

## Bahn beschwert sich bei Zug-Herstellern

Die Deutsche Bahn beschwert sich abermals bei ihren Lieferanten über die schlechte Qualität der gelieferten Züge. Nach zahlreichen technischen Pannen neu ausgelieferter Züge im Fernverkehr beklagt die Bahn diesmal gravierende Mängel an Nahverkehrszügen der Hersteller Siemens und Bombardier. Einen entsprechenden Bericht des Nachrichtenmagazins „Der Spiegel“ bestätigte jüngst eine Bahnsprecherin in Berlin.

## Deckenverkleidungen lösen sich

Zu den Problemen gehöre ein unerwartet hoher Verschleiß in empfindlichen Bereichen der Antriebstechnik. Außerdem löse sich die Deckenverkleidung, und Sitze seien zu wenig resistent gegen Vandalismus. Auch sei der Fußboden schadhaf und habe Stolperstellen.

Die Bahn sei mit den Herstellern seit längerem in Gesprächen, um die Fehler zu beseitigen. Es gehe aber auch um Gewährleistungsfragen. Nach Angaben des „Spiegel“ hat die Bahn allein bei Siemens mehr als 7500 Gewährleistungsanträge gestellt. Betroffen seien 226 bisher ausgelieferte Züge.

## 7500 Gewährleistungsanträge gestellt

Auch bei Bombardier seien mehr als 5000 Anträge auf Gewährleistung für Elektrozüge gestellt worden. Beide Baureihen seien erst seit Herbst 2000 im Betrieb und müssten nun häufig durch mehr als 30 Jahre alte Züge ersetzt werden. Internen Unterlagen zufolge droht eine „Eskalation in Top-Level-Gesprächen“ mit dem Hersteller (Siemens) und der Bahn-Nahverkehrstochter DB Regio.

# Tarifdialoge zum Thema Arbeitszeit

**Um die Weiterentwicklung der Arbeitszeitregelungen im DB Konzern auf eine breite Basis zu stellen, führten die Verkehrsgewerkschaft GDBA und die Transnet eine Reihe von Tarifdialogen im ganzen Bundesgebiet durch.**

**A**rbeitszeit ist seit einigen Jahren ein Reizthema im DB Konzern. Schuld daran ist aus Sicht der Verkehrsgewerkschaft GDBA unter anderem ein gestörtes Vertrauensverhältnis auf diesem Gebiet zwischen den Betriebsparteien wie auch zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern. Viele Arbeitgebervertreter haben in der Vergangenheit alles getan, um auch über den Arbeitszeitbereich Personal abzubauen. Dabei wurde teilweise auch nicht vor Mitteln zurückgeschreckt, die tarifvertragswidrig waren. Die „Minutenhascherei“ nahm dabei teilweise kuriose Formen an.

Um nun einen neuen Anfang zu machen, sind zwei Dinge erforderlich. Zum Einen ist das verlorengegangene Vertrauen wieder herzustellen und zum Anderen ist über die geplante Weiterentwicklung des Tarifwerkes auf breiter Basis zu diskutieren.

Dafür sollen die Tarifdialoge eine Grundlage bilden.

Der zuständige Referent für Arbeitszeitfragen beim Bundesvorstand der Verkehrsgewerkschaft GDBA, Jörg Krüger, und Ingo Naumburger, zuständig für Arbeitszeit beim Vorstand der Transnet, diskutierten in den Veranstaltungen mit interessierten Mitgliedern, aber auch mit Betriebsräten unter anderem über die Frage, wie die tarifver-

wünscht. In einem zweiten Schritt der Weiterentwicklung sollen dann Forderungen der Verhandlungsgemeinschaft (Verkehrsgewerkschaft GDBA und Transnet) sowie der Arbeitgeberseite zur Veränderung des Tarifwerkes ausgleichend bewertet werden. Die Tarifkommissionen müssen dann über mögliche Veränderungen beschließen.

Hierzu gaben die Teilnehmer der bisher stattgefundenen Tarifdialoge eine Vielzahl an Hinweisen und Anregungen. Sie wiesen kritisch auf die bisherigen Praktiken vieler Arbeitgebervertreter hin und zeigten sich äußerst skeptisch in Beziehung auf einen möglichen Vertrauensbonus.

Diskutiert wurde in diesem Zusammenhang auch über die Möglichkeit der Einführung von in Geld geführten Langzeitkonten. Hier seien besonders die schlechten Erfahrungen des Umgangs mit den bestehenden Freizeitkonten im DB Konzern und die guten Erfahrungen mit Langzeitkonten in anderen Wirtschaftsbereichen der Vater des Gedankens. Auch die Tatsache, dass die Guthaben bei einem Arbeitgeberwechsel nicht aufgelöst werden müssen, sowie ein umfassender Insolvenzschutz machen Langzeitkonten interessant.

Die Teilnehmer der Tarifdialoge zeigten sich in der Diskussion kritisch interessiert, machten aber auch deutlich, dass immer noch ein großer Informationsbedarf besteht. Mehr dazu in einer der nächsten Ausgaben der ER. JÖK



chen Arbeitszeitbestimmungen weiterentwickelt werden sollen.

Zur Zeit stehen die Arbeitszeitbestimmungen des Konzerntarifrechts noch in zehn (!) Tarifverträgen. Dies ist eine Folge der Altbestimmungen von LTV und AnTV aus früheren Bundes- und Reichsbahnzeiten, die heute noch gelten. Auch haben die erste und zweite Stufe der Bahnreform die Tarifsituation nicht einfacher gemacht.

Die Zusammenführung aller Arbeitszeitregelungen in einen Tarifvertrag ist erstes Ziel der Weiterentwicklung. Genau dies wurde von den Kollegen ge-