

**Winfried Wolf // StrikeBlog08 // 17. November 2014**

## **Was kümmert den Herrn Gabriel sein Geschwätz von vorgestern? Oder: Wenn die GDL 2007 recht hatte, dann hat sie auch 2014 recht**

Im Arbeitskampf bei der Bahn geht es nicht um Macht. Er geht um konkrete Ziele. Es geht um „Arbeitnehmerinteressen“. Diese Ziele sind unzweideutig formuliert. Seltsam ist bloß: Davon ist kaum noch die Rede. Und die gleichen Leute, die diese Ziele beim Arbeitskampf der GDL im Jahr 2007 sahen und unterstützten, sind heute in dieser Hinsicht erblindet. Ein gutes Beispiel dafür sind Sie, Herr Gabriel! Bitte *hier weiterlesen*.

Sehr geehrter Herr Gabriel! Als SPD-Parteichef und als Vizebundeskanzler äußerten Sie am 5. November in „Bild“ (und wenige Tage später auf einem SPD-Landesparteitag in Hofheim in Hessen) heftige Kritik an der GDL. Bei Ihrer Kritik ging es im Wesentlichen um die drei Aspekte „Streikrecht“, „Machtkampf“ und die Behauptung, „das sind keine Arbeitnehmerforderungen“.

**Zum ersten Aspekt**, zum Streikrecht äußerten Sie: "Was derzeit [im Fall des GDL-Streiks; W.W.] passiert, ist ein Missbrauch des Streikrechts [...] Wir brauchen jetzt Verantwortungsbewusstsein auf allen Seiten für unser Land." Und: Gestreikt werden dürfe erst, „wenn alles andere nicht mehr hilft“.

Genau so ist das Streikrecht nicht zu verstehen. Es handelt sich um ein – hart erkämpftes – Grundrecht, um ein **Prinzip**. Ja, man darf „einfach so“ streiken. Jede Art „Abrede“ ist unzulässig – so das Grundgesetz, die Verfassung. Da geht es um ein Grundrecht wie das Recht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit. Auf Menschenwürde. Abgeleitet davon das Recht auf ein Dach überm Kopf haben. Auf ausreichende Ernährung. Das Recht auf Ausbildung und Bildung. Usw. usf.

Alle Formulierungen wie „Mißbrauch“, „Es gibt eine Verantwortung bei einem Streik“ oder gar „das Streikrecht gilt erst, wenn alles andere nicht mehr hilft“ sind just solche „Abreden“ und Infragestellungen des Prinzips. Dazu sagt die Verfassung: NO GO!

**Zweitens** sagten Sie: „Es geht hier um einen Machtkampf. Die GDL will für das gesamte Zugpersonal verhandeln, nicht mehr nur für die Lokführer; die Bahn wiederum will konkurrierende Tarifverträge innerhalb einer Berufsgruppe vermeiden.“

Also: Selbst wenn es so wäre: Das Streikrecht dürften Sie auch dann nicht in Frage stellen. Dann würde da eine Gewerkschaft deswegen in den Streik treten, um „ihren Machtbereich“ auszuweiten. Ja und? In Grundgesetz Artikel 9 ist das Prinzip der **freien** Bildung von Koalitionen festgehalten. Da steht nichts von Beschränkung auf eine Berufsgruppe. Nichts von „gilt nur in einem Betrieb“. Kein Wort von „Tarifeinheit“ oder „Ein Tarifvertrag pro Betrieb“.

Wobei Sie mit der zuletzt zitierten Aussage die Unwahrheit sagen. Dass das so ist, das wissen Sie ziemlich genau. Die GDL will nicht „für das gesamte Zugpersonal“ verhandeln. Sie will nur für die GDL-Mitgliedern u.a. unter den Zugbegleiter und den Gastro-Mitarbeitern verhandeln. Was ja eigentlich auf der Hand liegt. Warum sind diese Lohnabhängigen denn Mitglied in der GDL? Doch vor

allem deshalb, weil sie wünschen, dass die GDL mit dem Arbeitgeber verhandelt! Und dass sie dabei ihre Arbeitsbedingungen verbessert: mehr Lohn, weniger Arbeitszeit, weniger Arbeitshetze usw.

Was ja exakt so auch die GDL-Ausgangsposition 2007 war. Bereits damals wollte die GDL auch für die GDL-Zugbegleiter mit abschließen. Was sich dann am Ende nicht durchsetzen ließ. Die GDL kündigte just diese gleiche Zielsetzung bereits im Frühjahr 2014 an – als der entsprechende Grundlagentarifvertrag im Juni 2014 ausgelaufen war.

Auch ist die Sache mit den „konkurrierenden Tarifverträgen“ in einem Betrieb, die nicht machbar seien, schlicht Kokolores. Werter Herr Gabriel! Gerade Sie als in der Wolle gefärbter Sozialdemokrat wissen doch, dass gerade die Lokführer aufgespalten sind in die verbeamteten Lokführer und die Lokführer mit Lohnabhängigen-Status. Und seit wann ist das so? Das wurde so mit der Bahnreform 1994 eingeführt, ein Großprojekt zur Teilprivatisierung der damaligen Bundesbahn und der damaligen Reichsbahn, an dem Ihre Partei maßgeblich mitwirkte und worauf Sie bis heute vorgeben, stolz zu sein.

Das geht doch noch weiter. Diese immer noch gut 35.000 Beamten bei der Deutschen Bahn AG, darunter ein paar tausend Lokführer, haben sogar einen anderen Arbeitgeber als die Deutsche Bahn AG. Deren formeller Arbeitgeber ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV), eine Tochter des Bundes. Seit 1994 leiht dieses BEV die Bahnbeamten gewissermaßen an die DB AG aus, zahlt denen direkt ihre Beamtengehälter, während die DB AG wiederum an das BEV das bezahlt, was die Deutsche Bahn AG als „angemessen“ definiert. Im Durchschnitt sind das gut 30 Prozent weniger als das, was das BEV zu zahlen hat. Übrigens ein satter de facto Gewinn für die DB AG bzw. eine enorme ergänzende Subventionierung der Deutschen Bahn AG, die in der Öffentlichkeit in der Regel nicht wahrgenommen wird.

Stellen wir also fest: All das geht – verschiedene Arbeitgeber, verschiedene Arbeitszeiten, unterschiedliche Entlohnung, unterschiedliche Tarif- und Arbeitsverträge. Und all das: in **einer** Berufsgruppe. Sicherlich ist das suboptimal. Sicherlich klappt das oft nur mit Ach und Krach. Wichtig dabei ist vor allem: Es war **nicht** die GDL, die dieses Durcheinander produzierte. Das war die Politik, nicht unmaßgeblich die von Ihrer Partei, der SPD, getragene Politik.

**Drittens** äußerten Sie: „Das Streikrecht wurde in den letzten 65 Jahren in Deutschland von den DGB-Gewerkschaften immer verantwortungsbewusst genutzt. Und immer nur dann, wenn es um Arbeitnehmerinteressen ging.“ Damit wollten Sie sagen: Es gehe aktuell nicht um „Arbeitnehmerinteressen“. Vielmehr wolle da so ein sächsischer Westentaschen-Napoleon nur „seinen Machtbereich“ ausweiten.

Tatsächlich geht es jedoch beim GDL-Arbeitskampf um glasklare **Arbeitnehmerinteressen**. Die konkreten GDL-Forderungen sind auch Ihnen seit dem Frühsommer 2014 bekannt. Es geht unter anderem um 5 Prozent mehr Lohn, um eine Arbeitszeitreduzierung von 39 auf 37 Stunden in der Woche und um eine strikte Begrenzung der Überstunden. Da geht es ja wohl ausschließlich um „Arbeitnehmerinteressen“!?

Nun sagt die Deutsche Bahn AG: „Das sind völlig utopische Forderungen“. Addiert ergebe dies eine Forderung mit um 15 Prozent höheren Lohnkosten.

Na und?! 2007 vertrat die GDL ein Forderungspaket, das damals laut Deutsche Bahn AG addiert 31 Prozent ausmachte. In Worten: **einunddreißig** Prozent.

Doch damals äußerten Sie, Herr Gabriel: „Die Lokführer haben recht. Es ist nicht korrekt, wenn so ein Lokführer, der wirklich viel Verantwortung trägt, 1500 Euro netto bekommt.“ Ich erlaube mir, Sie so zu zitieren, wie das in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 17. August 2007 erfolgte.

„1500 Euro“ im Jahr 2007 – das war damals zweifellos verdammt wenig. Doch schauen Sie sich doch einmal die Grafik an, die wir für die zweite Ausgabe unserer STREIKZEITUNG auf Grundlage der offiziellen Zahlen erstellt haben. **Heute** beträgt das Einstiegsgehalt eines Lokführers 2300 brutto. Das dürften netto 1600 bzw. ähnlich viel sein wie es netto 2007 waren. Meinetwegen rechnen sie 2-300 Euro dazu, was es aufgrund der Überstunden usw. gibt. Und dann rechnen Sie bitte die Geldentwertung heraus. Am Ende sind Sie ziemlich nahe an dem Betrag von 2007.

Was bleibt?

Die Lokführer hatten recht.

Und sie haben recht. Damals und heute.

Richtig war 2007 und richtig ist 2014: Die deutschen Lokführer stehen im europäischen Vergleich eher schlecht da.

Richtig ist: Ihre „arbeitnehmerspezifischen“ Forderungen sind absolut gerechtfertigt.

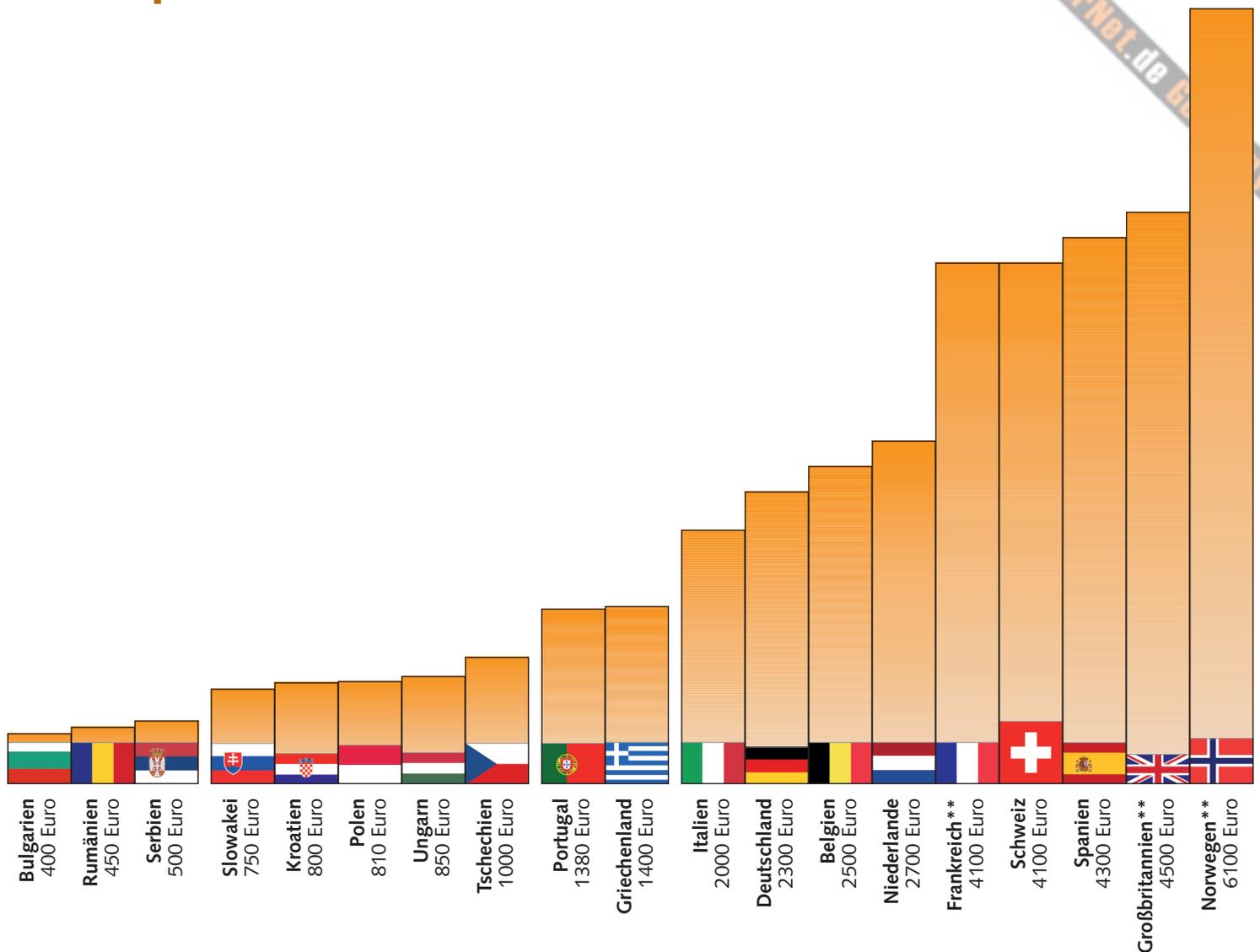
Gabriel 2007 hatte recht.

Gabriel 2014 hat Unrecht.

Doch Gabriel 2014 kümmert sich nicht um das Geschwätz von Gabriel 2007.

**Winfried Wolf / verantwortlicher Redakteur STREIKZEITUNG // StrikeBlog08 // 16. November 2014**

# Monatliche Bruttoeinkommen der Lokomotivführer in Europa im Jahr 2013<sup>1</sup>



Die Gehälter für Lokführer in Europa weisen eine enorme Spanne auf. Teilweise bilden sie die krassen Einkommensunterschiede ab, die es generell in Europa gibt. Teilweise sind die Unterschiede auch besonderen Umständen geschuldet. Insbesondere die Lokführergehälter in Bulgarien, Rumänien und Serbien sind mit 4-500 Euro brutto außerordentlich niedrig. Es folgt die Gruppe von fünf mittel- und osteuropäischen Ländern mit auch sehr niedrigen Bruttoeinkommen zwischen 750 und 1000 Euro. In den zwei „Peripherie-Staaten“ Portugal und Griechenland, zugleich Länder, die besonders unter der Euro-Krise und dem Troika-Diktat leiden, liegen diese Gehälter mit rund 1400 Euro ähnlich niedrig. In der letzten Gruppe wurden neun Länder in „Kern-Europa“ zusammengefasst, die einigermaßen vergleichbar sind. In dieser Gruppe rangieren die Gehälter deutscher Lokführer auf dem zweitniedrigsten Niveau. Bereits die Gehälter der Triebfahrzeugführer in Belgien und den Niederlanden sind deutlich höher. In Frankreich, Schweiz, Spanien und Großbritannien liegen diese Einkommen dann um 80 bis 100 Prozent höher. Was noch lange nicht heißt, dass sie – nach Abzug von Steuern und Beiträgen zu Sozialversicherungen – fürstlich sind. Bei den Einkommen der Lokführer und dem Zugbegleitpersonal gibt es viel Luft nach oben.

<sup>1</sup> Jeweils Bruttolöhne; Einstiegsgehälter - Basis der Berechnungen: GDL/ALE 2 geschätzt