



Interviews

05. März 2024

Moritz Küpper im Gespräch mit Detlef Neuß

Tobias Armbrüster: Eine klare Ansage war das gestern von der GDL, der Gewerkschaft der Lokomotivführer, und von ihrem Chef Claus Weselsky. Da wurde ein neuer Streik angekündigt im Personenverkehr für Donnerstag und Freitag. Der würde symbolische 35 Stunden dauern, hieß es gestern. Symbolisch deshalb, weil eine Arbeitszeitverkürzung auf 35 Stunden pro Woche ohne Lohnkürzung gefordert wird.

Erneute Streiks, die viele Bahnfahrerpläne zunichtemachen. Mein Kollege Moritz Küpper hat deshalb gestern über diese anstehenden Streiks mit dem Bundesvorsitzenden des Fahrgastverbandes Pro Bahn gesprochen, mit Detlef Neuß.

Moritz Küpper: Herr Neuß, nun also Wellenstreiks. Können Sie diese Vorgehensweise verstehen?

Detlef Neuß: Nein! Diese Vorgehensweise halten wir für einen Schlag ins Gesicht der Fahrgäste. Die Fahrgäste können sich nicht mehr auf Streiks vorbereiten. Früher hatten wir es immer so, dass 48 Stunden vorher ein Streik angekündigt wurde. Da hatten dann die Fahrgäste noch die Möglichkeit, sich darauf einzustellen, Fahrgemeinschaften zu bilden, Homeoffice mit ihrem Arbeitgeber zu vereinbaren, Termine zu verschieben. Das ist jetzt alles nicht mehr möglich und das ist ein Schlag ins Gesicht der Fahrgäste. Das darf eigentlich nicht sein, bei allem Verständnis dafür, dass Arbeitnehmer bessere Arbeitsbedingungen haben wollen, was wir teilweise auch nachvollziehen können. Da kommen wir jetzt doch an den Punkt, wo es eigentlich weniger eine Tarifaueinandersetzung ist, sondern auch ein direkter Affront der Fahrgäste und ein Streit zwischen der Gewerkschaft und den Fahrgästen.

Küpper: Aber liegt es nicht in der Natur der Sache eines Streits und auch eines Streiks, wenn man sich nicht einigt, dass sich das dann hochschaukelt und man immer zu weitergehenden Maßnahmen greift?

Neuß: Das ist richtig. Aber die Frage ist auch, muss es sich unbedingt so hochschaukeln. Wir geben da keineswegs die Schuld alleine der GDL. Wir nehmen da auch die DB AG in die Pflicht. Auch die hat ihren Anteil daran, dass es sich hochschaukelt hat. Wir erwarten jetzt von den beiden Tarifparteien, dass sie sich zusammenreißen, dass sie sich zusammensetzen, und wir erwarten auch eine möglichst zeitnahe Schlichtung, auf die sich beide Parteien einlassen, denn es ist den Fahrgäs-

ten nicht mehr zuzumuten, dass diese Streiks jetzt noch unendlich weitergeführt werden. Wir haben auch gerade zum gegenwärtigen Zeitpunkt den Streik von Verdi. Wir haben ja kaum noch die Möglichkeit, Alternativen zu ergreifen, außer dass wir aufs Auto zurückgreifen, und das ist ja eigentlich das, was wir nicht wollen.

Küpper: Aber Claus Weselsky, der Chef der GDL, sagt wörtlich, mit diesen Wellenstreiks unter anderem und den kurzfristigen Ankündigungen, damit ist die Eisenbahn kein zuverlässiges Verkehrsmittel mehr. Und Sie haben die Verkehrswende ja selber gerade schon angesprochen. Torpediert er das Ganze damit, wissentlich und vorsätzlich?

Neuß: Das torpediert er damit eindeutig. Herr Weselsky ist ein Mann starker Worte und ich weiß nicht, ob man das wirklich so genau wörtlich nehmen sollte. Seine Rhetorik ist immer recht kraftvoll.

Küpper: Aber seine Maßnahmen jetzt scheinbar auch.

Neuß: Aber seine Maßnahmen auch, und wenn er das jetzt macht, dann haben wir wirklich ein Problem, und damit macht Herr Weselsky da eigentlich im Sinne einer Verkehrswende etwas sehr Schlimmes.

Küpper: Es gibt Politiker, CSU-Politiker, den Generalsekretär der CSU, Herrn Huber, der spricht von einem Missbrauch des Streikrechts. Gehen Sie da mit?

Neuß: Soweit würde ich nicht gehen. Streiken darf man. Das ist ein Grundrecht, das kann man nicht verbieten. Aber es ist auf jeden Fall deutlich schlimmer wie bei einem Streik zum Beispiel bei den Printmedien, wo man dann morgens keine Zeitung bekommt. Damit schadet man dann der gesamten Volkswirtschaft und man nimmt dann auch Leute mehr oder weniger in Geiselhaft wie die Fahrgäste, die eigentlich keine Tarifpartner sind. Man handelt auf jeden Fall nicht in der Verantwortung für die Daseinsvorsorge und der öffentliche Personennahverkehr zum Beispiel ist Daseinsvorsorge.

Küpper: Aber was ist Ihr Eindruck? Haben diese beiden Parteien, diese beiden Tarifparteien, die Deutsche Bahn AG und auch die GDL, haben diese selbst noch die Kraft, diesen Konflikt beizulegen?

Neuß: Nein! Und deswegen erwarten wir auch, dass die Politik sich da jetzt mit einbringt und mal auch als Eigentümer – nicht die Politik ist Eigentümer der Deutschen Bahn AG, aber der Bund ist es -, dass die Politik da sich jetzt einbringt und auch jetzt mal auf die Deutsche Bahn AG einwirkt.

Küpper: Die Bundesregierung hat das ja schon für sich abgelehnt.

Neuß: Ja, sie haben es schon für sich abgelehnt. Aber wir sind der Meinung, das ist falsch, und wir sind der Meinung, da ist die Bundesregierung jetzt in der Pflicht. Da kann sie sich nicht mehr aus der Verantwortung stehlen, denn als Eigentümer der DB AG muss der Bund jetzt auch mal aktiv werden. Der kann nicht so tun, als wäre er da vollkommen außen vor. Da muss er jetzt eingreifen. Wie gesagt, dann eine Schlichtung, und man könnte da zum Beispiel als Schlichter den Herrn Platzeck noch mal bemühen, der sich in der Materie auskennt und der da ja auch schon Erfolge erzielt hat. Das muss jetzt passieren und da muss auch die Politik mal ein wenig eingreifen und kann sich da nicht bequem zurückziehen nach dem Motto, geht uns ja nichts an. Doch, der Bund ist Besitzer der DB AG, es geht die Politik, vor allen Dingen die Verkehrspolitik aus unserer Sicht sehr wohl etwas an. Dass der Bund das ablehnt, das akzeptieren wir nicht.

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