

■ Aktuell

Der Streik aus Fahrgastsicht

aus SIGNAL 04/1992 (Juni 1992), Seite 6 (Artikel-Nr. 10001504)
IGEB

18 Jahre war es her, daß der öffentliche Nahverkehr in West-Berlin bestreikt wurde. Am 27. April sowie vom 4. bis 7. Mai war es nun wieder soweit. Die Zeitspanne zeigt, daß man dieses Ereignis nicht überbewerten soll und die Verkehrspolitik nicht auf diese Ausnahmesituation einstellen darf. Wenn nachfolgend dennoch kritisch auf den Streik eingegangen wird, dann geschieht es nicht mit der Intention, das Streikrecht in irgendeiner Weise infragestellen zu wollen. Anlaß zu Kritik ist nicht die Tatsache, daß überhaupt, sondern wie gestreikt wurde.

Es fing mit den überflüssigen Bekundungen an, daß der Streik sich nicht gegen die BVG-Fahrgäste richte. Theoretisch war das richtig, praktisch aber falsch und damit ungeschickt. Denn natürlich haben nur die Fahrgäste und nicht etwa Bundesfinanzminister Waigel oder Finanzsenator Pieroth unter dem Streik gelitten.

Es ging weiter mit der Ankündigung, der Streik beginne am 27.4. bzw. 4.5. um Mitternacht. Wer bis dahin unterwegs sei, könne sein Ziel noch mit der BVG erreichen. Tatsache war aber, daß ab 23 Uhr kaum noch ein Bus zur Endstelle fuhr, weil die Fahrer um Mitternacht auf den Betriebshöfen sein wollten, während die S- und U-Bahnen bis zum fahrplanmäßigen Betriebsschluß gegen 1 Uhr fuhren. Es gibt in solchen Situationen zwei Möglichkeiten: Entweder informieren Gewerkschaft und Personalrat die Öffentlichkeit korrekt, oder sie sagen gar nichts, weil ein Streik halt nicht in allen Einzelheiten vorhersagbar ist. Fehlinformationen zu verbreiten, ist jedoch Schikane. Das muß den Arbeitnehmern mit derselben Deutlichkeit gesagt werden wie an anderer Stelle der Chefetage.

Daß der Bahn- und Busbereich der BVG nicht in ebenen Topf geworfen werden dürfen, zeigte sich nicht nur zum Streikbeginn, sondern auch am Ende. Während S- und U-Bahn nach dem Streikende am Morgen des 8. Mai den Verkehr wieder pünktlich aufnahmen, klappte es beim Bus nicht. So konnten die vom Betriebshof Helmholtzstraße zu besetzenden Umläufe z.T. erst mittags wieder fahrplanmäßig gefahren werden. Der Streik offenbarte grundlegende Unterschiede innerhalb der BVG, was Kenner des Betriebes allerdings nicht überraschte.

Noch erschreckender war der verkehrspolitische Offenbarungseid, den die Gewerkschaft ÖTV mit dem "Wie" des Streikes ablegte. Sie konzentrierte sich auf die Stilllegung des öffentlichen Nahverkehrs. Erst später, und dann auch nur für drei Tage, wurden die West-Berliner Flughäfen lahmgelegt. Behinderungen des Straßenverkehrs kamen der Gewerkschaft überhaupt nicht in den Sinn. Diese unsoziale und umweltfeindliche Prioritätensetzung im Streue ergänzte sich hervorragend mit der Entscheidung von Verkehrssenator Haase, der die Busspuren aufhob. Dabei "übersah" er, wie in der sonstigen Busspur-Debatte auch, daß es sich um Sonderfahrstreifen nicht nur für Busse, sondern auch für Radfahrer, Taxis und Rettungsverkehre handelt. Angesichts der vielen Staus in den Streiktagen wäre die Beibehaltung der Sonderfahrstreifen also besonders wichtig gewesen. Doch Herr Haase will anscheinend keine Chance ungenutzt lassen, sich als Auto-Senator zu profilieren, selbst wenn er damit Menschenleben riskiert.



Während des BVG-Streiks hatte Verkehrssenator Haase die Busspuren aufgehoben, obwohl die ebenfalls auf diesen Sonderfahrstreifen zugelassenen Rad- und Taxifahrer sowie der Rettungsverkehr sie in diesen Tagen besonders dringend gebraucht hätten. (Foto: M. Horth)

Trotz einiger gravierender Staus im Berufsverkehr hat Berlin den Streue verkehrlich relativ gut überstanden. Ist die BVG also überflüssig? Um solchem Kurzschluß vorzubeugen, sei abschließend an folgendes erinnert:

- Die wohl größte Gruppe neben den Umsteigern von der BVG auf Auto oder Fahrrad war diejenige, die auf Wege ganz verzichtete. Nur Zyniker werden darin ein gutes Beispiel für mögliche Verkehrsvermeidung erkennen können.

Dank Einsicht und sonnigem Wetter stiegen sehr viele auf das Rad um, selbst wenn sie über ein Auto verfügten. Deutlich wurde dabei aber auch, daß das vorhandene Radwegenetz für einen solchen Mehrverkehr völlig ungeeignet ist.

Auch der Fußgängerverkehr nahm erheblich zu, ohne daß dieses so augenfällig wurde, wie bei den Radfahrern. Das zeigt, wie leistungsfähig die Verkehrsart "Zu-Fuß-Gehen ist.

Nicht vergessen werden darf, daß es trotz des Streiks in zahlreichen Relationen öffentlichen Nahverkehr gab. Neben den örtlichen Buslinien, die die BVG privatisiert hat, die aber in diesen Tagen nur wenige Fahrgäste hatten, gab es mehrere "Notlinien" mit Privatbussen, die z.T. mehrere tausend Fahrgäste beförderten. Darüber hinaus konnten einige West-Berliner auf das Angebot des Ost-Berliner Netzes (ehemals BVB) sowie die ViP-Linien ausweichen. Nicht zu vergessen ist auch, daß viele tausend auf die Fernzüge der DR von Potsdam über Zoo bis Friedrichstraße auswichen. Die DR hatte erfreulich schnell gehandelt und die Züge (wie bei Smog) zur Benutzung mit Nahverkehrsfahrausweisen freigegeben. Alle Angebote zusammen waren ein wichtiges Ventil, ohne daß die Gewerkschaften fürchten mußten, daß damit der Streik wirkungslos würde.

Zugleich enthielt diese Situation allerdings auch emotionalen Sprenstoff, zum einen, weil die schlechter bezahlten Arbeitnehmer im Tarifgebiet Ost nicht streiken durften, und zum anderen, weil allen Fahrgästen im Raum Berlin die alte Grenze und ihr unsichtbares Fortbestehen drastisch vorgeführt wurden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001504>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten