2015/22 Inland

https://www.jungle.world/artikel/2015/22/der-zug-die-normalitaet

Nach dem Ende des GDL-Streiks

Der Zug in die Normalität

Von **Peter Nowak**

Begleitet von einer medialen und politischen Gegenkampagne, ist der Streik der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer beendet worden. Die Verabschiedung des Tarifeinheitsgesetzes im Bundestag gefährdet solche Arbeitskämpfe in Zukunft.

Millionen deutscher Kurzurlauber konnten aufatmen. Über Pfingsten legte der Arbeitskampf der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) den Zugverkehr nicht mehr lahm. Die Gewerkschaft beendete ihren unbefristeten Streik in der vergangenen Woche und ließ sich auf eine Schlichtung ein. Noch einige Tage zuvor hatte der GDL-Vorstand eine Schlichtung mit der Begründung abgelehnt, dass in der Frage der Grundrechte nichts geschlichtet werden müsse.

Mit dem Streikabbruch ist allerdings der grundsätzliche Konflikt nicht beendet. Die Deutsche Bahn AG hat ein Teilziel erreicht: Die Auseinandersetzung mit der GDL um Lohnerhöhungen und eigenständige Tarifverträge auch für Zugbegleiter, Lokrangierführer und Mitarbeiter im Bordservice, die im Juli 2014 begonnen hatte, wurde derart in die Länge gezogen, dass der Bundestag mittlerweile das Gesetz zur Tarifeinheit verabschieden konnte. Das auch als Lex GDL bezeichnete Gesetz schränkt die Rechte kleiner Gewerkschaften stark ein.
Der GDL ist die Bedeutung des Tarifeinheitsgesetzes für ihre Arbeit bewusst. Das zeigte sich am 18. April auf der bundesweiten Demonstration unter dem Motto »Rettet das Streikrecht« in Frankfurt am Main, wo die GDL mit Fahnen und Rednern vertreten war (Jungle World 17/15). Dass die Gewerkschaft ihren Arbeitskampf am 21. Mai abbrach, ist in dieser Hinsicht bedauerlich. Schließlich fand die zweite Lesung des Tarifeinheitsgesetzes erst am 22. Mai statt. Der Streik einer der Gewerkschaften, gegen die sich das Gesetz richtet, wäre ein gutes Signal gewesen.
Das bundesweite Bündnis »Hände weg vom Streikrecht« gehörte zu den Initiativen, die sich solidarisch mit dem GDL-Streik zeigten. »Das Grundrecht auf Koalitionsfreiheit und Streik ist kein Privileg der im DGB organisierten Gewerkschaften«, heißt es in der Erklärung des Bündnisses. Es bewertete die mediale und politische Hetze gegen den

Arbeitskampf des Zugpersonals als Begleitmusik zur Einführung des Tarifeinheitsgesetzes, das solchen kämpferischen Gewerkschaften die Arbeit erheblich erschweren soll.
Diese Agitation nahm noch einmal enorm zu, nachdem die GDL am 20. Mai abermals in den Streik getreten war. Berlins Boulevardpresse eiferte nicht nur in Artikeln gegen den Ausstand des Zugpersonals. Am 20. Mai verband die BZ die Werbung für ihr Produkt mit einem Streikbruch. Unter der Losung »Wir sind stärker als der Streik« mietete die Zeitung einen Sonderzug und ließ ihn von 5.30 bis 20.30 Uhr zwischen den Stationen Gesundbrunnen, Hauptbahnhof, Potsdamer Platz und Südkreuz pendeln. Zusteigen durfte, wer eine BZ in der Hand hielt.
Die PR-Aktion reihte sich ein in einen medialen Feldzug, der den GDL-Streik als Angriff auf den deutschen Standort brandmarkte. Dabei wurde deutlich, wie schnell es gelingt, das volksgemeinschaftliche Ressentiment gegen Lohnabhängige zu mobilisieren, die zur Verteidigung ihrer Interessen nicht gleich an das Wohl von Staat und Nation denken. Fakten wurden dafür großzügig außer Acht gelassen. Der deutschen Wirtschaft wurden Milliardenverluste prophezeit, obwohl Ökonomen klarstellten, dass sich ein solcher Effekt höchstens bei einem mehrwöchigen Streik eingestellt hätte. Dass ein Arbeitskampf zu Profitausfällen bei den bestreikten Unternehmen führen muss, um erfolgreich zu sein, scheint in Deutschland nicht einzuleuchten.

Dass die GDL im Bündnis mit dem Beamtenbund die Interessen ihrer Mitglieder kämpferisch vertritt, reicht schon aus, um antigewerkschaftliche Reflexe auch in Kreisen zu mobilisieren, die sonst durchaus die DGB-Gewerkschaften für ihre mangelnde Kampfbereitschaft kritisieren. So monierte Ulrike Herrmann in der Taz den »Egoismus der GDL«. Ihr Kollege Richard Rother ließ Hagen Lesch, einen »Tarifexperten« beim unternehmernahen »Institut der Deutschen Wirtschaft« in Köln, in einem Artikel erklären, »wieso die GDL so absurd daherredet« und einen befristeten Streik ankündigte, ohne die genaue Dauer zu verraten.
Die Erklärung wäre einfach gewesen: Die GDL ließ das Ende offen, um zu verhindern, dass die Deutsche Bahn AG sich mit dieser Information gut auf den Streik vorbereiten kann. In vielen Ländern sind solche Momente der Unberechenbarkeit ein fester Bestandteil eines Arbeitskampfes. Für Rother, der die GDL als »Ellenbogengewerkschaft« tituliert, ist ein derartiger Ausbruch aus den gewerkschaftlichen Gepflogenheiten in Deutschland zu viel. Besonders empört zeigte er sich darüber, dass die GDL mit dem Arbeitskampf das Tarifeinheitsgesetz aushebeln wolle. »Insofern trägt der kommende Ausstand Züge eines politischen Streiks, und der ist in Deutschland eigentlich verboten«, winkte er mit dem Gesetzbuch. Statt zu streiken, sei ein Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Tarifeinheitsgesetz abzuwarten. »Das wäre ja der normale Weg.«

»Normal« ist es für deutsche Gewerkschaften tatsächlich, die Interessen des Standorts zu berücksichtigen, bevor sie überhaupt eigene Forderungen stellen. Es ist ein Verdienst der GDL, diesen »normalen« deutschen Weg verlassen zu haben. Soziale Initiativen und linke Gewerkschaften aus anderen Ländern erkannten das und solidarisierten sich daher mit dem GDL-Streik. Allerdings werden solche Erklärungen in deutschen Medien selten erwähnt. So heißt es in einer Resolution europäischer Bahngewerkschafter: »Angesichts des Drucks der Leitung der Deutschen Bahn, der deutschen Regierung und auch in beachtlichem Maße der Medien erklärt der in Budapest tagende Vorstand der Autonomen Lokomotivführergewerkschaften Europas (ALE) – in Vertretung der Lokomotivführer der 16

Mitgliedsgewerkschaften aus ebenso vielen Ländern – seine Unterstützung und Solidarität mit den deutschen Lokomotivführern und der Mitgliedsgewerkschaft GDL bei ihrem Kampf für die tarifliche Vertretung aller ihrer Mitglieder bei der Deutschen Bahn.«

© Jungle World Verlags GmbH