



Interviews

Interview mit Claus Weselsky, GDL-Vorsitzender, zur Urabstimmung über unbefristete Streiks

"Informationen am Morgen", 20.12.2023, 7:15 Uhr

Dirk-Oliver Heckmann: Wer in den vergangenen Monaten mit der Bahn reiste, hat einiges mitgemacht: ausgefallene Züge, verpasste Anschlüsse, Verspätungen von einer Stunde und weit mehr. Zweimal ging gar nichts mehr; die Lokomotivführer-Gewerkschaft GDL rief ihre Mitglieder zum Warnstreik auf. Der Grund: die aktuelle Tarifaueinandersetzung zwischen der Bahn und der GDL. Die Gewerkschaft fordert einen Anstieg bei Löhnen und Gehältern in Höhe von 555 Euro und eine Inflationsausgleichsprämie von 3000 Euro und vor allem eine Verkürzung der Wochenarbeitszeit. Gestern gab GDL-Chef Weselsky das Ergebnis der Urabstimmung bekannt. Demnach haben sich 97 Prozent der Gewerkschaftsmitglieder für unbefristete Streiks ausgesprochen. Da könnte ab dem 8. Januar einiges auf die Bahnkunden zukommen.

Am Telefon begrüße ich dazu Claus Weselsky, Chef der Lokführer-Gewerkschaft GDL. Schönen guten Morgen.

Claus Weselsky: Ich grüße Sie! – Guten Morgen, Herr Heckmann.

Heckmann: Herr Weselsky, manch einem gelten Sie wahrscheinlich als Nervensäge der Nation. Ist das für Sie ein Ehrentitel?

Weselsky: Nun, schön ist das nicht, wenn man so bezeichnet wird, aber ich muss damit leben, weil ich die Interessen der Mitglieder unserer Gewerkschaft vertrete und damit einhergehend Kunden beeinträchtige, Güterverkehrskunden, Reisende in unseren Personenzügen. Und natürlich ist das nicht schön, wenn wir denen die Züge entziehen.

Heckmann: Aber die Frage ist ja, wie man sie beeinträchtigt.

Weselsky: Wissen Sie, da tut der Bahnvorstand viel Besseres und viel mehr dafür, dass sie beeinträchtigt werden. Wenn Sie sich die Pünktlichkeitsrate um die 50 Prozent anschauen,

Deutschlandfunk

Ein Programm von Deutschlandradio

Raderberggürtel 40

50968 Köln

Fragen und Anmerkungen an: hoererservice@deutschlandradio.de

dann ist das Desaster nie von einer GDL, nie von Herrn Weselsky oder den Mitgliedern der GDL verursacht, die ihr Bestes tun, um die Eisenbahn am Laufen zu halten, sondern das ist Missmanagement von Seiten des Bahnvorstandes, und das geht schon seit Jahren.

Heckmann: Das ist die Pünktlichkeitsfrage. Aber abgesehen davon sind Ihre Streikaktionen getrennt davon zu betrachten. Bahn-Personalchef Seiler spricht von unerfüllbaren Forderungen und diese beiden Warnstreiks, die Sie durchgeführt haben, seien verantwortungslos und egoistisch.

Weselsky: Herr Seiler wird sich vielleicht ein neues Wording zulegen, denn wenn eine Netinera Deutschland GmbH für mehr als tausend Lokführer einen Tarifabschluss macht, der darauf zeigt, wie man das macht, nämlich abgestuft, und zwar über längere Zeit gestreckt, und mit dem Ziel, mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ins Eisenbahnsystem zu holen, dann nützt es ihm auch nichts, wenn er so was von sich gibt. Die Frage, ob das unerfüllbar ist, beantwortet nicht Herr Seiler. Das haben andere schon beantwortet. Wir sind in Verhandlungen mit insgesamt 63 Unternehmungen. Eines davon ist die Deutsche Bahn AG.

Heckmann: Da sagt die Bahn aber, dieser Einstieg in die Verkürzung der Wochenarbeitszeit ist für die Bahn selbst als großes Unternehmen nicht zu schultern.

Weselsky: Das kann ich mir vorstellen. Wenn Sie 37 Prozent Wasserkopf haben, wenn sich die Vorstände mit Boni bedienen, ist dann kein Geld da für die Mitarbeiter, die die tatsächliche Wertschöpfung erbringen. So funktioniert das hier im Land aber nicht.

Heckmann: 37 Prozent Wasserkopf – wie kommen Sie auf diese Zahl?

Weselsky: Wir haben einen völlig überbordenden Overhead. Das heißt, wir haben 3500 Führungskräfte. Hat jemand mal die Frage beantwortet, für was wir 3500 oberste Führungskräfte in einem Konzern brauchen, der in Deutschland das Eisenbahnfahren nicht mehr richtig organisieren kann?

Heckmann: Aber es handelt sich bei der Bahn auch um ein sehr großes Unternehmen. Richtig?

Weselsky: Wer hat denn das Unternehmen so weltweit aufgestellt? Wer hat denn das Unternehmen versucht, an die Börse zu treiben? Alles dieselben Vorstände. Und was ist rausgekommen? – 35 Milliarden neue Schulden, nachdem wir '94 entschuldet worden sind, und eine nicht funktionierende Eisenbahn. Die Damen und Herren in den Vorstandsetagen, die Führungskräfte müssten sich überhaupt nicht rechtfertigen, wenn sie weltweit expandieren, wenn in Deutschland die Eisenbahn funktionieren würde. Die Schweizer fahren extra Züge und lassen unsere verspäteten Züge an der Grenze stehen, weil sie sich ihr Pünktlichkeitssystem nicht kaputt lassen machen von deutschen ICE. Das ist die Realität und das verantworten Lokführer und Zugbegleiter nicht.

Heckmann: Herr Weselsky, lassen Sie uns zu den Streikaktionen der GDL zurückkommen. Letztes Mal standen die Personenzüge für 24 Stunden still, der Frachtverkehr für 28 Stunden. Sie haben gestern gesagt und noch einmal bekräftigt, das wird jetzt länger und härter. Was kommt da auf die Bahnkunden zu?

Weselsky: Wir entscheiden das immer kurzfristig und operativ, je nach Situation. Wir haben vieles zu beachten im Laufe einer Planung für Streikmaßnahmen. Ich habe bis zum 7. Januar gesagt, gibt es keine Maßnahmen und ab dem 8. werden wir welche durchführen, sofern sich das Management der DB AG nicht besinnt.

Heckmann: Gehen Sie davon aus, dass da Bewegung kommt?

Weselsky: Ich will mal im Sinne und auch unter Verantwortungswahrnehmung für die Kunden dem Management der Deutschen Bahn AG die Weihnachtszeit auch die Besinnung wünschen, die es braucht. Man kann nicht einfach Plattitüden von sich geben. Die Realität ist eine andere. Die Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG, Zehntausende stehen auf und bestreiten ihren Arbeitgeber. Nicht Weselsky streikt, sondern die eigenen Mitarbeiter setzen ihm den Stuhl vor die Tür, und da kann er sich nicht mit irgendwelchen Plattitüden rausreden.

Heckmann: Sie haben gestern gesagt, die Bahnkunden müssten sich vorerst nicht auf unbefristete Streiks einstellen. Liegt hier die Betonung auf „vorerst“?

Weselsky: Nein! Wir haben noch nie unbefristete Streiks in die Wege geleitet. Wir sind uns der Verantwortung bewusst. Das Verkehrssystem befördert Millionen Reisende und deswegen muss ich auch gar nicht unbefristete Streiks ausrufen.

Heckmann: Das heißt, Sie schließen das aus? Sie schließen unbefristete Streiks aus?

Weselsky: Natürlich! Warum soll ich denn einen unbefristeten Streik machen, wenn die Wirksamkeit unserer Maßnahmen für jeden erkennbar ist? Es muss doch mal die Frage beantwortet werden, wer gestattet als Eigentümer eigentlich dem Bahnvorstand Millionen an Steuergeldern zu verbrennen in einem sinnlosen Streik, während andere sagen, wir lassen uns gar nicht erst bestreiken, sondern verhandeln, weil es ein richtiger Schritt in die Zukunft ist.

Heckmann: Richtiger Schritt in die Zukunft, das ist Ihre zentrale Forderung nach einer Verkürzung der Wochenarbeitszeit für Schichtarbeiter von 38 auf 35 Stunden bei vollem Lohnausgleich. Da sagt die Bahn allerdings, wir haben schon Personal- und Fachkräftemangel. Wie soll denn, Herr Weselsky, der Fahrbetrieb aufrechterhalten werden, wenn Ihre Mitglieder auch noch die Wochenarbeitszeit verkürzen?

Weselsky: Erstens haben Sie am Abschluss der Netinera Deutschland GmbH gesehen, dass es zeitversetzt ist. Die erste Absenkung von einer halben Stunde ist am 1. 1. 2025 und erst in 2028 erreichen wir tatsächlich die 35-Stunden-Woche, weil uns klar ist, dass die Arbeitgeberseite Gelegenheit haben muss, auszubilden und nachzuführen. – Erste These.

Zweite These: Die Deutsche Bahn und Herr Seiler allen voran hat es in den letzten Jahren nicht geschafft, die Personaldecke beim Zugpersonal, bei Fahrdienstleitern, bei Werkstattmitarbeitern tatsächlich so zu decken, dass ausreichend Menschen an Bord sind. Wenn er das nicht geschafft hat, dann ist es an der Zeit, nach neuen Antworten zu suchen und nicht immer zu wiederholen, wir haben zu wenig Leute an Bord.

Heckmann: Das heißt, Sie würden sagen, die Verkürzung der Wochenarbeitszeit würde das Problem Fachkräftemangel, Personalmangel nicht verschärfen, sondern verbessern?

Weselsky: Das ist genau der richtige Schluss. Für die Menschen in unserem Land ist Schichtarbeit 24 Stunden, sieben Tage die Woche, 365 Tage im Jahr, per se unattraktiv. Um das attraktiver zu machen, ist die Absenkung der Wochenarbeitszeit der richtige Schritt. Wir müssen auch die Schichtrhythmen überprüfen. Wir fordern eine Fünf-Tage-Woche, anders als Herr Seiler behauptet. Die Vier-Tage-Woche fordern wir gar nicht, sondern die echte fünf-Tage-Woche. 120 Stunden Schichtzyklus und 48 Stunden Ruhe; wer rechnen kann weiß,

dass das 5/2 ist. Von daher gilt es, die Qualität zu erhöhen, die Menschen mehr wertzuschätzen und nicht als Personalnummern zu betrachten unter der Überschrift „die haben zu machen, was wir denen sagen“, sondern die Menschen abzuholen und zu sagen, wir haben hier eine attraktive Arbeit, und in die Zukunft hinein ist der Lokführer-Beruf tatsächlich wieder attraktiver zu machen. Das ist unser Weg.

Heckmann: Inwiefern sind Sie denn bei der Verkürzung der Arbeitszeit kompromissbereit, Herr Weselsky? Sie haben schon angedeutet, man könnte damit ja auch im Jahr 2025 starten und 2028 bei der 35-Stunden-Woche landen.

Weselsky: Das genau sagt der Abschluss mit Netinera Deutschland GmbH und das ist die Blaupause für alle Eisenbahn-Verkehrsunternehmen. Wir haben 63 Tarifpartner und der überwiegende Teil signalisiert jetzt schon, wir wollen nicht weiter bestreikt werden, sondern wir wollen in Verhandlungen und einen Abschluss machen.

Heckmann: Aber die Abschlüsse lassen noch auf sich warten, zumindest bei den anderen Unternehmen. – Herr Weselsky, der Fahrgastverband Pro Bahn hat jetzt noch mal moniert die Kurzfristigkeit Ihrer Streikankündigungen. Zwei Tage vorher müssten die Kunden schon Bescheid wissen, um sich darauf einzustellen. Weshalb haben Sie sich daran nicht gehalten in der Vergangenheit und tragen stattdessen Ihren Konflikt auf dem Rücken der Bahnkunden aus?

Weselsky: Wir können keinen Streik machen, der nie auf dem Rücken der Bahnkunden stattfindet. Erste Feststellung. Zweite Feststellung: Es waren kurze Streikmaßnahmen und die Ankündigungsfrist war vollkommen ausreichend. Jetzt werden längere Streikmaßnahmen stattfinden.

Heckmann: Das sehen viele Bahnkunden aber anders.

Weselsky: Ich habe gestern ganz klar und deutlich gemacht, dass wir jetzt 48 Stunden Vorinformation einhalten werden, weil die Maßnahmen länger sind und man sich anders einrichten muss, als wenn es nur für einen Tag ist.

Heckmann: Länger heißt?

Weselsky: Länger heißt, das werden wir bekanntgeben.

Heckmann: 48 Stunden vorher, so wie Pro Bahn das fordert?

Weselsky: Ja, habe ich gestern bereits in der Öffentlichkeit gesagt. 48 Stunden Vorinformation.

Heckmann: Sie haben es gerade schon erwähnt, Herr Weselsky. Die Bahnvorstände erhalten erhebliche Boni-Zahlungen, obwohl man die Leistungen der Bahn als bescheiden bezeichnen kann, zum Beispiel beim Thema Pünktlichkeit. Anton Hofreiter von Bündnis 90/Die Grünen hat gefordert, wenn das rechtlich nicht anders gehe, dann fordere er, angesichts des Zustands der Bahn, dass der Vorstand freiwillig auf diese Boni verzichtet. Denken Sie, dass es solche Überlegungen im Vorstand gibt?

Weselsky: Da will ich mich nicht aus dem Fenster lehnen. Ich habe noch nie erlebt, dass die Beteiligten sich da groß Gedanken machen über den moralischen Ansatz. Ich erlebe Menschen, die alles darauf auslegen, dass Beratungsunternehmen, die für viel Geld eingekauft werden, ihnen bescheinigen, dass das alles rechtens ist, und das tut man nur, wenn man das Ziel verfolgt, die anderen für dumm zu verkaufen und Bonitätsziele so zu gestalten, dass man immer gewinnt. Außerdem haben sie ja nicht bloß die Boni so gestaltet, dass sie immer welche kriegen, sondern sie haben die Boni auch eingekürzt in dem neuen System, dafür aber das Grundgehalt nach oben geschraubt.

Heckmann: Man muss allerdings auch sagen, dass die Gehälter der Bahnvorstände wesentlich geringer sind als in anderen Großkonzernen.

Weselsky: Andere Großkonzerne machen Milliarden Gewinne! Da hat man nichts dagegen, wenn die die Gewinne tatsächlich auch für ihre Einkommen verwenden und wenn sie die Beteiligten ordentlich leben lassen. Unser Bahnvorstand macht seit Jahrzehnten Verluste und stopft sich die Taschen voll. Das ist der Unterschied. Die leben von Steuergeldern und das ist einfach unbotmäßig. Man hat nicht so viel Geld zu verdienen und dabei die Eisenbahn in Deutschland in den miesen Zustand zu bringen, in dem sie sich befindet.

Heckmann: Vor dem Hintergrund haben Sie gefordert oder gesagt, dass im Bahnvorstand selbstgerechte Söldner säßen, die diesen Karren nicht mehr aus dem Dreck ziehen werden. Die einzige Lösung sei es, Bahnchef Lutz zu entlassen, wenn er nicht selbst die Größe habe zurückzutreten. Ist das Ganze nicht ein bisschen überzogen, Herr Weselsky?

Weselsky: Ist es nicht. Wer glaubt denn tatsächlich, dass gerade Herr Dr. Lutz, der seit Jahrzehnten im Bahnkonzern für Finanzen verantwortlich war, der all diese Ausflüge gestattet hat, der Unterschriften geleistet hat über den Zustand der Bahn, wie er heute ist, wer glaubt denn, dass diejenigen, die die Karre in den Dreck gefahren haben, sie selbst wieder rausziehen? Das ist doch im Prinzip der größte Schwachsinn überhaupt. Der Eigentümer Bund ist in der Pflicht und muss sich an der Stelle die Frage beantworten, kann der Vorstand, der das verursacht hat, was wir heute hier gemeinsam erleben, tatsächlich eine Verbesserung herbeiführen. Kann er nicht! Hat er X-mal versprochen, X-mal nicht eingehalten, und an der Stelle sage ich mal, wer einmal lügt dem glaubt man nicht.

Heckmann: Jetzt gucken wir ein bisschen nach vorne, Herr Weselsky. Die Verhandlungen müssen irgendwie weitergehen. Hat der Bahnvorstand bei Ihnen mittlerweile schon angebimmelt? Gibt es einen neuen Termin?

Weselsky: Nein, es gibt keinen Termin. Wir haben die Verhandlungen scheitern lassen, das wissen Sie, und um wieder in Verhandlungen zu kommen hat die Arbeitgeberseite ein Angebot zu machen. Die Elemente, wo er sich geweigert hat zu verhandeln, die müssen ganz klar und deutlich im Vordergrund stehen, nämlich die Absenkung der Wochenarbeitszeit ist eine Verhandlungssache, der Tarifvertrag für Fahrdienstleiter und auch der Rahmentarifvertrag für die Fahrzeuginstandhaltung. Das sind alles Elemente, wo wir keinen Kompromiss erzielen können, wenn die Arbeitgeberseite sich weigert, darüber zu verhandeln.

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