



Foto: DBAG

Die Welt ist zu Gast – und die Eisenbahner streiken?

Streikdrohung der Eisenbahner:

Erst für, jetzt gegen Börsengang

Gewerkschafter verwechseln Erhalt des Konzerns mit sicheren Arbeitsplätzen

➤ *Einige Gewerkschafter der Eisenbahner drohen mit Streik – erst für, jetzt gegen den Börsengang der Deutschen Bahn AG. Der plötzliche Kurswechsel wird verständlich, wenn man sich die Landschaft der Gewerkschaften genauer ansieht. Denn die Gewerkschaften der Eisenbahner sind gespalten. Die drei Eisenbahnergewerkschaften haben unterschiedliche Ziele, unterschiedliche Strategien und unterschiedliche Gründe für ihre Stellungnahmen zur Bahnreform.*

■ Angst vor Folgen der Bahnreform

Lange trat der Chef der Gewerkschaft Transnet Norbert Hansen zusammen mit DB-Chef Mehdorn für den Börsengang der Deutschen Bahn mit Schienennetz ein und sprach von „Zerschlagung“, sobald andere Ideen in die Diskussion kamen. Dafür drohte Hansen auch mit Streik und erhielt Unterstützung von Klaus-Dieter Hommel, Chef der Gewerkschaft GdBA. Seit dem 17. Februar 2006 ist Hansen plötzlich gegen den Börsengang, da nun abzusehen ist,

dass ein Börsengang der integrierten Deutschen Bahn AG politisch nicht mehr mehrheitsfähig sein wird. Die Streikdrohung erhält Hansen aufrecht und wird von Hommel

SCHWERPUNKT BÖRSENGANG:

- ➔ Das Gutachten:
Je mehr Trennung ... S. 5
- ➔ PRO BAHN-Wertung:
Alle Pluspunkte für die Trennung S. 12
- ➔ Der Wert des Netzes:
Verkauf unter Wert? S. 16
- ➔ Regionales Netz:
Börsenbahn legt forciert still S. 19
- ➔ **Gewerkschaften:
Erst für, jetzt gegen Börsengang S. 22**
- ➔ Rad und Schiene:
Technik kontra Politik? S. 27

weiterhin unterstützt. Mit Zuspitzungen schürten sie die Angst der Eisenbahner um ihre Arbeitsplätze.

Davon setzte sich die Gewerkschaft der Lokführer (GdL) deutlich ab und bezeichnete die Streikdrohungen als „pure Effekthascherei“. In einer Erklärung der GdL vom 26. Januar 2006 heißt es: „Wer jedoch der Privatisierung der Bahn zugestimmt hat, übrigens im Gegensatz zur GdL, darf sich heute nicht über die Tragweite seiner damaligen Entscheidung und die damit einhergehenden Auswirkungen auf die Beschäftigten wundern. Die immer wieder öffentlich getätigte Behauptung, dass allein durch die Trennung von Netz und Betrieb 50.000 Arbeitsplätze bei der Bahn gefährdet seien, schürt Angst und verunsichert zahlreiche DB-Mitarbeiter und deren Familien.“

■ Das Dilemma der Betriebsgewerkschaft

Mehrere Gewerkschaften in einer Branche sind in Deutschland etwas Ungewöhnliches. Dass es bei den Eisenbahnern mehrere Gewerkschaften gibt, hat historische Gründe:

- Transnet hieß früher „Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands“ und vertrat vor allem die Interessen der Arbeiter.
- Die Verkehrsgewerkschaft GdBA hieß früher „Gewerkschaft der Bundesbahnbeamten und Angestellten“.
- Die Gewerkschaft der Lokführer (GdL) vertritt vor allem das fahrende Personal.

Die Transnet gilt in Fachkreisen als „Betriebsgewerkschaft der Deutschen Bahn AG“. Sie ist daher in besonderem Maße von Strukturveränderungen im Bereich des Unternehmens betroffen. Bei einer Teilung der DB in einen privaten und einen staatlichen Bereich würden sich die Mitglieder neu sortieren. Es geht also auch um die Existenz von Transnet.

Doch es gibt weitere Unterschiede in der Orientierung: Während die GdL politisch dem linken Flügel der CDU/CSU nahe steht, orientierten sich die Gewerkschaften Transnet und GdBA in Richtung der SPD. Das führte unter der Kanzlerschaft Schröders dazu, dass Transnet und GdBA der Regierung nahe standen, während die GdL politisch auf der „Oppositionsbank“ saß. Mit der großen Koalition ist diese Rollenverteilung plötzlich nicht mehr wirksam. Das gilt auch für das „Wie“ des Börsengangs und erklärt die plötzliche Kehrtwende von Transnet-Chef Hansen. Während er vorher auf den von Bundeskanzler Schröder forcierten Börsengang der Bahn mit Netz setzte, setzt er nun auf den „Plan B“ – nämlich kein Börsengang. Dann müsste der Bund alleiniger Aktionär der DB bleiben – und die Arbeitsplätze garantieren. Das meinen jedenfalls die Gewerkschaften Transnet und GdBA.

■ 50.000 Arbeitsplätze gefährdet?

Das Schlagwort „Die Spaltung des Unternehmens gefährdet 50.000 Arbeitsplätze“ wird in der Transnet-Gewerkschaftszeitung „inform“ 1/2006, Seite 10, so erläutert: „Eine Vielzahl an Interessen sind (an der Diskussion um das Schienennetz, erg. durch Red.) beteiligt. So auch die der Industrie und der Dienstleistungsbranche, die längst ein Auge auf die lukrativen Nebengeschäfte der Bahn wie etwa Fahrzeuginstandhaltung, Reinigung oder Sicherheit geworfen haben.“

Ohne Erklärung bleibt, warum die auch bei der DB in vollem Gange befindliche Entwicklung dadurch gestoppt werden kann, dass das Netz Teil des Unternehmens bleibt. Darauf weist die Gewerkschaft GdL zu Recht hin und fragt, warum denn bisher der Verlust von zehntausenden Arbeitsplätzen bei der DB ohne Streikdrohung hingenommen wurde.

Denn die DB muss sich mit ihren Verkehrsunternehmen, die auch Reinigung, Werkstätten und Sicherheitsdienste beinhalten, dem unmittelbaren Wettbewerb stellen. Die Verkehrsunternehmen können es sich gar nicht leisten, Kostensparpotenziale nicht zu nutzen. Lediglich die „großen“ Verkehrsverträge im Nahverkehr haben sie vor der vollen Kostenwahrheit bewahrt, doch diese Zeit wird zu Ende gehen.

■ Privates Netz sichert Arbeitsplätze?

Netz und Stationen werden nicht im direkten Wettbewerb betrieben. Dennoch läuft das Sparen bei der DB auf vollen Touren. Servicepersonal im Bereich der Stationen wird bereits jetzt von der DB massiv abgebaut, Servicepoints und Sicherheitszentralen werden geschlossen. Darüber berichtet das Transnet-Magazin „inform“ in derselben Ausgabe nur wenige Seiten weiter unter dem Titel „Service im Sparwahn“. Für den weiteren Personalabbau im Bereich der Bahnhöfe hat der Mehdorn-Vorstand schon die Weichen gestellt. Seit 2005 berechnet die DB die Stationsabgaben, die für jeden Zughalt entrichtet werden müssen, nach einer einheitlichen Preisliste ohne Rücksicht darauf, welche Kosten tatsächlich entstehen. Damit kann die DB die Kosten senken, ohne die Preise senken zu müssen. Noch bis Ende 2004 verwendete die DB ein Stationspreissystem, bei dem der tatsächliche Aufwand auf die Zughalte umgelegt wurde – weniger Servicepersonal führte damals zu Preissenkungen. Dieses System hat die DB abgeschafft, um für den Börsengang mehr Gewinn zu machen.

■ Von Stilllegungsplänen völlig überrascht

Weiter gehende Hinweise darauf, wo die DB Mitarbeiter entlassen könnte, sucht man in den Transnet-Veröffentlichungen hingegen vergebens. Völlig überrascht ist Hansen



Angst vor billigeren Arbeitskräften: Die DB übertrug ihre Schmalspurbahnen zuerst an ihre Tochter „Bahnreinigung“ und verkaufte sie dann ganz.

von Plänen, 6.000 km Bahnstrecken stillzulegen, und natürlich wird das in der gegenwärtigen Situation von der DB-Führung auch dementiert. Doch Glauben schenken darf man dem nicht. Unter Kennern der Materie ist es ein offenes Geheimnis, dass eine Börsenbahn das Streckennetz dramatisch reduzieren würde.

■ Wichtige Rechte verschlafen

Den deutschen Eisenbahngewerkschaften (und den Gewerkschaften anderer Branchen) ist es nicht gelungen, die Arbeitsplätze gegen Privatisierung und Ausschreibung zu sichern. Sie haben die Folgen von Ausschreibungen im staatlich finanzierten Dienstleistungsbereich unterschätzt und regelrecht verschlafen. In Dänemark gilt beispielsweise eine Pflicht, die Arbeitnehmer nach dem Gewinn einer Ausschreibung zu übernehmen. Wäre die Dienstleistungsrichtlinie der EU, die im Februar beraten wurde, so beschlossen worden, wie die EU-Kommission sie vorgelegt hatte, wären auch diese Sicherungen gefallen – aber das Europäische Parlament in Straßburg hat durchgesetzt, dass die nationalen Standards für die Arbeitnehmer eingehalten werden müssen. Doch Standards, die Beschäftigung sichern, sind in Deutschland jetzt nur noch schwer durchzusetzen.

■ Fahrgäste gegen Streik

Völliges Unverständnis äußerte Transnet-Chef Hansen gegenüber PRO BAHN, nachdem der Fahrgastverband darauf hingewiesen hatte, dass Hansen mit einem illegalen

politischen Streik drohe. Dürfen Gewerkschafter Solidarität von denen erwarten, die sie am Bahnsteig stehen lassen?

Zwangsläufig gehen die Interessen von Gewerkschaften und Fahrgästen auseinander, wenn es um Arbeitskampf geht. Dass Verbraucher sich gegen Streiks zur Wehr setzen, ist ungewöhnlich. Denn meistens können Verbraucher dem Streik mit Konsumverzicht oder der Verschiebung von Konsumbedürfnissen begegnen, und es trifft den Arbeitgeber tatsächlich. Im öffentlichen Verkehr ist hingegen der Verbraucher der Dumme, während die öffentliche Hand Ausgleichszahlungen für Züge und Busse einspart, die nicht fahren. Vor diesem Hintergrund fällt ein Schulterschluss zwischen Verbrauchern und Arbeitnehmern schwer.

Vor allem werden immer wieder die Pendler von Streiks und Warnstreiks getroffen, wenn der öffentliche Verkehr in den frühen Morgenstunden lahm gelegt wird – sie können ihren Lebensunterhalt nicht verdienen, wenn sie nicht zur Arbeit kommen. Ist das den Gewerkschaftern überhaupt klar? Als vor kurzem in München ein Streik den Stadtverkehr betraf, hat eine deutliche Stellungnahme von PRO BAHN zu Unmut bei Gewerkschaftern geführt. Aber es ist doch eine berechtigte Frage: Müssen Gewerkschaften immer direkt gegen die Fahrgäste streiken, statt Fahrkartenverkauf, Kontrollen und Verwaltung einzustellen?

■ Sichere Arbeitsplätze – wie?

Der Fahrgastverband PRO BAHN tritt durchaus für sichere Arbeitsplätze der Eisenbahner ein. Gesichert werden die Arbeitsplätze der Eisenbahner aber nur durch mehr Verkehr

Wie werden Arbeitsplätze sicher?



auf der Schiene. Dazu gibt das von der Bundesregierung eingeholte Gutachten zwei eindeutige Antworten:

- Mehr Verkehr kommt auf die Schiene durch die Trennung von Netz und Verkehr.
- Noch viel mehr Verkehr kommt auf die Schiene durch die Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Verkehrsmittel Schiene.

Bei den Rahmenbedingungen beißen alle Interessenten bei der Politik seit Jahrzehnten auf Granit. Selbst die Lkw-Maut soll durch Subventionen für die deutschen Spediteure ausgehöhlt werden. Der DB-Chef hat sich die zu Anfang seiner Amtszeit gestellte Forderung durch mehr Geld für Investitionen in die Schiene abkaufen lassen. Und auch jetzt kommt in diese Richtung keine Diskussion in Gang.

Es bleibt also nur „mehr Verkehr auf die Schiene durch Trennung von Netz und Verkehr“. Das erfordert einen Umbruch im Unternehmen Deutsche Bahn.

Die Gewerkschafter stehen vor dem Dilemma: Jetzt die vorhandenen Arbeitsplätze sichern oder langfristig mehr Eisenbahner haben.

■ Alles gesichert durch mehr Verkehr?

So einfach ist es auch nicht. Dass durch einen Umbruch beim Unternehmen DB Arbeitsplätze gefährdet sind, steht außer Frage – aber nicht wegen der Aufspaltung des Unternehmens, sondern wegen der verstärkten Wirkung der Privatisierung. Eine wichtige Rolle beim Abfedern dieser Wirkungen spielt derzeit der interne Arbeitsmarkt bei der

DB mit einer eigenen internen Arbeitsvermittlung. Darauf weisen die Gutachter der Bundesregierung ausdrücklich hin. Auch darauf hat PRO BAHN in seiner Stellungnahme zum Gutachten ausdrücklich aufmerksam gemacht. Es ist Aufgabe des Parlaments, nicht nur Verkaufsgewinne aus dem Börsengang einzustecken, sondern die Sicherheit der Arbeitsplätze der Eisenbahner daraus zu finanzieren – direkt durch Strukturhilfen oder indirekt durch Arbeitsplatzgarantien über den Börsengang hinaus. Denn mehr Verkehr mit neuen Arbeitsplätzen kommt nicht sofort, sondern erst nach einigen Jahren.

■ Mit oder gegen die Fahrgäste?

Der Fahrgastverband PRO BAHN tritt für bessere Rahmenbedingungen für die Bahn ein. Das sichert Arbeitsplätze nachhaltig. Doch was hier an Solidarität zwischen Verbänden, Gewerkschaften und Unternehmen aufgebaut worden ist, wird von Seiten des Unternehmens DB durch die Verweigerung angemessener Fahrgastrechte und von den Gewerkschaften Transnet und GdBA mit Streikdrohungen wieder zerstört.

Der Fahrgastverband PRO BAHN ist durchaus bereit, zusammen mit den Gewerkschaften um sichere Arbeitsplätze zu kämpfen. Denn nur Eisenbahner, die keine Angst um ihren Arbeitsplatz haben, können ihre verantwortungsvolle Arbeit zuverlässig leisten. Ein auf dem Rücken der Fahrgäste ausgetragener Streik zerstört aber die Solidarität zwischen den Eisenbahnern und denen, für die sie ihre Arbeitsleistung erbringen. ■■



Fotos: DB AG

Ein Kapitel Verfassungsrecht:

Warum ist politischer Streik illegal – und wann ist ein Streik politisch?

■ Streikrecht und Arbeitgeber

Das Streikrecht ist im Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland in Artikel 9 indirekt verankert. Das Recht der Arbeitnehmer, sich zu Gewerkschaften zusammenzuschließen, dient dem Ziel, gegenüber dem Arbeitgeber Forderungen durchzusetzen. Ein zulässiges Mittel des Arbeitskampfes ist der Streik. Ziel eines Streiks ist es, Forderungen durchzusetzen, die mit den Mitteln des kollektiven Arbeitsrechts, also mit einem Tarifvertrag, geregelt werden können. In einem Tarifvertrag wiederum kann alles geregelt werden, worüber der Arbeitgeber verfügen kann – Lohn, Arbeitsbedingungen und auch Arbeitsplatzgarantien.

■ Streikrecht und Demokratie

Ein Arbeitskampf, der ein Ziel verfolgt, das mit einem Tarifvertrag nicht geregelt werden kann, sondern Gesetzgebung, Verwaltung, Rechtsprechung oder Dritte (beispielsweise die Presse) zu bestimmten Regelungen oder Entscheidungen zwingen will, ist nicht zulässig. Die rechtsstaatliche Verfassung gewährleistet ein politisches Widerstandsrecht nur im Rahmen des Artikels 20 Abs. 4 des Grundgesetzes: Gegen jeden, der es unternimmt, die im Grundgesetz geregelte demokratische Ordnung zu beseitigen, haben alle Deutschen das Recht zum Widerstand, wenn andere Abhilfe nicht möglich ist.

Der Grund der Beschränkung des zulässigen Arbeitskampfes liegt in der Systematik der Verfassung: Die Gewalt geht vom Volke aus. Das Volk wählt den Deutschen Bundestag und die Landtage. Diese beschließen nach den Bestimmungen der Verfassung mit demokratischer Legitimation die Gesetze und wählen Bundes- und Landesregierungen. Ein Arbeitskampf, der eine Entscheidung des demokratisch legitimierten Gesetzgebers erzwingen oder verhindern will, richtet sich mithin gegen das Volk als Ganzes und seine verfassungsgemäß gewählten Vertreter und ist damit genauso verfassungswidrig wie etwa ein Staatsstreich des Militärs, mit dem verfassungsgemäß gewählte Organe abgesetzt werden sollen.

Zwar steht jedem – auch den Gewerkschaften – das Recht zu, gegen den Gesetzgeber zu demonstrieren und alle anderen Mittel der politischen Einflussnahme zu nutzen. Es ist aber unzulässig, die Mittel des Arbeitskampfes zu politischen Demonstrationen einzusetzen. Das hat beispielsweise das Arbeitsgericht Lörrach mit Urteil vom Oktober 1996 entschieden: Damals hatte die Gewerkschaft „nur“ dazu aufgerufen, die Arbeit niederzulegen, um gegen ein bestimmtes Gesetz zu demonstrieren. Solche Entscheidungen haben keineswegs Seltenheits-

wert. Es kommt häufiger vor, dass die Gewerkschaften die Grenzen des Streikrechts überschreiten. In solchen Fällen können die Arbeitgeber Schadensersatz von den Gewerkschaften fordern.

■ Streik, Staat und Deutsche Bahn

Auch die Tatsache, dass die Bundesrepublik Deutschland der Eigentümer der Deutsche Bahn AG ist, berechtigt nicht zu einem Streik wegen der Bahnreform. Denn die Zustimmung des Bundestags zum Börsengang lässt sich nicht durch einen Tarifvertrag zwischen Gewerkschaft und Bahnvorstand regeln.

■ Streik und der Tarifvertrag mit der DB AG

Kompliziert wird die Lage aber dadurch, dass Gewerkschaften und DB einen Tarifvertrag geschlossen haben, in dem eine Arbeitsplatzgarantie vereinbart wurde – unter der Bedingung, dass die DB-Holding unverändert erhalten bleibt. Das ist an sich rechtlich unbedenklich, denn nur für diesen Fall kann der Arbeitgeber die Arbeitsplatzgarantie kalkulieren. Darf deswegen gestreikt werden, wenn sich abzeichnet, dass die Holding aufgelöst wird?

Das kommt darauf an – und zwar darauf, ob der Arbeitgeber die Arbeitsplatzgarantie auch für den Fall der Auflösung aufrechterhalten soll oder ob der Eigentümer gezwungen werden soll, auf die Aufspaltung zu verzichten.

■ Vom illegalen zum legalen Streik?

Bringt Hansens Kurswechsel die Wende vom illegalen zum legalen Streik? Der juristische Trick ist in den Veröffentlichungen schon erkennbar: Es könnte dafür gestreikt werden, dass die DB die Arbeitsplätze unabhängig davon garantiert, ob sie gespalten oder teilweise verkauft wird. Das wäre ein legales Streikziel. Aber solange dieser Streik damit begründet wird, dass Bundesregierung und Parlament in bestimmter Weise entscheiden sollen, ist der Streik politisch – und damit illegal. ■■

