



ARBEITSKAMPF

Millionen in Geiselhaft

Wieder einmal stellen die Lokführer Bahn-Manager und Kundschaft auf eine harte Probe. GDL-Chef Claus Weselsky will mit dem Arbeitskampf nicht nur die Bahn in die Knie zwingen, sondern auch seine Mini-Gewerkschaft stärken.

Am vergangenen Montag stand fest, dass die 34 000 Mitglieder der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) in ihrer Urabstimmung für einen unbefristeten Streik votiert haben. Die ganze Republik ging davon aus, dass der Arbeitskampf am nächsten Tag beginnen würde. Die GDL aber wartete und ließ den Dienstag verstreichen.

Deren Vorsitzender Claus Weselsky, 52, hatte nämlich an diesem Tag noch Termine in Berlin und musste am Mittwoch wieder in seinem Büro in Frankfurt am Main sein. Dort wollte er Bewerbungsgespräche mit Juristen führen, da die GDL dringend einen neuen Rechtsexperten sucht.

Hätten die Lokführer bereits am Dienstag die Arbeit niedergelegt, wäre Weselsky womöglich Opfer seines eigenen Streiks geworden und nicht mehr rechtzeitig aus Berlin weggekommen. Das galt es zu vermeiden. So legte die GDL erst ab Mittwoch den Bahnverkehr lahm, zunächst im Güterverkehr, kurze Zeit später auch im

Personenverkehr. Weselsky war zu diesem Zeitpunkt am Ziel – in doppelter Hinsicht: Er konnte wie geplant mit jenen Juristen sprechen, auf die er bald angewiesen sein dürfte, und er zeigte der Republik – mal wieder –, wozu seine Mini-Gewerkschaft in der Lage ist.

Nur 800 streikende Lokführer reichten aus, um vergangene Woche im gesamten Land 80 Prozent des Eisenbahnverkehrs massiv zu beeinträchtigen. Im Güterverkehr gelangten wichtige Lieferungen nicht oder nur verspätet in die Fabriken, im Personenverkehr fielen in vielen Regionen Pendlerzüge komplett aus. Auch nach Ende des ersten Streiktags kam es in einigen Fällen noch zu stundenlangen Verspätungen. Kommt es nun zu einem wochenlangen Verkehrschaos?

Wieder nimmt die kleine Gewerkschaft der Lokomotivführer Millionen Menschen in Geiselhaft, um ihre Ziele durchzusetzen. Sie hat unbefristete Streiks beschlossen – wissend, dass die gesamte

Volkswirtschaft Schaden zu nehmen droht. „Die Tarifautonomie ist ein hohes Gut, sie darf aber nicht zum Tarifegeismus einer Spartengewerkschaft werden. Die GDL trifft mit den Streiks übrigens die Deutsche Bahn AG besonders hart, die eigentlich gar nicht der erste Adressat ihrer Forderungen ist – und deshalb quasi als Geisel erhalten muss“, sagt Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU).

Schon einmal bestreikte die GDL die Deutsche Bahn, vor knapp vier Jahren wollte sie einen eigenen Tarifvertrag für die Lokführer durchsetzen. Damals zog sich das Spektakel nahezu ein Jahr hin.

Dieses Mal könnte es noch schlimmer kommen – nicht was die Länge, aber was die Härte der Auseinandersetzung betrifft. Denn dieses Mal tritt die GDL noch aggressiver auf. Die Ausgangslage ist noch verworrener. Und zudem hat die Auseinandersetzung eine politische Dimension. Denn in der Berliner Koalition wird die Frage diskutiert, ob es länger



GDL-Chef Weselsky

THOMAS LOHNER / DAPD

hinnehmbar ist, dass kleine Berufsgruppen so massiv ihre Partikularinteressen verfolgen, dass ganz Deutschland darunter zu leiden hat und nicht nur der jeweilige Arbeitgeber.

Im Unterschied zu 2007 legt sich die GDL jetzt nicht nur mit der Deutschen Bahn AG (DB) an, sondern auch mit deren Konkurrenten, 25 weiteren Eisenbahnunternehmen. Weselsky will erreichen, dass alle 26 000 Lokführer in Deutschland einheitlich nach jenem Tarifvertrag entlohnt werden, den die GDL bereits 2008 mit der Deutschen Bahn geschlossen hat. Sowohl die privaten Bahnen, als auch die 17 DB-Töchter, die ausgegründet wurden, um mit den Privaten konkurrieren zu können, zahlen ihren Lokführern zum Teil deutlich weniger Lohn – in manchen Regionen bis zu 30 Prozent.

Neben der einheitlichen Bezahlung soll es aber auch ein Lohnplus von fünf Prozent geben, weswegen eben nicht nur die privaten Unternehmen bestreikt werden,

sondern auch die Deutsche Bahn. Dabei haben sowohl die DB als auch sämtliche Privatbahnen nach einer Schlichtung bereits am 14. Februar einen Branchentarifvertrag unterzeichnet, der eine annähernd einheitliche Entlohnung sowie ein Lohnplus für alle Eisenbahnbeschäftigten des Nahverkehrs vorsieht. Dieser Vertrag wurde aber nicht mit der GDL ausgehandelt, sondern mit der Eisenbahn-Verkehrsgewerkschaft (EVG).

Die beiden Gewerkschaften sind sich spinnefeind. Weselsky will den EVG-Abchluss auf keinen Fall übernehmen, da der immer noch einen Lohnabstand zwischen DB und Privatbahnen von 6,5 Prozent zulässt. Zudem sind in der EVG gerade mal 10 Prozent aller Lokführer organisiert, knapp 80 Prozent scharen sich hinter Weselskys GDL. „Ich lasse mir doch von der schwachen EVG nicht die Tarife für meine Lokführer vorschreiben“, wettet Weselsky.

Seine Gewerkschaft hat durch ihre harte Haltung beim letzten Streik eine Menge EVG-Mitglieder für sich gewonnen, denen will sie nun beweisen, dass sich der Wechsel für sie lohnt hat.

Die andere Seite gibt sich ebenso unversöhnlich; anders als vor vier Jahren will sich die Bahn nicht dem Druck der Streiks beugen. „Das war das letzte Mal schon ein Sündenfall. Wenn wir jetzt wieder einknicken, dann versaut das auf immer die Sitten in der Tarifpolitik“, sagt ein Verhandlungsteilnehmer der Arbeitgeberseite. „Wir können uns doch nicht einer kleinen Gruppe wildgewordener Arbeitnehmer, die keinerlei Argumenten zugänglich sind, ausliefern.“

Gewerkschaftsführer Weselsky setzt darauf, mit massiven öffentlichkeitswirksamen Streiks die Kunden zu verärgern. Um den Druck zu erhöhen, lässt er auch den Güterverkehr bestreiken. „Er hofft, dass sich die Chefs von VW, Thyssen-Krupp oder Daimler bei der Kanzlerin beschweren“, sagt ein Bahn-Verhandlungsteilnehmer.

Letztes Mal hatte die Regierung die DB-Führung gedrängt nachzugeben. Doch dieses Mal werde das Konzept nicht aufgehen, heißt es bei der Bahn. Man habe die Politik frühzeitig ins Boot geholt und intensiv über den Verhandlungsstand und die eigenen Angebote informiert.

Weselsky lässt sich nicht beirren. Selbst wenn nur einer der Beteiligten seinen Tarifvertrag nicht akzeptiere, „streiken wir so lange weiter, bis auch der Letzte seine Unterschrift unter das Papier gesetzt hat.“

Der Sachse mit dem Schnauzer hat seine Gewerkschaft offenbar fest im Griff. Die GDL ist streng hierarchisch organisiert und auf Weselsky ausgerichtet.

Neben dem aktuellen Tarifkonflikt verfolgt der GDL-Chef noch eine ganz andere Agenda. Er will verhindern, dass die in Deutschland praktizierte Tarifpluralität

gesetzlich beendet wird. Zwar galt in Deutschland seit über 50 Jahren grundsätzlich das Prinzip der Tarifeinheit, nach der es in einem Betrieb nur einen maßgeblichen Tarifvertrag geben darf. De facto wurde damit das Tarifikartell aus den großen DGB-Gewerkschaften und den Arbeitgeberverbänden über Jahrzehnte vor den Angriffen von Gewerkschaftsneugründungen geschützt.

Doch im Juni vergangenen Jahres gaben die höchsten deutschen Arbeitsrichter der

Weg vom Abstellgleis



Die GDL ist die älteste Gewerkschaft Deutschlands und hat ungefähr

34 000 Mitglieder

Bei der Deutschen Bahn AG arbeiten

ca. 20 000 Lokführer

Die Konkurrenten (u.a. die sechs großen Abellio, Arriva, Benex, Keolis, Veolia sowie die Hessische Landesbahn) beschäftigen

etwa 6 000 Lokführer

Ein DB-Lokführer verdient monatlich

rund 2 700 Euro

Laut GDL verdienen Lokführer bei den Privatbahnen

bis zu 30 % weniger

Klage zweier Ärzte, die im Marburger Bund organisiert sind, recht und erklärten das Prinzip der Tarifeinheit kurzerhand für nichtig. In deutschen Betrieben dürfen demnach gleichzeitig mehrere Tarifverträge gelten. Das Urteil stärkt die Position von Sparten-Gewerkschaften wie der GDL, der Ärztegewerkschaft Marburger Bund oder der Pilotenvereinigung Cockpit substantiell, denn diese haben nun das Recht, für ihre Interessen zu streiken, auch wenn geltende Tarifverträge den Rest der Belegschaften zur Friedenspflicht verdammen.

In der Koalition wird jedoch überlegt, diese Pluralität gesetzlich einzuschränken. Mit seinem Streik will Weselsky nun seine Macht demonstrieren, so „dass sich die Politik nicht mehr traut, eine starke Gewerkschaft wie unsere zu eliminieren und andere Gewerkschaften, die Organisationsgrade von gerade mal 20 Prozent haben, zu stärken“.

Die Strategie ist höchst riskant. Am Ende könnte statt der eigenen Stärkung,

KREDITINSTITUTE

Schrott in den Bilanzen

Das Problem der maroden Landesbanken ist noch immer ungelöst, für die Steuerzahler birgt es Risiken – wie vor allem der Fall der WestLB zeigt.

die Schwächung nicht nur der GDL, sondern auch der anderen Spartengewerkschaft stehen. Denn unter dem öffentlichen Druck vom Streik entervter und empörter Bürger könnte sich die Regierung doch noch dazu durchringen, den alten Grundsatz „ein Betrieb – ein Tarifvertrag“ gesetzlich neu zu verankern – so wie es der DGB und die Bundesvereinigung der Arbeitgeberverbände (BDA) einvernehmlich fordern.

Die deutsche Tochter des französischen Bahnbetreibers Veolia drängt die Politik zum Handeln. „Tarifpluralität ist wichtig. Aber es kann nicht sein, dass erst die Lokführer streiken und dann vielleicht die Zugbegleiter. Das bringt eine dauernde Unruhe in die Betriebe, die auch den Arbeitnehmern schadet“, sagt Ulrike Haber-Schilling, Arbeitsdirektorin bei Veolia Verkehr.

Bereits im November sagte die Bundeskanzlerin eine Lösung des Problems zu. Man dürfe nicht warten, bis die Tariflandschaft zersplittert sei, sagte Angela Merkel: „Ich bin überzeugt, dass es Regelungsbedarf gibt.“ Doch das Vorhaben ist nicht nur unter Juristen umstritten, sondern auch in der Regierungskoalition.

Am 5. April will die Regierung dem Koalitionsausschuss statt eines Gesetzentwurfs einen Bericht zur Tarifeinheit vorlegen, der gleich drei Lösungswege präsentiert. Arbeitsministerin Ursula von der Leyen (CDU) bevorzugt dabei den Vorstoß von DGB und BDA. Danach soll im Tarifvertragsgesetz festgeschrieben werden, dass in Betrieben, in denen mehrere konkurrierende Tarifverträge existieren, nur der jener Gewerkschaft gelten soll, die dort die meisten Mitglieder organisiert.

Das geht Wirtschaftsminister Rainer Brüderle (FDP) zu weit. Er möchte, dass im Zweifelsfall die komplette Belegschaft darüber abstimmen darf, welcher Tarifvertrag gelten soll. Justizministerin Sabine Leutheusser-Schnarrenberger (FDP) hingegen will konkurrierende Tarifverträge in einem Betrieb zulassen, wenn die Minderheitsgewerkschaft mindestens 25 Prozent der Belegschaft organisiert. Welche Variante sich am Ende durchsetzen sollte, ist noch unklar.

Weselsky gibt sich derweil siegessicher. In einer Vitrine in seinem holzgetäfelten Büro in Frankfurt hat er sich ein kleines „Tarif-Ensemble“ aufgebaut, das ihm sein Sohn zum Geburtstag geschenkt hat. Drei kleine Schnapsfläschchen, Marke „Kleiner Keiler“, sollen das GDL-Führungstrio symbolisieren, sechs weitere Fläschchen, Marke „Kleiner Feigling“, die Privatbahnen, dazu ein Shampoo, Marke „Büchchen“, mit dem „Bahn-Chef Rüdiger Grube der Kopf gewaschen werden“ soll. Schließlich eine Packung Lutschbonbons, „damit du weiterhin schön toben kannst“, schreibt der Sohn.

MARKUS DETTMER, PETER MÜLLER,
JÖRG SCHMITT, JANKO TIETZ

Eigentlich war er schon Banker im Ruhestand: Günther Merl wollte wandern, Fahrrad fahren und sein Bauernhaus am Chiemsee genießen. Doch den ehemaligen Chef des Bankenrettungsfonds Soffin lässt die Vergangenheit nicht los.

Heinz Hilgert geht es ähnlich. Einst wurde er als Retter zur WestLB gerufen, gab aber nach einem Jahr entnervt auf. Nun meldet er sich wieder zu Wort. Es steht einfach zu viel auf dem Spiel, finden die beiden Banker: die Zukunft der deutschen Finanzindustrie. Und Abermilliarden an Steuergeldern.

Zusammen mit zwei Professoren haben Merl und Hilgert eine „Streitschrift“ verfasst. Eine Regierungskommission solle endlich Bewegung bringen in das „verfahren politische Durcheinander“, heißt es darin. Während Länder wie die USA den Schock der Finanzkrise nutzten, um ihre Banken zu entrümpeln und zu stärken, „ist das wichtigste deutsche Bankenproblem ungelöst geblieben“, schimpft Hilgert im Gespräch: die überfällige Neuordnung der maroden Landesbanken.

Die Kreditinstitute hatten sich – mit dem Staat im Rücken – Hunderte von Milliarden Euro zu günstigen Konditionen geliehen und sie in vermeintlich profitträchtigen Kreditpapieren angelegt. Nach der Pleite der US-Bank Lehman Brothers entpuppten sich viele dieser Anlagen als Giftmüll. Der Staat musste mit

Milliarden zu Hilfe eilen, doch noch immer lagern große Mengen der Schrottpapiere in den Bilanzen.

Alle Versuche, das Problem grundsätzlich anzugehen, sind gescheitert. Es mangelte an tragfähigen Konzepten und am Willen der Eigentümer, der jeweiligen Landesregierungen und der regionalen Sparkassenorganisationen.

Im Berliner Finanzministerium hofft man, dass die anstehenden neuen Stresstests ein Umdenken erzwingen. Sie sollen zeigen, wie gut oder schlecht Europas Banken für künftige Krisen gerüstet sind. Das werde „allen Beteiligten noch einmal deutlich machen, wie dringend der Landesbankensektor konsolidiert werden muss“, sagt ein Insider.

Wie teuer die verschleppten Reformen werden können, führt das Drama um die WestLB vor Augen. Im Zuge der Finanzkrise mussten Giftpapiere über 77 Milliarden Euro in eine Bad Bank mit Namen Erste Abwicklungsanstalt (EAA) ausgelagert werden. Eine Finanzspritze des Bankenrettungsfonds Soffin über drei Milliarden Euro verhinderte den Kollaps der Bank.

Doch erst als EU-Wettbewerbschützer Joaquín Almunia diese Staatshilfen nicht mehr ohne Auflagen akzeptierte, arbeiteten die Bankeigner in zähen Verhandlungen mögliche Zukunftslösungen aus. So wird die 5000 Mann starke WestLB nun wohl auf eine Restbank mit 600 bis



NRW-Ministerpräsidentin Kraft
Weiteres Milliardenloch droht

Folgen der Finanzkrise

■ Kapitalhilfen und ■ Garantien von Bund und Ländern für die Landesbanken, in Mrd. €

HSH Nordbank



LBBW



BayernLB



WestLB



Keine Hilfen für Helaba, LBB und Nord/LB