

Detlef Hensche

Lokführer als Avantgarde?

Verkehrte Welt: Die FDP zollt einer gewerkschaftlichen Tarifforderung Beifall. Der DGB-Vorsitzende distanziert sich. Der Bahnchef verteidigt die Einheit der Arbeiterschaft, die zu verhindern seine Kollegen von Siemens sich gestern noch Millionen haben kosten lassen. Wirtschaftsliberale Medien, die nicht müde werden, Tariffucht und Erosion des Verbandstarifvertrages als marktwirtschaftlichen Fortschritt zu preisen, warnen vor der „Atomisierung der Tarifverhandlungen“. Und die politischen Freunde gewerkschaftlicher Konkurrenz im konservativen Lager geißeln das „Recht des Stärkeren“ – als ob in einer marktwirtschaftlichen Ordnung je andere Gesetze gegolten hätten!

Entgegen aller öffentlichen Erregung sei Gelassenheit empfohlen. Rechtlich jedenfalls droht kein Unheil. Die viel beschworene Tarifeinheit ist eine Erfindung des Bundesarbeitsgerichts mit fragwürdiger Legitimation und abgelaufenem Verfallsdatum. Keinesfalls kann sie gegen das Grundrecht der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Stellung gebracht werden, sich zu Gewerkschaften zusammenzuschließen und für die tarifvertragliche Festlegung ihrer Arbeitsbedingungen zu streiken. Diese Freiheit garantiert die Verfassung vorbehaltlos für „jedermann und für alle Berufe“, auch für Minderheiten. Desgleichen verbietet es sich, das Streikrecht, wie vom Arbeitsgericht Nürnberg entschieden, gleich einem staatlichen Hoheitsakt hinsichtlich der mittelbaren Streikfolgen einer Verhältnismäßigkeitskontrolle zu unterwerfen. Der Streik soll ja gerade Druck ausüben, was zwangsläufig die Betroffenheit Dritter erzeugt; und die ist in einer offenen Gesellschaft hinzunehmen,

vollends unter einer Rechtsordnung, die die unumschränkte Hoheit des Kapitals über Investitionen und Desinvestitionen sichert, ohne Rücksicht auf die mitunter desaströsen Dauerfolgen für Beschäftigte, Lieferanten, Gemeinden, ja ganze Regionen.

So weit, so Recht. Bleibt die politische Dimension: die Sorge um die Gewerkschaftseinheit. Kein Zweifel, Sondervertretung und Spaltung stiften auf Dauer keinen Nutzen. Gewerkschaften wurden gegründet und sind verfassungsrechtlich anerkannt, um die Konkurrenz in den eigenen Reihen auszuschließen, konkret: um zu verhindern, dass Arbeitnehmer, Berufe und Belegschaften gegeneinander ausgespielt und in einen Unterbietungswettlauf getrieben werden.

An diesem Punkt verrät die öffentliche Debatte eine pharisäerhaft schiefe Optik. Denn wenn der Einheit zum Schaden der abhängig Beschäftigten Gefahr droht, so durch Dumpingkonkurrenz. Da gibt es Vereinigungen mit jeweils einer Handvoll Mitgliedern, deren Geschäftsführer sich andienen, geltende Tarifstandards zu unterschreiten. Ein anderes Beispiel bietet die Arbeitsgemeinschaft Unabhängiger Betriebsräte, vom Siemens-Vorstand ausgehalten, um der IG Metall das Leben schwer zu machen. Als die rot-grüne Bundesregierung 2002/2003 die bisher bestehenden arbeitsrechtlichen Bindungen der Leiharbeit beseitigte, verankerte sie zum Ausgleich das gesetzliche Gebot, dass den Leiharbeitern Entgelt und Arbeitsbedingungen des jeweiligen Einsatzbetriebes zustehen; nur stellte der Gesetzgeber diesen Schutz unter den Vorbehalt abweichender Tarifverträge. Es kam, wie es kommen sollte; der

Schutz währte nur eine historische Sekunde. Kaum war das Gesetz in Kraft, hatte bereits eine Arbeitsgemeinschaft christlicher Gewerkschaften im Verein mit einer Interessengemeinschaft von Verleihfirmen den gesetzlichen Schutz untergraben und einen Tarifvertrag mit Stundenlöhnen zwischen sechs und sieben Euro für qualifizierte Facharbeit vereinbart, unabhängig vom Einsatzbetrieb. Fortan galt dieses Niveau kraft gesetzlicher Erlaubnis für alle Arbeitsverhältnisse und diente als Treibsatz für den Boom der Arbeitnehmerüberlassung. Auch den DGB-Gewerkschaften konnte es nur noch gelingen, das Niveau geringfügig zu überschreiten. So viel zur real existierenden Gewerkschaftskonkurrenz, der das Bundesarbeitsgericht jüngst seinen Segen gab, indem es der christlichen Metallarbeitergewerkschaft, die gleichfalls nur durch Dumping-Verträge aufgefallen ist, die Tariffähigkeit zusprach. Nebenbei bemerkt: Die Arbeitsrichter werden uns den Widerspruch zwischen Verbotsvorgängen gegen Streiks der Lokführer und tarifrechtlicher Einsegnung der christlichen Gewerkschaften noch erklären müssen.

Unsolidarische Standespolitik ?

Die Forderungen und Aktionen der Lokführer zielen dagegen in die umgekehrte Richtung und heben sich damit gegen die soziale Realität der Unterbietungskonkurrenz wohltuend ab – erst recht in einem Land, das vor lauter Gehorsam die Demokratie verlernt. Wenn einzelne Beschäftigtengruppen für zusätzliche Verbesserungen aufstehen und dem Arbeitgeber Beine machen, ist das aus der Sicht der abhängig Beschäftigten zunächst einmal nicht verwerflich.

Der Vorwurf unsolidarischen Verhaltens zu Lasten anderer Arbeitnehmer überzeugt jedenfalls nicht. Denn jeder Verteilungskonflikt verläuft auf zwei Ebenen. Mit der Auseinanderset-

zung über die Verteilung der von allen erarbeiteten Erträge verbindet sich untrennbar der zweite Schritt: die Aufteilung derselben in den eigenen Reihen. Auch sie wird im Tarifvertrag geregelt, braucht also die Unterschrift der Arbeitgeber. Nicht zuletzt deshalb sind Entgeltstrukturen so zählebig. Die Unterbewertung von Frauentätigkeiten etwa beschert dem Arbeitgeber Kostenvorteile und bewirkt spiegelbildlich die relative Aufwertung von Männerarbeit. Jeder lineare Abschluss zementiert solche Diskriminierungen. Und umgekehrt: Jede Verbesserung der unteren Lohngruppen wird durch geringeren Zuwachs an anderer Stelle bezahlt. Dieser Zusammenhang wird gerne verdrängt. Einheitsdenken erzeugt mitunter auch Einheitslügen, wie die feinsinnige Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenwiderspruch. Dass speziell die Lokführer Grund zum Ärger haben, zeigen die Zahlen, die die Lokführer als die proletarischen Brüder der Piloten und Klinikärzte ausweisen. Mit einem monatlichen Bruttoentgelt von 1822 bis 2197 Euro (nach der jüngsten Tarifierhöhung!) bewegen sie sich im unteren Drittel der DB-Tarifvergütungen; die unterste Lohngruppe, die der Betriebsarbeiter, beginnt mit 1486 Euro. Ob der Alleingang der Lokführer angesichts ähnlicher Lage vergleichbarer Berufsgruppen bei der Bahn allgemeine oder nur Teil-Gerechtigkeit schafft, steht auf einem anderen Blatt, spricht jedoch nicht gegen die Lokführer.

Gewerkschaftliche Apologetik ist des weiteren schnell mit dem Vorwurf der Standespolitik bei der Hand. Das überrascht nicht, nachdem den jüngsten Sezessionen der Fluglotsen, Piloten, Klinikärzte und jetzt der Lokführer Konflikte mit den ursprünglich federführenden Gewerkschaften vorausgegangen waren. Auch gab und gibt es Versuche, den eigenen Berufsverband durch Abgrenzung gegen die Gewerkschaft und die von ihr vertretenen Berufsgruppen zu profilieren. Das ist ärgerlich und auf Dauer kurzsichtig. Doch das trägt noch

nicht den Vorwurf der Standespolitik. Standesverbände streiken nicht. Wer beißt schon in die Hand, die eigenen Dünkel nährt?

Nein, die genannten vier Beispiele waren und sind gewerkschaftliche Kämpfe. Das bestätigt ein Blick auf die Konfliktursachen, die bei aller Heterogenität Gemeinsamkeiten aufweisen. Die Beschäftigten arbeiten in Unternehmen, die entweder noch im Besitz der öffentlichen Hand oder aus öffentlicher Trägerschaft hervorgegangen sind und deren Arbeits- und Tarifbedingungen denen des Öffentlichen Dienstes zumindest angenähert waren. Sämtliche Einrichtungen sind in den letzten Jahren Privatisierung und privatwirtschaftlicher Konkurrenz ausgesetzt, die Krankenhäuser zusätzlich den verschiedenen Wellen der Gesundheitsreform mit der Folge chronischer Unterfinanzierung. Sämtliche Unternehmen reagieren darauf mit Stellenstreichung, Leistungsverdichtung, Ausgründungen, Dumpingkonkurrenz und Tarifabbau. Wenn die Betroffenen unter diesen Bedingungen eines sozial abschüssigen Umfelds auch noch berufsspezifische Ungerechtigkeiten erfahren und mit der Missachtung der eigenen beruflichen Leistung und Kompetenz konfrontiert werden, empören sie sich zu Recht. Doch auch der so begründete Protest nimmt in der Regel erst dann organisatorische Gestalt an und artikuliert sich im kollektiven Konflikt, wenn die getroffene Berufsgruppe über entsprechende Konflikt-Ressourcen verfügt, wie Mitgliedschaft in einem berufsbezogenen und identitätsstiftenden Verband mit hohem Organisationsgrad, betriebliche Schlüsselqualifikationen und -funktionen sowie ein entsprechendes Selbstbewusstsein.

Nicht anders ist die typische Ausgangslage gewerkschaftlicher Arbeitskämpfe. Jeder Streik wird zumindest am Anfang von Kerngruppen getragen, überwiegend qualifizierte Arbeitnehmer mit betrieblichen Funktionen, deren Ausfall spürbar ist. Da unter-

scheiden sich die Lokführer nicht von IG Metall, Verdi oder NGG. Worin sie sich jedoch unterscheiden, ist, dass die Leistung der Einheitsgewerkschaft in der berufsübergreifenden Verallgemeinerung liegt. Dank der Kampfkraft der Facharbeiter in der Automobilindustrie und im Maschinenbau erreicht die IG Metall Tarifverträge auch für die weniger durchsetzungsstarken Gruppen und in schlechter organisierten Wirtschaftszweigen. Oder: Jüngst hatte das Bundesarbeitsgericht über den Solidaritätsstreik von Zeitungsdruckern zur Unterstützung eines Arbeitskamps der Redakteure zu entscheiden.

Starke und Schwache

Um allerdings für alle erfolgreich zu sein, brauchen die Gewerkschaften auch die Starken. Hier sind aus der jüngsten Entwicklung Lehren zu ziehen. Nicht dass Grund zur Dramatisierung bestünde; vergleichbare Ausbrüche gab es schon immer. Kaum war nach dem Zweiten Weltkrieg die IG Druck und Papier gegründet worden, scherten die Offset-Drucker und Bildhersteller, hoch qualifizierte und gut bezahlte Facharbeiter, aus und schlossen sich im Senefelder Bund zusammen, da sie sich in der von den Setzern dominierten Gewerkschaft und im graphischen Einheitstarif nicht wiederfinden. 13 Jahre später kehrten sie zurück.

Auch heute sind Piloten, Fluglotsen, Klinikärzte und Lokführer nicht die Vorboten eines Zeitalters des gewerkschaftlichen Partikularismus. Mit ihnen scheint das Feld abgesteckt; andere Berufsgruppen mit vergleichbaren sozialen Ausgangsbedingungen sind derzeit nicht in Sicht. Umgekehrt ist Verdi auf dem Weg, eine der jüngsten Absonderungen wieder rückgängig zu machen. Als sich 1992 die Flugleiter von ÖTV und DAG absplatteten und einen eigenen Verband gründeten, die Unabhängige Flugbegleiterorganisation

(UFO), geschah dies aus Unzufriedenheit mit beiden Gewerkschaften und in der Erwartung, am Glanz der Vereinigung Cockpit teilhaben zu können. Daraus wurde nichts; stattdessen missbrauchte die Lufthansa den neuen Verband als Partner für Tarifabbau gegen ÖTV und DAG. Heute ist die UFO auf gut die Hälfte ihrer ursprünglich 10000 Mitglieder geschrumpft; Verdi hat wieder Fuß gefasst und tarifpolitische Erfolge erzielt, dieser Tage mit Air Berlin.

Doch auch wenn weitere Absetzbewegungen nicht unmittelbar ins Haus stehen – allein die Vorhandenen zwingen zum Nachdenken. Massenorganisationen laufen immer Gefahr, Mitgliedergruppen, die im täglichen Organisationsleben eher an der Peripherie stehen, nicht angemessen wahrzunehmen. Das kann auch qualifizierte Berufe betreffen. Doch gerade in Zeiten, in denen die industriell bedingte Vereinheitlichung der Arbeits- und Lebensbedingungen nachlässt und die Arbeitswelt sich ausdifferenziert, ist es ein Ge-

bot authentischer gewerkschaftlicher Interessenwahrnehmung, sich auf die spezifische Situation, die unterschiedlichen Lebenslagen, Sorgen und Hoffnungen der einzelnen Beschäftigtengruppen einzulassen. Für viele hat der Beruf unverändert einen hohen Stellenwert; hier müssen die Gewerkschaften präsent sein und professionelle Unterstützung anbieten. Aus diesem Grund hat sich Verdi beispielsweise eine dezentrale Struktur gegeben.

Die Angehörigen solcher Berufe, die meinen, allein besser zu fahren, seien daran erinnert: Man sollte nie vergessen, dass die eigene Qualifikation, der betriebliche Aufstieg und die berufliche Kompetenz auch auf der täglichen Zuarbeit all derer beruhen, die nicht die Gunst qualifizierter Ausbildung und beruflicher Karriere genossen haben. Das verpflichtet zu Solidarität. Man mag das als Moral abtun, sollte jedoch an den unverändert gültigen Satz erinnern: Die Gewerkschaft ist das Stärkste, das die Schwachen haben.

Jochen Stay

Atomkraft: Vom Konsens zum Störfall

Ende Juni waren fast zeitgleich Bilder von zwei AKW-Unfällen in der Bundesrepublik zu sehen: Zum einen sah man eine dicke schwarze Rauchwolke über dem Atomkraftwerk Krümmel bei Hamburg; zum anderen schwelte es im AKW Brunsbüttel. Schlagartig waren sie wieder da, die Erinnerungen an die Katastrophe, an den „größten anzunehmenden Unfall“, dessen Möglichkeit

sich die Industrie über zwei Jahrzehnte lang bemüht hatte, der Bevölkerung auszureden. So riefen die Fernsehbilder die verdrängten, aber sehr realen Risiken der Atomenergienutzung wieder ins Bewusstsein der Öffentlichkeit.

Und tatsächlich war die Gefahr in Krümmel und Brunsbüttel weitaus größer als von der Atomwirtschaft eingestanden. Die AKW-Betreiberfirma Vat-