Der Tarifkonflikt zwischen der Deutschen Bahn und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) ist beendet. Am Donnerstag verkündeten der GDL-Vorsitzende Claus Weselsky und DB-Personalvorstand Martin Seiler auf einer gemeinsamen Pressekonferenz das erzielte Ergebnis. Die Eisenbahner erhalten ab dem 1. Dezember eine Lohnerhöhung um 1,5 Prozent und ab dem 1. März 2022 eine weitere um 1,8 Prozent. Dazu kommen zwei „Corona-Prämien" als Einmalzahlungen. Im Dezember 600 Euro für untere und mittlere Gehaltsgruppen, 400 Euro für die höheren. Im März 2022 dann weitere 400 Euro für alle Beschäftigten. Die von der DB geforderte Absenkung der Betriebsrenten ist vom Tisch, allerdings nur für die Bestandsbeschäftigten mit dem Stichtag 31. Dezember 2021. Vereinbart wurde ferner die Erhöhung sämtlicher Erschwerniszulagen für Werkstattmitarbeiter um zwölf Prozent. Der Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 32 Monaten und läuft Ende Oktober 2023 aus. Von **Rainer Balcerowiak**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/210917_Die_GDL_hat_gezeigt_wozu_Gewerkschaften_eigentlich_da_sind_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Gelten soll dieser Tarifvertrag in allen Eisenbahnverkehrsbetrieben der DB, also nicht nur wie bisher für das Fahrpersonal, sondern auch für Werkstattmitarbeiter, aber nicht für die Bereiche Netz und Infrastruktur. Wo die Verträge der GDL letztendlich Anwendung finden, muss in den 71 betroffenen Betrieben noch rechtsgültig ermittelt werden, denn laut dem seit 2015 geltenden und jetzt erstmals bei der Bahn angewandten Tarifeinheitsgesetz hat nur der Tarifvertrag der jeweils mitgliederstärksten Gewerkschaft Geltung.

Womit wir beim eigentlichen Kern dieser erbittert geführten Tarifauseinandersetzung wären. Denn die im Gesamtkonzern größere Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), die zum DGB gehört, hatte bereits im September 2020 einen „Sanierungstarifvertrag" mit der DB abgeschlossen, der unter anderem eine Nullrunde für 2021, die Kürzung der Betriebsrenten und eine Laufzeit von 40 Monaten vorsieht. Die GDL hatte die Zustimmung verweigert, die folgenden Tarifverhandlungen und ein Schlichtungsverfahren blieben ohne Ergebnis, weil die DB zu keinerlei Zugeständnissen bereit war, auf einer Übernahme des EVG-Abschlusses beharrte und generell die Tarifmächtigkeit der GDL einschränken wollte. Weselsky nahm den Fehdehandschuh auf und bereitete seine Gewerkschaft auf eine massive Auseinandersetzung vor. Begleitet von einer erfolgreichen Kampagne zur Mitgliedergewinnung in bisher nicht von der GDL vertretenen Berufsgruppen wie z.B.

Fahrdienstleiter und Werkstattmitarbeiter. Während sich die meisten Kommentatoren und seine Kontrahenten, wie der EVG-Vorsitzende Klaus-Dieter Hommel, einig waren, dass der „egomanische“ GDL-Chef sich diesmal „verzockt“ habe, bereitete die Gewerkschaftsführung in aller Ruhe eine Urabstimmung für Arbeitskämpfe vor, deren Anfang August verkündetes Ergebnis an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig ließ: Über 95 Prozent der Mitglieder stimmten für Arbeitskämpfe zur Durchsetzung der GDL-Forderungen.

Drei Streikwellen als Lernhilfe für die Bahn AG

Für die Bahn hätte dies eigentlich ein deutliches Warnsignal sein müssen, denn das Unternehmen musste bereits in den Jahren 2007/2008 und 2014/2015 schmerzlich erfahren, dass mit der GDL in Tarifauseinandersetzungen nicht gut Kirschen essen ist. Sie verweigerte auch nach der Urabstimmung neue, ernstzunehmende Angebote, was Weselsky in einem Interview zu der Bemerkung veranlasste, dass die „Lernkurve beim DB-Vorstand erstaunlich flach“ sei. Auch nach den ersten beiden, jeweils 56-stündigen Streikwellen im gesamten Güter- und Personenverkehr im August schien besagte Lernkurve bei der DB weiterhin zu stagnieren. Woraufhin die GDL noch eine Schippe drauflegte und ab dem 1. September erneut in den Ausstand trat, diesmal für fünf bzw. vier Tage im gesamten Güter- und Personenverkehr. Der Versuch, diesen Streik durch das Arbeitsgericht stoppen zu lassen, scheiterte in zwei Instanzen. Nach dem Streik räumte Weselsky der Bahn eine nicht genau terminierte „Bedenkzeit“ ein, nach deren Verstreichen aber mit Sicherheit weiter und noch intensiver gestreikt werden würde.

Jetzt schien dem Management allmählich zu dämmern, dass es mit seiner Verweigerungshaltung nicht weiter kommt, und auch die Politik scharrte im Hintergrund vernehmlich mit den Füßen, zumal der Bund ja Eigentümer der DB AG ist. Am vergangenen Wochenende übermittelte der Konzern der GDL ein neues Angebot, zu dessen „sorgfältiger Prüfung“ sich die Gewerkschaft bereiterklärte. Nun ging alles ziemlich schnell. Als eine Art Moderatoren traten die Ministerpräsidenten von Niedersachsen und Schleswig-Holstein, Stephan Weil (SPD) und Daniel Günther (CDU), auf den Plan, um in intensiven, streng von der Öffentlichkeit abgeschirmten Gesprächen mit der DB-Spitze und der GDL eine Einigung auf den Weg zu bringen. Und gestern vormittag wurde schließlich Vollzug gemeldet.

Rein materiell betrachtet ist der erzielte Tarifabschluss ein klassischer Kompromiss, bei dem beide Seiten Federn lassen mussten. Wobei sich die GDL in wesentlichen Fragen (keine Nullrunde für 2021, keine Laufzeit von 36 Monaten, keine Absenkung der Betriebsrenten, Anerkennung als Tarifpartner für weitere Berufsgruppen) nicht vollständig, aber weitgehend durchgesetzt hat.

Der eigentliche Verlierer dieser Auseinandersetzung ist die konkurrierende Gewerkschaft EVG, die jetzt kleinlaut eingestehen muss, dass ihr im September abgeschlossener „Sanierungstarifvertrag“ zulasten der Bahn-Beschäftigten ziemlich fauliger Käse war. Denn egal, wie man den GDL-Abschluss im Einzelnen bewertet: Er ist ist deutlich besser. EVG-Chef Hommel gibt jetzt die beleidigte Leberwurst und monierte die erfolgreiche Moderation der beiden Landespolitiker als „Schlag ins Kontor der Tarifautonomie”. Der EVG fällt jetzt die Rolle des Trittbrettfahrers zu, denn eine Revisionsklausel in ihrem Tarifvertrag sieht vor, dass ein besserer Abschluss mit einer anderen Gewerkschaft auch auf sie übertragen wird, was die DB am Donnerstag auch bereits zusicherte. Was Weselsky eher bitter bewertet: “Wir haben anders abgeschlossen, und zwar höher, sichtbar höher. Wir geben Millionen aus, gehen in den Streik, lassen uns beschimpfen, und am Ende des Tages dürfen wir zuschauen, wie der Tarifabschluss den anderen hinterhergetragen wird.” Doch dem Ruf der GDL als konsequente Interessenvertretung bei der Bahn dürfte die ganze Geschichte sehr zuträglich sein, auch was die Gewinnung weiterer Mitglieder und somit die Mehrheitsverhältnisse in den Eisenbahnbetrieben der DB betrifft. Das sieht auch Weselsky so: „Bei entsprechender Mitgliederstärke werden wir auch für die Kollegen auf den Stellwerken, in den Bahnhöfen und in der Instandhaltung der Netzbetriebe bessere Tarifverträge abschließen“.

Aber auch weit über die Gemengelage bei der Bahn hinaus hatte dieser Tarifkonflikt exemplarische Bedeutung und taugt durchaus als Fanal für die kommenden Monate und Jahre. Denn die Streiks der GDL waren von einem sehr unangenehmen Hintergrundrauschen begleitet. Angesichts der Corona-Krise passe so ein Streik „nicht in die Landschaft“ und sei “unverantwortlich“, da er beispielsweise den beginnenden Wiederaufschwung der deutschen Wirtschaft behindere, war allerorts zu vernehmen. Sozusagen ein kleiner Vorgeschmack auf die „Gürtel enger schnallen“ -Rhetorik, die uns nach der kommenden Wahl entgegenschallen wird. Doch dieses Spiel hat die GDL nicht mitgespielt und auch das Pflegepersonal an den großen Berliner Kliniken demonstriert derzeit eindrücklich, dass es keinen Grund gibt, miserable Arbeitsbedingungen und Reallohnsenkungen einfach hinzunehmen – Corona hin oder her.

Wer spaltet eigentlich die Bahn-Belegschaft?

Gezeigt hat der Kampf der GDL ferner, dass das unsägliche, von der damaligen Arbeitsministerin Andrea Nahles (SPD) durchgepeitschte Tarifeinheitsgesetz ein Schuss in den Ofen war und schleunigst entsorgt gehört. Gedacht war es zur Eindämmung betrieblicher und tariflicher Konflikte zwischen konkurrierenden Gewerkschaften, bewirkt hat es bei der Bahn das Gegenteil.

Ein letztes Wort sei dem Vorwurf gewidmet, die GDL würde „egoistisch“ handeln und die Belegschaft „spalten“. Eine sehr eigenartige Sichtweise. Die GDL – weit davon entfernt, so etwas wie eine linke Vorhut des Klassenkampfes zu sein – macht seit vielen Jahren eigentlich nur das, was der eigentliche Sinn und Zweck von Gewerkschaften ist oder wenigstens sein sollte. Nämlich konsequent für die materiellen und sozialen Interessen ihrer Mitglieder einzutreten. Schon längst nicht mehr nur für eine einzelne, sehr durchsetzungsmächtige Berufsgruppe wie die Lokführer, sondern bereits jetzt für weitere Berufsgruppen im Eisenbahnverkehr und der Perspektive einer weiteren Ausdehnung ihrer Tarifmacht. Die Spaltung ging und geht wohl eher von der handzahmen Hausgewerkschaft EVG aus, deren Vorläufer Transnet Hand in Hand mit der Konzernspitze einen rigorosen „Sparkurs“ durchsetzen wollte, um den seinerzeit ersehnten Börsengang der DB zu befördern. Und dem hat sich die GDL genauso erfolgreich verweigert wie dem aktuellen Lohndiktat, das Konzern und EVG den Beschäftigten überstülpen wollten.

Das vorläufige Ende des Tarifkampfes bei der Bahn sollte jetzt auch wieder den Blick auf die eigentlichen Probleme des Staatskonzerns öffnen. Über Jahrzehnte wurde er systematisch runtergerockt, die Infrastruktur ist teilweise ausgesprochen marode, Servicequalität und Pünktlichkeit lassen mehr als nur zu wünschen übrig, der Ausbau des Netzes verläuft äußerst schleppend. Die Verschuldung ist gigantisch, aber nicht weil gierige Lokführer den Hals nicht vollkriegen, sondern weil der Konzern über Jahrzehnte zweistellige Milliardenbeträge bei desaströsen Investments in schienenverkehrsfremde Unternehmen quer über den Globus versenkt hat oder in unsinnigen Großprojekten wie „Stuttgart 21“ verbuddelte. Aber diese Probleme kann die GDL nun wirklich nicht lösen, denn dafür bräuchte es ein radikales Umsteuern in der Politik.

Titelbild: Rustic/shutterstock.com