

Winfried Wolf // StrikeBlog14 // 23. Februar 2015

„Es wird eine Schlichtung geben“ Oder: Wie die Öffentlichkeit beim Thema Arbeitskampf der GDL instrumentalisiert wird zum Kampf gegen die GDL

Im Arbeitskampf bei der Bahn zeichnet sich eine neue heiße Phase ab. Um was es in der Sache geht – u.a. um Arbeitszeitverkürzung und mehr Lohn –, dringt kaum mehr in die Öffentlichkeit. Und das ist auch das Ziel des Arbeitgebers Deutsche Bahn AG und des Eigentümers der DB AG, des Bundes, vertreten durch die Bundesregierung. Seit einigen Tagen fordern Deutsche Bahn und Bund zu einer „Schlichtung oder Moderation“ auf – weil sie nicht konstruktiv verhandeln, sondern von ihrer Verzögerungspolitik ablenken wollen. Bitte *HIER* weiterlesen.

Vor Weihnachten gab es eine für die GDL vergleichsweise günstige Situation, sodass die Deutsche Bahn AG in zwei wesentlichen Punkten der GDL Zugeständnisse machte:

Erstens die GDL verhandelt in Zukunft auch für die in der GDL organisierten Mitglieder in den Bereichen Zugbegleiter, Bordgastronomen, Rangierlokführer, Trainer/Instruktoren und Disponenten mit. Sie schließt für diese normative Tarifverträge ab.

Zweitens: Die DB AG erklärt zwar, dass sie einheitliche Tarifverträge in den sich überschneidenden Bereichen mit GDL und EVG anstrebe, *sie sieht darin jedoch nicht mehr eine Vorbedingung*. Die GDL ihrerseits erklärt ebenfalls, Verständnis für diese Zielsetzung der DB AG zu haben, hält aber explizit daran fest, dass es vor allem Sache der DB AG sei, eine solche Kongruenz herzustellen. Mehrfach wurde dabei darauf verwiesen, dass es für ein solches Ziel sinnvoll sei, wenn der Arbeitgeber an ein und demselben Tag an einem identischen Ort jeweils mit EVG und GDL, allerdings jeweils getrennt (DB AG mit GDL und DB AG mit EVG) verhandelt, um eine solche Kongruenz zu erzielen. Die DB hat jedoch von sich aus und ohne Not auf dieses Verhandlungsprinzip verzichtet unter Verweis darauf, dass die EVG dies ablehne. Doch warum, so ist zu fragen, lehnt die DGB-Gewerkschaft EVG ein Verhandlungsprinzip ab, das DGB-Gewerkschaften in vergleichbaren Situationen mehr als zwei Jahrzehnte lang erfolgreich angewandt hatten. Darauf wird noch näher eingegangen.

Die für die GDL günstige Stimmung konnte nach Weihnachten wieder gekippt werden. Erneut kommt es in den großen Medien zu Schlagzeilen und Äußerungen wie „Es ist völlig unklar, wofür die GDL kämpft“; „Bei der GDL sind Amokläufer und Geisterfahrer am Schalthebel“. „Neue Streiks sind nicht vermittelbar“. Für diese neue Lage können drei Gründe ausgemacht werden:

Erstens wird die Deutsche Bahn AG inzwischen professionell von gewerkschaftsfeindlichen Teams beraten, u.a. offensichtlich von Prof. Schraner und dem Team Schraner Negotiation Institute in Zürich, Schweiz. Das Institut steht auf der Position, dass es „auch in Verhandlungen immer einen Sieger und einen Verlierer“ gibt, dass „win-win-Verhandlungen nicht möglich“ sind, was übersetzt werden kann in: Kompromisse werden nicht gemacht. Interessanterweise taucht auch Werner Bayreuther, der Hauptgeschäftsführer des von der Deutschen Bahn AG dominierten Arbeitgeberverbandes AgvMoVe, als Referent von Tagungen bzw. Schulungen bei diesem Institut auf. Der dbb hat die Verbindung Deutsche Bahn AG und Schraner Negotiation Institute inzwischen aufgegriffen.¹

Die grundsätzliche Zielsetzung des Instituts reiht sich ein in das zunehmend „wissenschaftlich“ betriebene Union-busting, wie es zunehmend auch in Europa üblich wird und wie es vor allem in den USA perfektioniert wurde.²

Das sich abzeichnende konkrete Ziel der eingeschlagenen Taktik besteht darin, durch ein Verwirrspiel die GDL als unfähig und als Streit- bzw. Streik-Hansel darzustellen.

Zweitens betreibt die Deutsche Bahn AG in diesem Sinn eine aktive Verhandlungstaktik. So stellte sie seit Ende Januar und auch am 11. Februar mehrere Punkte der Übereinkunft vom vergangenen Dezember in Frage; u.a. sind identische Absprachen zwischen DB AG und EVG bzw. DG AG und GDL inzwischen nicht mehr nur erklärtes Ziel, sondern erneut *Voraussetzung* für einen gültigen Tarifvertrag mit der GDL. Damit aber wird die EVG in die Position gebracht, jede gültige Tarifvereinbarung mit der GDL verhindern bzw. kippen zu können.

Dass die DB AG gar keine Gemeinsamkeit der Vereinbarungen mit GDL einerseits und EVG andererseits erzielen will und dies auch nicht kann, ist bereits daran erkennbar, dass sie weiterhin gar keine parallelen, zeitgleichen Verhandlungen mit GDL und EVG führt, sondern hintereinander geschaltete. Dass in einer solchen Situation Verhandlungen durchaus so geführt werden können, dass gemeinsame Vereinbarungen zustande kommen, zeigte die Verhandlungspraxis in den 1970er, 1980er und noch in den 1990er Jahren, als die öffentlichen Arbeitgeber mit ÖTV und DAG bzw. als der Einzelhandel mit HBV und DAG

¹ In der Presseerklärung vom Deutschen Beamtenbund (dbb) vom 21. Februar 2015 heißt es: „Mit Empörung haben die dbb-Gremien darauf reagiert, dass einer der Verhandlungsführer der Deutschen Bahn AG, der Hauptgeschäftsführer des Agv MoVe Werner Bayreuther, für das Schweizer Schraner Negotiation Institute seit 2013 mehrfach Seminare zu Verhandlungstaktik abgehalten hat, deren Schwerpunkte offensichtlich die Prinzipien und Methoden der bisherigen Verhandlungsführung der Deutschen Bahn AG gegenüber der GDL geprägt haben.“ Im Folgenden werden Ziele des Instituts zitiert wie „Sie lernen die strategische Verhandlungsführung mit Gewerkschaften und das Nutzen von irrationalen Forderungen“ und „Warum ein Streik nicht vermieden werden sollte“, um dann zu schlussfolgern: „Der dbb-Bundesvorsitzende Klaus Dauderstädt erklärt hierzu: ‘Eine Verhandlungsführung der Deutschen Bahn, die solchen Prinzipien folgt [...] ist verantwortlich für Eskalation.“

² Siehe Werner Rügemer und Elmar Wiegand, Die Fertigmacher – Arbeitsunrecht und professionelle Gewerkschaftsbekämpfung. „Union-busting“ meint tatsächlich das Zerstören oder Zerschlagen von Gewerkschaften. Es geht keineswegs nur um „union-bashing“, um ein Eindreschen auf Gewerkschaften.

jeweils getrennt verhandelte – wobei allerdings in der Regel nach dem beschriebenen Grundsatz verhandelt wurde: an einem Tag und an einem Ort getrennt zwischen Arbeitgeber und HBV bzw. zwischen Arbeitgeber und DAG. Anton Kobel, der damals selbst an solchen Verhandlungen für die HBV beteiligt war, berichtete dazu in **STREIKZEITUNG** Nr. 1.

Drittens wird diese Taktik durch den DGB bzw. durch die DGB-Gewerkschaft EVG und die Regierungspartei SPD unterstützt. Und sie wird durch die Bundesregierung als Vertreterin des Eigentümers der Bahn, des Bundes, orchestriert.

In diesem Sinn gab es in den letzten Wochen eine Reihe von Aussagen und Interviews mit dem Tenor: „Wir haben kein Verständnis für die GDL ...“ (DGB-Chef Hoffmann); „Die GDL handelt verantwortungslos“ (Dobrindt).

Dies muss im Zusammenhang mit dem **Tarifeinheitsgesetz** gesehen werden, das in wenigen Wochen, bereits im März, in die heiße parlamentarische Phase (1. Lesung) kommt. Im Hintergrund spielen dabei auch Forderungen eine Rolle wie sie z. B. auf EU-Ebene erhoben werden, wonach es in den Bereichen „Daseinsvorsorge“ feste Regeln wie „Ankündigungspflicht von Streiks mehrere Tage vor deren Beginn“, die „Vereinbarung von Notdiensten“ bzw. die „Gewährleistung einer Grundsicherung z.B. im Berufsverkehr für die Bahn“ geben müsse.

Aktuell gibt es einen enormen Druck auf die GDL, einer faulen Kompromißlösung zuzustimmen oder eine Schlichtung zu akzeptieren. Der Dachverband der GDL, der Deutsche Beamtenbund dbb, spielt dabei eine wichtige Rolle. Zeitweilig ging der dbb-Vorsitzende Klaus Dauderstädt eigenständig in die Öffentlichkeit und forderte selbst eine solche „Verhandlungslösung“, womit er sich in Gegensatz zur GDL stellte. Inzwischen hat der dbb diese Position korrigiert und stellt sich zumindest aktuell erneut hinter die Position der GDL.

Am vergangenen Wochenende wurde erneut eine mediale, gut orchestrierte Offensive gestartet. Im „Handelsblatt“ hieß es bereits am vergangenen Freitag: „Die Bahn lenkt offensichtlich ein“ und wolle „den Tarifkonflikt schlichten“ lassen. Bundesverkehrsminister Dobrindt erklärte: „Wer 100 Stunden streiken will, der muss in der Lage sein, 100 Stunden zu verhandeln.“ Am heutigen Montag konnte man dann bei „Focus“ und anderswo lesen: „Die Deutsche Bahn erklärte sich zu einer Schlichtung bereit“. Die Deutsche Bahn AG, die jede Woche mehr als 100 Züge ausfallen lässt und mit einer skandalösen Unpünktlichkeitsquote täglich Millionen Fahrgäste stresst, gibt sich jetzt betont Fahrgast-nah: Personalvorstand Weber: „Hauptsache wir verhindern im Interesse der Fahrgäste tagelange Arbeitskämpfe“.

Halten wir die folgenden acht Punkte fest:

1. Zum freiwilligen Schlichten gehören immer zwei. Die GDL lehnt eine Schlichtung unter den gegebenen Bedingungen strikt ab. Es gebe bei der Wahrnehmung des Grundrechts auf Abschluss eigenständiger Tarifverträge für die von ihr vertretenen

Mitglieder und der Verteidigung ihres bereits existierenden Flächentarifvertrags nichts zu schlichten – so lautet die Position dort. Völlig zu recht, wie ich meine.

2. Wenn *einseitig* zu einer Schlichtung gezwungen werden soll, dann bedarf es dafür einer bestehenden Schlichtungsvereinbarung mit genauen Regeln, in welchen Fällen eine solche Schlichtung möglicherweise auch einseitig einberufen werden kann. Eine solche Schlichtungsvereinbarung zwischen DB AG und GDL *existiert nicht*.
3. Keine Gewerkschaft ruft einen Streik um des Streikes willen aus. Und schon gar nicht befolgen Tausende Lokführer und Zugbegleiter einen Streikaufruf, wenn ein Gewerkschaftsführer mutwillig und unprofessionell zum Streiken auffordert. Die bisherigen Streiks der GDL wurden von den GDL-Kolleginnen und Kollegen wirkungsvoll befolgt. Und sie zeitigten Wirkung und trugen maßgeblich dazu bei, dass die Deutsche Bahn AG wiederholt Zugeständnisse machen musste.
4. Die Deutsche Bahn AG könnte einen neuen GDL-100-Stunden-Streik durch eine 10-Sekunden-Aktion verhindern: Indem sie ihre Unterschrift dafür gibt, dass ab sofort auf Basis der Vereinbarungen vom Dezember 2014 zwischen DB AG und GDL verhandelt wird: Die GDL kann normative Tarifverträge für alle GDL-Mitglieder in den Bereichen Lokführer, Rangierlokführer, Zugbegleiter, Bordgastronomen, Trainer/Instruktoren und Disponenten abschließen. Die DB AG erklärt, dass ihr Ziel einheitlicher Tarifverträge in den sich überschneidenden Bereichen mit GDL und EVG *keine Vorbedingung* für die Gültigkeit eines Tarifvertrags mit der GDL darstellt.
5. Die *Bundesregierung* als Vertreterin des Eigentümers der Deutschen Bahn AG trägt eine wesentliche Verantwortung dafür, dass die Tarifauseinandersetzung immer neu eskaliert. Die Bundesregierung verfolgt dabei ihre eigene Agenda. Sie will den Konflikt so lange hinauszögern, bis sie ihr Tarifeinheitsgesetz mit der deutlichen Einschränkung des in der Verfassung verankerten Streikrechts und mit der Kastration der kleinen, kämpferischen Branchengewerkschaften durchgesetzt hat.
6. Die *Sozialdemokratie* trägt eine besondere Verantwortung für die Eskalation bei der Bahn und gegen die GDL. Ihre Ministerin Andrea Nahles ist federführend bei der Erarbeitung und Durchsetzung des Tarifeinheitsgesetzes.
7. Der DGB nimmt in dem Konflikt eine widersprüchliche Rolle ein. Der DGB-Vorsitzende sprach sich wiederholt und in peinlicher Weise gegen GDL-Streiks aus, als ob das Ziel von Gewerkschaften primär darin bestehen würde, Streiks zu bekämpfen. Die drei DGB-Gewerkschaften verdi, NGG und GEW lehnen das Tarifeinheitsgesetz erfreulicherweise ab. Was allerdings fast immer fehlt, sind öffentliche Erklärungen mit dem Inhalt, dass der Kampf der GDL sich faktisch gegen das Tarifeinheitsgesetz richtet und auch aus diesem Grund dringend durch den DGB und seine Einzelgewerkschaften unterstützt werden muss.

8. Die *inhaltlichen Forderungen* der GDL nach Arbeitszeitverkürzung, nach Begrenzung der Überstunden und nach 5 Prozent mehr Lohn sind absolut gerechtfertigt. Diese müssen – auch durch die GDL – wieder ins Zentrum der Debatte gerückt werden. Auf dieser Basis muss die breite Solidarität mit der GDL entwickelt und neu gestärkt werden.

Winfried Wolf / verantwortlicher Redakteur STREIKZEITUNG // StrikeBlog14 // 22. Februar 2015