

01.04.2019 - Tarifverhandlungen bei der BVG

Mehr für die Busfahrer ist im allgemeinen Interesse

von *Violetta Bock*

Wir befinden uns mitten in der Debatte, wie die Klimakatastrophe noch aufzuhalten ist. SchülerInnen gehen seit ein paar Wochen jeden Freitag auf die Straße und eine neue Jugendbewegung scheint erwacht. Beim letzten großen Aktionstag Mitte März wurde die Forderung nach einer Verkehrswende ins Zentrum gestellt. Die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs wäre dafür nicht zuletzt ein bedeutender Baustein.

Davon würden auch die Bus- und BahnfahrerInnen profitieren. Dort müssen Versäumnisse aus den letzten Jahren ausgebessert werden. Bei den Tarifverhandlungen bei der BVG, den Berliner Verkehrsbetrieben, zeigten sich diese in den letzten Wochen deutlich.

Im Februar und März fanden zwei Warnstreiks mit guter Beteiligung statt. Doch Ver.di scheint noch nicht aus der Routine ausgebrochen zu sein und das Potenzial voll auszuschöpfen. Ende März wird es voraussichtlich zu einer Einigung kommen.

Bei der BVG und ihrer Tochter Berlin Transport arbeiten rund 14.700 Beschäftigte. Die zentrale Forderung der Gewerkschaft besteht in der Reduzierung der Wochenarbeitszeit auf 36,5 Stunden bei vollem Lohnausgleich. Damit würden die Arbeitszeiten angeglichen werden. So arbeiten Altbeschäftigte 36,5 Stunden und seit 2005 Eingestellte 39 Stunden. Weitere Ziele von Ver.di und dem Beamtenbund sind Weihnachtsgeld für Neulinge, der Wegfall der unteren Lohngruppen, schnellere Gehaltssprünge und für Gewerkschaftsmitglieder einmalig 500 Euro.

Das «Angebot» der BVG

Gerade die Verkürzung der Arbeitszeit wollte das Unternehmen zuerst nicht behandeln. Stattdessen bot es ein Paket von 65 Millionen Euro an, was einer Lohnsteigerung von 11 Prozent für die unteren Lohngruppen (etwa BusfahrerInnen) und sieben Prozent für die höheren Einkommensgruppen entspräche. Das Angebot erntete jedoch scharfe Kritik, weil es gekoppelt war an weitere Arbeitsverdichtungen. So sollten die Schichten von 8,5 auf 9 Stunden verlängert und Ruhezeiten von elf auf zwölf Stunden gekürzt werden. Wendezeiten, für die mindestens vier Minuten berechnet werden, sollten komplett gestrichen werden. Die Arbeitszeit sollte freiwillig phasenweise auf 45 Stunden erhöht werden. Und das alles bei einer Laufzeit von fünf Jahren.

Dabei ist es dringend notwendig den Beruf attraktiver zu gestalten. Der Krankenstand ist hoch, die Zahl der ausgefallenen Fahrten steigt, hunderte Stellen müssen besetzt

werden, bei einer Verkürzung der Arbeitszeit laut BVG zusätzliche 500. Die Forderung nach Verkürzung der Wochenarbeitszeit lehnte das Unternehmen ab, weil es bestandsgefährdend sei.

Am zweiten Streiktag, bei dem einen Tag lang nur die Busse bestreikt wurden, hieß es dann plötzlich, man sei zu Gesprächen bereit. Als diese Mitte März stattfanden, veröffentlichten Gewerkschaft und Unternehmen eine gemeinsame Pressemitteilung, in der verkündet wurde, dass die Weichen für konstruktive Verhandlungen gestellt seien, auch wenn noch kein Durchbruch erzielt sei. Über Inhalte wurde Stillschweigen vereinbart. Am 28. März findet die nächste Verhandlung statt.

Die Wut der Beschäftigten ist berechtigt und die Ursache dafür ist nicht zuletzt Thilo Sarrazin. Als er 2005 Finanzsenator in Berlin war, drohte er mit dem Verkauf der Verkehrsbetriebe an einen privaten Investor. Ver.di akzeptierte daraufhin eine deutlich schlechtere Bezahlung. Seitdem erhalten die Beschäftigten bundesweit am wenigsten im Vergleich zu anderen Beschäftigten in derselben Branche. Nach zehn Jahren im Beruf beträgt das Grundgehalt für einen Fahrer in Berlin 2270 Euro, in Nordrhein-Westfalen sind es knapp 500 Euro mehr, in Bayern sogar knapp 600 Euro mehr. Manche Fahrer in Berlin müssen daher sogar aufstocken.

Doch selbst innerhalb der Stadt sind die Gehälter unterschiedlich. So erhalten S-Bahn-Fahrer durch den Tarifvertrag der EVG 930 Euro monatlich mehr. Sie blieb als Tochter des Bundes-Unternehmens Deutsche Bahn vom Angriff Sarrazins verschont und profitiert von den Abschlüssen der EVG und GdL. Bei rbb24.de wird Ver.di-BVG-Sekretär Jeremy Arndts mit den Worten zitiert: «Im nachhinein muss man sagen, dass unsere Einschätzung damals falsch war.» Dies bezieht sich auf die letzte Tarifrunde 2016, als die Gewerkschaft ohne Streik mit einer Steigerung um 2,5 Prozent zufrieden war.

Ob sie dies auch in der nächsten Runde sagen wird, wird sich zeigen, wenn der Ausgang feststeht. Auch diesmal gab es von linken Gruppen Kritik am Vorgehen, wie etwa einem Kollegen der GdL oder der Gruppe Ver.di aktiv. Sie fordern, die Öffentlichkeit stärker in die Kampagne mit einzubeziehen durch Flyer, bei Demonstrationen etc. Es muss herausgestellt werden, warum die Situation der Fahrer alle angeht, warum ihre Besserstellung als Teil der Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs im Interesse aller ist und warum durch die deutliche Verbindung der beiden Aspekte für die Verkehrswende noch mehr gewonnen werden kann.

Angesichts des massiven Widerstands durch die Autoindustrie, werden wir unsere Kräfte bündeln müssen. Es wird spannend sein, ob in diese Richtung Erfahrungen gemacht werden, wenn 2020 die nächsten Tarifverträge auslaufen.