

Solidarität mit den Bahnbeschäftigten im Tarifkampf der GDL

Am 8. Januar hat die GDL mit ihren Streikmaßnahmen begonnen. Die fünf Kernforderungen, für deren Durchsetzung mithilfe eines Erzwingungsstreiks 97 Prozent der GDL-Mitglieder (bei einer Beteiligung von 70 Prozent) gestimmt haben, sind:

- 555 Euro allgemeine Entgelterhöhung sowie eine entsprechend deutliche Entgelterhöhung für Azubis und Erhöhung der Zulagen für Schichtarbeit (zum Beispiel der Nachtarbeitszulage) um 25 Prozent und mit einer Laufzeit von zwölf Monaten.
- Absenkung der Arbeitszeit von 38 auf 35 Stunden pro Woche für Schichtarbeitende ohne anteilige Lohnabsenkung.
- Zusätzlich: steuerfreie Inflationsausgleichsprämie in Höhe von 3.000 Euro, unabhängig, ob Teilzeit- oder Vollzeitbeschäftigter.
- Fünf Prozent „Arbeitgeberanteil“ für die betriebliche Altersvorsorge.
- Einführung der Fünf-Schichten-Woche für Beschäftigte im Schichtdienst.

Dabei ist die Forderung nach Arbeitszeitverkürzung (AZV) bei vollem Entgeltausgleich sehr wichtig und würde auch für alle anderen Branchen ein Beispiel setzen. Auch die Lohnforderung ist dabei wichtig voll durchzusetzen – bei einer Laufzeit von zwölf Monaten – denn andernfalls gibt es bei der anhaltenden Inflation Reallohnverluste. Daher sollten hier keine Abstriche an der Ursprungsforderungen gemacht werden!

Wie wichtig und richtig die Forderungen sind, erläutert ein offener Brief an den Bahnvorstand:

„Große Verantwortung für Menschenleben und Güter.

Als direktes Personal bei der Deutschen Bahn hat man in nahezu jedem Betätigungsfeld eine überdimensional große Verantwortung. Besonders deutlich wird diese Tatsache am Beispiel von Lokomotivführern, Fahrdienstleitern, Zugbegleitern, Fahrzeug- und Netzinstandhaltern, um nur die bekanntesten zu nennen. Diese arbeiten in Bereichen mit direkter Verantwortung für Menschenleben und hohen finanziellen Werten. Sie arbeiten eigenverantwortlich, was bedeutet, dass sie bei Unregelmäßigkeiten persönlich zur Verantwortung gezogen werden können. [...]

Unregelmäßiger, belastender Schichtdienst

Diese Verantwortung geht in vielen Bereichen einher mit einem sehr belastenden oder gar unregelmäßigem Schichtdienst, ein Dienst und Einsatz für die Eisenbahn – also für die Kunden im Personen- und Güterverkehr – der 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche und an 365 Tagen im Jahr von uns geleistet wird. Und das zu jeder erdenklich unmöglichen Uhrzeit mit Dienstbeginn und Diensende am Tag oder in der Nacht. Und das mit möglichen Schichtlängen von bis zu 12 und gar 14 Stunden. Getoppt wird diese enorme Schichtbelastung, von einem jahrzehntelang anhaltenden im schlimmer werdenden Personalmangel – verursacht und verantwortet von der Führung dieses Unternehmens! [...].“

Soweit ein Auszug aus dem Offenen Brief von Lokführer Sachar Schoner an den DB-Vorstand, ein Text, den man in seiner vollen Länge lesen sollte: <https://www.gdl.de/aktuelles/news/bessere-arbeitsbedingungen-mehrwertschaetzung/>

Aus folgenden Gründen ist dieser Kampf wegweisend weit über den Bahnbereich hinaus: *Erstens:* Wir wissen zwar nicht, ob die GDL-Führung standhaft bleiben wird, aber sie hat sich zumindest nicht in endlosen Verhandlungen hinhalten lassen. Mit der Urabstimmung und der Möglichkeit, wirklichen Druck aufzubauen, weicht sie deutlich von dem Kurs der großen Gewerkschaften ab, die (mit nur geringfügigen Modifikationen) dem Kurs der konzertierten Aktion folgten und in den letzten Jahren durchweg Tarifverträge mit Reallohnabbau zwischen 4 und 7 Prozent abschlossen.

Zweitens: Die Forderung nach einer Arbeitszeitverkürzung mit vollem Entgeltausgleich ist für die Beschäftigten im Schichtdienst überfällig und absolut gerechtfertigt. Hinzu kommt, dass eine Verkehrswende nur umzusetzen ist, wenn es genug Personal für Busse und Bahnen gibt (weshalb wir übrigens auch die Kampagne „Wir fahren zusammen“ von ver.di und BündnispartnerInnen unterstützen). Der Tarifabschluss in der Stahlindustrie ist für uns kein ausreichend positives Beispiel, weil hier nur ein Teillohn ausgleich vereinbart wurde und die AZV nicht wirklich zwingend und kollektiv erfolgt (die Unternehmen brauchen dem nicht stattgeben, wenn kein Arbeitsplatzverlust droht).

Wo wir Bauchschmerzen haben

Bundesregierung, DB-Vorstand und alle Privatisierungsbefürworter führen seit ein paar Jahren eine Debatte zur Zerschlagung der Bahn, nämlich eine Auflösung der Deutschen Bahn AG in drei voneinander unabhängige Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), konkret in DB Fernverkehr, DB Regio (Nahverkehr) und DB Cargo (Schienengüterverkehr). Alle Verfechter:innen einer Verkehrswende lehnen dies ab, wobei es allerdings bei der Frage einer Trennung von Betrieb und Netz zwei verschiedene Positionen gibt: Die einen (etwa die *Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene*) treten für eine unabhängige Infrastrukturgesellschaft in öffentlicher Hand ein¹, während andere (etwa die Initiative *Gemeingut in BürgerInnenhand, GiB*) für einen integrierten Konzern eintreten. Beiden

¹ Der Bürgerbahn zufolge soll die Infrastruktur als unabhängige Gesellschaft in staatlichem Eigentum zusammengeführt werden. Mehr Details dazu unter: <https://winfriedwolf.de/?p=2593>

gemeinsam ist, dass sie sich gegen eine Privatisierung wenden, so dass alles in öffentlicher Hand bleibt, bzw. überhaupt erst dorthin überführt wird. Welches hierfür der beste nächste Schritt ist, ist für die Stellungnahme im Tarifikampf der GDL nicht von Bedeutung, auch wenn wir zur Kenntnis nehmen, dass die GDL für die Trennung von Betrieb und Netz eintritt, was wir vom Grundsatz her nicht teilen

Eine andere Position der GDL allerdings hat eine direktere Bedeutung für die Tarifpolitik der GDL. Die GDL hat im Frühjahr 2023 „Fair-Train e.G.“ gegründet, eine Genossenschaft, die Arbeitskräfte verleiht. Das soll eine Maßnahme zur Verhinderung von Tariffucht sein. Mit der Gründung einer eigenen Leiharbeitsfirma soll

„Arbeitnehmerüberlassung“ (AÜ) zu gleichen Bedingungen wie für das Stammpersonal erzwungen werden. Die Genossenschaft will die dabei entstehenden Gewinne den Genossenschaftsmitgliedern zur Verfügung stellen.

Weselsky: „Das ist notwendig, weil in Zeiten des Personal- und Fachkräftemangels die Eisenbahnberufe des direkten Bereiches und vor allem im Schicht- und Wechseldienst im harten Wettbewerb um Nachwuchs zwingend attraktiver gemacht werden müssen. Es reicht nicht aus, die Verkehrswende einleiten zu wollen, wenn man für die Berufe mit Schichtarbeit keine besonderen Anreize schafft und sie so wie bisher als das Schmutzkind im Jobranking verkommen lässt.“

Vor allem aus prinzipiellen Gründen lehnen wir ein solches taktisches Manöver ab, abgesehen davon, dass die DB, der wichtigste Verhandlungspartner, sich schon aus politischen Gründen hüten wird, von dieser Genossenschaft Arbeitskräfte auszuleihen. Wer der Spaltung der Belegschaften – ganz gleich in welcher Branche – einen Riegel vorschieben will, darf nicht aus kurzfristigem (taktischem) Interesse dem Instrument Leiharbeit auch noch seinen politischen Segen geben. Hier wird also noch einiges an Überzeugungsarbeit zu leisten sein. Dies gilt auch für die Diskussionen in den DGB-Gewerkschaften, die ja dieses Instrument durch den Abschluss von Tarifverträgen überhaupt erst möglich machen (sonst würde nämlich der EU-Grundsatz „Equal pay + equal treatment“ gelten)².

Schwieriger Kampf

Unabhängig von unserer Kritik an den beide o. g. Positionen der GDL sehen wir in dem Kampf der in der GDL organisierten Kolleg:innen eine bedeutende Chance für eine eigenständige Tarifpolitik, die *nicht* den Vorgaben aus der Politik (v. a. der konzertierten Aktion) folgt. Die GDL verhandelt jetzt mit 65 Unternehmen im Bahnbereich, wobei die DB allerdings der wichtigste „Tarifpartner“ ist. Nur in den DB-Betrieben trifft auch zu, dass die GDL ihre Forderungen für fünf Beschäftigtengruppen gestellt hat („Fünf für Fünf“), nämlich für Beschäftigte im Netzbetrieb, in der Netzinstandhaltung und in der Fahrzeuginstandhaltung sowie für das Zugpersonal und für die Auszubildenden.

Mit dem Abschluss, den die GDL im Dezember mit Netinera, Tochter der italienischen Staatsbahn) ohne Streiks vereinbart hat, wurde immerhin die Einführung der 35-Stunden-Woche für Schichtarbeiter:innen schrittweise ab dem 1. Januar 2025 erreicht.

Die GDL schreibt dazu: „Absenkung der Arbeitszeit ab 2025 und Fünf-Tage-Woche. Die Referenzarbeitszeit wird für Schichtarbeiter ab 1. Januar 2025 schrittweise von 38 auf durchschnittlich 35 Stunden pro Woche abgesenkt. Die 35-Stunden-Woche wird am 1. Januar 2028 erreicht sein. [...] Darüber hinaus wurde vereinbart, dass ab 1. Januar 2025 nicht mehr als fünf Schichten verplant werden dürfen und dann eine Ruhe von mindestens 48 Stunden zu erfolgen hat.“ Neben der IAP von 3000 € wurde vereinbart:]. Das Entgelt wird um in Summe 420 Euro, jeweils 210 Euro ab 1. März 2024 und 1. Dezember 2024 erhöht. Zu den gleichen Zeitpunkten werden die Zulagen für Nacht-, Sonntags- und Feiertagsarbeit um je fünf Prozent erhöht. [...] Der Abschluss bei NETINERA wird nun die Grundlage für alle anderen Tarifverhandlungen mit den 65 weiteren Tarifpartnern der GDL in der Tarifrunde 2023. Die GDL strebt an, diesen Abschluss auf andere Unternehmen zu übertragen – das gilt auch für den noch offenen Tarifabschluss mit der Deutsche Bahn AG.“

Gerade bei den minimalen, zu spät erfolgenden Entgelterhöhungen und einer Laufzeit von 54 Monaten sind wir allerdings der Meinung, dass dieses Ergebnis (ähnlich auch bei „GoAhead“) nicht als Vorbild dienen sollte. Die GDL-Mitglieder hatten in der Urabstimmung mit 97 Prozent für einen unbefristeten Streik zur Durchsetzung der ursprünglichen Forderungen gestimmt. Sie sollten ihrer Gewerkschaftsführung deutlich machen, dass sie nicht bereit sind, Abstriche bei ihren Forderungen hinzunehmen. Die Deutsche Bahn ist das größte Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland, welches es sich leisten kann, ihren Vorstandsmitgliedern Millionen Euro an Gehältern und Boni auszuzahlen sowie Milliarden an Euro für Prestigeobjekte wie Stuttgart 21 zu verschleudern. Es gibt daher keinen Grund, Ergebnisse wie bei NETINERA und Go-Ahead zu akzeptieren.

Die Kraft der kampfstarken Lokführer*innen sollte konsequent eingesetzt werden. Wenn die Bahnchefs nicht einlenken, sollten die Streiks weiter ausgeweitet werden. Die Streikenden sollten auch hier demokratisch über alle Schritte im Arbeitskampf diskutieren und abstimmen können. Daher schlagen wir vor, dass auf täglicher Basis Streikversammlungen einberufen werden. Demokratisch gewählte und rechenschaftspflichtige Streikdelegierte sollten außerdem zu einer bundesweiten Streikdelegiertenversammlung zusammenkommen, um über alle Schritte im Arbeitskampf zu beraten und darüber abzustimmen.

Die Bahn will sowohl aus grundsätzlichen als auch aus finanziellen Erwägungen nicht auf die Forderungen nach einer Arbeitszeitverkürzung eingehen, weshalb eine harte Auseinandersetzung absehbar ist.

Wir fordern den DGB und die DGB-Gewerkschaften auf, sich öffentlich hinter diesen Streik zu stellen und sich solidarisch zu erklären, anstatt der GDL wie in vergangenen Arbeitskämpfen noch in den Rücken zu fallen. Genau wie der gemeinsame Streiktag von EVG und ver.di im März letzten Jahres sollten ver.di und GDL sich auch an einen Tisch setzen, um über zeitgleiche Streiks zu sprechen, da nun auch die Tarifrunde im Nahverkehr beginnt. Auch hier geht es um Arbeitsbedingungen und Arbeitszeiten.

Wir stehen an der Seite der Kolleg:innen bei der Bahn und fordern alle Kolleg:innen in anderen Bereichen auf, sich solidarisch zu zeigen, und zwar nicht nur im persönlichen Verhalten gegenüber den Bahnbeschäftigten, sondern auch mit Solidaritätsadressen und Aktionen. Der Ausgang dieses Kampfes ist wichtig für uns alle.

² Zur Grundsatzfrage siehe: <https://www.labournet.de/politik/alltag/entlohnung/die-anstalt-prof-wolfgang-daeubler-und-labournet-germany-gesucht-leiharbeiterinnen-fuer-eine-klage-vor-dem-eugh-fuer-gleichen-lohn-und-gleiche-bedingungen-auch-in-deutschland/>