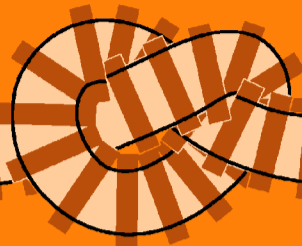


streik zeitung

JA zum GDL-Arbeitskampf NEIN zum Tarifeinheitsgesetz



Nr. 2 November 2014

Die Mär von der „bedrohten Grundversorgung“

Das Streikrecht und das italienische Beispiel

In den Medien kommen in den Tagen vor und nach den Streiks und ganz besonders während derselben scheinbar neutrale „Stimmen von außen“ zu Wort, die eine grundsätzliche Einschränkung des Streikrechts fordern. Beispielsweise in der Berliner Boulevard-Zeitung *BZ* vom 8. November, in der der Schriftsteller Rafael Seligmann unter der Überschrift „Die Kanzlerin muss uns aus dem Griff der Ego-Gewerkschaften befreien“ fordert, Angela Merkel müsse „die optimale Regelung des Streikrechts zur Chefsache“ machen.

Der Tenor ist ein altes Lied: Streiks sind nur dann akzeptabel, wenn sie keiner sieht und niemand spürt – und wenn insbesondere keine „Störung der Wirtschaft“ stattfindet. Seligmann: „Die Voraussetzung unseres Wohlstands ist das Gleichgewicht zwischen Arbeitgebern und den Einzelgewerkschaften des DGB. Es ist die Grundlage für einen Tariffrieden, der wiederum die ökonomische Planbarkeit garantiert. Nur so konnte die deutsche Wirtschaft ihre Kraft entfalten und zur unbestrittenen Nummer 1 in Europa werden. Geht das Prinzip der Einheitsgewerkschaft verloren, dann gewinnen Egoisten-Gewerkschaften an Einfluss, denen es nur [...] um eigene Macht geht, wie im Fall der Lokomotivführer.“

Plötzlich wird ein südliches EU-Land, das bislang bei der Kapitalseite immer eher als abschreckendes Beispiel galt und für harte Arbeitskämpfe stand, als Vorbild entdeckt: In der *Welt* vom 1. November heißt es: „Experten fordern für die Bahn italienische Zustände“. In *Bella Italia* sei mit einem Gesetz geregelt worden, „welche Züge und Dienstleistungen im Streikfall auf jeden Fall garantiert werden.“ Und wie so oft in solchen Fällen darf der Ehrenvorsitzende des Fahrgastverbandes Pro Bahn, Karl-Peter Naumann, ein Sprüchlein im Interesse des Bahnkonzerns aufsagen. Naumann fordert „italienische Verhältnisse“ bei der Eisenbahn in Deutschland. Eine „Grundversorgung im Schienenverkehr“ müsse „immer gewährleistet werden“.

Richtig ist: In Italien gibt es eine solche Regulierung. Sie wurde erstmals 1990 mit dem „Gesetz 146“ beschlossen, das im Jahr 2000 nochmals modifiziert wurde („83/2000“). Diese Regulierung wurde unter dem Tarnbegriff „Recht auf Mobilität“ und im Rahmen einer Medien-Kampagne, in der die Eisenbahner und ihre Gewerkschaften



Abbau der Grundversorgung à la DB Foto: Bernhard Knierim

kriminalisiert wurden, durchgesetzt. Die gegenwärtige Regierung unter Matteo Renzi will diese Regelung im Bahnsektor zum Vorbild nehmen, und in vielen anderen Bereichen das Streikrecht einschränken, um angeblich eine „Grundversorgung bei der Daseinsvorsorge“ zu garantieren. Brüssel und Berlin jubelten. Hunderttausende in Italien protestierten.

Die Gewerkschaften in Italien haben diese Regulierung immer als das bezeichnet, was sie ist: als einen fundamentalen Angriff auf das Streikrecht. Und sie verweisen auf die reale Welt auch im italienischen Eisenbahnverkehr. Tiziano Cardosi, ehemaliger Chef des Bahnhofs Campo Marte in Florenz, heute aktiv im Bündnis gegen den Hochgeschwindigkeitstunnel unter Florenz („No Tunnel TAV di Firenze“): „Die Argumente ‚Recht auf Mobilität‘ und ‚Grundversorgung‘ sind absurd. Die italienische Staatsbahn FS und die Regierung in Rom reduzieren Monat für Monat die Grundversorgung in meinem Land. Im Gefolge der Hochgeschwindigkeitszüge wurden viele, auch große Städte vom Schienenfernverkehr und einige sogar von jeglicher Schienenanbindung abgehängt. Da werden mit Dutzenden Milliarden Euro neue Schnellstrecken gebaut. Doch diese Züge – diejenigen der FS und diejenigen der konkurrierenden Privatbahn NTV – rasen an großen Städten einfach vorbei und legen nur noch wenige Stopps ein. Bereits die enorm hohen Preise der Hochgeschwindigkeitszüge bilden eine soziale Barriere. Damit wird die ‚Grundversorgung‘ für die Mehrheit

der Bevölkerung radikal abgebaut. In Wirklichkeit geht es um immer neue Angriffe auf das demokratische Recht auf Streik. Renzi, unterstützt von der Berlusconi-Partei, will aus den Arbeitnehmern meines Landes Sklaven machen.“ Cardosi nennt ein höchst praktisches Beispiel: „Vor ein paar Monaten gab es in meiner Heimatstadt Florenz einen Streik der Busfahrer. Die Kollegen forderten höhere Löhne und weniger Stress. Dabei verstießen sie gegen das Anti-Streik-Gesetz 146. Jetzt muss jeder von ihnen 600 Euro Strafe bezahlen. Das ist bitter.“

Ähnlich verhält es sich hierzulande bei der Debatte um die „Grundversorgung“. Wobei sich diese Forderung ja längst auf die gesamte Wirtschaft bezieht – Grundversorgung im Energiesektor, im Gesundheitswesen, im öffentlichen Verkehr insgesamt, an Schulen und Hochschulen, bei städtischen Betrieben und den Behörden. Welch verquere Welt! Wer hat denn überall diese Grundversorgung abgebaut, durchlöchert, verteuert, verschlechtert? Es sind doch vor allem die jüngeren Privatisierungen, die gerade in diesem Bereich zu drastischen Verschlechterungen geführt haben.

Nehmen wir zwei Beispiele bei der Bahn. *Beispiel Bayern:* Mitte Oktober musste in Bayern die Deutsche Bahn AG eingestehen, dass an insgesamt 180 Bahnstrecken im Bundesland Bäume und Pflanzen derart nah an den Gleisen stehen, dass die Geschwindigkeit im Schienenverkehr bereits bei Windstärke 8 („stürmischer Wind“) erheblich reduziert werden muss und ab Wind-

stärke 10 dort oft gar nichts mehr geht. Eigentlich eine klar Sache: Der Bewuchs muss zurückgeschnitten werden. Doch was antwortet die Tochter der Deutschen Bahn, DB Netz, auf die entsprechenden Klagen? Erst „bis Ende 2017 können alle Bäume auf den (bayerischen) Nebenstrecken in ausreichendem Umfang zurückgeschnitten“ sein.

Beispiel Ostdeutschland: Während des jüngsten GDL-Streiks gab es hektoliterweise Krokodilstränen: Durch den Arbeitskampf sei ausgerechnet Deutschlands Osten vom Schienenverkehr abgeschnitten. Richtig ist, dass in den neuen Bundesländern der Streik noch umfassender war als in Westdeutschland. Richtig ist aber auch, dass nach der Wende gerade auf dem Gebiet der ehemaligen DDR ein radikaler Abbau des Schienennetzes und der Schienenverbindungen stattgefunden hat. Auf deutschem Boden sind sogar drei Landeshauptstädte weitgehend oder gänzlich vom Schienenfernverkehr „befreit“ worden: Potsdam, Magdeburg und Schwerin. Es ist natürlich purer Zufall, dass es sich um drei Hauptstädte ostdeutscher Bundesländer handelt.

Tatsächlich wird die „Grundversorgung“ in den neuen Bundesländern und anderswo in deutschen Landen nicht durch einmalige Streiks, sondern dauerhaft in Frage gestellt. Auf höchst fatale Weise bilden sich auf ehemals belebten Schienengleisen „blühende Landschaften“.

Die Solidarität wächst!

Immer mehr Solidaritätserklärungen erreichen die GDL und die STREIKZEITUNG. Wir können hier nur eine Auswahl und dies zusammenfassend bringen. So hat der geschäftsführende Parteivorstand der LINKEN sich am 10. November eindeutig auf die Seite der GDL gestellt: „Die Partei DIE LINKE solidarisiert sich mit den von der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) zum Streik aufgerufenen Beschäftigten bei der Deutschen Bahn AG. (...) Die tariflichen Ziele der GDL, nämlich eine deutliche Erhöhung der Entgelte und eine Verkürzung der Arbeitszeit, sind wichtige Forderungen, die auch für andere Branchen eine herausragende Bedeutung haben. Sinkende Realeinkommen und Schuften bis zum Umfallen gehören zum Arbeitsalltag für immer mehr Beschäftigte. DIE LINKE fordert deshalb: Hände weg vom Streikrecht und Solidarität mit den Streikenden der GDL!“ Die Landesbezirksfachbereichskonferenz Verkehr im ver.di Landesbezirk Nord hat sich am 8. November 2014 solidarisch mit den Streikenden erklärt und sich „gegen die eskalierte öffentliche Diffamierung des Streiks und der Streikenden“ gewendet. Auch der ver.di Fachbereich Medien und Kultur



im Norden fand klare Worte: „Die Delegierten der Fachbereichskonferenz (Medien, Kunst und Industrie) in den ver.di-Landesbezirken Hamburg und Nord solidarisieren sich mit den von der Gewerkschaft der Lokomotivführer (GDL) zum Streik aufgerufenen Beschäftigten der Deutschen Bahn AG. Deren tarifliche Ziele einer deutlichen Erhöhung der Entgelte und einer Verkürzung der Arbeitszeit sind wichtige Forderungen, die auch für andere Branchen eine herausragende Bedeutung haben.“ Die Föderation Demokratischer Arbeitervereine DIDF stellt ihre Solidarität in einen Zusammenhang mit der Ablehnung des Tarifeinheitsgesetzes: „Dieses sogenannte ‚Tarifeinheitsgesetz‘ ist nichts anderes als eine Beschneidung des Streikrechts. Streikrecht ist ein hart erkämpftes Grundrecht. Und eine Niederlage der GDL wäre eine Niederlage für die ganzen abhängig Beschäftigten und ihrer gewerkschaftlichen Organisationen. Das können und dürfen wir nicht hinnehmen – egal in welcher Gewerkschaft wir auch organisiert sind!“ Selbst aus Südafrika erreichte uns eine Solidaritätsadresse des ehemaligen Generalsekretärs der Metallarbeitergewerkschaft NUMSA, Moses Mayekiso: „Ich unterstütze den GDL-Streik und euren Kampf für vernünftige Löhne und Arbeitszeiten, weil ein Sieg eures Kampfes uns alle inspirieren wird, auch die Masse der arbeitenden Menschen in Südafrika.“

Der DGB. Die GDL. Das Streikrecht.

Seit die Arbeitsministerin Andrea Nahles (SPD) Mitte Oktober den Entwurf für ein „Tarifeinheitsgesetz“ vorgelegt hat, hat sich die Gefahr, dass auf diese Weise das Streikrecht eingeschränkt wird, erheblich verstärkt. Das wäre dann das zweite Mal, dass dieses Grundrecht durch den Gesetzgeber eingeschränkt werden soll. 1968 erfolgte Vergleichbares durch die erste Große Koalition mit den Notstandsgesetzen. Diese neue Gefahr besteht auch deshalb, weil der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) und Einzelgewerkschaften in dem Gewerkschafts-Dachverband, wie IG Metall und EVG, dieses Gesetzesvorhaben offen oder indirekt unterstützen. Im Folgenden vier wesentliche Aussagen von DGB bzw. DGB-Einzelgewerkschaften und SPD, in denen diese das Gesetz befürworten und die Antworten der STREIKZEITUNG:

Erstens Der aktuelle GDL-Streik mache deutlich, dass ein Tarifeinheits-Gesetz sinnvoll sei und dazu beitragen könne, den „Tariffrieden“ (wieder) herzustellen. Eine „weitere Zersplitterung der Tariflandschaft“ könne mit einem solchen Gesetz eingedämmt werden. So die SPD-Politikerin und Arbeitsministerin Andrea Nahles. *Spiegel.online vom 28.10.*

Tatsächlich hat das Gesetz wenig mit den aktuellen Streiks zu tun. Es handelt sich vielmehr um ein langfristig angelegtes Projekt zur Einschränkung des Streikrechts. Bereits 2010/ 2011 hatten sich DGB-Führung und der Arbeitgeberverband BDA auf ein solches Projekt geeinigt. Dabei dürften bereits die Streiks der GDL im Jahr 2007 und die allgemeine Stärkung der sog. Spartengewerkschaften eine Rolle gespielt haben.

Der erste Versuch, ein Tarifeinheitsgesetz durchzusetzen, scheiterte nicht zuletzt an dem wachsenden Wi-



der-stand in verschiedenen Gewerkschaften, vor allem in der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di. Nach der Bundestagswahl vom September 2013 sprang die Gesetzesidee dann wie Kai aus der Kiste: Im neuen Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD wurde es als zentrales Projekt in der kommenden Legislaturperiode festgehalten. Und wieder ist es eine Große Koalition, also eine Regierung unter direkter Einbindung der SPD und indirekter Verbindung zu den DGB-Gewerkschaften, die die gewerkschaftlichen und demokratischen Rechte einschränken will.

Zweitens Es gehe bei einem Tarifeinheitsgesetz darum, „Konkurrenz zu vermeiden“. Dies sei „ein überaus hohes Gut“. So der DGB-Chef Reiner Hoffmann. *Bonner Generalanzeiger vom 29.10.*

Tatsächlich waren es der DGB, die

DGB-Gewerkschaften und die SPD, die in den Betrieben seit 15 Jahren die Konkurrenz systematisch angeheizt haben: mit den Hartz-IV-Gesetzen, die einen gewaltigen Niedriglohnsektor entstehen ließen, mit den verbesserten Möglichkeiten, Betriebe aufzuteilen und Outsourcing zu betreiben und mit der Verallgemeinerung der Leiharbeit. Der DGB hatte bereits 2003 Tarifverträge mit Zeitarbeitsverbänden abgeschlossen, die den Gleichstellungsgrundsatz (gleiche Bezahlung und gleiche Behandlung bei gleicher Arbeit) unterließen. Damals tat der DGB dies noch als Reaktion auf einen noch mieseren Tarifvertrag, den die „Christlichen Gewerkschaften“ abgeschlossen und damit das Lohndumping im Bereich Leiharbeit ermöglicht hatten. Zwischenzeitlich hat das Bundesarbeitsgericht die Tarifunfähigkeit der „Christlichen Gewerkschaften“ festgestellt. Der DGB hätte nun seine Unterstützung für Lohndumping und Belegschaftsspaltung aufgeben können. Doch im September 2013, bewusst vor der Bundestagswahl, unterschrieben die Verhandlungsführer des DGB einen neuen Tarifvertrag mit den Zeitarbeitsverbänden. In diesem sind nur bescheidene Erhöhungen der Mindestentgelte festgeschrieben – bis 2016 auf 9 Euro brutto im Westen und 8,50 Euro im Osten. Es bleibt bei einem flächendeckenden Lohndumping.

Die Konkurrenz in den Betrieben entsteht zweifellos primär aus der Logik kapitalistischer Konkurrenz. „Gewerkschaft“ meint aber immer, gegen diese Spaltungstendenz zu wirken. Leider waren es SPD, DGB und DGB-Gewerkschaften, die die Aufspalterei begünstigten und mit gesetzlichen und tarifvertraglichen Regelungen sanktionierten. Es ist vor diesem Hintergrund scheinheilig, dann nach der „Einheit“ zu rufen, wenn man diese selbst gelöchert hat. Und dann noch ein Gesetz zu unterstützen oder stillschweigend hinzunehmen, das den Arbeitenden ihre wichtigste Waffe, das Streikrecht, aus

der Hand schlagen oder unwirksam machen soll. Wobei klargestellt sein soll: Natürlich ist eine Einheit von Belegschaften gegenüber den Arbeitgebern sinnvoll – jedoch nur, wenn diese Einheit dazu genutzt wird, die Interessen der Beschäftigten tatsächlich zu vertreten. Einheit beim Dienern, beim Buckeln nach oben, beim Co-Management dient nur den Unternehmern.

Drittens DGB-Chef Reiner Hoffmann argumentiert, es gehe bei dem Tarifeinheitsgesetz um ein „grunddemokratisches Prinzip ... um das Mehrheitsprinzip, das wir auch von Wahlen auf der politischen Ebene kennen.“ Es müsse gelten: „Ein Betrieb – ein Tarifvertrag“. *Bonner Generalanzeiger 29.10.*

Nochmals: Wir haben in fast allen großen Betrieben längst höchst unterschiedliche tarifliche und außertarifliche Regelungen. Siehe oben. Es wäre die Aufgabe der DGB-Gewerkschaften, dies rückgängig zu machen. Wenn nach schlechten Erfahrungen aber Kolleginnen und Kollegen in andere Gewerkschaften, wie die GDL, wechseln, weil sie sich dort besser vertreten fühlen, ist das nicht nur ihr gutes Recht, sondern kann auch den Kampf zur Durchsetzung von Arbeitnehmerinteressen befördern. Im Übrigen wurde auf der „politischen Ebene“ von gewerkschaftlicher und linker Seite immer wieder gefordert, dass sich die tatsächlichen Verhältnisse von politischen Positionen möglichst direkt auf der Vertretungsebene widerspiegeln müssten. Zu Recht wurde von dieser Seite beklagt, dass das „Mehrheitsprinzip“ dann problematisch ist, wenn Minderheiten ausgegrenzt werden. Entsprechend gelten das Verhältniswahlrecht als eher demokratisch und das Mehrheitswahlrecht (wie es beispielsweise in krasser Form in Großbritannien praktiziert wird) als deutlich weniger demokratisch, wenn nicht undemokratisch. In der DGB-Spitze scheint man dies anders zu sehen. Reiner Hoffmann sagte an anderer Stelle: „Wir müssen damit leben, dass es sowas wie Pluralismus gibt bei den Menschen und die Menschen sich entscheiden für den, bei wem sie sich organisieren.“ (*Interview Deutschlandfunk vom 6.11.*) Das klingt genau so, wie sich dann auch das Prinzip „Ein Betrieb – ein Tarifvertrag“ in der Praxis gestaltet. Man redet verschwurbelt von „Pluralismus“, aber wenn es darauf ankommt, dann gilt das eigene Monopol.

Viertens Alle Verfechter eines Tarifeinheitsgesetzes schwören, sie stünden mit beiden Beinen auf dem Boden der Verfassung. Und natürlich dürfe „das Streikrecht in keiner Weise eingeschränkt“ werden. Der DGB-Chef ist sich sicher: „Die Juristen im Ministerium werden es schaffen, ein Gesetz zu formulieren, das auch vor dem Verfassungsgericht Bestand hat.“

Es kann natürlich nicht im Interesse der Bundesregierung liegen, ein Gesetz vorzulegen, das mühelos vom

Bundesverfassungsgericht kassiert wird. Andererseits ist das Grundgesetz in Artikel 9 eindeutig. Er lautet: „Das Recht, zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen Vereinigungen zu bilden, ist für jedermann und für alle Berufe gewährleistet. Abreden, die dieses Recht einschränken oder zu behindern suchen, sind nichtig, hierauf gerichtete Maßnahmen sind rechtswidrig.“ Als 1968 die Notstandsgesetze beschlossen und das Grundgesetz so geändert wurde, dass ein teilweises Außerkraftsetzen der Verfassung im Fall der Ausrufung eines „Notstands“ möglich gemacht wurde, wurde explizit das uneingeschränkte Streikrecht davon ausgenommen – eben weil davon ausgegangen wurde, dass anderenfalls diese Notstandsgesetzgebung von Karlsruhe kassiert werden würde.

Mit einem Tarifeinheitsgesetz wird es jedoch einer Gewerkschaft, die „in einem Betrieb“ nicht die „Mehrheitsgewerkschaft“ ist, unmöglich gemacht werden, für ihre Mitgliedschaft im gleichen Betrieb Tarifverträge abzuschließen und dafür gegebenenfalls mit Streik zu kämpfen. Doch was, wenn nicht eine „Abrede“, die das Streikrecht „einschränkt“, soll das sein!? Sätze wie der folgende, ebenfalls aus dem Mund von DGB-Chef Hoffmann – „Wir wollen Organisationen wie der GDL nicht das Wasser abgraben. Die GDL ist für diese Berufsgruppe die Mehrheitsgewerkschaft – aber nicht bei den anderen bei der Bahn zu findenden Berufen.“ – bringen es gut auf den Punkt: Einerseits erneut ein vages Lippenbekenntnis, man habe nichts gegen die GDL. Andererseits der Machtanspruch, diese dürften nur die Lokomotivführer organisieren. Basta. Punkt. Schluß.

Interessant an der ganzen Debatte ist das *Fehlen eines entscheidenden Diskutanten*. Und es ist interessanterweise der IG Metall-Chef Detlef Wetzel, der dieses Vakuum – geradezu blauäugig – wie folgt anspricht: „Dieses Gesetzesvorhaben ist vorrangig von den Verbänden der Arbeitgeber gefordert worden. Wir kritisieren scharf, dass sich die Initiatoren des Gesetzes nicht an der gesellschaftlichen Diskussion über das Gesetz beteiligen.“ (*Tagesspiegel vom 7. Oktober 2014*)

Das macht die gesamte Debatte tatsächlich gespenstisch: Geplant wird die Einschränkung des Streikrechts. Dieses Vorhaben ist eindeutig im Sinne der Konzerne und Banken. Es waren ja auch die grauen Herren aus dem Unternehmerlager, die das Projekt wesentlich angeschoben haben. Doch diese können es sich aktuell leisten, im Hintergrund zu bleiben. Die Drecksarbeit machen SPD und DGB. Und sie sind sich nicht zu schade, noch während konkreter Streikaktionen einer eher kleinen Gewerkschaft nicht nur beiseite zu stehen, sondern den Arbeitskampf auch noch zu denunzieren. So wie dies EVG-Chef Alexander Kirchner mit den Worten tat: „Ich habe kein Verständnis dafür, dass die Führung der GDL nur deshalb so massiv zum Arbeitskampf aufruft, weil sie ihren Machtbereich ausdehnen will.“ Damit würde „das sensible Recht des Arbeitskampfes überstrapaziert“ (*Pressemittteilung EVG vom 6.11.*)



Ich unterstütze den GDL-Arbeitskampf, weil Euer Kampf für höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen gerechtfertigt ist. Euer Sieg wäre ein wichtiger Schritt, Arbeitshetze und Lohndumping zu beenden. Deshalb habt ihr die volle Solidarität der Arbeiterbewegung

verdient – in Deutschland und international.

Ian Hodson Vorsitzender der Bakers, Food and Allied Workers Union Großbritannien



Ich unterstütze den GDL-Arbeitskampf, weil wir wehrhafte Gewerkschaften wie die GDL brauchen. Streikrecht, Tarifpluralität und Demokratie sind Grundrechte.

Patrick Schiffer Landesvorsitzender Piratenpartei NRW

Streiks haben zu Einheit geführt

In Großbritannien kämpft die Eisenbahnergewerkschaft RMT gegen Privatisierung & Stellenabbau

Interview mit Jared Wood, politischer Sekretär der RMT Transport Region London. Die National Union of Rail, Maritime and Transport Workers ist die Eisenbahner- und Verkehrsgewerkschaft in Großbritannien.

In Großbritannien wurde die Bahn schon in den 1990er Jahren privatisiert. Welche Folgen hatte das für Fahrgäste und Beschäftigte?

Die Privatisierung der britischen Bahn im Jahr 1993 hat sich als ein Mittel herausgestellt, um Milliardensummen öffentlicher Subventionen von der Bahninfrastruktur zu den privaten Aktionären der Bahn- und Baufirmen umzuleiten. Es wird geschätzt, dass die öffentlichen Subventionen für das Bahnwesen in Großbritannien seitdem um 400 Prozent gestiegen sind. Dieses Geld ist komplett in den Taschen der Aktionäre verschwunden. Gleichzeitig sind die Fahrpreise in die Höhe geschossen.

Die Auswirkungen für Beschäftigte waren ganz unterschiedlich. Lokführer zum Beispiel konnten ihre Standards weitgehend halten, weil auch die privaten Firmen eine große Nachfrage nach gut qualifizierten Zugführern hatten und haben. Schließlich wuchs auch das Fahrgastaufkommen deutlich. Aber grundsätzlich kann man sagen, dass die Arbeitsplätze prekariert wurden und es zu einem Stellenabbau in den Bereichen Bahnhöfe, Servicekontrolle und Wartung gekommen ist.

In den Jahren vor der Privatisierung waren Investitionen in die britische Bahn absichtlich zurückgehalten worden, um Argumente für

Infrastruktur plant und verantwortet.

Mit welchen Auseinandersetzungen war die RMT in letzter Zeit konfrontiert? Die RMT ist in sehr viele Kämpfe involviert. Ein Bereich, in dem wir in letzter Zeit neue Mitglieder gewinnen konnten, ist der Kampf gegen so genannte Null-Stunden-Verträge und gegen das Out-



Demonstration der RTM gegen Bahn-Privatisierungen 2012. Foto: RTM

die Privatisierung zu kreieren. Wirtschaftswachstum und Verkehrsstaus haben den Schienenverkehr in Großbritannien stark anwachsen lassen, aber der Privatsektor war nicht in der Lage, dieser Nachfrage gerecht zu werden. Stattdessen wurden Fahrpreise erhöht und sichere Arbeitsplätze vernichtet. So ist auch das Durchschnittsalter der Züge gestiegen. Die Überfüllung der Züge ist ein Dauerphänomen geworden – trotzdem erhalten die privaten Firmen weiterhin riesige öffentliche Subventionen.

Was fordert die RMT beim Thema Privatisierung?

Wir fordern die komplette Rückverstaatlichung aller Bahnfirmen und technischen Dienstleister im Vereinigten Königreich. Wir brauchen wieder ein völlig integriertes und öffentliches Bahnsystem, das die Bahndienstleistungen und nötige

sourcing von Reinigungs- und Servicediensten. Wir haben zum Beispiel einen wichtigen Kampf für einen angemessenen Lohn für Reinigungskräfte gewonnen, die für eine Fremdfirma bei der Tyne&Wear Metro im Nordosten Englands arbeiten.

In meinem Bereich, der Londoner U-Bahn, kämpfen wir gegen Kürzungspläne, die 4,2 Milliarden britische Pfund umfassen. Diese Kürzungen sind Folge der Austeritätspolitik der Regierung. 900 Arbeitsplätze sollen vernichtet werden. Die Löhne für Neueingestellte sollen deutlich abgesenkt werden.

Gelang es, eine Einheit zwischen Arbeitern unterschiedlicher Berufe und Firmen zu bewahren?

Wir kämpfen und streiken. Unsere Arbeitgeber bei der Londoner U-Bahn können nicht glauben, dass Techniker, U-Bahn-Fahrer und Stellwerker im 21. Jahrhundert gemeinsam streiken, um ihre Arbeitsplätze zu verteidigen. Diese Solidarität haben wir als kämpferische Gewerkschaft über Jahre aufgebaut. Wir haben gezeigt, dass Arbeitereinheit in der Lage ist, etwas für alle Berufsgruppen herauszuholen. Das ist uns wichtig, denn dadurch sind Beschäftigte weniger leicht gegeneinander auszuspielen. Aber das funktioniert nur, wenn die Gewerkschaft auch alle in die Entscheidungsprozesse und Kämpfe einbezieht. Die RMT hat zum Beispiel dafür gekämpft, dass die Verhandlungen zu den Kürzungsplänen nicht auf der Ebene einzelner Bereiche, sondern auf Unternehmensebene geführt werden und dabei Vertreter aller Berufsgruppen einbezogen werden.

Was möchten Sie den streikenden Lokführern in Deutschland sagen? Verteidigt Euer Recht auf gewerkschaftliche Organisation und das Streikrecht! Setzt Euch zur Wehr gegen die Profitgeier der privaten Unternehmen. Ich wünsche Euch viel Erfolg in Eurem Kampf und sende die solidarischen Grüße der RMT Transport aus London.

Das Interview für die STREIKZEITUNG führte Sascha Stanic

Bahnprivatisierung: 3. Anlauf

Winfried Wolf

Am 11. November meldete die Nachrichtenagentur Reuters: „Die Bundesregierung erwägt einen neuen Anlauf zur Privatisierung der Deutschen Bahn.“ In dem Beteiligungsbericht der Bundesregierung steht laut Reuters: „Sofern es die Situation des Unternehmens zulässt [...] kann eine Beteiligung privater Investoren [an der DB ML, der Transportsparte der Deutschen Bahn AG] geprüft werden“.

Damit wird ein drittes Mal die Zündschnur an eine Bombe gelegt. 2005 stand im Koalitionsvertrag der zweiten Großen Koalition, die Bahn werde in Kürze an die Börse gebracht – als „integriertes Unternehmen“. Das scheiterte Ende 2007 u.a. auf einem SPD-Parteitag in Hamburg. Im Frühjahr 2008 gab es den nächsten Anlauf; nunmehr sollten „nur“ 24,9 Prozent der neu gebildeten Transportsparte der DB AG, der DB ML (DB Mobility Logistics) an private Investoren gehen. Ein ICE3-Achsbuch am 2. Juli 2008 in Köln, die Kampagne des Bündnisses „Bahn für Alle“ gegen die Bahnprivatisierung und nicht zuletzt die Finanzkrise ab September ließen auch dieses Projekt scheitern.

Seither hieß es immer: Die Bahnprivatisierung sei nicht aktuell. Wir vom Bündnis *Bahn für Alle* blieben skeptisch – und wachsam. Schließlich ist die einzige Existenzberechtigung der Subholding DB ML die Teilprivatisierung.

Jetzt also der dritte Anlauf. Allen Beteiligten muss klar sein: Private Investoren werden den Kostendruck massiv erhöhen, den Belegschaftsabbau neu in Gang setzen und die Auspressung von Arbeit aus den Noch-Beschäftigten intensivieren. Daher gilt es, Beschäftigte, Gewerkschaften und Initiativen zu mobilisieren für ein NEIN zur Bahnprivatisierung. Und für ein JA für eine: Bahn für ALLE.

Streikverbote: Systematische Unternehmer-Offensive

Elmar Wigand

Streiks bei der Bahn oder an Flughäfen können lästig sein. Klar. Aber was da an Streikverboten in der Pipeline steckt, kann bald wesentlich mehr Beschäftigte treffen als nur Lokführer und Zugbegleiter. Es kann auch Sie treffen. Unter dem Schlagwort „Tarifeinheit“ kam es zu einer widerlichen Medien-Kampagne gegen das Streikrecht. Diese zielt auf Gesetzesänderungen durch die Parteien im Bundestag.

Betrachtet man die Vorschläge aus dem Arbeitgeberlager im Einzelnen, so stellt man fest: In Wirklichkeit sollen Streiks in *allen* Bereichen der so genannten „Daseinsvorsorge“ eingeschränkt werden. Dazu gehören nach Meinung mancher Jura-Profis aus dem Unternehmerlager nicht nur Bahn- und Flugverkehr, sondern auch: die medizinische Versorgung, die Telekommunikation, das Bildungswesen, die Energie- und Wasserversorgung, die Müllabfuhr, der Zahlungsverkehr. Und sogar die Betreuung in Kindertagesstätten.

Mit dem Argument der Daseinsvorsorge können Streiks als eine Art Geiselnhaft veräußert werden, in die „die Gesellschaft“ und „unsere Wirtschaft“ angeblich von egoistischen Berufsgruppen, durchgeknallten Gewerkschaftsbossen und sinnlos konkurrierenden Gewerkschaften genommen wird.

Gehen Sie dieser Propaganda nicht auf den Leim! Die GDL soll als Prügelknabe erhalten – eben weil sie gut organisiert und effektiv streikfähig ist. Genau deshalb geht es im Arbeitskampf der GDL jetzt um weit mehr als um berechnete Forderungen nach Arbeitszeitverkürzung und angemessenem Lohn. Es geht um die Entstehung einer lebendigen Streikkultur in Deutschland, um die Verteidigung grundlegender Bürgerrechte und um Versuche, diese durch Gesetze, Gerichte und Meinungsmache systematisch zu beschneiden.

Die GDL und die Verkürzung der Arbeitszeit

Mohssen Massarrat

Die GDL fordert außer einer Lohnerhöhung um 5 Prozent auch eine Verkürzung der Arbeitszeit um zwei Stunden. Das ist ein Novum in der jüngeren Geschichte gewerkschaftlicher Tarifeinheitskämpfe. Dass sie sich deshalb zur Zielscheibe neoliberaler Medien und Politik macht, ist nicht verwunderlich. Verblüffend ist dagegen sehr wohl, wenn die SPD und DGB-Führung unisono meinen, in das gleiche Horn blasen zu müssen.

Dabei unternimmt die kleine Gewerkschaft nichts anderes, als den Versuch, die verlorene Kampfkraft und die Würde deutscher Gewerkschaften zurück zu gewinnen. Mit der Einführung der 35-Stunden-Woche durch die IG-Metall Ende der 1980er Jahre wurde ein Höhepunkt gewerkschaftlicher Kampfkraft und politischer Gestaltungskraft erreicht. Dennoch sind der IG-Metall zwei Versäumnisse unterlaufen: Erstens wurde die Arbeitszeitverkürzung nicht mit einem entsprechenden Personalausgleich gekoppelt. Das führte dazu, dass die Arbeitsgeber die Arbeitsintensität der abhängig Beschäftigten steigerten. Zweitens gab es einen Verzicht auf weitere Arbeitszeitverkürzungen.

Vielleicht glaubte man daran, durch Wachstum einen weiteren Arbeitsplatzabbau in Folge Produktivkraftsteigerungen auffangen zu können. Dieses blieb jedoch aus mit der Folge steigender Massenarbeitslosigkeit und des neoliberalen Siegeszuges auf der ganzen Linie.

Die Ergebnisse sind bekannt: Das Entstehen des Niedriglohnssektors, das Leiharbeitsystems, sinkende Löhne und Abschaffung der Flächentarifsverträge. Die Atomisierung der Gewerkschaften wurde eingeleitet. Seitdem befinden sich die Gewerkschaften in der Defensive. Fatal war dabei, dass man sich mit diesem würdelosen Status Quo mehr oder weniger abgefunden hat.

Nun macht diese kleine GDL den Gewerkschaften und uns allen doch vor, dass es und wie es möglich ist, aus der Defensive in die Offensive zu gelangen. Das Blatt gegen die absurde neoliberale Politik der Verlängerung der Arbeitszeit und der Steigerung der Arbeitsintensität soll gewendet werden.

Gut so! Zur Massenarbeitslosigkeit gibt es bei dauerhaft fehlendem Wachstum nur eine Alternative: die Verkürzung der kollektiven Arbeitszeit! Die GDL verdient nicht Spott und schon gar nicht Hetze. Sie verdient unser aller Solidarität.

Winfried Wolf ist verantwortlicher Redakteur der STREIKZEITUNG, aktiv im Bündnis *Bahn für Alle* und zusammen mit B. Knierim Autor von *Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform*. Elmar Wigand ist Mitbegründer der *aktion./arbeitsrecht*. Er veröffentlichte zusammen mit W. Rügemer das Buch *Die Fertigmacher - Arbeitsunrecht und professionelle Gewerkschaftsbekämpfung*. Mohssen Massarrat ist emeritierter Professor für Politik und Wirtschaft und Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats von Attac Deutschland.



Ich unterstütze den GDL-Arbeitskampf, weil ein Angriff auf eine kleine Gewerkschaft, ein Angriff auf die gesamte Arbeiterbewegung ist. 2013 gab es in Irland wichtige Kämpfe von Lokführerinnen und Lokführern, die vom rechten Flügel der

Gewerkschaften angegriffen wurden. Wir verstehen deshalb, dass wir diejenigen unterstützen müssen, die sich wehren.

Paul Murphy Parlamentsabgeordneter der Socialist Party in Irland



Ich unterstütze den GDL-Arbeitskampf, weil der Streik der GDL-Kollegen auch für das politische Klima in Deutschland ein Lichtblick ist. Hier wird gezeigt, dass Gewerkschafter noch entschlossen den Zumutungen der Unterneh-

mer widerstehen können.

Erasmus Schöfer Schriftsteller

Der private Staatskonzern Deutsche Bahn AG

Investoren-Interessen sind wichtiger als die Interessen von Beschäftigten und Fahrgästen



Oben hui, unten pfui. Montage: J.Römer

Werner Rügemer

Die Bundesregierung aus CDU, CSU und FDP unter Bundeskanzler Helmut Kohl setzte 1993 die Privatisierung der Bahn durch. Aus Bundesbahn und Reichsbahn wurde die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG). Versprochen

Hälfte der 374.000 Arbeitsplätze abgebaut. Die Löhne und Gehälter stagnieren. Dagegen stiegen die Gehälter und Boni der Manager und Vorstände immer schneller. Bahnchef Rüdiger Grube verdient heute 2,6 Millionen im Jahr. Für das Jahreseinkommen eines Lokführers braucht er nur vier Tage zu arbeiten.

te vertreten, vor allem aber Vertreter mächtiger Konzerne: Sie „vertreten“ die Interessen des Staats. Gegenwärtig ist da zu nennen Heinrich Weiss: Er ist Mitglied im Aufsichtsrat des Technologiekonzerns Voith AG und im Verwaltungsrat von Bombardier, des weltweit größten Herstellers von Bahntechnik. Jürgen Krumnow kommt von der Deutschen Bank. Christoph Dänzer-Vanotti vertritt den Stromlieferanten Eon. Jürgen Großmann, Ex-Chef von RWE, ist Mitglied im VW-Aufsichtsrat und Eigentümer der Georgsmarienhütte mit Unternehmen, die Räder, Achsen, Prüf- und Wartungsdienste an die Bahn verkaufen.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Utz-Hellmuth Felcht, legt besonderen Wert darauf, dass man ihn in der Öffentlichkeit nicht kennt. Er verbringt sein diskretes Berufsleben als Managing Director von One Equity Partners (OEP), die zur US-Investmentbank JP Morgan gehört. Diese „Heuschrecke“ soll offensichtlich dafür sorgen, den u.a. von JP Morgan vorgeschlagenen Börsengang der Bahn doch noch irgendwie durchzuführen und die Bahnaktien an Investoren aus den USA und Katar zu verkaufen. (siehe Kommentar Seite 3)

Dabei agiert die DB, obwohl noch im staatlichen Eigentum, wie ein globaler Privatkonzern. Die früheren Versprechen sind das Papier der Geschäftsberichte nicht wert: Der Service für die Kunden wurde massiv verschlechtert (Schalter geschlossen; kundenfeindliche Automaten aufgestellt). Die Fahrpreise stiegen allein seit 2001 um 40 Prozent, preisbereinigt um rund 20 Prozent. Die systemische Unpünktlichkeit wird mit statistischen Tricks beschönigt. Die Fahrgelderstattungen sind ein bürokratischer Hindernislauf mit geringem Ergebnis. Millionen Beschäftigte kom-

men zu spät zur Arbeit. Toiletten und Türen sind beschädigt. Die Bahnhöfe der Großstädte werden zu Restaurant- und Einkaufszentren ausgebaut. „Stuttgart 21“ soll ein lukratives Immobilienprojekt werden – während 95 Prozent der Bahnhöfe sich dem Zustand verlassener Städte im Wilden Westen annähern.

Der Staat subventioniert seinen Privatkonzern jährlich mit gut 10 Milliarden Euro an Steuergeldern. Diese werden jedoch nicht in den Erhalt und die Modernisierung des Schienennetzes gesteckt. Stattdessen wird in Aufkäufe von Bahn- und Bus-Unternehmen und Lkw-Speditionen „investiert“ – in den USA und den Niederlanden, in Großbritannien, Dänemark, Schweden, Polen, Tschechien, Slowakei, Kroatien, Serbien, Malta, Ungarn, Portugal, Italien, Spanien, Frankreich, Belgien, Russland, Schweiz, Hongkong, Shanghai, Ukraine, Malaysia, Vereinigte Arabische Emirate, Saudi-Arabien und so weiter.

Die DB wird zum global führenden Logistik- und Verkehrskonzern umgebaut. Die DB ist heute über die Tochterfirmen DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics der größte private Konzern für den Busverkehr und auch für Lkw-Transporte in Europa. Dazu gehören die über 1000 Bahn-, Bus-

und Speditions-Tochterfirmen weltweit.

Im Gegenzug wurden seit 1994 7000 km des Schienennetzes und mehr als 40 Prozent der Weichen abgebaut. Die Infrastruktur wird auf Verschleiß gefahren. Der Staat drückt auf einen möglichst hohen Gewinn: Ticketpreise hoch, Dienstleistungen runter. Auch deshalb sollen die im internationalen Vergleich niedrigen Einkommen von Lokführern und Zuggpersonal niedrig bleiben. Auch deshalb hasst der Bahnvorstand eine kämpferische Gewerkschaft. Und die Bundesregierung kommt pünktlich mit dem sogenannten Tarifeinheitsgesetz zu Hilfe.

Obwohl der Bund viele Milliarden Steuergelder in die Bahn steckt und obwohl die Preise und Dienstleistungen der Bahn täglich in das Leben und Arbeiten von Millionen Bürgern eingreifen, haben die gewählten Volksvertreter über das Staatseigentum nichts mitzubestimmen. Alle Entscheidungen fallen außerhalb des Parlaments.

Der diskrete Herr Felcht von der Heuschrecke OEP hat zusammen mit Vorstandschef Grube mehr zu sagen als der Bundestag und die Bundesregierung zusammen.

Anwalt gegen Streikrecht

In den jüngsten Verfahren vor Arbeitsgerichten wurde die DB AG von dem Anwalt Thomas Ubber vertreten. Ubber, Fachanwalt für Arbeitsrecht, ist geschäftsführender Teilhaber von Allen & Overy, einer der größten Wirtschaftskanzleien der Welt. Er arbeitet u.a. im Auftrag der Deutschen Bahn seit 1994 emsig an der weitgehenden Eindämmung bis Verhinderung von Streiks sowie der Einschränkung oder Absenkung von Tarifverträgen. Vor allem in der Transportbranche stehen den Konzernen mit berufsständischen Gewerkschaften wie Cockpit, GDL, UFO, GdF unangenehme, schlagkräftige Kontrahenten gegenüber. Um so dankbarer ist man für die Dienste eines Experten, der „flexibel und kenntnisreich“ ist und „exzellente Lösungen“ findet. Im Oktober 2007 fand der damalige GDL-Chef andere Worte: „Prozesshanserei“ durch „Drecksäcke“. Die Deutsche Bahn wollte damals, vertreten durch Ubber, einen Lokführer-Streik vom Arbeitsgericht Chemnitz verbieten lassen, was für den Fern- und Güterverkehr auch gelang und nur im Nahverkehr scheiterte.

Für einen Verbund aus Fraport, Lufthansa, Air Berlin, Condor und Deutsche Flugsicherung versuchte Ubber, horrenden Schadensersatzforderungen aufgrund von Streiks oder Streikankündigungen durchzusetzen. In einem anderen Fall riet er Arbeitgebern, sie „sollten sich frühzeitig auf mögliche Aktivitäten anderer Gewerkschaften vorbereiten“, um dem Organizing der IG Metall durch „punktuelle Verbesserung“ den Wind aus den Segeln nehmen. Nachdem das Bundesarbeitsgericht 2010 zugunsten einer Tarifpluralität entschieden hatte, propagiert Ubber Gesetzesänderungen pro „Tarifeinheit“, um unliebsame Gewerkschaften auszuschalten.

Wer sitzt noch im DB-Aufsichtsrat?

Der paritätische Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG ist zur einen Hälfte mit Vertretern des Arbeitgebers – siehe Text – und zur anderen Hälfte mit Arbeitnehmervertretern besetzt. Die zuletzt genannten sind EVG-Mitglieder. Außer einem: Mario Reiß ist GDL-Mitglied. Der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende der Deutschen Bahn AG ist Alexander Kirchner. Kirchner ist EVG-Vorsitzender. Im Präsidialausschuss des Aufsichtsrats der DB AG sitzen auf der einen Seite der Aufsichtsratsvorsitzende Utz-Hellmuth Felcht sowie Michael Odenwald, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, und auf der anderen Seite der EVG-Chef Alexander Kirchner und Jens Schwarz. Letzterer ist Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der DB AG und ebenfalls ein führender EVG-Vertreter. Dieser Ausschuss ist ein entscheidendes Steuergremium des Konzerns. Bisher hat sich der Aufsichtsrat der DB zum Streik nicht zu Wort gemeldet. Der Präsidialausschuss wurde nicht aktiv, obgleich in diesem uneingeschränkte Parität herrscht und die EVG die Hälfte der Mitglieder stellt. Schweigen im Walde. Offensichtlich gibt es bei den Wirtschaftsvertretern, den Politikern und der EVG Übereinstimmung darin, dass der Konzern vor Gerichten Streikverbote durchsetzen will. Am Ende geht es wohl auch nicht zuletzt darum, dass die DB-Aufsichtsräte der Arbeitnehmerseite beim EVG-Fast-Monopol verbleiben.

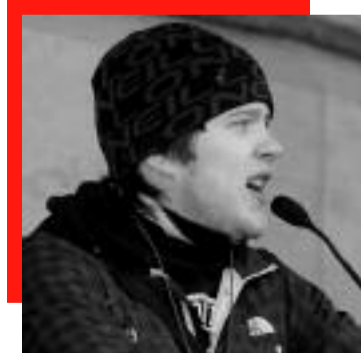
Neben den Genannten sind weitere AR-Mitglieder: Jörg Hensel, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Schenker Rail AG, EVG; Klaus-Dieter Hommel, stellv. Vorsitzender der EVG; Wolfgang Joosten, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG, EVG; Fred Nowka, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG, EVG; Regina Rusch-Ziembra, stellv. Vorsitzende der EVG und Jens Schwarz, Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Deutschen Bahn AG, EVG.



Ich unterstütze den GDL-Kampf, weil nichts erfrischender ist als eine Gewerkschaft, die sich nicht einschüchtern lässt und die ihre Ziele durchsetzt.

Ein Vorbild natürlich auch für uns in der CFM.

Maik Sosnowsky ver.di Betriebsgruppe und Betriebsrat beim Charité Facility Management in Berlin



Ich unterstütze den GDL-Streik, weil ich mich als aktives ver.di-Mitglied nicht einem bestimmten Dachverband, sondern der Klasse der Arbeiterinnen und Arbeiter verpflichtet sehe und weil die GDL für fortschrittliche Ziele wie eine Arbeitszeitverkürzung kämpft.

Taro Tatura Vorsitzender der Gesamt Jugend- und Auszubildendenvertretung, Lufthansa Technik AG

wurde damals, was dem Zeitgeist entsprach: Besserer Service für die Kunden, Entlastung der Steuerzahler, mehr Verkehr auf die Schiene.

Ein Versprechen wurde allerdings nicht gemacht: Dass es den lohnabhängig Beschäftigten besser gehen sollte. Tatsächlich wurde bis 2014 die

100 Prozent der Aktien gehören dem Staat. Bei der Hauptversammlung der DB AG trifft sich der jeweilige Verkehrsminister mit sich selbst an seinem Schreibtisch. Da „wählt“ diese Ein-Mann-Versammlung die Mitglieder des Aufsichtsrats. Darin sind drei Staatssekretäre und einige Betriebsrä-

Nachtzüge: Wieder das Ende eines Zugsystems?

Wie die Deutsche Bahn AG Schienenverkehre dauerhaft aussperrt

Bernhard Knierim

Am 12. Dezember wird zum letzten Mal der Nachtzug von Berlin nach Paris fahren. Danach wird es – wenn man von dem Spezialfall des Nachtzugs Moskau – Paris einmal absieht – keine direkte Bahnverbindung mehr zwischen den beiden wichtigsten europäischen Hauptstädten geben. Dabei ist dieser Zug keineswegs schlecht ausgelastet, sondern erfreut sich größter Beliebtheit. Wer mitfahren will, muss wochenlang vorher buchen, weil der Zug regelmäßig ausgebucht ist. Der Grund für die Stilllegung laut DB AG: Die hohen Trassengebühren in Frankreich und der Aufwand des Lokwechsels. Wer sich eben noch in einem zusammenwachsenden Europa wähnte

und an die moderne Technik mit Zweisystem-Triebfahrzeugen denkt, wird sich jetzt verwundert die Augen reiben. Auch andere Nachtzugrouten sind bereits abgeschafft worden, so z.B. von Berlin nach Warschau, Riga, Sankt Petersburg, Odessa, Nowosibirsk, Stuttgart, Südtirol oder Brüssel, ganz zu schweigen von den längst verschwundenen klassischen Fernreisezügen bis nach Istanbul. Fahren nach 162 Jahren Nachtzug-Geschichte bald gar keine dieser Züge mehr durch Deutschland?

Wer durch Europa reist und Billigflieger aus Gründen des Klimaschutzes oder auch der Bequemlichkeit meidet, auch wer unkompliziert Fahrräder mitnehmen möchte oder gar nicht fliegen darf, für den sind Nachtzüge bislang die einzige Reisesmöglichkeit. Vor allem bieten die Nachtzüge den Vorteil des Nachtsprungs, den die Bahn bis vor kurzem selbst beworben hat: „Ausgeschlafene reisen nachts“: Man kommt morgens an einem neuen Ort an und hat gleich den ganzen Tag dort zur Verfügung, was gegenüber der Anreise am Tag zuvor auch Hotelkosten spart.

Dennoch schiebt die DB AG die Nachtzüge Zug um Zug aufs Abstellgleis. Seit Jahren stellt sie immer wieder Linien ein, und eine dringende Neubestellung von Schlafwagen, die für einen langfristigen Weiterbetrieb notwendig wäre, scheint in weiter Ferne. Offiziell spricht die DB AG davon, ab 2016 ein neues Konzept für die Nachtzüge entwickeln zu wollen, doch es deutet vieles darauf hin, dass sie – nach dem Interregio, den

Touristikzügen und einem großen Teil der Sonderzüge – auch dieses Fernreise-segment schlichtweg ganz abwickeln will. Dabei verweist das Staatsunternehmen immer wieder darauf, dass die Nachtzüge nicht mehr zeitgemäß seien, da viele der früheren Nachtzugverbindungen in Zeiten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in wenigen Stunden über den Tag zurückgelegt werden könnten. Das ist zwar einerseits richtig, sollte aber eher als neue Chance für den Nachtreiseverkehr genutzt werden: Denn wenn immer mehr Hochgeschwindigkeitsstrecken in Europa existieren, dann könnte man umgekehrt sehr viel weitere Strecken im Nachtsprung zurücklegen – entsprechendes Zugmaterial vorausgesetzt, was aber eine lösbare technische Hürde ist. Ein tatsächliches Problem stellt hingegen die Wettbewerbsungleichheit zwischen den Verkehrsträgern dar: Während das Zugticket mit vollen 19 Prozent Mehrwertsteuer belastet wird, ist das internationale Flugticket von der Mehrwertsteuer komplett befreit, von der fehlenden Kerosinsteuer gegenüber der Belastung der Bahn durch Energiesteuer und EEG-Umlage ganz zu schweigen.

Das wichtigste Argument der DB AG gegen die Nachtzüge ist die ihrer Ansicht nach mangelhafte Wirtschaftlichkeit: Die Fahrgastzahlen seien in den letzten Jahren immer stärker zurückgegangen und der Nachtreiseverkehr sei ein Zuschussgeschäft. Dem widersprechen jedoch die nackten Zahlen sehr deutlich: Tatsächlich sind die Fahrgastzahlen zwischen 2009 und 2013 trotz der Stilllegung zahlreicher Linien um 18,5 Prozent gestiegen, die durchschnittliche Auslastung liegt fast doppelt so hoch wie bei normalen Fernverkehrszügen. Auch der Erlös kann sich sehen lassen: Die Nachtzug-Sparte erwirtschaftet pro Jahr einen Gewinn. Nur durch Bilanzakrobatik der DB AG wird daraus ein Verlust: Sie „vergisst“ nämlich den zusätzlichen Nutzen der Nachtzüge etwa durch zusätzlich angehängte normale Wagen und die dadurch geschaffenen Verbindungen in Tagesrandzeiten zu bilanzieren und rechnet einen nicht nachvollziehbaren

riesigen „Overhead“ für den administrativen Aufwand ein. Hokuspokus – und schon wird aus dem satten Plus ein deutliches Minus.

Wie schon viel zu oft in der Vergangenheit fällt der DB AG als Lösung nur der Rückzug ein: Statt ein Konzept zu entwickeln, wie der Nachtreiseverkehr verbessert und attraktiver gemacht werden kann, wird eine scheinbar nicht tragfähige Sparte abgewickelt. Ähnlich hat es die DB AG bekanntlich ab Ende der 1990er Jahre mit dem Interregio-Verkehr gemacht. Und auch im Güterverkehr hat sie sich im Rahmen von „Mora C“ aus vielen Sparten und Gebieten zurückgezogen, statt eine Vorwärtsstrategie zu entwickeln. Eine parallele und ebenso bedauerliche Entwicklung ist im Übrigen auch beim EuroCity-Verkehr zu verzeichnen: Auch hier werden die erst durch veraltetes Wagenmaterial und lange Fahrzeiten immer unattraktiver ge-

womit die ohnehin schon schlechten Verbindungen zwischen Deutschland und Polen nochmals reduziert werden. Auch der Autozugverkehr wurde bereits komplett eingestellt: Wer mit seinem Privat-Pkw oder Motorrad reisen möchte, kann diese nur noch separat per Lkw transportieren lassen. Verlagerung von Verkehr auf die Schiene hatte man sich anders vorgestellt.

Doch es formiert sich Widerstand – mit der Kampagne für den Erhalt der Nachtzüge, getragen von dem Anti-Privatisierungsbündnis Bahn für Alle, dem Bahnexpertenetzwerk Bürgerbahn statt Börsenbahn und den Beschäftigten des Nachtzug-Unternehmens DB-ERS. Gefordert wird ein neues Konzept für die Nachtzüge anstelle der stillen Abwicklung. Zahlreiche Petitionen aus verschiedenen Ländern setzen sich überdies für den Erhalt einzelner Linien ein. Am 14. Januar wird sich auch der Bundestag

-Anzeige-

Hat die GDL etwas weggestreikt? Oder ist es der Bahnkonzern, der Schienenverkehr aussperrt?



Die STREIKZEITUNG berichtete in der ersten Ausgabe (Seite 6), wie der Bahnkonzern systematisch die Interessen der Fahrgäste und der Bevölkerung verletzt: Stillgelegte Strecken, verwahrloste Bahnhöfe, herausgerissene Weichen, stillgelegte Ausweichgleise, eine immer größere Zahl von Langsamfahrstellen. Die Liste ist lang. Und sie wird von Jahr zu Jahr länger.

Erinnern wir uns noch an das S-Bahn Berlin-Desaster? Dazu gibt es keine Schlagzeilen mehr. Die professionellen Fahrgast-Interessenvertreter haben dieses Thema bei all den Kuschel-Runden im Bahntower aus den Augen verloren. Die STREIKZEITUNG wird über die Dauerbestreikung der S-Bahn-Berlin durch das eigene Unternehmen in einer zukünftigen Ausgabe im Detail berichten. Auf dieser Seite nun ein Bericht über einen weiteren Verstoß der Deutschen Bahn AG gegen Fahrgastinteressen: Die systematische *Ausdünnung der Nachtzüge*. Was mehr als 150 Jahre lang zum Standard des Eisenbahnverkehrs zählte – die Deutsche Bahn AG will die Nachtzüge ausgerechnet in Zeiten, in denen Slogans wie „Europa wächst zusammen“ und „Die Schiene hat Zugkunft“ vorgetragen werden, aufs Abstellgleis rollen lassen.

Dagegen entwickelt sich Widerstand – gerade auch seitens der betroffenen Kolleginnen und Kollegen der Tochter von DB Fernverkehr, von European Rail Services (ERS). Hier sollen bis Jahresende allein 100 Arbeitsplätze in Dortmund vernichtet werden. Insgesamt sind 1000 Arbeitsplätze bei ERS und um den Bereich „Nachtzüge“ bedroht.

Die STREIKZEITUNG unterstützt diesen Widerstand. Wir wünschen uns, dass der Arbeitskampf der Lokomotivführer und des Zugbegleitpersonals eine fruchtbare Verbindung zu diesem Widerstand herstellt – im Interesse der Fahrgäste und der Beschäftigten.

Links: Seite der Kampagne gegen die Abschaffung der Nachtzüge – mit den Links zu den einzelnen Petitionen zum Erhalt von Nachtzuglinien:

<http://www.nachtzug-bleibt.eu/>

UIC-Studie zur Zukunft der Nachtzüge (englisch):

http://www.uic.org/etf/publication/publication-detail.php?code_pub=541b_pub

Antrag der Linksfraktion „Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen – Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern“:

<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/024/180249.4.pdf>

PapyRossa Verlag

Werner Rügemeier/Elmar Wigand
DIE FERTIGMACHER
Arbeitsrecht und professionelle
Gewerkschaftsbekämpfung

238 Seiten | € 14,90
ISBN 978-3-89438-555-2

Mit zunehmend harten Bandagen werden Arbeitsrechte von Beschäftigten ihre Gewerkschaften bekämpft. Die Autoren schildern die professionellen Methoden und Strategien einschlägiger Akteure wie Arbeitsrechtlern, Medienkanzleien, PR-Agenturen, Unternehmensberatern, Detekteien, Personalmanagern. Es hilft nur Gegenwehr.



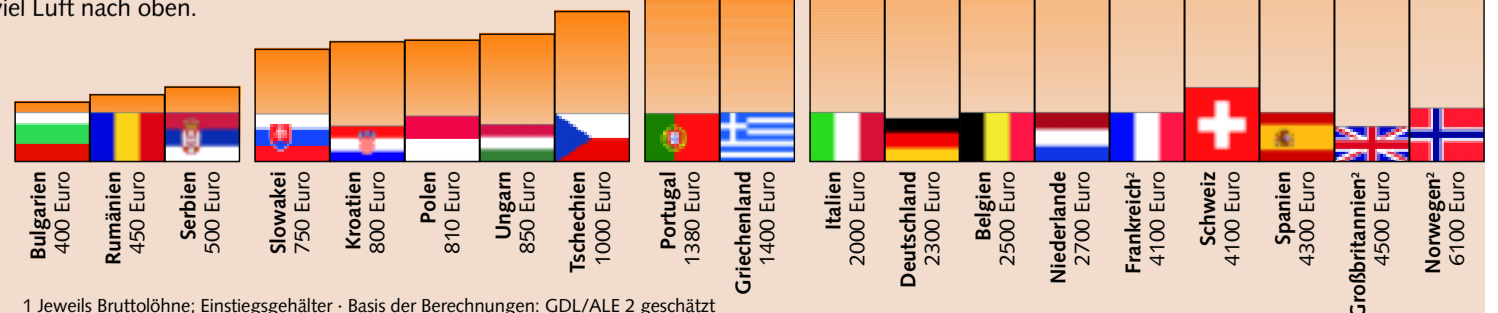
Luxemburger Str. 202 | 50937 Köln | Tel. (02 21) 44 85 45 | Fax 44 43 05
www.papyrossa.de | mail@papyrossa.de

machten Verbindungen zunehmend ausgedünnt. Parallel zur Einstellung des Nachtzugs Berlin – Paris wird beispielsweise auch der EC „Wawel“ zwischen Berlin und Wrocław eingestellt,

im Rahmen einer Anhörung mit der Zukunft der Nachtzüge befasst.

Monatliche Bruttoeinkommen der Lokomotivführer in Europa im Jahr 2013¹

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.



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

STREIKZEITUNG**JA zum GDL-Arbeitskampf – NEIN zum Tarifeinheitsgesetz**

Die STREIKZEITUNG geht davon, dass gewerkschaftlich Aktive und Linke bei einer Auseinandersetzung zwischen Lohnarbeit und Kapital grundsätzlich auf der Seite der Lohnarbeit stehen. Aktuell heißt das, dass der Kampf der GDL zu unterstützen ist. Bereits 2007/2008 zeigte sich, dass der damalige GDL-Arbeitskampf eine deutlich positive Wirkung für alle Gewerkschaften hatte.

Der aktuelle Arbeitskampf findet in einer besonderen politischen Situation statt. Mit dem Tarifeinheitsgesetz startet die CDU/CSU-SPD-Regierung einen massiven Angriff auf das Recht auf freie Bildung von Koalitionen und das Streikrecht. Offensichtlich ist in der aktuellen Auseinandersetzung die harte Haltung des Arbeitgebers, der bundeseigenen Deutschen Bahn, von den Plänen zur Durchsetzung des Gesetzes mitbestimmt.

Eine Niederlage der GDL im Arbeitskampf wäre eine Niederlage der Gewerkschaftsbewegung. Die Verabschiedung des Tarifeinheitsgesetzes im Bundestag würde die Gewerkschaftsbewegung schwächen und das Streikrecht einschränken. Beide Auseinandersetzungen – der Arbeitskampf bei der Bahn und die Debatte um den Gesetzesentwurf – stehen faktisch in einem engen Zusammenhang. Ein Erfolg der GDL erschwert die Verabschiedung des Gesetzesentwurfs deutlich.

Das Verhältnis der STREIKZEITUNG gegenüber der GDL ist solidarisch. Die STREIKZEITUNG ist politisch, redaktionell und finanziell von der GDL unabhängig. Die STREIKZEITUNG ist einsetzbar parallel zu Streikmaßnahmen, z.B. vor Bahnhöfen, und gegenüber Fahrgästen; sie orientiert nicht zuletzt auf fortschrittliche Gewerkschafter und Gewerkschafterinnen, vor allem auch aus dem Bereich des DGB.

Die STREIKZEITUNG hat die nachfolgend genannten zwölf Herausgeberinnen und Herausgeber:

Tom Adler Stuttgart IGM, Stadtrat, ehem. BR Daimler • **Rolf Becker** Hamburg verdi, Schauspieler • **Klaus Gietinger** Wilhelmshorst Regisseur (u.a. „Tatort“), Autor • **Johannes Hauber** Mannheim IGM President Industrial Railway Committee • **Heike Hänssel** Berlin MdB, DIE LINKE • **Eberhard Happe** Celle Bundesbahndirektor a.D., GDL • **Anton Kobel** Mannheim ehem. Gewerkschaftssekretär HBV/verdi, Mannheim u. Heidelberg • **Prof. Ingrid Kurz-Scherf** Marburg/L. verdi • **Lucy Redler** Berlin Bundessprecherin der AG Antikapitalistische Linke i. d. Partei DIE LINKE u. aktiv im Bündnis „Berlinerinnen u. Berliner für mehr Personal im Krankenhaus“ • **Werner Rügemeier** Köln verdi, wissenschaftl. Beirat Attac • **Mag Wompe** Bochum verdi, Labournet Germany • **Winfried Wolf** Wilhelmshorst Lunapark21, verantwortl. Redakteur der STREIKZEITUNG (V.i.S.d.P.)

Die STREIKZEITUNG wird darüber hinaus unterstützt von Prof. Elmar Altwater Berlin • **Alexandra Arnsburg** Mitglied im verdi Landesbezirksvorstand Berlin-Brandenburg • **Prof. Armin Bernhard** Uni Duisburg-Essen • **Christian Christen** Berlin, Wirtschaftswissenschaftler • **Özlem Demirel** Landesvorsitzende DIE LINKE NRW • **Serdar Derventli** Köln, Journalist, Mitglied ver.di NRW LBV • **Manfred Diertenberger** ehem. DGB-Chef Waldshut • **Alex Demirovic** Berlin, Sozialwissenschaftler, Universität Frankfurt/M., Rosa-Luxemburg-Stiftung • **Jochen Dürr** Schwäbisch Hall, verdi, Bundessprecher AG Betriebe & Gewerkschaften in DIE LINKE • **Zeynep Sefariye Eksi** Köln, Vorsitzende DIDF • **Bernd Gehrke** Berlin, Publizist & Teamer • **Thies Gleiss** Köln, BRV • **Stephan Gummert** Berlin, ver.di Betriebsgruppenvorstand Charité • **Gerwin Goldstein** Betriebsrat, VL, Daimler Bremen, IG Metall • **Prof. Michael Hartmann** Darmstadt • **Christa Hourani** Betriebsrätin, VK-Leiterin, Daimler-Zentrale Stuttgart, IG Metall • **Inge Höger** Herford, MdB DIE LINKE • **Renate Hürtgen** Berlin, Historikerin • **Ulla Jelpke** Berlin, MdB DIE LINKE • **Bernd Köhler** Mannheim, Musiker • **Heiner Köhnen** Köln, TIE (Transnationals Information Exchange) • **Thomas Kuczynski** Berlin, Lunapark21 • **Prof. Dr. Ingrid Lohmann** Hamburg • **Birgit Mahnkopf** Berlin • **David Matrai** Hannover, Gewerkschaftssekretär ver.di • **Prof. Mohssen Massarrat** Berlin • **Wolfgang Neef** Berlin • **Prof. Dr. jur. Norman Paech** Hamburg • **Tobias Pflüger** Tübingen, stellv. Parteivorsitzender DIE LINKE • **Karl Heinz Roth** Bremen, Historiker • **Prof. Jürgen Rochlitz** Burgwald-Ernsthausen • **Guido Schönián** Mitglied im Geschäftsführenden Ausschuss der GEW Köln • **Charly Schweizer** Lindau, GEW • **Sascha Stanicic** Berlin, Bundessprecher der SAV, ver.di, aktiv bei „Berlinerinnen & Berliner für mehr Personal im Krankenhaus“ • **Torsten Sting** Mitglied im ver.di Bezirksfachbereichsvorstand Rostock, Verkehr • **Marc Treude** Mitglied ver.di Fachbereichsvorstand 8, Aachen/Düren/Erft • **Elmar Wiegand** Köln, Aktion gegen Arbeitsunrecht

Die STREIKZEITUNG wird von den folgenden Initiativen & Gruppen unterstützt Assoziation für Kritische Gesellschaftsforschung (AKG) • Aktion gegen Arbeitsunrecht • Gewerkschafter gegen Stuttgart 21 • Demokratik İſçi Dernekleri Federasyonu – Föderation Demokratischer Arbeitervereine • FAU - Freie Arbeiterinnen- und Arbeiter-Union • Labournet Germany (Bochum) • Netzwerk für eine kämpferische und demokratische ver.di • Sozialistische Alternative – SAV • Sozialistische Zeitung – SoZ • Zeitschrift express

Alle Funktionsangaben dienen ausschließlich der Kenntlichmachung der Person

Die STREIKZEITUNG hat sechs oder acht Seiten. Der Preis pro Exemplar und einschließlich Porto & Verpackung ist gestaffelt wie folgt: Mindestabnahme 10 Ex.

von 10 bis 75 Ex	=	30 Cent pro Exemplar
von 76 - 100 Ex	=	25 Cent pro Exemplar
von 101-250 Ex	=	20 Cent pro Exemplar
ab 251 Ex	=	15 Cent pro Exemplar

Träger der STREIKZEITUNG BFS – Büro für Frieden & Soziales e.V. **Konto der STREIKZEITUNG** BFS e.V. MBS – Mittelbrandenburgische Sparkasse • IBAN: DE04 1605 0000 3527 0018 66 • SWIFT-BIC: WELADED1PMB

Die STREIKZEITUNG finanziert sich ausschließlich durch die oben aufgeführten Unkostenbeiträge für ausgelieferte Zeitungen und durch Spenden. Bitte die Zeitungen selbst nur nach Auslieferung und unter Bezug auf die Rechnung (& Re-Nr.) bezahlen. Spenden gerne „spontan“, direkt & auf einer nach oben offenen Soli-Skala.

E-Mail-Adresse für Bestellungen usw. pro-gdl-streik14@mail.de

Website www.pro-gdl-streik14.de

V.i.S.d.P. & verantwortlicher Redakteur Winfried Wolf

Stuttgart 21 und die Gewerkschaften GDL und EVG

Rede von Thilo Böhmer, Lokführer und GDL-Mitglied, auf der 246. Montagsdemo am 10.11.2014

Liebe Protestierende für einen besseren Bahnhof,

kennen Sie den angeblich personifizierten Schaden für die deutsche Wirtschaft? Denjenigen, der tagelang von den meisten Medien als machtbesessenen, maßlos und jenseits jeder Verhältnismäßigkeit agierend diffamiert wurde? Der nach Meinung der Presse seine Machtspiele auf dem Rücken der Reisenden Deutschlands austragen ließ? Dessen Adresse und Telefonnummer die Boulevardpresse bereits auf der Titelseite veröffentlicht hatte?

Es ist Claus Weselsky, der Bundesvorsitzende der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL). Glaubt man der flächendeckenden Berichterstattung, so ist er der Hauptschuldige für den derzeitigen Arbeitskampf mit der DB AG: nicht kompromissfähig, stur, uneinsichtig. Und das alles sind noch die harmlosesten Attribute, mit denen ihn die deutsche Medien geschmückt haben.

Die DB AG dagegen wurde als verhandlungsbereit und kompromissfähig hingestellt und war nicht müde, von der GDL zu fordern, wieder „an den Verhandlungstisch zurückzukehren“. Während die GDL öffentlich dargestellt wurde wie ein jähzorniges Kind, hatte die DB AG plötzlich ihren Sinn für das Allgemeinwohl und die florierende deutsche Wirtschaft entdeckt.

wenn denn der Börsengang der DB zustande kommen würde.

Die GDL ertritt in den Jahren 2007 und 2008 in harten Arbeitskämpfen für ihre Beschäftigten das Vertretungsrecht für die Lokführersparte. Sie musste von der DB AG, die dieses Vorgehen auch gerichtlich zu unterbinden versucht hatte, als Verhandlungspartner für die Lokführer anerkannt werden. Der jetzige Arbeitskampf setzt den Kampf um das Vertretungsrecht für weitere Beschäftigte im Verkehrssektor fort. Es geht um die Zugbegleiter, Rangierlokfürer und Bordgastronomen, die ebenfalls wie die Lokführer einen klassischen Bahnbediensteten leisten, und die Mitglieder der GDL sind.

Häufig wird dem entgegengehalten, die GDL sei eine kleine Gewerkschaft. Betrachtet man allerdings das Fahrpersonal für sich, so sind von den rund 37.000 Beschäftigten 19.000 in der GDL und nur 8.000 in der EVG organisiert. Damit sind in der GDL mehr als die Hälfte der Beschäftigten Zugdienst organisiert.

Die GDL hat sich in der Vergangenheit als Organisation gezeigt, die für ihre Mitglieder eingetreten ist. Während die EVG als extrem bahnfremd gilt, zeigt sich die GDL unbeugsam und unabhängig. Als es im März 2013 im Aufsichtsrat der Bahn zur Abstimmung über die Weiterführung



Jutta Krellmann Gewerkschaftspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Bundestag

Ich unterstütze den GDL-Arbeitskampf, weil Streik als Grundrecht das einzige Mittel ist, sich als Arbeitnehmer zur Wehr zu setzen. Leiharbeit, Werkverträge, Befristungen, Outsourcing und Niedriglöhne haben die Belegschaften entsolidarisiert. Nicht die GDL.

Doch worum geht es in diesem Arbeitskampf wirklich? Was sind die Gründe für das Vorgehen der GDL und für deren nach außen hin so kompromisslose Haltung? Um das zu verstehen, müssen wir ein wenig in die Vergangenheit blicken. Zwar hat man erst vor wenigen Jahren die GDL als eigenständige Gewerkschaft wahrgenommen, doch blickt sie mit ihrer Gründung im Jahr 1867 auf eine nahezu 150-jährige Geschichte zurück. Allerdings waren Lokführer bis zur Bahnprivatisierung vor zwanzig Jahren beamtet. Und so war die GDL beim Beamtenbund angesiedelt. Streik war in dieser Ära kein Thema.

Die GDL verhielt sich zurückhaltend bei der Privatisierung, während sich die Gewerkschaft Transnet, Vorgängerin der EVG, buchstäblich vor den Karren Privatisierung spannte. Zum ersten Krach kam es allerdings erst, als Transnet mit der DB AG einen Tarifvertrag unterzeichnete, der es der DB ermöglichte, Lokführer auf Basis eines Leiharbeitnehmers zu Stundenlöhnen von rund 7,50 EUR einzustellen. Nur wenige Monate später wechselte der damalige Gewerkschaftsvorsitzende Norbert Hansen nahtlos und ohne Übergangszeit in den Vorstand der DB AG. Ähnliche Vorgänge sind auf Seiten der GDL nicht bekannt.

Auch über die weiteren Jahre machte die Transnet so ziemlich alles mit, was der Bahn-Vorstand wollte. Die Interessen der Beschäftigten spielten offensichtlich nur bei der GDL eine Rolle. Hervorzuheben wäre noch die Zustimmung der Transnet zu hohen Bonuszahlungen an Manager,

von Stuttgart 21 gekommen war, stimmte der GDL-Vertreter als einziger dagegen. Zwei weitere Aufsichtsräte hatten sich durch Krankheit der Abstimmung entzogen. Nach inzwischen bekannt gewordenen Unterlagen waren extrem skeptische Aufsichtsräte zuvor von der Politik auf Linie gebracht worden. Und zur Belohnung wechselt ein Kanzleramtsminister demnächst in den Vorstand der DB AG zu einem Gehalt, für das man im Bereich Mainz und in anderen von Personalmangel geplagten Stellwerken wie Schwandorf 40 Fahrdienstleiter hätte einstellen können.

Eine GDL, die immer mehr Mitglieder gewinnt und dann auch noch für deren Interessen einsteht, muss für die Gegenseite ein tief rotes Tuch sein. Interessant ist hierbei, dass nicht nur die Bahn als Kontrahent auszumachen ist. Auch Medien und die sonst immer so auf Tarifaufonomie bedachten Politiker haben sich deutlich auf die Seite des Bahnkonzerns gestellt. Verkehrsminister Dobrindt ermunterte die Bahn zur Klage gegen die Streikenden. Die DB AG verlor bekanntlich in beiden Instanzen.

In den letzten Tagen sind Rufe nach der Einschränkung des Streikrechtes für bestimmte Berufsgruppen lauter geworden. Und dies, weil eine Gewerkschaft dieses Streikrecht nach den gesetzlichen und verfassungsmäßigen Regelungen in Anspruch nimmt. Dabei wurde das Streikrecht für Lokführer doch mit der Abschaffung des Beamtenums erst vor wenigen Jahren eingeführt. Jetzt wird man der Folgen des

S21: Einmalig bei der Zerstörung von Schienenkapazität – einmalig beim Engagement für die Schiene

Seit April 1994 plant die Deutsche Bahn AG, den Kopfbahnhof in Stuttgart aufzugeben und an dessen Stelle einen Durchgangsbahnhof im Untergrund zu bauen. Dafür waren damals 2 Milliarden D-Mark veranschlagt. Zwei Jahrzehnte später sind von den entscheidenden Baumaßnahmen (u.a. über 50 km Tunnelbauten) noch keine 10 Prozent ausgeführt. Dafür fielen bereits Kosten von von rund zwei Milliarden DM an. Die Gesamtkosten werden inzwischen offiziell auf 6,8 Milliarden Euro taxiert. Von dem Versprechen, die Kapazität des Bahnhofs werde mit dem Kellerbahnhof vergrößert, blieb nicht nur nichts. Es wurde unzweideutig belegt, dass die acht Gleise im Untergrund eine Leistung haben werden, die um gut 30 Prozent geringer ist als die Kapazität des bestehenden Kopfbahnhofs. Das ist einmalig in Deutschland! Denn: So teuer die Elbphilharmonie in Hamburg kommt – am Ende wird es in der Hansestadt mehr Möglichkeiten für Kulturgenuss geben. Und: So teuer der Berliner Airport werden wird, seine Kapazität wird – wenn er denn je fertig erstellt werden wird – größer sein als die bestehenden Berliner Airports in Tegel und Schönefeld zusammengekommen. Doch in Stuttgart werden zehn und mehr Milliarden Euro an Steuer Gelder ausgegeben, um Kapazität abzubauen.

Übrigens – hallo Lokführer! – sie werden ausgegeben, um den einzigen Bahnhof in Europa zu bauen, der im Bahnhofsbereich ein Gleisgefälle von 15 Promille haben wird. Das sind 600% vom normierten Wert, den die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) als Maximum (= 2,5 Promille) festschreibt. Wie das geht? Sondergenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes!

So einmalig dieser Vorgang ist – einmalig ist auch die Bewegung gegen dieses Projekt. Seit 1995 entwickelte sich eine immer größere Bewegung gegen Stuttgart 21. Seit Ende 2009 gibt es Montag für Montag die Montagsdemo gegen Stuttgart 21. Und es kommen immer deutlich mehr als 1000 Menschen. Am 8. Dezember wird es die 250. Montagsdemo geben. Auf dieser werden der Schauspieler Walter Sittler, der Regisseur Volker Lösch, der langjährige Chef des Stuttgarter Bahnhofs Egon Hopfenitz und Tiziano Cardosi, der langjährige Chef des Bahnhofs Campo Marte in Florenz sprechen (siehe Seite 1).

eigenen Handelns gewahr und muss damit leben.

Und was hat die GDL mit den hier Protestierenden gemeinsam, die sich für einen besseren und billigeren Bahnhof einsetzen? Der Vertreter der GDL hat sich bei der Abstimmung im Aufsichtsrat, ob Stuttgart 21 fortgeführt werden soll, nicht auf die Linie des Konzerns und der Bundesregierung bringen lassen. Er stimmte als einziger dagegen. Er argumentiert, dass das zusätzlich zu genehmigende Geld in Form notwendiger Sparmaßnahmen wieder die Beschäftigten treffen muss.

Hinsichtlich der Verführungen der Gewerkschaftsspitze mit hochdotierten Posten ist man bei der GDL standhaft geblieben. Die GDL verfolgt eine klare, manchmal auch harte Linie. Bleiben auch Sie standhaft. Und bleiben Sie oben.