Dieses Dokument ist lizenziert für Universität Passau, ut00106b.
Alle Rechte vorbehalten. © Berliner Morgenpost. Download vom 26.03.2024 10:35 von www.wiso-net.de.

Bill Clinton: Erweiterung der Nato war richtig

Feierstunde in Prag mit dem ehemaligen US-Präsidenten

Prag. Der frühere US-Präsident Bill Clinton hat den Beginn der Nato-Osterweiterung vor 25 Jahren gegen Kritik verteidigt. Es sei die richtige Entscheidung gewesen, sagte der 77-Jährige auf einer Konferenz zum Jahrestag des Nato-Beitritts von Tschechien, Polen und Ungarn in Prag. „Manchmal muss man einfach ein Wagnis eingehen – und das ist es, was sich alle Beteiligten vor 25 Jahren entschieden haben zu tun“, sagte Clinton rückblickend. Er fügte hinzu: „Ich denke, dass es eine gute Investition war.“ Am 12. März 1999 waren die ehemaligen Ostblockstaaten Tschechien, Polen und Ungarn dem transatlantischen Verteidigungsbündnis beigetreten.

Kritiker der ersten Nato-Osterweiterung von 1999 hatten damals bemängelt, man ignoriere die Sicherheitsinteressen Moskaus. Clinton betonte, dass er in seinen beiden Amtszeiten von 1993 bis 2001 versucht habe, die Russen einzubinden, zum Beispiel mit dem Nato-Russland-Rat. Anlässlich der Feierlichkeiten zum Jahrestag beteiligte sich die deutsche Luftwaffe an einem Überflug über Prag. Zwei Eurofighter und ein Militärtransporter vom Typ Airbus A400M waren ebenso wie drei tschechische Gripen-Kampfjets über dem historischen Stadtzentrum zu sehen. *dpa*

Bill Clinton (l.) mit dem tschechischen Präsidenten Petr Pavel in Prag. AFP

Russisches Militärflugzeug stürzt ab

Moskau. In Russland ist nach Angaben des Moskauer Verteidigungsministeriums erneut ein Militärtransportflugzeug vom Typ Iljuschin Il-76 abgestürzt – diesmal im Gebiet Iwanowo. An Bord der Maschine seien 15 Menschen gewesen, acht Besatzungsmitglieder und sieben Passagiere. Das teilte das Ministerium der russischen Agentur Interfax zufolge am Dienstag in Moskau mit. Beim Aufprall auf dem Boden gab es eine riesige Explosion. Behörden berichteten am Nachmittag, dass alle Insassen ums Leben gekommen seien. Zur genauen Zahl der Toten gab es keine Angaben. Beim Start geriet demnach eins der vier Triebwerke in Brand. Ein Grund für den Ausbruch des Feuers wurde zunächst nicht genannt, vermutet wurde ein technischer Defekt. *dpa*

Heinz Kluncker – er war noch härter als Weselsky

Der Vorsitzende des Verdi-Vorläufers ÖTV legte vor 50 Jahren mit einem massiven Streik das öffentliche Leben in Deutschland lahm

Der ÖTV-Vorsitzende Heinz Kluncker bei einer Gewerkschaftskundgebung im Februar 1974 in Stuttgart. PICTURE-ALLIANCE / DPA

Holger Schmale

Berlin. Wenn der Chef der Lokführergewerkschaft Claus Weselsky heute der unumstrittene Buhmann der deutschen Öffentlichkeit ist, so besetzte diese Rolle in den 1970er-Jahren der Bundesrepublik ein Mann namens Heinz Kluncker. Der Vorsitzende der mächtigen Gewerkschaft ÖTV (Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, eine Vorgängerin der Gewerkschaft Verdi) führte seine Mitglieder vor 50 Jahren, im Februar 1974, in einen Arbeitskampf, der die politische Statik der Bundesrepublik erschütterte.

Viele haben in diesen Tagen zwar das Gefühl, noch nie sei so viel gestreikt worden wie heute, aber das täuscht. Anfang der 1970er geriet der lang anhaltende Wirtschaftsaufschwung in Westeuropa ins Stocken. Der Jom-Kippur-Krieg zwischen Israel und seinen arabischen Nachbarstaaten hatte zur ersten Ölkrise und einem Wachstumseinbruch in der Bundesrepublik mit öffentlichen Sparprogrammen und heftigen Preissteigerungen geführt. Die Inflationsrate für 1974 wurde mit über zehn Prozent berechnet. Die Gewerkschaften reagierten mit entsprechenden Lohnforderungen, nachdem es in der Industrie schon inoffizielle, wilde Streiks gegeben hatte.

Die ÖTV verlangte in den Augen vieler unerhörte 15 Prozent, aber mindestens 185 Mark mehr Lohn im Monat, 300 Mark Urlaubsgeld, einen Zuschlag von 50 Mark für jedes Kind. Unübersehbare Stimme und Gesicht dieser Forderungen war der ÖTV-Vorsitzende Heinz Kluncker, ein Mann von beeindruckender Statur, redegewandt und unerschrocken angesichts eines Sturms der Entrüstung, der ihm aus Politik, Wirtschaft und den meisten Medien entgegenblies. Eine Welle von Warnstreiks unterstrich die Bereitschaft der Beschäftigten, für die Forderung zu kämpfen.

9,5 Prozent mehr Lohn reichten dem ÖTV-Chef nicht

Als erste Verhandlungen mit einem Arbeitgeberangebot von 9,5 Prozent zu keinem Erfolg führten, rief Kluncker seine über eine Million Mitglieder zum Streik auf – 91 Prozent votierten in der Urabstimmung mit Ja. Im Unterschied zur kleinen Spartengewerkschaft GDL war die ÖTV in der ganzen Breite des öffentlichen Dienstes verankert und stellte schon deshalb einen echten Machtfaktor dar.

Der folgende Streik war mit drei Tagen kurz, aber heftig. Die ÖTV ließ mehr als 200.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vor allem in den Großstädten die Arbeit verweigern: Busse und Bahnen blieben in den Depots, viele Ämter geschlossen, der Müll wurde nicht abgeholt. Vor allem Letzteres erregte in der damals noch stets gut durchgekehrten Republik die Gemüter. Angesichts der allgemeinen Preissteigerungen konnten sich Kluncker und seine Leute aber auch auf Sympathien in der Bevölkerung verlassen. In der Politik herrschte hingegen pure Empörung.

CDU-Generalsekretär Biedenkopf verlangte, dass Tarifabschlüsse vom Parlament genehmigt werden müssten. Die sozialliberale Bundesregierung des Kanzlers Willy Brandt wollte mindestens die von ihr ausgegebenen Lohnrichtlinien eingehalten sehen, was bedeutete: einen Abschluss unter zehn Prozent. Nun bekam der Tarifkonflikt eine politische Dimension, personifiziert in den beiden SPD-Mitgliedern Brandt und Kluncker.

Der ÖTV-Vorsitzende erklärte später: „Da ging der Konflikt nicht mehr nur um das Geld, sondern um das Eingemachte. Hätten wir uns dieser Leitlinie damals gebeugt, wäre die Tarifautonomie demontiert worden.“ Denn wenn ein Regierungschef, wer immer das sei, sage, kein zweistelliges Ergebnis, dann müsse „eine Gewerkschaft, die etwas auf sich hält, kämpfen – und das ist geschehen“. Mit Erfolg: Die Tarifparteien einigten sich auf Druck der Kommunen, die den Ärger der Bürgerinnen und Bürger unmittelbar zu spüren bekamen, schließlich auf elf Prozent mehr Lohn und Gehalt, mindestens jedoch 170 Mark.

Claus Weselsky (M.) bei einer Streikkundgebung der GDL. Der jüngste Lokführerstreik endete in der Nacht zum Mittwoch. THOMAS NIEDERMUELLER / GETTY IMAGES

Doch der Arbeitskampf und sein Ergebnis hatten eben auch eine politische Dimension. Klaus Harpprecht, ein enger Berater Brandts, stellte 1999 in der Rückschau fest: „Niemand hat einst die Autorität der Regierung Willy Brandts – immerhin der ersten sozialdemokratischen Kanzlerschaft in der Geschichte der Bundesrepublik – auf unheilvollere Weise untergraben als die ÖTV. Heinz Kluncker zwang seine Verhandlungspartner mit rücksichtsloser Resolutheit in die Knie, ohne auch nur einen einzigen Gedanken an die Inflationsgefahr, die Energiekrise, auf das Ansehen der Bundesregierung und des Kanzlers zu verschwenden. Kluncker wollte die Kapitulation. Und er bekam sie. Das war der Anfang vom Ende der Kanzlerschaft Brandts. Den dicken Kluncker kümmerte das nicht.“

Der wies eine politische Verantwortung zurück. Natürlich gehöre es zu den Aufgaben eines Gewerkschaftsvorsitzenden, die gesellschaftlichen Folgen seines Handelns zu bedenken. Aber: „Ich wusste die übergroße Mehrheit der Mitglieder definitiv hinter mir. Und viele Angehörige des öffentlichen Dienstes, auch außerhalb unserer Gewerkschaft, haben mir immer wieder zu verstehen gegeben, wie wirksam ich ihre Interessen vertreten hätte.“ Das habe ihm geholfen, Hetze und Verleumdungen zu überstehen. Der Kanzler aber blieb beschädigt zurück. „Der Ansehensverlust war mir bewusst und fiel doch noch dramatischer aus als erwartet“, notierte Brandt in seinen Erinnerungen. Er habe seinen Rücktritt nur nicht erklärt, um noch größere Erschütterungen zu vermeiden. Wenige Wochen später trat Willy Brandt dann doch zurück, nach Enttarnung des in seinem Umfeld beschäftigten DDR-Spions Günter Guillaume.

Regierungschef Ariel Henry tritt in Haiti zurück

Der Politiker reagiert auf die außer Kontrolle geratene Bandengewalt

Kingston. Angesichts der eskalierten Bandengewalt in Haiti ist der unter heftigen Druck geratene Regierungschef Ariel Henry zurückgetreten. „Die Regierung, die ich führe, kann von dieser Situation nicht unberührt bleiben“, sagte Henry in einer am Montag (Ortszeit) online veröffentlichten Rücktrittsrede. Zuvor hatte der Vorsitzende des karibischen Staatenbündnisses Caricom, Guyanas Präsident Mohamed Irfaan Ali, Henrys Rücktritt bekannt gegeben. „Wir nehmen den Rücktritt von Ministerpräsident Ariel Henry zur Kenntnis“, sagte Ali bei einem Krisentreffen zur Lage in Haiti in Jamaikas Hauptstadt Kingston.

Ein US-Regierungsvertreter sagte, Henry habe seinen Rücktritt in einem Telefonat mit US-Außenminister Antony Blinken bestätigt. Henry könne im US-Außengebiet Puerto Rico bleiben, wo er sich derzeit aufhält. Die Gewalt in Haiti war Ende Februar während einer Auslandsreise Henrys in Kenia eskaliert. Bewaffnete Banden im Land attackierten Polizeistationen und befreiten Tausende Häftlinge aus Gefängnissen, sie griffen auch den Präsidentenpalast an.

Die Gangs forderten den Rücktritt des seit 2021 regierenden Henry, der eigentlich Anfang Februar aus dem Amt des Ministerpräsidenten hätte scheiden sollen. Henry hatte sich stattdessen Ende Februar mit der Opposition darauf verständigt, bis zur Abhaltung von Neuwahlen gemeinsam zu regieren. Bei dem Krisentreffen in Kingston sagte US-Außenminister Blinken am Montag weitere Unterstützung für Haiti in Höhe von 133 Millionen Dollar (rund 122 Millionen Euro) zu. Davon seien 100 Millionen Dollar für eine internationale Sicherheitsmission und 33 Millionen Dollar für humanitäre Hilfen vorgesehen. Die eskalierende Bandengewalt schaffe in Haiti eine „unhaltbare Situation“, sagte Blinken. „Wir alle wissen, dass dringendes Handeln sowohl auf politischer Ebene als auch auf der Sicherheitsebene notwendig ist.“ Der US-Außenminister betonte zugleich: „Nur die Bevölkerung Haitis kann über ihre Zukunft entscheiden – niemand anderes.“ Die USA hatten Haiti zwischen 1915 und 1934 besetzt – und intervenierten seither immer wieder dort. US-Präsident Joe Biden hat eine Beteiligung des US-Militärs an einer Mission in Haiti allerdings ausgeschlossen. Auch Kanada hat eine Beteiligung an einem Haiti-Einsatz abgelehnt.

Die Ermordung von Präsident Jovenel Moïse im Juli 2021 hatte den ohnehin von Kriminalität, politischer Instabilität und großer Armut geprägten Karibikstaat in eine noch tiefere Krise gestürzt. *afp*

Ex-Premierminister Ariel Henry kehrt vorerst nicht nach Haiti zurück. DPA

Streiks sorgen für Hunderte zusätzliche Autobahn-Staus

Mehr Verkehrsbehinderungen und Konjunktur bei den Carsharing-Anbietern – wie der GDL-Arbeitskampf sich zum Auto-Turbo entwickelt

Anika Würz

Berlin. Mehr als 15 Millionen Reisende zählt die Deutsche Bahn täglich – eigentlich. Doch derzeit steht der öffentliche Verkehr immer wieder streikbedingt still und das Zugticket wird langsam, aber sicher zum Lottoschein. Statt voller Busse und Bahnen rollen wegen der Lokführer-Streiks immer mehr Autos über deutsche Straßen. Vor allem zu den Stoßzeiten komme es an Streiktagen zu mehr Staus und Behinderungen, sagt Katharina Lucà vom ADAC. „Sind die Streiks kürzer und vorher angekündigt, können viele Menschen noch reagieren, Termine verschieben oder wenn möglich im Homeoffice arbeiten“, so die Sprecherin. „Sind die Streiks länger oder werden im Vorfeld gar nicht angekündigt, sind die Auswirkungen auf die Verkehrssituation größer.“

Exemplarische Stau-Zahlen machen dies deutlich. So gab es nach Zählungen des ADAC am 6. März, einem Streiktag, 1871 Staus auf deutschen Autobahnen. Eine Woche zuvor, an einem regulären Mittwoch, waren es nur 1696. Noch ein Beispiel: Am Streik-Freitag 8. März gab es bundesweit 1526 Autobahn-Staus, am 1. März nur 1369. Der ADAC wertet ausschließlich Autobahn-Staus aus. Es komme während der Streiks insbesondere regional zu größeren und längeren Staus. Etwa im Ruhrgebiet, rund um München, Berlin oder Köln „war wahnsinnig viel los“, sagt Lucà, vor allem zwischen sieben und acht Uhr morgens.

Offenbar setzen selbst Pendler ohne eigenes Fahrzeug an Streiktagen vermehrt auf das Auto. Beim Sharing-Anbieter Free2move beziehungsweise Share Now erhöhe sich die Nachfrage um 50 bis 60 Prozent sobald GDL oder Verdi zum Ausstand aufrufen. Ähnliches weiß ein Sprecher der Taxi-Alternative Uber, die sich in 18 deutschen Städten per App bestellen lässt, zu berichten. Und auch der Carsharing-Riese Miles verzeichne bei Ausständen einen deutlichen Anstieg an Mieten und Neukunden. „Insbesondere morgens, nachmittags sowie abends, also zu Zeiten, in denen der ÖPNV normalerweise stark ausgelastet ist“, teilt eine Sprecherin mit.

Ähnlich verhält es sich bei der Betrachtung vergleichbarer Daten: Am 23. Januar lag der bundesweite Feinstaub-Mittelwert bei 12 Mikrogramm pro Kubikmeter, am 25. Januar – einem Streiktag – bei 18,6. Ob die erhöhten Werte maßgeblich auf das Streikgeschehen zurückzuführen sind, gibt die Datenlage nicht wieder, da auch meteorologische Bedingungen die Schadstoffbelastung stark beeinflussen.

Weil die Bahnangestellten immer wieder streiken, sind Pendler vermehrt auf das Auto angewiesen. MATTHIAS BALK / PICTURE ALLIANCE / DPA

Stefan Bauernschuster, Ökonom und Forschungsprofessor am ifo Institut München, hat 2017 eine umfangreiche Forschung zu den Effekten von Verkehrsstreiks veröffentlicht. Seine Auswertungen umfassen fünf deutsche Großstädte. Den Daten zufolge verlängern sich die Fahrzeiten von Auto-Pendlern an einem Streiktag am Morgen um elf Prozent sowie über den ganzen Tag betrachtet um vier. Die Zahl der Verkehrsunfälle steige um acht Prozent, am Morgen sogar um 20. Auch sei die Feinstaubbelastung stark erhöht: morgens um ganze 26 Prozent.

Für die Verkehrswende ist der Arbeitskampf bei der Bahn ein „herber Rückschlag“, lautet die Einschätzung des Berliner Verkehrsexperten Andreas Knie. „Das Auto ist der Sieger des GDL-Streiks, und das nicht mal nur kurzfristig“, sagt er. So mancher Pendler stelle nun für sich fest: „Am Ende ist doch das Auto der einzige Verkehrsträger, der verlässlich fährt.“

Eilantrag gegen GDL: Bahn scheitert erneut

Frankfurt. Streiks bei der Bahn und bei der Lufthansa haben die Geduld von Reisenden auf die Probe gestellt: Im Fernverkehr fuhr nur rund jeder fünfte Zug und am Flughafen Frankfurt mussten mehrere Hundert Verbindungen annulliert werden. Die Deutsche Bahn (DB) scheiterte auch in zweiter Instanz mit einem Eilantrag gegen den Streik der Lokführergewerkschaft GDL. Die Bahn wollte den Streik gerichtlich untersagen lassen, vor allem wegen der kurzen Vorlaufzeit – sie erachtet eine Ankündigungsfrist von 96 Stunden für nötig. Nachdem das Arbeitsgericht Frankfurt den Eilantrag am Montagabend aber zurückgewiesen hatte, scheiterte sie damit am Dienstag auch in zweiter Instanz vor dem hessischen Landesarbeitsgericht. Eine Ankündigungsfrist von 22 Stunden im Güterverkehr und 30 Stunden im Personenverkehr halte das Gericht „noch für angemessen“, hieß es in dem rechtskräftigen Urteil. *afp*