

Jetzt sind Sie am Zug!

Warum die GDL unsere Solidarität verdient – und sie dringend braucht

Stehen Sie gerade am Bahnhof und ärgern sich, dass der Zug nicht kommt? Bedanken Sie sich bei der DB AG und schreiben Sie doch einen Brief an den Vorstand und die GDL, indem Sie ihre Solidarität mit den EisenbahnerInnen ausdrücken. Die Hetze in den bürgerlichen Medien war von Beginn an enorm. Da ist von „Geiselnhaft“ die Rede, von einem „Schlag ins Gesicht“, der Bahn-Personalchef spricht von einer „Angriff auf das ganze Land“. Attackiert werden wir – von der Bahn AG. Verzicht für die Beschäftigten, während Gelder im Konzern von unten nach oben verteilt werden? Schlechtere Arbeitsbedingungen für Beschäftigte auf der Schiene trotz der notwendigen Verkehrswende? Einschränkung gewerkschaftlicher Rechte, obwohl wir gerade jetzt starke Gewerkschaften brauchen? Dieser Tarifkampf geht uns alle an. Es geht darum, eine Nullrunde für die KollegInnen abzuwehren, die trotz Pandemie seit über einem Jahr dafür sorgen, dass der Zug rollt. Und nicht zuletzt geht es um Respekt. Es geht darum, jenen den Rücken zu stärken, die wagen zu sagen: Es reicht.

Die Forderungen

Seit Monaten ringt die GDL um ein Ergebnis. Die DB AG bietet bisher lediglich einen Abschluss auf Höhe des „Notlagen-Tarifvertrags“ für die Beschäftigten des Flughafens. Was haben Flugzeuge und Züge gemeinsam? Beide befördern Personen. Das war es dann schon mit der Gemeinsamkeit.

Im letzten Jahr der Pandemie blieben viele Flugzeuge am Boden, während der systemrelevante Zugverkehr zu 90 Prozent aufrechterhalten wurde. Für die Kolleginnen und Kollegen bedeutet das vergiftete Angebot eine Nullrunde oder sogar eine Minusrunde für das Jahr 2021, und das bei einer von der Bahn AG gewünschten Laufzeit von 40 Monaten. Man mag vom Abschluss der Flughafenbeschäftigten halten, was man will, er ist jedenfalls kein passender Referenzrahmen für die Schiene.

Tatsächlich hat die GDL im Sinne der Gleichbehandlung der systemrelevanten ArbeiterInnen Ende Mai ihre Forderungen, schon schmerzhaft runterschraubt. Statt ehemals 4,8 Prozent sind ihre Forderungen nun auf Höhe des allgemeinen Abschlusses des öffentlichen Dienstes: plus 1,4 Prozent im April 2021 (mindestens 50 Euro)

und eine Corona-Beihilfe in Höhe von 600 Euro und zum April 2022 eine weitere Erhöhung um 1,8 Prozent bei einer Laufzeit von 28 Monaten. Während bei Wettbewerbsunternehmen der Deutschen Bahn in den letzten Wochen diese Abschlüsse erzielt wurden, bleibt die Bahn AG stur. Sie will sogar die kleine Betriebsrente in Höhe von 150 Euro um 50 Euro kürzen und verlangt zur Finanzierung jetziger Tarifforderungen einen Solidarbeitrag durch die Beschäftigten selbst.

Wenn Manager eines bundes-eigenen Unternehmens das Wort Solidarität in den Mund nehmen, heißt das meist: Zahlen sollt ihr! So lautet die Ansage der Bahn an die GDL: Wenn ihr mehr als 1,5 Prozent wollt, muss sie diese selbst finanzieren durch Flexibilisierung der Arbeitszeiten. Damit würde den Beschäftigten aufgedrückt, was absurde Zielvorgaben des Bunds und das Missmanagement der letzten Jahre verursacht haben. Und das in einer Zeit in der im Unternehmen Boni in Höhe von 220 Mio. Euro ausgezahlt wurden – an die Führungsebenen wohl gemerkt!

37 000 Mitgliedern haben abgestimmt, wie es weitergehen soll: Bei einer Beteiligung von 70 Prozent haben 95 Prozent die Weichen auf Streik gestellt.

Der Hintergrund erklärt die Härte

Manche werden sich vielleicht noch an die Auseinandersetzung 2014/15 erinnern. Damals

zeigten die EisenbahnerInnen, dass ohne sie nichts läuft. Begleitet wurde der Streik von einer Medienhetze gegen die GDL und ihren Vorsitzenden. Doch woher kommt eigentlich diese Härte? Der Kampf wird bestimmt durch drei Grundbedingungen:

Erstens: das Tarifeinheitsgesetz und das Streikrecht. Die GDL hat den Ruf als kämpferische Gewerkschaft und die Bahn AG wäre sie nur zu gern los. Schließlich wurde nicht zuletzt deshalb 2015 das Tarifeinheitsgesetz beschlossen. Demnach gilt in einem Betrieb nur der Tarifvertrag der Mehrheitsgewerkschaft. Dies war und ist ein Angriff auf die im Grundgesetz geregelte Koalitionsfreiheit. Das macht diese Tarifrunde für die Gewerkschaften allgemeint-scheidend. Schon jetzt wird die Tarifrunde juristisch intensiv begleitet, wirft neue Fragen auf – zu Ungunsten der Beschäftigten, wenn der Kampf scheitert. Umso dringender ist eine breite Unterstützung aller, die sich kämpferischen GewerkschafterInnen verbunden fühlen.

Zweitens: Wer füllt sich die Taschen? GDL-Vorsitzender Weselsky betont bei jeder Pressekonferenz die Ungerechtigkeit des Bahn-Vorstandes, in die Taschen der kleinen Leute zu greifen und sich die eigenen zu

füllen. Dieses Prinzip gilt nicht nur bei der Bahn. Seit eineinhalb Jahren befinden wir uns in einer globalen Pandemie, in der von Beschäftigten alles verlangt wird, während Unternehmen bedingungslos Milliarden Steuergelder erhalten. Die Führungskräfte unserer Wirtschaft predigen allen Verzicht – außer sich selbst. Ein Streik auf der Schiene ist nicht zu verheimlichen. Im September wird der Bundestag gewählt. Was, wenn sich Beschäftigte in anderen Branchen ein Beispiel an den Streikenden nehmen und die einseitige Verzichtslogik nicht länger hinnehmen?

Drittens: Verkehrswende und Klima. In einer Zeit, in der das Gewinnstreben von Konzernen die Klimakatastrophe weiter anheizt, Wasser und Feuer über die Kontinente jagen, darf die Verkehrswende nicht auf den St.Nimmerleinstag verschoben werden. Zug ist Zukunft. Doch dafür müssen die Beschäftigten in den Werkstätten, in der Infrastruktur, in der Führerkabine attraktive Arbeitsbedingungen vorfinden.

Genau deshalb werden die Mitglieder der GDL so hart attackiert. Anders als 2014/15 sollte es uns diesmal gelingen zu zeigen, dass die öffentliche Meinung nicht der veröffentlichten entspricht. Deshalb: Schreiben Sie doch als erstes eine kurze Solidaritätsnachricht. Jetzt sind Sie am Zug!



Streik zum falschen Zeitpunkt?

Auf der Pressekonferenz am 10. August, auf der die GDL das Ergebnis der Urabstimmung bekanntgab, hatten die Medienleute fast nur ein Thema: Warum gerade jetzt? Ein Streik zu diesem Zeitpunkt sei doch „nicht verhältnismäßig“! Wobei mit dem Begriff der „Verhältnismäßigkeit“ bereits die Steilvorlage für gerichtliche Verbote der Streiks, wie sie der Bahnkonzern erreichen will, geliefert wird. **Als Argumente dafür, dass gerade jetzt NICHT gestreikt werden könne, wird angeführt: Erstens die hohen Verluste des Bahnkonzerns, zweitens die Pandemie und drittens die Ferienzeit.**

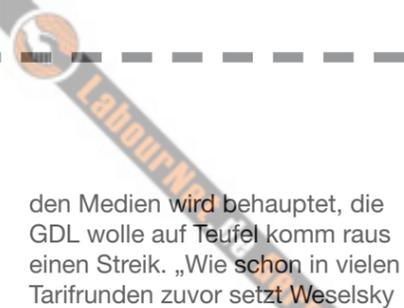
Zu den Verlusten der Bahn hier nur so viel: In 27 Jahren hat der im Januar 1994 neu gegründete Konzern Deutsche Bahn AG mit gut 30 Milliarden Euro mehr Verluste angehäuft als die westdeutsche Bundesbahn in 44 Jahren ihrer Existenz. Geht es danach, dann darf niemand jemals bei der DB AG streiken. Denn der Konzern ist ein Sanierungsfall. Wobei auch klar ist: Der Schuldenberg entstand nicht durch böse Gewerkschaftsaktivitäten, sondern durch schlechtes Management und durch eine falsche Verkehrs- und Bahnpolitik des Bundes.

Was Covid-19 betrifft, so gilt: Umgekehrt wird ein Schuh draus. Während der Pandemie haben die Bahnbeschäftigten Tag für Tag ihren – gesundheitlich oft riskanten – Job geleistet. Homeoffice gab es da nicht. Jetzt ist es an der Zeit, dafür einen bescheidenen finanziellen Ausgleich zu fordern.

Bleibt der Urlaub. Oder allgemeiner: Dass der Streik auch für viele Fahrgäste stressig ist. Antwort: Aber das ist doch der Sinn von Streiks! Wie sonst sollen diejenigen, die nur ihre Arbeitskraft haben, anders für ihre Rechte eintreten als mit der Verweigerung von Arbeit? Bei einem Arbeitskampf, der nicht „weh tut“, klatschen sich die Bahn-Oberen auf die Schenkel und beharren auf ihren unverschämten Forderungen nach Reallohnabbau und Rentenklau. Um das zu verhindern, muss gestreikt und auch mal weh getan werden. Dafür sollten alle lohnabhängig Beschäftigten und auch die Fahrgäste Verständnis aufbringen. Ein Streikerfolg wird sich auch für sie auszahlen – in Form zufriedener Bahnbeschäftigter und eines guten Service.

Editorial

Diese Zeitung erscheint in der Tradition der **STREIKZEITUNG**, die es 2014/15 parallel zum damaligen GDL-Streik gab. Wer dahinter steckt: siehe Impressum Seite 2. Auf welcher Plattform die Zeitung erscheint und wer sie – auch im DGB – unterstützt: siehe Seite 8. *Die Redaktion*



Die Fouls gegen die GDL – und warum sie so krass ausfallen

Eine Aufzählung aus dem Arbeitskampf 2014/15 und der aktuellen Auseinandersetzung

Wir leben in einer Gesellschaft, in der das Unternehmerlager und ihre Verbündeten die Macht und das Sagen haben. Diese Macht basiert zu einem

Arbeitsbedingungen zu kämpfen, sind gesellschaftliche Mobilisierungen und insbesondere das Mittel des Arbeitskampfes – also der Einsatz von Streiks – der organisierten Arbeitsverweigerung.

potentiell auch den DGB (und dort die Bahngewerkschaft EVG) und die SPD gegen sich. Dafür gibt es inhaltlich keine Rechtfertigung. Die Erfolge der GDL waren immer auch Erfolge für alle Lohn-

von Claus Weselsky zeigen sollte. Dazu ein Klingelknopf mit „Fam. Weselsky“ und groß die Schlagzeile: „Hier versteckt lebt Deutschlands oberster Streikführer“. *Bild* ging einen Schritt

den Medien wird behauptet, die GDL wolle auf Teufel komm raus einen Streik. „Wie schon in vielen Tarifrunden zuvor setzt Weselsky schon zum Start auf maximale Konfrontation.“ So hieß es in der *Süddeutschen Zeitung*. „Weselsky hat jedes Maß verloren“, war im Berliner *Tagesspiegel* zu lesen.³ Dabei zeigte die Entscheidung der GDL, auf Warnstreiks zu verzichten und zunächst eine Urabstimmung durchzuführen, dass diese Behauptungen ins Leere laufen. Vor allem aber wird in der überwiegenden Berichterstattung fast immer verschwiegen, welche Rolle in diesem

21

+++ Solidarität hilft siegen! +++

DB · SPD · DGB · Bild · Tagesspiegel · Süddeutsche Zeitung · & Co foulen

11:55
Streik

Solidarität mit der GDL



großen Teil auf dem Eigentum an Fabriken, Banken, Dienstleistungszentren, Logistikanlagen und Verkehrsmitteln und auf der Ausbeutung eines Millionenheeres von Arbeitskräften, die dort Beschäftigung finden. Das einzige wirksame Kampfmittel der Arbeitenden, um gegen diese strukturelle Unternehmer-Vorherrschaft vorzugehen und für bessere Löhne und akzeptable

Was ja einen Entzug für Profitrealisierungen darstellt.

In jüngerer Zeit waren es in Deutschland überwiegend nicht traditionelle Bereiche der Arbeiterschaft und Randgruppen, die zu den Kampfmitteln von Mobilisierungen und von Streiks griffen – so in Bereichen des Gesundheitssektors, im Flugverkehr, bei Amazon oder bei Lieferdiensten. Unter den Gewerkschaften war es in den letzten 15 Jahren vor allem die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), die mit Streiks für ihre Forderungen und Rechte eintrat – und dies bislang immer erfolgreich, zuletzt mit einer förmlichen Streikwelle 2014/2015.

Es ist unter diesen Bedingungen naheliegend, dass die GDL mit ihren Forderungen und ihrem Kampfgeist auf heftigen Widerstand stößt – den Widerstand des Unternehmerlagers, der mit diesem verbundenen Parteien CDU/CSU und FDP, der seit 2005 von der CDU/CSU dominierten Bundesregierung und der Mainstream-Medien.

Im Fall der GDL-Arbeitskämpfe kommt eine Besonderheit hinzu: Die GDL ist nicht Teil des DGB, der im Bereich der gewerkschaftlichen Organisation vorherrscht und der wiederum traditionell mit der SPD verbunden ist. Der Dachverband, dem die GDL angehört, ist – aus historischen Gründen – der Deutsche Beamtenbund (dbb). Damit befindet sich die GDL in einer doppelten Minderheitsposition: Sie hat nicht nur, wie beschrieben, das Unternehmerlager gegen sich. Sie hat

abhängigen und insbesondere für alle Bahnbeschäftigten. Wenn trotzdem bei DGB und SPD diese formelle Konkurrenz die Oberhand behält, so zeugt dies von Kleingeist und Kurzsichtigkeit und insbesondere vom Fehlen einer elementaren Solidarität.

Das war so 2014/15. Und bislang spricht leider viel dafür, dass dies auch 2021 der Fall sein wird. Dafür legen die massiven Fouls Zeugnis ab, die es 2014/15 gab und zu denen es bislang auch im Vorfeld des aktuellen Arbeitskampfes kam.

DGB-Foul 2014/15 Parallel zum Arbeitskampf 2014/15 wurde das Tarifeinheitsgesetz vorbereitet und parlamentarisch durchgesetzt. Der DGB und fünf DGB-Gewerkschaften, darunter die mächtige IG Metall, unterstützten dieses Gesetz.

SPD-Foul 2014/15 Die SPD war federführend an der Erarbeitung des Tarifeinheitsgesetzes beteiligt – mit Andrea Nahles als damaliger Arbeitsministerin. Führende SPD-Politiker denunzierten die GDL damals. Sigmar Gabriel, damals SPD-Chef, erklärte: „Das (die Forderungen der GDL) sind keine Arbeitnehmerforderungen.“

Foul der Medien 2014/15 Im GDL-Arbeitskampf vor sechs Jahren gab es in den mainstream-Medien eine wahre Hasskampagne gegen die GDL und ihren Bundesvorsitzenden. So veröffentlichte *Focus.online* ein Foto, das die Außenfassade der vermeintlichen Wohnung

weiter und forderte direkt zu hetzerischen Aktivitäten auf. Dort hieß es: „Wenn Sie dem Bahnsinnigen selbst die Meinung geigen wollen, das ist seine Telefonnummer.“ Die *B.Z.*, die Berliner Schwesterzeitung der *Bild*, platzierte die Zahlenfolge – es handelt sich um Weselskys Frankfurter Büronummer – sogar in ihrer Schlagzeile auf Seite 1.¹

Foul der Deutschen Bahn AG 2021 Der Bahnkonzern tritt seit Beginn der Auseinandersetzung mit der GDL systematisch als Faktenverdrehler auf. Dutzendfach behauptete der Bahnvorstand, man habe der GDL ein akzeptables Angebot gemacht. Dass alle Angebote auf einen deutlichen Reallohnabbau hinausliefen – und in Ergänzung dazu erkämpfte Positionen für Bahnbeschäftigte aufgegeben werden sollten – verschwieg die DB. Anfang Juli dasselbe Spiel. Die DB behauptete, der GDL ein neues „ernsthafte und erweitertes Angebot“ gemacht zu haben. Dazu hieß es seitens der DB: „Wer jetzt nicht an den Verhandlungstisch kommt, will keine Lösung, und hat Null Interesse vernünftige Kompromisse zu finden.“² Tatsächlich schlug die DB der GDL vor, den Flughafen-Tarifabschluss zu übernehmen. Dabei ist die Lage bei den Airports eine völlig andere als bei der DB. Insbesondere handelt es sich hier um einen Abschluss mit massivem Reallohnabbau.

Foul der Medien 2021 In Dutzenden Beiträgen in den führen-

Konflikt das Tarifeinheitsgesetz spielt.

Das Foul aus dem Gewerkschaftslager Am 10. Juni veröffentlichte die größte deutsche Tageszeitung ein Interview mit Professor Wolfgang Schroeder. Dabei wurde aus guten Gründen unterstrichen, Schroeder stünde der IG Metall nahe.⁴ Der Mann äußerte sich wie folgt: „Die GDL hat in den meisten Betrieben [der DB] das Nachsehen. Jetzt will sie ordentlich auf den Putz hauen, um [...] wieder Mitglieder zu gewinnen.[...] Das grenzt an die Methoden der AfD.“⁵

Das ist Diffamierung pur. Wobei es hier nicht allein um die Person geht, die dies äußert. Sondern darum, dass die *Süddeutsche Zeitung* ein solches Interview mit einer derart groben Demagogie ohne Kommentar abdruckt.

Anmerkungen:

- 1 Die Hass-Kampagne gegen die GDL findet sich zusammengefasst in: *Die Zeit* vom 7. November 2014.
- 2 *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 7. Juli 2021.
- 3 *Süddeutsche Zeitung* vom 9. Juni 2021 und *Tagesspiegel* vom 24. Juni 2021.
- 4 Schroeder war von 1991 bis 1997 Referent in der Abteilung Grundsatzfragen beim IG Metall-Vorstand. Von 1997 bis 2000 war er dort Referent für industrielle Beziehungen. Im Jahre 2000 folgte die Ressortleitung für europäische Tarifkoordination beim Vorstand der IG Metall, die bis in das Jahr 2003 andauerte. Schließlich fungierte er von 2003 bis 2006 als Leiter der Abteilung Sozialpolitik beim Vorstand der IG Metall.
- 5 *Süddeutsche Zeitung* vom 10. Juni 2021.

Impressum
 Redaktion der **Streikzeitung**:
 Violetta Bock · Angela Klein · Winfried Wolf (letzterer zugleich V.i.S.d.P.)
 Die **Plattform** der **Streikzeitung** und die Unterstützerinnen und Unterstützer siehe auf Seite VIII.
 Die **Streikzeitung** hat acht Seiten im Zeitungsformat // Bezugspreise wie folgt (jeweils zuzüglich Porto & Verpackung):
 Bei Bestellungen von 1-99 Ex.: 25 Cent je Ex. / bei Bestellungen ab 100 Ex.: 15 Cent je Ex. Bestellungen bitte möglichst über dieses Online-Formular https://docs.google.com/forms/d/1a3LjsEnRhZmmxJ_ZGGQI_Ha0R3TpvymF5i-YCQTImuQo
 oder über unsere Webseite www.streikzeitung-pro-gdl.de
 Telefonische Bestellungen: 0 179 7 74 55 27 (Heino Berg)
 Träger der **Streikzeitung** ist: BFS – Büro für Frieden und Soziales e.V. An den Bergen 112 · 14552 Michendorf/ Wilhelmshorst
 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 **keine** Vorkasse – bitte bestellte Zeitungen nur **nach** Auslieferung und unter Bezug auf die Rechnung (und Re-Nr.) bezahlen. Spenden gerne spontan und direkt.

Lokführer und Bahnnutzerinnen Hand in Hand

Rede von Tom Adler auf der Montagsdemo gegen Stuttgart21 (Auszüge)



Liebe Freund*innen,
die Bahn legt es jetzt auf einen Streik der in der GDL organisierten Lokführer an.

Deren Forderung nach einem Tarifvertrag, der keinen Reallohnverzicht bringt, ist mehr als berechtigt. Die GDL fordert derzeit eine Entgelterhöhung von 3,2 Prozent und eine Coronabeihilfe von 600 Euro wie auch im TVöD-Abschluss 2020 vereinbart, zumal die Inflation inzwischen deutlich ansteigt – schon im April gegenüber dem Vorjahr um über 2 Prozent.

Die Behauptung des Bahnvorstands, diese Forderungen seien vor dem Hintergrund der hohen Verluste der Bahn masslos, ist nicht haltbar.

Denn derselbe Bahnvorstand, der jetzt die produktiven Beschäftigten kurz halten will, hat allein in den letzten fünf Jahren mehr als eine Milliarde Euro für Beraterverträge ausgegeben und seit mehr als einem Jahrzehnt einen ständig wachsenden Wasserkopf aufgebaut. Und 2020 wurden auch die Boni für die meisten Manager weiter bezahlt – trotz der Milliardenverluste.

Dass die Deutsche Bahn seit der Umwandlung in eine AG einen Schuldenberg von 30 Milliarden Euro aufgebaut hat, hat nichts mit Löhnen und Gehältern, wenig mit Corona, aber sehr viel mit einer jahrzehntelangen Misswirtschaft, mit falschen Großprojekten und mit der Global-Player-Orientierung der Bahn zu tun.

Denn die DB AG entwickelt immer neue zerstörerische Großprojekte, die Milliarden Euro verschlingen und oft sogar auf Kapazitätsabbau hinauslaufen. In jedem Fall sind es überbeuerte und unnötige Projekte. Stuttgart 21 ist dafür das bekannteste Beispiel.

Der seit Herbst 2020 offen konfrontative und provokative Kurs von Bahnvorstand und Politik gegen die GDL hat offenbar hochpolitische Hintergründe, die auch für uns als Stuttgart-21-Gegner*innen Bedeutung haben:

Die GDL hat in den vergangenen 15 Jahren mehrmals in Arbeitskämpfen bewiesen, dass sie konsequent für die Interessen der Bahnbeschäftigten eintritt.
Sie ist deshalb vom Vorstand der



Während des Streiks der GDL 2014/2015 in Köln

Deutschen Bahn, von den Unternehmerverbänden und von einem großen Teil der Medien mit einer wahren Hasskampagne überzogen worden. Positive Beispiele, dass kämpfen sich lohnt, darf es nicht geben. Wenn Arbeitskämpfe, wie der der GDL 2014/15, erfolgreich sind, dann wirkt das beispielhaft für die gesamte Gewerkschaftsbewegung. Deshalb soll jetzt an der GDL ein Exempel statuiert werden.

Dem Bahnvorstand, der Bundesregierung, den Unternehmerverbänden wird es bei der erwartbaren Kampagne gegen die GDL nicht in erster Linie um die konkrete Tarifforderung gehen, sondern darum, eine hartnäckige, kämpferische Gewerkschaft mit Hilfe des „Tarifeinheitsgesetzes“ weitgehend auszuschalten.

Ein Erfolg der GDL in diesem absehbaren Arbeitskampf wäre ein Erfolg und Ermutigung für alle, denen demnächst die Krisenlasten aufgebürdet werden sollen – und damit auch eine Barriere gegen das Abrut-

schen der Kräfteverhältnisse in der Gesellschaft nach rechts.

Deshalb, liebe Freund*innen, sollten wir Stuttgart-21-Gegner*innen aktiv werden, um den streikenden Lokführern, Schaffnern und Stellwerkern den Rücken zu stärken.

Liebe Freund*innen, die GDL fordert wie wir eine Konzentration aller Bahnaktivitäten auf den Bahnbereich und den Bahnverkehr im Inland – und ein Ende der Auslandsengeschäfte!

Im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn ist die GDL die einzige Kraft, die das Weiterbauen von Stuttgart 21 nicht unterstützt!

Und wir Stuttgart-21-Gegner*innen verstehen nicht nur Bahnhof, schon gar nicht nur Stuttgart Hauptbahnhof, sondern wir verstehen Zusammenhänge, wo welche sind!

Deshalb: Solidarität mit der GDL! Oben bleiben!

Wir alle leiden unter der Sparpolitik des Bahnvorstands

Zwischenruf eines langjährigen Lokführers und ebenso langjährigen GDL-Mitglieds

In den letzten Jahren wurden weitere Sparzwänge des Bahnvorstandes bis ganz weit nach unten zu den Lokführern durchgedrückt.

Das Dienstschichtenprogramm „Cars Carmen“ – was auch immer das ausgeschrieben bedeuten mag – wurde eingeführt, um das gesamte Fahrpersonal optimal wirtschaftlich auszubeuten oder auszunutzen. Bis auf die letzte Minute wurden maximal lange Dienstzeiten geplant – ohne Berücksichtigung der tatsächlichen betrieblichen Abläufe und fernab von dem, was ein Eisenbahnbetrieb für Reservekapazitäten und Bereitschaftspersonal braucht.

Alles für das Wohl des Vorstands und der direkt darunter befindlichen Führungskräfte, die sich allesamt die Gehälter nach Gutdünken erhöht haben, dem kleinen Betriebseisenbahner, Lokführer, Zugführer, Zugbegleiter und Bordgastromaten aber nichts gönnen.

In der Zeit der Pandemie wurde der Betrieb völlig überdimensioniert weiterbetrieben, gerade so als wäre nichts! – auf dem Rücken aller Betriebseisenbahner. In dieser Zeit hätten durch Stundenabbau Berge von Überstunden abgebaut werden können.

In dieser Zeit, in der sich niemand aus dem Haus getraut hat und erst recht niemand mit Fernverkehrszügen gefahren ist, hätte jedes vernünftige Unternehmen Zugfahrten auf das Nötigste reduziert.

Jetzt aber, nachdem sich 35 Milliarden Euro Schulden angehäuft haben, hält die DB AG beim Bund die Hand auf und tut so, als wäre kein Geld mehr für die Beschäftigten da, um ihnen Lohnerhöhungen zu bezahlen.

Ich hoffe daher auch diesmal auf eine breite Akzeptanz der Kampfmaßnahmen der GDL in der Öffentlichkeit – und dass auch dieser Streik im August als gerechtfertigt angesehen wird.

Schließlich waren es wir Eisenbahner, die tagtäglich die Grundversorgung und die Daseinsvorsorge sichergestellt haben, während ein Homeoffice wie das, in dem sich die gesamte Verwaltung und der Bahnvorstand aufgehalten haben, für uns völlig ausgeschlossen wurde.

Klimagerecht geht (nur) mit Umverteilung

Sabine Leidig

Wenn Beschäftigte im ÖPNV oder bei der Bahn für bessere Arbeitsbedingungen und Bezahlung streiken, dann ist der Ärger oft groß. Aber das Ärgernis sitzt im Verkehrsministerium und in den Chefetagen. Nicht die Menschen, die Züge und Busse durchs Land fahren oder Fahrgäste begleiten, sind das Problem. Im Gegenteil. Ohne diese Arbeit bleibt vieles auf der Strecke: die Mobilität für alle und Klimaschutz im Verkehr. Dafür braucht es mehr! Mehr Anerkennung und Unterstützung aus der Gesellschaft und vor allem mehr Geld und Investitionen vom Staat.

Das wäre eigentlich gar nicht schwer, denn Geld ist genug da. Aber noch immer werden viele Milliarden Euro für tausende weitere Autobahnkilometer verplant – auf denen dann noch mehr Autos und Lastwagen rollen sollen. Noch mehr Lärm und noch mehr Umweltzerstörung. Noch immer werden Flugverkehr und Dieseltreibstoff, Autobesitz und Dienstwagen staatlich gefördert.

Damit muss endlich Schluss sein! Die lodernden Brände, die bedrohlichen Unwetter, die steigenden Fluten sind nicht die Vorboten der Klimakrise, sondern die Folge. Wir sind mittendrin. Klimabewegung, Gewerkschaften, Linke und Ökobewegte, Kinder, Eltern und Großeltern müssen gemeinsam dafür sorgen, dass die wahnsinnige Wachstumsmaschine endlich gebremst wird. Kein Euro mehr für fossilen Verkehr!

Wir brauchen das Geld für sozial und ökologisch gerechte Elektromobilität – auf der Schiene!

Für mehr und bessere Bahnverbindungen im ganzen Land; für mehr und bessere Arbeitsplätze für Menschen die uns umweltverträglich transportieren. Ihnen gehört Solidarität

Sabine Leidig, MdB Die LINKE (Verkehrspolitik) und Autorin des Buches LINKSVERKEHR, oekom verlag

„Tricksen, täuschen, Taschen füllen“

Interview mit Claus Weselsky

Soli-Erklärung 1

Andreas Gangl

Ver.di Vertrauensmann bei Amazon
Bad Hersfeld

Ich unterstütze den Arbeitskampf der GDL, weil

...es immer gut ist, wenn Arbeiter sich für ihre Rechte einsetzen. Gerade bei den Kollegen ist deutlich Luft nach oben, was die Bezahlung angeht. Auch bei Amazon kennen wir die Situation, dass das Management die Arbeit immer mehr verdichten will, aber das Geld fast nur in den oberen Etagen landet. Und wir wissen, dass es sich lohnt, gemeinsam zu kämpfen und über Branchengrenzen solidarisch zu sein. Durch gewerkschaftliche Organisation verschaffen wir uns den Respekt, den wir als Arbeiterinnen und Arbeiter verdienen.

Soli-Erklärung 2

Elmar Wigand

Presssprecher Aktion gegen Arbeitsunrecht

Die GDL ist beeindruckend gewachsen. Dafür hat sie alte Tugenden bemüht, die heute oft fehlen: klarer Standpunkt, Kollegialität, Mut und Konfliktbereitschaft. Hut ab! Die GDL hat an vorderster Front gegen das Tarifeinheitsgesetz gekämpft. Es soll eine lebendigen Streikkultur in Deutschland verhindern. Danke dafür! Das mediale Tommelfeuer, das beim vergangenen Streik 2014/15 über die GDL hereinbrach, war Union Busting mit Methoden der psychologischen Kriegführung. Bleibt standhaft!

Soli-Erklärung 3

Prof. Dipl.Ing. Karl Dieter Bodack

Gröbenzell

Der Vorstand der Deutschen Bahn sollte seine Aufgabe darin sehen, im Unternehmen Frieden und Wertschätzung zu fördern, damit trotz verschiedener GmbH/AG und Gewerkschaften die Zusammenarbeit zum Wohl der Kunden erreicht wird.



Geht es nach dem Bahnkonzern, so soll es für die Bahnbeschäftigten weder Inflationsausgleich noch Corona-Prämie geben. Ein Interview der **STREIKZEITUNG** mit dem Bundesvorsitzenden der GDL, **CLAUS WESELSKY**.

Die Urabstimmungsergebnisse liegen vor. Wie interpretieren Sie und der GDL-Vorstand diese; entsprechen sie Ihren Erwartungen? Und: Was kommt in der Abstimmung zum Ausdruck; wie ist die Stimmung an der Basis der GDL?

Schon der hohe Rücklauf an Abstimmungsunterlagen, aber auch die deutlichen Signale aus der Belegschaft haben im Vorfeld eine hohe Zustimmung zum Arbeitskampf erwarten lassen. Das nun erzielte Ergebnis von 95 Prozent übertrifft unsere Erwartungen. Es bestätigt zugleich das herrschende Stimmungsbild unter den Eisenbahnern.

Die direkt systemrelevanten Beschäftigten sind wütend und frustriert angesichts eines DB-Managements, das ihnen weder einen Inflationsausgleich noch eine Corona-Prämie zugesteht, während sich die Führungskräfte

im Homeoffice weiterhin ungerührt die Taschen füllen. Sie haben im vergangenen Jahr 2021 51 Prozent ihrer Boni erhalten, trotz miserablen Finanzergebnis des Bahnkonzerns. Allein diese variablen Vergütungen zusätzlich zum ohnehin schon üppigen Fixgehalt übersteigen trotz der Halbierung immer noch das gesamte Jahresgehalt eines wertschöpfend tätigen Eisenbahners. Das ist unanständig, unsozial und eine Verhöhnung der Menschen, die während der Pandemie unter erschwerten Bedingungen tagtäglich den Kopf hingehalten haben.

Gemessen an der Stimmung in der Belegschaft könnten wir schon lange im Streik sein und der Streik selbst könnte angesichts dieser Stimmungslage gar nicht lange genug dauern.

In den Medien heißt es immer wieder: Die Forderungen der GDL seien „unverhältnismäßig“. Der Personalvorstand der DB, Martin Seiler, spricht gar von „rechtswidrigen Forderungen“; inhaltlich gebe es „Nullkommanull Grund zu streiken“ (FAZ vom 9.8.2021). Dabei wird mal auf die Corona-Krise und den Einbruch bei den Fahrgästen verwiesen. Neuerdings werden

auch die Hochwasserschäden der Deutschen Bahn ins Spiel gebracht. Woran orientiert sich die GDL bei ihren Forderungen? Unsere Forderungen orientieren sich am Tarifabschluss im öffentlichen Dienst. 1,4 Prozent Entgelterhöhung und 600 Euro Corona-Prämie 2021, 1,8 Prozent 2022 und das alles über eine Laufzeit von 28 Monaten sind maßvoll und gerechtfertigt. Die GDL lässt nicht zu, dass die systemrelevanten Eisenbahner mit einer Null- oder gar einer Minusrunde abgespeist werden. Außerdem gilt es, die kleinen Betriebsrenten zu schützen. Wir lassen sie uns nicht, wie der DB-Vorstand das fordert, als Volumen anrechnen. Die Zusage dieser Betriebsrente ist bei der Einstellung erfolgt und niemand hat das Recht, sie zu kürzen oder gar einzustellen

Der Arbeitgeber Deutsche Bahn AG stellt sich als arm wie eine Kirchenmaus dar. Es gäbe hier keine Ressourcen zur Befriedigung der GDL-Forderungen. Das ist nur eine weitere Schutzbehauptung, mit der die DB vom eigenen Versagen ablenken will. Die DB hat ihre Bilanz 2020 mit einem Minus von 5,7 Milliarden Euro nach Steuern abgeschlossen, der Umsatz sank gegenüber dem Vorjahr um mehr als zehn Prozent auf 39,9 Milliarden Euro. Sie behauptet, das Minus sei eine unausweichliche Folge der Corona-Pandemie, weil deutlich weniger Fahrgäste mit der Bahn unterwegs gewesen seien. Doch tatsächlich ist der größte Teil der Misere hausgemacht.

Die wahre Ursache für die fehlenden Milliarden sind Leuchtturmprojekte in Deutschland wie Stuttgart 21, weltweite Einkaufstouren, mit denen sich der DB-Vorstand schon oft verzockt hat, wie die milliardenschwere Übernahme des Bahnkonzerns Arriva sowie ein grotesk aufgeblähter Verwaltungsapparat. Die Abenteuerspielplätze auf der ganzen Welt, in den Geschäftsberichten versteckt unter dem Oberbegriff „Beteiligung/Sonstiges“, erzeugten allein in der Bilanz 2020 einen finanziellen Verlust von mehr als 1,5 Milliarden Euro. Schon mit einem Bruchteil dieser Summe könnte man den Mitarbeitern das zukommen lassen, was ihnen

nach Verdienst gebührt. Im Übrigen ist der Eigentümer Bund immer dann großzügig, wenn es um die Finanzierung dieser Abenteuerspielplätze geht – und dabei noch derart großzügig und einseitig allein die DB AG begünstigend, dass er damit immer wieder aufs Neue eine Intervention seitens Brüssels provoziert.

Es gab in den letzten zwei Jahrzehnten mehrere – erfolgreiche – Arbeitskämpfe der GDL. Derjenige von 2007/2008 hat nach Aussage des damaligen Bahnchefs Hartmut Mehdorn auch dazu beigetragen, dass der Bahnbörsengang erfreulicherweise geplatzt ist. Welche Bedeutung haben diese vorausgegangenen Kämpfe für den aktuellen GDL-Arbeitskampf? Was ist 2021 anders als beispielsweise 2014/2015?

Seit wir unsere ersten eigenständigen Tarifverträge mit der DB im März 2008 abgeschlossen haben, hat sich so gut wie nichts geändert. Wir kämpfen stark, unbestechlich und erfolgreich für bessere Entgelt- und Arbeitsbedingungen unserer Kolleginnen und Kollegen. Dass unsere Mitglieder das Herz am rechten Fleck haben und solidarisch sind, das haben die Ergebnisse der Urabstimmung erneut gezeigt. Sie sind unser größtes Pfund, ohne sie läuft gar nichts. Auch, dass die DB am liebsten allein mit ihrer braven Hausgewerkschaft die Tarifverträge aushandeln möchte, ist nicht neu. Hat diese sich doch immer mit niedrigeren Abschlüssen abspeisen lassen.

Eine neue Waffe der DB ist jedoch das 2015 im Bundestag verabschiedete Tarifeinheitsgesetz (TEG), das die DB seit Anfang 2021 erstmals zur Anwendung bringt. Scheinheilig behauptet die DB, sie könne als gesetzestreuer Arbeitgeber gar nicht anders, als das Tarifeinheitsgesetz anzuwenden. Das ist reine Heuchelei.

Natürlich erkennt die GDL das TEG und seine faktischen Auswirkungen an. Doch so tendenziös, wie der Arbeitgeber die Tarifeinheit gegen die GDL-Mitglieder richtet, ist deren Anwendung nicht rechtens. Unter bewusster Falschauslegung der TEG-Regelungen will sie die einzig kritische Gewerkschaft im Eisenbahnmarkt vernichten. Das



mutwillige und sachfalsche Herunterrechnen der GDL-Betriebe im DB-Konzern auf 16 gegenüber 55 EVG-geführten Betrieben ist hierbei nur die Spitze des Eisbergs.

Mitte Juli brachte die Deutsche Bahn AG neu das Angebot – Scheinangebot – ins Spiel, eine Absprache wie 2015 sei möglich, bei der das Tarifeinheitsgesetz keine Anwendung findet. Auch der Bundesverkehrsminister, Andreas Scheuer, äußerte am 8. August in der „Welt am Sonntag“; „Gerade jetzt brauchen wir ein Miteinander“. Ist das realistisch?

Auch das läuft unter der Überschrift „Tricksen, Täuschen, Taschen füllen“. Bereits im Februar 2021 haben wir mit DB-Personalvorstand Martin Seiler die Frage einer trilateralen Vereinbarung ausgelotet. Die EVG hatte gleich abgewunken. Trotzdem haben wir uns am 25. Februar über

nichts anderes als alter Wein in neuen Schläuchen. Dem Lügenbaron geht es in erster Linie darum, in der Öffentlichkeit ein verzerrtes Bild von uns zu erzeugen, was ihm allerdings immer schlechter gelingt.

Wir haben schriftlich mitgeteilt, dass die TEG-Frage nicht Gegenstand der Tarifaueinandersetzung ist. Hier geht es um mehr Einkommen und den Schutz der Betriebsrente. Erst nachdem wir den Tarifkonflikt erfolgreich bewältigt haben und der Kompromiss mit der DB in neuen Tarifverträgen für alle systemrelevanten Berufe verankert wurde, ist der Zeitpunkt für eine echte Tarifikollision gemäß TEG gekommen.

Erst dann macht es Sinn, nochmals auszuloten, ob trilateral – also in Form einer Vereinbarung zwischen Arbeitgeber DB, der EVG und uns – überhaupt etwas geht. Bis dahin haben wir hoffentlich auch eine gerichtsfes-

das übrige fahrende Personal wie Zugbegleiter und Gastrobeschäftigte zu beschränken. Was sind die Gründe für diese Neuorientierung – und welche Ergebnisse gibt es dabei bisher?

Schon lange wollen auch Mitarbeiter in den Werkstätten und den Stellwerken Mitglied bei uns werden, obwohl wir bis Herbst letzten Jahres gesagt hatten, dass wir für sie keine Tarifverträge schließen können.

Jetzt ist der beste Zeitpunkt für eine Erweiterung unseres Organisationsbereichs, denn das direkte Personal will sich nicht länger mit Almosen abspesen lassen, während sich die Führungskräfte die Taschen vollstopfen. Und die 3.000 Neumitglieder, die seit dem vergangenen Jahr zur GDL kamen, sind dafür die beste Bestätigung. Wenn die DB eben nur mit einer Gewerkschaft im Betrieb den Tarifvertrag schließen will, dann sollte das

Gewerkschaftsmitglieder wollen, dass ihre Interessen zielgenau von einer starken, unbestechlichen und erfolgreichen Gewerkschaft vertreten werden. Das geht nur mit einem hohen Organisationsgrad und standhaften, solidarischen Mitgliedern. Diese bekommt man nicht geschenkt. Wir müssen unseren Mitgliedern jeden Tag aufs Neue zeigen, dass wir ihre Probleme in der Arbeitswelt kennen, sie ernst nehmen und alles tun, damit sie bessere Entgelt- und Arbeitsbedingungen bekommen.

Das Wichtigste ist: Wir schätzen unsere Mitglieder, erfassen ihre Probleme und Nöte, setzen diese in Tarifforderungen um und drücken diese dann auch wirklich durch. Das schätzen sie an uns. Im Übrigen haben die vorausgegangenen erfolgreichen Kämpfe der GDL gezeigt, dass von diesen positiven Auswirkungen auf den gesamten Bereich der lohnabhängig Beschäftigten

Soli-Erklärung 4 Prof. Heiner Monheim

Institut für Raumentwicklung und Kommunikation, Trier

Angesichts der klimapolitischen Herausforderungen ist eine gute Bahn wichtiger denn je. Sie braucht ein viel breiteres, besseres Netz und motivierte MitarbeiterInnen bei allen Bahnunternehmen. Und den Deutschlandtakt schafft man nur mit sehr viel mehr Personal. Deswegen darf Kaputtsparen beim Personal keine unternehmerische Option werden.

Zur motivierten Mitarbeit gehört auch eine angemessene Bezahlung, die die besonderen Umstände des Personaleinsatzes mit vielen Überstunden, Schichtdiensten und oft unvorhergesehenen Personaleinsätzen „fern der Heimat“ berücksichtigt. Da sind die LokführerInnen in einer ganz besonderen Rolle, weil man sie normalerweise ebenso wenig bei der Arbeit sieht wie das Stellwerkpersonal. Doch der ganze Bahnbetrieb hängt von ihrer wichtigen Arbeit ab. Und Wertschätzung sollte sich am Ende auch in angemessener Bezahlung ausdrücken. Damit „BahnerIn“ wieder ein wichtiger Zukunftsjob wird. Also müssen sich der DB-Vorstand und die Vorstände aller anderen Bahnunternehmen und die politisch verantwortlichen Eigentümer zu einer klimarettenden Strategie mit einer motivierenden Personalpolitik und expansiven Infrastrukturpolitik bekennen, und ebenso zu einer angemessenen beschäftigungsfreundlichen, zukunftssichernden Tarifpolitik. Die durch eine angemessenes Tarifangebot Streiks abwendet, statt stur in die Konfrontation zu verhandeln.



Zwei Fotos aus dem letzten großen Arbeitskampf der GDL 2014/2015: Kundgebung von GDL-Mitgliedern vor dem Kölner Hauptbahnhof (oben) und eine der vielen Solidaritätsaktionen von Bahn-Nutzenden – für die kommenden Wochen sehr zur Nachahmung empfohlen

mehrere Stunden die Bedingungen angehört, die uns die DB als Tarifvertragspartei gestellt hat. Anschließend haben wir Herrn Seiler eine klare Absage erteilt, denn ein Verzicht auf die Gestaltung der Arbeitszeitbedingungen für das Zugpersonal und eine vertraglich fixierte Abhängigkeit von der Zustimmung der EVG und beziehungsweise seitens der DB AG ist gleichzusetzen mit der Abgabe unserer Tarifautonomie am Garderobenhaken. Also war die Scheinofferte im Juli 2021

te Form der Mehrheitsfeststellung in den einzelnen Betrieben. Dann wird sich zeigen, wer in welchen der insgesamt 174 Betriebe im Eisenbahnsystem des Bahnkonzerns in Deutschland die größere Anzahl an Mitgliedern hat. Dabei zählen nur Fakten, keine Wunschvorstellungen der EVG oder der DB.

Die GDL kündigte Anfang 2021 an, bei der Gewinnung von Mitgliedern sich nicht mehr nur auf die Bereiche Lokführer und

schon die GDL sein.

Die STREIKZEITUNG wird in erster Linie von Leuten gemacht, die Mitglieder in DGB-Gewerkschaften sind. Ich bin beispielsweise seit Jahrzehnten Mitglied in Verdi (früher ÖTV; dabei immer auch Mitglied im VS). Gleichzeitig richten wir uns mit dieser Publikation besonders an Aktive in den DGB-Gewerkschaften und werben für Solidarität mit der GDL. Was ist da eure Botschaft?

ausgingen. Insofern ist unser Kampf auch ein solcher, der allen Bahnbeschäftigten und darüber hinaus allen gewerkschaftlich Aktiven zugutekommt. Umgekehrt ist für uns die Solidarität, die uns aus anderen Bereichen entgegengebracht wird, wichtig und hochwillkommen.

Für die STREIKZEITUNG: Winfried Wolf

Das Tarifeinheitsgesetz – eine Keule gegen unbotmäßige Gewerkschaften

Von Jakob Schäfer

Für Bahnvorstand und Regierung hat die Tarifausschließung mit der GDL vor allem eine gewerkschaftspolitische Funktion. Nach einem erfolgreichen Streik der GDL für ihre gesamte Mitgliedschaft, die weit über Lokführer hinausgeht, wurde im Bundestag auf Betreiben der Bahn das Tarifeinheitsgesetz (TEG) beschlossen;

verhindern. Die entsprechende Regelung lief allerdings Ende letzten Jahres aus. Jetzt soll nach dem Willen der Regierung (der Bund ist alleiniger Eigentümer der Bahn) damit Schluss sein.

Das BVG-Urteil und seine Begründung

Nach der Verabschiedung des Gesetzes waren eine Reihe

der „Betriebsfrieden“ sei anzustreben oder zu bewahren. Doch das Bundesverfassungsgericht muss selbst zugeben, dass eine Vereinigung nur dann eine Gewerkschaft ist, wenn sie auch streiken darf. Welchen Sinn aber macht ein Streikrecht, das absehbar zu keinem Ergebnis führen kann, weil der möglicherweise erzielte Tarifabschluss nachher keine Anwendung findet?

Urteile:

- Mit Urteil vom 24.4.2007 wurden Streiks für einen Sozialtarifvertrag als zulässig erklärt;
- Am 22.9.2009 erging das Urteil zu Flash-Mobs, die in Tarifausschließungen künftig erlaubt sind;
- Unter dem Eindruck vermehrter Solidaritätsstreiks wurden diese mit Urteil vom 19.6.2017 als zulässig erklärt.

schon aus Gründen der eigenen Existenzsicherung geboten, ergibt sich aber auch aus der kollegialen Verpflichtung wie auch aus Gründen der klimapolitischen Herausforderungen.

Die wirksamste Waffe zur Durchsetzung uneingeschränkter Koalitionsfreiheit (Gewerkschaftsfreiheit) und des Streikrechts ist immer noch der Streik selbst. Der GDL-Streik muss deshalb breit



es billigt nur der Mehrheitsgewerkschaft in einem Betrieb das Recht zu, Tarifverträge abzuschließen. Dieses Gesetz, das der GDL in den Bereichen, in denen sie nicht mehrheitsfähig ist, wie beim Zugbegleitpersonal, faktisch die Koalitionsfähigkeit abspricht, soll bei der diesjährigen Tarifrunde erstmals durchgesetzt werden.

Das Gesetz wird damit begründet, dass eine „Minderheitsgewerkschaft“ kein „tariflich regelbares Ziel“ nachweisen kann, so dass – gemäß ständiger Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts (BAG) – ein solcher Arbeitskampf illegal wäre.

Das TEG widerspricht dem Grundrecht auf Koalitionsfreiheit (siehe Kasten). Es ist darüber hinaus in seiner ganzen Konstruktion darauf angelegt, Tarifkämpfe überhaupt für die Kapitaleigner überschaubar und kontrollierbar zu machen. Es dient der Disziplinierung kämpferischer Gewerkschaften.

Bislang konnte die GDL kraft ihrer eigenen Mobilisierung die faktische Anwendung dieses Gesetzes für den Bereich der Bahn

kleinerer Gewerkschaften sowie Ver.di vor das Bundesverfassungsgericht gezogen. Die Mehrheit des Gerichts entschloss sich aber mit Urteil vom 11. Juli 2017 (mit 6 gegen 2 Stimmen), Kabinett und Kapital die Stange zu halten. Hierzu wurden unbewiesene Behauptungen aus der Gesetzesbegründung herangezogen und neue Rechtsgrundsätze aufgestellt. Diese wurden faktisch zu Normen erklärt, sie sind durch nichts begründet und in keinem Fall aus dem Grundgesetz abzuleiten.

Die gesamte Urteilsbegründung ist hanebüchen. Schon im ersten Leitsatz führt das Gericht aus:

„1. Das Freiheitsrecht aus Art. 9 Abs. 3 GG schützt alle koalitionspezifischen Verhaltensweisen, insbesondere den Abschluss von Tarifverträgen, deren Bestand und Anwendung sowie Arbeitskampfmaßnahmen. Das Grundrecht vermittelt jedoch kein Recht auf unbeschränkte tarifpolitische Verwertbarkeit von Schlüsselpositionen und Blockademacht zum eigenen Nutzen.“

Eine der Begründungen lautet,

In einem Minderheitenvotum haben Richter Paulus und Richterin Baer das Urteil gut auseinander genommen. Sie plädieren klar für die Anerkennung der Koalitionsfreiheit und des Streikrechts als eines Rechts, das auch eine materielle Bedeutung hat. Zusammenfassend führen sie aus:

„Dieser Eingriff in die Tarifautonomie, die im Mittelpunkt des Art. 9 Abs. 3 GG steht, und die damit einhergehende vielfache Beeinträchtigung der tarifpolitischen Freiheit der Gewerkschaften im Vorfeld ist grundrechtlich von erheblichem Gewicht. Vorkehrungen des Gesetzgebers, um dies dennoch als zumutbar zu rechtfertigen, sind trotz ihrer grundrechtlichen Bedeutung unklar, unzureichend oder fehlen ganz.“

Rechtsfragen sind Machtfragen

Gerichtliche Entscheidungen fallen immer vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Kräfteverhältnisse. Nichts ist in Stein gemeißelt. Erinnerung sei z.B. an folgende

Das sagt das...

... Grundgesetz Artikel 9, Absatz 3

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. Maßnahmen nach den Artikeln 12a, 35 Abs. 2 und 3, Artikel 87a Abs. 4 und Artikel 91 dürfen sich nicht gegen Arbeitskämpfe richten, die zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen von Vereinigungen im Sinne des Satzes 1 geführt werden.

... Bundesarbeitsgericht, Urteil vom 30.11.1965

„Art. 9 Abs 3 GG schützt nicht nur den Einzelnen in seiner Freiheit, eine Vereinigung zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen zu gründen, ihr beizutreten, fernzubleiben oder sie zu verlassen. Geschützt ist auch die Koalition selbst in ihrem Bestand, ihrer organisatorischen Ausgestaltung und ihren Betätigungen, sofern diese der Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen dienen.“

Danach ist sowohl die Gewerkschaft selbst wie auch ihre Tätigkeit geschützt. Das ist nur logisch, denn ohne diese Tätigkeit (worunter der Aufruf zum Streik die wichtigste, letztendlich entscheidende Tätigkeit ist) gibt es für eine Gewerkschaft keine Existenzberechtigung.

Das Minderheitsvotum des BVG

Das Minderheitsvotum des Bundesverfassungsgerichts enthält eine fundierte Kritik am gesamten Verfahren. Hier eine kleine Auswahl der umfangreichen Einwände:

- „Zudem darf sich der Gesetzgeber bei seiner Entscheidung, die Koalitionsfreiheit einzuschränken, nicht auf schlichte Befürchtungen stützen; eine Einschränkung von Art. 9 Abs. 3 GG ist – wie auch sonst – nur auf der Grundlage tatsächlicher Anhaltspunkte zu rechtfertigen [...]. Für eine Sorge um das System muss es „reale Gründe“ geben [...].“
- „Der Gesetzgeber darf sich auch nicht dazu hergeben, Arbeitgeber vor einer Vielzahl der Forderungen konkurrierender Gewerkschaften zu schützen (so aber die Begründung BTDrucks 18/4062 [...]).“
- „Schon die zur Begründung des Gesetzes vorgebrachte These, derzeit würden in Fällen der Tarifkollision ausgehandelte Löhne als ungerecht empfunden, was den Betriebsfrieden störe (BTDrucks 18/4062 [...]), ist weder substantiiert noch mit Blick auf die Gegenargumente in den Stellungnahmen und die nachgewiesenen langfristig eher moderaten Lohnsteigerungen auch bei starken Berufsgruppen [...] belegt worden.“
- „Auch andere zur Verteidigung des Gesetzes vorgebrachte Behauptungen stehen auf tönernen Füßen. Tarifpluralität ist schon im Ausgangspunkt regelmäßig keine Folge destruktiver Gewerkschaftskonkurrenz, sondern Ausfluss grundrechtlicher Freiheit und insbesondere von Arbeitgebern sehr häufig gewollt [...].“

Die jetzt gefahrene Linie leitet eine gefährliche Beschneidung gewerkschaftlicher Rechte ein. Deshalb sind alle Kolleg*innen und speziell die Vorstände der DGB-Gewerkschaften gefordert, der elementaren Pflicht gewerkschaftlicher Solidarität nachzukommen und die Kolleg*innen der GDL in den kommenden Tagen und Wochen in ihrem Kampf zu unterstützen. Dies ist

unterstützt werden, damit die Herrschenden durch die Macht des Faktischen gezwungen werden, dieses Recht tatsächlich anzuerkennen. Schließlich hat die Geschichte hinreichend gelehrt:

Vor dem Streikrecht war der Streik!

Vernetzung für kämpferische Gewerkschaften (VKG), www.vernetzung.org

Die GDL streikt auch wegen der gekündigten Betriebsrente

Deutsche Bahn AG stoppt die Betriebsrente – ohne Ausgleich für die GDL

Von Werner Rügemer

Öffentlich so gut wie unbekannt: Der Vorstand der DB AG hat gegenüber der GDL den Tarifvertrag zur betrieblichen Zusatzrente gekündigt, zum Ende des Jahres 2020. Seitdem zahlt der Staatskonzern nichts mehr in die Betriebsrenten ein. Die GDL will das nicht hinnehmen, hat auch deshalb die Urabstimmung gemacht und ist zum Streik bereit.

Zusatzrente 1995: ein kleines Geschenk zur Privatisierung

Diese Zusatzrente wurde 1995 vereinbart. 1994 war die Deutsche Bundesbahn in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und mit der Deutschen Reichsbahn der Ex-DDR fusioniert worden. Die betriebliche Zusatzrente, in die seitdem nur der Arbeitgeber eingezahlt hat, sollte die Beschäftigten beruhigen, auch die aus der ehemaligen DDR. Denn damals wollte die Bundesregierung aus CDU, CSU und FDP unter Helmut Kohl die Privatisierung noch viel weiter treiben. Der von 1990 bis 1994 organisierte Ausverkauf der DDR-Betriebe durch die Treuhandanstalt ließ Schlimmes befürchten: Entlassungen, Lohnsenkungen, damit auch niedrigere Renten.

Die betriebliche Zusatzrente hatte damals die EVG mit dem Bahnvorstand abgeschlossen. Die EVG war im Bahnkonzern die ungleich größere Gewerkschaft. Der Zusatzversorgungstarifvertrag (ZversTV), wie er richtig heißt, galt auch für die Mitglieder der GDL.

EVG bekommt Ausgleich, GDL nicht

Nun gilt zwar die Kündigung der Betriebsrente auch für die EVG, aber unter anderen Bedingungen. Denn die EVG ist mit der Konzernführung eng verbunden: Mehrere EVG-Mitglieder sind im

Aufsichtsrat vertreten, stellen auch den stellvertretenden Vorsitzenden – die GDL ist gar nicht vertreten.

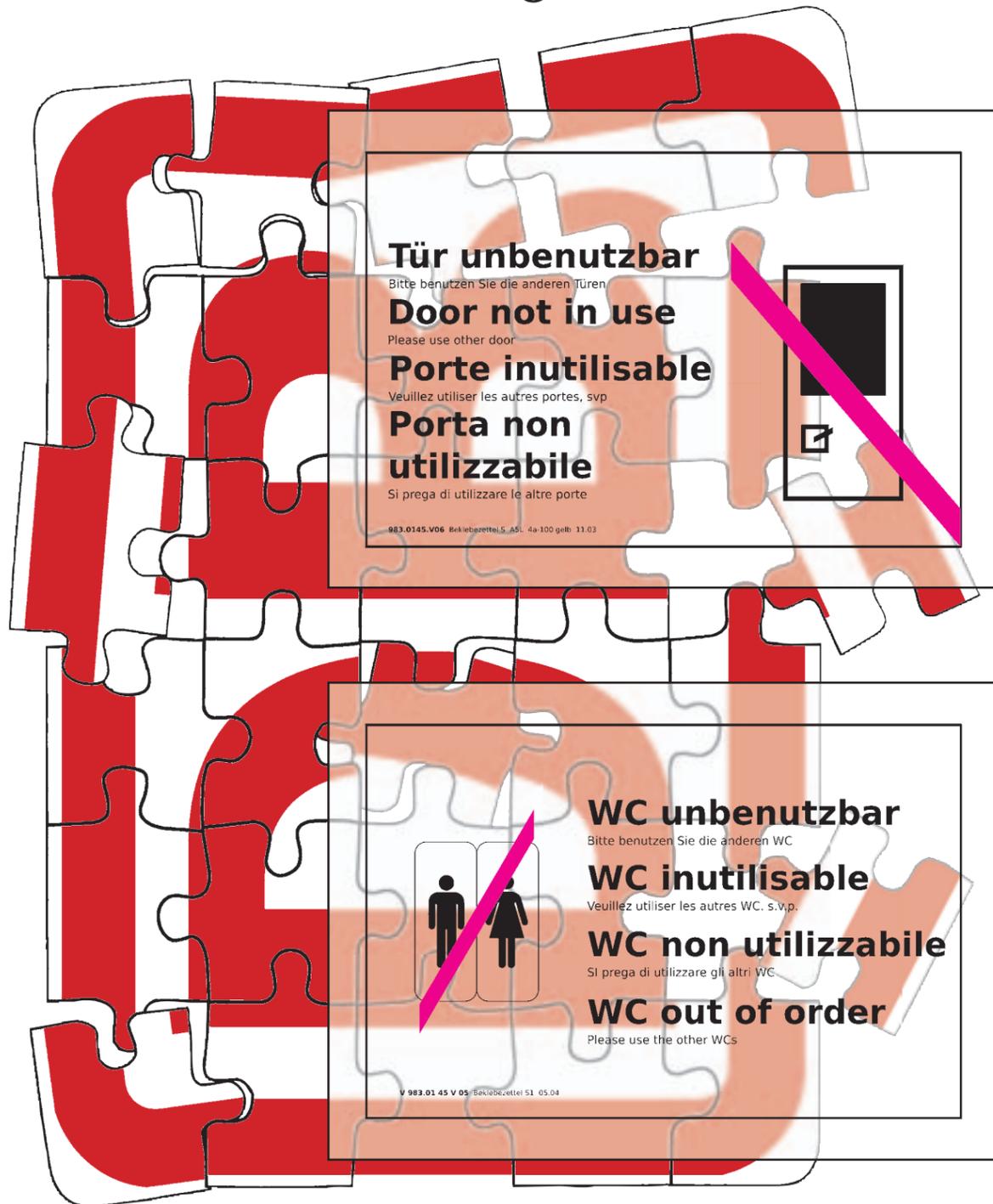
So hat die EVG der Kündigung der Betriebsrente zugestimmt, bekam dafür aber vom Bahnvorstand einen Ausgleich: In der Verwaltung der Bahn wird es einen Kündigungsschutz geben. Das reicht der EVG, denn ihre Mitglieder sind vor allem in der Verwaltung vertreten. Und der Vorstand hofft: Die kämpferische GDL wollen wir so schnell wie möglich loswerden, durch weitere Privatisierungen von Teil- und Güterstrecken, auch durch die Digitalisierung der technischen Abwicklung.

Unsinnige Milliarden-Käufe der DB

Wenn sich der DB-Vorstand durchsetzt, wird die Zusatzrente auf dem Stand von 2020 eingefroren. Ein jetzt 48jähriger Lokführer oder Schienenarbeiter, der bis 2020 schon 28 Jahre für die DB gearbeitet hat, würde später bei seinem regulären Renteneintritt 57 Euro monatlich weniger ausgezahlt bekommen.

Solche Beträge stehen in krassem Gegensatz zu den Milliarden an Steuergeldern, die der Staatskonzern im Ausland verbrennt. In 23 Staaten zwischen Großbritannien, Kroatien, Ungarn, Polen, Kasachstan, Indien, Singapur, Bangladesch, Neuseeland und den USA hat die DB hunderte Unternehmen aufgekauft oder neu gegründet. Das bringt meist Verluste, so bei der besonders großen DB-Tochter Arriva in Großbritannien: Die DB will Arriva deshalb seit Jahren verkaufen, aber niemand ist interessiert.

2019 bilanzierte der Bundesrechnungshof: Diese Investitionen haben keinerlei positiven Effekt auf das Bahnsystem in Deutschland. Hier fehlen nicht nur die technologischen Investitionen für die Zukunft. Schon die jetzige Technik ist marode: Vordruckte Warnungen kleben



auf ICE-Türen: „Tür öffnet nicht, gehen Sie zur nächsten Tür“. Genauso vor den Klos: „Toilette nicht benutzbar“. Verspätungen sind normal – sie ergeben täglich für viele Kunden eine Stunde Verspätung, wenn erst der übernächste Anschlusszug erreicht wird. Oft fehlt sogar beim ICE der übliche zweite Zugteil, weil die Reparaturen nicht fertig wurden: Dann quetschen sich die

Fahrgäste stehend und sitzend in den Gängen, auch wenn sie für Reservierung bezahlt haben.

Die Bundesregierung will die GDL rausdrängen

Die Mitglieder des Bahnvorstands bestehen auf ihren monatlichen Pensionen von 20.000 Euro. Am Geld mangelt es diesem Unternehmen nicht. Es geht

offensichtlich um Krieg: Die GDL endlich rausdrängen! Das unter Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) beschlossene Tarifeinheitsgesetz von 2015 war gegen kämpferische Gewerkschaften wie Cockpit und GDL gerichtet. Der von CDU-Politikern geführte DB-Konzern will das nun durchziehen.

Umso mehr ist breite Solidarität, auch politische, angesagt!

Öffentliche Daseinsvorsorge ausbauen – GDL unterstützen

Von Daniel Behruzi

Mit Lohnerhöhungen von insgesamt 3,2 Prozent in zwei Jahren und einer Corona-Sonderzahlung von 600 Euro hat Ver.di für die Beschäftigten des öffentlichen Dienstes im vergangenen Herbst ein respektables Tarifergebnis unter schwierigen Rahmenbedingungen erzielt. Nicht weniger, aber auch nicht mehr. Dass sich die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im laufenden Tarifkonflikt bei der Bahn AG an diesem Resultat orientiert, belegt, dass ihre Forderungen – anders als von der Konzernspitze gerne dargestellt – keineswegs

überzogen sind.

Auch Ver.di musste sich seinerzeit gegen den Vorwurf wehren, angesichts der durch die Corona-Krise gebeutelten öffentlichen Haushalte seien Lohnerhöhungen nicht bezahlbar. Das hatte die DGB-Gewerkschaft zu Recht zurückgewiesen und argumentiert, die Corona-Pandemie habe sehr deutlich gemacht, welche Tätigkeiten für die Gesellschaft wirklich »systemrelevant« sind. Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen und Labore gehören dazu, aber auch die Bundesagentur für Arbeit und der öffentliche Personennahverkehr.

Das gilt nun selbstverständlich auch für die Bahn, deren Be-

schäftigte auch im Lockdown die notwendige Mobilität ermöglicht und ihre eigene Gesundheit dafür aufs Spiel gesetzt haben. Dass der Konzern in der Pandemie drastische Umsatzeinbußen zu verzeichnen hatte, liegt nicht in der Verantwortung der Beschäftigten und darf nicht auf diese abgewälzt werden.

Ausbau, nicht Abbau der öffentlichen Daseinsvorsorge muss die Konsequenz aus den Erfahrungen der vergangenen Monate sein. Bei der Bahn kommt hinzu: Ihr massiver Ausbau ist angesichts der Klimakrise dringend geboten. Dafür braucht es mehr und funktionsfähige Schienenverkehrswege, gut instandgehaltene

Fahrzeuge – und genug qualifiziertes und motiviertes Personal, das angemessen bezahlt wird. Gute Tarifverträge sind daher nicht nur für den Lebensunterhalt der Beschäftigten wichtig, sondern auch dafür, dass der Kampf gegen die Klimakrise gelingt.

Aus diesem Grund haben im vergangenen Jahr Aktivist*innen von Fridays for Future und andere Umweltgruppen die Ver.di-Tarifbewegung für rund 87.000 Beschäftigte im öffentlichen Nahverkehr aktiv unterstützt. Dabei haben beide Seiten tolle Erfahrungen gemacht, es war ein erster wichtiger Schritt im Zusammengehen von Umwelt- und Gewerkschaftsbewegung.

Die nächste Gelegenheit bietet sich mit dem anstehenden Streik bei der Bahn. Auch hier geht es um eine gesellschaftliche Richtungsentscheidung: Geht die Krise zulasten der Beschäftigten und der Umwelt oder setzen wir eine ökologisch-soziale Wende auf die Tagesordnung? Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter sollten – unabhängig von der Verbandszugehörigkeit der GDL – für Letzteres streiten.

Daniel Behruzi ist ver.di-Vertrauensleutensprecher an der TU Darmstadt

Solidarisch mit dem Arbeitskampf der GDL

Nein zur Anwendung des Tarifeinheitsgesetzes

- In den Zeiten von Pandemie und Krise haben sich die gesellschaftlichen Kräfteverhältnisse zugunsten der Reichen, der Unternehmen und der Regierungen und zu Ungunsten der Prekären, der Lohnabhängigen und der Gewerkschaften entwickelt. Wer Geld und Macht hat, kann sich auf Yachten, in Villen und ins Homeoffice zurückziehen. Wer in Büros, Fabriken, Dienstleistungszentren oder in öffentlichen Verkehrsmitteln arbeiten muss, setzt sich wesentlich größeren Corona-Gefahren aus. Die Krise wird seitens der Konzerne und Regierungen schamlos für einen Angriff auf Reallöhne und demokratische und gewerkschaftliche Rechte ausgenutzt. In dieser Situation verdient jeder Arbeitskampf für mehr Lohn und gegen den Abbau von Rechten unsere uneingeschränkte Unterstützung.
- Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) bewies in den vergangenen 15 Jahren mehrmals in Arbeitskämpfen, dass sie konsequent für die Interessen der Bahnbeschäftigten eintritt. Sie wurde deshalb vom Vorstand der Deutschen Bahn AG, von den Unternehmensverbänden und von einem großen Teil der Medien mit einer wahren Hasskampagne überzogen. Der rationale Kern der Kampagne lautet: Wenn Arbeitskämpfe wie der von der GDL 2014/15 erfolgreich sind, dann wirkt das beispielhaft für die gesamte Gewerkschaftsbewegung. Deshalb soll jetzt an der GDL ein Exempel statuiert werden.
- Heute kommen zwei Dinge hinzu: Erstens soll zum ersten Mal das Tarifeinheitsgesetz angewendet werden. Dieses wurde exakt am Ende des erfolgreichen GDL-Arbeitskampfes 2015 im Bundestag beschlossen, um zukünftig kämpferische „Spartengewerkschaften“ auszuschalten. Zweitens befindet sich der Bahnkonzern zu 100 Prozent in Bundeseigentum. Der eigentliche Gegner ist damit die Bundesregierung, hinter der wiederum die Unternehmerverbände stehen.
- Laut Deutsche Bahn (DB) sind die GDL-Forderungen nicht zu finanzieren. Tatsächlich leistet sich der Bahnkonzern einen ständig sich vergrößernden Wasserkopf, zahlt seinen Managern auch in Krisenzeiten Boni, betreibt zerstörerische Großprojekte wie im Fall Stuttgart21 oder dem Fernbahntunnel in Frankfurt/M., die Milliarden Euro verschlingen, und verfolgt eine teure und riskante Strategie als Global Player. Die GDL verlangt nur den Erhalt der Reallöhne, einen Abschluss wie im Öffentlichen Dienst und die Anerkennung als eigenständige Gewerkschaft. Das sind Forderungen, die alle Gewerkschaftsaktivisten unterstützen müssen.
- Drei von acht DGB-Gewerkschaften, konkret Verdi, GEW und NGG, lehnen das Tarifeinheitsgesetz ab. Diesen Worten müssen jetzt Taten folgen. Das heißt: Die Solidarität mit den Kolleginnen und Kollegen der GDL ist gefordert. Wir praktizieren diese Solidarität und fordern dazu auf, es uns gleich zu tun.

Unterstützende: **Tom Adler** ehem. BR Daimler Untertürkheim, IGM, Alt-Stadtrat LINKE, Stuttgart · **Alexandra Arnsburg** Mitglied im Ver.di-Landesfrauenrat Berlin-Brandenburg · **Rainer Balcerowiak** freier Journalist und Buchautor, Berlin · **Hartmut Barth-Engelbart** GEW, Ver.di, IGM, Ex-BR-Vorsitzender · **Joe Bauer** Journalist, Stuttgart · **Rolf Becker** Ver.di, Schauspieler, Hamburg · **Daniel Behruzi** Ver.di-Vertrauensleutesprecher TU Darmstadt · **Jens Berger** Redakteur NachDenkSeiten · **Prof. Dr. Ralf Blendowske** Physiker, Ver.di, Darmstadt · **Udo Bonn** IG Metall, Düsseldorf · **Alexander Brandner** Ver.di-Mitglied, SOL (Soz. Org. Solidarität), Die LINKE, Stuttgart · **Michael Claus** IGM-Tarifkommission BW und Betriebsrat Daimler Stuttgart-Untertürkheim; Stuttgart · **Prof. Dr. Alex Demirovic** Prof. für kritische Gesellschaftstheorie, Frankfurt/M · **Manfred Dienerberger** ehem. Vorsitzender DGB-Kreis Waldshut, Mitglied IGM · **Dieter Doege** Mitglied Pro-Bahn, Hamburg · **Klaus Drechsel** Tarifkommissionsmitglied Ver.di, Berlin · **Prof. Dr. Ulrich Duchrow** Kairos Europa, Attac, Heidelberg · **Jochen Dürr** stellv. DGB-Kreisvorsitzender Schwäbisch Hall · **Prof. Dr. Tim Engartner** Frankfurt/M · **Sebastian Förster** Fachkommission Soziales, Ver.di Fachbereich 03, Nordhessen · **Ulrich Franz** BaSo, Wuppertal · **Matthias Fritz** ehem BR und IGM-VK-Leiter Mahle, Stuttgart · **Georg Fülberth-Sperling** Politikwissenschaftler, Marburg · **Bernd Gehrke** Publizist, AK Geschichte sozialer Bewegungen Ost-West, Berlin · **Thies Gleiss** Mitglied im Parteivorstand der LINKEN und Delegierter der IG Metall Köln-Leverkusen · **Peter Grohmann** Die Anstifter, Stuttgart · **Detlev Hensche** 1992 bis 2001 Vorsitzender der IG Medien, Berlin · **Christoph Hess** Ver.di, VK-Leitung Umweltbehörde Hamburg · **Renate Hürtgen** Historikerin, AK Geschichte sozialer Bewegungen Ost-West, Berlin · **Alexander Hummel** GEW Heidelberg und Landesvorstand DIE LINKE Baden-Württemberg · **Ursula Jacob-Reisinger** Gewerkschaftssekretärin bei Ver.di im Fachbereich Handel · **Anton Kobel** Redaktion express, Gewerkschaftssekretär (HBV/Ver.di) i.R., Heidelberg · **Bernd Köhler** Politischer Liedermacher und Ver.di-Mitglied, Mannheim · **Thomas Kuczynski** Wirtschaftswissenschaftler, Berlin · **Prof. Dr. Ingrid Lohmann** Hamburg · **Volker Lösch** Regisseur, Berlin · **Dr. Birgit Mahnkopf** Hochschule für Wirtschaft und Recht, Berlin, Prof. a.D. Institute for International Political Economy, Berlin · **Prof. Dr. Heiner Monheim** Malente · **Peter Mannherz** Steuerberater, DKP, Radolfzell · **Albrecht Müller**, Herausgeber NachDenkSeiten, Pleisweiler · **Dr. Wolfgang Neef** TU Berlin, Attac und Verdi, Berlin · **Yaak Pabst** Publizist, Berlin · **Michael Petersen** BR-Vorsitzender, IG BCE Hamburg · **Bernd Riexinger** Ver.di, Die Linke, Stuttgart · **Karl Heinz Roth** Bremen · **Dr. Werner Rügemer**, Publizist, Köln · **Maria Rührich** Ärztin, Ver.di, Jena · **Rebecca Ruppert** Mainz, Mitglied bei Ver.di und im Sprecher*innenrat der LAG Betrieb & Gewerkschaft der LINKE Rheinland-Pfalz · **Dr. Thomas Sablowski** Sozialwissenschaftler, Frankfurt/Berlin · **Jakob Schäfer** Mitglied der IGM-Delegiertenversammlung Wiesbaden-Limburg · **Sascha Stanicic** SOL, Berlin · **Torsten Sting** Mitglied des Ver.di-Bezirkfachbereichsvorstands Verkehr, Bezirk Rostock · **Martin Suchanek** VKG, Berlin · **Sabine Vogel** Gewerkschaftssekretärin, Stuttgart · **Christoph Wälz** Vorsitzender des GEW-Bezirksverbands Berlin-Pankow · **Elmar Wigand** aktion./arbeitsunrecht, Köln · **Franziska Wöckel** Berlin, Ver.di Mitglied und LINKE · **Mag Wompel** Labournet Germany, Bochum (Stand 11.8.21)

Wir bitten um weitere Unterstützungs-Unterschriften, bitte senden an angela.klein@soz-verlag.de

Das Streikrecht muss von allen Gewerkschaftern verteidigt werden

Jared Wood, National Union of Rail, Maritime and Transport Workers – RMT

Liebe Kolleginnen und Kollegen der GDL, über Aktivist*innen der Vernetzung für kämpferische Gewerkschaften (VKG) habe ich von eurer Auseinandersetzung mit dem Management der Deutschen Bahn und dem Streik erfahren, den ihr im August organisieren müsst.

absolut gerechtfertigt.

Hier in Großbritannien wissen wir, was Privatisierung der Eisenbahnen für die Beschäftigten und die Fahrgäste heißt. Aus unserer eigenen Erfahrung können wir nur sagen, dass jeder Versuch, die Bahn oder Teile davon zu privatisieren, von allen Gewerkschaften abgelehnt und

bekämpft werden sollte. Mit freundlichen Grüßen,

Jared Wood, National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (UK), Mitglied des Nationalen Exekutivsausschusses der Region London Transport (im eigenen Namen)



Block der britischen Gewerkschaft RMT bei einer Demonstration in Brüssel gegen Bahnprivatisierungen in der EU 2013

Mir ist klar, dass es hier um eine Auseinandersetzung um Löhne und Arbeitsbedingungen geht, aber vor dem Hintergrund des Tarifeinheitsgesetzes hat sie eine viel größere Bedeutung für die deutsche Gewerkschaftsbewegung. Das Streikrecht muss von allen Gewerkschaftern für alle Gewerkschaften unabhängig von ihrer Größe und Zugehörigkeit verteidigt werden – wenn es sich um echte Gewerkschaften handelt, die die Interessen der Arbeitnehmer verteidigen und nicht nach faulen Kompromissen mit den Bossen suchen.

Es ist ein Grundsatz der Gewerkschaftsbewegung, dass wir uns gegenseitig im Kampf unterstützen, und ich sende euch solidarische Grüße und wünsche euch den bestmöglichen Erfolg in eurem Streit.

Eure Forderungen sind angesichts der Situation der Eisenbahner und der Rolle, die sie während der Pandemie spielen,



Teilt eure Solidarität mit!

Wer selbst nicht bei der Bahn arbeitet, hat trotzdem viele Möglichkeiten, den Streikenden den Rücken zu stärken. Ihr fahrt selbst Bahn – signalisiert den Beschäftigten eure Sympathie. Ihr seid gewerkschaftlich organisiert – schreibt an eure Gewerkschaft, dass sie ihre Unterstützung ausdrückt. Ihr findet es ungerechtfertigt, wie der Streik in den großen Medien dargestellt wird? Schreibt Leserbriefe, mischt euch ein! Die Bahn gehört dem Bund und es ist Bundestagswahl – schreibt euren Abgeordneten. Ihr seid vielleicht in einer Umweltgruppe oder auch in einem Sportverein aktiv? Klärt auf, warum dieser Arbeitskampf gerechtfertigt ist. Gerne können dafür Exemplare der Streikzeitung bestellt werden und vor Ort oder an Bekannte verteilt werden – online: <https://streikzeitung-pro-gdl.de/bestellungen/> per EMail: heinberg38@gmail.com

Spenden

zur Unterstützung der Streikzeitung bitte an Büro für Frieden und Soziales – BFS e.V. (Der BFS e.V. ist als gemeinnütziger Verein anerkannt. Spenden sind steuerlich abzugsfähig. Bei Zahlungen auf unser Konto bitte den Verwendungszweck und Absender deutlich bezeichnen). BFS e.V. · Mittelbrandenburgische Sparkasse IBAN: DE04 1605 0000 3527 0018 66 · BIC: WELADED1PMB (Potsdam)

Soli-Erklärung 5 SUD-Rail unterstützt die GDL

Die GDL organisiert eine Urabstimmung ihrer Mitglieder, um möglicherweise zu einem Streik über den Tarifvertrag im Rahmen der Tarifverhandlungen aufzurufen. Die DB hat angekündigt, dass sie die Produktivitätssteigerungen und ungünstigen Entwicklungen im Rentensystem allein den Lokführern in Rechnung stellen will. Anstatt Verhandlungen mit der Gewerkschaft aufzunehmen, gab die Deutsche Bahn bekannt, dass sie nur die Vereinbarung gelten lassen will, diese mit der anderen Gewerkschaft, die die Mehrheit im Unternehmen hat, die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG, erzielt hat. Das so genannte Tarifeinheitsgesetz besagt, dass bei einem Wettbewerb zwischen zwei Gewerkschaften in einem Unternehmen nur der Tarifvertrag der größeren Gewerkschaft gilt. Die Deutsche Bahn wendet das Gesetz seit April im eigenen Unternehmen an und entzieht der GDL damit einen wesentlichen Teil ihres Einflusses. Während die GDL die Konsultation vor dem Streik organisiert, will die DB sicherstellen, dass es keinen Streik gibt. Die Gewerkschaft SUD-Rail verurteilt diesen Versuch der Disqualifizierung als einen Angriff auf die Gewerkschaft und bekräftigt ihre Solidarität mit der GDL.

Für SUD-Rail Emmanuelle Bigot und Patrick Triboulin