

Betrieb & Gewerkschaft

Kritik an GDL-Streik: Inhaltsleere Prinzipien

Von Daniel Berger | 1. November 2007

Diejenigen, die in dem Konflikt der LokführerInnen gegen den Bahnvorstand die Verteidigung des Flächentarifvertrages ins Feld führen und den kämpfenden KollegInnen nicht politisch beiseite stehen, können nur ein abstraktes und in diesem Fall vollkommen inhaltsleeres Prinzip anführen. Auch die LokführerInnen streben einen Flächentarifvertrag an. Dass sie aber aus der Tarifgemeinschaft mit der Transnet und der GDBA (wie die GDL Mitglied im Beamtenbund) ausgestiegen sind, hat ganz handfeste Gründe und kann nicht den Lokführern angekreidet werden.

Diejenigen, die in dem Konflikt der LokführerInnen gegen den Bahnvorstand die Verteidigung des Flächentarifvertrages ins Feld führen und den kämpfenden KollegInnen nicht politisch beiseite stehen, können nur ein abstraktes und in diesem Fall vollkommen inhaltsleeres Prinzip anführen.

Auch die LokführerInnen streben einen Flächentarifvertrag an. Dass sie aber aus der Tarifgemeinschaft mit der Transnet und der GDBA (wie die GDL Mitglied im Beamtenbund) ausgestiegen sind, hat ganz handfeste Gründe und kann nicht den Lokführern angekreidet werden. Im Gegenteil, die anderen EisenbahnerInnen müssten froh sein, dass hier ein Teil der KollegInnen für reale Verbesserungen kämpft.

Ein Hammer nach dem anderen

Bis 2002 war die GDL (s. Kasten) eine reine Lokführergewerkschaft und hat traditionell in der Tarifgemeinschaft mit Transnet alles mitgetragen. Doch dann kam ein Hammer nach dem anderen. 2002 vereinbarten Transnet und DB einen Ergänzungstarifvertrag, der beträchtliche Verschlechterungen der Einkommensbedingungen für Lokführer und ZugbegleiterInnen bei der DB Regio AG vorsah. Die GDL wehrte dies dann durch Verweigerung ihrer Unterschrift ab. Seitdem nimmt sie konsequent ZugbegleiterInnen in ihre Reihen auf und hat (Stand Juli 2007) inzwischen ein Drittel der knapp 12 000 ZugbegleiterInnen organisiert. Danach gab es aufgrund der dann immer noch weiter wirkenden Tarifgemeinschaft reale Einkommensverluste (s. o.) und eine Arbeitszeitverlängerung ohne Bezahlung. Der Rutsch nach unten nahm kein Ende. Die Verhandlungskommission und erst recht der Transnet-Vorstand zeigten kein Interesse, die extrem ungünstigen Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals und die schlechte Bezahlung zu verbessern. Die GDL fordert heute für die Zugbegleiter gerade mal bescheidene 2.180 € im Monat (eine Anhebung um kaum mal 300 €). Was ist daran unverschämt oder unsolidarisch? Das ist doch wohl nur unsolidarisch mit denen, die eine Gewinn bringende Privatisierung anstreben.

Wenn in der letzten Zeit vermehrt wie schon bei dem Tarifkonflikt 2003 KollegInnen von Transnet zur GDL wechseln, dann deswegen, weil Transnet außer Rückschritten und Verschlechterungen nichts zustande gebracht hat. Auch der letzte Abschluss (nominal 4,5 %) ist aufs Jahr umgerechnet gerade mal real 2,8 %. Damit können sich Lokführer und Zugbegleiter angesichts der großen Verschlechterungen einfach nicht zufrieden geben.

Transnet-Vorstand verantwortlich

Die Verantwortung für den Ausstieg der GDL aus der Tarifgemeinschaft liegt einzig und allein beim Transnet-Vorstand und bei der GDBA. Wir sind zwar ganz selbstredend nicht nur für den Flächentarifvertrag und für Tarifgemeinschaften sondern auch für gemeinsame Laufzeiten möglichst vieler Tarifverträge, so dass auch gemeinsam und zwar Branchen übergreifend gekämpft werden kann. Jetzt kommt es darauf an, aus dem Strudel der faktischen Rückschritte raus zu kommen und endlich reale Verbesserungen durchzusetzen. Das gute Beispiel könnte andere EisenbahnerInnen ermutigen. Allerdings muss eine andere Tarifpolitik innerhalb der Transnet gegen den Willen des Vorstandes durchgesetzt werden.

Die GDL

Die *GDL* besteht seit 1867. Sie war zwar von Anfang an berufsständisch, aber ihre Streikfähigkeit war in der Zeit, als die Beschäftigten der Bahn traditionell Beamte waren, wie die der GDED (der Vorgängerin der Transnet), aus rechtlichen Gründen praktisch null. Heute noch sind 4% der Lokführer Beamte. Die *GDL* organisiert 14356 von 19611 Lokführern (= 79%) und 33% der ZugbegleiterInnen (Stand Juli 2007). Das sind insgesamt 62% des Fahrpersonals.

Dieser Beitrag wurde publiziert am Donnerstag den 1. November 2007
in der Kategorie: **Betrieb & Gewerkschaft, RSB4.**