichen Entgelterhöhung abgeschmolzen, so das wir ab 1994 über 20 Jahre keine vernünftigen Lohnerhöhungen bekamen. Aber so zu tun als sei die EVG die Handzahme Gewerkschaft und die GDL die Gute greift viel zu kurz.

Die GDL will z.B. die Trennung von Netzt und Betrieb, die EVG ist dagegen. Die GDL vertritt nur das fahrende Personal und will für sie “insbesondere für Lokführer“ mehr rausholen als für den Rest. Das kann die Belegschaft spalten, oder der EVG Dampf machen, es ihr gleich zu tun. Ob für uns Beschäftigte eine Vereinigung zu einer Schlagkräftigen Gewerkschaft besser ist, als eine Konkurenz der  Gewerkschaften hängt ja von der Führung ab.

Zu meiner Person: ich arbeite bei der Deutschen Bahn, bin passives Mitglied in der EVG.

Mit freundlichen Grüßen
Michael Voigt

---

**8. Leserbrief**

Hallo, liebe Redaktion.

Ich habe euren Artikel über den aktuellen Bahnstreik gelesen („Streik bei Deutscher Bahn: Solidarität mit der GDL – aus vielen Gründen!“).

In dem Artikel schreibt ihr, die EVG gibt eine Mitgliederzahl von 185000 an, während die GDL über 37000 Mitglieder hat. Nach Abzug der 37000 GDL-Mitglieder von den 211000 Mitarbeitern, die der DB-Konzern in Deutschland hat, hätte gemüäß eurer Darstellung die EVG einen Organisationsgrad von 106 Prozent. Das ist eine Milchmädchenrechnung. Hier ist mehr Recherche über das Zustandekommen solcher Zahlen angezeigt! Sowohl EVG als auch GDL haben nicht nur beim DB-Konzern Mitglieder, sondern auch bei Privatbahnen. Es gibt in Deutschland eine dreistellige Anzahl von privaten Eisenbahnunternehmen! In vielen davon haben beide Gewerkschaften Mitglieder. Weder hat also die EVG 185000 Mitglieder nur bei der DB noch hat die GDL 37000 Mitglieder nur bei der DB. Der ganze Abschnitt „EVG: Organisationsgrad von 106 Prozent?“ ist also – freundlich ausgedrückt – obsolet; er bietet damit Angriffsfläche für linientreue Schreihälse. Ihr solltet den Abschnitt löschen.

Abschließend erlaube ich mir noch, euch einen Ratschlag zu geben: Wenn solche (für euch) unplausiblen Zahlen auftauchen, dann fragt nach statt vorzupreschen. Zum Beispiel eine der beiden Gewerkschaften. Oder schaut mal auf deren „Über uns“-Seiten ihrer jeweiligen Netz-Präsenz. GDL: „Die GDL ist Tarifpartner der Deutschen Bahn AG und zahlreicher Wettbewerbsbahnen.“ EVG: „Die EVG organisiert Mitglieder in großen Teilen des Verkehrsbereiches: Busfahrer gehören ihr ebenso an wie Servicekräfte; Binnenschiffer auf dem Bodensee und natürlich der klassische Eisenbahner.“

Das hätte euch aber sogar jedes stinknormale Mitglied einer dieser beiden Gewerkschaften sagen können.

Freundliche Grüße
Ronny Gorgas

---

**9. Leserbrief**

Die 106% Organisationsgrad auf die sie kommen:

Es gibt neben der DB AG noch andere Unternehmen im Eisenbahnsektor, deren Mitarbeiter sich auch in der EVG bzw Gdl organisieren, die Mitgliederzahlen der Gewerkschaften nur mit den Mitarbeiterzahlen der DB AG zu vergleichen ist daher total falsch und dann kommt man natürlich auf über 100%

Mit freundlichen Grüßen
Jonathan Scholz

---

[«1] DB und EVG: Tarifpaket „Bündnis für unsere Bahn“, Berlin/Frankfurt 17.9.2020, Anlage 11 Sonderkündigungsrecht. Genau rechtlich muss erwähnt werden, dass nicht die DB der Tarifpartner von EVG (und auch der GDL) ist, sondern der Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V. (AG MOVE), der aber absolut von der DB dominiert wird.

[«2] EVG: imtakt spezial, Schwerpunktausgabe: Bündnis für unsere Bahn – Fair nach vorne, November 2020

[«3] deutschebahn.com/de/konzernprofil/aufsichtsrat-1187670

[«4] Bahn-Streik bringt Lieferketten unter Druck, FAZ 12.8.2021

[«5] Die Bahn: Mobil oder marode? 3Sat 11.8.2021