

Der Frankfurter Flughafenstreik weitet sich aus und Berlin steht vor einem Arbeitskampf im Nahverkehr. Es droht ein Missbrauch von Schlüsselpositionen

## Das Spiel mit der Blockade

Von Gerd Held

Der heutige Mittwoch ist ein schlechter Tag für den Verkehrsknotenpunkt Deutschland. Der Frankfurter Flughafen wird durch einen Streik im Bereich des Rollfelds und der Flugüberwachung lahm gelegt und in Berlin stehen die Verhandlungen für die Berliner Verkehrsgesellschaft, die U-Bahnen und Buslinien beitreibt, auf Messers Schneide. Obendrein droht auf den Berliner Flughäfen ein ähnlicher Konflikt wie in Frankfurt. Doch es ist nicht allein die Bedeutung der beiden Verkehrsmetropolen, die den heutigen Tag zu einem schlechten Tag macht. Viel bedeutender ist die Art und Weise, wie der Stillstand erzwungen wird und mit welchem Drohpotenzial in den Verhandlungen „gehebelt“ wird: Eine sehr begrenzte Zahl von Aktivisten kann einen Verkehrskollaps erzeugen, mit einem immensen Schaden für die Volkswirtschaft und mit einer Beeinträchtigung des Mobilitätsrechtes der Bürger. Mit diesem Mittwoch wird schlagartig deutlich, dass im Bereich der großen Verkehrsträger in Deutschland manches nicht zum Besten geregelt ist. Im Spannungsfall kann das System erstaunlich leicht zum Spielball von Einzelinteressen werden. Das gibt auch deshalb zu Sorge Anlass, weil wir mitten in einem Kostenschub beim Benzin stehen und ein Ausweichen auf das Privatauto nicht als Alternative gelten kann. In Zukunft werden wir mehr auf die großen Verkehrsträger angewiesen sein und deshalb ist es höchste Zeit, über Konsequenzen aus diesem schlechten Tag nachzudenken.

Lange Zeit konnten Gruppen, die auf eigene Faust und unabhängig von den großen Gewerkschaften und Berufsverbänden ihre Anliegen geltend machten, mit Sym-

pathie rechnen. Handelte es sich nicht um kleine Gruppen, die bisher im Schatten standen? Um Minderheiten, deren Leistung unterschätzt und übergangen wurde? Und hatten ihre Vereinigungen – wie die Lokführer der GdL – nicht den Charme von Bürgerinitiativen, die endlich selber das Wort ergriffen? Ganz in diesem Sinn hörte man immer wieder das Argument, die Spartengewerkschaften und Berufsgruppenvereine würden die alte monotone Tarifeinheit in eine buntere und damit modernere Tarifvielfalt überführen. Nach diesem Zeitgeist hat dann auch das Bundesarbeitsgericht 2010 das Prinzip „Ein Betrieb – ein Tarifvertrag“ aufgegeben, nachdem es schon 2007 aus Anlass des Lokführerstreiks die Streikrechte von Minderheiten stark ausgedehnt hatte. So galten auch weitreichende Auswirkungen auf unbeteiligte Dritte nun nicht mehr als unverhältnismäßig. Das Streikrecht wurde individualisiert, auf Kosten der Belange des Gesamtbetriebs und der Allgemeinheit. Dabei übergang man einen entscheidenden Punkt: Eine kleine Gruppe kann die Macht eines Monopols bekommen, wenn sie eine Schlüsselstelle innehat. Monopole müssen nicht immer Riesenkonzerne sein – es genügt eine Hand an der wichtigen Tür, durch die alle anderen gehen müssen. Die Macht einer solchen Kleingruppe beruht nicht auf einer besonderen Qualifikation, nicht auf einer besonders belastenden Arbeit und auch nicht auf einer besonderen Verantwortung für Menschen. Schon beim Lokführerstreik wurde darauf hingewiesen, dass Bus- und LKW-Fahrer Ähnliches leisten, ohne entsprechende Forderungen stellen zu können. Es ist also nicht einfach der Wert der eigenen Arbeit, der in diesen

Konflikten ins Feld geführt wird, sondern die Macht, eine Extraportion herauszuholen.

Der „Solidarstreik“, mit dem sich jetzt die Fluglotsen in den Arbeitskampf des Frankfurter Flugfeldpersonals einmischen, bringt diesen kritischen Punkt nun unverhohlen an den Tag. Die Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) hatte sich verzockt, denn es war dem Arbeitgeber Fraport gelungen, die bestreikten Tätigkeiten weitgehend durch andere Mitarbeiter zu besetzen. Doch nun führt die Gewerkschaft die Lotsen ins Feld. Eine Berufsgruppe, um deren Einkommen gar nicht verhandelt wird, die aber großen Druck ausüben können. Die Lotsen werden zu allgemeinen Tarifgestaltern. Ihre Friedenspflicht spielt keine Rolle mehr, wir befinden uns am Übergang zu wilden Streiks. Selten sind so unverhohlenen Grundsätze der deutschen Tarifvertragskultur verletzt worden. Es ist gut, dass der Betriebsrat des Frankfurter Flughafens und die Gewerkschaft Verdi schon früh auf die Gefahr hingewiesen haben, dass hier eine rote Linie überschritten wird. Das geschah nicht nur aus dem Eigeninteresse der Großverbände, sondern auch aus Sorge um die Tarifikultur.

Allerdings muss sich auch eine große Gewerkschaft wie Verdi fragen lassen, ob sie von ihrer Macht immer den richtigen Gebrauch macht. In Berlin hat sie es – auch am heutigen Mittwoch - in der Hand, ob die Stadt in einen längeren Verkehrskonflikt hineinsteuert. Sie hat vor 10 Tagen einen ganztätigen „Warnstreik“ bei U-Bahn und Buslinien veranstaltet. Es war ein systematischer, flächendeckend durchorganisierter Streik, der weit über eine demonstrative Aktion hinausging. Die Berli-

ner fanden das kräftig überzogen. Sie sehen auch mit Verwunderung, dass bei der S-Bahn seit dem Herbst – seit dem Regierungswechsel von Rot-Rot auf Rot-Schwarz, sagen böse Zungen – die Krankenstände rapide angestiegen sind. Die S-Bahn erfüllt nur einen Teil ihres Fahrplans. Ein großer Streik im Nahverkehr wäre gewiss kein Gruppenstreik wie in Frankfurt, aber gemessen an allen Arbeitnehmern der Hauptstadtregion wäre auch hier eine Minderheit mit Blockademacht am Werk. Diese Minderheit könnte mit einem längeren Konflikt die ganze Stadt zermürben.

So wird man nach diesem Mittwoch nicht einfach zur Tagesordnung zurückkehren können. Die Hoffnung, dass das übliche Hin und Her der Tarifaueinanderetzung es schon irgendwie von selbst regeln würde, trügt. Zu verlockend ist für bestimmte Gruppen der Missbrauch ihrer Monopolstellung. Die Zahl rücksichtsloser Arbeitskämpfe von Minderheiten mit Blockademacht wird zunehmen. Appelle an die Vernunft werden nicht reichen. Die deutsche Kultur der Sozialpartnerschaft ist hier überfordert, wenn ihr nicht der Gesetzgeber und die Gerichte helfen. Man kann das Prinzip der Tarifeinheit nicht aufgeben, wenn man nicht zumindest Mindestdienste gegen den Missbrauch von Schlüsselpositionen vorschreibt und die Maßstäbe für die Verhältnismäßigkeit von Streiks präzisiert. Das gilt auch für die großen Arbeitskämpfe im öffentlichen Dienst. Bei Bahn und Bus ist das Wohl unserer Städte und Regionen berührt. Wie bei der Bildung und der Gesundheit haben die Bürger einen Anspruch auf ein Verkehrssystem, das nicht zum Spielball von Einzelinteressen wird.

*(Manuskript vom 28.2.2012, erschienen als Leitartikel in der Tageszeitung DIE WELT vom 29.2.2012)*