

dradio.de

URL: http://www.dradio.de/dlf/sendungen/interview_dlf/654582/

INTERVIEW

06.08.2007



Winfried Hermann (Bündnis 90/Die Grünen) (Bild: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag)

"Es könnte ein langer Streik werden"

Hermann: Bahn hat nur Pseudogespräche angeboten

Moderation: Dirk-Oliver Heckmann

Nach Ansicht des Verkehrsexperten von Bündnis 90/Die Grünen, Winfried Hermann, hätte die Deutsche Bahn AG den Lokführerstreik verhindern können. Bahn-Chef Hartmut Mehdorn habe keine wirklichen Gesprächsabsichten gehabt. Der Streik sei dagegen so geplant, dass er die Bahn auch treffe. Viele Kunden hätten auf eine Bahnreise verzichtet, weil es ihnen zu unsicher sei, sagte Hermann.

Dirk-Oliver Heckmann: Vor wenigen Wochen erst hatte die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer eindrucksvoll vor Augen geführt, welche Folgen es haben kann in Deutschland, wenn die Züge in ihren Depots bleiben. Das Chaos an den Bahnhöfen hielt sich zwar noch einigermaßen in Grenzen, aber es war auch nur ein Vorgeschmack auf das, was kommen könnte, sollte der Streik erst einmal richtig aufgenommen werden und über Tage oder gar Wochen durchgezogen werden. Heute Mittag will die Lokomotivführer-Gewerkschaft GDL das Ergebnis der Urabstimmung bekannt geben. Gewerkschaftsboss Manfred Schell rechnet dabei mit einer Zustimmung von 90 Prozent plus X. Auch wenn diese Zielmarke verfehlt werden sollte, kaum jemand rechnet damit, dass das notwendige Quorum für einen Streik erreicht werden wird.

Am Telefon begrüße ich jetzt den Bündnis-Grünen Verkehrsexperten Winfried Hermann. Schönen guten Tag!

Winfried Hermann: Schönen guten Tag!

Heckmann: Herr Hermann, die Bahn rechnet jetzt laut "Spiegel" mit einem langen bundesweiten Streik, von dem fünf Millionen Reisende pro Tag betroffen wären. Rechnen Sie auch damit?

Hermann: Es könnte ein langer Streik werden, wenn beide Seiten stur bleiben. Wenn die Bahn AG weiterhin so eine sture Position einnimmt nach dem Motto "nichts geht mehr" oder "wir lassen überhaupt nichts zu, was nicht schon abgeschlossen ist mit Transnet und GDBA", dann würde dies allerdings zu einem langen Arbeitskampf führen, denn offensichtlich ist die andere Seite auch wild entschlossen und auch sehr stur.

Heckmann: Das heißt Sie sehen aber die Verantwortung doch eher auf Seiten der Bahn AG?

Hermann: Ja. Ich sehe, dass die Bahn AG hätte verhindern können, dass es so weit kommt. Die Bahn hat ja letztendlich jedes ernsthafte Gespräch ausgeschlagen. Sie hat nur Pseudogespräche angeboten. Das muss man schon einfach sagen. Man hätte sicherlich den Lokführern entgegenkommen müssen, wenn man einen Streik hätte abwenden wollen. Das wollte offenbar die DB AG nicht. Jetzt darf sie aber auch nicht so tun, als wären die anderen alleine Schuld, dass es zum Streik kommt.

Heckmann: Aber den Lokomotivführern einen eigenen Tarifvertrag anzubieten, das ist natürlich auch eine haarige Angelegenheit von Seiten der Bahn?

Hermann: Das ist richtig. Ich muss vielleicht auch mal grundsätzlich sagen - und als Politiker muss man sich ja in der Regel bei Tarifaueinandersetzungen raushalten und zurückhaltend sein -, das ist das gute Recht von Arbeitnehmern und Arbeitgebern, das auszufechten. Aber in diesem besonderen Fall, wo es sich noch um ein hundertprozentiges Staatsunternehmen handelt, eine AG in öffentlicher Hand, und viele Kunden hiervon betroffen sind, kann man schon glaube ich etwas dazu sagen. Man muss aber auch beide Seiten sehen und da kann ich wohl verstehen, dass die DB AG alles tut, dass sie sozusagen keine Sonderregelungen für einen Teil der Beschäftigten schafft, weil sie Sorge hat, dass dann die anderen auch alles wollen. Das kann ich gut nachvollziehen. Man muss aber auch sehen, dass in modernen Betrieben einfach die Funktionen und die Belastungen, die Arbeitsplätze sehr unterschiedlich sind. So haben etwa die Lokführer sehr schwierige Arbeitszeiten, sehr belastende Arbeitszeiten. Sie haben auch eine stressige Situation als Lokführer und so weiter. Insofern ist es natürlich auch nachvollziehbar, dass sie sagen, wir sind erstens eigentlich zu schlecht bezahlt im Vergleich übrigens auch zu Lokführern bei privaten Bahngesellschaften und es ist nicht angemessen, was unsere Belastung anbelangt. Das hat die DB AG immer weit von sich gewiesen und hat einfach nur auf den anderen, bereits abgeschlossenen Vertrag hingewiesen. Das finde ich ist zu wenig!

Heckmann: Herr Hermann, die GDL, also die Gewerkschaft der Lokomotivführer sagt, sie wolle die Reisenden in der Urlaubszeit möglichst wenig beeinträchtigen. Glauben Sie diesem Bekenntnis?

Hermann: Na ja, das ist schön dahingesagt. Vielleicht wollen sie das auch irgendwie tun, damit sie nicht zu viele Sympathien verlieren. Aber natürlich haben sie insgesamt den Arbeitskampf genau so geplant, dass sie die Bahn in der schwierigsten Zeit, nämlich wenn Hauptsaison ist und Urlaubsverkehr ist, am ehesten treffen können. Ich glaube, dass sie die Bahn jetzt schon getroffen haben, denn viele potenzielle Kunden haben schon auf die Bahnreise in den Urlaub verzichtet, weil ihnen das zu unsicher war. Da kenne ich einige aus meinem Bekanntenkreis. Und wenn man natürlich in den nächsten Wochen oder Tagen streikt, dann ist das Kundschaft, die weg ist, und das Geschäft ist weg. Man wird auf jeden Fall die Bahn treffen!

Heckmann: Wie groß könnte denn der wirtschaftliche Schaden sein in den kommenden Wochen?

Hermann: Der kann sehr hoch werden. Der kann zweistellige Millionenhöhe leicht erreichen. Wenn sich die GDL übrigens komplett durchsetzen würde, wäre es sicherlich auch eine große Belastung für die Bahn AG, die ja nicht nur Erfolge hat, sondern die im Wesentlichen Erfolge hat dank guter öffentlicher Subventionierung und nicht dank des großartigen Managements von Hartmut Mehdorn. Also die Bahn hat schon auch zu knabbern und insofern muss sie auch zurückhaltend sein. Ich bin durchaus der Meinung, Sonderstellungen sollen nicht missbraucht werden. Das ist auch ein klares Signal an die Lokführer: Missbraucht nicht euere Sonderstellung, missbraucht nicht sozusagen die Kunden für euere Rechte. Ihr müsst auch sehen, dass ihr ein Stück weit Gesamtwohl-Verantwortung habt. Deswegen denke ich auch, die Lokführer müssen bereit sein, mit der DB AG zu verhandeln und nicht nur auf ihren Maximalforderungen zu bestehen.

Heckmann: Herr Hermann, die Bahn möchte jetzt Aushilfskräfte in den Lokomotiven einsetzen, um eben die streikenden Mitarbeiter zu ersetzen. Ist das eigentlich eine verantwortbare Strategie?

Hermann: Das ist die Möglichkeit, die die Bahn noch hat, eben weil sie noch ehemalige Bahnbeamte hat, die eine andere Tarifsituation haben. Das ist sozusagen, wenn man so will, das Mittel, was die Bahn jetzt als Gegenmaßnahme einsetzen kann.

Heckmann: Die aber auch ein bisschen aus der Übung sein dürften?

Hermann: Das könnte sein, aber da glaube ich, dass sie das schon hinkriegen. Das halte ich schon für verantwortlich. Es wird nur ein Versuch sein, der nicht wirklich Erfolg haben wird, weil es sind dann eben zu wenig Lokführer und die werden auch nicht die gleiche Routine an den Tag legen können wie die, die immer fahren. Aber es ist natürlich der Versuch, die Lokführer zu brechen. Ich fürchte einfach, wenn man das so von außen betrachtet: Da sind zwei extrem sture Köpfe an der Spitze. Auf der einen Seite Hartmut Mehdorn, der für seine Sturheit in allen Bereichen bekannt ist, übrigens auch bekannt dafür ist, dass er gegen alles prozessiert, was irgendwie prozessierbar ist, auch dann, wenn man keine Chance auf Erfolg hat. Das ist übrigens ein gravierender Fehler, dass er das mal wieder tut. Auf der anderen Seite die Lokführer die sagen, die Bahn hat uns schon vor Jahren letztendlich auflaufen lassen, ist unseren Forderungen nicht nachgekommen. Diesmal nicht! Diesmal müssen wir stur bleiben! Das ist natürlich auch eine schlechte Voraussetzung für einen Kompromiss.

Heckmann: Herr Hermann, Sie haben die besondere Verantwortung der Politik, insbesondere der Bundesregierung als Miteigentümer bei der Bahn angesprochen. Das hat die FDP auch getan. Der Generalsekretär der Partei hat gesagt, jetzt sei es Zeit, von Seiten der Bundesregierung Mediatoren zu

benennen oder einen Schlichter zu benennen. Würden Sie sich diesem Vorschlag anschließen?

Hermann: Ich glaube, dass man zwei Tage vor Beginn eines Streiks dies noch nicht machen sollte, weil das ist jetzt der Lauf der Dinge. Aber man muss natürlich im Hintergrund anfangen, Vorbereitungen zu treffen, eben um einen endlosen Streik auf alle Fälle zu verhindern. Ich glaube auch, wenn nach Beginn des Streiks beide Seiten nicht zu Verhandlungen bereit sind, weil beide Seiten stur sind, dann muss auch die Politik jetzt ein Signal geben an ihren Konzern und sagen, Du DB AG, Du musst auch im Interesse aller Bahnkunden und des Schienenverkehrs insgesamt in Deutschland irgendwie an den Verhandlungstisch gehen und auch signalisieren, dass Du bereit bist, einen Kompromiss zu machen.

Heckmann: Noch ganz kurz abschließend, Herr Hermann. Sehen Sie die Gefahr, dass die Privatisierung der Bahn dadurch verzögert wird?

Hermann: Das glaube ich nicht, aber sagen wir mal warum Hartmut Mehdorn so vehement gegen diese Lokführer-Forderungen ankämpft ist natürlich, dass ein hoher Abschluss der Lokführer seine schönen Bilanzen, die er immer präsentiert hat, für die Bahnprivatisierung verhegeln würde. Das könnte dann insofern indirekt zu einem Verzögern oder zu einer Verschlechterung des Bahn-Börsengangs führen, wenn erkennbar wird, dass darin ein Risiko steckt, dass deutlich höhere Belastungen entstehen. Wir wissen: die Millionenbeträge, die er immer als Gewinn ausweist, sind eben solche, die ganz knapp sind im Verhältnis zum Gesamtumsatz des Konzerns. Wenn die Lokführer sagen, wir wollen einen dreistelligen Millionenbetrag pro Jahr rausholen, dann würde das natürlich erheblich die Gewinnmarge der Bahn relativieren.

© 2007 Deutschlandradio