



«Das Management hat keine Ahnung vom Bahnsystem»: Claus Weselsky führt seit fast 16 Jahren die Gewerkschaft der Lokführer in Deutschland. Foto: Carsten Koall (Getty Images)

«Ich ziehe den Hut vor den Leistungen der Schweiz»

Deutscher Lokführer-Boss Claus Weselsky, streitbarer Chef der Lokführergewerkschaft, lobt den Schweizer Bahnverkehr und die SBB. Personenschutz braucht er trotz Bahnstreiks keinen.

Gregor Poletti und Peter Ilg

Claus Weselsky, Vorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), verhandelt wieder mit dem Vorstand der Deutschen Bahn über einen neuen Tarifvertrag für Lokführer in Deutschland. Vorausgegangen war ein sechstägiger Streik, der längste in der Geschichte der deutschen Eisenbahn. Vom 5. Februar bis zum 3. März haben die Verhandlungspartner eine Friedenspflicht vereinbart, die weitere Streiks ausschliesst. Während dieser Zeit sollen keine Informationen über den Stand der Verhandlungen nach aussen gelangen. Daran hat sich Weselsky im Interview gehalten.

Herr Weselsky, mit dem Streik der Lokführer schaden Sie der Bahn und den Beschäftigten, weil er zum Verlust von Einnahmen und Fahrgästen führt. Machen Sie Ihren Job richtig?

Weniger Fahrgäste liegen nicht allein in unserem Zuständigkeitsbereich. Politiker stellen die Eisenbahn gerne als zuverlässig dar. Politiker haben aber die Privatisierung der Deutschen Bahn beschlossen mit all den negativen Folgen, die wir ertragen müssen. Die Frage, ob es überhaupt zum aktuellen Tarifkonflikt mit Streik kommen musste, beantworte ich mit Nein.

Warum?

Wir erleben heute eine Wiederholung vorheriger Auseinandersetzungen, weil der Vorstand der Bahn beratungsresistent ist und deshalb keine Lernkurve hat. Wir streiten und streiken stets um dieselbe Frage: Bekommen wir

mit unseren Tarifverträgen auch künftig noch ausreichend Mitarbeiter in den Loks, den Wagen, an den Gleisen, in den Werkstätten und in der Verwaltung?

Gefährden Sie mit dem Arbeitskampf eine Besserung bei der Bahn nicht zusätzlich, wenn sich der Vorstand mit Streikschieltung beschäftigen muss, anstatt die Probleme mit der Pünktlichkeit zu lösen?

Niemand zwingt das Management der Deutschen Bahn dazu, aus Fehlern nicht zu lernen, nicht zu wissen, dass sie sich mit den Lokführern und dem Zugpersonal besser nicht anlegen sollten – und in der Öffentlichkeit so zu tun, als seien wir nicht verhandlungsbereit. Würde der Bahnvorstand aus der Vergangenheit lernen, hätten die Arbeitskämpfe auch in den vergangenen Jahrzehnten vermieden werden können. Alle unsere Streiks haben nichts damit zu tun, dass das Missmanagement des Vorstands unsere Eisenbahn kaputt gemacht hat.

Er vertritt 40'000 Mitglieder

Claus Weselsky (65) ist in der ehemaligen DDR aufgewachsen. Er ist gelernter Dieselmotorschlosser, Lokomotivführer und seit 2008 Vorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), die gut 40'000 Mitglieder zählt. Weselsky ist Mitglied der CDU, hat aber keine Absichten, nach seinem Rücktritt als GDL-Chef im Herbst in die Politik einzusteigen. Er wohnt bei Dresden, ist zum zweiten Mal verheiratet und Vater eines erwachsenen Sohnes. (red)

Mit was haben die Streiks denn zu tun?

Diesen Niedergang hat nicht das streikende Zugpersonal zu verantworten, sondern ein Management, das keine Ahnung vom Bahnsystem hat und das im Prinzip machen kann, was es will. In Deutschland gibt es kein Bundesamt für Verkehr wie in der Schweiz, das ganzheitlich den öffentlichen Verkehr betrachtet. Unser Verkehrsministerium lässt sich eher lobbyieren von Beratungsunternehmen, anstatt selbst eine langfristige Strategie für unser Eisenbahnsystem zu entwickeln.

Für die Schweiz ist die Unzuverlässigkeit der Deutschen Bahn eine grosse Herausforderung, weil sie den Takt der Züge durcheinanderbringt. Wie könnte es die Deutsche Bahn schaffen, ein zuverlässiger Mobilitätsanbieter zu werden?

Als Erstes ziehe ich den Hut vor der Leistung der Schweiz, einen Taktverkehr geschaffen zu haben, der ein vorbildliches Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs abbildet. Das wäre auch in Deutschland möglich, wenn wir uns endlich dazu aufmachen würden, nicht mit Sonntagsreden von Politikern die Tage zu vergeuden, sondern Fakten zu schaffen. Ein Eisenbahnsystem lebt von langfristigen planerischen Entscheidungen, die auch halten und stehen müssen. Es macht keinen Sinn, lange Linien vor auszuplanen, wenn das Geld dafür fehlt. Deswegen fordern viele und auch wir einen Investitionsfonds ähnlich dem in der Schweiz für die Infrastruktur und – wie bereits gesagt – eine

Trennung zwischen Bahnbetrieb und Infrastruktur. Ansonsten besteht permanent das Problem, wie aktuell bei DB Cargo, dass die Europäische Union sagt, es würden unberechtigt Steuergelder in die Bahn fliessen als Beihilfen in die Transportgesellschaft.

Weshalb funktioniert das System Bahn in der Schweiz so viel besser als in Deutschland?

Die Schweiz hat die Kunst hingekommen, das System SBB so zu gestalten, dass die Infrastruktur mit anderen Zielvorgaben geführt wird als die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Und das Land war auch so clever, einen CEO wie Andreas Meyer, der sich dem entgegenstellte, auszuwechseln und mit jemandem zu ersetzen, der Eisenbahn von der Pike auf gelernt hat und sie versteht. Seit Jahrzehnten ist das in Deutschland nicht möglich.

Mit welchen Folgen?

Das ist ein wesentlicher Grund, weshalb wir nicht aus dem Abwärtsstrudel herauskommen. Unser Verkehrsminister ist auch eher unwillig, solche mutigen Personalentscheidungen zu treffen. Deshalb ist die mit grossem Pomp gefeierte Infra-GO, das seit Ende 2023 bestehende Infrastrukturunternehmen der Bahn, ein Placebo. Da bekommen die beiden bestehenden Organisationen DB Netz und DB Station & Service einen zusätzlichen Overhead, um die Schnittstellenproblematik zu lösen – und keiner macht sich die Mühe, zusammenzuführen, was für einen normal denkenden Menschen zusammengehört und nie hätte

Dieser Artikel stammt aus dem «VerkehrsMonitor»

Der «VerkehrsMonitor» ist ein Portal von Tamedia und beliefert die Verkehrs- und Mobilitätsbranche täglich mit exklusiven, fundierten und relevanten News und Hintergründen. Mehr Infos: Verkehrsmonitor.ch

auseinandergerissen werden dürfen: das Gleis und der Bahnhof. Diese Aufspaltung machte es beim Börsengang möglich, Bahnhöfe zu verschern und damit Gewinne ausweisen zu können.

Sie nehmen streitbare Positionen ein und machen sich damit nicht nur Freunde. Brauchen Sie Personenschutz?

Nein, brauche ich nicht. Denn die von Medien veröffentlichte Meinung ist nicht deckungsgleich mit der öffentlichen Meinung. Ich bewege mich mit der Eisenbahn durch Deutschland, auch während heisser Verhandlungsphasen, und habe nicht das Gefühl, dass ich beschützt werden muss. Der überwiegende Teil der Menschen begegnet mir freundlich und anerkennend unter der Massgabe: Wir wünschen uns auch einen solch streitbaren Gewerkschaftschef, der konsequent die Interessen seiner Mitglieder vertritt. Genau das ist meine Aufgabe.

Einige hässliche Mails werden Sie wohl auch bekommen?

Natürlich. Und viele mit der zusammengefassten Betreffzeile: «Unpünktlich, unzuverlässig, und jetzt streikt ihr auch noch!»

Streik gegen Werkschliessung in Ecublens

Migros-Tochter Die Mitarbeitenden der Fleischverarbeiterin Micarna in Ecublens VD sind gestern in den Streik getreten. Sie protestieren damit gegen die geplante Schliessung des Standorts.

Die Gewerkschaft Unia fordert die Geschäftsleitung auf, sich an den Verhandlungstisch zu setzen. «Die Belegschaft hatte die Direktion aufgefordert, um 5 Uhr, der Uhrzeit, zu der ihr Arbeitstag beginnt, Verhandlungen aufzunehmen, aber die Direktion hat den Dialog abgelehnt», sagte Noé Pelet, Leiter des Sektors Industrie der Unia. Die Betriebsversammlung der Beschäftigten habe darauf einstimmig beschlossen, in den Streik zu treten.

Die Migros-Tochter hatte die Schliessung der Fabrik in Ecublens mit 84 Beschäftigten per Frühling 2025 vor 14 Tagen bekannt gegeben. Die Migros-Gruppe will die Fleischverarbeitung auf weniger Standorte konzentrieren. Die Micarna-Gruppe beschäftigt an 23 Standorten in der Schweiz 3050 Mitarbeitende. (SDA)

Tech-Industrie: Erste Lichtblicke am Horizont

Jahresbilanz Die Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metallindustrie (MEM) durchlebte ein schwieriges Jahr 2023. Es gibt jedoch erste Lichtblicke am Horizont. Der Branchenverband Swissmem hofft, dass die Talsohle des Abschwungs in wenigen Monaten durchschritten wird.

Die Umsätze der Branche sanken im Jahr 2023 um 0,8 Prozent, die Exporte um 2,6 Prozent und die Auftragseingänge sogar um deutliche 8,4 Prozent, wie Swissmem gestern an ihrer Jahrespressekonferenz mitteilte. Dabei hätten die noch guten Auftragsbestände aus dem Vorjahr einen markanteren Umsatzeinbruch verhindert.

In den MEM-Betrieben schlug das offenbar (noch) nicht negativ zu Buche: Die Auslastung der Produktionskapazitäten lag demnach Ende des Jahres mit 87,1 Prozent leicht über dem langjährigen Mittel von 86,2 Prozent. Und die Zahl der Beschäftigten in der Tech-Industrie stieg um 1,7 Prozent auf 326'500. (SDA)

Börse

SMI
11439 Punkte

+0.2%



Die Besten

Holcim N	+1.9%
Richemont N	+1.5%
Kühne + Nagel N	+1.1%

Die Schlechtesten

Logitech N	-0.8%
Novartis N	-0.6%
Lonza N	-0.5%

Dow Jones Ind.
38'995 Punkte

+0.1%

Nasdaq Comp.
16'091 Punkte

+0.9%

Euro in Franken	0.955	0.14%
Dollar in Franken	0.883	0.37%
Euro in Dollar	1.081	-0.24%
GB-Pfund in Franken	1.116	0.20%
Öl (Nordsee Brent) in Dollar	83.62	-0.4%
Gold (Unze) in Dollar	2057.20	0.8%
Silber (Unze) in Dollar	22.67	1.4%