

„Dann vertreten wir uns selber ...“

Innenansichten aus dem Eisenbahnerstreik 2007

Der Eisenbahnerstreik ist auf große Sympathien gestoßen und hat Hoffnungen geweckt, dass nach Jahren des Verzichts nun wieder der Kampf für ein besseres Leben auf der Tagesordnung steht. Endlich mal wieder eine unbescheidene Forderung, und endlich haben mal wieder ArbeiterInnen gezeigt, dass sie keineswegs so verzichtbar sind, wie von interessierter Seite gerne behauptet wird. Ein unbefristeter Vollstreik der Bahn hätte das Leben in der BRD nachhaltig lahmlegen können. Hätte ... denn mit ihrer systematischen Zögerlichkeit hat die GDL den unbefristeten Streik immer wieder vertagt und schließlich mit einem kläglichen Abschluss ganz vom Verhandlungstisch gefegt.

Während des Arbeitskampfs haben viele Leute Sympathie für die GDL bekundet und allgemeine Hoffnungen geäußert, dass kleine Gewerkschaften außerhalb des DGB im Gegensatz zum schwerfälligen DGB-Apparat sehr wohl Organisationen für den Kampf sein könnten. In einer Diskussionsrunde Anfang des Jahres (noch vor dem Ende der Verhandlungen) haben zwei Eisenbahnerkollegen in frei gehaltenen Vorträgen auf sehr lebendige und anschauliche Weise erklärt,

*** warum die GDL – ganz in der üblichen Gewerkschaftslogik – mit diesem Streik nicht für die Interessen der EisenbahnerInnen, sondern vor allem um die eigene Existenz und Anerkennung als Verhandlungspartner gekämpft hat,**

*** warum sie es für nötig halten, sich selbst zu organisieren, wenn sie wirklich und wirksam für die eigenen Interessen kämpfen wollen,**

*** und welche ersten Ansätze es dazu während des Streiks gab.**

Der eine Kollege ist Lokführer (LF), der andere Zugbegleiter (ZB), sie kommen aus zwei verschiedenen Großstädten. Die fast wörtliche und nur leicht gekürzte Abschrift ihrer mündlichen Beiträge stellen sie hiermit Labournet zur Verfügung.

Der Streik war für die GDL ein Kampf um die eigene Existenz

LF: Das war kein reiner Arbeitskampf, sondern ein Existenzkampf der GDL, die innerhalb der Tarifgemeinschaft keine Daseinsberechtigung mehr hatte. 2002 ist die GDL aus dieser Tarifgemeinschaft ausgetreten, weil es keinen Sinn mehr hatte, da überhaupt anwesend zu sein, denn die Transnet hat sowieso gemacht, was sie wollte. Wenn die GDL sagte, das wollen wir nicht, wurde das nicht für voll genommen. Die Interessen der Fahrpersonale, wozu die Lokführer und Zugbegleiter gehören, wurden in den Tarifverträgen der Tarifgemeinschaft überhaupt nicht mehr berücksichtigt. 2003 wurde von der GDL schon einmal der Versuch gestartet, sich eigenständig zu machen. Das ist damals gescheitert, aus verschiedenen rechtlichen

Gründen, u. a. auch wegen der Organisationsgröße. Das Arbeitsgericht in Frankfurt/M. sagte 2003, dass zu wenig Lokführer dabei gewesen seien, über die die GDL hätte verhandeln können. Da gab es prozentual noch sehr viele Beamte, die zwar auch GDL-Mitglieder sind, aber über die die GDL nach Meinung des Gerichts eben nicht verhandeln darf. Seitdem hat sie so vor sich hin existiert, konnte aber nichts mehr machen. 2006 wurde die Frage des Fahrpersonaltarifvertrags aufgeworfen. Die Fahrpersonale sollten einen Tarifvertrag bekommen – nicht nur die Lokführer, sondern auch die Zugbegleiter und die Gastro-Mitarbeiter. Dadurch entsteht eine viel größere Verhandlungsmasse, weil die Vertretung größer ist. Damit ist die GDL letztes Jahr ins Rennen gegangen und hat die entsprechenden Tarifverträge gekündigt. Der große Aufhänger war die für alle Außenstehenden wahnsinnige Gehaltserhöhung und die Absenkung der Arbeitszeiten. Darauf sind die Leute und natürlich auch die GDL-Mitglieder mächtig angesprungen. Die haben nicht in erster Linie diesen eigenständigen Tarifvertrag gesehen, sondern die später in der Öffentlichkeit verbreiteten 31 Prozent. Das war der Aufmacher, wo sich die Leute angesprochen gefühlt haben. Der kleine Mann hat gesehen: Mensch, endlich passiert hier was! Viele sind auf den Zug aufgesprungen und haben das so gesehen, dass da was für sie getan wird.

Aufbruchstimmung bei den Fahrpersonalen

Für die GDL, für den Hauptvorstand war der eigene Tarifvertrag sehr wichtig, weil es um ihre Existenz ging. Aber für den kleinen Mann, für die Lokführer und Zugbegleiter waren die 31 Prozent Lohnforderung das Ding. Dafür sind viele sofort bereit gewesen, in den Arbeitskampf zu gehen. Viele Zugbegleiter haben sich dadurch angesprochen gefühlt. Und dann ging auch diese Welle von Übertritten los. Von der Transnet bzw. von der nicht organisierten Seite her sind die Leute scharenweise in die GDL eingetreten. Besonders stark war der Übertritt, als die ersten Warnstreiks stattgefunden haben. Vorher hatten viele noch gewartet: „Naja, ist das jetzt nicht nur so eine Sprechblase? Die haben schon mal viel erzählt und nichts erreicht.“ Als die ersten Warnstreiks losgingen und die Konfrontation mit dem Bahnvorstand abzusehen war, da haben viele gesehen: Jetzt passiert wirklich was, da machen wir mit, das ziehen wir durch, das ist unser Ding. Von der Transnet haben wir sowieso nichts zu erwarten, die fährt sowieso den Kurs vom Bahnvorstand mit. Da kam die Riesenwelle von Euphorie innerhalb der GDL, von den Fahrpersonalen. Das ist wirklich so eine richtig schöne Aufbruchstimmung gewesen, selbst bei Alteingesessenen. Viele sind aus ihren Löchern rausgekommen und haben sich die Streikwesten übergezogen.

Die GDL versucht, die Leute im Zaum zu halten

Das ist so lange gegangen, bis diese Uneindeutigkeiten entstanden: Ultimaten wurden gesetzt, aber von Seiten der GDL nicht eingehalten. Es wurde gesagt: Wir fordern vom Bahnvorstand bis dann-und-dann ein Verhandlungsangebot. Der Bahnvorstand hat nichts gemacht, aber es wurde nicht reagiert, das wurde nicht in Streiks umgesetzt. Es wurde immer mal wieder zwei Stunden warngestreikt, und das hat den Leuten nicht gereicht. Die waren in einer Aufbruchstimmung, die wollten loslegen, aber vom Hauptvorstand kam nicht das Signal: Jetzt geht's los, jetzt schlagen wir los. Zur Beruhigung wurde immer wieder zu Warnstreiks gegriffen und die Urabstimmung durchgeführt, um die Leute bei der Stange zu halten, damit sie

weiter mitziehen. Die für die Leute wichtigen Streiks, wo sie sich selber hätten äußern können, die haben nicht stattgefunden. Dann kam die Gerichtsentscheidung, dass die Streiks verboten worden sind. Als sie doch wieder erlaubt wurden, haben alle gedacht: „Jetzt geht’s los! Jetzt aber, jetzt zeigen wir’s ihnen. Von wegen, uns hier das Streikrecht wegnehmen!“ Das war so eine Euphorie gewesen und dann passierte doch wieder nichts. Es wurden wieder Ultimaten gesetzt, es wurde wieder gesagt: bis da-und-da hin. Vom Hauptvorstand aus wurde versucht, die Leute im Zaum zu halten, weil sie genau gehaut haben, dass das außer Kontrolle geraten wird, wenn sie erstmal richtig losschlagen, wenn sie in den unbefristeten oder über Tage und Wochen hinweg in den Streik gehen. Der Gefahr waren sie sich sehr bewusst gewesen, denke ich.

Die Kollegen haben von der GDL eine andere Vertretung erwartet

Sie haben den Streik stundenweise und ansatzweise gemacht, um die Leute bei der Stange zu halten. Aber das ist ihnen spätestens im Dezember nicht mehr gelungen, wo gesagt wurde: „Wir lassen die Tarifverhandlungen scheitern, aber wir geben eine Frist.“ Wieder mal ... da ist sehr vielen Kollegen der Hut geplatzt. Die haben gesagt: Das könnt ihr mit jemand anders machen, verscheißern lassen wir uns nicht mehr. Wir haben vor der Pressekonferenz gestanden, und haben gedacht: „Das kann doch nicht wahr sein – es liegt kein Angebot vor, aber wir streiken nicht! Es wird wieder mal die Luft aus den Leuten rausgelassen. Die wären bereit zu streiken, und dann doch nicht ...“ Ab dem Moment wurde den Leuten bewusst, dass das nicht die Vertretung ist, die sie erwartet haben. Sie hatten gedacht: Das ist unsere Gewerkschaft, die für uns da ist, die unsere Interessen wirklich mal umsetzen wird. Vielen ist dann endlich bewusst geworden, dass das eine Verarschung von der GDL-Führung war. Das Vertrauen war weg. Keiner hat mehr wirklich damit gerechnet, dass am 7. Januar der unbefristete Streik losgeht.

Die Kollegen sind natürlich auch geteilt gewesen. Die einen haben immer noch gesagt, „Wartet doch mal lieber ab, wir vertrauen der Gewerkschaftsführung, die werden schon wissen, warum sie das so machen.“ Aus dem Kollegenkreis, den ich mitbekommen habe, war das noch ein Drittel. Aber immer wieder dieses Warten – bis zu *dem* Termin, bis zu *dem* Termin ... da hat dann ein Drittel von den Leuten gesagt: Jetzt ist Feierabend, jetzt müssen wir mal ein bisschen Druck machen. Es haben sich automatisch Kollegen gefunden, die sich über alle Bereiche und Ortsgruppen von der GDL hinweg zusammengetan und gesagt haben: „Jetzt werden wir denen mal ein bisschen Druck machen. Das sind nicht mehr unsere Interessen, was hier läuft.“ Das ist dann natürlich sehr böse aufgestoßen, weil das nicht die Politik gewesen ist, die die GDL machen wollte. Die wollten eigentlich nur ihren eigenständigen Tarifvertrag haben, und ein bisschen Belohnung für die Mitarbeiter, mehr nicht. Als die ersten Ergebnisse von den Verhandlungen durchgesickert sind, haben viele gesagt: „Entweder ich steige aus, oder ich engagiere mich, dass die GDL-Struktur verändert wird oder unter Druck gerät, dass wir uns das nicht gefallen lassen.“ Denn wir sind anscheinend teilweise benutzt worden.

Die Zugbegleiter von Bord geworfen

Als bei diesem Moderatorenergebnis zum ersten Mal davon die Rede war, dass die Zugbegleiter außen vor bleiben, da stand im gleichen Atemzug fest, dass die GDL einen eigenständigen Tarifvertrag bekommt. Das war genau der Punkt: Die

Zugbegleiter wurden abgeschmissen, weil die GDL ihr Ziel erreicht hatte. Die hatte ihre Existenz gesichert innerhalb dieser Bahngewerkschaften. Ab dem Moment wurden die Zugbegleiter von Bord geworfen, die vorher ins Boot geholt worden sind, um überhaupt diesen eigenständigen Tarifvertrag erkämpfen zu dürfen, was 2003 nicht gelungen ist. Das war ganz offensichtlich, und das ist sehr vielen Kollegen aufgestoßen, dass die Kollegen Zugbegleiter aufgrund von fadenscheinigen Gründen einfach abgeschmissen worden sind. Da wurde natürlich gesagt, der Organisationsgrad hätte nicht ausgereicht. Die Transnet hat ihre Mitgliederzahlen nicht auf den Tisch gelegt. Kann sein, dass die Transnet nur 20 Prozent von den Zugbegleitern bei sich organisiert hat. Die GDL spricht mal von 33 Prozent, jetzt sind's komischerweise bloß noch 25 Prozent. Aus der jetzigen Situation rechnen sie das natürlich runter und sagen: „Wir haben ja alles getan, wenn die Zugbegleiter nicht in die GDL eintreten wollen, dann können wir auch nichts für sie machen.“ Es wurde anscheinend darauf gewartet, dass die in Heerscharen dem Herrn Schell um den Hals fallen. Von Seiten der GDL wurde nichts dafür getan, außer dass horrende Lohnsteigerungen versprochen worden sind und die eine Stunde Arbeitszeitabsenkung. Das war das Einzige, womit die GDL sich bemüht hat, die Zugbegleiter mit ins Boot zu holen. Das war meiner Meinung nach nur ein Mittel zum Zweck. Die GDL hat sich die Zugbegleiter auf die Fahne geschrieben, um damit eine größere Masse zu vertreten. Im Endeffekt haben das viele Kollegen gesehen, dass da sehr viel nur Eigensicherung gewesen ist.

Kein GDL-Streik – sondern ein Eisenbahnerstreik

ZB: Es gab in der Presse die verschiedensten Aussagen darüber, auch von Seiten der Transnet und der GDBA, dass sich die Eisenbahner zerfleischen. Es gab mal ein paar Ansätze, wo man sowas aus Hamburg gehört hat, aber ich habe das überhaupt nicht feststellen können, dass wir uns gegenseitig zerfleischt hätten, weil der eine in der GDL war und der andere in der Transnet. Da gab es auch keine Sprüche, dass die von der Transnet Arbeiterverräter wären, das ist alles bei uns nicht möglich gewesen.

Als Zugbegleiter fährt man durchs ganze Land, und spricht überall mit den Kollegen. Ein konkreter Ausgangspunkt war natürlich die Rolle, die Transnet und GDBA spielen, festgemacht an der Person von Hansen, wobei der erste und größte Stein des Anstoßes, an dem alles immer klar wurde, eben der war, dass Hansen auf der einen Seite der Vorsitzende der Transnet ist und gleichzeitig aber auch der Vizechef des Aufsichtsrates, und demzufolge, wie er es jetzt wieder deutlich gemacht hat in seinem Schreiben an Mehdorn, alle diese Entscheidungen selbst mit herbeigeführt hat. Es ging bei der Unzufriedenheit des Zugbegleitdienstes aber auch der Lokführer tatsächlich um das Jahr 2002. Damals wurde der Regiotarifvertrag abgeschlossen, in dem vereinbart wurde, dass die Zugbegleiter und Lokführer die größte Last dieses Konkurrenzdruckes zu tragen haben, die mit der Privatisierung entstanden ist. Zugbegleiter und Lokführer sind die beiden einzigen Berufsgruppen bei der Bahn, die 41 Stunden arbeiten. Damals entstand die Idee. Die Kollegen vom Zugbegleitpersonal gehen wirklich davon aus, dass es besondere Arbeits- und Lebensbedingungen des Fahrpersonals gibt. Das ist auch kein erfundener Begriff, der ist rechtlich fixiert. Unter Fahrpersonal werden alle diejenigen gefasst, die ständig auf dem Zug tätig sind, also Lokführer, Zugbegleiter und Gastronomie, wobei die Gastronomie bei der GDL eine ganz geringe Rolle spielt.

Die Arbeitsbedingungen, die aus der Presse ja hinlänglich bekannt und wirklich sehr

widerlich sind, wurden in die Forderung eines Fahrpersonaltarifvertrages gegossen. Das hat beim Zugbegleitpersonal immer mehr Anklang gefunden, weil immer stärker die Frage aufgeworfen wurde: Parallel zu den Belastungen und Strapazen, die zugenommen haben, sind wir hier doch wirklich am schlechtesten dran und haben besonders widrige Bedingungen. Wer nimmt das eigentlich mal zur Kenntnis? Die Transnet hat nie Interesse gezeigt, und die GDBA konntest du vergessen, die hat an die Wandzeitung überhaupt keine Informationen mehr gehängt, sondern nur noch einen Weihnachtskalender.

Es gab tatsächlich eine Streikbereitschaft bei der GDL, die dann auch umgesetzt wurde, und die immer mehr Kollegen angezogen hat. Es wäre möglich gewesen, dass die anderen Kollegen, die nicht in der GDL sind oder überhaupt nichts mit dem Fahrdienst zu tun haben, nun Stimmung machen gegen die Streikenden. Allein die Leute am Service-Point, die hätten die Reisenden tagtäglich aufhetzen können. Das hat aber niemand gemacht, weil die anderen in der Masse solidarisch gewesen sind. Das ist in diesem Sinn niemals allein ein GDL-Streik gewesen, das ist auf jeden Fall ein Eisenbahnerstreik gewesen. Es haben nicht nur Lokführer gestreikt, sondern auch Zugbegleiter. Bei der Eisenbahn kann tatsächlich niemand behaupten: „Das ist meine Zugfahrt“. Da sind sehr viele dran beteiligt. Im Fernverkehr muss der Zug mit mindestens einem Zugchef besetzt sein. Wenn das nicht der Fall ist, darf der Zug trotz Lokführer nicht abfahren. Man kann eine Zugführerrolle leichter ersetzen als die Lokführerrolle, aber dazu gehören ebenfalls Zertifikate, das sind alles Facharbeitertätigkeiten. Deshalb war es möglich, dass in Hamburg der Bahnhof total blockiert wurde, weil da zwei Kollegen aus Leipzig, die in der GDL waren, sich geweigert haben, den Zug abfahren zu lassen, den Zug zu begleiten. Der Lokführer konnte in der Transnet sein ... und der Zug stand auch so ungünstig ... da war Ende. Das Gleiche war in Berlin der Fall und in München. Der Streik wurde zwar hauptsächlich von den Lokführern getragen, aber da haben auch Zugbegleiter mitgestreikt, und da haben andere Eisenbahner unterstützt, sodass es wirklich falsch wäre, wie das Transnet usw. gerne machen, das so in die Ecke zu schieben.

Eine Belegschaft aus dem Osten

Zur Streikbereitschaft und Streikfähigkeit muss man unbedingt wissen, dass in die GDL, die früher Beamtenorganisation war (obwohl ihre Geschichte weiter zurückreicht – die Zeitschrift, die sie rausgibt, hieß 1922 genau wie heute „Voraus“) erstens die Lokführer aus den neuen Bundesländern eingetreten sind. Zweitens hat die Bahn die Beamten weiter runtergefahren. Wenn man im Westen mit einem Eisenbahner spricht, spricht man meistens zu Leuten aus dem Osten. Ohne sie würden im Westen wahrscheinlich fast gar keine Züge mehr fahren. Das betrifft alle Tätigkeiten bei der Bahn. Das Personal, das im Osten ausgebildet wurde, kam dort nicht zum Einsatz, weil dort immer mehr Stellen abgebaut wurden. Viele wurden versetzt. Durch die Tatsache, dass sie kaum Beamte haben, und dass dieser Druck gerade auch von Berlin und Sachsen ausging, wo sie besonders stark organisiert ist, wurde die GDL überhaupt erst streikfähig. Der Schell hat nicht geschwindelt, auch wenn die Journalisten ihm das nicht glauben wollten, wenn er gesagt hat: „Der Druck von den Kollegen ist sehr stark, die wollen den unbefristeten Streik.“ Und genau den hat er dann erfolgreich verhindert.

Ein Streik gegen den Staat

Die Moderation war eigentlich eine Schlichtung. Der bahneigene Arbeitgeberverband, der der eigentliche Verhandlungspartner für die ganzen Tariffragen ist, hat in einem Schreiben verlauten lassen, dass die GDL die Zugbegleiter nicht vertreten dürfe. „Das ist eine Grundsatzfrage“, hat er geschrieben. Daran sieht man: Es geht hier nicht um Minderheit oder Mehrheit, es geht um den Grundsatz, es geht darum, dass man keine einheitliche streikfähige Front haben möchte, die tatsächlich alles lahmlegen könnte. Gegen solche Grundsatzfragen könnte man nur mit politischem Willen vereint vorgehen, und das macht nunmal die GDL, so wie sie momentan verfasst ist, nicht.

Die Kollegen waren sehr enttäuscht, als diese Entscheidung aus dem Verfahren Geißler-Biedenkopf herauskam. Es ist völlig klar gewesen, das Zünglein an der Waage, das sind die Zugbegleiter, und nur unter der Bedingung, dass man sich von denen trennt, kommt das und das zustande. Die Kollegen waren sehr enttäuscht, es gab schon die ersten Austrittswünsche. Neben anderen positiven Wirkungen, die der GDL-Streik auf jeden Fall hatte – er hat ne Menge bewegt, auch bei der Bahn – ist er ein Hindernis für die Privatisierung. Aber die GDL selbst – der Schell hat das ja auch gesagt, obwohl er damals als einziger gegen die Bahnreform gestimmt hatte – ist kein prinzipieller Privatisierungsgegner. Da sitzen die in einem Boot mit der Transnet und der GDBA. Den GDL-Abschluss kann ich noch nicht richtig einschätzen, denn er ist ja noch nicht abgeschlossen, und die Gehaltstabellen sind hochkompliziert. Wenn sich die Abschlüsse von GDL und Transnet nichts nehmen, dann war deswegen der Streik nicht sinnlos, wie das der Hansen sagt, der sowieso der Meinung ist, dass jeder Streik der GDL sinnlos ist, oder: Streik ist überhaupt sinnlos. Die Sympathie aus der Bevölkerung und von anderen Kollegen, aus anderen Branchen, war riesengroß und meines Erachtens auch eine Hauptbedingung dafür, dass das überhaupt durchgehalten werden konnte. Man hat das auf GDL-Seite sehr genau verfolgt. Niemand könnte zulassen, dass tatsächlich bei der Bahn wochenlang gestreikt wird. Das könnte dieser Staat nie zulassen. Die Rolle der Bahn wird heute etwas verwischt. Es wird behauptet, sie hätte keine große Rolle mehr. Der Bahnkonzern ist ein riesengroßer internationaler Konzern. Das kann man in der Bahnzeitung nachlesen: der ist überall vertreten, in China, der kauft sich in England ein. In Indien übernimmt der Mehdorn Gütertransporte. Die ganze Industrie kriegt Aufträge von der Bahn. Die Bahn ist tausendfach verbunden mit dem Privateigentum in diesem Land. Wenn dort gestreikt wird, und das womöglich noch zusammenkäme mit dem Streik von Busfahrern usw., dann wäre hier wirklich Sense. Das könnte sich der Staat hier genauso wenig leisten, wie in Frankreich oder sonstwo. Aber gegen die öffentliche Meinung konnte man nicht bis zum Schluss die Entscheidung durchhalten: Wir streichen das Streikrecht.

Von Frankreich lernen – Aufbau einer Opposition

LF: Ein Problem war von Anfang an, dass die Informationspolitik innerhalb der GDL nicht gelaufen ist. Warnstreiks wurden den Kollegen erst kurz vorher angekündigt – eine Stunde vor Beginn des Warnstreiks wussten einige Kollegen immer noch nicht, ob nun wirklich gestreikt wird, oder ob das eine Zeitungsente ist: „Ich hab das nur aus der Zeitung, ich hab noch nichts Offizielles von der GDL, noch keinen Streikaufruf gesehen.“ Bei den ersten Warnstreiks war die GDL erst fünf Minuten vor Streikbeginn in der Lage, die Leute zu informieren, dass der Warnstreik jetzt losgeht. Aber so geht das nicht, die Kollegen müssen das wissen, die sitzen ganz alleine auf

ihrem Zug, in irgendeiner Abstellanlage in irgendeinem Bahnhof, die müssen wissen, ob das ein Warnstreik ist oder eine Meldung von der Springerpresse. Man hat Kritik angebracht, immer mehr Kollegen haben Kritik angebracht, dass es so nicht weitergehen kann, bis zu dem Punkt, wo wir gemerkt haben, wir kommen mit unserer Kritik, mit unseren Vorschlägen, mit unseren Gedanken zur Verbesserung des Arbeitskampfes nicht weiter. Wir haben den Streik der Eisenbahner in Frankreich gesehen, der parallel gelaufen ist. Da haben wir mit Kollegen den Vorschlag gemacht, dass wir eine Grußadresse an die französischen Kollegen schicken. Nicht, dass wir sagen: Zu diesen Punkten sagen wir Ja oder Nein. Sondern einfach nur eine Grußadresse. Das sollte über die GDL-Struktur gehen, das wurde zugesagt, und nach ein paar Tagen wurde das wieder abgesagt: „Machen wir nicht, ihr könnt das machen, aber nicht im Namen der GDL.“

Dann ist eins zum anderen gekommen, bis zu dem Punkt, wo mehrere Kollegen sich zusammengefunden und gesagt haben: Wir müssen irgendwas machen. Wir können das nicht so weiterlaufen lassen. Inspiriert wurden wir auch von einer Filmvorführung während des Streiks, von dem französischen Eisenbahnerstreik '86, wo wir gesehen haben: Es funktioniert, wir können's alleine, man kann was bewegen. Wir sind absolute Neulinge, was Arbeitskampf angeht. In dem Film haben wir gesehen: „Aha, es geht. Guck einer an, es geht, man kann's machen, warum nicht, es sind doch unsere Interessen. Und wenn wir sehen, dass unsere Interessen nicht so umgesetzt werden, wie wir das gerne hätten, wenn die Leute unzufrieden in dem Streik bloß rumsitzen, keine Öffentlichkeitsarbeit nach draußen, keine Kundgebung, keine Demonstration, wenn keine Präsenz in Bahnhöfen gezeigt wird – ja verdammt nochmal, wozu sind wir denn dann da? Wir müssen doch zeigen, dass wir unseren Arbeitskampf führen, und uns nicht irgendwo verstecken.“ Diese Kritik ist aufgekommen, und immer mehr Kollegen haben sich davon angesprochen gefühlt, wo man öffentlich was kundgetan hat, und daraus hat sich dann auch eine Gruppe gebildet, die die Informationspolitik und das Vorgehen der GDL-Struktur kritisiert.

Dann ist, durch Unterstützung, ein Treffen zustande gekommen mit französischen Eisenbahnern, wo wir nochmal genau diese Vorgehensweise der Eisenbahner in Frankreich besprochen haben, wie die die Streiks und den Prozess selber initiiert haben, wie sie das gemacht haben, wie sie das logistisch gemacht haben. Das hat uns sehr viel geholfen bei unserem jetzigen Aufbau einer Opposition gegen die GDL, aber eigentlich auch für die GDL, in der wir agieren. Da haben wir uns sehr viele Informationen geholt, aus verschiedenen Ecken. Das hat uns wahnsinnig gestärkt, zu sehen: Wenn die Gewerkschaft es nicht schafft, die Interessen der Mitglieder zu vertreten, dann vertreten wir sie eben selber.

Wir haben erstmal im kleinen Stil Versammlungen gemacht, wo wir uns zusammengesetzt haben, die Aktivisten. Wir haben uns keinen Namen gegeben, sondern haben uns nur auf die Arbeit konzentriert. Wir sind natürlich auch bestrebt, mit der GDL ins Gespräch zu kommen. Wir wollen uns nicht nur in die Ecke setzen und mit dem Finger auf die GDL zeigen, sondern wir wollen die Gewerkschaft verändern, oder wir hoffen da drauf. Zu dem einen Treffen sind GDler gekommen, die die alte Struktur im Kopf haben, die sie schon seit Jahrzehnten fahren. Wir sind ins Gespräch gekommen und haben versucht, einen Kompromiss zu finden. Wir wollen die Gewerkschaft nicht spalten in eine linke und eine rechte Gruppe. In der einen Versammlung wurde versucht, Stimmung gegen uns zu machen. Das ist aber im Endeffekt nicht so durchgekommen. Wir wollten uns in der Mitte treffen, wir haben gesagt, wir geben nochmal eine Chance, aber die wurde von der Struktur verspielt.

Neue Erfahrungen

LF: Der Streik ist für die Eisenbahner komplettes Neuland gewesen. Dass Arbeiter sich bewegen und für ihre Rechte kämpfen, das war Neuland. Der Arbeitskampf wurde so verstanden, dass die Forderungen, die aufgestellt wurden, auch durchgesetzt werden. Die Unerfahrenheit mit dem Arbeitskampf hat dazu geführt, dass man ihn so aufgefasst hat, wie es irgendwo geschrieben steht, dass das wirklich ein Kampf ist und dass es sich wirklich um die eigenen Interessen dreht. Die Erfahrung, die im Westen schon gemacht worden ist, wie Arbeitskämpfe eben abgewürgt werden können und wie damit umgegangen wird, die wurde im Osten jetzt erst gemacht. Dadurch ist die Enttäuschung entstanden.

ZB: In diesem Moment, wo was im Streik aufbricht, wo es harte Reaktionen von der Gegenseite gibt, da entzieht sich keiner von den Kollegen dem Problem. Es wurden Diskussionen möglich, die sonst nicht möglich gewesen sind – weil sie keiner geführt hat, weil sie verdeckt waren, weil es Angst gab – aber jetzt gab es kein Thema, über das man nicht diskutieren konnte. Aber ob das bleibt und was daraus wird, das hängt davon ab, dass sich so Initiativen wie die beschriebene bilden, sonst geht das wieder unter, das ist ja wie eine Welle. Es geht nicht um die Beamtenfrage. Die muss man einbeziehen, denn die sind nicht höhergestuft worden, die sind runtergestuft worden. Die Beamten unterscheiden sich überhaupt nicht von den anderen Kollegen. Bei uns gibt es eine Verdichtung der Probleme, im Osten ist das, was sich bei der Bahn vollzogen hat, noch viel krasser abgelaufen als im Westen. Zwei Drittel des Personalabbaus liegen bei uns.

Diese völlige soziale Misere schlägt sich bei den einfachen Leuten nieder. Die Leute haben die Schnauze voll, und endlich hat mal jemand gesagt: Nee, wir wollen nicht mehr verzichten. Das ist der eigentliche große Hintergrund. Bei uns ging eine Karikatur rum, wo der Bahnvorstand sich die Bezüge erhöht, und darüber stand: Danke, Transnet. Wenn du das Thema Hansen ansprichst, dann kommt sofort: Gewerkschaftsvorsitzender *und* Vizechef des Aufsichtsrates. Diese Personalunion findet keine Zustimmung, da kann im Gesetz stehen, was will. Das ist für die Leute im Osten der Beweis dafür, dass hier gemeinsame Sache mit dem Konzern gemacht wird. Ich habe von einem guten Freund gehört, dass das im Westen Gang und Gebe sei, aber das ist im Osten nicht so.

Eisenbahner entscheiden sich nicht so schnell, zu streiken. Das resultiert aus der Auffassung ihrer ganzen Tätigkeit. Aber sie haben sich zum Streik entschieden, und es wurde sehr stark nach Frankreich geguckt. Während der GDL-Vorstand gezögert hat, wurde aus Frankreich die Schlussfolgerung gezogen: „Die haben da einfach gestreikt, alles lahmgelegt, und damit basta. Das wäre das Schnellste gewesen.“ Wenn die GDL-Führung bewusster gewesen wäre, und vor allem wenn es ein gemeinsamer Streik aller Eisenbahner gewesen wäre, dann wäre es möglich gewesen, solche Formen miteinander zu vernetzen. Das Beste wäre gewesen, von allen drei Bahngewerkschaften gleich nach der Urabstimmung zum Streik überzugehen. Das wäre das Kürzeste gewesen. Keiner hat den unbefristeten Streik erlebt. Der hätte das Leben hier lahmgelegt. Lasst euch nicht einreden, dass die Bahn nur noch so ein kleines Stückchen ist.