

22.05.2013 - 19:54 Uhr

Ein klassischer Kompromiss Leitartikel von Thomas Fülling zum raschen Tarifabschluss bei den Berliner Verkehrsbetrieben und die Folgen

Berlin (ots) -

Na bitte, geht doch: Ohne die in vergangenen Jahren so belastenden Streik-Rituale haben sich Arbeitgeber und Gewerkschaften im Tarifkonflikt bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) auf einen Kompromiss geeinigt. Der bereits vorbereitete Warnstreik fällt aus. Eine kurz vor Pfingsten von Ver.di geschickt platzierte Streik-Androhung und ein lautstarkes Trillerpfeifenkonzert vor Beginn der letzten Verhandlungsrunde am Dienstag haben gereicht, um die BVG-Führung zu ernsthaften Bemühungen um einen Kompromiss zu bewegen. Was ihr eigentlich gar nicht so schwer fiel. Denn anders als ihr Vorgänger setzt BVG-Vorstandschefin Sigrid Nikutta bei Konflikten ohnehin weniger auf Konfrontation denn auf harte, aber dennoch stets lösungsorientierte Verhandlungen. Ein Beleg dafür, dass Frauen in Führungspositionen durchaus auch die Unternehmenskultur nachhaltig positiv verändern können.

Doch auch die Ver.di-Unterhändler um den streikerprobten Verhandlungsführer Frank Bäsler haben offenbar dazugelernt. Sie verzichteten auf die üblichen Rituale, die vor allem der Macht-Demonstration und der Mitgliedergewinnung dienen. Zu groß war in der Vergangenheit die Diskrepanz zwischen dem Aufwand und dem am Ende ausgehandelten Ergebnis gewesen.

Der erzielte Tarif-Kompromiss ist gleich in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert. Die 13.000 BVG-Beschäftigten können sich über ein Lohnplus von knapp 4,8 Prozent in zwei Jahren freuen, das sich im Branchenvergleich durchaus sehen lassen kann. Viel wichtiger dürfte aber gerade für junge BVG-Mitarbeiter sein, dass der Schutz vor betriebsbedingten Kündigungen bis 2025 verlängert wurde. Kein Privatunternehmen, welches wie die BVG mit 810 Millionen Euro Schulden belastet wäre, könnte oder dürfte sich bei Strafe des eigenen Untergangs eine solch weitreichende Regelung leisten.

Doch auch der BVG bleibt jenseits ihres Selbstverständnisses als großzügiger kommunaler Arbeitgeber kaum eine Alternative. Schon jetzt haben die Verkehrsbetriebe Mühe, ausreichend Nachwuchs etwa bei den Fahrern für Busse und Bahnen zu bekommen. Angesichts des Booms im liberalisierten Fernbusverkehr dürfte dies künftig noch schwieriger werden, junge Menschen davon zu überzeugen, sich die Torturen ständig wechselnder Schichtdienste und die Rüpeleien im hauptstädtischen Nahverkehr auf Dauer anzutun.

Nun aber ist die Landespolitik gefordert. Sie muss sich jetzt klar dazu bekennen, die Leistungen bei Bus, U-Bahn und Straßenbahn auch nach Auslaufen des aktuellen Verkehrsvertrages im Jahr 2020 weiter direkt an die BVG zu vergeben und auf die nach EU-Recht möglichen Ausschreibungen zu verzichten. Zugleich muss der Senat die BVG endlich entsprechend ihrer Leistung finanzieren. Dem landeseigenen Unternehmen fehlt jedes Jahr ein zweistelliger Millionenbetrag. Entweder müssen künftig Angebote reduziert oder die Zahlungen aus dem Landesetat an die BVG erhöht werden. Ein einseitiges Drehen an der Fahrpreisschraube kann dauerhaft keine Lösung sein.

Kontakt:

BERLINER MORGENPOST

Telefon: 030/2591-73650

bmcvd@axelspringer.de

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100050382/100738267> abgerufen werden.