

SPIEGEL ONLINE - 07. August 2007, 18:11

URL: <http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,498672,00.html>**BAHN-KONFLIKT****Mehdorn in der Streik-Falle**

Von Anselm Waldermann

Bahnchef Mehdorn gegen Gewerkschafter Schell - das ist mehr als ein Tarifkonflikt. Es geht um die Ehre und das Projekt des Konzernherrn: den Börsengang. Stur wie Thatcher fechten sie den Streik-Streit aus. Das könnte sehr lange dauern.

Hamburg - Hartmut Mehdorn und Manfred Schell haben nicht viel gemeinsam. Der eine ist Konzernchef der Deutschen Bahn, der andere ist Vorsitzender der Lokführergewerkschaft GDL. Insofern sind die beiden natürliche Gegenspieler, fast wie Hund und Katz.



AP

Bahn-Zentrale in Berlin: Für Investoren unattraktiv

In einem Punkt allerdings sind sich Mehdorn und Schell sehr ähnlich: Beide sind ausgemachte Sturköpfe. Nachgeben widerspricht ihrem Naturell, jedes Entgegenkommen werten sie als Niederlage. "Wir sind nicht erpressbar", sagte Mehdorn diese Woche **im Gespräch mit dem SPIEGEL**.

"Die Auseinandersetzung hat eine persönliche Komponente", sagt ein Branchenexperte, der beide Streithähne gut kennt. Für Bahnkunden, die auf ein schnelles Ende des bevorstehenden Lokführerstreiks hoffen, ist das keine erfreuliche Aussicht.

Dabei hat der Konflikt - abgesehen von persönlichen Animositäten - noch eine andere Dimension. Die macht das Ganze allerdings nicht besser. Denn hinter den Kulissen geht es nicht nur um Gehaltserhöhungen und Arbeitszeiten. Für Mehdorn steht etwas ganz anderes auf dem Spiel: Es geht um seinen Traum vom Börsengang der Bahn.

"Mehdorn ist deswegen so stur, weil er um seine Börsenpräsentation fürchtet", sagt Winfried Hermann, der verkehrspolitische Sprecher der Grünen. "Bei einem hohen Tarifabschluss würde die Bilanz im nächsten Jahr deutlich schlechter aussehen."

Ähnliches ist bei Unternehmensberatungen zu hören, die sich nach potentiellen Interessenten für die Bahn umschauchen. "Ein Streik ist nie gut für ein Unternehmen", sagt ein Consultant. Auch die Gewerkschaft Transnet, die in Konkurrenz zur GDL steht, sieht die Privatisierung in Gefahr.

"Das könnte die Bahn für Investoren unattraktiv machen"

Ohnehin ist der Gewinn der Bahn gemessen am Umsatz eher bescheiden. "Sollten nun zusätzliche Lohnkosten von 200 oder 300 Millionen Euro hinzukommen", sagt Hermann, "dann macht das dem Unternehmen ernsthaft zu schaffen." Zumindest dann, wenn man den Konzern privaten Investoren anpreisen möchte.



Foto: AP

Und bei den Zahlungen an die Lokführer würde es nicht bleiben: Denn wenn Mehdorn der GDL mehr Geld zubilligt, dann werden das auch die Konkurrenzgewerkschaften Transnet und GDBA fordern. Vor einem Monat hatten sie sich mit dem Konzern auf 4,5 Prozent mehr Lohn und Gehalt geeinigt. Im Tarifvertrag heißt es aber ausdrücklich, dass bei einem höheren GDL-Abschluss nachverhandelt werden kann. "Das könnte die Bahn für Investoren unattraktiv machen", sagt Hermann.

Doch egal wie Mehdorn sich entscheidet: Er steckt in der Zwickmühle. Kommt er den Lokführern entgegen, hat er finanzielle Sorgen. Zieht er seine harte Linie durch, bekommt die Bahn ein Image-Problem: Nach einem wochenlangen Streik nützt Mehdorn auch ein moderater Abschluss

nichts mehr.

BAHN VOR DEM STREIK - WORUM ES GEHT

Deutschland ist bei Investoren unter anderem deshalb so beliebt, weil es weltweit das Land mit den wenigsten

Was ist die GDL?



DPA

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) bezeichnet sich als älteste deutsche Gewerkschaft. Gegründet wurde sie 1867, heute hat sie 34.000 Mitglieder. Dazu zählen nicht nur Lokführer sondern auch das übrige Zugpersonal - zum Beispiel Schaffner und Mitarbeiter der Bord-Bistros. Vorsitzender

der GDL ist Manfred Schell.

Was will die GDL?

Die Lokführergewerkschaft GDL kämpft seit Jahrzehnten für ihren Anspruch als wichtigster Vertreter des Fahrpersonals bei der Bahn. Dabei steht sie in Konkurrenz zu den anderen beiden Bahngewerkschaften Transnet und GDBA. Während diese bereits einen einheitlichen Tarifvertrag mit der Bahn ausgehandelt haben, besteht die GDL auf einen separaten Spartentarifvertrag. Ziel ist eine deutlich größere Tarifierhöhung für Lokführer, Zugbegleiter und die Mitarbeiter in den Speisewagen. Die Bahn und die anderen beiden Gewerkschaften lehnen das ab.

Einmal ist der Streit um einen Spartentarifvertrag schon eskaliert. Im März 2003 führte ein bundesweiter Warnstreik der Lokführer zu massiven Behinderungen. An einem Morgen standen 800 Reise- und 200 Güterzüge rund 45 Minuten lang still. Trotzdem scheiterte die Lokführergewerkschaft mit ihrer Forderung nach einem eigenen Tarifvertrag für das Fahrpersonal. Als Zugeständnis an die GDL erhielt der reguläre Tarifvertrag lediglich eine Anlage. Darin steht, dass über die Belange der Lokführer nicht mehr über den Kopf der GDL hinweg entschieden werden kann.

Diesmal will sich die GDL nicht mit einer solchen Lösung zufrieden geben. Seit Mai 2006 ist ein abgetrennter Tarifvertrag für das Fahrpersonal offizielles Ziel der Lokführergewerkschaft. Um diese Forderung durchzusetzen, will die Gewerkschaft jetzt die Urabstimmung für einen unbefristeten Streik einleiten.

Die größten Bahn-Streiks

Die Deutsche Bahn steht vor einem unbefristeten Streik - zuletzt war das im Jahr 1992 der Fall. Seitdem gab es allerdings immer wieder Warnstreiks - zum Teil mit erheblichen Behinderungen im Schienenverkehr. Ein Rückblick:

Juli 2007: An zwei Tagen legt die Lokführergewerkschaft GDL mit Warnstreiks morgens den Berufsverkehr in weiten Teilen Deutschlands lahm. Auch die Gewerkschaften Transnet und GDBA riefen Anfang Juli zu Arbeitsniederlegungen auf, um ihrer Forderung nach einer Verdiensterhöhung für die Bahn-Beschäftigten Nachdruck zu verleihen. Während sich Transnet und GDBA mit der Bahn auf 4,5 Prozent mehr Geld einigen, könnte der Tarifstreit mit der GDL nun in einen unbefristeten Streik münden.

September/Oktober 2006: Mit Warnstreiks machen die Gewerkschaften Transnet und GDBA Druck für ihre

Streiks ist. Selbst in der Schweiz legen die Beschäftigten häufiger die Arbeit nieder. Wenn es der GDL nun jedoch gelingt, die Bahn über eine längere Zeit in Atem zu halten, dann macht das keinen guten Eindruck. Schließlich würde jeder annehmen, dass die Lokführer ihre Macht auch in Zukunft gern mal ausspielen. "Die Einsicht, dass eine kleine Gruppe den ganzen Betrieb lahmlegen kann, ist für Investoren äußerst abschreckend", sagt Hermann.

In dieser aussichtslosen Lage hat die Bahn kaum Verhandlungsspielraum. In Branchenkreisen werden deshalb schon Schreckensszenarien an die Wand gemalt: Will Mehdorn vielleicht, dass sich die GDL kaputt streikt?

Vorbild Maggie Thatcher?

Vorbild könnte die ehemalige britische Premierministerin Margaret Thatcher sein. Sie hatte einen Bergarbeiterstreik in den achtziger Jahren einfach ausgesessen. Null Entgegenkommen. Die Forderungen der Beschäftigten einfach ignorieren. Nicht hinhören, wenn sich Dritte beschweren. Die eiserne Lady zog das ein ganzes Jahr lang durch. Danach gaben die Bergarbeiter auf.

Eine mögliche Lösung für die Bahn? "Mehdorn hat wohl die Vorstellung, die GDL klein zu machen", sagt Grünen-Experte Hermann. "Aber er wird sich verrennen."

Die Gewerkschaft selbst sagt, sie verfüge über eine volle Streikkasse. Weil es bei der Bahn in vergangener Zeit keine größeren Arbeitskämpfe gab, könnte das durchaus stimmen. Insofern sind die Lokführer in der besseren Position. "Ein langer Streik schadet eher der Bahn als der Gewerkschaft", sagt Hermann.

Doch wie soll es dann weitergehen?

Vermutlich wird sich bald die Politik einschalten. Je lauter die Kunden protestieren, desto eher. Das Ziel: Mehdorn zurückpfeifen. Immerhin hat der Bund als einziger Aktionär der Bahn durchaus Einflussmöglichkeiten. Und auch die Wirtschaft wird Druck machen. Wegen verspäteter Züge **fürchtet sie Millionenschäden**.

Und dann heißt es verhandeln - auch wenn das den beiden Protagonisten Mehdorn und Schell schwerfallen

Forderung, die Arbeitsplatzgarantie bis 2010 auch bei einem Börsengang der Bahn zu erhalten. Darüber wird später eine Einigung erzielt. Die Aktionen lösen auch Kritik aus, da sie in die politische Debatte über die Form eines Börsengangs fallen.

April 2004: Mit einem zweistündigen Warnstreik legen die Gewerkschaften an einem Freitagabend das Berliner S-Bahnnetz lahm. Zuvor waren Tarifgespräche für die 4000 Beschäftigten gescheitert. Nach einem Schlichterspruch einigen sich die Tarifparteien auf 3,2 Prozent mehr Lohn und Gehalt.

März 2003: Ein bundesweiter Warnstreik der Lokführer führt zu massiven Behinderungen. An einem Morgen stehen 800 Reise- und 200 Güterzüge rund 45 Minuten still. In dem Konflikt geht es um die Höhe der Einkommenssteigerung und die Angleichung der Ost-Gehälter ans West-Niveau. Ein regulärer Streik wird abgewendet, Sonderregelungen für Lokführer werden in einer Anlage zum Tarifvertrag aufgenommen.

September 2000: Vor allem der Nahverkehr in den Ballungsgebieten kommt wegen eines Warnstreiks zum Erliegen, zu dem die Gewerkschaft Transnet nach wochenlangen Verhandlungen aufruft. Die Beteiligung von einigen hundert Lokführern und Beschäftigten in Stellwerken hat zur Folge, dass zeitweilig mehrere hunderttausend Pendler festsitzen. Mit der Einigung auf eine stufenweise Anhebung der Löhne um bis zu 2,5 Prozent wird ein regulärer Arbeitskampf abgewendet.

April/Mai 1992: Von einem elftägigen regulären Streik im öffentlichen Dienst ist auch der Nah- und Fernverkehr der Bahn betroffen. Insgesamt fallen 3200 Personenzüge und 390 Güterzüge aus, nur die Hälfte der Intercity-Züge wird eingesetzt. Ergebnis des Arbeitskampfes: 5,4 Prozent höhere Einkommen und mehr Urlaubsgeld.

November 1990: Kurz nach der deutschen Einheit legen Beschäftigte der damaligen Deutschen Reichsbahn (DR) fast den gesamten Fern- und Güterverkehr in den neuen Ländern lahm. Schwer behindert wird auch der Verkehr nach Westdeutschland und Osteuropa. Die Gewerkschaft GdED und die Reichsbahn einigen sich schließlich darauf, dass der geplante Stellenabbau sozialverträglich erfolgt.

Februar 1974: Am ersten großen Nachkriegsstreik im öffentlichen Dienst sind auch die Eisenbahner beteiligt. Die Aktionen der Bahngewerkschaft betreffen vor allem die Gepäckabfertigung und Rangierbahnhöfe. Tausende kommen zu spät zur Arbeit. Aus "Solidarität" fährt in Berlin die von der DDR betriebene S-Bahn nicht. Am Ende des dreitägigen Ausstands einigen sich die Tarifpartner auf elf Prozent mehr Lohn.

dürfte.

"Es müssen ja nicht wirklich 30 Prozent mehr Gehalt sein", sagt Hermann. Ein möglicher Kompromiss könnte sein, die Erhöhung nicht sofort durchzusetzen, sondern leistungsorientiert - oder erst mit steigendem Alter der Beschäftigten. Anstelle von pauschalen Gehaltssteigerungen könnte sich der Experte auch Entschädigungszahlungen für flexible Arbeitszeiten vorstellen.

"Es gibt eine Menge Varianten", sagt Hermann. "Aber dafür muss man sich an einen Tisch setzen."

- ▶ Bahnstreik: Lokführer plötzlich bereit für Streit-Schlichter (07.08.2007)
<http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,498671,00.html>
- ▶ Prominente Schlichter: Von Biedenkopf bis Schröder (07.08.2007)
<http://www.spiegel.de/politik/deutschland/0,1518,498699,00.html>
- ▶ Bahnstreik 1992: Sturm auf Fahrradläden, verstopfte Toiletten (07.08.2007)
<http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,498667,00.html>
- ▶ Lokführer-Streik: Bahn-Rivalen drohen mit Schadensersatz-Klagen (07.08.2007)
<http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,498597,00.html>
- ▶ Alternative zur Schiene: Bahnfahrer steigen um (06.08.2007)
<http://www.spiegel.de/reise/aktuell/0,1518,498476,00.html>
- ▶ Trotz Lokführer-Streik: Bahn verspricht reibungslosen Betrieb (07.08.2007)
<http://www.spiegel.de/reise/aktuell/0,1518,498649,00.html>
- ▶ SPIEGEL-Gespräch: Bahnchef Hartmut Mehdorn über den Krach mit seinen Lokführern und die politischen Gegner des Börsengangs (06.08.2007)
<http://www.spiegel.de/spiegel/0,1518,498286,00.html>
- ▶ Bahnverkehr: Mathematik der Verspätung (06.08.2007)
<http://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/0,1518,497683,00.html>
- ▶ Tipps für Reisende: Was tun, wenn kein Zug mehr fährt (06.08.2007)
<http://www.spiegel.de/reise/aktuell/0,1518,498129,00.html>
- ▶ Pilotengehälter: Air Berlin stimmt erstmals Tarifverträgen zu (07.08.2007)
<http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,498685,00.html>