

Tarifergebnis bei der BVG: Ein Happen mehr und eine verpasste Chance

Leo Drais, Infomail 1051, 21. April 2019

Nach dem 24-Stunden-Streik bei der Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) am 1. April ging ver.di zügig zur Einigung mit dem Arbeit„geber“Innenverband KAV (Kommunaler Arbeitgeberverband) über. Am 4. April wurde das Ergebnis bekannt. Herausgekommen ist eine Lohnsteigerung von mindestens 8 % – die war dringend nötig und doch nicht ausreichend und relativiert sich bei einer Betrachtung des Gesamtabchlusses.

Während die Laufzeit des Manteltarifes bis zum Juni nächsten Jahres reicht, gilt der Entgelttarifvertrag bis Dezember 2020, also fast zwei Jahre, womit sich die 8 Prozent deutlich relativieren. Die Entgeltgruppenordnung läuft bis Ende 2023. Das Weihnachtsgeld wurde auf 1600 Euro angehoben. Die Unterschiede zwischen den Entgeltgruppen wurden teilweise verkleinert, wenn auch nicht aufgelöst. Die Zusatzauszahlung für Gewerkschaftsmitglieder wurde nicht durchgesetzt.

Schon vor dem Ausstand am 1. April hatte ver.di bereits bekanntgegeben, dass sie die Forderung der Arbeitszeitverkürzung um 2,5 Stunden auf 36,5 Stunden pro Woche fallen lässt – obwohl dies für viele Beschäftigte die Kernforderung bezüglich einer Verbesserung des Manteltarifs darstellte, um so eine dringend nötige Entlastung durchzusetzen. Auch Pausen gelten weiterhin nicht als Teil des Arbeitstages. So wurde den VerhandlungsführerInnen und der BVG-Spitze bereits signalisiert, dass die ver.di-Verantwortlichen einen Arbeitskampf – wie gewohnt – nicht auf die Spitze treiben und auch nicht zum unbefristeten Vollstreik übergehen wollen. Dabei wäre genau der nötig gewesen! Den ganzen Tag im Stadtverkehr, Abfertigung im Minutentakt und dann noch die allseits bekannten Betriebsstörungen – kein Wunder, dass viele VerkehrsarbeiterInnen von sich aus in Teilzeit wechseln.

Der Arbeitskampf

Insgesamt gab es drei Arbeitsniederlegungen, was an sich schon mal ein Fortschritt war, denn der letzte Streik der BVGlerInnen lag bereits 7 Jahre zurück. Zurück lag und liegt die BVG mit der Tochter Berlin Transport (BT) auch bei der Vergütung. Im Vergleich mit anderen InfrastrukturbetreiberInnen Berlins wird das deutlich: LokführerInnen bei der S-Bahn Berlin (Tochter der DB AG) verdienen rund 930 Euro Grundgehalt mehr im Monat – nicht ohne Grund wechseln einige FahrerInnen zur S-Bahn, die selbst an Personalmangel leidet. MüllbeseitigerInnen bei der Berliner Stadtreinigung (BSR) verdienen bis zu 3500 Euro brutto. Damit liegen die FahrerInnen der BVG bei jetzt 2685 Euro brutto noch immer zurück.

Der Arbeitskampf selbst ging nie über das Stadium von Warnstreiks hinaus. Der erste Streik am 15. Februar umfasste die Frühschicht in

allen drei Bereichen Bus, Tram, U-Bahn. Der zweite Streik (15. März) war lediglich ein Teilstreik der BusfahrerInnen. Zum besagten letzten Streik am 1. April wurde wieder in allen Bereich mobilisiert.

Den Beschäftigten fehlte es sicher nicht an Kampfkraft und Entschlossenheit, um noch deutlich mehr rauszuholen. Über die Jahre des Überstundensammelns, der Verschlechterung der Qualität im ÖPNV und steigender Lebenshaltungskosten – in Berlin insbesondere die Miete – hat sich unter den ArbeiterInnen viel Wut angestaut. Zudem war trotz der massiven Auswirkungen auf die ganze Stadt eine gewisse Solidarität unter der Bevölkerung gegeben. Selbst bürgerliche Blätter, normalerweise jederzeit bereit, gegen streikende LokführerInnen zu hetzen, hielten sich im Zaum und rechneten sogar vor, wie viel weniger eine BVGlerIn im Vergleich zu ihren KollegInnen andernorts verdient (Berlin vor dem Arbeitskampf: 2270 Euro brutto, Bayern 2836 Euro brutto).

Es stellt sich also die Frage, warum ver.di den Arbeitskampf nicht eskalierte und zum Vollstreik überging. Warum führte ver.di den zweiten Streik so inkonsequent und mobilisierte nur die BusfahrerInnen? So konnten viele auf U-Bahn und Tram ausweichen, es wurde so die eigene Aktion deutlich geschwächt.

Die Antwort ist, dass das BürokratInnenteam um ver.di-Verhandlungsführer Jeremy Arndt nicht die Kontrolle über den Streik verlieren wollte und die Warnstreiks nur als Mittel betrachtete, einen etwas besseren Kompromiss zu erreichen, der den Senat nicht zu sehr schmerzt. Schon eine Urabstimmung über einen Vollstreik war zu viel. So wurde etwas gekämpft, ein bisschen Druck und Wut abgelassen und die Belegschaft mit einigen Häppchen beruhigt.

Tatsächlich steckt ver.di beim BVG-Streik in einem Widerspruch. Politisch ist die Gewerkschaftsführung eng mit Linkspartei und SPD verbunden. Diese sind aber als Teil der Landesregierung und in diesem Arbeitskampf auf Seiten des/r Arbeit“geber“In, dem/r die BVG gehört. SPD und Linkspartei schauen auf den Landeshaushalt und haben die Schuldenbremse im Nacken. Klar weiß das auch der ver.di-Apparat. So gibt sich Arndt dann auch zufrieden: „Der Abschluss kann sich sehen lassen, da der neue Tarifvertrag einen deutlichen Schritt im bundesweiten Vergleich nach vorne macht.“ Bloß keine zu großen Schritte machen und den Gehaltsrückstand zu anderen FahrerInnen auf einmal aufholen ...

Gewerkschaften, Senat und die Verkehrswende

Der Streik hätte das Potential gehabt, auch politische Fragen aufzuwerfen. Einige BVG-Beschäftigte machten deutlich, dass sich der Streik nicht gegen die BerlinerInnen richtet, sondern vielmehr auch in ihrem Interesse ist. Eine höhere Entlohnung der FahrerInnen macht diesen Beruf attraktiver, eine Arbeitszeitverkürzung erhöht die Aufmerksamkeit und Ausgeglichenheit des Betriebspersonals und damit die Qualität des Berliner ÖPNV.

Die Arbeitsqualität im ÖPNV ist ein relevanter Punkt für die

Umsetzung eines anderen, momentan brennenden Themas: Zeitgleich mit dem Tarifikampf nahm die Umwelt-SchülerInnenbewegung „Fridays for Future“ massiv an Fahrt auf. Viele der Jugendlichen thematisieren korrekterweise die Wichtigkeit der sogenannten Verkehrswende als Teil des Kampfes gegen den menschengemachten Klimawandel. SPD, Grüne und Linkspartei haben nicht gezögert, „Fridays for Future“ in Worten zu unterstützen. Gleichzeitig verschleppen sie eben jene „Verkehrswende“. In Berlin beschlossen sie zwar den Ausbau von U-Bahn und Tram für 28 Milliarden Euro, aber die Umsetzung soll sich bis 2035 hinziehen. In Brandenburg wurde vor einigen Jahren von SPD und DIE LINKE dem Ausbau des Braunkohletagebaus Welzow zugestimmt. Die Versuche von den beiden bürgerlichen ArbeiterInnenparteien, Umweltschutz, Belange der ArbeiterInnen und die Zwänge von Kapital und Staatshaushalt unter einen Hut zu bringen, führen bestenfalls zu Halbherzigkeiten wie z. B. der, dass man zwar perspektivisch, irgendwann aus der Braunkohleverstromung raus und irgendwie auch einen besseren ÖPNV will. In der Regel führt diese Politik aber dazu, dass vor dem Willen des Kapitals eingeknickt wird. So wird dann schon mal zugesichert, dass die Profite der Kohleindustrie oder des Automobilsektors gerettet und, wenn nötig, durch die SteuerzahlerInnen, sprich die ArbeiterInnen, bezahlt werden. Freilich dient als Rechtfertigung für diese kapitalhörige Politik die Sicherung von Arbeitsplätzen und die Standortsicherheit Deutschlands, die in der Realität jedoch auch noch abgebaut werden, statt gleichwertige und gleich gut bezahlte Ersatzarbeitsplätze zu schaffen.

Es ist wichtig, diese politische Dimension zu begreifen. Die Gewerkschaften des DGB arbeiten dabei auch noch mitunter direkt gegeneinander. Ver.di und EVG sollten ein Interesse daran haben, den öffentlichen Personennah- und Schienengüterverkehr zu stärken. Die bürokratische Führung der IG Metall hat demgegenüber aufgrund ihrer Nähe zu den Bossen von Daimler, VW und Co. ein Interesse daran, die Profite der PKW- und LKW-Industrie zu sichern. Diese Widersprüchlichkeit schlägt sich dann eben auch in den Parteien der ArbeiterInnenbewegung nieder.

Aus dem Kampf lernen

Warum diese thematischen Bezüge zu Umweltschutz und Senatspolitik? Weil es unserer Meinung nach höchste Eisenbahn (oder Straßenbahn) ist, aus der scheinbar ewig währenden Lethargie von Tarifrunden auszubrechen und den Kampf um höhere Löhne mit politischen Forderungen zu verbinden. Es hätte sich geradezu angeboten, gemeinsame Proteste von BVGlerInnen und „Fridays for Future“ durchzuführen: einfach die SchülerInnen mit den bestreikten Fahrzeugen vor den Schulen abholen, vor den Bundestag fahren und geschlossen demonstrieren.

Freilich hätte es nicht nur gemeinsame Aktionen, sondern auch gemeinsame Forderungen gebraucht. Diese hätten nicht bei bloßen Tarifforderungen stehen bleiben dürfen, sondern eine politische Ebene einnehmen müssen. Eckpunkte wären:

- Keine Gehalterhöhung auf Kosten anderer! Gegen jede Ticketpreiserhöhung, die durch höhere Gehälter von BVGlerInnen begründet wird – im Gegenteil! Für einen kostenlosen ÖPNV und Berufsverkehr für ArbeiterInnen, SchülerInnen und

StudentInnen, bezahlt durch eine massive Besteuerung der Profite von Automobil-, Kohle-, und Flugzeugindustrie!

- Planmäßige Umstellung der Stromversorgung für Tram und U-Bahn auf regenerative Energie! Für einen durch ArbeiterInnen geplanten und demokratisch kontrollierten, organisierten Ausstieg aus fossiler und atomarer Stromerzeugung!
- Für die Verkehrswende in unseren Städten! Massiver Ausbau von S-Bahn und Straßenbahnen in Berlin – kontrolliert und demokratisch geplant durch die ArbeiterInnen von BVG und DB sowie Ausschüsse von Fahrgästen und PendlerInnen!
- Gegen jede Privatisierungsversuche und Auslagerung von ÖPNV! Ausgelagerte Buslinien wieder in die Hand der BVG!

Es wäre aber nicht nur darum gegangen, die Verbindung zu den SchülerInnen zu suchen. Eine weitere wichtige Lehre aus vergangenen Kämpfen besteht darin, dass wir für eine klassenkämpferische Neuausrichtung der Verkehrsgewerkschaften in ver.di, GdL und EVG in Form von oppositionellen Strukturen gegen die Apparatschiks kämpfen müssen.

Die S-Bahn Berlin – ihrerseits

Tochter der Deutschen Bahn AG und daher nicht Teil der Tarifverhandlungen zwischen ver.di und BVG – hatte im Rahmen der Streiks Betriebsreserven mobilisiert, um deren Auswirkungen abzufedern. Hier wären die EisenbahnerInnengewerkschaften EVG und GdL sowie die Betriebsräte gefragt, diesen Streikbruch zu verhindern. So wirkt die Grußbotschaft an die BVG-ArbeiterInnen in der aktuellen Ausgabe der EVG-Zeitung fast schon zynisch angesichts der Tatsache, dass nicht einmal die Zustimmung zu den Extrafahrten der S-Bahn verweigert wurde. Dieser Streikbruch durch die S-Bahn Berlin wird von der EVG nicht einmal erwähnt. Immerhin konnten die Beschäftigten bei BVG und BT den Streikbruch im eigenen Unternehmen teilweise bekämpfen, u. a. durch Streikposten in den Busdepots – ein wichtiger Teilerfolg!

Die Lehre ist aber, dass die

Widersinnigkeit gegenseitigen Streikbruchs von Beschäftigten desselben Sektors und die Untätigkeit, diesen zu verhindern, darauf verweist, wie notwendig der Kampf für eine Transport- und Logistikgewerkschaft ist, die alle im Sektor Beschäftigten umfasst und demokratisch von diesen kontrolliert wird statt durch Vorgaben der BürokratInnen. So wäre es denn auch möglich, gemeinsam zu streiken, statt getrennt zu kämpfen oder die Aktionen der anderen faktisch zu unterlaufen – ansonsten fährt beim nächsten S-Bahn-Streik die BVG oder umgekehrt. Die Beschäftigten sollten bei künftigen Streiks – womöglich schon

2020 - eigene demokratische Basisstrukturen aufbauen und die Kontrolle über den Streik übernehmen. Sie wählen die Kampfmittel, die Länge des Streiks, bestimmen über die Forderungen, wählen und kontrollieren ihre VerhandlungsführerInnen, indem sie Rechenschaft von ihnen verlangen. Jede künftige Annahme neuer Tarifverträge bedarf einer vorherigen Zustimmung durch die Belegschaft.

Letztlich gilt es, eine internationale demokratische Gewerkschaft aller Transport- und LogistikarbeiterInnen zu erkämpfen, die die oben aufgeführten politischen Forderungen erhebt und die Kämpfe über Ländergrenzen hinweg zusammenführt, denn in letzter Konsequenz ist die Verkehrswende - so wie der Klimawandel und der Kampf dagegen - eine internationale Angelegenheit!