

Unterstützt die Lokführer gegen die deutsche Bahn AG!

10. Oktober 2007

Der Konflikt zwischen den Lokführern und der Deutschen Bahn AG hat den Rahmen einer normalen Tarifaufsetzung längst gesprengt. Die Bahn ist entschlossen, einem unliebsamen, kämpferischen Teil der Belegschaft eine Lektion zu erteilen und die Lokführergewerkschaft GDL zu zerschlagen. Deshalb weigert sie sich stur, irgendwelche Zugeständnisse zu machen. Sie wird dabei von der Bundesregierung, der Justiz, den großen Wirtschaftsverbänden sowie von den DGB-Gewerkschaften unterstützt.

Setzt sich die Bahn durch, hätte dies schwerwiegende Folgen für alle anderen Lohnabhängigen. Jeder Widerstand gegen Lohn- und Sozialabbau, gegen die Umverteilung der Einkommen von unten nach oben, würde eingeschüchtert, verfolgt und kriminalisiert. Eine Niederlage der Lokführer würde die Schleusen für weitere Angriffe auf alle Lohnabhängigen öffnen.

Die Partei für Soziale Gleichheit (PSG) ruft daher die gesamte arbeitende Bevölkerung auf, sich mit den Lokführern zu solidarisieren. Lasst nicht zu, dass die Lokführer von den DGB-Gewerkschaften isoliert, vom Bahn-Management an die Wand gedrückt und von der Klassenjustiz kriminalisiert werden! Baut Solidaritätskomitees auf und macht den Kampf der Lokführer zum Ausgangspunkt einer breiten Offensive gegen Lohn- und Sozialabbau und gegen die Große Koalition in Berlin!

Was fordern die Lokführer?

Bahnchef Mehdorn wird nicht müde, die Tarifforderung der Lokführer als unvernünftig und „außerhalb jeder Normalität“ zu verurteilen. Er findet damit ein breites Echo in den Medien. Dabei fordern die Lokführer lediglich einen Teil dessen zurück, was sie in den letzten Jahren verloren haben.

Seit der Bahnreform von 1994 ist die Belegschaft der Bahn auf 185.000 halbiert worden. Die Arbeitsbelastung stieg entsprechend, während die Löhne stagnierten und in den letzten beiden Jahren um 10 Prozent sanken. Das Ergebnis ist eine hohe Belastung durch ständige Schichtarbeit sowie Einkommen, von denen sich kaum leben lässt, schon gar nicht mit einer Familie. Das Bruttogehalt eines Lokführers beträgt heute maximal 2.142 Euro. Selbst bei Berücksichtigung aller Zulagen kommen dabei netto nur 1.500 Euro, im besten Falle 2.000 Euro heraus. In der benachbarten Schweiz verdienen Lokführer rund doppelt so viel.

Die GDL-Forderung nach einem Einstiegsgehalt von 2.500 Euro brutto, das über einen langen Zeitraum auf 3.000 Euro steigt, sowie der Verkürzung der Wochenarbeitszeit von 41 auf 40 Stunden ist vollauf gerechtfertigt. Sie würde die Bahn 250 Millionen Euro im Jahr kosten. Das ist gerade ein Zehntel des Überschusses von 2,5 Milliarden Euro, den das einst hochdefizitäre Unternehmen im vergangenen Jahr auf Kosten der Belegschaft verdiente.

Mehdorns eigenes Gehalt ist im letzten Jahr um 100 Prozent gestiegen, auf 3,18 Millionen Euro. Die acht Vorstands-

mitglieder der Bahn AG kassierten zusammen 20 Millionen Euro. Da drei Viertel ihrer Einkommen aus Erfolgsprämien bestehen, verdienen sie an jedem Euro mit, den sie aus der Belegschaft herauspressen.

Die Situation bei der Bahn ist ein Spiegelbild der ganzen Gesellschaft. Seit nunmehr zwanzig Jahren stagnieren und sinken die Reallöhne, während Managergehälter, Unternehmensprofite und Spekulationsgewinne steigen. An den Lokführern soll nun ein Exempel statuiert werden, damit diese Bereicherungssorgie fortgesetzt werden kann. Sie hat ihren Höhepunkt noch längst nicht erreicht, wie ein Blick über den Atlantik zeigt. In den USA hat die Automobilarbeitergewerkschaft UAW bei der Opel-Mutter General Motors soeben einen Tarifvertrag unterschrieben, der die Löhne für Neueingestellte halbiert, auf 14 Dollar (knapp 10 Euro) die Stunde. Da auch zahlreiche Sozialleistungen wegfallen, spart der Konzern zwei Drittel der bisherigen Lohnkosten. Die UAW wurde im Gegenzug mit der Kontrolle über den milliarden-schweren Gesundheitsfonds für Rentner belohnt. Das macht die Gewerkschaft zu einem der größten Spekulanten an der Wall Street und beschert den Funktionären, unabhängig von den Mitgliedsbeiträgen, ein hohes Einkommen.

Der DGB als Streikbrecher

Auch in Deutschland unterstützen die Gewerkschaften die Angriffe auf die eigenen Mitglieder. Sie haben sich aus Arbeitnehmervertretern in Co-Manager verwandelt, die nur auf die Profitabilität des Unternehmens bedacht sind.

Die Bahngewerkschaften Transnet und GDBA unterstützen die Privatisierungspläne der Bahn und haben den Personalabbau und den Tarifabbau der vergangenen Jahre mitgetragen. Nun beraten sie den Bahnvorstand bei seinem Vorgehen gegen die Lokführer und fordern die eigenen Mitglieder zum Streikbruch auf. Dabei lügen sie, dass sich die Balken biegen. So beschimpft Transnet die Lokführer als „Tarif-Brecher“ und wirft ihnen vor, sie verletzen mit ihren Forderungen die „Solidarität“ mit den übrigen Bahnbeschäftigten.

Offensichtlich rechnen die Funktionäre von Transnet damit, dass die Eisenbahner ein kurzes Gedächtnis haben. Es sind keine fünf Jahre her, da haben sie sich selbst als „Tarif-Brecher“ betätigt. Transnet unterschrieb damals einen Ergänzungsvertrag für die DB Regio AG, der das dortige Fahrpersonal wesentlich schlechter stellte, als die übrigen Bahnbeschäftigten. Er sah bis zu 18 zusätzliche unbezahlte Schichten vor. Der Vertrag scheiterte schließlich, weil die GDL die Unterschrift verweigerte.

Diese Art von Tarifbruch ist bei den großen DGB-Gewerkschaften seit Jahren gang und gäbe. Die IG Metall leistete bei Volkswagen in dieser Hinsicht Pionierarbeit, in enger Zusammenarbeit mit dem früheren Arbeitsdirektor Peter Hartz, dem Namensgeber der Hartz-Gesetze. Verdi stimmte in diesem Jahr der Ausgliederung von 50.000 Telekom-Beschäftig-

ten in Servicegesellschaften zu, bei einer drastischen Senkung der Löhne, längeren Arbeitszeiten und schlechteren Arbeitsbedingungen.

Nur wenn die Lokführer gegen das Lohndiktat der Gewerkschaften rebellieren, schreien die Funktionäre lautstark „Solidarität“. Welch ein Hohn! Die Arbeiterbewegung hat fast alle ihre Errungenschaften mutigen Vorkämpfern zu verdanken. Hätten diese nur das gefordert, was alle anderen bereits hatten, gäbe es heute noch Kinderarbeit.

Auch Verdi-Chef Bsirske hat den Lokführern auf dem Bundeskongress seiner Gewerkschaft vorgeworfen, sie verabschiedeten sich „aus der Solidarität“ und versuchten, „im Alleingang für sich das Maximale herauszuholen“ – und das drei Monate nachdem Verdi die Telekom-Beschäftigten ausverkauft hat! Dass Bsirske dennoch mit 94 Prozent der Delegiertenstimmen wieder zum Vorsitzenden gewählt wurde, zeigt, dass sich die gesamte Funktionärskaste verbündet hat, um den Mitgliedern den Krieg zu erklären.

Rückendeckung durch die Bundesregierung

Bahnchef Mehdorn hat bei seinem Vorgehen gegen die Lokführer die volle Rückendeckung von Bundesverkehrsminister Tiefensee (SPD). Dieser täuscht Neutralität vor und verschanzt sich hinter der Behauptung, er beachtete strikt die Tarifautonomie. Doch als hundertprozentige Eigentümerin der Bahn ist die Bundesregierung in diesem Konflikt Partei. Mehdorn ist ihr Angestellter. Indem sie sich „neutral“ verhält, gibt sie ihm freie Hand für sein Vorgehen gegen die Lokführer.

Wie Mehdorn will die Bundesregierung die Bahn so schnell wie möglich an die Börse bringen. Dazu muss sie profitabel sein und die Belegschaft unter Kontrolle haben. Ein Erfolg der Lokführer hätte zur Folge, „dass der anteilige Verkauf der Deutschen Bahn an private Investoren in Gefahr geriete“, bemerkt *Die Zeit*. „Welcher Anleger investiert schon gern in einen Konzern mit drei konkurrierenden, miteinander um Macht und Einfluss kämpfenden Gewerkschaften?“

Klassenjustiz

Bundesregierung und Bahn erhalten Schützenhilfe von einer willfährigen Justiz, die, kaum ist sie mit einer Bewegung von unten konfrontiert, rechtsstaatliche Grundsätze über Bord wirft und zur unseligen Traditionen der Klassenjustiz vergangener Zeiten zurückkehrt.

Die zahlreichen Urteile von Arbeitsgerichten, die Streiks der Lokführer ganz oder teilweise verboten haben, sind Anlass zu höchster Besorgnis. Das Streikrecht leitet sich direkt aus der grundgesetzlich garantierten Tarifautonomie ab, dem Recht, Tarifverträge frei von staatlichen Eingriffen abzuschließen. Es kann daher nicht einfach per Gerichtsbeschluss außer Kraft gesetzt werden.

Diese Auffassung vertreten auch namhafte Juristen. Thomas Dietrich, von 1994 bis 1999 Präsident des Bundesarbeitsgerichts, bezeichnet in einem Interview mit der *Süddeutschen Zeitung* das vom Arbeitsgericht Nürnberg im Sommer ausgesprochene Streikverbot als „grotesk“. „Die Schadenshöhe allein kann als Rechtfertigung für ein Streikverbot nicht reichen“, betont Dietrich.

Mit dem zu erwarteten Schaden hatten die jeweiligen Arbeitsgerichte die Einschränkung des Streikrechts begründet. So auch das Arbeitsgericht Chemnitz, das vergangene Woche völlig willkürlich Streiks im Fern- und Güterverkehr bundesweit verbot, während es sie für den Regionalverkehr zuließ.

Dieses Urteil setzt das Streikrecht faktisch außer Kraft. Denn wenn nur Streiks erlaubt sind, die keinen oder geringen wirtschaftlichen Schaden anrichten, bleibt die Streikwaffe stumm. Der Sinn eines Streiks besteht gerade darin, durch das Zufügen von Schäden wirtschaftlichen Druck auszuüben. Macht das Chemnitzer Urteil Schule, droht jeder Streik vor dem Richter – oder im Gefängnis – zu enden.

Eine neue Perspektive

Die GDL unter dem CDU-Politiker Manfred Schell ist nicht in der Lage, der Front aus Bahnvorstand, Bundesregierung, Justiz und DGB-Gewerkschaften wirksam entgegenzutreten. Seit Wochen windet und dreht sie sich und sucht verzweifelt nach einem Kompromiss. Längst hat sie ihre Bereitschaft signalisiert, bei der Tarifforderung Abstriche zu machen. Die Forderung nach einem eigenen Tarifvertrag kann sie aber nicht so leicht aufgeben, weil damit ihr Überleben als Organisation in Frage stünde.

Der Bahnvorstand fühlt sich durch die nachgiebige Haltung der GDL in seiner Absicht bestätigt, unnachgiebig gegen die Lokführer vorzugehen und die GDL zu zerschlagen. Schon der Ausstand vom 5. Oktober glich eher einer Aussperrung als einem Streik. Die Bahn hatte die Verhandlungsbereitschaft der GDL ausgenutzt, um sich mit einem Notfallplan systematisch vorzubereiten. GDL-Lokführer wurden gar nicht erst auf die Loks gelassen, demonstrierende GDL-Mitglieder aus den Bahnhöfen verwiesen. Seither gibt sich der Bahn-Vorstand unerbittlich und schließt jedes neue Angebot kategorisch aus.

Die Lokführer dürfen die Führung des Arbeitskampfes nicht länger der GDL überlassen. Sie müssen Komitees gründen, die die Führung des Streiks in die eigene Hand 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.

Dabei brauchen die Lokführer die Solidarität und Unterstützung der gesamten Arbeiterklasse.

Die Verteidigung von Einkommen sowie von sozialen und demokratischen Rechten erfordert eine grundlegend neue politische Strategie. Anstatt der Profitinteressen der Wirtschaft müssen die Bedürfnisse der arbeitenden Bevölkerung in den Mittelpunkt gestellt und eine sozialistische Zielsetzung verfolgt werden. 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

Partei für Soziale Gleichheit – PSG

E-Mail: psg@gleichheit.de

Post: PSG • Postfach 040 144 • 10061 Berlin

Telefon: (030) 30 87 24 40

Internet: www.gleichheit.de