

„Die Bahn hat den Fehdehandschuh geworfen“

INTERVIEW: Die Lokführergewerkschaft GDL will bei der Deutschen Bahn AG künftig übers Zugpersonal hinaus auch andere Berufsgruppen organisieren – eine Folge des Tarifeinheitsgesetzes. Das Vorgehen verschärft den Konflikt mit der größeren Bahn-Gewerkschaft EVG. Und dann steht auch noch eine Tarifrunde bei dem mit Milliarden-Schulden belasteten Konzern an. Ein Gespräch mit GDL-Chef Claus Weselsky, für den Streiks „das letzte Mittel“ sind.

Herr Weselsky, wird es nicht Zeit, die GDL, die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, umzubenennen? Mit dem Beschluss, uns für alle Berufe innerhalb des Bahnsystems zu öffnen, haben wir sicherlich ein Namensproblem. Aber eine Änderung des Namens bewirkt erst einmal gar nichts. Außerdem sind die drei Buchstaben GDL inzwischen eine Marke geworden. Entscheidend ist es, Mitglieder zu haben. Es gibt deshalb keine Bestrebungen, den Namen jetzt zu ändern.

Neben dem Zugpersonal wollen Sie alle, wie Sie sagen, „systemrelevanten Berufsgruppen“ innerhalb des „Gesamtsystems Eisenbahn“ organisieren. Ihre Gewerkschaft hat rund 35.000 Mitglieder, die EVG etwa 185.000. Mit Verlaub, aber hat Sie der Größenwahn gepackt?

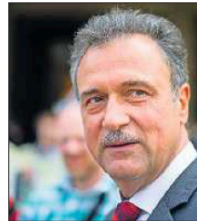
Die Wahrheit hinter diesen Zahlen sieht etwas anders aus. Rund 80 Prozent unserer Mitglieder sind berufstätig, der Rest sind Rentner und Pensionäre. Die stellen bei der EVG hingegen mehr als die Hälfte der Mitglieder. So gesehen ist der Unterschied gar nicht mehr so gewaltig. Denn mit Rentnern und Pensionären können Sie im Betrieb keine Kraft entfalten.

Aber noch mal: Warum wollen Sie künftig über das Zugpersonal hinaus Mitglieder organisieren?

Seit der damalige Vorstandschef Hartmut Mehdorn die Bahn für den Börsengang vorbereitet hat, hat sich niemand mehr ernsthaft mit den Strukturen des Konzerns beschäftigt. Der Börsengang fand nicht statt. Stattdessen haben wir es heute mit einem Konzern zu tun, der überhaupt nicht ausgerichtet ist auf eine Bahn, die sich auf Daseinsvorsorge zu konzentrieren hat, auf Klimafreundlichkeit, die das Netz zur Verfügung stellen und betreiben soll. Das Bahn-Management geht weltweit auf Einkaufstour, verirrt sich in Ideen und Projekten, die mit dem Eisenbahnsystem als solches gar nichts zu tun haben. Zugleich hängen alle Arbeitsplätze in den (privaten; die Redaktion) Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Mitarbeiter wir sehr häufig organisiert haben, von der Eisenbahn-Infrastruktur ab. Deswegen haben wir gesagt: Wir übernehmen Verantwortung fürs Ganze. Denn es ist falsch, wenn sich die Bahn nicht mehr mit dem befasst, was sie eigentlich ausmacht, und das ist nun einmal das Eisenbahnsystem.

Sie klingen wie ein Unternehmensberater. Warum zerbrechen Sie als Gewerkschafter sich über solche Fragen den Kopf?

Ich will kein Unternehmensberater werden. Aber ja, wir wollen die Strukturen verändern, weil die bestehenden Strukturen zu Fehlergebnissen geführt haben. Wenn wir gute Gewerkschaftsarbeit machen wollen



Claus Weselsky führt die GDL seit 2008. FOTO: DPA

und das System als solches gefährdet sehen, dann bleibt uns für den Erhalt der Arbeitsplätze gar nichts anderes übrig, als auch das System infrage zu stellen. Schließlich tragen die Gewerkschaften Verantwortung, sitzen in Aufsichts- und Betriebsräten.

Also, was muss passieren?

Der Konzern muss zerschlagen werden. Konzentrieren wir uns auf das, was es sein soll: die Eisenbahn. Das ist mit Tarifpolitik allein nicht machbar. Aber mit mehr Mitgliedern, mit mehr Gestaltungskraft und -macht ist es möglich.

Und deshalb werben Sie jetzt der EVG Mitglieder ab?

Dazu folgendes: 80 bis 85 Prozent derer, die in den vergangenen Monaten bei uns eingetreten sind, waren zuvor in keiner Gewerkschaft. Für uns gibt es keinen anderen Lösungsansatz, als mehr Mitglieder zu gewinnen. Nur so können wir gewährleisten, dass unsere Tarifverträge gesichert bleiben. Mit dem Streben nach Mehrheiten in den Betrieben tun wir nichts anderes, als die Vorgaben des Tarifeinheitsgesetzes umzusetzen. Da muss mir mal jemand erklären, warum das falsch sein soll.

Bis Ende 2020 gab es bei der Bahn einen Tarifvertrag für Grundsatzfragen, der der GDL ihre Rechte sicherte. Sehen Sie eine Chance für ein neues Abkommen? Die Deutsche Bahn hat einen neuen Grundsatztarifvertrag zwischen ihr und uns abgelehnt. Das war für uns der Zeitpunkt zu sagen: Jetzt ist Zähltag, das heißt wir streben die Mehrheit in den Betrieben an. Die Bahn hat den Fehdehandschuh in den Ring geworfen. Wir kommen damit zurecht.

Der Konzern Deutsche Bahn AG besteht aus Hunderten von Betrieben...

Wir wollen nicht jede Berufsgruppe im Konzern vertreten, sondern uns auf das Herzstück konzentrieren, nämlich die Eisenbahn. Dazu zähle ich Netz, Bahnbau, die Energieversorgung und natürlich alle Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dabei gehen wir in zwei Schritten vor. Erst einmal wollen wir uns die Mehrheiten in den Eisen-



Die Arbeit der Bahn-Mitarbeiter sei durch die Corona-Pandemie eher härter geworden, sagt die GDL. Deshalb sieht sie keinen Grund, bei ihren Lohnforderungen Abstriche zu machen. FOTO: DPA

bahnverkehrsunternehmen sichern, das ist fast überall gewährleistet. Bei den Betrieben der Deutschen Bahn AG ist das noch nicht der Fall. Deshalb blieb uns gar nichts anderes übrig, als uns für andere Berufsgruppen zu öffnen.

In den kommenden Wochen stehen Tarifverhandlungen mit der Bahn an. Der Konzern ist mit 30 Milliarden Euro verschuldet. Die Lage wird durch die Corona-Krise weiter verschärft. Spielt das bei Ihren Forderungen eine Rolle?

Fragen Sie doch mal den Lokomotivführer oder den Zugbegleiter, was sich für ihn in der Corona-Krise geändert hat. Der wird Ihnen antworten, dass die Arbeit wesentlich anspruchsvoller und härter geworden ist. Und diesen Leuten soll der Gewerkschaftsvorsitzende beibringen, dass sie den Gürtel enger schnallen müssen, dass es endlich einen ganz normalen Tarifabschluss machen, wollen die Härten ausgleichen und dafür sorgen, dass es endlich genügend Personal gibt.

Was werden Sie fordern?

Am 28. Februar endet die Friedenspflicht. Bisher haben wir noch gar keine Forderungen gestellt. Die werden vielleicht noch höher ausfallen als im Schlichtungsverfahren. Aber es bleibt

bei der Forderung nach einer linearen Anhebung um 4,8 Prozent, so wie es auch im öffentlichen Dienst gefordert wurde. Aber da kommt noch einiges dazu, zum Beispiel die betriebliche Zusatzversorgung der Eisenbahner. Deren Abschaffung wird es mit uns nicht geben.

Müssen sich die Bahnkunden im März auf einen Arbeitskampf einstellen? Ich habe das Wort Streik noch nicht in den Mund genommen. Streik ist das

letzte Mittel in Tarifverhandlungen. Und wenn wir in den Verhandlungen zu keinem positiven Ergebnis kommen, werden wir auch vor einem Streik nicht zurückschrecken. Aber erstens hat die Tarifrunde noch nicht begonnen, und zweitens ist die Frage, wann das letzte Mittel zum Einsatz kommen könnte; bestimmt nicht bereits im März.

Die GDL gilt als kampfes- und streiklustig. Sie selbst werden gerne mal öf-

fentlich als Buhmann dargestellt. Das könnte Ihnen bald wieder passieren. Wie gehen Sie mit diesem Image um? Sie können nicht nur Vorsitzender sein, wenn draußen die Sonne scheint, sondern müssen es auch dann sein, wenn Ihnen der Sturm entgegenbläst. Letztlich zählen nur die Interessen der Mitglieder. Solange die Mitglieder aufstehen und sagen: Das lassen wir uns nicht gefallen, solange hat der Vorsitzende vorne zu stehen und den Sturm auszuhalten. | INTERVIEW: RALF JOAS

Friedensstiftend oder existenzbedrohend?

Das seit 2015 geltende Tarifeinheitsgesetz bleibt umstritten

Das Tarifeinheitsgesetz (TEG) trat 2015 in Kraft. Kern des Gesetzes ist der Grundsatz, dass in einem Betrieb, in dem mehrere Gewerkschaften Mitglieder organisiert haben, für eine Beschäftigtengruppe nur ein Tarifvertrag gelten soll – und zwar der Vertrag der Gewerkschaft, die in dem Betrieb die meisten Mitglieder hat. Befürworter des Gesetzes argumentieren, mit dem TEG werde der Tarif- und Betriebsfrieden gewährleistet, weil „Tarifkollisionen“ und andauernde Tarifkonflikte vermieden würden. Kritik kommt

hingegen vor allem von den „kleinen“ Berufs- und Sparten-Gewerkschaften, die durch das Gesetz um ihre Existenz fürchten, wenn ihre Tarifverträge nicht mehr zur Anwendung kommen. Zu diesen „kleinen“, aber oft schlagkräftigen Organisationen gehören beispielsweise die GDL, die Ärztegewerkschaft Marburger Bund oder die Pilotengewerkschaft Cockpit. Sie sehen unter anderem die Tarifautonomie und die Koalitionsfreiheit in Gefahr. Die Kritiker des TEG zogen vors Verfassungsgericht – das allerdings An-

fang 2017 weitgehend grünes Licht für das Gesetz gab. Ungeklärt sind jedoch noch praktische Fragen, die sich aus dem Gesetz ergeben. So dürfte es schwierig sein herauszufinden, welche Gewerkschaft in einem Betrieb die meisten Mitglieder hat. Denn niemand kann gezwungen werden, seine Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft offenzulegen.

Ein seit 2015 geltender Tarifvertrag, der die Tarif-Rechte der GDL bei der Deutschen Bahn AG sicherte, lief Ende 2020 aus. |js