

Mitarbeiterbeteiligung wird erhöht Neue Strukturen nicht zum Nulltarif

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA erkennt auf der Arbeitgeberseite erste Bewegung bei den Verhandlungen zu einem neuen Entgeltsystem. Der Bahn-Vorstand habe akzeptiert, dass das neue System nicht aufkommensneutral sein könne, machte GDBA-Chef Klaus-Dieter Hommel nach einer neuerlichen Verhandlungsrunde in Berlin deutlich.

Es werde jetzt ein Stufenplan zur Einführung der neuen Struktur verhandelt. In der Zielplanung werde der Konzern einen dreistelligen Millionenbetrag für die Verbesserungen aufwenden. Die beiden Gewerkschaftsvorsitzenden, Klaus-Dieter Hommel und Norbert Hansen werteten dies als ein „klares Signal“, dass die Mitarbeiterbeteiligung 2008 erhöht werde. Dies habe der Bahn-Vorstand zugesagt. Die Höhe werde nach Vorliegen des Betriebsergebnisses noch konkret verhandelt werden.

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA und die Transnet streben eine Tarifstruktur an, in der Kriterien wie Leistung, Verantwortung, Qualifikation, Erfahrung und Belastung zur Lohnfindung herangezogen werden. Das neue System soll für 135.000 Tarifkräfte im Konzern gelten und

Einkommensverbesserungen nach sich ziehen, die über die regulären Tarifsteigerungen hinausgehen.

Hommel und Hansen wiesen darauf hin, dass bei den Beschäftigten eine große Erwartungshaltung herrsche. Wichtig

sei deswegen jetzt ein realistischer Zeitplan. Das Thema solle aber auf jeden Fall aus den regulären Einkommensrunden herausgehalten werden. Fortgeführt werden sollen auch die Verhandlungen über familienfreundlichere Arbeitszeitregelungen.



Für GDBA-Chef Klaus-Dieter Hommel ist klar: 2008 muss die Mitarbeiterbeteiligung erhöht werden.

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA hat die Entscheidung der Mehrheit der Länderverkehrsminister begrüßt, so genannte Giga-Liner vorerst nicht zuzulassen. Die Verkehrsministerkonferenz hatte sich Mitte Oktober im sachsen-anhaltinischen Merseburg auf einen entsprechenden Beschluss verständigt.

Aufgrund der vorliegenden Gutachten und eines Arbeitsgruppenberichts könne die Empfehlung für eine allgemeine Zulassung solcher Gigaliner „in Deutschland nicht ausgesprochen werden“, heißt es zur Begründung. Als Giga-Liner oder „Monstertrucks“ werden 40 bis 60 Tonnen schwere Lastwagen mit einer Länge von rund 25 Metern bezeichnet. Diese dür-

GDBA begrüßt das Nein zum Giga-Liner

fen derzeit in einem Modellversuch nur in einigen Bundesländern probenhalber fahren.

Ausschlaggebend für die Transportwirtschaft auf der Straße ist der „20-Fuß-Standard-Container“, der im internationalen Transportjargon als TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit) bezeichnet wird. Ein heutiger EU-konformer Lastzug kann zwei TEU transportieren, Giga-Liner sollen für drei TEU gut sein.

Die Verkehrsministerkonferenz hält den Einsatz der Riesen-Lkw wegen des erhöhten Verkehrssicherheitsrisikos und unzurei-

chender Tragfähigkeit von Brücken jedoch „für nicht vertretbar“. Die Zahl der Achsen pro Zug, heute meist fünf oder sechs, würde sich bei den Giga-Linern auf sieben oder acht erhöhen.

Die Befürworter argumentieren, dass die Achslast als entscheidende Größe für die physische Belastung der Infrastruktur nicht steigen würde, da das zusätzliche Gewicht ja auf zusätzliche Achsen verteilt würde. Überdies lasse sich eine Gütermenge, für deren Transport bisher drei Lastzüge, drei Motoren

und drei Fahrer benötigt wurden, dann mit zwei Zügen, zwei Motoren und zwei Fahrern bewältigen.

Der Verband der Automobilindustrie gibt eine 16-prozentige Reduktion der Transportkosten und eine 15-prozentige Verringerung des Kraftstoffverbrauchs pro Tonnenkilometer durch diese Fahrzeuge an. Gutachter halten dagegen, dass allein durch die Ertüchtigung der Sicherheitssysteme im deutschen Straßennetz, mehr als acht Milliarden Euro aufgebracht werden müssten.

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA hatte im Streit um die Zulassung der Giga-Liner immer davor gewarnt, dass Güter dann wieder von der Scheine auf die Straße verlagert würden.