

In der Falle

Tarifpolitik Mit dem längsten Streik in der Geschichte der Deutschen Bahn wollte die Lokführergewerkschaft GDL ihre Macht demonstrieren. Doch bereits am Samstagabend war Schluss. Ihr harter Kurs führt ins Abseits.



Es gibt Siege, die schon den Hauch der kommenden Niederlage atmen. Im dunkelgrauen Anzug, den Rücken durchgedrückt, groß und aufrecht, steht Claus Weselsky auf dem Flur des Arbeitsgerichts im Gutleutviertel, mitten im nächtlichen Frankfurt am Main.

„Die GDL ist im Recht. Die GDL ist auf dem Weg, ihre Grundrechte durchzusetzen“, spricht der Chef der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) am vergangenen Donnerstagabend in die Mikrofone. „Wir werden von vielen Seiten angegriffen. Wir werden von vielen infrage gestellt.“ Knapp sieben Stunden Verhandlungen liegen hinter ihm. Knapp sieben Stunden, in denen der Gewerkschaftschef wieder einmal beweisen wollte, dass er keine Kompromisse macht.

Per einstweiliger Verfügung hatte die Deutsche Bahn AG versucht, jenen Streik, der der längste in ihrer Unternehmensgeschichte werden sollte, per Gerichtsbeschluss stoppen zu lassen. Sogar einen Vergleich hatte das Gericht vorgeschlagen, um zwischen den unversöhnlichen Parteien zu schlichten – und scheiterte wie andere zuvor. Am Ende lehnt Richterin Ursula Schmidt den Antrag der Bahn ab und erklärt den Streik der Lokführer für „verhältnismäßig“ und „rechters“.

Kurz vor Mitternacht präsentiert sich Weselsky im Gerichtsflur als Sieger. Und doch steht da in dieser Donnerstagnacht in Wahrheit schon ein Verlierer.

Einen Tag später schon musste Weselsky nachgeben. Zwar lehnte er auch am Freitag beim Berufungsverfahren vor dem Landesarbeitsgericht in Frankfurt noch alle Vorschläge für eine gütliche Einigung ab. Wenig später aber erklärte die GDL, dass sie den Streik schon am Samstagabend beenden wolle – 34 Stunden früher als angekündigt. Es handele sich um „eine Geste der Versöhnung“, sagte Weselsky. Er hätte auch sagen können: um ein Zugeständnis.

Der Ausstand ist nun vorzeitig beendet, doch Weselskys Gewerkschaft hat bereits Schaden genommen. Dass sie alle juristischen Gütevorschläge zurückwies, dürfte der GDL in der Öffentlichkeit den letzten Rest Verständnis für ihren Streik gekostet haben. Andere Arbeitnehmerführer und die Politik gingen erkennbar auf Abstand. Bundeskanzlerin Angela Merkel erinnerte die GDL an ihre „Gesamtverantwortung“, Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel attestierte einen „Missbrauch des Streikrechts“. In der Großen Koalition mehrten sich Forderungen, die geplante Einschränkung des Streikrechts für kleine Gewerkschaften wie die GDL sogar noch zu verschärfen.

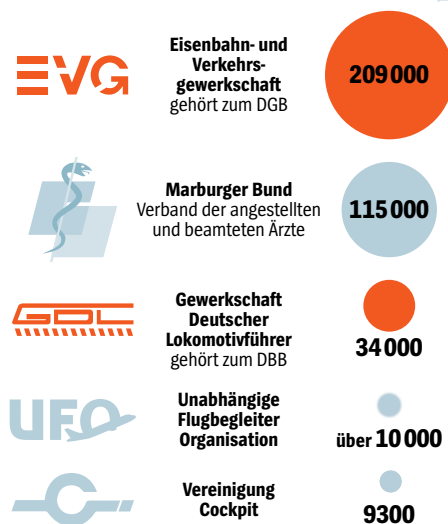
Die staunende Republik erlebt derzeit eine Tarifaueininandersetzung der besonderen Art. Um höhere Löhne und kürzere Arbeitszeiten für die Lokführer geht es dabei nur am Rande. Weselsky geht es um

mehr Macht. Er will nicht nur einen Tarifvertrag für die Lokführer bei der Bahn abschließen, die in der Mehrheit bei seiner GDL organisiert sind, sondern auch für Zugpersonal in seinen Reihen, obwohl die Mehrheit dieser Berufsgruppe Mitglied der sehr viel größeren Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ist.

Der Vorsitzende will, dass seine GDL wächst. Und Gewerkschaften wachsen durch Demonstrationen der Macht, die sie für neue Mitglieder interessant macht. Der Konflikt hat vor allem einen politischen Grund: Weselsky möchte verhindern, dass die Große Koalition ihm die Freiheiten wieder nimmt, die ihm das Bundesarbeitsgericht erst 2010 schenkte. Damals verabschiedeten sich die Richter mit einem Urteil vom bis dahin gültigen Grundsatz „Ein Betrieb, ein Tarifvertrag“, nach dem jede Berufsgruppe nur von einer Gewerkschaft

Am langen Hebel

Mitgliederzahlen ausgewählter deutscher Gewerkschaften



vertreten werden darf. Sie bereiteten damit den Boden für die Machtausdehnung von Spartengewerkschaften wie der GDL.

Doch nun will die Bundesregierung die Rechte der Kleingewerkschaften wieder einschränken. Arbeitsministerin Andrea Nahles hat ihren Entwurf für das sogenannte Tarifeinheitgesetz bereits vorgelegt. Danach soll im Streitfall am Ende nur der Wille der größeren Gewerkschaft gelten – und in vielen Betriebseinheiten der Bahn wäre das vermutlich nicht die GDL.

Deshalb ist Weselsky so hartleibig und lehnt bislang jeden Kompromiss und eine Schlichtung ab. Genau diese Sturheit befeuert wiederum den Willen der Regierung, ihr geplantes Gesetz zur Tarifeinheit unbedingt umzusetzen: Der GDL-Chef steckt in einer selbst gestellten Falle.

Doch der Streik verfehlte sein Ziel noch aus einem ganz anderen Grund: Er tat

nicht so weh, wie Weselsky es sich erhofft hatte. Und er stärkte die Konkurrenten der Bahn, möglicherweise auf Dauer.

Zwar zeigten sich die meisten Reisenden von den Arbeitsniederlegungen der Lokführer genervt. Aber inzwischen ist eine Art Streikroutine eingezogen: Statt sich über etwas zu ärgern, das sie nicht ändern konnten, wichen viele Menschen auf andere Verkehrsmittel aus. Einige spontan, viele sogar vorsorglich.

So wie Walter Börner. Eigentlich wollte der 71-Jährige zu einem Klassentreffen nach Stuttgart mit der Bahn fahren. Doch das Reisebüro verließ er schließlich mit einem Fernbusticket. Deshalb stand er am vergangenen Donnerstag am unwirtlichen Zentralen Omnibusbahnhof in Berlin und sagte mit Vorfreude: „Ich fahre zum ersten Mal Fernbus, das Ticket ist viel günstiger als bei der Bahn.“ Gut möglich, dass er auf den Geschmack gekommen ist.

MeinFernbus ist der größte Anbieter im noch jungen Fernbusmarkt, normalerweise zählt die Flotte rund 300 Busse. An den Streiktagen schickte das Unternehmen 150 Busse mehr auf die Straßen, sie waren fast alle ausgebucht. Rund 8000 Passagiere zusätzlich konnte MeinFernbus pro Streiktag transportieren. Das entspricht immerhin rund zehn ICE. „Ich gehöre wohl zu den wenigen Menschen, die der GDL dankbar sind, weil sie hilft, den Fernbus als Reisealternative zu etablieren“, sagt Panya Put-sathit, Geschäftsführer von MeinFernbus.

Auch andere Bahn-Konkurrenten, von der Lufthansa bis hin zu Mitfahrzentralen profitierten. Der Autovermieter Sixt kürte GDL-Chef Weselsky in einer ganzseitigen Anzeige gar zum „Mitarbeiter des Monats“. Und zur Ironie des Streiks gehört es, dass derart viele Reisende auf Alternativen auswichen, dass die Fernzüge, die noch unterwegs waren, oft halb leer blieben. Entspannter war Bahnreisen selten.

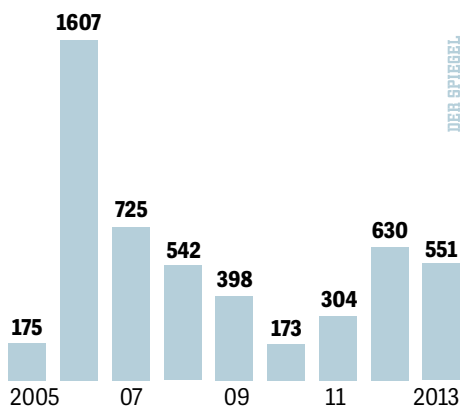
In Grenzen hielten sich die Folgen des Streiks auch für die Wirtschaft. Schließlich wird selbst in normalen Zeiten mit 17,5 Prozent nur ein geringer Teil der Güter auf der Schiene transportiert. Und Schenker Rail, die Schienengütersparte der Bahn, übernimmt einen immer geringeren Anteil des überschaubaren Geschäfts. Inzwischen vereinen die privaten Konkurrenten rund ein Drittel des Gütertransports auf sich – und die Züge der Konkurrenz waren vom Streik gar nicht erst betroffen.

Außerdem beteiligten sich im Güterverkehr weniger Lokführer am Ausstand als erwartet. So konnte bei Schenker Rail an den ersten beiden Streiktagen deutlich mehr als die Hälfte aller Züge fahren. Die Güterzüge setzte das Unternehmen in Absprache mit den Kunden so ein, dass nahezu alle Fahrten, die für die Versorgung von Fabriken wichtig waren, auch stattfanden. Vielleicht waren die Konzerne nach

Friedliche Republik

Streikbedingt ausgefallene Arbeitstage pro tausend Beschäftigte in Deutschland

Quelle: WSI



der x-ten Streikrunde auch einfach arbeitskampfprobt. So haben etwa Volkswagen, Audi, BMW und Mercedes längst eigene Taskforces eingerichtet, die für den Fall der Fälle eine alternative Belieferung der Fabriken planen. „Es ist sehr aufwendig, das alles zu organisieren“, sagt ein Auto-manager, „aber wir schaffen das.“

Ähnlich pragmatisch reagierten in der vergangenen Woche die Stahlmanager von ThyssenKrupp, einem der wichtigsten Kunden von Schenker Rail. Das Unternehmen reaktivierte etwa eigene Bahnen, um den Verkehr zwischen Lager und Werk abzuwickeln. Zu helfen wusste sich auch der größte Chemiekonzern der Welt, BASF. Hilfreich sei ein Streik natürlich nicht, hieß es dort. „Aber es gibt ja auch mal Hochwasser auf dem Rhein, dann organisieren wir auch Ersatztransporte.“

War das, was als größter Streik in der Geschichte der Bahn angekündigt worden war, am Ende kaum mehr als ein Hochwasser, das auch wieder versickert?

Zugleich zeigte sich die eigene Klientel von dem Streik weit weniger begeistert als erwartet. Je hartleibiger sich Weselsky gab, desto mehr spaltete sich auch die GDL. Ein Teil der Mitglieder duckte sich vor dem Arbeitskampf einfach weg. So heißt es bei Betriebsräten, dass die Krankmeldungen in einzelnen Bahn-Bereichen an den Streiktagen hoch waren, von rund 30 Prozent der Belegschaft ist die Rede. Der andere Teil der Mitglieder rückte dagegen umso entschlossener hinter Weselsky, je mehr der öffentliche Druck stieg.

Am vergangenen Freitag karnte die GDL überzeugte Mitglieder in GDL-Überziehleibchen in gecharterten Bussen nach Berlin. Während Weselsky noch im Gerichtssaal saß, hissten sie vor der Bahn-Zentrale Plakate. „Hexenjagd gegen unseren Vorsitzenden“, stand darauf oder: „Claus, halte durch“.

Thomas Göldner etwa war schon um halb fünf am Morgen in Mannheim in den Bus geklettert. Er wolle ein Zeichen der Solidarität setzen, auch mit Weselsky, sagt der 34-jährige Lokführer. Allerdings räumt er ein, dass der Arbeitskampf einige GDL-Mitglieder in einen Zwiespalt gebracht habe. „Manche Kollegen denken, es reicht doch, wenn wir nur für die Lokführer einen guten Abschluss rausholen.“

Beim deutschen Beamtenbund (DBB) beschwerten sich in der vergangenen Woche entnervte Gewerkschaftsmitglieder, weil sie ihre Mitgliedsbeiträge nicht für den GDL-Streik „missbraucht“ sehen wollten. Dem DBB kommt dabei eine besondere Rolle zu. Die GDL ist eines seiner Mitglieder, Weselsky einer der sieben stellvertretenden Bundesvorsitzenden. Der Beamtenbund gewährte der GDL aus einem gemeinsamen Topf bislang bis zu 50 Euro pro Tag und Streikendem Unterstützung.

Auch der DBB stemmt sich gegen das Tarifeinheitsgesetz. „Die GDL hat unsere Solidarität, weil sie für uns derzeit die Kohlen aus dem Feuer holt“, sagt Klaus Dauderstädt, Chef des Beamtenbundes. Doch zugleich erfüllt ihn die unversöhnliche Haltung seines Stellvertreters auch mit Unbehagen. Als Weselsky jüngst ein Schlichtungsangebot der Bahn vom Tisch fegte, sagte Dauderstädt: „Das war nicht abgestimmt mit uns.“

Anderen Spartenverbänden machte der Streik ebenfalls Kopfzerbrechen. Die Ärztegwerkschaft Marburger Bund war sogar direkt betroffen, der Arbeitskampf prägte auch ihre Hauptversammlung. Das Problem begann am vergangenen Freitag schon damit, dass viele der 200 Delegierten ihre Zugtickets stornieren und mit dem Auto oder Flugzeug anreisen mussten. „Schön ist ja, dass nicht alles gleichzeitig stillsteht“, frotzelte Marburger-Bund-Chef Rudolf Henke.

Offiziell stärken die anderen Berufsgewerkschaften den Kollegen von der GDL zwar den Rücken. Die Klinikärzte verabschiedeten gar eine Solidaritätsresolution für die GDL. Allerdings ahnen auch sie, dass Weselskys Bekanntheit nun größer als seine Beliebtheit sein dürfte – und dass seine Kompromisslosigkeit die Sympathien für alle Spartenorganisationen schrumpfen lässt. „Ich finde Herrn Weselsky auch nicht in jeder Bemerkung so klug wie mich selbst“, sinnierte Henke neulich.

Schließlich mussten die kleinen Gewerkschaften angesichts des Bahnstreiks die Hoffnung aufgeben, dass die Große Koalition ihr Tarifeinheitsgesetz noch stoppen könnte. Jetzt können sie nur noch auf den höchsten Mann im Staate bauen. Bevor das Gesetz in Kraft trete, müsse es der Bundespräsident unterschreiben – und auf Verfassungskonformität prüfen. „Ich setze Hoffnung auf diesen Punkt“, so Henke.

Dass die GDL das Recht hat, für die Interessen ihrer Lokführer zu streiken, ist selbst unter den DGB-Gewerkschaften

nicht umstritten. Sie empört allerdings, dass sich Weselsky für Bereiche zuständig erklärt, in denen er nicht die Mehrheit hat.

Zuspruch erhält Weselsky ausgerechnet von einer Ikone der Gewerkschaftsbewegung, die zu ihrer Zeit wie der GDL-Chef polarisierte – Franz Steinkühler. „Ich bin für die Einheitsgewerkschaft und gegen Spartengewerkschaften, weil sie uns rechtlich schwächer machen“, sagt der ehemalige IG-Metall-Chef, „aber sie sind rechtlich zulässig. Und ihr Recht würde ich mit verteidigen.“

Steinkühler führte in seiner aktiven Zeit einige der härtesten Tarifkonflikte der Bundesrepublik mit an, etwa den Kampf um die 35-Stunden-Woche. Das Tarifeinheitsgesetz lehnt er kategorisch ab. „Wenn der Gesetzgeber erst einmal ins Tarifrecht eingreift, hört er nicht mehr auf“, sagt Steinkühler. „Wer die Tür aufmacht, kann sie möglicherweise nie mehr zumachen.“ Er würde das Streikrecht „mit allem, was dafür zur Verfügung steht, verteidigen – auch wenn es unangenehme Folgen hat“.

Allerdings bleibt Steinkühler mit seiner Mahnung recht allein. Schließlich war es der DGB selbst gewesen, der sich gemeinsam mit den Arbeitgebern für ein Tarifeinheitsgesetz eingesetzt hatte. Inzwischen kommen ihm leise Zweifel.

Denn seit dem Ausstand der Lokführer breitet sich in der Großen Koalition gar die Auffassung aus, dass das Streikrecht sogar noch stärker beschnitten werden sollte als bislang geplant. Der Arbeitnehmerflügel der Union schlägt inzwischen vor, die Bahn wieder zu einer Behörde zu machen. Lokführer wären dann wieder Beamte, denen jeder Arbeitskampf untersagt ist. Der Wirtschaftsflügel der Union erwägt dagegen strengere Regeln für Arbeitskämpfe wie bei der Bahn. Bei der Daseinsvorsorge müsse auch über eine Einschränkung des Streikrechts nachgedacht werden, erklärte etwa Joachim Pfeiffer, wirtschaftspolitischer Sprecher der Unions-Bundestagsfraktion. Auch im Parlamentskreis Mittelstand gibt es dafür Sympathien.

Als das Landesarbeitsgericht in Frankfurt am vergangenen Freitagmittag den Streik der GDL für rechtmäßig erklärt, steht Claus Weselsky vor seinem Stuhl im Gerichtssaal. Die Fingerspitzen der Hände vor dem Bauch zusammengeführt wie Kanzlerin Angela Merkel, mit dem Ausdruck echter Freude und tiefer Genugtuung im Gesicht. „Ich stehe an dieser Stelle nicht als Sieger, sondern als derjenige, der die Grundrechte der Lokomotivführer und der Zugbegleiter verteidigt hat“, sagte er.

Als Gewerkschaftschef, dem es nicht um den Kompromiss, sondern um das Prinzip geht.

Sven Böll, Markus Dettmer, Frank Dohmen, Dietmar Hawranek, Simon Pfanzelt, Cornelia Schmergal