



2014/42 Inland

<https://jungle.world/artikel/2014/42/mein-tarif-dein-tarif-ein-tarif>

Aufregung über den Streik der Lokführer

Mein Tarif, dein Tarif, ein Tarif

Von **Anja Krüger**

Der Arbeitskampf der Gewerkschaft Deutscher Lokführer wird in der Presse harsch kritisiert, von Bahnreisenden aber mit Verständnis aufgenommen. Wichtiger als die öffentliche Meinung ist für die Zukunft der Gewerkschaft jedoch die Frage der Tarifeinheit.

Arbeitnehmerorganisationen haben selten eine gute Presse. Aber die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) trifft es außergewöhnlich hart. »Deutschlands dümmste Gewerkschaft« - titelt Spiegel Online. »Egotrip der Lokführer« nennt Stern Online den Arbeitskampf der Eisenbahner. Der Vorsitzende der GDL, Claus Weselsky, sei »Deutschlands größte Nervensäge«, findet die Bild-Zeitung.

Der Grund für die Aufregung: Anfang Oktober legten die Lokführer für einen Abend und eine Nacht den Schienenverkehr in Deutschland lahm. 80 bis 90 Prozent der Güter- und Personenzüge fahren nicht. Am 25. September waren die Tarifverhandlungen zwischen der GDL und der Bahn gescheitert. Bei einer Urabstimmung hatten 91 Prozent der befragten GDL-Mitglieder für den Ausstand gestimmt. Streiks sind in Deutschland selten ein gesellschaftliches Ereignis. Das liegt nicht einmal daran, dass Beschäftigte sich so selten für diese Form des Arbeitskampfs entscheiden würden. Im Jahr 2013 gab es nach Angaben des Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Instituts (WSI) der Hans-Böckler-Stiftung immerhin knapp 220 Arbeitskämpfe - die meisten aber außerhalb der öffentlichen Wahrnehmung. »Die meisten Streiks kriegt die Öffentlichkeit heute gar nicht mehr mit, weil sie nur noch lokal geführt werden«, sagt Heiner Dribbusch vom WSI. Entsprechend heftig ist die öffentliche Reaktion, wenn es zu einem Streik kommt, der viele Menschen betrifft. Dann finden die Rufe der Arbeitgeber nach Einschränkungen des Streikrechts in den Medien Gehör, zum Beispiel wenn Sicherheitskräfte an den Flughäfen oder Piloten die Arbeit niederlegen. Anders als bei den Flugkapitänen haben viele Menschen großes Verständnis für den Arbeitskampf der Lokführer und anderer Bahnbeschäftigter. Den Kunden ist klar, dass das Management und nicht der Mann oder die Frau im Führerhäuschen oder Bordrestaurant schuld an schlechten Verbindungen, Verspätungen und überteuerten Tickets ist.

Lokführer verdienen zwischen etwa 2 000 und 3 500 Euro brutto, nicht viel angesichts der großen Arbeitsbelastung durch Schichtdienste. Die GDL fordert deshalb für die Lokführer und für das Zugpersonal unter anderem fünf Prozent mehr Lohn und geringere Arbeitszeiten. Neben den

Lokführern sind etwa 30 Prozent des Zugpersonals in der GDL organisiert. Deshalb will die Gewerkschaft auch für diese Gruppe verhandeln. Die Bahn lehnt das ab. Sie wünscht sich schon lange einen einzigen Verhandlungspartner auf Arbeitnehmerseite. Die Firmenleitung hofft dabei auf politische Hilfe gegen die renitente Spartengewerkschaft. In ihrem Koalitionsvertrag haben sich Union und SPD im vergangenen Jahr darauf verständigt, »den Koalitions- und Tarifpluralismus in geordnete Bahnen zu lenken«. Die Regierung will »den Grundsatz der Tarifeinheit nach dem betriebsbezogenen Mehrheitsprinzip unter Einbindung der Spitzenorganisationen der Arbeitnehmer und Arbeitgeber gesetzlich festschreiben«. Das bedeutet: Den kleinen Gewerkschaften außerhalb des DGB soll die Existenzgrundlage entzogen werden.

Zuständig für das vereinbarte »Tarifeinheitengesetz« ist Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles (SPD). Ursprünglich sollte der Entwurf im Juli ins Kabinett eingebracht werden, dann sollte es im Oktober so weit sein. Nun sieht es so aus, als würde es Dezember werden. Nahles' Problem: Ihr Vorhaben wird stärker kritisiert, als sie es wohl erwartet hat. Ursprünglich hatten sich Arbeitgeberverbände und der DGB in bemerkenswerter Eintracht für das Projekt eingesetzt. Doch inzwischen wächst innerhalb der DGB-Einzelgewerkschaften der Unmut. Das Tarifeinheitengesetz hat es in sich. Es würde Spartengewerkschaften wie die GDL, die Pilotenvereinigung Cockpit oder die Organisation der Klinikärzte, den Marburger Bund, erheblich schwächen. Denn künftig soll in jedem Unternehmen nur noch die Gewerkschaft Tarifverhandlungen führen dürfen, in der die meisten Beschäftigten organisiert sind. Auch das Streikrecht läge nur noch bei dieser einen Gewerkschaft. Die Ärzte des Marburger Bundes und die Piloten von Cockpit müssten sich den Verhandlungsführern von Verdi beugen, die Lokführer der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG). Tarifverträge auszuhandeln, ist aber das Kerngeschäft von Gewerkschaften. Verlieren sie dieses Recht, werden sie zum einfachen Berufsverband. Das ist für viele Mitglieder unattraktiv.

Vor dem Streik Anfang Oktober hatte die Bahn den Lokführern ein seltsames Angebot unterbreitet: Gehaltserhöhungen von zwei Prozent und die Aussetzung der weiteren Verhandlungen, bis klar ist, was aus Nahles' Gesetzesvorhaben wird. »Übersetzt heißt das: ›Nehmt die Brosamen des Arbeitgebers, bevor euch die Regierung mit einem Gesetz zur Tarifeinheit endgültig den Garaus macht!« antwortete Weselsky erbost. Für die GDL ist offensichtlich, dass die Bahn es darauf anlegt, Stimmung zu machen. Weselsky wirft den Managern vor, die Lokführer gezielt in den Streik zu treiben, um Nahles die ideale Rechtfertigung für das Vorhaben der Tarifeinheit zu liefern. Zurzeit soll Nahles' Ministerium an einer entschärften Variante des Tarifeinheitgesetzes arbeiten. Denn das Innen- und das Justizministerium sollen Bedenken angemeldet haben, dass die Einschränkung des Streikrechts grundgesetzwidrig sei. Die Lösung für Nahles könnte sein, diesen Punkt nicht im Gesetz zu berücksichtigen. Dann müssten Gerichte entscheiden, wann Mitglieder von Spartengewerkschaften an die Friedenspflicht der größeren Arbeitnehmerorganisationen gebunden sind und wann nicht. Nahles wäre damit fein raus. Doch das Gesetz hätte dennoch schwerwiegende Folgen. Mit dem Tarifeinheitszwang verbunden ist die Notwendigkeit nachzuweisen, welche Gewerkschaft in einem Betrieb die meisten Beschäftigten hat. Arbeitgeber geht es aber nichts an, ob Arbeitnehmer organisiert sind, und wenn ja, bei welcher Gewerkschaft. Auch wenn Gewerkschaften grundgesetzlich so geschützt sind, wie nur wenige andere Organisationen, haben Beschäftigte in vielen Branchen nach wie vor Angst, ihr Arbeitgeber könnte von einer Mitgliedschaft erfahren.

Die Arbeitgeberverbände können dagegen mit dem Gesetz nur gewinnen. Entsprechend werben sie nach wie vor ausdrücklich dafür. Denn für sie wird es einfacher, wenn sie die Spartengewerkschaften loswerden. Schon technisch ist es praktischer, nur einen Verhandlungspartner zu haben. Aber darüber hinaus müssten sie nicht mehr fürchten, dass konkurrierende Gewerkschaften versuchen, für ihre Mitglieder mehr herauszuholen als der genehmere Wettbewerber. Der DGB unterstützte ursprünglich das Gesetz. In den vergangenen Monaten hat sich das geändert. Schließlich ist ausgerechnet die Dienstleistungsgewerkschaft Verdi, die von den acht DGB-Mitgliedsorganisationen am häufigsten mit Konkurrenten zu kämpfen hat, vehement gegen das Gesetz. Den Verdi-Funktionären ist rechtzeitig aufgefallen, dass ihre Gewerkschaft in vielen Betrieben gar nicht mehr die größte ist. Dem DGB dämmerte das in seiner Selbstherrlichkeit möglicherweise zu spät.