

((Zum Tarifeinheits-Gesetz))

Im Ergebnis „hat das Gesetz bei der Bahn dazu geführt, dass sich die Auseinandersetzungen verschärft haben“, sagt der renommierte Arbeitsrechtsprofessor Wolfgang Däubler – und damit das Gegenteil dessen bewirkt, was es bezweckt hat. Ein Grund: Die Bahn hat darauf bestanden zu eruieren, wo die GDL und wo die EVG die Mehrheit hat und nur die jeweiligen Tarifverträge angewendet werden. Das führt dazu, dass viele GDL-Mitglieder in der Minderheit bleiben und deshalb die GDL-Tarife für sie nicht gelten – das schafft Empörung.

((Der aktuelle EVG-Tarifvertrag hat keine Revisionsklausel.))

...

Das Vorgehen der Bahn habe teils groteske Wirkungen, sagt Däubler und erzählt ein Beispiel: Ein Tarifvertrag zwischen GDL und Bahn hat die gemeinsame Einrichtung „Fairnessplan“ geschaffen. Ihre Satzung sieht vor, jährlich an bis zu fünf GDL-Mitglieder einen Fairness-Preis zu verleihen, für gutes Verhalten in der Arbeit wie in ehrenamtlichen Tätigkeiten. Däubler ist einer der Schirmherren, die die Preisträger aussuchen. Nun habe die Bahn der gemeinsamen Einrichtung per Gerichtsbeschluss untersagen lassen, dass GDL-Mitglieder den Preis bekommen können, die in einem EVG-dominierten Betrieb tätig sind. Denn für sie gelten ja die GDL-Tarifverträge nicht. „Das ist nichts anderes als schlichte Schikane“, urteilt Däubler, da solle der GDL jede Handlungsmöglichkeit genommen werden.

...

((Zur Leiharbeits-Genossenschaft Fair Train der GDL und der Einschätzung der DB, dass die GDL damit ihre Tariffähigkeit verloren hat.))

Für den Arbeitsrechtler Däubler ist es hingegen „völlig eindeutig, dass die Genossenschaft die Tariffähigkeit der GDL und damit ihr Streikrecht nicht gefährdet“. Auch andere Gewerkschaften hätten Unternehmen gegründet und früher gab es mal den großen gemeinwirtschaftlichen Sektor und „kein Mensch sagte, dass sie deswegen nicht mehr tariffähig sind“, betont Däubler, der häufig Gewerkschaften juristisch berät. Auch ist die Genossenschaft so konstruiert, dass sie ihrerseits einen eigenen Willen bildet und deshalb nicht von der GDL abhängig ist; sie kann also mit dieser auch Tarifverträge schließen.

Generell sei die Genossenschafts-Idee jedoch sehr interessant. „Das ist ein Weg, wie die GDL bessere Arbeitsbedingungen für Lokführer erreichen kann.“ Vor allem für jüngere Beschäftigte, die noch keine großen sozialen Absicherungen bei der Bahn haben, sei die Geno eine gute Alternative.

Das Vorhaben knüpfe an eine uralte Idee an, die aus Mexiko stammt: „Verkauft wird die Arbeitskraft eines Kollektivs. Man kann zum Beispiel von Bahn-Unternehmen für 100 Lokführer einen bestimmten Gesamtbetrag und bestimmte Arbeitsbedingungen wie z. B. eine wöchentliche Freizeit von 48 Stunden verlangen. Daraus werden die Löhne bezahlt, und das genossenschaftliche Kollektiv bestimmt, wie die verbleibenden Gewinne verteilt werden.“

Und wie schätzt Däubler die Forderungen ein, das Streikrecht einzuschränken? „Ich kann mir schwer vorstellen, dass es dazu kommt. Nicht zuletzt, weil die Regierungskoalition derzeit wenig handlungsfähig ist“, sagt er. „Auch taucht diese Forderung bei jedem Eisenbahnerstreik auf, doch sind wir auch ohne gesetzliche Regelung immer ganz gut zu einem Ergebnis gekommen“ meint Däubler. Im Grunde will man nur das Streikrecht runtermachen – es soll kein wirkliches Grundrecht mehr sein, sondern eine lästige Störung.

Wenn Däubler mit seiner Einschätzung Recht behält, kommt eine doppelte Schlappe auf die Bahn zu: Im Arbeitskampf und bei den Arbeitsbedingungen, die die Genossenschaft verlangt. Statt Boni zu

kassieren, hätten sich die Bahn-Oberen Gedanken machen müssen, wie man zu einem vernünftigen Verhältnis mit der GDL kommt. Sonst könnten am Ende sogar Vorstandsstühle wackeln.