

Wenn nichts mehr geht

Fragen und Antworten zum Streik

Von Sibylle Haas

Zwar ist noch unklar, ob die Lokführerstreiken werden, doch die meisten Experten gehen davon aus. Viele Kunden sind verunsichert. Wer in den nächsten Tagen eine Bahnreise plant, will vor allem wissen: Bekommt man sein Fahrgeld zurück, wenn die Züge nicht mehr fahren? Die SZ hat die wichtigsten Fragen und Antworten zusammengestellt.

Wie erfährt man, ob der Zug ausfällt?

Die Bahn wird unter der kostenlosen Hotline 08000/996633 und im Internet unter www.bahn.de über den möglichen Streik informieren.

Wird der Fahrpreis erstattet, wenn gestreikt wird?

Auch ohne dass gestreikt wird, werden Fahrkarten vor dem 1. Gültigkeitstag kostenfrei erstattet (ausgenommen sind Sparpreisfahrkarten). Danach muss der Kunde eine Erstattungsgebühr von 15 Euro zahlen. Die Bahn will beim Streik auf diese Gebühr verzichten. Dies sei aber reine Kulanz, denn beim Streik bestehe kein Recht auf die kostenlose Rückzahlung des Fahrgelds. Der Streik sei höhere Gewalt, betont die Bahn. Der Reise-rechtler Ernst Führich sieht das anders. Ein Streik der eigenen Mitarbeiter sei nach bisheriger Rechtsprechung im Reiserecht kein Ausschlussgrund. Es handle sich nicht um einen Streik Dritter, sondern um eine Betriebsstörung aus der zu verantwortenden Sphäre der Bahn. Sie habe Einfluss auf die Tarifverhandlungen und könne damit den Streik verhindern.

Darf man andere Züge benutzen?

Ja, ohne Aufpreis. Die Bahn will auch bei Sparpreisen die normalerweise vorgeschriebene Zugbindung aufheben.

Können Kunden eine Aufwandsentschädigung für lange Wartezeiten verlangen?

Normalerweise bekommen Kunden einen Reisegutschein im Wert von 20 Prozent des Fahrpreises, wenn ein Fernzug mehr als 60 Minuten verspätet ist. Beim Streik gibt es laut Bahn darauf jedoch keinen Rechtsanspruch. Sie beruft sich auch hier auf höhere Gewalt. Dagegen empfiehlt Reiserechtler Führich, innerhalb eines Monats mit einer Kopie des Fahrscheins den Reisegutschein zu verlangen.

Muss die Bahn Hotelübernachtungen oder ein Taxi zahlen, wenn der Reisende am Bahnhof festhängt?

Die Bahn lehnt die Übernahme dieser Kosten im Streikfall ebenfalls wegen höherer Gewalt ab. Reiserechtler Führich empfiehlt den Kunden, entstandene angemessene Kosten einer notwendigen Übernachtung oder einer Taxifahrt zu fordern. Das Gleiche gilt für die Kosten, die entstehen, wenn man Personen benachrichtigt, die auf einen warten.

Ist es möglich, dass ein Zug auf freier Strecke stoppt, weil gerade der Streikaufruf erfolgt?

Nach Angaben der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) sind die Lokführer angehalten, den nächsten Bahnhof anzufahren. Ein Halt auf freier Strecke wäre aus Sicht des Reiserechters ein Verstoß gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit des Streikmittels. Für diese Pflichtverletzung ihrer Mitarbeiter müsste die Bahn laut Führich einstehen.

Kann der Reisende Schadenersatz wegen Freiheitsberaubung verlangen, wenn der Zug dennoch auf freier Strecke anhält?

Bei einer längeren Freiheitsberaubung kommt, so Führich, ein angemessenes Schmerzensgeld in Betracht. Führich empfiehlt den Betroffenen in diesem Fall, Strafanzeige zu stellen.

Wie stellt sich die Bahn auf die drohenden Streiks ein?

Dem Vernehmen nach arbeitet die Bahn bereits an Notensatzplänen und mobilisiert die Beamten unter den Lokführern, die nicht streiken dürfen. Sie stellen 40 Prozent der Lokführer.

Schlechter könnte die Ausgangslage vor der Urabstimmung der Lokführer am Montag nicht sein. Die Verhandlungen sind festgefahren, die beiden Chefunterhändler kön-

Die Bahn vor dem Streik

nen sich nicht leiden, und für beide geht es um wesentlich mehr als um Geld. Für

Deutschland wäre ein Streik ausgerechnet zur Ferienzeit eine Katastrophe. Denn die Vorkehrungen für den Notfall bringen nicht viel, da sie leicht zu unterlaufen sind.

Mit Elan in die Sackgasse

Übergriffe, Tötlichkeiten, harte juristische Bandagen: Das Klima zwischen den Beteiligten wird rauer

Von Detlef Esslinger und Klaus Ott

Nun wird der Konflikt nicht mehr auf der juristischen, sondern auch auf der menschlichen Ebene ausgetragen. Günter Kirchheim, Chef des Konzernbetriebsrats der Deutschen Bahn (DB), hat einen Brief an Margret Suckale, die im DB-Vorstand fürs Personal zuständig ist, geschrieben – und darin von üblen Auseinandersetzungen berichtet, von Übergriffen und Tötlichkeiten. „Es kann nicht angehen, dass Mitarbeiter aus Angst vor Übergriffen nicht wagen, ihre Arbeitsplätze einzunehmen oder die Sozialräume zu betreten“, schrieb Kirchheim am Mittwoch an Suckale. Unter Übergriffen verstand er Beleidigungen, unter Tötlichkeiten die „Anwendung körperlicher Gewalt“. Er nannte jedoch keine Beispiele.

Ist dies nur ein abgekartetes Spiel zwischen dem Briefeschreiber und der Empfängerin, mit der die Lokführer-Gewerkschaft GDL in die unseriöse, die militante Ecke gedrängt werden soll? Offensichtlich ist jedenfalls, dass der Tarifkonflikt längst nicht mehr nur zwischen dem Unternehmen und der GDL ausgetragen wird, sondern auch zwischen den Mitarbeitern. Fast einen Monat ist es nun schon her, dass sich die DGB-Gewerkschaft Transnet sowie die Eisenbahner-Gewerkschaft GDBA (die zum Beamtentbund gehört) mit der Bahn auf 4,5 Prozent Lohnerhöhung geeinigt haben – und beide Gewerkschaften versuchen, die GDL als unsolidarisch erscheinen zu lassen. Kirchheim gehört der Transnet an.

Die hat am Freitag eine Unterschriftenaktion bei den Bahnmitarbeitern gestartet. Ihre Parole: „So nicht, GDL!“ Und bei der GDBA wird der Konkurrenz von den Lokführern vorgeworfen, sie trete „zunehmend aggressiver gegenüber unseren Leuten“ auf. Zumindest sind die Diskussionen unter den Eisenbahnern nichts für empfindsame Seelen. Wobei die GDL den Verdacht, Streikbrecher mit Gewalt von der Arbeit abhalten zu wollen, vehement zurückweist. Mit solchen – unbewiesenen – Vorwürfen solle die GDL unter Druck gesetzt werden, sagt Mario Reiß, Betriebsrat beim Güterverkehr in Leipzig. Der GDL-Funktionär nimmt für seine Gewerkschaft das Recht an Anspruch, „mit Streikbrechern zu reden“, um sie davon abzuhalten, „sich missbrauchen zu lassen.“ Die GDL achtet darauf, sich dabei nicht angreif-



Noch fahren die Züge, doch kaum jemand rechnet damit, dass ein Ausstand in letzter Minute abgewendet wird: Signal aus dem Bahn-Museum in Nürnberg. ddp

Zwei Dickköpfe und ein Nadelöhr

Andere Tarifkonflikte lassen sich in Verhandlungen lösen, aber nicht dieser: Das verhindern schon die Protagonisten Mehdorn und Schell

Von Michael Bauchmüller

Nichts geschah um 13 Uhr, gar nichts. Zwei Wochen ist es her, Gewerkschaften und Bahn hatten sich verabredet. Sie wollten einen letzten Anlauf für eine Einigung unternehmen. Aber einer fehlte: Bahnchef Hartmut Mehdorn ließ sich Zeit, unübersehbar viel Zeit. Als er um 13.10 Uhr eintrudelte, fehlte allerdings wieder einer, diesmal sein Kontrahent. Manfred Schell, der Chef der Lokführer-Gewerkschaft, hatte den Saal inzwischen wieder verlassen, um ihn nach Mehdorn betreten zu können. Sollte ja nicht so aussehen, als müsste ein Gewerkschafter warten, bis ihm der Konzernchef die Gnade seiner Anwesenheit erweist.

Eine kleine Anekdote nur, aber ein Hinweis auf das, was dem Land in den nächsten Wochen blühen kann: Stillstand, weil zwei partout nicht miteinander können. Die Konstellation ist mehr als heikel, denn die Herkunft der beiden könnte unterschiedlicher nicht sein. Hier der Fabrikantensohn und Ingenieur Mehdorn, 65, der immer ganz oben mitmischt: zuletzt beim Flugzeugbauer Airbus, dann beim



Der eine fürchtet um sein Traumziel, der andere um sein Vermächtnis: Bahnchef Hartmut Mehdorn (links) und Gewerkschaftsboss Manfred Schell. Foto: dpa

Druckmaschinenhersteller Heidelberg, von wo er zum letzten großen Staatskonzern Deutsche Bahn wechselte. Ein Unternehmen sieht Mehdorn als Management-Herausforderung, eine Gewerkschafts-Forderung als reinen Kostenposten.

Und auf der anderen Seite der Lokführer-Sohn Schell, 64, der sich in den Fünfzigern durch die widrigsten Tätigkeiten hocharbeitete, um schließlich selbst Lokführer zu werden. Kein anderer deutscher Gewerkschaftsboss hat einen so astreinen

Lebenslauf, darf qua Herkunft auf derart viel Rückhalt an der Basis bauen.

Diese Differenzen allein ließen sich vielleicht noch im Gespräch überbrücken, hätten Bahnchef und Gewerkschafter nicht zwei Gemeinsamkeiten: erstens die abgrundtiefe Abneigung gegen den jeweils anderen, zweitens eine ausgeprägte Dickköpfigkeit. Mehdorn, der geistig mit der Bahn schon längst an die Börse und in die weite Welt aufgebrochen ist, sieht gar nicht ein, sich einer kleinen Sparten-gewerkschaft zu beugen – zumal er damit einen Erdbeben neuer Forderungen der beiden anderen Bahngewerkschaften Transnet und GDBA riskiert. Und für Schell, der kurz vor seinem Abgang nicht nur um sein Vermächtnis, sondern auch um die Existenzberechtigung eben dieser Gewerkschaft neben der großen Transnet kämpfen muss, verbietet sich ein Zugeständnis an Mehdorn quasi von selbst – dazu hat er sich schon viel zu weit aus dem Fenster gelehnt.

Es ist wie beim Hahnenkampf, nur gehen die Streitthemen hier nicht direkt aufeinander los. Der eine schickt Tausende Lokführer in die Urabstimmung, um

Aktuelles Lexikon

Milan-Rakete

Die Abkürzung Milan steht für „Missile d'infanterie léger antichar“, was so viel wie leichte Nahkampfrakete gegen Panzer bedeutet. Hersteller dieser Infanteriewaffe mit einer Reichweite von 3000 Metern ist die Tochterfirma MBDA des europäischen Luft- und Raumfahrtkonzerns EADS. EADS preist auf seiner Homepage die neue Generation der Milan-Raketen an, die über ein „verbessertes Vernichtungspotential“ verfügt, „kampferprobt“ sei und bei 100 000 Abfeuerungen eine Treffsicherheit von 95 Prozent habe, weshalb auch Militärexperten das System rühmen. Tatsächlich sind die handlichen Raketen seit ihrer Entwicklung in den 1970er Jahren beliebt bei Armeen, Kämpfern und Terror-Organisationen in aller Welt. Sie sind der Gegenentwurf zum amerikanischen Tow-System. Mehr als 40 Länder haben oder wollen das tragbare Milan-Waffensystem, das als äußerst kompakt gilt und deshalb leicht zu transportieren ist. Die französische und die deutsche Armee benutzen Milan-Raketen, die Bundeswehr beispielsweise hat sie in Afghanistan stationiert. Großbritannien nutzte die Raketen 1982 im Falkland-Krieg. Auch Saddam Hussein soll über das System verfügt haben. Al-Qaida besitzt angeblich heute noch Milan-Raketen. Jetzt hat die französische Regierung es ermöglicht, dass auch Libyen den neuesten Typ bekommt. EADS lässt sich das Geschäft mit 168 Millionen Euro vergüten. jmm

Sie finden Rubrik-Anzeigen

in dieser Ausgabe auf folgenden Seiten:

Ärzte	–	Kaufsuche	8
Baumarkt	15	Kfz-Markt	V2/3–V2/10
Begleitservice	–	Kunsthandel	15
Bekanntmachungen	35	Maschinen	–
Beteiligungen/	15	Motorräder	V2/9+V2/10
Geldmarkt	–	Reisemarkt	18
Bewerbermarkt	–	Stellen-	V2/11–V2/27
		teil	
Flugsport	–	Tiermarkt	15
Geschäftsanzeigen	15	Unter./Sem./	V2/28
Geschäftsverbindungen	35	Weiterbildung	–
Gesundheits-	15	Veranstaltungen	47
und Körperpflege	–	Theater/Kino	47, 49+50
Heilpraktiker	–	Verkaufe	8
Heiraten/	36+37	Verschiedenes	37
Bekanntschaften	–	Wassersport	V2/10

Immobilien Kauf- und Mietmarkt erscheint in der Freitag-Ausgabe
Anzeigenschluss für Samstag:
Bewerbermarkt: Mittwoch, 12 Uhr
Kfz-Anzeigen: Donnerstag, 16 Uhr
Stellenanzeigen: Donnerstag, 11 Uhr
Übrige Rubriken: Donnerstag, 16 Uhr B

SÜDDEUTSCHE ZEITUNG (USPS No. 0541550) is published daily except Sunday and holidays by Süddeutsche Zeitung GmbH. Subscription price for USA is \$ 590 per annum. E.O.P.: German Language Pub., 155 St. Dean St., Englewood, NJ 07631. Periodicals postage is paid at Englewood, NJ 07631 and additional mailing offices. Postmaster: Send address changes to SÜDDEUTSCHE ZEITUNG, GLP, P.O. Box 9868, Englewood, NJ 07631.

Außenansicht

Geschätzt, aber nicht beliebt

Warum sich nicht einmal die Anhänger der US-Republikaner für die eigenen Präsidentschafts-Kandidaten erwärmen können

Von John Hulsman

Schmetternde Beschreibung in Arthur Millers *Tod eines Handlungsreisenden*: Sie sind „geschätzt, aber nicht beliebt“.

Der Kontrast zum Feld der Demokraten könnte nicht stärker sein. Man kann über Hillary Clinton, Barack Obama und John Edwards sagen, was man will; aber niemand redet lauwarm über sie. Jeder dieser drei wird nur sehr schwer zu schlagen sein.

Der Grund für all dies ist natürlich der Irak. Der Krieg dort wird als George W. Bushs Krieg betrachtet, als Krieg im Auftrag seiner Partei. Eine Gallup-Umfrage im Juli ergab: 71 Prozent wünschen den Rückzug des größten Teils der US-Truppen bis zum April 2008. Die Zustimmung zu Präsident Bushs Amtsführung ist auf 29 Prozent gestürzt, ein historisches Tief.

Zeit von Vietnam, als verträumte Gutmenschen zu gelten, die für die sehr realen Gefahren des Kalten Krieges nicht erwachsen genug sind, hat die Demokraten jahrzehntlang geschmerzt. Sie wollen nicht, dass ihnen dieser Ruf auch noch im Zeitalter des Terrors erhalten bleibt. Davon abgesehen, haben die Demokraten nicht bloß einen Plan, um den Krieg zu beenden. Sie haben ungefähr sieben. Ihre Irakpolitik besteht daher eigentlich nur aus Getue, während ihre Basis wütend beobachtet, wie sie den verachteten Konflikt alimentieren.

Alle wichtigen Kandidaten der Republikaner, außer McCain, haben die Chance, sowohl mit der gescheiterten Politik des Präsidenten als auch mit ihrer bedingten Unterstützung dafür zu brechen. Am Sonntag treffen sie sich zu einer Fernsehdebatte in Iowa; im Wesentlichen könnte ihre Rede dort etwa so lauten:

„Wir haben den Irakern genug Zeit gegeben, um die Ziele zu erfüllen, die der Kongress als Bedingung für weitere Zahlungen genannt hat. Das irakische Parlament aber hat sich entschieden, vier Wochen in Ferien zu gehen. General Petraeus, einer der besten Offiziere unserer Armee, hat klargemacht, dass unsere irakischen Alliierten sogar unfähig sind, von uns gewonnenes Gelände zu halten. Dies ist der Stand der Dinge, und daran wird sich auch nichts mehr ändern, ob wir nun noch einen Monat bleiben, oder hundert.

Die Demokratie mit dem Pistolenlauf einzuführen, das war immer schon eine schlechte Idee. Dass wir die spezifische Kultur, Geschichte und ethnische Zusammensetzung des Irak ignoriert haben, hat uns ins Unheil geführt. Es reicht. Wir brauchen wieder eine Außenpolitik, die auf Tatsachen basiert. Ich breche daher heute mit Präsident Bushs katastrophaler Irakpolitik. Wir müssen mit dem allmählichen Rückzug beginnen. Ich unterstütze heute den Baker-Hamilton-Report, der intensive Diplomatie mit allen irakischen Nachbarn verlangt, einschließlich Irans und Syriens – damit der Irak dem Namen nach ein einheitlicher Staat bleibt, auch wenn seine drei Bestandteile einen großen Grad an Autonomie haben mögen. Solch ein Ansatz wird die ungesunde Abhängigkeit der irakischen Regierung von Amerika beenden und die bitter entzweiten konfessionellen

führer zwingen, die Zukunft ihres Landes zu ihrem eigenen Anliegen zu machen. Beim Rückzug wird es nur noch darum gehen, al-Qaida zu bekämpfen, damit die Organisation nicht in die Lage kommt, Irak als Terrorbasis zu benutzen.

Meine lieben Mitbürger, bei dieser Politik geht es darum, die Niederlage zu managen. Nur darum kann es doch jetzt noch gehen, moralisch und praktisch. Denn wenn Amerika sein Ansehen in der Welt wiedergewinnen will (und das wird Jahrzehnte brauchen), um wieder die „letzte, beste Hoffnung auf Erden“ zu verkörpern, wie Lincoln das einst beschrieb, dann ist es an der Zeit, den Schaden zu begrenzen, indem wir eine Politik des Rückzugs einleiten. *God bless you, and God bless the United States.*“

Zugegeben, die Chance, dass ein Kandidat diese Rede halten wird, ist gering. Jedoch liegt es im Bereich des Möglichen, dass zum Beispiel Giuliani, mit der Aura des 11. September, so etwas tun könnte. Es würde seinen Wahlkampf verändern, die Demokraten wieder unseriös aussehen lassen, und, was das Wichtigste ist, ein Anfang sein, um den durch den Krieg verursachten Schaden zu begrenzen. Es wäre ein mutiger, ein staatsmännischer Akt. Es wäre die Hochzeit zwischen Macht und Prinzip. Mit einem Wort: Es wäre präzis. Haben die Amerikaner nicht recht, wenn sie dies von republikanischen Kandidaten verlangen?



John Hulsman war bis 2006 einer der führenden Wissenschaftler der Heritage Foundation in Washington. Er gehört dem Council on Foreign Relations an. Übersetzung: Detlef Esslinger Foto: osh