

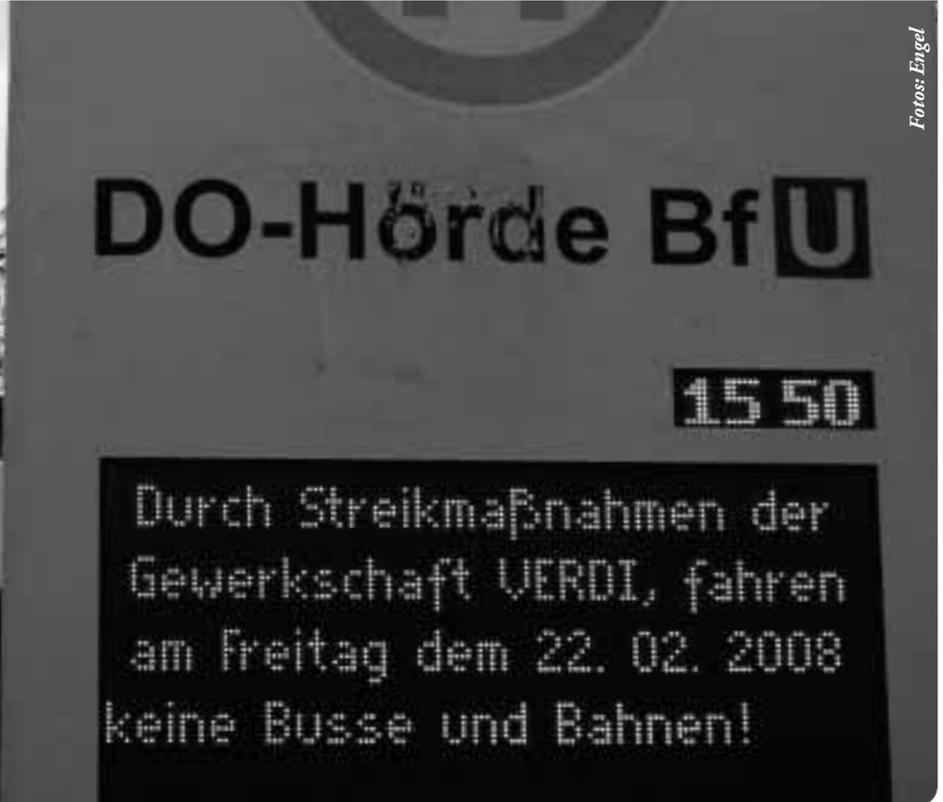
Warnstreiks:

Eindeutig rechtswidrig

Totaler Streik verpflichtet zu Schadensersatz

Von Rainer Engel

In Dortmund wurde am 22. Februar ganztägig gestreikt.



Fotos: Engel

➤ Am 1. und 2. Februar 2008 rief die Gewerkschaft Verdi zu einem Streik bei der Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) auf und legte für 39 Stunden U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse in der Bundeshauptstadt lahm. Auch in anderen Städten inszenierte die Gewerkschaft Verdi Warnstreiks ohne jede Grundversorgung der Bevölkerung. Anscheinend hatte sich weder bei den Unternehmen noch bei Verdi herumgesprochen, dass ein solcher totaler Streik rechtswidrig ist, wie das Landesarbeitsgericht Berlin-Brandenburg erst kurz zuvor festgestellt hatte. Der Streik stieß nicht nur auf breite öffentliche Ablehnung. Ein solcher Streik macht auch Verkehrsunternehmen und Gewerkschaft schadensersatzpflichtig – sowohl gegenüber dem Arbeitgeber als auch gegenüber den Fahrgästen. Aber auch die Unter-

nehmen können sich gegenüber den Fahrgästen ersatzpflichtig machen, wenn sie keine Notfahrpläne für eine Mindestversorgung aufstellen und deren Durchführung von der streikenden Gewerkschaft verlangen. Für die Warnstreiks im Februar und März gilt das in gleicher Weise.

Öffentlicher Dienst in Kampfstimmung

Der Lokführerstreik bei der Deutschen Bahn AG war nur ein Vorbote einer Streikwelle im Bereich des öffentlichen Dienstes und der öffentlichen Dienstleistungen. Nicht nur die Lokführer haben Jahr für Jahr reale Einkommensverluste hinnehmen müssen – auch Mitarbeiter anderer Bereiche waren davon betroffen. Im öffentlichen Verkehr wurden und werden die Löhne gesenkt: Im Eisenbahnverkehr ver-

dienen die Mitarbeiter von Unternehmen, die neu in den Markt eintreten, im allgemeinen schlechter als die der Deutschen Bahn. Im Busverkehr stellten viele Unternehmen – darunter auch die Deutsche Bahn – über Tochtergesellschaften Busfahrer zu geringeren Löhnen ein oder beschäftigten Subunternehmer, deren Mitarbeiter weniger Geld für dieselbe Arbeit erhalten. Die Senkung der Einkommen hat nicht nur den öffentlichen Verkehr getroffen, sondern auch Beamte und Angestellte im öffentlichen Dienst. Ihren nicht streikberechtigten Beamten haben Bund, Länder und Kommunen Einkommens Kürzungen und längere Arbeitszeiten verordnet, ohne dass es viel Widerstand gab. Das möchten die Arbeitgeber jetzt bei den Angestellten auch durchsetzen und bieten etwas mehr Geld für deutlich längere Arbeitszeiten an. So hatte auch schon die DB gegenüber den Lokführern taktiert.

Nach Jahren von Nullrunden und Streichung von Vergünstigungen ist die Stimmung der Mitarbeiter des öffentlichen Sektors auf dem Nullpunkt. Die Diskussion um Managergehälter und Steuerflüchtlinge trägt ihren Teil dazu bei. Die Arbeitsmarktlage hat sich indessen in den letzten Jahren deutlich verändert. Nicht nur die offiziellen Zahlen der Arbeitslosen sinken, vielmehr werden qualifizierte Arbeitnehmer vor allem in den westlichen Bundesländern rar. Viele Jahre lang wurde so gut wie nicht gestreikt. Die Arbeitgeber ihrerseits haben die Zeichen der Zeit nicht verstanden. Jetzt prallen Stimmungen und Interessen hart aufeinander. Es ist nicht verwunderlich, dass das Jahr 2008 zu einem heißen Streikjahr werden wird.

Warnstreik total ...

Für die rund 12 200 Beschäftigten der BVG fordert die Gewerkschaft Verdi zwölf Prozent mehr Lohn, mindestens aber 250 Euro pro Monat. Die Arbeitnehmer argumentieren, die Reallöhne befänden sich auf dem Niveau der 90er-Jahre. Die Streikbereitschaft wird dadurch gesteigert, dass das Fahrpersonal in Berlin zunehmend das Ziel tätlicher Angriffe wird und die Unternehmensführung zu wenig gegensteuert. Einrichtungen für Video-Aufzeichnungen bei der BVG sind entweder nicht vorhanden oder größtenteils veraltet.

Außerdem leidet die BVG unter sinkenden Fahrgastzahlen. Durch den Wegzug aus der Stadt ins Umland, aber auch durch die steigende Qualität des S-Bahn-Verkehrs wachsen die Fahrgastzahlen bei der S-Bahn kontinuierlich und erhöhen den Druck, die Berliner S-Bahn auszubauen, und schmälern zugleich den Handlungsspielraum des Arbeitgebers BVG.

Die BVG und der Berliner Finanzsenator Thilo Sarrazin wollen die Forderungen der Gewerkschaft nicht erfüllen und hart bleiben. Daher gab es keine Bewegung in den Tarifverhandlungen, und so rief Verdi am späten Donnerstagnachmittag zum Warnstreik ab Mitternacht des folgenden Freitags bis Samstag 15 Uhr auf.

... gegen Fahrgäste und Bürger

„Manchmal müssen uneinsichtigen Arbeitgebern die Daumenschrauben gezeigt werden, damit sich etwas in der Tarifrunde bewegt“, sagte der Landesvorsitzende des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB)

Dieter Scholz und betonte, es sei „kein Streik gegen die Berliner, sondern für berechnete Tarifforderungen“.

Wie bei vielen Streikaktionen der DGB-Gewerkschaften üblich, wurde der Streik kurzfristig ausgerufen, und zwar so, dass der Berufsverkehr am folgenden Tag mit voller Härte getroffen wurde.

Die Leidtragenden sind die Fahrgäste. Wenn sie kein Auto haben, bleibt ihnen nur übrig, zu Fuß zu gehen – und der Anteil der Haushalte ohne Auto ist in den Städten überproportional hoch. Nicht einmal Informationen über alternative Fahrmöglichkeiten gab es bei der BVG – auch das Servicetelefon wurde bestreikt.

Viele Berliner blieben ohne Fahrmöglichkeit. Mancher Außenbezirk, aber auch einige Bezirke im Südosten sind mehr als zwei Kilometer von der nächsten S-Bahn-Station entfernt. Das heißt dann schon mehr als eine halbe Stunde Fußmarsch, manchmal durch eher ungemütliche Straßen, und so kann der Gesamtweg zur Arbeit auf zwei Stunden anwachsen. Das schaffen nur Leute, die gut zu Fuß sind (und nur bei gutem Wetter). Für viele Berliner hieß das, zu Hause zu bleiben oder nach Mitfahrgelegenheiten zu suchen.

Das befürchtete Verkehrschaos auf den Straßen blieb nach Einschätzung der Polizei aus, denn zahlreiche Fahrgäste nutzten

die S-Bahn und Regionalzüge. Dort gab es allerdings überfüllte Bahnsteige und Züge, obwohl die S-Bahn zusätzliche Wagen anhängte. Die Taxizentralen waren völlig überlastet. Tauchte ein freies Taxi auf, so kam es zu Prügeleien unter den Wartenden – das berichtet jedenfalls die „Bild-Zeitung“ – und Fahrten im Taxi dauerten wegen überlasteter Straßen deutlich länger als normal.

BVG nicht vorbereitet?

Streik sei ein Recht, aber „wir hätten einen fairen Vorlauf gebraucht, um den Ausstand für die Fahrgäste abfedern zu können“, sagte eine BVG-Sprecherin. Diese Äußerung lässt darauf schließen, dass die BVG bislang noch nicht darüber nachgedacht hat, dass sie auch bei einem Warnstreik von der streikenden Gewerkschaft Notdienste verlangen kann. Zudem zeigt sich, dass die Gewerkschaft offenbar in der Lage ist, das Management der BVG handlungsunfähig zu machen. Eine hektisch zusammengestellte Internetseite zeugte davon. Der Vorlauf war aber nicht zu kurz, um einen Ersatzverkehr zwischen Hauptbahnhof und Flughafen Tegel aufzubauen: Hier fuhren Busse der Firma „Bayern Express“ im unmittelbaren Auftrag des Landes Berlin.



Kein Streik gegen die Bürger? Nicht nur die Tore zur U-Bahn blieben verschlossen ...

... sondern es wurde gleichzeitig jede Information über den Streik, seine Dauer und über Alternativen verweigert.

BVG stärkt Gewerkschaftsmacht

■ Die Vergabe von Busverkehren an Subunternehmer, deren Fahrer geringer bezahlt werden, ist den Gewerkschaften ein Dorn im Auge. Deshalb hat Verdi auch erreicht, dass die BVG den Anteil der Verträge mit Subunternehmern von zwölf auf acht Prozent senkte. Schon ab 29. März werden die Erdgasbusse der Firma Haru von den – nicht bestreikten – Linien M32 und 115 abgezogen und durch Busse der BVG ersetzt, die im Streikfall still stehen. Die BVG kompensiert dies auf ihre eigene Art: Sie heuert für die Fahrscheinkontrolle Subunternehmer an, während in anderen Städten die Unternehmen Kontrollen mit eigenem Personal durchführen, um die Servicequalität zu sichern. Im Streikfall geht also der Schuss für die Fahrgäste nach hinten los:

Sie haben nicht nur immer weniger Chancen, eine Fahrmöglichkeit zu finden. Auch die BVG reduziert die Ressourcen, mit denen ein Notfahrplan organisiert werden kann.

Notfahrplan nicht gegen die Gewerkschaft?

Anders als die Deutsche Bahn AG setzt die BVG offenbar darauf, von der streikenden Gewerkschaft gar keinen Notdienst einzufordern. Seit Beginn des unbefristeten Streiks am 10. März setzt die BVG Mietbusse entlang vieler U-Bahnen und entlang einiger Straßenbahnlinien ein, anfangs halbstündlich, in der zweiten Streikwoche auch teilweise im Takt von 10 und 20 Minuten. Insgesamt 140 Busse mit Fahrern wurden dafür aus dem Umland in die Stadt geholt.

➔ Zwar blieben rund 20 Buslinien bis ins Stadtzentrum im Einsatz, die von Subunternehmern gefahren werden. Auch die im Auftrag der BVG verkehrenden Fähren blieben vom Streik verschont. Die verbliebenen Fahrmöglichkeiten reichten aber nicht aus, alle großen Lücken im S-Bahn-Netz zu füllen.

Beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg gab es hingegen sofort eine Liste der weiter verkehrenden Buslinien und eine spezielle Fahrplanauskunft unter Ausschluss der bestreikten Linien. Hier war ein vorbildliches Informationsangebot verfügbar. (Siehe hierzu Kastentext oben.)

22. Februar: Totaler Streik, miserable Information

Im Rahmen der Tarifaueinandersetzung des öffentlichen Dienstes bei Bund und

Kommunen rief die Gewerkschaft Verdi dann Mitte Februar auch in anderen Bereichen des öffentlichen Dienstes zum Warnstreik auf. Am Freitag, den 22. Februar, traf es auch den öffentlichen Verkehr. Allein in Nordrhein-Westfalen wurden 30 Betriebe bestreikt, teils bis Mittag, teils ganztägig. Obwohl die Streiks etwas früher als in Berlin angekündigt wurden, war die Fahrgastinformation großenteils miserabel. Bei den Unternehmen waren zu meist nur dürftige Presseinformationen zu finden, bei Verkehrsunternehmen wie dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr gab es Hinweise, aber keine ausführlichen Informationen. Pressemitteilungen der Kölner Verkehrsbetriebe ließen durchblicken, dass die Information der Gewerkschaft Verdi über die Streikabsichten sehr diffus waren und daher keine präzise Information erfolgen konnte.

In aller Regel wurden die Fahrgäste auch vor Ort nicht informiert. Am Dortmunder Hauptbahnhof waren einfach die Tore zur U-Bahn verschlossen, und es leuchtete die nichtssagende Information „Anzeige zurzeit nicht möglich“. An Bushaltestellen und Stationen war nichts zu erfahren. In Dortmund-Hörde wurde sogar angezeigt „Bitte Aushangfahrpläne beachten“, so als ob der Betrieb jetzt wieder aufgenommen wurde. Aber gestreikt wurde bis zum Betriebschluss.

Notfahrpläne wurden, soweit bekannt, nirgends aufgestellt. Hier müssen sich die Fahrgäste fragen, ob Unternehmensführungen und Gewerkschaft aus politischen Gründen stillschweigend gemeinsame Sache machen. Die schlimmsten Folgen scheint Verdi dadurch abgewendet zu haben, dass der Streik bei einigen Betrieben gegen Mittag wieder aufgenommen wurde – so in Köln, wo am Nachmittag ein Spiel der Fußball-Bundesliga anstand. In der Folgewoche wiederholte Verdi die Warnstreiks im gleichen Stil erneut.

Rechtslage unbekannt?

Anscheinend hat sich bei Unternehmen und Verdi noch nicht herumgesprochen, was das Landesarbeitsgericht Berlin-Brandenburg kurz zuvor entschieden hat: Totaler Streik im öffentlichen Verkehr ist rechtswidrig. Die Deutsche Bahn AG hatte die Gerichte gegen den Streik der Lokführergewerkschaft GDL bemüht und war nur deshalb erfolglos, weil die GDL ihrerseits mit dem Angebot von Notdiensten reagiert hatte. Das hierzu ergangene Urteil des Landesarbeitsgerichts Berlin-Brandenburg vom 24. Oktober 2007 besagt aber eindeutig, dass die Unternehmen im Streikfall Notdienste



Die Konkurrenz wartet schon: Reklametafel gegenüber dem verschlossenen Ausgang der U-Bahn im Dortmunder Hauptbahnhof.

verlangen können und die Gewerkschaften sie sicherstellen müssen.

BVG beklagt Schaden ...

Ein Schaden durch den Warnstreik hat die BVG in Höhe von mehreren Hunderttausend Euro beklagt. Der Schaden ergibt sich vor allem aus dem Verkehrsvertrag zwischen BVG und dem Senat. Nach diesem Vertrag werden nur erbrachte Leistungen aus der Landeskasse bezahlt. Was der BVG, die dem Land Berlin gehört, auf der einen Seite fehlt, füllt also auf der anderen Seite die Kasse desselben Finanzsenators, der meint, gegenüber den Gewerkschaften hart bleiben zu müssen.

... und viele Fahrgäste sind geschädigt

Die nicht eingenommenen Gelder aus dem Fahrscheinverkauf fehlen der BVG natürlich auch, aber sie dürften durch eingesparte Löhne und eingesparten Strom ausgeglichen sein. Die wirklich Geschädigten sind die Stammkunden der BVG. Auch hier hält sich der Schaden für viele in Grenzen, denn sie besitzen Verbundfahrkarten, die ihnen die Nutzung der S-Bahn ohne Mehrkosten ermöglichen.

Besitzer von Monats- oder Jahreskarten, die keine Fahrmöglichkeit hatten, haben nach Auffassung der BVG keine Chance, wegen des Streiks einen Teil ihres Geldes zurückzubekommen: Bei dem Ausstand handele es sich im Sinne des Gesetzes um „höhere Gewalt“, sagte BVG-Pressesprecherin Petra Reetz. Doch sie irrt.

Unternehmen zu Notfahrplänen verpflichtet

Für den gesamten öffentlichen Verkehr – also auch für die BVG – gilt ein öffentlicher Auftrag und die gesetzliche Beförderungspflicht. Weiter sind die Unternehmen aufgrund des Grundgesetzes verpflichtet, ein Mindestmaß an Mobilität sicherzustellen, und müssen deswegen auch während eines Streiks eine Mindestversorgung gewährleisten – das hat das Landesarbeitsgericht Berlin-Brandenburg festgestellt. Ein Unternehmen, das solche Notfahrpläne gar nicht aufstellt und nicht von den Gewerkschaften einfordert, verletzt seine Pflichten gegenüber demjenigen, dem es Fahrkarten verkauft hat. Damit ist die juristische Argumentationskette geschlossen. Bei Bussen



Auch an den meisten Bushaltestellen blieben Fahrgäste ohne jede Information.

und Bahnen gilt auch nicht der vollständige Ausschluss der Gewährleistung durch §17 der Eisenbahn-Verkehrsordnung – er bezieht sich eben nur auf Eisenbahnen.

Gewerkschaften schadenersatzpflichtig

Auch Gewerkschaften können sich schadenersatzpflichtig machen. Für illegale Streiks ist das seit Langem anerkannt. Aber es gilt auch bei unverhältnismäßigen Streiks im Verkehrswesen. Das hat der Bundesgerichtshof bereits im Jahre 1978 entschieden, nachdem die Fluglotsen – damals noch Beamte – Dienst nach Vorschrift getan und den Flugverkehr massiv behindert hatten. Das oberste deutsche Zivilgericht schrieb damals, dass ein Streik rechtswidrig ist, der darauf abzielt, den Druck auf den Arbeitgeber auf dem Umweg der Belastung der Bürger zu erhöhen. Unter anderem deswegen konnte die Bundesrepublik damals Schadensersatzansprüche gegen die Fluglotsengewerkschaft durchsetzen. Dieses Urteil ist schon lange wieder in der Versenkung verschwunden und hat die Streik-

kultur im öffentlichen Verkehr bislang nicht verändert – erst der Lokführerstreik hat die Erinnerung an diese Grundsatzentscheidung wieder in die Diskussion unter den Juristen gebracht.

Da die juristische Definition darauf hinausläuft, dass es sich bei einem Streik, der die Schädigung der Bürger als Mittel zum Zweck einsetzt, um eine „vorsätzliche sittenwidrige Schädigung“ handelt, kann auch jeder Betroffene die Gewerkschaften unmittelbar in Anspruch nehmen.

Wie praktisch ist die Schadensersatzpflicht?

Das erste Problem ist, dass es noch keine Grundsatzentscheidungen gibt, auf die man sich unmittelbar berufen kann. Es wird auch schwer werden, sie zu erstreiten, denn für den Fahrgast endet der Instanzenzug in der Regel schon beim Amtsgericht, zumeist aber beim Landgericht, wenn der Schaden nicht mehr als 5.000 Euro beträgt. Aber wenn sich Entscheidungen häufen, wird die juristische Diskussion in Bewegung geraten.

→ Die zweite Hürde ist der Nachweis, dass eine Beförderungsmöglichkeit den Schaden vermieden hätte und diese Fahrmöglichkeit im Rahmen eines Notdienstes hätte angeboten werden müssen. Hier kommt es auf den Einzelfall an. Es reicht als Argument nicht aus, dass ein Bus oder ein Zug wegen des Streiks nicht gefahren ist.

Kurzum: Es ist ein Fall für kundige Juristen und Leute, die eine Rechtsschutzversicherung haben, also Prozesskosten nicht fürchten müssen.

→ Landesarbeitsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 24. 10. 2007 – 7 SaGa 2044/07

→ Bundesgerichtshof, Urteil vom 31. 1. 1978 – VI ZR 32/77, BGHZ 70, 277

→ Wolfram Höfling und Andreas Engels: Der „Bahnstreik“ – oder: Offenbarungseid des Arbeitskämpfrichterrechts?, Neue Juristische Wochenschrift 2007, S. 3102 f.

→ Paul Glauben: Verfassungsrechtliche Garantien und Schranken des Streikrechts, Deutsche Richterzeitung 2008, S. 1 ff.

Quellen:

Der Kommentar:

Der lange Weg zu neuer Streikkultur

■ Die Streiks der Lokführer haben bei vielen Betroffenen Verärgerung ausgelöst. Aber vergleicht man das Vorgehen der Gewerkschaft der Lokomotivführer (GDL) mit dem von Verdi, dann zeigt sich doch, dass Welten dazwischen liegen.

Ein einziger, dreistündiger Warnstreik der Lokführer war nicht angekündigt, und schon reagierte die GDL auf die öffentliche Kritik und setzte den nächsten Warnstreik erst ab 8 Uhr an, also nach der Verkehrsspitze. Obwohl die GDL bei jedem Streik befürchten musste, dass die DB dagegen vor Gericht zieht, wurden alle weiteren Streiks so rechtzeitig angekündigt, dass die DB in der Lage war, einen Notfahrplan zu organisieren. Selbst als der Streik durch Urabstimmung von den Gewerkschaftsmitgliedern formell bestätigt war und ein unbefristeter Streik hätte ausgerufen werden können, versuchte man es mit zwei Tagen Streik und gab allen Fahrgästen die Gewissheit, dass die Züge am darauffolgenden Wochenende erst einmal wieder fahren würden. Und der unbefristete Streik wurde so langfristig angekündigt, dass ein Verhandlungsmarathon ihn doch noch abwenden konnte.

Und was macht Verdi? In der gleichen Situation, in der die GDL es bei drei Stunden Streik bewenden ließ, meint Verdi, es müssten in Berlin gleich zwei Tage und in anderen Städten mindestens ein halber Tag sein. In Berlin wurden Bahnen und Busse nicht mit Betriebsschluss, sondern schon um Mitternacht in die Depots gefahren. Im Tarifstreit des öffentlichen Dienstes wurden die Streiks dramaturgisch von Tag zu Tag

gesteigert, und Höhepunkt war der Streik im öffentlichen Verkehr am Tag vor der nächsten Verhandlungsrunde.

Und das Ganze wird noch mit dem flotten Spruch begleitet, der Streik richte sich nicht gegen die Bürger. Welcher Aberwitz! Der Finanzsenator in Berlin spart viel Geld, wenn die bestellten Bahnen und Busse nicht fahren. Natürlich wird gegen die Bürger gestreikt, die die Dienste in Anspruch nehmen und daher auch bezahlen müssen.

So war es bei Verdi schon immer üblich. Doch eines hat sich geändert: die Reaktion der Bürger und der Öffentlichkeit. In Berlin hat Verdi sie zu spüren bekommen. Wer seinen Arbeitsplatz riskiert, weil Bahnen und Busse überhaupt nicht fahren, und wer deshalb keine Chance hat, sein täglich Brot zu verdienen, hat genauso wenig Verständnis für diese Art des Streiks wie die Mutter, die zu Hause bleiben muss, weil der Kindergarten bestreikt wird.

Immerhin wurde in Berlin der zweite Warnstreik am 13. Februar nicht auf dem Rücken der Fahrgäste ausgetragen, sondern der Verwaltungsbereich und Werkstattbereich wurden bestreikt. Es geht also auch anders! Aber der unbefristete Streik wird dann natürlich wie gehabt auf dem Rücken der Bürger ausgetragen.

Dass das Streikrecht nicht schrankenlos ist, ist schon seit dem Inkrafttreten des Grundgesetzes vor fast 70 Jahren bekannt. Aber bis aus dem Verfassungspapier gelebte Praxis wird, braucht es Jahrzehnte. Ein halbes Jahrzehnt verging, bis eines der höchsten deutschen Gerichte feststellte, dass Sozialhilfe keine beliebige Staatsgnade ist, sondern ein Recht aus dem Sozialstaatsprinzip. Zwei Jahrzehnte hat

es gedauert, bis das Demonstrationsrecht als bürgerliches Grundrecht entdeckt wurde – von den „68ern“. Fast sechs Jahrzehnte brauchte es, bis der Fahrgastverband PRO BAHN entdeckte, dass Fahrgäste Rechte haben und dass auch der öffentliche Verkehr kein rechtsfreier Raum ist. Jetzt sind wir im siebten Jahrzehnt nach Inkrafttreten der Verfassung, und erst jetzt ist ein Gesetz in Sicht, das den Ausschluss aller Rechte aufhebt. Erst jetzt stehen wir vor der Erkenntnis: Auch das Streikrecht ist nicht schrankenlos gegenüber den Fahrgästen.

Und es wird ein oder zwei Jahrzehnte, vielleicht auch noch länger brauchen, bis diese Erkenntnis in die Streikpraxis Eingang findet. Es wird den Gewerkschaften schwerfallen zu begreifen, dass unser Grundgesetz ihnen nicht nur das Recht auf Streik garantiert, sondern auch Pflichten auferlegt. Dass nicht einfach wegen Streiks „dicht gemacht“ werden darf, gilt für alle sozialen Dienstleistungen vom Kindergarten bis zum Krankenhaus – aber auch für den öffentlichen Nahverkehr. Und selbst wenn die Gewerkschaftsführer es begreifen würden: Sie werden kaum eine Chance haben, es ihren Mitgliedern zu vermitteln.

Allerdings gilt das auch umgekehrt: Es wird noch lange dauern, bis die öffentlichen Arbeitgeber – und die Bürger – begreifen, dass man unter Hinweis auf sichere Arbeitsplätze nicht jahrelang ungestraft Lohnverzicht predigen kann, während sich Manager, Aktionäre und Investoren die Taschen füllen.

Rainer Engel