

Genervte Kollegen

Tarifpolitik Mit seiner Streikstrategie will GDL-Chef Claus Weselsky seine Lokführergewerkschaft stärken. Am Ende könnte er das Gegenteil erreichen.

Es muss etwas schiefgelaufen sein, wenn eine Gewerkschaft sich für einen Streik entschuldigt, der noch gar nicht richtig begonnen hat. ICE und Regionalbahnen rollten noch im Normaltakt durch die Republik, da veröffentlichte die Lokführergewerkschaft GDL bereits eine ungewöhnliche Erklärung auf ihrer Website.

„Sie dürfen uns glauben, dass wir Sie als Lokomotivführer und Zugbegleiter viel lieber rund um die Uhr sicher, pünktlich und bequem ans Ziel bringen würden“, konnten die „lieben Fahrgäste“ dort am vergangenen Dienstag lesen – und ahnen, dass der Konjunktiv nichts Gutes bedeuten würde. In den folgenden Tagen sollte neben dem Güterverkehr auch der Personenverkehr der Bahn bestreikt werden, zum siebten Mal im laufenden Tarifkonflikt.

Selbst den Funktionären der GDL schwante offenbar, dass sie dabei waren, die Nerven der Bahnkunden überzustrapazieren: „Wir bitten Sie herzlich darum, unseren diensthabenden Kolleginnen und Kollegen mit Geduld und Verständnis entgegenzutreten“, schrieben sie.

Das sollte ein frommer Wunsch bleiben. Das Verständnis für die Streiks der Lokführergewerkschaft kommt den Kunden abhanden. Denn die GDL streikt nicht nur für höhere Löhne oder kürzere Arbeitszeiten. Sie streikt auch für das Recht, in Zukunft nicht mehr nur für die Lokführer Tarifverträge abzuschließen, sondern auch für andere Berufsgruppen, für die bislang die Konkurrenz von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG zuständig war.

Die Bahn hat zwar akzeptiert, mit der GDL genauso wie mit der EVG über Tarifverträge für Zugbegleiter oder Disponenten zu verhandeln. Der Konzern will aber unbedingt vermeiden, dass es am Ende zwei unterschiedliche Verträge für dieselbe Berufsgruppe gibt.

Ob GDL-Chef Weselsky mit seiner rabiatischen Streikstrategie dem Konkurrenten auf Dauer Mitglieder abspenstig machen kann, bleibt fraglich. Bei der Betriebsratswahl des Bahn-Konzerns konnten die Kandidaten der GDL im vergangenen Jahr nur 9,7 Prozent der Stimmen auf sich ver-



GDL-Vorsitzender Weselsky: Jeder weitere Streik ohne Ergebnis demonstriert seine Ohnmacht

einen – gerade knapp so viel wie 2010. Bei den Wahlen zum Aufsichtsrat in diesem Jahr halbierte sich ihr Stimmenanteil fast.

Erfolgreich war die GDL bislang nur darin, die Bahnbelegschaft zu spalten. So berichten Mitarbeiter von bösen Briefen, die sich EVG- und GDL-Mitglieder wechselseitig in den Spind stecken – und von Mitarbeitern, die lieber den Pausenraum verlassen, als ihn mit einem Kollegen von der jeweils anderen Gewerkschaft zu teilen. „Viele Kollegen sind genervt von diesem Streik und wollen ihre Ruhe“, sagt EVG-Chef Alexander Kirchner.

Weselskys Kurs stößt auch bei den eigenen Verbündeten zunehmend auf Widerstand. Weil die Lokführer vor der Bahnreform Beamte waren, ist die GDL Mitglied im Deutschen Beamtenbund (DBB) und Weselsky einer der sieben stellvertretenden Vorsitzenden. Offiziell steht der DBB zu seiner Mitgliedsgewerkschaft. Doch zugleich beunruhigt ihn die unversöhnliche Haltung Weselskys. Immer wieder hat DBB-Chef Klaus Dauderstädt in den vergangenen Monaten im Hintergrund eingegriffen und seinen Stellvertreter zur Mäßigung ermahnt. Beim Beamtenbund ist man längst der Überzeugung, dass die Streitparteien den Konflikt ohne Mediator nicht mehr lösen können.

Dabei geht es im Bahnstreik nicht nur um den Machtanspruch der Lokführergewerkschaft. Die GDL führt auch einen Stellvertreterkampf für alle anderen Spartenorganisationen wie die Ärztegewerkschaft Marburger Bund oder die Pilotenvereinigung Cockpit. Ende Mai will die Große Koalition das sogenannte Tarifeinheitsgesetz beschließen, das die Rechte der Kleingewerkschaften einschränken soll.

Das Vorhaben ist umstritten – selbst bei den großen DGB-Gewerkschaften. Allerdings stärkt die Streiklust der GDL bislang nur die Befürworter der Tarifeinheit. Der

Wirtschaftsflügel der Union will das Gesetz nun sogar noch weiterverschärfen – und in Bereichen der öffentlichen Daseinsvorsorge wie eben Luft- und Bahnverkehr eine Pflicht zur Schlichtung einführen.

Weselsky steckt in einer strategischen Falle: Mit jedem weiteren Streik, der wieder zu keinem Fortschritt am Verhandlungstisch führt, demonstriert Weselsky seine wachsende Ohnmacht. Am Ende wird der GDL-Chef jedoch von den eigenen Mitgliedern daran gemessen werden, was er für sie erreicht hat.

In der Vergangenheit hatte der GDL-Chef in Tarifkonflikten bei kleinen Regionalbahnen bewiesen, dass er einen langen Atem hat. 2011 hatte er die Nord-Ostsee-Bahn über hundert Tage bestreiken lassen, um sein Ziel zu erreichen. Nur zog er aus den Erfolgen möglicherweise die falschen Schlüsse: Es ist ein Unterschied, ob man die Verbindung Eutin-Süsel-Haffkrug dauerhaft lahmlegt oder das gesamte Streckennetz der Deutschen Bahn bestreikt – und damit alle Bürger und die Wirtschaft trifft.

Auch wenn Weselsky die Streikwelle noch einige Zeit fortsetzen sollte: Spätestens nach einer Schlichtung wird er einen Kompromiss unterschreiben müssen. Vielleicht seinen letzten. Denn zukunftsfähig ist die Strategie des GDL-Chefs nicht.

Wenn sich die Konflikte zwischen GDL und Bahn auf Dauer nicht durch Verhandlungen lösen lassen, könnten in ein paar Jahren Digitalisierung und technischer Fortschritt für eine radikale Befriedung sorgen. Heute sitzen Lokführer auch deshalb im Zug, um den Fahrgästen ein besseres Gefühl zu geben.

„Die größte Bedrohung für die GDL ist nicht das Tarifeinheitsgesetz“, sagt EVG-Chef Kirchner. „Die entscheidende Frage ist, ob es irgendwann überhaupt noch Lokführer geben wird.“

Sven Böll,

Markus Dettmer, Cornelia Schmergal