

Neues Stadium im Arbeitskampf – neue Fragen und neue Antworten



Mit Datum Freitag, dem 21. November, ist der Arbeitskampf bei der Bahn in ein neue Stadium eingetreten. Der Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V. (AgvMoVe) – faktisch die Deutsche Bahn AG als der Marktführer in diesem Verband – unterbreitete der GDL ein konkretes und substantiell neues Angebot. Am 18. November erhielt die EVG ihrerseits ein Angebot. Auch wenn die Gespräche zu diesen Angeboten fortgesetzt werden – mit der GDL am 28.11. und mit der EVG am 12.12., so ist es sinnvoll, das neue Angebot, das die Bahn im entscheidenden Konflikt – also gegenüber der GDL – machte, genauer zu untersuchen.

abzuschließen. Ausdrücklich wird in dem Angebot konstatiert, diese Ausweitung sei „wesentlicher Teil des Verhandlungsangebots“. Und: „Damit gehen wir auf die Forderung der GDL zur Verhandlung über Tarifregelungen für Zugbegleiter ein.“

Frage 2
Ist das materielle Angebot substantiell und interessant?

Antwort Wenn ausschließlich das materielle Angebot betrachtet wird, so ist dieses nicht ausreichend. Angeboten wurden im wesentlichen eine „Erhöhung der Tabellenentgelte um insgesamt 5 Prozent bei einer Laufzeit von 30 Monaten bis zum 31. Dezember 2016 in drei Schritten“ und die „Auszahlung eines Einmalbetrages für Lokführer von 390 Euro und für

Deutsche Bahn wird die Fahrpreise im Nahverkehr im Dezember 2014 erneut um 1,9 Prozent anheben. Im vergangenen Dezember hob sie die Nahverkehrstarife sogar um 2,9 Prozent an (im Fernverkehr um 2,4%). Sie argumentiert dabei immer mit gestiegenen Preisen, an die die Bahnpreise „anzupassen sind“. Doch bei den Bahnbeschäftigten gilt selbst das mit dem „Anpassen“ plötzlich nicht in vollem Umfang. Wobei es ja um mehr geht als um „Anpassung“ an die Geldentwertung. Unter anderem gilt es, die massiven Produktivitätsgewinne, die durch die harte Arbeit der Bahnbeschäftigten erst ermöglicht wurden, auch denjenigen zukommen zu lassen, die man ansonsten doch so gern als „liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern“ bezeichnet.

Frage 3
Kam die DB AG der GDL nicht durch die „Vereinbarung von Maßnahmen zur Belastungsreduktion für Lokführer“ mit einer zugesagten „Einstellung von 200 Lokführern“ entgegen?

Antwort Das ist eher eine Lachnummer. Im Bereich DB AG fehlen seit vier Jahren mindestens 800 Lokführer. Wenn der von der GDL geforderte Stopp und der Abbau der Überstunden stattfinden soll, sind es deutlich mehr. Allein seit 2007 wurde die Zahl der Streckenlokkführer um 9 Prozent abgebaut. Die gefahrene Leistung (Tarifikilometerleistung) erhöhte sich nach Angaben der DB AG im gleichen Zeitraum um 12 Prozent. Diese Diskrepanz ist die wesentliche Grundlage für die massiv angestiegenen Überstunden. Wenn die DB AG jetzt „200 zusätzliche Lokführer“ im nächsten Jahr einstellen will, dann sagt sie im Grunde: Weiter so – mit dem Vollstress in den Führerständen und auf den Knochen der Beschäftigten.

Frage 4
Enthält das Angebot der DB AG auch qualitative Elemente?

Antwort Solche qualitativen Elemente gibt es nicht. Und das ist ein entscheidender Punkt, weswegen für die GDL das Angebot nicht akzeptabel sein dürfte. Bei den entscheidenden qualitativen Forderungen wie der Reduktion der Arbeitszeit von 39 auf 37 Stunden, der Begrenzung der Mehrleistung (Überstunden) und der Forderung nach einem weniger belastenden Arbeitsrhythmus gibt es keinerlei Angebote der DB AG. Es sind aber

gerade die qualitativen Forderungen, die die GDL zu Recht ins Zentrum rückte. Diese erklären auch die außerordentliche Unterstützung, die die GDL im Arbeitskampf von ihren Mitgliedern und darüber hinaus erfährt.

Frage 5
Enthält das Angebot auch Aussagen zu den anderen Beschäftigungsgruppen, für die die GDL mit verhandeln will?

Antwort Ja. Und zwar mit der folgenden höchst interessanten Formulierung: „Für Lokrangierführer, Bordgastronomen, Disponenten, Trainer und Instruktoren haben wir keine tariflichen Regelungen [...] in der Verhandlungsgrundlage vorgesehen.“

Wir haben uns dabei [...] an der Streikstatistik für die Zeit vom 5. bis 8. November 2014 orientiert. Die Beteiligung dieser Arbeitnehmergruppen war so gering, dass wir von einem entsprechend niedrigen Organisationsgrad ausgehen.“ Die DB AG behauptet im Folgenden, bei den Lokführern habe es eine Streikbeteiligung von 27%, bei den Zugbegleitern von 8% und bei den Disponenten und Lokrangierführern von „unter 1%“ gegeben.“ Im Folgenden heißt es: „Wir vertreten deshalb die Auffassung, dass die mit der Neugestaltung des Regelwerkes verbundenen [...] Veränderungen bei derart niedrigen Organisationsgraden nicht gerechtfertigt sind.“

Die Zahlen zur Streikbeteiligung sind krass manipuliert. Unter anderem annullierte die DB AG bei den letzten beiden Streiks ab Streikbeginn alle Schichtpläne und fährt von sich aus – also aus weiser Einsicht in die Wirksamkeit des Streiks – ein massiv beschränktes Angebot. Dadurch sind streikwillige Mitglieder plötzlich nicht in der Lage zu streiken, weil sie keine Arbeit haben. Sodann gesteht die DB AG selbst zu, dass während des Streiks im Fernverkehr rund 80 Prozent der fahrplanmäßigen Züge ausfielen; im Nahverkehr gut 30 Prozent. Schließlich wir bei dieser Rechnung unterschlagen, dass verbeamtete Lokführer nicht streiken dürfen. Rund 30 Prozent der Lokführer sind jedoch verbeamtet.

Vor allem lässt sich aus der Antwort schließen: Wer streikt, gewinnt. Mehr streiken bringt mehr Nachgeben der DB AG. Da könnte man ja auch sagen: Auf ein Neues, Freundinnen und Freunde der GDL!

Frage 6
Gibt es im Angebot eine Fußangel?

Antwort Ja. Dies betrifft insbesondere die Formulierung im Angebot, wonach „bestimmte Regelungen“ – hier sind die Regelungen des Flächentarifvertrages BuRaLFTV der GDL gemeint – „in die Haustarifvertragsstruktur der EVG zurückgeführt werden sollen.“

Damit würde sich faktisch eine Sinnentleerung des einzigen wirksamen Flächentarifvertrages ergeben und dies hätte enorme Auswirkungen auf den gesamten Markt aller Eisenbahnverkehrsunternehmen (der EVU). Nur durch diese einheitlichen Regelungen, welche alle normativ wirken und von allen Lokomotivführern (Fern-, Güter- und auch Regionalverkehr) auch eingeklagt werden kön-

nen, ergibt sich die regulierende Kraft des einheitlichen Tarifniveaus und damit die Beendigung des Lohndumpings. Hier versucht die DB durch die Hintertür, sozusagen als Wasserträger für die Wettbewerbsunternehmen der DB, die GDL kaltzustellen, um erneut Lohndumping in Kraft setzen zu können. Dabei muss man wissen, dass der sogenannte Branchentarifvertrag der EVG erstens nur im Regionalverkehr abgeschlossen wurde, und zweitens keine normative Wirkung auf die einzelnen Arbeitsverhältnisse entfalten kann. Es handelt sich also um einen doppelten Gefallen, sowohl an die Arbeitgeber der anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, als auch an die EVG.

Frage 7
Geht also der Machtkampf GDL gegen EVG jetzt weiter?

Antwort Hier könnte man zurückfragen, was denn schlimm sein soll an einem Wettbewerb zwischen zwei Bahngewerkschaften um die Gunst der Bahnbeschäftigten? Nach dem Arbeitskampf wird bei diesem Thema der entscheidende Maßstab darin bestehen, wer qualitativ und quantitativ – also an Mitgliedern und an Ansehen – zugelegt haben wird. Wenn damit gefragt wird, ob die GDL einen aggressiven Kurs gegenüber der EVG fährt, dann lässt sich dies klar mit „Nein“ beantworten. Noch vor den Spitzengesprächen vom 18. und 21. November übermittelte die GDL der EVG ein Angebot mit dem folgenden Wortlaut: „Die GDL hat das Ziel, die Situation zwischen den Bahngewerkschaften zu befrieden.“ Die GDL werde sich „auf den Bereich der Eisenbahnverkehrsunternehmen“ beschränken und „nicht im Bereich der Infrastruktur“ – wo die EVG am stärksten vertreten ist – aktiv werden. Eine vergleichbare Grundhaltung ist bei der EVG kaum erkennbar. Sie veröffentlichte kurz nach dem letzten GDL-Streik eine Mitteilung mit dem folgenden Wortlaut: „Die EVG steht fest zusammen. Wir haben unsere Kolleginnen und Kollegen, die in den vergangenen Tagen den Unmut vieler Reisenden zu spüren bekommen haben, nicht allein gelassen. Während streikende GDL-Mitglieder an den Bahnhöfen kaum zu sehen waren, waren die in der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft organisierten Beschäftigten vor Ort präsent. [...] In vielen Bahnhöfen Deutschlands waren EVG-Mitglieder unterwegs, um denen, die arbeiten mussten, mit ein wenig 'Nervennahrung' [gemeint waren Tee & Kaffee; d. Red.] und persönlicher Solidarität zur Seite zu stehen.“

Böse Zungen würden das als Hilfe zum Streikbruch bezeichnen.

Der volle Wortlaut des Angebots der Deutschen Bahn AG bzw. des Arbeitgeberverbands AgvMoVe ist wiedergegeben auf unserer Website www.pro-gdl-streik14.de

* Die Formulierung in Gänze lautet: „Von den insgesamt 18767 Lokomotivführern (davon 5138 Beamte) werden durchschnittlich ca. 7400 Arbeitnehmer innerhalb einer Schicht eingesetzt. Davon waren in dem Streik vom 17. bis 20. Oktober 2014 durchschnittlich 2015 und in dem Streik vom 5. bis 8. November 2014 1892 Lokomotivführer im Ausstand, was einer Quote von 26 bzw. 27% entspricht. Bei den insgesamt 11535 Zugbegleitern und Bordgastronomen liegt die Quote bei ca. 8%. Wenn der Organisationsgrad der Zugbegleiter (nach Angaben der GDL) bei 30% liegen sollte, würde kaum mehr eine Streikteilnahme der Bordgastronomen zu verzeichnen sein. Die Beteiligung der Disponenten sowie der Lokrangierführer lag unter 1%.“



Ich unterstütze den GDL-Arbeitskampf, weil eure Aktion eine wichtige Wirkung hat. Wir haben gerade sieben Tage gestreikt und haben gewonnen. Solidarität war für unseren Streik entscheidend. Also: Lasst uns wissen, wenn wir euch irgendwie helfen können.

Adam Lambert Streikaktivist des St. Mungo Streiks in London



Ich unterstütze den GDL-Arbeitskampf, weil es überall wachsenden Arbeitsdruck gibt und Personal abgebaut wird. Deshalb ist der Kampf für bessere Arbeitsbedingungen und Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohn richtungsweisend. Die DGB-Gewerkschaften sollten sich ein Beispiel daran nehmen.

Angelika Teweleit Sprecherin Netzwerk für eine kämpferische und demokratische ver.di

Frage 1
Gibt es bei dem Angebot der Deutschen Bahn AG an die GDL eine Art neue Qualität oder gar einen Durchbruch?

Antwort Eine neue Qualität besteht insofern, als die DB AG nunmehr der GDL erstmals und in schriftlicher Form zuspricht, außer für die Lokführer auch für die Zugbegleiter mit zu verhandeln und gegebenenfalls einen Tarifvertrag auch für diesen Bereich

Zugbegleiter 325 Euro im Januar 2015“. Umgerechnet auf die reale Laufzeit von Juli 2014 bis Ende 2016 ergibt dies ein Angebot von weniger als 2,1 Prozent pro Jahr. Angesichts der langen, vorausgegangenen Durststrecke, der Geldentwertung und der Verluste im Streik – aber auch angesichts des neu gewonnenen Selbstbewusstseins der GDL-Mitglieder in diesem Arbeitskampf – ist das kein ausreichendes Angebot. Übrigens: Die