

# STANDPUNKT

von aktiven Eisenbahnern der GDL

21. April 2008

## FPTV-Forderungen nicht vergessen !



Der LfTV ist durch die Urabstimmung bei einer Beteiligung von 72% der GDL-Mitglieder mit 85,5% bestätigt worden und somit von der Mehrzahl der GDLer in seiner Form angenommen worden. Einen befriedigenden Abschluss haben sicher alle Mitglieder nach dem fast einjährigen Arbeitskampf herbeigesehnt. Für die einen ist er es, für die anderen weniger. Kompromisse wurden und werden auch weiterhin gemacht. Wir dürfen aber die nahe Zukunft nicht aus den Augen lassen. In Anbetracht der kurzen Laufzeit des LfTV bis Februar 2009 und der baldigen neuen Tarifrunde müssen wir als GDLer in eigener Sache Stellung beziehen und heruntergefallene Forderungen erneuern. Dazu ist jeder Einzelne aufgefordert! Stellt Eure persönlichen Hauptforderungen an die gewählten Funktionäre der Ortsgruppenvorstände bei den Mitgliederversammlungen, per Telefon oder über die bekannten Mailadressen. Denn um einen großen Interessenabgleich zu erfassen, muss dieser auch einheitlich zu erkennen sein. Der Bezirksvorsitzende BSB, H.J. Kernchen, forderte die GDL-Mitglieder dazu auf. Basisorientierte Forderungen verlangte auch der wohl zukünftige GDL-Bundesvorsitzende Claus Weselsky in einer Diskussion mit uns kritischen GDLern.

**Du, ich, wir sind die Basis ! Unser Wille zählt, unsere Kampfkraft zählt!  
Wir legen gemeinsam die Ziele fest!**

## Deine Gesundheit bestimmt deinen (Markt)Wert

Vor ein paar Tagen traf ich einen alten Kollegen. Lange Zeit nicht gesehen. Ich wusste nur so viel, dass er aus gesundheitlichen Gründen aus dem Fahrdienst genommen wurde. Wie es ihm ergangen ist, interessierte mich sehr. Und so erzählte er:

*„Ein beständiges Pfeifen im Ohr. Ach, wird schon wieder, redete ich mir ein. Ich konnte nicht mehr schlafen, und irgendwann schaffst du es einfach nicht mehr arbeiten zu gehen. Fährst umher, wie eine tickende Zeitbombe. Ständig dieser Sekundenschlaf. Die Verantwortung kannst und willst du nicht mehr übernehmen. Doch du schiebst die Sache raus, bis es nicht mehr geht. Du hängst an deinem Job, den du schon viele Jahre machst. Mehr jedoch bohrt in dir die Unsicherheit. Was wird, wenn sie dich dauerhaft ausrangieren? Kann ich unser Haus und Grundstück noch bezahlen? Welche Alternativen werden dir angeboten? Los ging es damals mit irgendwelchen Hilfsarbeiten. Fahrpläne einbessern, Postbote spielen usw. Das geht natürlich nicht lange so. Sie versuchten mich loszuwerden. Da wir ja jetzt ein marktorientiertes Unternehmen sind, erklärten mir die Personalchefs, gebe es für mich keinen Platz mehr im Unternehmen. Als Lokführer bräuchten sie mich sehr, nur diese Anforderungen erfüllte ich nicht mehr. Ich sollte mich auf dem freien Arbeitsmarkt nach neuen Perspektiven umsehen. Das sagen sie dir, egal wie oft du deine eigenen Interessen für die des Unternehmens hinten angestellt hast oder kurzfristig für erkrankte Kollegen eingesprungen bist oder wie viele Überstunden du in deiner Laufbahn gemacht hast. Und das versucht die DB dir auch in den Kopf zu impfen, um deinen Widerstand zu brechen. Die wollten mich zermürben und durch die ganze Republik schicken, damit ich aufgebe. Doch ich bin hart geblieben. Kann ich nur empfehlen. Nicht klein begeben. Werde jetzt jedoch in einem großen Bürokomplex der Deutschen Bahn als Empfangspersonal eingesetzt. Entsprechend bezahlt. Meine Ehe ist an dieser Belastung leider zerbrochen. Unser gemeinsames Haus konnte ich unter diesen Umständen allein nicht halten.“*

Habt ihr es auch schon mitbekommen? Wir werden auf eine Ware reduziert. Und die hat einen Marktwert, der nur noch so hoch ist, wie für einen abgelatschten Teppich, wenn du berufsunfähig geworden bist. Alle von uns und aus den Berufsgruppen, an die besonders hohe Anforderung an ihre Gesundheit gestellt werden, kennen das Gefühl, wenn der Termin beim bahnärztlichen Dienst naht. Alles noch in Ordnung? Der Job hängt schließlich dran. Dies sollte uns, trotz der in diesem Jahr erzielten Einkommensverbesserungen, bewusst sein. Ohne besondere Absicherung für Berufsgruppen, die einen sehr hohen Anspruch an die gesundheitliche Leistungsfähigkeit stellen, hängt der Erfolg der Tarifverhandlungen an einem sehr dünnen Faden.

### § 54 LfTV (§ 13 AZTV-S)

#### Fahrzeit auf dem Triebfahrzeug

(1) Zur Fahrzeit auf dem Triebfahrzeug (auch Steuerwagen, Triebwagen, Lokomotiven usw.) rechnen die Zugfahrten einschließlich der Halte und der Rangierdienst.

(2) Die planmäßige Fahrzeit auf dem Triebfahrzeug darf in einer Schicht nicht überschreiten:

Im S-Bahn Verkehr	7 Std.,
Im sonstigen Streckendienst	8 Std.,
im Rangierdienst	9 Std.

Bei gemischten Leistungen richtet sich die Fahrzeit nach der Gruppe mit dem höchsten Zeitanteil.

(3) Enthält die Schicht eine oder mehrere Unterbrechungen, so darf die planmäßige Fahrzeit auf dem Triebfahrzeug um die Dauer dieser Unterbrechungen, jedoch höchstens um 60 Minuten verlängert werden, sofern eine dieser Unterbrechungen mindestens 30 Minuten beträgt.

(4) Im Streckendienst darf die ununterbrochene Fahrzeit auf dem Triebfahrzeug 5 ½ Stunden nicht überschreiten. Die Fahrzeit gilt als unterbrochen, wenn die Unterbrechung mindestens 10 Minuten andauert.

### Ab 05. Mai 2008

findet jeden ersten Montag im Monat ab **16.00 Uhr** ein **Stammtisch** von aktiven Bahnern im DB-Casino (Obergeschoss) in Berlin-Ostbahnhof statt. Eingeladen sind gewerkschaftsübergreifend alle Eisenbahner, incl. GDL-, Transnet- u. GDBA-Funktionäre.

# 1. Mai

## 11.30 Uhr Kundgebung vor dem Brandenburger Tor

> Rede von Norbert Hansen Vorsitzender der Gewerkschaft Transnet und Befürworter des Börsengangs der Bahn <

Die Rede von einem der größten Befürworter des Börsengangs der Bahn ist eine Steilvorlage für alle, die schon immer diesem Verräter der gewerkschaftlichen Sache die Meinung geigen wollten. N. Hansen ist gerade bei der Vertretung von den Interessen der Mitglieder der Transnet und im letzten Arbeitskampf der GDL als der Blutsbruder von H. Mehdorn aufgetreten und hat alle Mittel unternommen, dass es keine Verbesserungen für die Eisenbahner geben wird, und die GDL vernichtet wird. Als Aufsichtsratsmitglied der DB Mobility Logistics AG hält er zusammen mit H. Mehdorn die Fäden unserer Schicksale in den Händen. Es ist Zeit, die Fäden selber in die Hände zu nehmen. Gewerkschaftsübergreifend werden Eisenbahner dabei sein, um nicht nur Flagge zu zeigen, sondern auch aktiv gegen die Machenschaften des Vorsitzenden einer Gewerkschaft am Gängelband des Bahn-Konzern vorzugehen.

**Die Eisenbahner treffen sich um 10 Uhr vor dem Bahn-Tower am Potsdamer Platz, um dort und im Demonstrationszug des DGB klar gegen den Börsengang der Bahn Flagge zu zeigen, und um anschließend bei der Kundgebung des DGB und der Rede von Hansen Position zu beziehen.**

## Vom Sinn der Bahnprivatisierung

Seit Monaten wird in den Medien berichtet, dass nur eine privatisierte Bahn zukunfts- und überlebensfähig wäre. Es scheint so wichtig zu sein, dass sogar Transnet und GDBA sich für eine Privatisierung vehement einsetzen. Ich gehe davon aus, dass sich die Gewerkschaftsbosse der zwei "großen" Gewerkschaften nicht irgendwelche gut dotierten Aufsichtsratsposten sichern wollen. Vermutlich wird die große Eile auch nicht wegen der Bundestagswahl nächstes Jahr gemacht, da wieder einige Politikerposten neu vergeben werden.

Was machen die Politiker deren Posten neu vergeben werden? Müller, Clement bei den Stromriesen oder Schily bei der Druckerei, die die neuen Ausweise machen, die Schily durchgesetzt hat. Das sind Beispiele, wie Politikerkarrieren enden. Sie enden nicht mit Hartz IV, sondern mit Posten in der "freien" Wirtschaft, wo sie dann eine (räusper) angemessene Aufwandsentschädigung für ihre Beratertätigkeit erhalten. Ein klares Zeichen gegen den Börsengang kam unterdessen schon von der Basis der Transnet und GDBA und von der GDL.



Nehmen wir das Unternehmen S-Bahn Berlin als Beispiel des Börsenwahn:

- Das LA-Heft (Sammlung der vorübergehenden Langsamfahrstellen) nimmt langsam Ausmaße eines Buches an.
- LA-Stellen werden immer seltener ausgebessert und dafür ins Geschwindigkeitsheft aufgenommen.
- Vom Bund wurde gesetzlich festgelegt, dass das S-Bahn Netz Berlin in den Zustand von vor 1961 versetzt wird. 1961 ist man z. B. zweigleisig nach Velten gefahren. Über den Zustand der S25 im Nordost braucht man keine Worte verlieren (einfach nur peinlich).
- In schöner Regelmäßigkeit wird in der „Paula 7“ (Mitarbeiterzeitung der Geschäftsführung) kundgetan, dass es losgeht mit der Ausrüstung auf ZBS (Zugbeeinflussungssystem, ETCS Level-1-Standard.). Bis heute ist tatsächlich nichts passiert.
- 3 Signalüberfahrten nach ZAT (Zugabfertigung durch Triebfahrzeugführer) allein schon in diesem Jahr, über 20 insgesamt in diesem Jahr. Und dann die unzulässige Signalvorbeifahrt in Lichtenrade, ohne dass das fast 80 Jahre alte Fahrsperrsystem eine Zwangsbremmung ausgelöst hat. Dies zeigt die Notwendigkeit nach solch einem Zugsicherungssystem. Oder man gibt (der kostensparenden Einfachheit halber) dem Lokführer die Schuld, wenn er bei seinen bis zu 12 Stunden langen Schichten Fehler macht.

Es gibt noch viele Beispiele, die ein privater Investor finanzieren müsste, um einen halbwegs sicheren Betrieb aufrecht zu erhalten. Oder man trennt sich von unrentablen Unternehmenszweigen. Die Konsequenzen sieht man schon jetzt bei anderen privatisierten Staatsunternehmen.

## **"Interessengemeinschaft aktiver Fahrdienstleiter in der Deutschen Bahn AG"**

Da die etablierten Gewerkschaften - Transnet und GDBA - unsere Interessen und Forderungen gegenüber dem Vorstand der DB AG seit Jahren nicht mehr vertreten, müssen wir jetzt selbst aktiv werden. Der Arbeitsplatz des Fahrdienstleiters, der eine hohe Eigenverantwortung beinhaltet, wurde und wird vom Personalvorstand der DB AG seit Jahren systematisch abgewertet. Diesen Zustand können und wollen wir nicht länger hinnehmen. Wir müssen dem Vorstand der DB AG deutlich machen, dass die Fahrdienstleiter an der Basis an 365 Tagen im Jahr, maßgeblich zu der positiven wirtschaftlichen Entwicklung der DB AG in den zurückliegenden Jahren beigetragen haben. Am Erfolg des Unternehmens "DB AG" wurden sie jedoch noch beteiligt. (siehe DB-Vorstand: seit 2001 über 255 % mehr Gehalt). Für den Monat Mai ist eine Gründungsversammlung geplant. Näheres dazu in Kürze auf dieser Internetseite unter "News". Auch werden wir die Einführung des neuen Entgeltsystems kritisch beobachten und begleiten. Für Anregungen, Kritik und Infos sind wir jederzeit offen.

Quelle: [www.aktive-fahrdienstleiter.de](http://www.aktive-fahrdienstleiter.de)

## **AKTIVITÄT GEGEN PASSIVITÄT !**

V.i.S.d.P. Horst Krüger, Lindenstraße 25, 12554 Berlin / aktive-Mitglieder-der-GDL@gmx.de