Neuer GDL-Chef im RND-Interview

**Weselsky-Nachfolger Mario Reiß: „Ich bin anders in meinem Auftreten“**



Die Lokführergewerkschaft GDL will nicht mehr nur im Konflikt auffallen, sondern auch mit konstruktivem Input für die Bahn. Ihr neuer Chef Mario Reiß dazu, was bei der DB InfraGo und auch bei der Generalsanierung besser laufen könnte.

 Andreas Barthelemy 2.11.2024

Berlin. **Herr Reiß, Sie treten als GDL-Chef in die Fußstapfen eines streitbaren Vorgängers, Claus Weselsky. Der brachte mit Streiks während der Tarifverhandlungen regelmäßig den Zugverkehr zum Erliegen und so manche Bahnpendler auf die Palme. Was haben wir von der GDL unter Mario Reiß zu erwarten?**

Inhaltlich in Politik und Arbeitsweise möchten wir den Weg weitergehen – aber die Art und Weise wird sich ändern. Ich bin anders in der Kommunikation unterwegs und auch in meinem Auftreten. Wir möchten als GDL in der Öffentlichkeit auch nicht nur wahrgenommen werden als der eine Vorsitzende – sondern durch die Politik, die wir schon über Jahre geprägt haben.

Derzeit kennt man die GDL überall, wo man über uns spricht, nur im Konflikt. Weil wir immer nur in Tarifauseinandersetzungen wahrgenommen werden. Künftig wollen wir mehr Botschaften setzen und uns verantwortungsvoll um die vielfältigen Themen der Eisenbahn bemühen. Wir sind dabei, die politischen Kontakte zu nutzen, um für mehr Aufklärung zu sorgen. Denn es ist ja nicht so, dass die Regierungsparteien nicht wollen, dass die Bahn besser wird. Derzeit werden sie aber sehr einseitig vom Bahntower bespielt. Hier wollen wir unterstützen und auch unseren geballten Bahn-Fachverstand einbringen.

**Ein neuer Ton bei der GDL also, eine konstruktivere Herangehensweise – vielleicht auch eine neue Zusammenarbeit mit der großen Konkurrenz-Gewerkschaft EVG?**

Ich würde nicht so weit gehen, von Zusammenarbeit zu sprechen, aber Fakt ist: Ich unterstelle der EVG genauso wenig wie der SPD oder anderen Parteien, dass sie der Bahn schaden wollen. Und vielleicht ist es wichtig, dass man Gemeinsamkeiten findet, die uns weiterkommen lassen – zum Nutzen der Bahn.

#### Derzeit kennt man die GDL überall, wo man über uns spricht, nur im Konflikt.

Mario Reiß

**Die GDL hat deutlich weniger Mitglieder als die EVG. Was wollen Sie tun, um das zu ändern?**

In der GDL Mitglied zu sein, ist definitiv nicht stressfrei. Denn wir fordern von unseren Mitgliedern, dass alle reagieren, wenn wir in die Auseinandersetzung gehen. Das ist die Möglichkeit, Stärke zu zeigen. Und dann ist es auch nicht einfach, wenn ich mich als GDL-Mitglied für den Arbeitgeber sichtbar mache: Ich bin jetzt im Streik. Trotzdem haben wir einen sehr guten Mitgliederzuwachs. In den letzten zehn Jahren konnten wir die aus Altergründen ausscheidenden Mitglieder mit der doppelten Anzahl neuer Mitglieder mehr als kompensieren. Und wir möchten weiter wachsen.

**Wie wollen Sie sich künftig denn inhaltlich mehr einbringen?**

Wir haben das ja immer schon gemacht, aber das Problem ist: Kommt man mit der Art, wie man es sagt, auch an? Ich glaube, wir haben jetzt die Chance dazu. Wir haben das Thema Arbeitszeit langfristig gelöst. In den nächsten drei Jahren sind es voraussichtlich einfache Lohnrunden. Und wir gehen davon aus, das werden Tarifgespräche, die relativ schnell zum Ziel führen können. Wir werden jedenfalls weiter daran arbeiten, dass wir dieses Tarifniveau, was wir deutschlandweit für alle Eisenbahner durchgesetzt haben, nicht verlieren.



Mario Reiß ist seit September 2024 Chef der Lokführergewerkschaft GDL, hier beim Gespräch in Berlin.

Quelle: Dominik Butzmann/photothek.de

**Das Streckennetz in Deutschland ist kaputtgefahren. Welchen Anteil hat die Deutsche Bahn AG – und ihr Vorstand – an der Misere?**

Der Zustand der Deutschen Bahn ist so schlecht wie noch nie. Und der Vorstand sagt: Okay, wir sehen ein, dass da jahrelang etwas falsch gemacht wurde. Das waren aber nicht wir, das war der Eigentümer, der in den letzten Jahren zu wenig investiert hat. Aber natürlich verantworten alle Köpfe, die dort momentan die Verantwortung tragen, auch das, was jetzt auf Gleisen zu sehen ist.

Die Wahrheit ist, dass man über all die Jahre – und ich war zumindest eine gewisse Phase als DB-Aufsichtsrat ziemlich tief drin – selbst die Mittel, die man zur Verfügung hatte, nicht genutzt hat, um das System Eisenbahn zu stärken. Stattdessen wurde das Geld in Auslandsgeschäfte gesteckt, als „Spielgeld“.

#### Ein grundlegendes Problem ist das Konstrukt Aktiengesellschaft.

Mario Reiß

Der neue Chef der GDL mit Blick auf die Geheimhaltungspflicht zu bestimmten Informationen, die auch für DB-Aufsichtsratsmitglieder gilt.

Ein grundlegendes Problem ist das Konstrukt Aktiengesellschaft. Denn das Aktienrecht lässt auch den Bund nicht überall reinschauen – selbst wenn wir bei der DB einen Aufsichtsrat haben, in dem auch Bundesvertreter sitzen. Die sind aber verpflichtet, bestimmte Informationen zur DB geheim zu halten. Sie dürfen noch nicht mal in ihrem Ministerium offen darüber sprechen. Da ist dann doch schon von der Rechtsform her klar: Das aktienrechtliche Modell passt nicht.

**Was muss sich nun am dringendsten ändern?**

Den wichtigsten Schritt hat der Bund schon unternommen: Wir haben eine Mittelanhebung für die nächsten Jahre zur Verbesserung des Systems, die akzeptabel ist. Allerdings macht es keinen Sinn, diese Mittel nur in die Bahn reinzukippen unter der Überschrift „Wir haben jetzt die InfraGo als Infrastruktursparte und die wird mit dem Geld schon sachgerecht umgehen“.

Die InfraGo steht weiter unter dem Dach dieser Aktiengesellschaft. Sie muss ihre Gewinne also abführen. Und wir sind in Sorge, dass das Geld nicht konzentriert in die Schiene fließt. Denn die Finanzierungskreisläufe sind so aufgebaut, dass bisher keiner nachvollziehen kann, welche Gelder wirklich im Schienensystem landen.

Außerdem kämpfen wir für eine neue Infrastrukturgesellschaft, die alles bündelt, was Infrastruktur ist – auch die Energie und die großen Güterbahnhöfe. Und um diese Gesellschaft finanziell frei vom Handeln eines Bahnvorstandes der Aktiengesellschaft abzusichern, gehört sie raus aus dem AG-Segment. Wäre sie etwa eine öffentliche GmbH, dann könnte der Bund die Steuerungsprozesse vorgeben und auch wirklich überwachen.

**Das wären Änderungen zur Unternehmensstruktur. Die meisten Menschen haben wegen des maroden Streckennetzes aber mit ganz anderen Bahnthemen zu kämpfen, nämlich mit Zugausfällen, verpassten Anschlüssen und Verspätungen. Was kann hier Abhilfe schaffen?**

Oft sind Baustellen der Grund. Hier muss man fragen: Welche Baustellen sind wichtig? Welche ersten Schritte sind wichtig? Solche Schritte muss man steuern, weil das Ergebnis maßgeblich davon abhängt, ob man ganzheitlich denkt oder an der Stelle einfach nur Baukorridore hinpackt. Dann belastet man gewisse Regionen über ein Dreivierteljahr mit Bautätigkeit und alle müssen zusehen, wie sie zur Arbeit kommen – wie es gerade zwischen Mannheim und Frankfurt mit der Riedbahn und den Schienenersatzverkehren der Fall ist. Über so lange Zeit überlegen Einzelne oder Familien, ob man nicht doch lieber ein neues Auto kaufen will.

Solche Entscheidungen führen dann dazu, dass die Bahn langfristig eventuell erstmal sogar Schaden nimmt. Hinzu kommt: Da die InfraGo Finanzen akquirieren und trotzdem Gewinn erwirtschaften muss, macht sie eine neue Trassenpreis-Regelung. Und jeder, der mit der Bahn fährt, reibt sich die Augen, weil die Trassennutzung dermaßen teuer wird, dass sich private Wettbewerber fragen, ob sie überhaupt noch auf der Schiene fahren können.

Wir brauchen deshalb eine langfristige, verlässliche Finanzierung, die Ruhe und Planbarkeit nicht nur in die Investitionen, sondern auch in die Bautätigkeit bringt. Das kann dazu führen, dass wir nicht in fünf Jahren ein neues System Bahn sehen, sondern dass es etwas länger dauert. Aber es führt auf jeden Fall dazu, dass es erträglicher wird für alle, die die Bahn jeden Tag nutzen müssen.

**Die Schweizer Bahn plant ihre Baustellen nicht nur auf die Minute, sondern sogar auf die Sekunde genau.**

Das war früher bei uns genauso. Wenn der Zug geplant um 4.01 Uhr aus dem Bahnhof rausfuhr, dann war garantiert, dass alles, was mit der nächtlichen Baustelle zu tun hat, um 4.00 Uhr raus ist. Heute ist die Bahn nicht mehr imstande, langfristig geplante Bauleistungen überhaupt beständig ins Netz zu melden. Die Verkehrsunternehmen werden oft von heute auf morgen informiert: Deine Strecke ist morgen zu. Für einen Tag? Nein, für drei Wochen.

Und dann muss ein kleines Regio-Unternehmen, das vielleicht 130 Leute hat, umplanen. Da kann man logischerweise nicht mehr innerhalb der nächsten Stunden allen Beschäftigten sagen: Okay, bleibt alle zu Hause, mal gucken, wie es weiter geht. Die Leute wollen ihr Geld. Und die Menschen, also die Bahnkunden, ertragen es ja sogar, dass Bauarbeiten eine gewisse Zeit brauchen, und dass sie in ihrer Region vielleicht ein halbes Jahr gewisse Belastungen hinnehmen müssen. Aber sie wollen dann auch sehen, dass es besser wird.

**Hat die Generalsanierung dann ihren Namen verdient?**

Wir haben Probleme mit der Totalsperrung. Eine Hauptstrecke ist aber in der Regel mit mindestens zwei Gleisen ausgestattet, und man könnte sich die Gleisseiten einzeln und hintereinander vornehmen. Das wäre ein Wechselbetrieb, wo die Züge gegenläufig in den einzelnen Abschnitten fahren können. So würde der Betrieb für die Region nur halbiert.

Bei der Riedbahn ist heute schon klar: Man will die Bauzeit unbedingt einhalten, weil das die Vorzeigebaustelle schlechthin ist. Damit in Zusammenhang steht das Versprechen, all das, was ausgetauscht werden muss, auch auszutauschen und zu erneuern. Dazu nimmt man sehr viel Geld in die Hand. Aber: Die Brücken beispielsweise sind gar nicht dabei. Das bedeutet, dass in vier bis fünf Jahren auf dieser Strecke die Brücken erneuert werden müssen. Und Brückenbau, der dauert dann wirklich lange.

