In puncto Mobilität hat man es derzeit in Berlin nicht einfach: nicht nur, weil der PKW- und LKW-Verkehr wegen der unangekündigten Sperrung einer wichtigen, aber akut einsturzgefährdeten Autobahnbrücke im westlichen City-Bereich unbefristet im Chaos versinkt, sondern auch noch der öffentliche Personennahverkehr (mit Ausnahme der zur Bahn AG gehörenden S-Bahn) durch eine Warnstreikwelle seit Ende Januar phasenweise lahmgelegt wird. Auch für heute und morgen ist erneut ein 48-stündiger Warnstreik angesetzt, und das aus nachvollziehbaren Gründen. Von **Rainer Balcerowiak**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/250326_Erneuter_Streik_bei_der_BVG_in_Berlin_und_das_ist_auch_gut_so_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Die Tarifverhandlungen zwischen der BVG und der Gewerkschaft ver.di begannen am 15. Januar. Vor vornherein war klar, dass diese Tarifrunde erhebliches Eskalationspotenzial beinhaltet, denn die Ausgangspositionen der Verhandlungsparteien lagen nicht nur deutlich auseinander, sondern bewegten sich in vollkommen unterschiedlichen Sphären. Auf der einen Seite das hoch verschuldete, chronisch defizitäre und unterfinanzierte landeseigene Unternehmen, und auf der anderen Seite eine Gewerkschaft, die nicht mehr hinnehmen kann und will, dass die Beschäftigten der BVG mittlerweile im Bundesvergleich bei der Entlohnung auf einem der letzten Plätze angekommen sind. Denn der am 31. Dezember 2024 ausgelaufene Tarifvertrag hatte eine ungewöhnlich lange Laufzeit von 43 Monaten. Die Jahre mit sehr hohen Inflationsraten führten für die BVG-Mitarbeiter also zu erheblichen Reallohnverlusten, denen in anderen Tarifgebieten des Nahverkehrs inzwischen durch neue Tarifverträge wenigstens teilweise Rechnung getragen wurde – aber nicht in Berlin.

Entsprechend offensiv ging ver.di in die aktuelle Tarifrunde. Gefordert werden unter anderem monatlich 750 Euro mehr, 300 Euro Fahrdienst- bzw. Wechselschichtzulage, 200 Euro Schichtzulage, zusätzliche freie Tage für Schichtdienstleistende und ein volles 13. Monatsgehalt als Weihnachtszuwendung. Das Unternehmen bezeichnete die Forderungen als „unfinanzierbar“, legte aber in den ersten Verhandlungsrunden kein eigenes Angebot vor.

Ver.di reagierte darauf mit mehreren Warnstreiks, zunächst für 24 Stunden am 27. Januar. Die BVG legte dann am 31. Januar ein Angebot vor, das eine Lohnerhöhung von 6,9 Prozent

für das laufende Jahr und jeweils 2,5 Prozent für die kommenden Jahre vorsah – was die Gewerkschaft empört zurückwies und für den 10. Februar einen weiteren 24-stündigen Warnstreik ankündigte.

Daraufhin besserte die BVG ihr Angebot geringfügig nach. So sollte es für das laufende Jahr eine Erhöhung um 225 Euro geben, für die folgenden Jahre aber weiter nur 2,5 Prozent. Die Gewerkschaft legte eine Schippe drauf: Der nächste Streik begann am 20. Februar, diesmal für 48 Stunden. Es folgte ein weiteres, verbessertes Angebot. Das betraf die Schichtzulagen und die Erhöhungen in den Jahren 2026 und 2027, die dann jeweils 100 Euro betragen sollten. Die Laufzeit des Vertrages sollte demnach nicht mehr 48, sondern 30 Monate betragen, was ver.di erneut ablehnte. Schließlich besserte die BVG erneut nach: 240 Euro für 2025, weitere 135 Euro ab März 2026, Laufzeit nur noch 24 Monate.

Von wegen „maßlose" Forderungen

Das alles hätte aber immer noch die Zementierung erheblicher Reallohnverluste aus den vergangenen Jahren bedeutet und war daher für ver.di nicht akzeptabel. Also standen am 19. März erneut alle Räder für 48 Stunden still. Am 21. März gab es dann eine neue Verhandlungsrunde, die ohne Ergebnis blieb, woraufhin ver.di nicht nur einen weiteren 24-stündigen Warnstreik für den 26. März ankündigte, sondern auch die Einleitung einer Urabstimmung über unbefristete Streiks. Zwar verständigten sich ver.di und die BVG am Dienstag darauf, in den kommenden Tagen über die Modalitäten eines möglichen Schlichtungsverfahrens zu verhandeln, aber der zweitägige Streik findet dennoch statt, und auch die Urabstimmung soll wie geplant durchgeführt werden. Kommt es dann zu einem Schlichtungsverfahren, so wären während dessen Dauer keine Streiks zulässig. Gibt es dort aber keine Einigung, könnte ver.di nach einer erfolgten Urabstimmung die Streikaktionen beträchtlich ausweiten.

Die Hauptstadtmedien drehen in dieser Angelegenheit mittlerweile ziemlich frei. Man habe ja ein bisschen Verständnis für Forderungen der Bus-, Tram- und U-Bahn-Fahrer, aber was ver.di da mache, sei „maßlos", „unverantwortlich" und passe „nicht in diese Zeit", ist zu lesen und zu hören. Auch Berlins Regierender Bürgermeister Kai Wegner (CDU) mischte sich ungefragt ein und forderte die Gewerkschaften auf, „ihrer Verantwortung für die Menschen in der Stadt gerecht [zu] werden, die auf Mobilität angewiesen sind". Und es mehren sich die Stimmen – wie auch stets anlässlich von Streiks bei der Bahn oder im Luftverkehr –, die eine Einschränkung des Streikrechts im Verkehrswesen fordern.

Bleiben wir mal bei „maßlos": Das Grundgehalt eines BVG-Fahrer beträgt bei einer 37,5-Stunden-Woche und 30 Tagen Urlaub 2.807 Euro brutto pro Monat. Das Gehalt steigt mit

der Betriebszugehörigkeit, und es kommen auch Zulagen dazu, aber dennoch ist dieses Gehaltsniveau angesichts eines äußerst stressigen Jobs schlicht unterirdisch – zumal auch die Arbeitsbedingungen nicht sonderlich attraktiv sind. U-Bahn-Fahrer sind größtenteils mit extrem stör- und reparaturanfälligem rollenden Schrott unterwegs, da sich die Beschaffung neuer Züge durch monströse Pannen bei der Ausschreibung um Jahre verzögerte. Bus- und Tramfahrpläne sind in vielen Bereichen der Innenstadt dank chaotischer Verkehrs- und Baustellenplanung wenig mehr als unverbindliche Prognosen. Dazu kommt, dass händeringend Personal gesucht wird, was angesichts der Entlohnung aber nicht so ganz einfach ist, worauf auch ver.di immer wieder hinweist. Dazu kommt ferner, dass der rigide „Sparkurs“ des CDU/SPD-Senats im laufenden und in den kommenden Jahren auch drastische Mittelkürzungen für den Verkehrsbereich, also auch für die BVG, vorsieht.

Doch das ganze BVG-Desaster hat natürlich eine Vorgeschichte, die auch den Tarifkonflikt bei der BVG betrifft. Die 1928 als einheitliche Verkehrsgesellschaft für Groß-Berlin gegründete BVG wurde 1938 zum Eigenbetrieb der Stadt Berlin. Nach Kriegsende entstand aufgrund der Teilung der Stadt im August 1949 eine eigene BVG-Verwaltung in Ostberlin, die ab Januar 1969 unter der Bezeichnung VEB Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe (BVB) firmierte.

Nach der Wiedervereinigung wurden die beiden Verkehrsgesellschaften im Januar 1992 wieder zusammengeführt und 1994 in eine Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) umgewandelt. Anders als ein Eigenbetrieb des Landes verfügt eine AöR über eigene Rechtsfähigkeit. Das bedeutet unter anderem, dass sie sich unabhängig vom Landeshaushalt verschulden können und dass die Mitarbeiter nicht in den Geltungsbereich des Flächentarifvertrages des Öffentlichen Dienstes gehören.

Die BVG als Sparopfer der „rot-roten“ Koalition in Berlin

Das hatte zunächst keine spürbaren Folgen. Doch das sollte sich ändern, als 2002 eine „rot-rote“ Koalition aus SPD und PDS das Ruder in der systematisch heruntergewirtschafteten und dramatisch überschuldeten Hauptstadt übernahm. Der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD) gab die Linie vor. Berlin sei „arm, aber sexy“, müsse jetzt aber „sparen, bis es quietscht“. Und sein Stellvertreter und Wirtschaftssenator Harald Wolf (PDS) wurde neben Wowereits Parteifreund und Finanzsenator Thilo Sarrazin zum wichtigsten Protagonisten dieser Politik.

Die Spur der Verwüstung, die diese „rot-rote“ Koalition in den Jahren 2002 bis 2011 hinterließ, ist eindrucksvoll: Verkauf öffentlicher Wohnungsbestände an Finanzinvestoren, Privatisierung von großen Bereichen der sozialen Daseinsvorsorge, finanzielle Ausblutung

der einzelnen Stadtbezirke, Lohnabsenkungen im öffentlichen Dienst und auch die Zerschlagung der BVG in ihrer bisherigen Form sind da einige Meilensteine.

Die BVG wurde unter anderem in drei Tarifbereiche aufgesplittet. Die Altbeschäftigten genossen zunächst Bestandsschutz für ihre Tarifverträge. Neubeschäftigte wurden deutlich schlechter bezahlt. Als „dritte Säule“ wurde eine bereits 1999 gegründete privatrechtliche Tochtergesellschaft namens „BerlinTransport“ (BT) beträchtlich ausgebaut, wo die Bedingungen nochmals schlechter waren. 2005 drohte der Senat den Beschäftigten, dass man die Privatisierung der gesamten BVG auf den Weg bringen werde, falls ein neuer Spartentarifvertrag für die BVG nicht zu beträchtlichen Einsparungen führen werde.

Die Gewerkschaften hatten dem seinerzeit wenig entgegenzusetzen, und das Ergebnis war entsprechend. Die Altbeschäftigten mussten auf knapp zehn Prozent, Neueingestellte gar auf fast ein Drittel ihres Einkommens verzichten. Summa summarum: 38,5 Millionen Euro weniger Lohn pro Jahr für die seinerzeit rund 11.500 BVG-Mitarbeiter. Und auf die Tochter BT wurde dieser Tarifvertrag nicht angewendet, dort galten dann auch längere Wochenarbeitszeiten und weniger Urlaubsanspruch. Noch ein Jahr später war die verkehrspolitische Sprecherin der PDS, Jutta Matuschek, voll des Lobes für diesen Coup. Die BVG sei jetzt „auf gutem Weg, aber noch nicht über den Berg“, lobte sie die „positive Bilanz“ der Verkehrsbetriebe. „Die wichtigste Entscheidung“ des vergangenen Jahres sei „zweifellos der neue Tarifvertrag“ gewesen. Dennoch brauche es „effizienteres Arbeiten und strikte Kostendisziplin“ durch „weitere Maßnahmen“.

In den folgenden nunmehr fast zwei Jahrzehnten war ver.di damit beschäftigt, diesen tarifpolitischen Trümmerhaufen mühsam abzutragen, was teilweise auch gelang, etwa die schrittweise tarifliche Angleichung der Beschäftigtengruppen betreffend. Aber es gab immer wieder Rückschläge, wie z.B. 2008, als Finanzsenator Sarrazin einen längeren Streik bei der BVG einfach aussaß, unter Verweis auf 500.000 Euro, die das Land pro Streiktag spare, weil dann keine Zuschüsse für das Unternehmen fällig würden. Schließlich gab die Gewerkschaft mehr oder weniger klein bei.

Auch in den kommenden Jahren gab es im Zuge von Tarifauseinandersetzungen immer mal wieder Streiks bei der BVG, die dann in mehr oder weniger tragfähige Kompromisse mündeten. Doch jetzt steht da einiges auf der Kippe, denn die Reallohnverluste der vergangenen Jahre und das auch im bundesweiten Vergleich sehr schlechte Vergütungsniveau haben reichlich Dampf im Kessel erzeugt. Allzu deutliche Abstriche an den Ausgangsforderungen kann sich ver.di wohl kaum leisten, wenn die Gewerkschaft das in den vergangenen Jahren mühsam gefestigte Vertrauen der Belegschaft nicht schlagartig wieder verspielen will.

Jetzt wird jedenfalls erneut zwei Tage gestreikt, und auch ein möglicherweise in der kommenden Woche beginnendes Schlichtungsverfahren muss nicht das Ende des Tarifkampfes bedeuten. Ver.di hat nach wie vor einige Trümpfe in der Hand, und dass der Berliner Senat „sparen" will und das Unternehmen bis über beide Ohren in Schulden steckt, sollte auf keinen Fall einen weiteren Lohnverzicht rechtfertigen. In diesem Sinne sei allen Bus-, U-Bahn- und Straßenbahnfahrern in dieser Stadt Standfestigkeit und gutes Gelingen gewünscht.

Titelbild: Mo Photography Berlin/shutterstock.com