Magazin Beitrag

- Analyse [1]

- Gewerkschaften [2]
- Streik [3]
- Deutsche Bahn AG [4]

Bahnstreik

Die Bundesregierung legt die Republik lahm
von Jens Berger [5] am 5. Mai 2015

Ab heute weitet sich die nunmehr achte Runde im Arbeitskampf der Eisenbahner auch auf den Personenverkehr aus und man darf getrost davon ausgehen, dass auch in dieser Streikrunde für die allermeisten Medien der „Schuldige“ bereits feststeht: GDL-Chef Claus Weselsky. Doch so einfach ist es nicht. Schaut man ein wenig hinter die Kulissen, entdeckt man schnell, dass es vielmehr die Deutsche Bahn AG ist, die durch ihre Blockadehaltung ein Ende des Arbeitskampfs verhindert. Dabei wird sie ganz maßgeblich vom Bund unterstützt, der die DB AG zu 100% besitzt. Für die Arbeitgeberseite ist dies eine großartige Gelegenheit: Die Bundesregierung will ihr Gesetz zur Tarifeinheit noch in diesem Sommer durchboxen und die Deutsche Bahn spielt auf Zeit, um mithilfe dieses Gesetzes die kämpferische GDL de facto handlungsunfähig zu machen. Dies ist nicht nur ein dreister Eingriff in die Tarifautonomie, sondern auch ein Angriff auf das Grundgesetz.

Die Deutsche Bahn AG spricht von fairen Angeboten, die sie der GDL angeblich gemacht hat und heuchelt Verständnislosigkeit über den aktuellen Streik der Lokführergewerkschaft GDL. In die gleiche Kerbe hauen nahezu sämtliche Bundespolitiker der großen Koalition und die meisten Medien vertreten ohnehin bei sämtlichen Arbeitskämpfen ohne wenn und aber die Seite der Arbeitgeber. Die Bürger und vor allem die Kunden der Deutschen Bahn sind derweil wütend – schließlich sind sie sechs Tage massiv in ihrer Mobilität eingeschränkt. Diese Wut ist verständlich und richtig … nur richtet sie sich in der Regel gegen die Falschen. Nicht die GDL, sondern die Deutsche Bahn AG hat diesen Streik provoziert.

Ein faires Angebot?

Schauen wir uns doch einmal die Forderungen der GDL und das vermeintliche faire Angebot der Deutschen Bahn an. Die GDL fordert, die Arbeitszeiten zu senken. Die Deutsche Bahn geht in ihrem Angebot darauf überhaupt nicht ein. Die GDL fordert, die Überstunden zu senken. Die Deutsche Bahn geht in ihrem Angebot darauf nicht ein. Die GDL fordert, das momentane Zwei-Klassen-System abzuschaffen, bei dem sogenannte „Rangierlokführer“ wesentlich schlechter gestellt sind als ihre Kollegen. Die Deutsche Bahn ignoriert auch diesen Punkt in ihrem Angebot. Auch auf die durch die Koalitionsfreiheit des Grundgesetzes abgesicherte Forderung der GDL, zusätzlich zu den Lokführern die GDL-Mitglieder beim Zugpersonal zu vertreten, wurde von der Deutschen Bahn bislang komplett ignoriert. Lediglich bei den Lohnforderungen kam die DB der GDL ein wenig näher, liegt mit den von ihr angebotenen Stufen von 3,2 Prozent und 1,5 Prozent für einen Zeitraum von 30 Monaten aber immer noch deutlich unter der GDL-Forderung. Bei den Lohnforderungen würde es sicherlich einen Kompromiss auf Basis des Angebots der DB AG geben können. Aber was ist mit dem gesamten Rest? Wenn die Deutsche Bahn AG bislang überhaupt nur auf einen kleinen Teil des Forderungskatalogs eingegangen ist, kann sie dies doch nicht als faires Angebot verkaufen.

Gesetz zur Tarifeinheit wirkt als Eskalation

Da liegt natürlich der Verdacht nahe, dass die Deutsche Bahn überhaupt kein Interesse daran hat, schnell und konfliktfrei zu einem Abschluss mit der GDL zu kommen. Und dies ist aus rein strategischen Gründen auch absolut logisch. Sollte nichts mehr dazwischenkommen, wird die Große Koalition bereits im Juli dieses Jahres den Gesetzvorschlag der Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles für das Gesetz zur Tarifeinheit verabschieden und dann wird es für die GDL ohnehin nahezu unmöglich, ihren Arbeitskampf fortzuführen. Das Gesetz zur Tarifeinheit greift nämlich dann ein, wenn ein sogenannter Tarifkonflikt vorliegt. Dies ist dann der Fall, wenn in einem Betrieb zwei konkurrierende Tarifverträge bestehen. Da einige wenige Lokführer nicht Mitglied der GDL, sondern der DGB-Gewerkschaft EVG sind, wäre dies bei der Deutschen Bahn AG der Fall. Und eine Wahrnehmung der Arbeitnehmerinteressen des Zugpersonals, bei dem eine Minderheit ebenfalls in der EVG organisiert ist, wäre dann für die GDL de facto ohnehin nicht mehr möglich. Die EVG ist nämlich im Bahn-Konzern die Mehrheitsgewerkschaft, auch wenn sie beim Schienenpersonal nur wenige Mitarbeiter vertritt.

Nach dem Gesetz zur Tarifeinheit würde dann automatisch der EVG-Tarifvertrag (inkl. Arbeitszeit, Urlaubsregelung etc.) auch für die GDL-Mitglieder gelten. Die GDL hätte also nichts mehr zu verhandeln und würde de facto auch nicht mehr streiken dürfen, da wohl jedes Arbeitsgericht der Republik einen Streik, der aufgrund der Gesetzeslage zu keinem gültigen Tarifvertrag führen kann, als unverhältnismäßig werten würde. Es ist zwar durchaus wahrscheinlich, dass das Gesetz ohnehin vom Bundesverfassungsgericht wieder gekippt wird, da es ganz offensichtlich in die vom Grundgesetz garantierte Koalitionsfreiheit eingreift, verlassen kann sich die GDL darauf jedoch nicht.

Der Streik ist folgerichtig

Die Deutsche Bahn kann also gemäß dieser Taktik auf Zeit spielen. Dass sie damit die Streiks der GDL direkt provoziert und den Ärger der Bahnkunden und die volkswirtschaftlichen Verluste zu verantworten hat, ist für Management der Bahn verschmerzbar, da die Öffentlichkeit dies ja nicht weiß – auf die einseitige Berichterstattung der Medien war schließlich schon immer Verlass.

Und was soll die GDL in einer solchen Situation eigentlich machen? Soll sie ein „Angebot“ der Deutschen Bahn AG, bei dem auf nahezu alle ihrer Forderungen überhaupt nicht eingegangen wird, als Grundlage für eine Schlichtung akzeptieren? Soll sie auf eine Schlichtung hinarbeiten, die nach den Vorstellungen der Deutschen Bahn AG nur die Lohnfrage beinhaltet? Auf so etwas kann keine Gewerkschaft eingehen. Das Verhalten der GDL ist absolut verständlich und absolut gerechtfertigt. Unverständlich ist allein, warum ihr deshalb der „gerechte Zorn“ der Medien und damit der Bevölkerung entgegenschlägt.

Die Bundesregierung trägt die Verantwortung

Neben der Deutschen Bahn AG trägt jedoch auch die Bundesregierung eine Hauptverantwortung für den aktuellen Streik. Hätte die Regierung nur signalisiert, dass sie ihren Plan, das Gesetz zur Tarifeinheit zumindest so lange auf Eis legt, bis der Arbeitskampf der Deutschen Bahn beendet ist, wäre dies eine sinnvolle Deeskalation der verfahrenen Lage. Berlin legt der GDL jedoch stattdessen das Messer an die Kehle und beschwert sich dann darüber, dass die GDL Angst davor hat, dass die Bunderegierung von diesem Messer auch Gebrauch macht. Man darf in diesem Kontext auch nicht vergessen, dass die Deutsche Bahn AG ein Unternehmen ist, das zu 100% dem Bund gehört. Und es erzähle niemand, dass der einzige Besitzer eines Unternehmens keinen Einfluss auf laufende Tarifverhandlungen nehmen kann. Die Bundesregierung will diesen Streik und sie nimmt dabei die Schäden und den Ärger willfährig in Kauf. Ja, sie spekuliert ja sogar auf diesen Zorn, der echter Rückenwind für das Gesetz zur Tarifeinheit ist, das ja in BILD und Co. bereits jetzt als Befreiungsschlag gegen den „Größenwahn“ des „Bahnsinnigen“ (gemeint ist GDL-Chef Weselsky) gefeiert wird.

Der aktuelle Streik wird daher auch nicht der letzte sein. Es ist vielmehr anzunehmen, dass die GDL – sofern die Deutsche Bahn nicht wider Erwarten schon bald ein echtes Angebot macht – schon bald in einen unbefristeten Streik geht. Die Uhr tickt schließlich unerbittlich. Wenn die GDL sich so lange hinhalten lässt, bis das Gesetz zur Tarifeinheit beschlossen ist, hat sie ohnehin verloren. Gewinnen kann sie nur, wenn sie auf Frontalkonfrontation geht. Es wird also ein heißer Frühling.

Quelladresse (abgerufen am *29.3.2024*):
http://www.dasdossier.de/magazin/wirtschaft/staat-und-wirtschaft/bahnstreik

Links:
[1] http://www.dasdossier.de/taxonomy/magazin/1756
[2] http://www.dasdossier.de/stichwort/gewerkschaften
[3] http://www.dasdossier.de/stichwort/streik
[4] http://www.dasdossier.de/stichwort/deutsche-bahn-ag
[5] http://www.dasdossier.de/nutzer/jens-berger