



Interviews

24. Januar 2024

Stefan Heinlein im Gespräch mit Volker Wissing

Stefan Heinlein: Am Telefon ist nun Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP). Guten Morgen, Herr Wissing!

Volker Wissing: Guten Morgen! – Ich grüße Sie.

Heinlein: Warum haben Sie „null Verständnis“ für das Verhalten der Gewerkschaft der Lokführer? Warum ist das Verhalten der GDL aus Ihrer Sicht inakzeptabel?

Wissing: Es ist inakzeptabel, weil man nicht miteinander spricht, weil man sich weigert, an den Verhandlungstisch zu kommen und stattdessen immer wieder die gleichen Forderungen wiederholt und sie mit Streikandrohungen, jetzt konkret mit wiederholten Streiks untermauert. Das ist nicht Verhandeln; das ist einseitig Fordern und so kommt man nicht zu einem Ergebnis.

Heinlein: Wo sind denn aus Ihrer Sicht die Grenzen für eine Gewerkschaft, mit einem Streik ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen?

Wissing: Eine Gesellschaft kann nur erfolgreich sein, wenn jeder seine Rechte auch verantwortungsbewusst wahrnimmt, und ich erwarte von der Gewerkschaft, dass sie Verantwortung übernimmt und an den Verhandlungstisch kommt. Wenn das so festgefahren ist, dass man offensichtlich nicht mehr miteinander reden kann, dann brauchen wir dringend eine Mediation oder ein Schlichtungsverfahren. Aber es gehört auch zur Verantwortung einer Gewerkschaft dazu, wenn man merkt, es geht nicht, man ist nicht bereit, mehr an den Tisch zu kommen, dass man dann selbst auch sagt, wir öffnen uns einer Schlichtung, denn es muss jetzt eine Lösung kommen. Diese Dauerbelastung für die Gesellschaft ist inakzeptabel.

Heinlein: Die Chancen für eine Schlichtung sehen derzeit eher gering aus, Herr Wissing. Nimmt dieser Arbeitskampf mittlerweile auch Züge einer persönlichen Auseinandersetzung

zwischen Bahnchef Lutz und GDL-Chef Weselsky an? Der Ton lässt das ja vermuten. „Nieten in Nadelstreifen“ habe ich mir notiert, „Vollpfosten“, „Veralberung“, „Egotrip“. Ist das noch professionell oder schon persönlich?

Wissing: Jeder, der Verantwortung für andere übernimmt, muss sich darüber im Klaren sein, dass an ihn hohe Anforderungen gelten, und das bedeutet hier, dass man sich sachlich auseinandersetzt, über die Sache redet, und vor allen Dingen, dass man redet. Die GDL muss so schnell wie möglich an den Verhandlungstisch. Es geht nicht, dass man auf dem Rücken der Bürgerinnen und Bürger draußen einen solchen Konflikt austrägt und sich selber überhaupt nicht an den Verhandlungstisch begibt. Es muss gesprochen werden, es müssen Kompromisse erarbeitet werden und das fehlt hier. Deswegen ist das destruktiv und nicht konstruktiv und ich fordere, so schnell wie möglich an den Verhandlungstisch zu kommen, mit Mediation, oder direkt in ein Schlichtungsverfahren einzutreten und diesen Streik zu beenden.

Heinlein: Kompromisse gehören auch zum Wesen der Sozialpartnerschaft zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Beschädigt Claus Weselsky mit seiner Art und Weise des Arbeitskampfes auch diese wichtige Errungenschaft unserer sozialen Marktwirtschaft?

Wissing: Darüber kann sich jeder ein eigenes Bild machen. Es ist nicht meine Aufgabe, das zu bewerten. Aber es ist jedenfalls meine Aufgabe, darauf hinzuweisen, dass die Rechte, die unsere Verfassung den Gewerkschaften gibt – das Streikrecht ist ein wichtiges Recht –, dass diese Rechte immer verantwortungsbewusst ausgeübt werden müssen. Deswegen ist es wichtig, dass jetzt geredet wird. Am Ende muss ein Kompromiss stehen. Sie sagen zurecht, der Ausgleich ist die Lösung und nicht die Einseitigkeit.

Heinlein: Jeder Streiktag kostet nach Schätzung der Ökonomen 100 Millionen Euro am Tag an Wirtschaftsleistung. Insgesamt, wenn bis Montag durchgezogen wird, kommt dieser Streik satt auf über eine halbe Milliarde Euro. Wer muss denn diese Rechnung bezahlen?

Wissing: Die Schäden entstehen in unserer Volkswirtschaft. Es können Güter nicht transportiert werden und überall dort, wo sie entstehen, bleiben die Betroffenen auf diesen Kosten sitzen. Das ist ja das Ärgernis an diesem Streik, dass er auf dem Rücken Dritter ausgetragen wird. Nun können die Bürgerinnen und Bürger und die Unternehmen, die ihre Güter transportieren wollen, ja nichts dafür, dass dieser Tarifkonflikt besteht, und deswegen ist die Verantwortung besonders hoch, die in den Händen der Gewerkschaft und auch des Bahnvorstandes liegt, eine Lösung zu erarbeiten. Nur dafür muss gesprochen werden und wissen

Sie, das Schlimme an dieser Situation ist, man redet nicht, man wiederholt immer die eigenen Forderungen, man sitzt nicht am Verhandlungstisch und den Bürgerinnen und Bürgern werden die Züge abgestellt.

Heinlein: Ist das ein Vorwurf nur an die GDL, oder meinen Sie damit auch Bahnchef Lutz?

Wissing: Diejenigen, die sich jetzt nicht an den Verhandlungstisch begeben, das wäre eindeutig die Seite der GDL. Die Bahn möchte ja verhandeln. Es ist ja nicht Bahnchef Lutz, der die Gespräche verweigert, sondern ganz offensichtlich die GDL.

Heinlein: Mit Bahnchef Lutz hatten Sie Anfang der Woche einen Termin. Es gab Grund zu feiern, trotz des Streiks. Ein großer Festakt in Berlin zum Start der neuen Infrastruktur-Gesellschaft InfraGO. Wie groß ist denn Ihre Zuversicht, dass diese neue Gesellschaft die durchaus marode Bahn jetzt wieder aufs Gleis bringt?

Wissing: Sehr groß ist meine Zuversicht, denn wir haben ja nicht einfach nur eine neue gesellschaftsrechtliche Struktur geschaffen, sondern wir haben auch das Konzept, mit dem die Bahn die Netzprobleme angeht, vollkommen verändert. Wir wechseln jetzt von der Sanierung unter dem rollenden Rad zu Hochleistungsbaustellen, die in kurzer Zeit das Netz rund-erneuern, das Kernnetz runderneuern. Das ist etwas Neues und das wird auch erfolgreich sein. Die Motivation ist enorm hoch und ich bin, nachdem wir auch Milliarden zusätzlich an Haushaltsmitteln zur Verfügung stellen konnten, sehr sicher, dass das ein Erfolg wird.

Heinlein: Neu ist ja auch, Herr Wissing, dass diese InfraGO dem Gemeinwohl verpflichtet ist. Bei Investitionen – und die stehen ja an in Milliardenhöhe – ist diese Gesellschaft, diese neue Gesellschaft stärker befreit vom Gewinndruck. Welche Vorteile erhoffen Sie sich von dieser Regelung?

Wissing: Wir lösen diesen Konflikt auf, dass die Bahn einerseits ein Unternehmen ist, das wirtschaftlich am Markt tätig ist, und andererseits die Infrastruktur nicht überall Gewinne erwirtschaften kann und deswegen trotzdem erforderlich ist. Das heißt, wir definieren ganz klar den Gemeinwohlauftrag, der bisher nur im Abstrakten existierte. Wir schreiben ganz genau, was die Gemeinwohlaufgaben der Bahn sind, unterlegen dann diese Gemeinwohlaufgaben auch mit entsprechenden Haushaltsmitteln und überlassen den Betrieb einer gesonderten Gesellschaft, die dann im Wettbewerb steht. Das ist eine klarere Trennung zwischen Netz

und Betrieb und gleichzeitig eine Veränderung des gesamten Sanierungskonzeptes der Bahn.

Heinlein: Ist das damit auch eine Art Rollback der Bahnreform der 90er-Jahre?

Wissing: Die Bahnreform der 90er-Jahre hatte den Fehler, dass Fehlanreize im System waren. Etwa die Instandhaltung des Netzes musste die Bahn bezahlen. Wenn etwas kaputt war und erneuert werden musste, war es Sache des Bundes. Das bedeutet, man hat ganz klar einen Fehlanreiz, eher abzuwarten, bis die Sachen marode sind, und diese Fehler, die werden jetzt beseitigt durch die InfraGO mit dem Gemeinwohlauftrag, und das ist etwas, was man schon viel früher hätte machen müssen. Aber wir haben es mit Rekordtempo aufgesetzt. Zum 1. Januar 2024 war die Gesellschaft eingetragen. Die Haushaltsmittel stehen bereit, das neue Sanierungs- und Erneuerungskonzept ist erarbeitet, bereits in der Umsetzung. Wir haben mit Hochdruck für die Verbesserung der Bahn gearbeitet und das wird den Bürgerinnen und Bürgern, den Fahrgästen auch zugutekommen.

Heinlein: Kann man es auch so formulieren, Herr Wissing, dass in einem großen Flächenland – und das sind wir ja als Bundesrepublik Deutschland – eine Bahn nicht funktionieren kann als rein marktwirtschaftliches Unternehmen? Es braucht den Staat, damit die Gleise, die Züge, die Stellwerke umfassend saniert und instandgehalten werden können?

Wissing: Die Bahn hat ja sehr viele Vorteile, insbesondere im Bereich der klimaneutralen Mobilität, aber die Bahn hat auch, was das Netz angeht, erhebliche Kosten. Diese Kosten sind nicht am Markt wieder zu erwirtschaften. Deswegen ist es wichtig, dass wir das Netz als Teil der Daseinsvorsorge sehen, als staatliche Aufgabe sehen. Aber das Fahren auf dem Netz, das muss dann im Wettbewerb geschehen. Es müssen auch Private Zugang zum Netz haben. Deswegen wollen wir, dass der Betrieb der Bahn auf den Gleisen im Wettbewerb marktwirtschaftlich passiert, aber dass der Bund, der Staat sich um den Erhalt des Netzes kümmert, denn das ist eine Aufgabe, die wir für alle wahrnehmen, nicht nur für das bundeseigene Unternehmen Deutsche Bahn.

Heinlein: Ist diese neue Bahngesellschaft, sind diese neuen Strukturen, die Sie gerade beschrieben haben, auch das Eingeständnis, dass die Bahn, dass das bisherige Bahnmanagement bislang überfordert war mit der umfassenden Sanierung des Streckennetzes?

Wissing: Es ist eine Mischung aus verschiedenen Dingen. Wie so oft sind die großen Probleme nicht nur durch eine Sache begründet, sondern haben vielfache Ursachen. Hier ist es so, dass man zum einen zu wenig Geld zur Verfügung gestellt hat seitens des Bundes. Es gab den Fehlanreiz im System, eher nicht zu sanieren, sondern zu erneuern, weil man dann die Kosten auf den Bund übertragen konnte, und es gab auch die Situation, dass die Fahrgastzahlen innerhalb kurzer Zeit und auch die Güterzahlen innerhalb kurzer Zeit nach oben gestiegen sind. Die Bahn ist in einer Sackgasse und wir haben sie mit der InfraGO rausgeführt, und das Entscheidende ist, dass es uns gelungen ist, in diesen schwierigen Haushaltszeiten das auch ehrlich mit Haushaltsmitteln zu unterlegen.

Heinlein: Bahnchef Lutz sprach auf diesem Festakt Anfang der Woche von einer Zeitenwende. Das ist ein arg strapazierter Begriff in diesen Tagen. Wie angemessen ist diese Wortwahl? Ist das tatsächlich eine Zeitenwende?

Wissing: Ja, denn es verändert sich gerade sehr viel bei der Bahn. Die InfraGO als neue Infrastruktur-Gesellschaft entsteht, sie kriegt einen klaren Gemeinwohlauftrag. Der Bund nimmt stärkere Steuerungsfunktionen wahr. Wir überwachen im Detail, was bei der InfraGO passiert. Es gibt Rekordsummen an Haushaltsmitteln und das Baustellensystem wird komplett verändert – nicht mehr Flickschusterei, sondern Grunderneuerung. Wir schaffen Hochleistungskorridore und bringen die Bahn damit auf die Ebene eines hochmodernen wettbewerbsfähigen Unternehmens.

Heinlein: Wir drücken Ihnen die Daumen. Vielen Dank!

Äußerungen unserer Gesprächspartner geben deren eigene Auffassungen wieder. Deutschlandfunk macht sich Äußerungen seiner Gesprächspartner in Interviews und Diskussionen nicht zu eigen.