

# Lokführer brauchen eine neue Perspektive

Mehr als drei Monate nach den ersten Warnstreiks hat die Gewerkschaft der Lokführer (GDL) für kommenden Freitag wieder zu bundesweiten Arbeitsniederlegungen aufgerufen. Die Einzelheiten des Streiks will die GDL am heutigen Donnerstag bekannt geben.

Obwohl sich die in der GDL organisierten Lokführer bereits am 6. August eindeutig für einen Arbeitskampf ausgesprochen hatten – 95,8 Prozent votierten in der Urabstimmung für einen unbefristeten Streik –, verbrachte die Gewerkschaftsführung die vergangenen acht Wochen mit Kompromissgesprächen, Schlichtungsverhandlungen und einem geheimen Spitzengespräch mit Bahnchef Hartmut Mehdorn.

Inzwischen ist deutlich geworden, dass es der Deutschen Bahn AG nie wirklich darum ging, einen Kompromiss zu erzielen, sondern einem unliebsamen, kämpferischen Teil der Belegschaft eine Lektion zu erteilen. Sie nutzte die nachgiebige Haltung der GDL, um sich systematisch darauf vorzubereiten, einen Streik durch Notfallpläne und den Einsatz von Streikbrechern zu unterlaufen.

Bahn-Personalvorstand Margret Suckale erklärte diese Woche in Berlin, die Bahn werde »im Interesse der Kunden« alles tun, um die Auswirkungen des Streiks möglichst gering zu halten. Sie wolle den geplanten Streik »mit allen Mitteln bekämpfen«. *Der Spiegel* zitierte ein Mitglied des Bahnvorstands mit den Worten, man müsse »das Ding jetzt ausfechten, auch wenn es erst mal weh tut«.

Ein Sprecher der Bahn versicherte, der Konzern werde auch im Streikfall über die Hälfte des Betriebs aufrechterhalten. »Reisende können auch in den nächsten Wochen regelmäßig mit der Bahn fahren«, sagte er. »Deutlich mehr als die Hälfte der Züge wird trotz des Arbeitskampfs fahren.«

Die Bahn AG will dies durch den Einsatz von verbeamteten Lokführern sowie von Mitgliedern der Gewerkschaften Transnet und GDBA erreichen, die sich mit der Bahn bereits geeinigt haben. Etwas mehr als ein Viertel aller Lokführer sind bei Transnet und GDBA organisiert und etwa 30 bis 40 Prozent, darunter auch viele GDL-Mitglieder, sind Beamte, die nicht streiken dürfen.

Außerdem suchte die Bahn in den letzten beiden Wochen in großflächigen Zeitungsanzeigen nach 1.000 neuen Lokführern. 800 geeignete Kandidaten sollen bereits gefunden worden sein. Auch von Lokführern aus Österreich und der Schweiz war die Rede, die streikende GDL-Mitglieder kurzfristig ersetzen sollen. Der Einsatz von Lokführern ohne ausreichende Ausbildung und Streckenkenntnis wäre allerdings nur unter massivem Verstoß gegen geltende Sicherheitsvorschriften möglich.

Auf alle Fälle bestehen keine Zweifel, dass die Bahn die vergangenen Wochen systematisch genutzt hat, um sich auf einen Arbeitskampf vorzubereiten, und diesem auch nicht mehr ausweichen will. Sie ist offenbar entschlossen, den Lokführern eine Niederlage beizubringen.

Ein Kommentar der *Süddeutschen Zeitung* vom Montag gelangt zum Schluss: »Der Fundamentalismus, mit dem sich die Bahn-Manager dieser Kernforderung [der Forderung der GDL nach einem eigenen Tarifvertrag] entziehen, deutet darauf hin, dass sie derzeit weniger den Tarifkonflikt als vielmehr die GDL erledigen wollen.«

Auch ein erneutes gerichtliches Vorgehen gegen den Streik schließt die Bahn nicht aus. Im Sommer war sie so lange von

einem Arbeitsgericht zum nächsten gezogen, bis sie schließlich in Nürnberg eine Richterin fand, die die Streiks mit Hinweis auf den wirtschaftlichen Schaden verbot. Obwohl das Urteil nach Expertenmeinung kaum Aussicht auf Bestand hatte, verzichtete die GDL damals auf Revision und erklärte sich freiwillig zu einem zeitweiligen Streikverzicht bereit.

In den vergangenen Wochen hatte Bahnchef Mehdorn den GDL-Vorsitzenden Manfred Schell regelrecht vorgeführt. Neue Tarifangebote wurden regelmäßig erst den Medien unterbreitet, bevor die GDL davon erfuhr. In einem Fall wurde ein GDL-Vertreter, der sich auf einer Pressekonferenz der Bahn über ein neues Angebot informieren wollte, sogar von Sicherheitsleuten aus der Bahnzentrale geworfen.

Obwohl sich beide Seiten in den Moderatorengesprächen mit den CDU-Politikern Kurt Biedenkopf und Heiner Geißler darauf geeinigt hatten, dass die GDL zukünftig die Interessen der Lokführer vertritt, wenn sie im Gegenzug auf die Vertretung des übrigen Fahrpersonals verzichtet, war in den folgenden Angeboten der Bahn von einem eigenen Tarifvertrag der GDL keine Rede mehr. Die Angebote gingen auch nie über die 4,5 Prozent Lohnerhöhung hinaus, auf die sich die Bahn am 6. August mit Transnet und GDBA geeinigt hatte und die sie seither auch der GDL zugestehen will.

Vergangene Woche kündigte Mehdorn in der *Bild*-Zeitung ein Angebot von etwa zehn Prozent »ab sofort« an. Am Donnerstag traf er sich dann mit GDL-Chef Schell zu einem Gespräch unter vier Augen. Schell bezeichnete Mehdorns Angebot anschließend als »Witz der Woche« und sprach von einer »Unverschämtheit«. Die Bahn wollte zusätzlich zu den angebotenen 4,5 Prozent weitere 5 Prozent bezahlen, wenn die Lokführer als Gegenleistung pro Woche zwei Stunden länger arbeiten – ein Nullsummenspiel.

»Die Lokführer schieben bereits heute aufgrund immensern Personalmangels einen Überstundenberg vor sich her und arbeiten bis zur Erschöpfung«, kommentierte Schell. »Mehr geht einfach nicht.«

Der Konfrontationskurs der Bahn hat mehrere Gründe.

Zum einen fürchten Bundesregierung und Unternehmerverbände, dass die Tarifforderung der Lokführer – Entgelterhöhungen bis zu 31 Prozent und eine Verkürzung der Wochenarbeitszeit von 41 auf 40 Stunden – Schule machen könnte. Seit nunmehr zwanzig Jahren stagnieren oder sinken die Reallöhne, während die Arbeitsbelastung steigt und die Unternehmensprofite und Spekulationsgewinne an den Börsen steigen. Die Lokführer stehen mit ihrer Forderung stellvertretend für breite Schichten der Bevölkerung, die die ständige Umverteilung von unten nach oben nicht länger hinnehmen wollen. In Umfragen erklärten über 70 Prozent der Befragten Verständnis für die Streiks bei der Bahn.

Zum anderen gefährden die Forderungen der Lokführer die Privatisierungspläne, die von Bahn-Chef Mehdorn und der Verkehrsminister Tiefensee mit Nachdruck betrieben werden. Um die Deutsche Bahn AG für Aktionäre attraktiv zu machen, muss Mehdorn beweisen, dass das Unternehmen profitabel ist und seine Belegschaft unter Kontrolle hat.

Ersteres ist ihm in letzter Zeit gelungen, dank der Unterstützung der Bahngewerkschaften Transnet und GDBA, die die Privatisierungspläne uneingeschränkt unterstützen. Dank der umfangreichen Zugeständnisse, die die beiden Gewerkschaft-

ten bei Einkommen, Arbeitszeiten und Dienstplangestaltung zugestanden haben, hat sich die Bahn in jüngster Zeit aus einem defizitären Betrieb zu einem hochprofitablen Unternehmen entwickelt. Die GDL kündigte 2001 die Tarifgemeinschaft mit Transnet und GDBA, weil ihr diese Zugeständnisse zu weit gingen. Seither wird sie von den beiden anderen Gewerkschaften erbittert bekämpft. Jetzt stehen die DGB-Gewerkschaft Transnet und die Beamtengewerkschaft GDBA im Konflikt mit den Lokführern uneingeschränkt auf der Seite des Bahnvorstands.

Transnet-Chef Norbert Hansen hat seine Mitglieder bereits zum Streikbruch aufgefordert. »Unsere Mitglieder werden sich nicht als Streikbrecher missbrauchen lassen, aber ihren Dienst tun«, sagte er. Da die Bahn die Dienstpläne so ändern will, dass streikbereite Lokführer gar nicht erst eingeteilt werden, bedeutet »ihren Dienst tun«, dass Transnet-Mitglieder die Aufgaben von Streikenden übernehmen werden.

Transnet und GDBA hetzen seit Wochen gegen die Forderungen der GDL. Nach den ersten Warnstreiks hatten sie am 6. Juli einen Tarifvertrag über eine Lohnerhöhung von 4,5 Prozent unterzeichnet, um den Lokführern den Wind aus den Segeln zu nehmen. Er enthält eine Klausel, wonach der Vertrag ungültig wird, falls die Bahn mit der GDL einen eigenen Spartarifvertrag abschließt. Seither droht Hansen der Bahn offen damit, den im Juli unterzeichneten Tarifvertrag für 134.000 Beschäftigte wieder zu kündigen, falls sie den Lokführern irgendwelche Zugeständnisse macht.

Die GDL hat dieser Front von Regierung, Wirtschaft, Bahnvorstand und Bahngewerkschaften nichts entgegenzusetzen. GDL-Chef Manfred Schell windet und dreht sich seit Wochen und hofft verzweifelt, dass sich der Bahnvorstand doch noch zu einem Kompromiss bereit findet.

Auch jetzt versucht er den Streik auf Sparflamme zu halten. Obwohl die Friedenspflicht schon am Sonntag auslief, setzte die GDL den Streik erst auf Freitag an und kündigte ihn Tage im Voraus an, so dass die Bahn genügend Zeit zur Vorbereitung hat. Sie will den Streik vorerst auf einen Tag beschränken: »Wir gehen davon aus, dass dieser Arbeitskampf am Freitag reichen wird«, sagte Schell am Montag in Frankfurt – ein absurde Vorstellung angesichts der Erfahrungen der letzten Wochen.

Die Lokführer könnten die Bahn lahm legen und damit einen gewaltigen wirtschaftlichen Druck erzeugen. Laut Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) würde ein völliges Erliegen des Verkehrs die deutsche Wirtschaft bis zu einer halben Milliarde pro Tag kosten. Dabei könnten sich die Lokführer der Solidarität breiter Bevölkerungsteile und auch der Mitglieder von Transnet und GDBA sicher sein, die über die Streikbrecherrolle ihrer Gewerkschaften empört sind.

Doch die GDL will ebenso wenig wie die beiden anderen Gewerkschaften eine breite Mobilisierung auslösen, die ihren Händen entgleiten und zu einem offenen Konflikt mit dem Bahn-Vorstand und der Bundesregierung führen könnte. Ihr geht es in erster Linie um den Status und die Privilegien des eigenen Apparats. GDL-Chef Schell hat immer wieder durchblicken lassen, dass er bei den Tarif- und Arbeitszeitforderungen zu weitgehenden Abstrichen bereit ist, wenn der GDL dafür der Status eines selbständigen Tarifpartners zugestanden wird. Die Forderung nach einem eigenständigen Tarifvertrag steht für ihn im Mittelpunkt, und nicht die Lohnforderung der Lokführer. Von ihr will er nicht abrücken, während alles andere verhandelbar ist.

Als eigenständiger Tarifpartner würde die Rolle der GDL innerhalb des Bahn-Konzerns erheblich gestärkt. Gegenwärtig wird sie von der wesentlich stärkeren Transnet an die Wand gedrückt. So hat die GDL im Gegensatz zu Transnet kein eigenes

Mitglied im Aufsichtsrat der DB Holding. Auch in der Frage der Privatisierung vertritt die GDL keinen prinzipiellen Standpunkt. Der ehemalige Bundestagsabgeordnete Schell hält ich zwar zugute, dass er seinerzeit als einziges CDU-Mitglied gegen die Privatisierung gestimmt habe. Gleichzeitig hatte er aber die Privatisierung von Post und Telekom unterstützt, was verheerende Auswirkungen auf die Löhne und Arbeitsbedingungen der dortigen Beschäftigten hatte.

Inzwischen kann die GDL auch der Privatisierung der Bahn durchaus Vorteile abgewinnen. So hat sie bei mehreren kleinen Privatunternehmen eine wesentlich stärkere Stellung als bei der Deutschen Bahn. Dort hat sie zum Teil Tarifverträge abgeschlossen, die weit unter dem DB-Niveau liegen. Sie tritt zudem für eine Aufspaltung von Bahn und Schienennetz im Falle eines Börsengangs ein – eine Forderung, die auch vom Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) und der FDP unterstützt wird.

Bleibt der gegenwärtige Arbeitskampf unter der Kontrolle der GDL, wird er unweigerlich in einer verheerenden Niederlage enden, die auch nachhaltige Auswirkungen auf alle anderen Bahn-Beschäftigten und große Teile der Arbeiterklasse hätte.

Die Lokführer müssen Komitees gründen, die die Führung des Streiks in die eigenen Hände nehmen. Sie müssen sich an die Mitglieder der anderen Bahngewerkschaften wenden, um sie gegen die Streikbrecheraktivitäten von Transnet-Chef Hansen und Co. zu mobilisieren. Und der Streik muss auf die gesamte Bahn ausgedehnt und unbefristet geführt werden.

Vor allem ist es nötig, die politischen Lehren aus dem Versagen der GDL und der Verwandlung von Transnet und GDBA in Streikbrecherorganisationen zu ziehen.

Die Rechtswendung von Gewerkschaften und sozialreformistischen Parteien ist ein internationales Phänomen. Die Globalisierung der Produktion und die Vorherrschaft international operierender Finanzkartelle haben der Politik des sozialen Ausgleichs den Boden entzogen. Gewerkschaften und SPD reagieren darauf, indem sie sich uneingeschränkt auf die Seite der Wirtschaft stellen, um die »deutschen Interessen« – d.h. die Interessen der Deutschen Banken und Konzerne – in der heftig umkämpften Weltarena zu verteidigen. Militarismus, Staatsaufrüstung und heftige Angriffe auf Löhne und Rechte der Arbeiter sind die Folgen.

Die Verteidigung von Einkommen sowie von sozialen und demokratischen Rechten erfordert eine grundlegend neue politische Strategie, die nicht die Profitinteressen der Wirtschaft zum Maßstab aller Dinge macht, sondern die Bedürfnisse der arbeitenden Bevölkerung in den Mittelpunkt stellt und damit eine sozialistische Zielsetzung verfolgt. Die Produktion im allgemeinen und derart wichtige Unternehmen wie die Bahn AG müssen der Kontrolle der Finanzaristokratie entrissen und in den Dienst der Gesellschaft als ganzer gestellt werden.

Das kann nur erreicht werden, wenn Arbeiter mit ihren alten, nationalen Organisationen brechen und sich europa- und weltweit zusammenschließen, um für eine sozialistische Reorganisation der Gesellschaft zu kämpfen. Dieses Ziel, den Aufbau einer internationalen sozialistischen Partei, verfolgen die *World Socialist Web Site* und die Partei für Soziale Gleichheit (PSG).

**[www.wsws.org/de](http://www.wsws.org/de)**

**Partei für Soziale Gleichheit – PSG**

E-Mail: [psg@gleichheit.de](mailto:psg@gleichheit.de)

Post: PSG • Postfach 040 144 • 10061 Berlin

Telefon: (030) 30 87 24 40

Internet: [www.gleichheit.de](http://www.gleichheit.de)