

Nach dem Streik

Fahrgäste, Verdi, BVG, der öffentliche Verkehr und Berlin – alle haben verloren

Nach drei Monaten, in denen die Gewerkschaft Verdi die BVG mehrfach bestreikt hat, gab es Anfang Mai nun endlich eine Einigung. Doch der Streik wird lange nachwirken. Zum einen zeichnet sich schon jetzt ab, dass Finanzsenator und BVG versuchen werden, damit die nächste Fahrpreiserhöhung zu rechtfertigen. Zum anderen hat die BVG Ansehen und Fahrgäste verloren.

Für einen Fahrgastverband wie die IGEB ist ein solcher Streik ein GAU. Ein Teil der Fahrgäste, insbesondere die gewerkschaftlich organisierten, erwartet Zurückhaltung und verweist auf das hohe Gut des Streikrechts. Der andere Teil erlebt den Streik als persönliche Katastrophe und erwartet vom Fahrgastverband, dass er die Belange der Fahrgäste mit allem Nachdruck verteidigt. Das Leserforum auf den Seite 16 und 17 dokumentiert exemplarisch die in Berlin geführte sehr kontroverse Diskussion.

Nie zuvor erhielt die IGEB so viele Anrufe und E-Mails von Fahrgästen und Anfragen von Journalisten, wie während dieses Streiks. Sich nicht zu äußern, war unmöglich, aber jede Äußerung erzeugte Unmut auf der einen oder anderen Seite.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB hat sich entschlossen, wie bei früheren Streiks und wie bereits beim Warnstreik Anfang Februar (siehe SIGNAL 1/2008) einerseits konsequent das Recht auf Streik zu verteidigen, andererseits aber die Härten, die allein die Fahrgäste treffen und keinen Arbeitgeber beeindrucken oder gar treffen, anzuprangern.

Vermeidbare Härten

Nach dem überfallartigen Warnstreik Anfang Februar war Verdi unter anderem wegen der kurzen Vorwarnzeit heftig kritisiert worden. Die daraufhin gegebene Zusage, die Fahrgäste rechtzeitig zu informieren, wurde wiederholt gebrochen. Zudem sah sich Verdi durch ein Gerichtsurteil im Recht, ohne lange Vorwarnung streiken zu dürfen. Doch nicht alles, was rechtmäßig ist, ist auch richtig und angemessen. Das Verständnis der Berliner für die Streiks sank kontinuierlich.

Unverständlich war auch das Blockieren der Bauarbeiten auf der U-Bahn-Linie 3 im Abschnitt zwischen Fehrbelliner Platz und Breitenbachplatz. Der Streik hätte sogar die Chance geboten, dass die Firmen ihre Arbeit beschleunigt fortsetzen können. Stattdessen verlängerte sich die Streckenunterbrechung mit Schienenersatzverkehr um fast drei Wochen bis zum 18. April und betraf damit die Studierenden der FU, denen die BVG den SEV während der Vorlesungszeit eigentlich ersparen wollte.

Besonders dreist war, dass Verdi nach erfolgreichem Abschluss der Tarifverhandlungen am Freitagabend (2. Mai) den Streik in den Werkstätten noch bis zum Sonntag und beim Busverkehr bis zum Montagmorgen fortsetzte. 56 Stunden Streikfortsetzung nach einer Einigung dürften einmalig sein. Die Begründung für diese Streikverlängerung war so dünn, dass sie selbst vielen BVGern peinlich war. Zunächst behauptete Verdi, dass durch den Werkstättenstreik nicht genügend fahrtüchtige Busse zur Verfügung stünden. Für den Wochenendverkehr reichte die Zahl jedoch nachweislich aus. Daraufhin behauptete Verdi, man wolle die Busfahrer davor schützen, von Fahrgästen beschimpft und bespuckt zu werden – als ob die wenigen Personen, die sich zu solchen Taten hinreißen lassen, am Montag milder gestimmt wären als am Sonntag.

The image shows a screenshot of an Italian railway timetable titled "Treni garantiti a lunga percorrenza nei giorni feriali". It displays a grid of train routes and schedules for weekdays, with columns for departure times and destinations.

Im italienischen Kursbuch „in treno“ sind die bei Streik garantiert verkehrenden Züge klar angegeben. Das Mindestangebot ist gesetzlich geregelt. Abb: FS Trenitalia, Ausschnitt

Versagen des BVG-Vorstands

Dass bei der Einigung mit Verdi nicht auch eine sofortige Einstellung des Streiks vereinbart wurde, ist aber auch eines von vielen Beispielen für das Versagen des BVG-Vorstands. Noch schmerzlicher haben das die arbeitswilligen BVGer erlebt, denen der Vorstand keine Möglichkeit zum Arbeiten und Geld verdienen sicherte. Auch die Betreiber von Kiosken auf den U-Bahnhöfen bekamen keinen Zugang und konnten somit ihre verderbliche Ware nicht sichern.

Betroffen war außerdem das private Busunternehmen ABUS, das im Auftrag der BVG fährt. Der BVG-Vorstand hatte im März geduldet, dass auf dem Busbetriebshof Britz die Zufahrt blockiert wurde, obwohl ABUS dort Stellflächen und Werkstattkapazitäten angemietet hat.

Die Liste für unverständliche Härten auf Seiten von Verdi und unverständliche Zurückhaltung seitens des BVG-Vorstands ließe sich noch lange fortsetzen. Symptomatisch

ist, dass beide Seiten sich zwar wenig um Fahrgastbelange kümmerten, aber eine Notdienstvereinbarung abschlossen, um die Operaufführungen im noch nicht genutzten U-Bahnhof Bundestag abzusichern.

Konsequenz: Mindestangebot sichern

Da es 2007 bei dem Streik bei der Deutschen Bahn und jetzt bei der BVG offensichtlich nicht nur um Löhne und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten ging, sondern auch um einen Machtkampf zwischen den Gewerkschaften – bei der DB GDL kontra Transnet/GDBA und bei der BVG Verdi kontra GDL – muss man fürchten, dass auch künftig mit einer bisher in Deutschland kaum gekannten Härte gestreikt wird. Daher darf sich die Politik jetzt nicht mit dem Erreichten zufrieden geben. Die nächsten Streiks kommen bestimmt.

Deshalb fordert der Berliner Fahrgastverband IGEB von der deutschen Politik gesetzliche oder ggf. vertragliche Regelungen, in denen ein Mindestangebot an öffentlichem Verkehr und eine umfassende Fahrgastinformation auch bei Streiks verbindlich festgelegt werden!

Andere Länder haben die Notwendigkeit schon erkannt und gehandelt:

- In Italien sind Bahnen, die auch bei Streiks immer verkehren, bereits im Kursbuch abgedruckt (s. Abb. links).
- In Frankreich hat die Regierung im letzten Jahr ein Mindestangebot bei Streiks im öffentlichen Nahverkehr gesetzlich festgeschrieben. Einzelne Städte, so z.B. Nancy, hatten bereits vorher örtliche Vereinbarungen für ein Mindestangebot bei Streiks abgeschlossen.

Dringend erforderlich ist jetzt aber auch Versöhnungsarbeit. Weder „die“ BVGer noch „die“ Gewerkschafter sind eine homogene Gruppe, die rücksichtslos ihre Interessen verfolgt. Das wissen auch die besonders geschädigten Käufer von Jahreskarten – und erwarten von der BVG dennoch mehr als schöne Worte.

Die Gefahr, dass ein Teil der auf S-Bahn, Auto oder Fahrrad abgewanderten BVG-Fahrgäste dem Unternehmen dauerhaft verloren geht, darf nicht unterschätzt werden. Viele sind in den Streiktagen erstaunlich gut ohne die BVG ausgekommen. Berlin ist keineswegs „lahm gelegt“ gewesen. Das sollte auch als Warnsignal im Hinblick auf Fahrpreiserhöhungen verstanden werden.

Deshalb muss die BVG nun dringend daran arbeiten, ihren Ruf als überwiegend zuverlässiges Verkehrsunternehmen zurück zu gewinnen. Die beste Ausgangsbedingung dafür hat die U-Bahn, denn sie fuhr im April trotz Bestreikung der Werkstätten erstaunlich zuverlässig.

Nicht vergessen werden darf in einer Streikbilanz, dass viele alte und behinderte Fahrgäste während des Ausstands in ihrem Alltag massiv eingeschränkt wurden, weil sie ihr engstes Wohnumfeld ohne die BVG nicht mehr verlassen konnten. Sie mussten schmerzhaft erfahren, was es bedeutet, wenn öffentlicher Verkehr als Teil der städtischen Daseinsvorsorge nicht mehr existiert.