

Der Traum vom Fliegen

Verdi streikt im öffentlichen Dienst und nimmt Passagiere in Geiselhaft.

► Warnstreiks sollen künftig strengeren Regeln folgen.

► Lufthansa und Air Berlin drohen große Schäden.

Jens Koenen, Frank Specht
Frankfurt, Berlin

Es ist noch nicht lange her, dass abwechselnd Lokführer und Piloten die Republik mit Streiks in Atem hielten. Die Bundesregierung nutzte die Ausstände damals, um das umstrittene Tarifeinheitsgesetz voranzutreiben. Das steht nun seit Juli 2015 im Gesetzblatt. Und doch kann Verdi an diesem Mittwoch mit ein paar streikenden Beschäftigten mehrere Luftverkehrsdrehkreuze lahmlegen. Schon wird erneut der Ruf nach dem Gesetzgeber laut.

Mit massiven Warnstreiks erhöhen die Gewerkschaften den Druck vor der dritten Verhandlungsrunde im öffentlichen Dienst am Donnerstag. Verdi und Beamtenbund fordern sechs Prozent mehr Geld für die gut 2,1 Millionen Beschäftigten von Bund und Kommunen für ein Jahr. Die Arbeitgeber haben eine Tarifierhöhung um drei Prozent in zwei Stufen bei zwei Jahren Laufzeit angeboten. Die Kosten beziffern die Kommunen auf 2,7 Milliarden Euro, der Bund auf mindestens 400 Millionen Euro.

Nach Warnstreiks in Kitas, Verwaltungen, Schwimmbädern oder bei der Müllabfuhr knöpft sich Verdi nun die Flughäfen in Frankfurt, Düsseldorf, Köln/Bonn, Dortmund, Hannover und München vor, Letzteren sogar ganztags. Die Gewerkschaft hat ihre Mitglieder bei Bodendiensten und Flughafenfeuerwehr, an den Sicherheitskontrollen oder in Werk-

stätten zum Streik aufgerufen. Schon wenn die Feuerwehrleute nicht zum Dienst erscheinen, müssen alle Maschinen am Boden bleiben.

Allein bei der Lufthansa werden deshalb 895 Flüge gestrichen, 87000 Passagiere müssen ihre Reisepläne aufgeben oder auf die Bahn umsteigen. Für innerdeutsche Flüge bietet die Airline eine entsprechende Umbuchung an. Damit sind die Auswirkungen des Streiks ähnlich heftig wie beim Ausstand des Kabinenpersonals im vergangenen Herbst und Winter. Bei Air Berlin fallen innerdeutsche Verbindungen von und nach München und Köln/Bonn ganz oder teilweise aus, Langstreckenflüge werden zum Teil umgeleitet.

Für die beiden Fluggesellschaften sind die Arbeitsniederlegungen schmerzhaft. Der Streik des eigenen fliegenden Personals hat die Lufthansa im vergangenen Jahr einen dreistelligen Millionenbetrag gekostet.

Wenige Streiktage

Arbeitskampfbedingte Ausfalltage
pro 1000 Beschäftigte

Frankreich	132
Dänemark	124
Kanada	110
Belgien	84
Finnland	71
Spanien	63
Norwegen	55
Irland	28
Großbritannien	23
Malta	16
Deutschland	15
Niederlande	8
USA	8

Jahresdurchschnitt 2006 - 2014
Handelsblatt

Quelle: WSI

Deshalb ist man froh, dass die Gespräche mit der Flugbegleitergewerkschaft UFO und - nach einem kleinen Schlagabtausch vor wenigen Tagen - auch mit der Pilotenvereinigung Cockpit wieder laufen und aktuell nicht von Streiks die Rede ist. Air Berlin wiederum ist wirtschaftlich schwer angeschlagen und kann jeden Cent gut gebrauchen.

Besonders pikant: Beide Unternehmen können nichts machen, um die Arbeitsniederlegungen noch zu verhindern. Denn die streikenden Arbeitnehmer gehören ja zum öffentlichen Dienst, nicht zum eigenen Betrieb. Lufthansa und Air Berlin sind keine Beteiligten, sondern Zuschauer und Leidtragende, wie auch ihre Passagiere. „Wieder einmal sind unsere Fluggäste von einem Arbeitskampf betroffen, bei dem Lufthansa selbst gar nicht Partei der Tarifverhandlungen ist“, sagte Personalchefin Bettina Volken.



Das Bundesarbeitsgericht lässt Warnstreiks recht großzügig zu, wohl auch, weil es darauf vertraut, dass die Gewerkschaften davon sinnvollen Gebrauch machen.

Gregor Thüsing
Arbeitsrechtsexperte

Auch Tarifexperten kritisierten die Eskalation: „Das Bundesarbeitsgericht lässt Warnstreiks recht großzügig zu“, erläutert der Bonner Arbeitsrechtler Gregor Thüsing, „wohl auch, weil es darauf vertraut, dass die Gewerkschaften davon sinnvollen Gebrauch machen.“ Verdi und Co. müssten also die Verhältnismäßigkeit im Blick behalten.

„Der Streik an den Flughäfen zeigt exemplarisch, wie man ein Tarifsystem so fragmentieren kann, dass es sich selbst kaputt macht“, erklärt Hagen Lesch vom Institut der deutschen Wirtschaft (IW). Für Piloten, Kabinenpersonal, Bodendienste oder Fluglotsen sind jeweils unterschiedliche Gewerkschaften zuständig, die abwechselnd oder auch parallel streiken können. Hier hilft auch das Tarifeinheitsgesetz nichts. Es greift nur, wenn bei einem Unternehmen zwei Gewerkschaften um die gleichen Beschäftigtengruppen konkurrieren, die Vereinigung Cockpit sich also etwa vornähme, jetzt auch die Flugbegleiter zu organisieren.

Teile der Regierungskoalition sehen deshalb erneut den Gesetzgeber in der Pflicht. „Unverhältnismäßigen Arbeitskampfmaßnahmen auf dem Rücken von Hunderttausenden Reisenden und Pendlern muss ein Riegel vorgeschoben werden“, fordert der wirtschaftspolitische Sprecher der Unionsfraktion, Joachim Pfeiffer (CDU). In der Debatte um das Tarifeinheitsgesetz habe der Wirtschaftsflügel der Union gefordert, dass zentrale Bereiche der Daseinsvorsorge, wie der Luft- und Bahnverkehr, nicht ohne weiteres bestreikt werden dürfen. Eine Einigung sei damals an der SPD gescheitert. „Nun zeigt sich, wie richtig unsere Vorschläge waren.“

Kommentar Seite 16