

GDL-Arbeitskampf unterstützen!

Nein zur gesetzlichen Tarifeinheit - Nein zur Bahnprivatisierung

Trotz öffentlicher Hetze gegen die GDL nehmen LokführerInnen, ZugbegleiterInnen und Bordgastronomen unbeirrt ihr Recht wahr, für die Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen, kürzere Arbeitszeiten und eine Erhöhung ihrer Löhne einzutreten. BILD und andere Medien haben demonstriert, wie weit sie gehen, wenn es um die Diffamierung von Streikenden geht. Die Anti-Streik-Allianz von Bahn-Management, Regierung und großen Medien wurde durch die Führungen der DGB-Gewerkschaften ergänzt. Das ist nicht nur ein Bruch mit dem Grundsatz von Solidarität, zu dem sich alle VertreterInnen der Gewerkschaftsbewegung bekennen sollten. Mit dieser Entsolidarisierung werden auch die Vorhaben der großen Koalition unterstützt, die mit dem Gesetz zur Tarifeinheit das Streikrecht und die Koalitionsfreiheit einschränken wollen. Doch nun gibt es viele Solidaritätsbekundungen aus Gewerkschaftsuntergliederungen auch aus dem DGB, sowie von der Partei DIE LINKE. Das ist gut so.



Forderungen der GDL: unterstützenswert

Im Gegensatz zu allen Verzerrungen und Lügen geht es hier nicht um „Egoismus“, sondern um gute und berechnete Forderungen!

Es ist gut, dass die GDL, nicht nur fünf Prozent Lohnerhöhung fordert, sondern die Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen und eine Arbeitszeitverkürzung. Denn wie in vielen anderen Bereichen hat auch bei der DB AG der Arbeitsdruck immens zugenommen. Im Sommer 2014 wurde deutlich, welche Ausmaße der jahrelange Personalabbau bei der Bahn angenommen hat, als der Mainzer Bahnhof wegen Personalmangels geschlossen werden musste. Damals versuchte das Bahn-Management Druck auf einzelne Beschäftigte auszuüben, aus ihrem Urlaub zu kommen. Auch

die EVG lehnte es damals ab, den chronischen Personalmangel auf den Rücken der Beschäftigten auszutragen. Der EVG-Vorsitzende Kirchner wurde am 9.8.2014 in der Welt mit den Worten zitiert: "Die Vorgänge in Mainz sind nicht die ersten ihrer Art und schon gar kein Einzelfall". Er wies darauf hin, dass zu den chronisch unterbesetzten Bereichen neben den Lokführern, Zugbegleitern und Baubereichsleitern auch die Fahrdienstleiter gehörten. Kein Wunder. Allein in den ersten zehn Jahren seit der Bahnreform 1994, die eine Überführung der Bahn in eine private Rechtsform beinhaltete, wurde der Personalbestand fast halbiert. Auch Bahnchef Grube hat den Personalabbau fortgesetzt. Die Beschäftigten schieben einen Koloss von derzeit acht Millionen (!) Überstunden vor sich her.

Überstundenabbau und Arbeitszeitverkürzung

Welche Antwort können Gewerkschaften auf solche Zustände geben? Die GDL hat mit ihrem Forderungskatalog darauf reagiert. Unter anderem fordert sie eine strikte Begrenzung der Überstundenzahl pro Jahr und den Abbau der Überstunden durch Neueinstellungen. Auch die Forderung der GDL nach einer Arbeitszeitverkürzung von 39 auf 37 Stunden pro Woche bei vollem Lohn ist eine Forderung, mit der Personalaufbau verbunden ist. Seit den 1990er Jahren sind in vielen Branchen die Arbeitgeber mit Arbeitszeitverlängerung in die Offensive gekommen. Überall hat die Produktivität zugenommen. Die Massenarbeitslosigkeit besteht weiter. Während sich die einen kaputt arbeiten, sitzen die anderen zuhause und es fehlt ihnen die Perspek-



Für eine kämpferische und sozialistische LINKE

SAV Sozialistische Alternative

www.sozialismus.info 030 / 247 238 02 info@sav-online.de facebook.com/sozialistischealternativesav

tive. Der Kampf für eine wöchentliche Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohn- und Personalausgleich, wie er in den 1980iger Jahren von DGB-Gewerkschaften begonnen worden war, sollte deshalb wieder auf die Tagesordnung gesetzt werden. Wenn die GDL diese Forderung jetzt aufstellt, ist dies vorwärts weisend. Linke und kämpferische KollegInnen innerhalb der DGB-Gewerkschaften sollten daran positiv anknüpfen, um die Diskussion zum Kampf für Arbeitszeitverkürzung und für einen kämpferischen Kurs auch in der eigenen Gewerkschaft anzustoßen.

Nein zur Bahnprivatisierung!

Stimmt es, dass der Streik der GDL gegen die NutzerInnen der Bahn, also gegen die Bevölkerung gerichtet ist? Das Gegenteil ist der Fall. Die Bahn wird immer unzuverlässiger. Daran sind nicht die KollegInnen schuld, sondern das Bahnmanagement und die Privatisierungspolitik. Schon jetzt gibt es Lohndrückerei durch die Aufspaltung des Bahnkonzerns in 900 Tochterunternehmen. Einige Strecken werden an private Betreiber vergeben. Über die Ausschreibungen findet auch hier ein Dumping bei Löhnen und Arbeitsbedingungen statt. All das verschlechtert die Qualität und die Sicherheit im Bahnverkehr. Der Plan, die Bahn komplett zu privatisieren, ist zwar aufgeschoben, aber nicht aufgehoben. In der Regierung wird ein neuer Anlauf der Bahnprivatisierung, die im Zuge der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008 scheiterte, wieder diskutiert. Eine Bahn, die in verschiedene Filetstücke aufgeteilt wird, damit private Investoren unter der Logik der Profitmaximierung ihr Unwesen treiben, ist nicht im Interesse der Mehrheit der Bevölkerung. Stattdessen brauchen wir eine Bahn in öffentlichem Eigentum und unter demokratischer Kontrolle und Verwaltung. Anstelle von den zahlreichen Vertretern von Industriekonzerne sollte die DB AG von Leuten beaufsichtigt werden, die eine flächendeckende Versorgung im Interesse der Mehrheit der Bevölkerung im Auge haben: demokratisch gewählte (und jederzeit abwählbare) VertreterInnen aus Belegschaft, Gewerkschaften, Re-

gierung, Bahn-NutzerInnen und Umweltschutzverbänden.

Kampf gegen Einschränkung des Streikrechts und der Koalitionsfreiheit

Wenn man etwas Großes vorhat wie die Einschränkung des Streikrechts, muss man sich genau überlegen, wie man den Widerstand dagegen verhindern kann. Deshalb versuchen Arbeitgeber und nun die Regierung schon seit längerem, die Führungen der DGB-Gewerkschaften mit ins Boot zu holen. 2010 starteten Arbeitgeberverbände gemeinsam mit dem DGB eine gemeinsame Initiative zur gesetzlichen Tarifeinheit. Innerhalb von ver.di gab es jedoch Druck, weil sich AktivistInnen gegen diese Initiative aussprachen. In der Folge musste sich die ver.di Führung davon distanzieren. Dann wurde die große Koalition von Arbeitgeberseite „beauftragt“, die Sache selbst anzugehen. Das Timing war schon lange geplant: Arbeitsministerin Andrea Nahles (SPD) legte ihr Gesetz zur Tarifeinheit vor, als die GDL nach ihrer Urabstimmung die Bahn für mehrere Tage bestreikte. Dass es immer Leute gibt, die sich darüber ärgern, wenn sie nicht mit der Bahn reisen können, ist klar. Warum also nicht diesen Zeitpunkt nutzen, um das Streikrecht einzuschränken? Auch die DGB-Spitze bemüht sich, das Vorhaben nach Kräften zu unterstützen. DGB-Chef Reiner Hoffmann hat den Gesetzentwurf der Ministerin sogar begrüßt. Ver.di-Chef Frank Bsirske versucht die Quadratur des Kreises, indem er die gesetzliche Tarifeinheit als Eingriff in das Streikrecht ablehnt, aber gleichzeitig den Streik der GDL verurteilt. Das Gesetz zur Tarifeinheit soll im Mai beschlossen werden. Deswegen wäre jetzt nötig, dass sich die DGB Gewerkschaften auf die Seite der Streikenden stellen und gleichzeitig mit den kleineren Gewerkschaften sowie Gegnern der gesetzlichen Tarifeinheit in der Politik (wie der Partei DIE LINKE) darüber beraten, wie man das Gesetz verhindern kann. Entsprechende Anträge sollten auf allen Ebenen in die Gewerkschaften eingebracht werden.



Die SAV unterstützt die Streikzeitung, die bereits in der zweiten Auflage erschienen ist. PDF, Informationen und Bestellmöglichkeiten unter www.pro-gdl-streik14.de

Einheit ja – aber im Kampf

Die anzustrebende Einheit der Beschäftigten darf nicht Verzicht, sondern muss gemeinsamer Kampf für Verbesserungen bedeuten. Um einer Spaltung der Bahnbeschäftigten entgegen zu wirken, ist momentan der einzige Weg, gegenseitig den Vertretungsanspruch für die eigenen Mitglieder zu respektieren und trotzdem gemeinsam zu kämpfen. Wenn die Kampfkraft aller Bahnbeschäftigten in die Waagschale geworfen würde, könnte das Bahnmanagement schnell zum Einlenken gebracht werden. Wenn es keine Einigung über die Forderungen gibt, sollten sich beide Gewerkschaften dafür einsetzen, dass die Beschäftigten Wahlfreiheit über den Tarifvertrag erhalten. Für das Bahnmanagement, das durch Ausgründungen, Leiharbeit usw. mit hunderten verschiedener Tarif- und Arbeitsverträgen hantiert, wäre das kein Problem.

- **Solidarität mit dem GDL Arbeitskampf**
- **Volle Durchsetzung der Forderungen**
- **Neueinstellungen bei der Bahn; 37-Stundenwoche bei vollem Lohn- und Personalausgleich**
- **Rücknahme der Bahnreform**
- **Bahn in öffentliches Eigentum – unter demokratischer Kontrolle**
- **Nein zur gesetzlichen Tarifeinheit**
- **Wahlfreiheit für alle KollegInnen über den Tarifvertrag**