

## Betrieb & Gewerkschaft

# Zu zahn: Tarifikampf bei der Deutschen Bahn

Von Paul Brandt | 15. Oktober 2014

Anlässlich der Tarifaueinandersetzungen bei der Deutschen Bahn fand am 24. September vor dem Bahntower der DB-Zentrale am Potsdamer Platz in Berlin eine Kundgebung von BahnkollegInnen und KundInnen gegen die geplante Abschaffung des Nacht- und Autozugverkehrs statt.

Unter dem Motto „Alle reden von Europa. Die Bahn nicht“ – eine nette Anspielung auf die Plakate des ehemaligen Sozialistischen Deutschen Studentenbundes (SDS) aus den sechziger Jahren „Alle reden von Wetter. Wir nicht“ (mit dem Bild von Marx, Engels und Lenin) versammelten sich etwa 300 Menschen u. a. aus Bahnbetriebsteilen, Initiativen für eine „Bürgerbahn – gegen den Größenwahn“, der S-Bahn Berlin und Aktivisten aus anderen Gewerkschaften. Die zentralen Forderungen bestanden in dem Erhalt dieses Dienstleistungsangebotes und dem damit verbundenen Erhalt der Arbeitsplätze für Wartungs- und Servicekräfte dieser Abteilung. Eine Einstellung des Nacht- und Autozugverkehrs zöge eine Schließung der zuständigen Fachdienste an mindestens fünf Standorten nach sich; im Visier dabei an erster Stellung dabei die KollegInnen in Dortmund. Die dreistündige Protestkundgebung mit ihrem anspruchsvollen Programm endete mit der Übergabe von mehreren Tausend Protestkarten an den Vorstand der Deutschen Bahn.

Alles in allem war es eine brave Protestkundgebung, die keinem Vorstand eines großen Unternehmens ernsthaft beunruhigen dürfte. Das lag keinesfalls an einem etwaigen mangelnden Engagement der Kolleginnen und Kollegen, sie waren durchaus voll bei der Sache und verdienen unsere Solidarität – es lag und liegt an den Grenzen der rein betriebswirtschaftlichen Argumentation für den Erhalt der Arbeitsplätze und einer verblüffenden Illusion in die Aufgaben hoch bezahlter ManagerInnen in solchen Unternehmen. Hierzu einige Beispiele:

Über der Bühne des Kundgebungsfahrzeugs hing ein Transparent mit der Losung „Wir wollen nach Paris – nicht an die Börse“. Nun ist vorerst ein Börsengang der Deutschen Bahn zwar vom Tisch, nicht aber die Alltagspolitik des alten und neuen Bahnvorstandes. Das Trimmen der Deutschen Bahn auf eine Konkurrenzfähigkeit mit dem Automobilverkehr und einer Gewinnabschöpfung durch die Bundesregierung für den Bundeshaushalt (2013 musste die DB 500 Millionen Euro an das Bundesfinanzministerium abführen) ist nur begrenzt möglich: durch Personalabbau, Reduzierung der technischen Infrastruktur (z. B. Instandhaltungswerke) auf Kosten der Sicherheit, Zurückhaltung bei erforderlichen Investitionen in den Fuhrpark und einer Schließung sogenannter unrentabler Strecken, was vor allem ländliche Gebiete trifft.

Dieses Management wurde und wird von der Unternehmensleitung der DB umgesetzt, ganz gleich, wer dort gerade an der Spitze steht. Die Aufrechterhaltung eines umweltverträglichen und preisgünstigen öffentlichen Fern- und Nahverkehrs mit der entsprechenden enormen Infrastruktur kann und muss nicht über den Fahrpreis realisiert werden. Diesem Anspruch steht eine milliarden schwere Investition des privaten Automobilverkehrs

gegenüber. Würden die Autofahrer über den Auto- und Kraftstoffpreis für die Infrastruktur, deren Instandhaltung und die „Reparatur“ umweltschädlicher und gesellschaftlicher Folgen des Autoverkehrs aufkommen müssen, blieben vermutlich die meisten Autos stehen – weil diese Preise nur für sehr wenige Verkehrsteilnehmer individuell bezahlbar wären.

Das alles ist den Entscheidungsträgern in der Politik und den Unternehmen bekannt, sie entscheiden aber nach anderen Vorgaben. Es geht um die alltägliche Umsetzung einer neoliberalen Wirtschaftsdeologie, die besagt, dass der Markt alles entscheiden könne und müsse. Diese Politik geht nur auf Kosten von Millionen lohnabhängiger Menschen zum Vorteil einer gesellschaftlichen Minderheit, die sich an diesen Zuständen bereichert. Die Marktdiktatur des Kapitals ist Leitlinie der Europäischen Union und führt einen weltweiten Klassenkampf von oben durch. Die Streichungsorgien von ManagerInnen haben ihre Ursache also keineswegs in der intellektuellen Begrenzung der Leitungsetagen – sie sind die konsequente Umsetzung einer betriebswirtschaftlichen Vorgabe, für die sie sehr gut bezahlt werden. Es ist das Geschäft von Managern in Konzernen und öffentlichen Großbetrieben, aus Unternehmen rauszuholen, was die Rendite nach oben treibt.

Wenn dann auf Protestkundgebungen Schilder auftauchen wie „DB-Manager sei klug – rette den Autozug“, dann geht das daneben. Manager sind in der Regel kluge Menschen, sie machen aber eben das Geschäft derer, die sie bezahlen. So gut und richtig es ist, wenn alternative betriebswirtschaftliche Konzeptionen eingebracht werden, so notwendig bleibt dabei die Prüfung der Vorgaben. Wer die bezahlbare Mobilität der Menschen gewährleisten will, kommt an einer Offenlegung der Bücher (wohin geht das Geld) und einer öffentlichen Kontrolle der Unternehmen durch die Beschäftigten und der Kunden nicht vorbei. Das Bündnis „Bahn für Alle“ geht da in eine gute Richtung.

In diesem Zusammenhang: Offenlegung der Bücher und öffentliche Kontrolle der Unternehmen durch die Beschäftigten ist etwas anderes als die Mitgliedschaft von Arbeitnehmervertretungen in Aufsichtsräten mit ihren Geheimhaltungspflichten. Wir wollen, dass die Kolleginnen und Kollegen wissen, wer wie und nach welchen Prämissen entscheidet. Wir wollen keine Entscheidungsfindungsprozesse in abgeschlossenen Runden. Die Erfahrung aus Jahrzehnten hat uns gelehrt, dass Strukturen und Umgangsformen das Denken und die Haltung von Menschen beeinflussen – selbst wenn diese einmal „links“ angetreten sind.

Für die Durchsetzung der neo-liberalen Wirtschaftspolitik braucht es auch keine FDP, das machen und können andere Koalitionen auch gut. Staatliche Unternehmen müssen dafür auch nicht zwangsläufig privatisiert werden; es reicht aus, dass private Kapitalanleger Zugang zu Bereichen erhalten, die bisher öffentlichen Dienstleistern vorbehaltenen waren (s. etwa die Kampagne „Wem gehört der Müll?“). Wenn den Öffentlichen Diensten die Aufgabenfelder weggenommen werden, dann ist es eine Frage der Zeit, bis die letzten Reste davon verschwinden. In wessen Interesse werden (wirtschafts-)politische Entscheidungen getroffen? Diese Frage muss gestellt und beantwortet werden.

## Tarifikampf

Der Hintergrund der Protestaktion bildet die Tarifaueinandersetzung zwischen Deutscher Bahn auf der einen und den Gewerkschaften GDL (Gewerkschaft Deutscher Lokführer) und EVG (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft) auf der anderen Seite. In den letzten Wochen gab es dazu zwei kleinere Warnstreikaktionen der GDL. Bei dieser Auseinandersetzung geht es um mehr, nämlich um prozentuale Lohnsteigerungen und wöchentliche Arbeitszeiten. Die Forderungen beider Gewerkschaften liegen nicht weit

auseinander; die GDL fordert 5 Prozent mehr Lohn und eine Senkung der wöchentlichen Arbeitszeit um zwei Stunden bei vollem Lohnausgleich, die EVG fordert 6 Prozent, mindestens aber 150 Euro monatlich mehr; von den Tarifverhandlungen werden rund 170?000 Beschäftigte betroffen sein.

Die GDL vertrat bisher die Interessen der Lokführer (etwa 20?000 KollegInnen), nun will sie auch für das Zugbegleit- und Servicepersonal die Verhandlungen führen (ca. 17?000 Beschäftigte). Das verschärft wiederum die Kon

kurrenz mit der EVG, die für etwa 140?000 KollegInnen das Verhandlungsmandat halten will. Diese Konkurrenz unter den Gewerkschaften nutzt der DB-Vorstand aus. Er will keine getrennten Verhandlungen führen und verschärft so den Streit unter den Gewerkschaftsführungen, es geht um die Klärung, wer nun verhandeln darf.

Dieser Streit ist wie ein Testlauf für die von der Bundesregierung vorgesehene Gesetzesregelung zur sogenannten Tarifeinheit, wonach nur die stärkste Gewerkschaft Tarifverhandlungen führen können soll. Das wird in der Konsequenz dazu führen, dass kleineren, kämpferischen Gewerkschaften– letztlich den Kolleginnen und Kollegen – ihr Grundrecht auf Koalitionsfreiheit beschnitten wird.

Es kann aber auch sein, dass Unternehmensleitungen Gewerkschaftsgründungen unterstützen, die hinter die Forderungen der großen DGB-Gewerkschaften zurückfallen. Eine durchaus realistische Möglichkeit, die oft übersehen wird. Eine kleine Gewerkschaft bedeutet keineswegs zwangsläufig, dass sie kämpferischer ist. Außerdem: Wer nach permanenten Streiks ruft, soll auch sagen, wie er diese organisieren und durchhalten will, wenn es keine ausreichende Basis innerhalb und außerhalb des Betriebes dafür gibt. Ein Thema, um das sich viele linke Kritiker der DGB-Gewerkschaften vorbeidrücken.

Der Streit der Gewerkschaftsführungen um die „Verhandlungshoheit“ kann über gemeinsame Aktivitäten der Basisstrukturen beigelegt werden. Gemeinsame Tarifverhandlungen und Tarifikämpfe brauchen die aktive Teilnahme und den Druck der gewerkschaftlichen Basis auf ihre Führungen.

Dieser Beitrag wurde publiziert am Mittwoch den 15. Oktober 2014  
in der Kategorie: **Betrieb & Gewerkschaft, RSB4.**