

# Notfalls zu Streikmilderungen zwingen

Das Stockholm-Syndrom, bei dem Opfer von Geiselnahmen ein positives emotionales Verhältnis zu ihren Entführern aufbauen, dürfte im Falle eines GDL-Streiks bei den betroffenen Bahnkunden eher selten aufkommen. Es ist eine Geiselhaft im übertragenen Sinne: Im Tarifkonflikt unbeteiligte Dritte, die Bahnreisenden, werden als Geisel eingesetzt, um den gewerkschaftlichen Forderungen Nachdruck zu verleihen.

Doch was ist die rechtliche Grundlage? Art. 9 Grundgesetz (GG) garantiert die Tarifautonomie. Indem die Arbeitsmarktparteien eigenständig die Konditionen aushandeln dürfen, ist es zum einen ein Abwehrrecht gegen staatliche Bevormundung und Eingriffe in die Lohnfindung. Wenngleich der gesetzliche Mindestlohn, die Sozialversicherungspflicht und verschiedene Bestimmungen zum Arbeitnehmerschutz dagegen sprechen. Zum anderen liegt hier eine Ausnahme vom generellen Kartellverbot vor. Denn sowohl die Arbeitgeber, zumeist in einem Arbeitgeberverband vereint, als auch die unter dem Dach einer Gewerkschaft organisierten Arbeitnehmer verhandeln jeder mit einer Stimme. In diesem Fall allerdings sind es zwei Gewerkschaften, denn die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ist mit rund 184.000 Mitgliedern die größere Gewerkschaft. Gerade diese Konkurrenz verleitet zu erhöhten Forderungen.

Mit etwa 30.000 Lokführern vertritt die GDL allerdings zwei Drittel dieser Berufsgruppe. Sie verfügt damit über eine starke Verhandlungsmacht. Kürzlich gründete die GDL die Fair Train e.G., einen gewerkschaftsnahen Personaldienstleister, der als Personalvermittler Lokführer u.a. an die Deutsche Bahn AG (DB) verleihen will. Doch das ist nicht ohne Risiko für die GDL, denn der Status als Gewerkschaft stünde infrage. Die Rechtsstellung bei den Überlassungsverträgen würde gegebenenfalls vom Schutz der Tarifautonomie entkoppelt, und bei entsprechender Größe der Vermittlung würde eine marktbeherrschende Stellung vorliegen, die entsprechend sanktioniert würde.

Auch bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt es nicht nur die DB AG, sondern insgesamt etwa 100 Eisenbahngesellschaften. Mit einem bedeutenden Konkurrenten der DB, der NETINERA –

DIRK MEYER



einer Tochter der italienischen Staatsbahn Trenitalia S.p.A., konnte die GDL kurz vor Weihnachten die schrittweise Einführung der 35-Stunden-Woche bis 2028 als eine ihrer zentralen Forderungen durchsetzen. Jedoch wird die Abmachung erst wirksam, wenn auch die DB diese Regelung übernimmt – was die Verhandlungen zusätzlich erschweren dürfte. Das Arbeitskampfrecht beruht in Deutschland nicht auf gesetzlicher Grundlage, sondern ist Richterrecht, das dem Wandel der Rechtsprechung unterliegt. Das Bundesarbeitsgericht (BAG) ist in den letzten Jahren durch eine eher gewerkschaftsfreundliche Urteilsfindung aufgefallen, was wohl auch dem generell abnehmenden gewerkschaftlichen Organisationsgrad geschuldet sein könnte. Galt früher der Streik als letzte Eskalationsstufe, so ist er heute quasi jederzeit erlaubt. Lediglich zwei unumstößliche Grundsätze gibt es weiterhin: eine Friedenspflicht bei bestehendem Tarifvertrag und das Gebot der Tarifbezogenheit der Forderungen, das heißt, es darf kein arbeitsvertragsfremder Gegenstand wie beispielsweise ein Betriebserhalt erstreikt werden.

Beim Lokführerstreik kommt eine Besonderheit hinzu. Es sind nicht nur einzelne Dritte abstrakt betroffen, wie es bei jedem Streik durch die Leistungsstörung der Fall ist. Vielmehr stehen den vielen Bahnkunden durch den Leistungsentzug elementare, notwendige und kaum ersetzbare Dienstleistungen nicht mehr zur Verfügung. Es sind die sogenannten Dienste der Daseinsvorsorge, wie ähnlich die Versorgung mit Gas, Strom, Wasser, Transport, medizinischer Versorgung, Feuerwehr und Kinderbetreuung. Ein streikbedingter Entzug dieser Dienste betrifft die Allgemeinheit in ihren grundrechtlich geschützten Interessen. Für diese Gemeinwohlbelange trägt der Staat eine sogenannte Gewährleistungsverantwortung.

Ein Streik in der Daseinsvorsorge bedarf deshalb einer besonderen Rechtfertigung. Dem Gebot der Verhältnismäßigkeit folgend muss zunächst ein legitimes Eingriffsinteresse vorliegen, indem nur so die Parität der Tarifpartner gewährleistet werden kann. Ferner muss der Streik geeignet, erforderlich und verhältnismäßig sein. Insofern kann ein Streik in diesem Fall nur als letztes Mittel gelten. Daher wären beispielsweise ein obligatorischer Schlichtungsversuch und eine Urabstimmung notwendig. Während die Tarifverhandlungen zwischen der GDL und der DB AG derzeit noch laufen, fanden bereits zwei Warnstreiks statt. Bei der Urabstimmung Mitte Dezember stimmten 97 Prozent der GDL-Mitglieder, die bei der DB AG und den Transdev-Unternehmen beschäftigt sind, für einen unbefristeten Streik Anfang des neuen Jahres.

Im Falle eines Arbeitskampfes hätte die GDL besondere Milderungsmaßnahmen einzuhalten wie eine hinreichende Ankündigungszeit und die Aufrechterhaltung eines Notfallplanes. Eine 28-stündige Vorlaufzeit wie bei den beiden Streiks vor Weihnachten dürfte eindeutig zu knapp sein. Auch wäre ein planmäßig-zuverlässiger Zweistundentakt der Zugverkehre zu fordern. Wenngleich ein unbefristeter Streik derzeit nicht geplant ist, steht infrage, ob ein mehrtägiger Streik mit entsprechenden Folgen für die Lieferketten noch als angemessen gilt. Im Rahmen seiner Gewährleistungsverantwortung müsste der Staat die GDL notfalls zu Streikmilderungen zwingen. Denkbar wäre auch eine staatliche Zwangsschlichtung – im Sinne einer verbindlichen, paritätisch besetzten Schlichtung mit Einigungszwang.

Ein Problem könnte die Konstellation des Bundes als Eigentümer der DB AG darstellen, die die Gegnerunabhängigkeit tangieren würde. Letztlich ist jedoch auch ein Gewerkschaftsaristokrat in die rechtlichen Schranken zu verweisen, soll der Arbeitskampf nicht anarchisch-willkürliche Züge zum Schaden für Gesellschaft und Wirtschaft annehmen.

■ Dirk Meyer ist Professor am Institut für Volkswirtschaftslehre der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg.