

## **22. Oktober 2014, von Michael Schöfer GDL - ein Vorbild für andere**

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), obgleich bereits 1919 gegründet, führte lange Zeit ein recht beschauliches Dasein. Sie war wohl das, was manche despektierlich "Schnarchnasenverein" nennen. Gehört hat man von ihr jedenfalls äußerst selten, die Musik spielte lange Zeit bei der viel größeren Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), die sich heute Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) nennt. Bis zum Jahr 2002. Damals scherte die GDL aus der Tarifgemeinschaft bei der Deutschen Bahn aus, in der sie bis dahin gemeinsam mit den anderen Eisenbahnergewerkschaften agierte.

Im Jahr 2007 kam es dann unter dem legendären Vorsitzenden Manfred Schell zu einem spektakulären und konsequent durchgeführten Streik der Lokführer, mit dem die GDL der Bahn eine durchschnittliche Tarifierhöhung von 11 Prozent abtrotzte. 11 Prozent, wann hat es das je gegeben! Die vergleichsweise kleine dbb-Gewerkschaft wächst rapide, denn seitdem treten viele Bahnbeschäftigte von der DGB-Gewerkschaft EVG zu ihr über. Übrigens nicht bloß Lokführer, sondern in zunehmendem Maße auch Zugbegleiter. Mittlerweile sind nach Angaben der GDL bereits 30 Prozent der Zugbegleiter bei ihr organisiert. [1]

Der bis Juli 2014 geltende Grundlagen-Tarifvertrag mit der Deutschen Bahn sah vor, dass die GDL nur für Lokführer Tarifverhandlungen führen darf. Und genau darum geht es in der aktuellen Auseinandersetzung. Wie jede andere Gewerkschaft beansprucht die GDL das selbstverständliche Recht, für ALLE Mitglieder Tarifverhandlungen führen zu dürfen, nicht nur für Lokführer. Das ist eigentlich das normalste von der Welt. Gleichwohl werden gegen dieses berechnete Anliegen harte Geschütze aufgeföhren: Die GDL habe jedes Maß verloren und laufe Amok, lässt uns die Deutsche Bahn AG in einer Presseerklärung wissen. [2] Bei der Bahn herrscht traditionell ein raues Klima, der Satz "Das Leben ist kein Ponyhof" trifft hier voll und ganz zu. Das kann sensible Zeitungsredakteure mächtig irritieren, die Auseinandersetzung wird dann von ihnen prompt auf die persönliche Ebene reduziert: GDL-Chef Claus Weselsky klinge "nicht immer wie der nüchtern-professionelle Anwalt seiner Klientel, sondern allzu oft so, als führe er eine persönliche Auseinandersetzung mit dem Management der Bahn", kommentiert die Süddeutsche Zeitung. [3] "Die Lokführer dienen dem GDL-Vorsitzenden als Druckmittel, um seinen persönlichen Einflussbereich auszudehnen. Mit einer normalen Tarifaueinandersetzung hat das nichts mehr zu tun." [4] Weselsky sei also machtlüstern, das erklärt natürlich scheinbar alles. Dass er die Auseinandersetzung im Interesse seiner Beschäftigten sucht, kommt den Redakteuren offenbar nicht in den Sinn.

Glaubt man den Kommentaren in den Nachrichten, zeigen auch Reisende und Pendler für den GDL-Streik wenig Verständnis. Doch schauen wir uns die Fakten an:

Ein unverheirateter Lokomotivführer (Steuerklasse I) mit 20 Jahren Berufserfahrung und ohne besondere Zusatzaufgaben (LF 5) verdient nach dem derzeit gültigen Entgelttarifvertrag ein Grundgehalt von 2.959,00 Euro. Brutto, versteht sich. [5] Netto sind das lediglich 1.848,69 Euro. Bei einem verheirateten Lokomotivführer (Steuerklasse III, Kinderfreibetrag 1,0) sind es netto 2.143,64 Euro. Reichtümer erwirbt man als Lokführer also keine - trotz der hohen Verantwortung für die vielen Fahrgäste. Überspitzt formuliert könnte man sagen: Die Lokführer und die Piloten der Lufthansa stehen bei den diesjährigen Streikwellen am jeweiligen Ende der Einkommensskala.

Die Arbeitgeber haben in der Vergangenheit Flächentarifverträge bzw. Branchentarifverträge, die für alle Beschäftigten einer Branche gelten, massiv infrage gestellt. Zudem sind sie

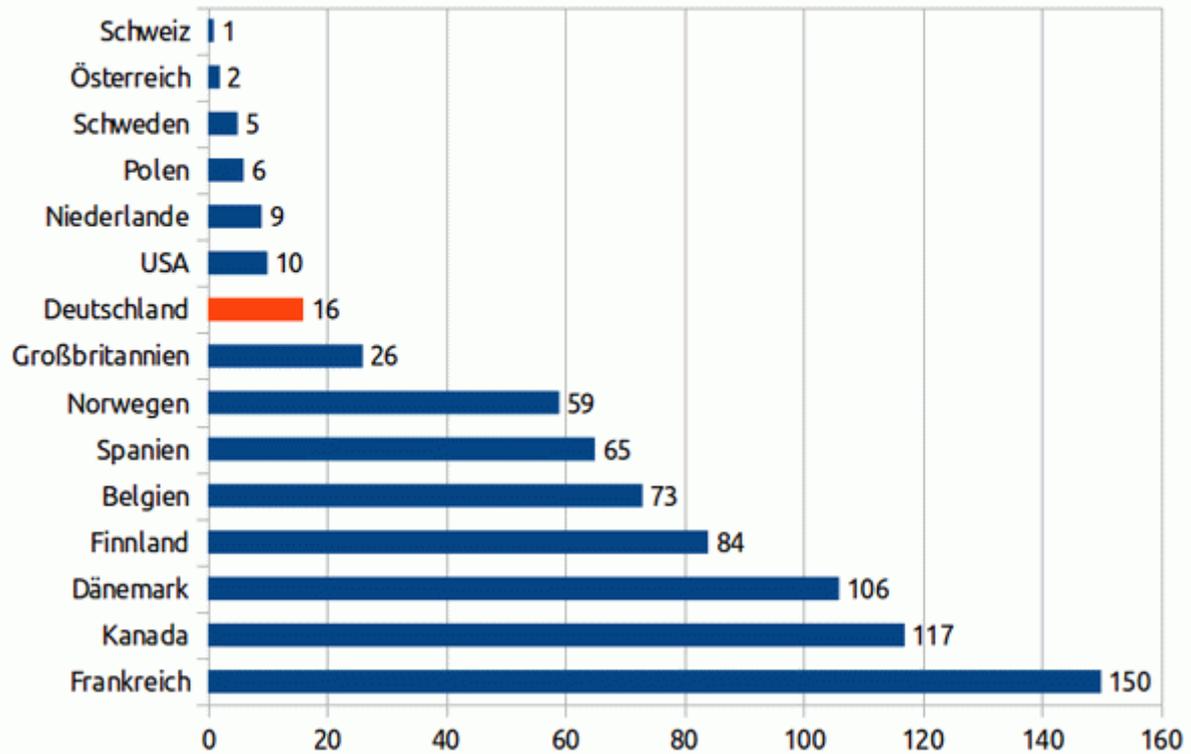
scharenweise aus der Tarifbindung geflüchtet: 1998 galten solche Tarifverträge in Westdeutschland bei 47,7 Prozent aller Betriebe, 2013 waren es bloß noch 30 Prozent. 1998 unterlagen in Westdeutschland 76 Prozent der Beschäftigten einer Tarifbindung, 2013 waren es bloß noch 60 Prozent. [6] Angesichts dessen über Spartengewerkschaften und die Existenz von mehreren Tarifverträgen pro Betrieb zu jammern, ist heuchlerisch. Hier wird von den Gewerkschaften schließlich in praxi nur das nachvollzogen, was die Arbeitgeber ursprünglich initiierten, mithin ist das Ganze eine zwangsläufige Folge ihres eigenen Handelns. Und das haben sie jetzt davon. Wie heißt es so schön: Wer Wind sät, wird Sturm ernten.

Bei der Bahn war die Entwicklung besonders krass: Der Staat als Eigentümer wollte die ehemalige Bundesbahn privatisieren und an der Börse verscherbeln. Im Gegensatz zu heute waren früher alle Lokführer Beamte, die nicht streiken durften. Doch man kann eben nicht beides zugleich haben: Lammfromme Arbeitnehmer ohne Streikrecht und privatwirtschaftliche Managementmethoden zur Maximierung des Profits. Im Zuge der Neuorganisation des Unternehmens (Stichwort: Bahnreform) hat die Bahn rigoros Personal wegrationalisiert (1985: 322.383 Mitarbeiter, 2005: 216.389 Mitarbeiter, 2013: 295.653 Mitarbeiter). [7] Da hat sich viel Frust aufgestaut, der sich gelegentlich entlädt.

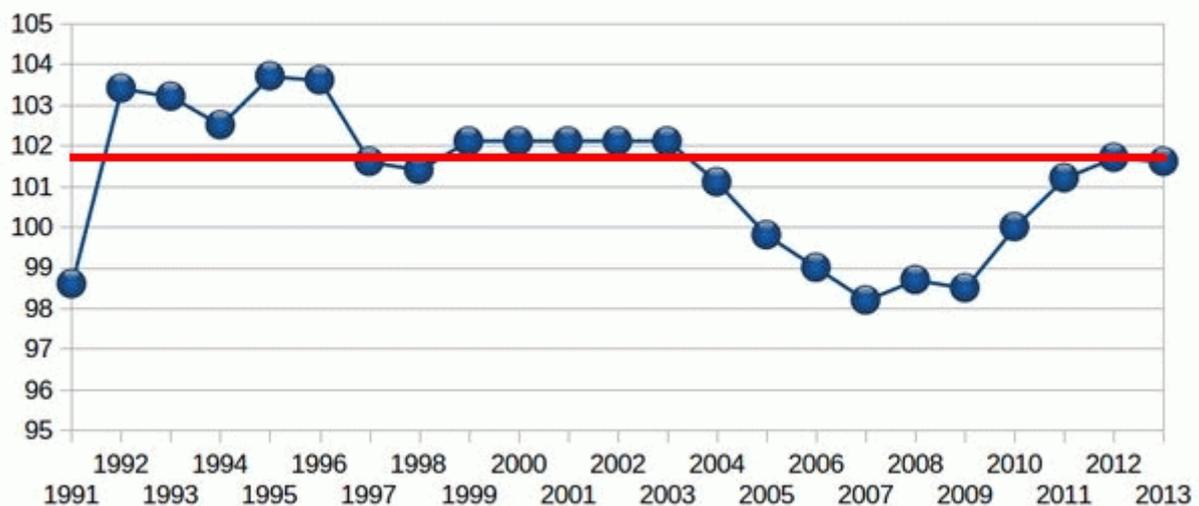
Nebenbei bemerkt: Es gibt andernorts ebenfalls mehrere Gewerkschaften, die - von Ausnahmen abgesehen - dennoch gemeinsam ein einheitliches Tarifwerk zustandebringen. Im öffentlichen Dienst beispielsweise. Warum sollte das bei der Bahn nicht genauso klappen? Aber der GDL abzusprechen, für ALLE Mitglieder Tarifverträge auszuhandeln, ist unverschämte und widerspricht der vom Grundgesetz geschützten Koalitionsfreiheit. Letztere beinhaltet bekanntlich das Recht, einer Gewerkschaft seiner Wahl beizutreten und sich von ihr vertreten zu lassen.

Zu viel gestreikt wird in Deutschland ebenso wenig, im internationalen Vergleich fällt die Anzahl der Streiktage hierzulande recht moderat aus. Der angeblichen Streikfreudigkeit der Spartengewerkschaften zum Trotz halten sich die Streiktage in engen Grenzen (siehe Grafik). [8] Die Forderung, der Gesetzgeber möge hier zugunsten der Arbeitgeber respektive der jeweils größten Gewerkschaft eingreifen (Damoklesschwert: Tarifeinheit), beruht nicht auf Fakten, sondern ist Merkmal einer gewerkschaftsfeindlichen Ideologie. Außerdem sollen Streiks weh tun, das ist schließlich ihr Zweck, andernfalls könnte man ja gleich ganz auf sie verzichten. Der GDL vorzuwerfen, sie nutze das aus, ist absurd. Soll sie sich etwa dauerhaft mit Niedriglöhnen und ungünstigen Arbeitsbedingungen abfinden? Gewerkschaften sind dazu da, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten und deren soziale Lage zu verbessern. Die GDL ist diesbezüglich sogar ein Vorbild. Wären alle Gewerkschaften so kämpferisch, müssten sich die Arbeitnehmer nicht mit seit zwei Jahrzehnten stagnierenden Reallöhnen begnügen (siehe Grafik). Der Erfolg gibt der GDL recht, denn im Gegensatz zu vielen anderen Gewerkschaften steigen ihre Mitgliederzahlen kontinuierlich an.

### Internationaler Vergleich der arbeitskampfbedingt ausgefallenen Arbeitstage pro tausend Beschäftigte (Jahresdurchschnitt 2005-2012)



### Reallohnindex (1991-2013)



[1] Wirtschaftswoche vom 17.08.2013

[2] Deutsche Bahn, Pressemitteilung vom 17.10.2014

[3] Süddeutsche vom 21.10.2014

[4] Süddeutsche vom 19.10.2014

[5] GDL, Bundes-Rahmen-Lokomotivführertarifvertrag vom 24.07.2012, PDF-Datei mit 104 kb

[6] Hans-Böckler-Stiftung, WSI-Tarifarchiv

[7] Wikipedia, Deutsche Bundesbahn (1985) und Deutsche Bahn (2005 + 2013)

[8] Hans-Böckler-Stiftung, Pressemeldung vom 13.03.2014, PDF-Datei mit 83 kb. Frankreich, Schweden und Österreich Angaben jeweils 2005-2011

© Michael Schöfer, Kleinfeldstr. 27, 68165 Mannheim  
URL des Artikels: [www.michael-schoefer.de/artikel/ms1390.html](http://www.michael-schoefer.de/artikel/ms1390.html)