

DAS THEMA: STREIKS BEI DER BAHN

„Wir hoffen immer noch auf Einsicht“

Die Lokführergewerkschaft zückt ihre schärfste Waffe. Der bundeseigene Konzern will den Schaden wenigstens begrenzen.

VON ANGELA SCHILLER, SASCHA MEYER UND BERND RÖDER

FRANKFURT/BERLIN. Mit den Streiks im Güterverkehr ab Donnerstag zückt die Lokführergewerkschaft GDL die schärfste Waffe, um einen Extra-Tarifvertrag für das Fahrpersonal zu erzwingen. Für die Bahn und ihren Vorstandschef Hartmut Mehdorn wird der Abwehrkampf damit immer schwieriger. Denn an jedem Tag mit Stillstand drohen dem Konzern Millionen einbußen.

Schuldzuweisungen

Beide Seiten weisen sich gegenseitig die Schuld an der Eskalation zu. Die Verantwortung trage allein der Bahnvorstand, schimpfte GDL-Chef Manfred Schell in Frankfurt. Die Manager hätten sich 140 Tage lang Gesprächen verweigert und seien nach wie vor nicht bereit, auf die Kernforderungen einzugehen: den eigenständigen Tarifvertrag und 31 Prozent mehr Geld. Bahn-Personalvorstand Margret Suckale konterte in Berlin an die Adresse der GDL: „Die Funktionäre wollen nicht verhandeln, sie wollen streiken. Daran haben wir keinen Zweifel mehr.“ Auf das Ultimatum der Gewerkschaft, bis Dienstagabend ein neues Angebot auf den Tisch zu legen, werde man daher nicht eingehen.

Wehrlos will die Bahn die zu erwartenden massiven Störungen durch einen Streik aber nicht hinnehmen und wappnet sich schon, den Schaden wenigstens zu begrenzen. Zwar sitzen im Urlaubsmonat August weniger Pendler und Fernreisende in den Zügen als sonst. Doch betroffen wären trotz-



Die Uhr ist abgelaufen: Ab Donnerstag wird bei der Bahn gestreikt, zunächst nur im Güterverkehr. Foto: ap

dem Hunderttausende, denen stundenlange Wartezeiten und Unsicherheit über die Abfahrt ihres Zuges drohen. „Hier wollen etwas über 8000 Menschen, die sich für einen Streik ausgesprochen haben, Millionen Menschen daran hindern, in ihren wohlverdienten

Urlaub zu kommen, an ihren Arbeitsplatz zu kommen“, beklagte Suckale. Ziel sei, trotz allem ein zuverlässiges Angebot auf die Beine zu stellen. Frachtkunden aus der Industrie sollen E-Mails mit dem aktuellen Stand bekommen, sagte Logistikvorstand Norbert Benschel. Mit Vorrang solle der Verkehr zu wichtigen Branchen wie Kraftwerken, Autofabriken oder Seehäfen gesichert werden. Doch für die Planer ist das eine schwierige Aufgabe. „Wir wollen Dienstpläne so umstellen, dass streikwillige Lokführer dann eben keinen Dienst haben“, sagte Personenverkehrs-Chef Karl-Friedrich Rausch. Sie könnten in weniger als 24 Stunden aktiviert werden – an diese Zeitspanne will sich die GDL halten, wenn Streiks angekündigt werden. Ob die Methode Erfolg haben wird, muss sich allerdings zeigen. Denn auch der GDL ist nicht unbekannt, an welchen Knotenpunkten sie Züge stehen lassen muss, um das Netz zu blockieren. „Wir lassen keinen auf der freien Strecke stehen“, beruhigte Schell aber schon. Die GDL lasse Personenverkehrszüge zudem bewusst außen vor, um zu zeigen, dass sie nicht die Reisenden bestreiken wolle.

Die Stimmung zwischen beiden Tarifparteien hat sich dennoch weiter aufgeheizt. „Wir hoffen immer noch auf Einsicht“, meinte Schell und ergänzte im Scherz: Bis Pflingsten wolle man aber nicht warten, bis der Heilige Geist auf den Bahnvorstand herabkomme. Die Streikkasse sei jedenfalls gut gefüllt – wie lange die Kraft reichen wird, sagte Schell aber nicht. Zugleich brachte die GDL auch die Bundesregierung ins Spiel, die als Eigentümerin der Bahn ein „ernstes Wort“ mit Mehdorn sprechen sollte. Im Bahntower verweist man dagegen auf die Tarifautonomie. Und eins hat der Bahnchef im Ringen mit der GDL unmissverständlich deutlich gemacht: „Wir sind nicht erpressbar.“ (dpa)

Belgier springen ein

- Die belgische Bahngesellschaft SNCB will mit eigenen Lokführern den Zugverkehr zwischen Deutschland und Belgien auch für den Fall eines Streiks deutscher Lokführer aufrechterhalten. „Wir werden der Deutschen Bahn so viel Personal wie möglich zur Verfügung stellen“, sagte eine Sprecherin gestern in Brüssel. Dabei gehe es darum, die ICE-Verbindungen aufrechtzuerhalten – etwa auf der Strecke Köln-Brüssel.
- Außerdem werde das europäische Unternehmen Thalys, das Verbindungen zwischen Paris, Brüssel, Amsterdam und Köln betreibt, stärker als normal auf französische und belgische Lokführer zugreifen.

KURZ NOTIERT

Henkel greift für Kleber tief in die Tasche

DÜSSELDORF. Henkel will zur Verstärkung seiner weltweit führenden Klebstoffsparte um Pritt und Pattex so viel Geld ausgeben wie noch nie. Der Düsseldorfer Konzern wird im Falle der Übernahme des Chemiekonzerns ICI durch Akzo Nobel die ICI-Klebstoffsparten für umgerechnet knapp vier Milliarden Euro erwerben. Auf den Kaufpreis von 2,7 Milliarden britische Pfund habe man sich mit Akzo Nobel geeinigt, teilte die Henkel KGaA am Montag mit. Das wäre der größte Zukauf in der über 130-jährigen Unternehmensgeschichte von Henkel. Die ICI-Geschäfte, an denen Henkel interessiert ist, erzielten 2006 umgerechnet 1,85 Milliarden Euro Umsatz. (dpa)

ZAHL DES TAGES

516 686

So viele Gebrauchtwagen sind im vergangenen Jahr aus Deutschland ausgeführt worden. Laut Statistischem Bundesamt Wiesbaden ist Rumänien der mit Abstand wichtigste Markt. Fast 83 000 Fahrzeuge gingen allein dorthin. Im Durchschnitt waren diese Autos jeweils noch knapp 8000 Euro wert. Knapp 85 000 Gebrauchtwagen mit einem Durchschnittswert von etwa 2500 Euro wurden in afrikanische Länder verkauft. (afp)

NACHGEFRAGT

Ist die GDL ein Spalter?



Antworten von Reinhard Bispinck, Tarifexperte der gewerkschaftsnahen Hans-Böckler-Stiftung

Die Bahn sagt, die geplanten Streiks der GDL seien unverhältnismäßig. Ist das so?

Bispinck: Nein, das denke ich nicht. Noch wissen wir nicht, welchen Umfang die Streiks haben werden. Grundsätzlich versucht die GDL aber, für ihre Mitglieder in einem Tarifstreit Verbesserungen zu erreichen. Ein Streik als Mittel der tarifpolitischen Auseinandersetzung ist da noch nicht unverhältnismäßig, zumal diese Auseinandersetzung ja bereits einige Stufen durchlaufen hat.

Dennoch ist das Transportwesen ein sensibler Bereich. Neben der GDL haben gestern auch die Piloten der LTU für Streik gestimmt, und das zur Urlaubshochsaison.

Bispinck: Ich halte das Hochpuschen eines Arbeitskampfes zu einer nationalen Katastrophe für unangemessen. Auch in den Bereichen Bahn und Verkehr müssen Streiks als Mittel des Arbeitskampfes möglich sein. Es gibt genügend Beispiele aus anderen Ländern wie etwa Frankreich und Italien, wo so etwas häufiger vorkommt, ohne dass dies gleich zu einer nationalen oder wirtschaftlichen Katastrophe stilisiert wird.

Die GDL fordert einen eigenen Tarifvertrag. Sogar die anderen Arbeitnehmer-Vertreter bei der Bahn, etwa die Gewerkschaft Transnet, halten das für falsch.

Bispinck: Ich habe Verständnis dafür, dass die GDL sagt, sie möchte für ihre Mitglieder Verbesserungen erreichen. Ob das allerdings in Form eines eigenen Tarifvertrags geschehen muss, ist eine an-

derere Frage. Ich halte es für die weitaus bessere Lösung, wenn sich die Beschäftigten der Bahn alle in einem einheitlichen Tarifsystem befinden. Es ist praktisch und tarifpolitisch nicht von Vorteil, wenn man auf verschiedenen Gleisen fährt. Eine Rückkehr zur tarifpolitischen Kooperation der drei Bahngewerkschaften wäre das Beste.

Spaltet die GDL also mit ihrer Forderung die Arbeitnehmerschaft?

Bispinck: Die Gefahr besteht sicherlich. Die GDL vertritt zunächst ihre Mitglieder und verweist auf deren schlechte Einkommenssituation. Es gibt aber auch andere Beschäftigungsgruppen bei der Bahn, deren Einkommen ähnlich niedrig sind wie die der Lokführer, obwohl sie ebenfalls eine anspruchsvolle Tätigkeit ausüben. Wenn sie das ignoriert, setzt sich die GDL mit ihrem Vorgehen schon dem Verdacht aus, Klientelpolitik zu betreiben.

Richtig abenteuerlich klingt aber erst die Forderung nach 31 Prozent mehr Lohn...

Bispinck: Auf den ersten Blick ist das zweifellos der Fall. Aber die absoluten Zahlen nehmen sich schon bescheidener aus. Es geht der GDL etwa bei den Lokführern beispielsweise um eine Anhebung der Einstiegsvergütung auf rund 2300 Euro. Das ist auch noch kein Traumgehalt.

Die Bahn will sich dennoch nicht bewegen. Was muss geschehen, um eine Lösung zu erzielen?

Bispinck: Am besten wäre eine Verhandlungslösung, aber die ist derzeit nicht in Sicht. Offenbar braucht es erst einen gewissen Arbeitskampf, um eine Einigung zu erzielen. Ich vermute, dass die Verhandlungsbereitschaft erst wächst, wenn auch auf Arbeitgeberseite die Einsicht besteht, dass sie sich bewegen muss. Die Geschichte der Tarifkonflikte zeigt, dass oft erst der ökonomische Druck eines Streiks die nötige Kompromissbereitschaft erzeugt.

Fragen von Christian Rein

Top-Angebote für Sparer

bis **4,25%**

So profitieren Sie dauerhaft!



Bei der ING-DiBa vermehrt sich Ihr Geld zinsstark und kostenlos. Täglich verfügbar oder fest für 6 bzw. 12 Monate:

Täglich verfügbar		
Extra-Konto	ab 1 €	3,00 %¹
6 Monate		
Festgeld	ab 10.000 €	3,80 %²
	ab 50.000 €	3,90 %²
12 Monate		
Festgeld	ab 10.000 €	4,10 %²
	ab 50.000 €	4,25 %²

¹ Zinssatz variabel p. a., zuletzt geändert am 01.02.2007.

² Festzinsen p. a., Stand: 03.07.2007. Der Zinssatz gilt jeweils für die gesamte Anlagesumme und Anlagedauer.

Jetzt hohe Zinsen sichern:

0180 2 / 22 23 90

(0,06 Euro pro Anruf – Festnetz der Dt. Telekom)

www.ing-diba.de/topzinsen

Info-Gutschein

0107

Ja, ich will bis zu 4,25 % Zinsen p. a.!

Bitte senden Sie mir kostenlos und unverbindlich Informationen zu:

Extra-Konto Festgeld

Herr Frau

Name

Vorname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Telefon privat geschäftlich

E-Mail

Coupon einsenden: **Per Telefax an 0800 / 27 222 77** oder per Post an ING-DiBa AG, 60628 Frankfurt am Main



ING DiBa