

Die zusätzliche 53. Kalenderwoche – nicht ohne deine Zustimmung

Immer wieder gibt es Diskussionen in den Kauen der Lokführer bei der Berliner S-Bahn über das leidige Thema Minusstunden aus dem Vorjahr.

Warum musst du dieses Jahr auf deine knappen freien Tage zusätzlich erscheinen, obwohl du letztes Jahr immer Arbeiten warst und der Arbeitgeber es nicht geschafft hat deine Jahresarbeitszeit abzurufen?

Fakt ist:

Laut § 46 Abs. 3 des LfTV bist du als Lokführer verpflichtet, bis zu 40 Minusstunden aus dem Vorjahr nachzuarbeiten. Diese Minusstunden werden auf die Jahresarbeitszeit aufgeschlagen. Es wird dabei im Tarifvertrag nicht unterschieden, ob eigenes „Verschulden“ in Form von zusätzlichen Ruhen o.ä. vorliegt oder der Arbeitgeber dich durch kurze Dienste in die Pflicht gebracht hat. Um die von unserem Bahnvorstand so viel gepriesene Vereinbarkeit von Familie und Beruf in unserem Unternehmen halbwegs umzusetzen, schlossen unser Betriebsrat und die Unternehmensleitung der Berliner S-Bahn eine Betriebsvereinbarung ab. Diese besagt, dass du max. 40 Stunden an max. 5 Tagen nacharbeiten sollst. Damit wird ausgeschlossen, dass du z.B. 8 mal für 5 Stunden erscheinen sollst oder nur noch 12 Stunden-Dienste erhältst.

Nun aber zu der Frage: WANN NACHARBEITEN?

Grundsätzlich gilt: Der Arbeitgeber will etwas von dir und nicht Du von ihm! Der Arbeitgeber kann dich nicht verpflichten, sondern muss sich mit dir auf einen Tag einigen. Wenn du an diesem Tag etwas Besseres vorhast, dann geht es eben nicht.

An folgenden Tagen SCHLIESSEN Betriebsvereinbarungen und gesetzliche Bestimmungen Nacharbeitstage ganz aus oder BESCHRÄNKEN diese.

- AUSGLEICH SCHICHTLAGE (ASL-Tage)
- RUHESONNTAGE (RSO-Tage)
- FEIERTAGSRUHEN

Checkliste, wenn der Arbeitgeber dich nacharbeiten lassen will:

1. - Hast du an diesen Tag überhaupt Zeit (die Zeit für deine Familie, für Kaffeetrinken mit Oma, Standspurrennen mit Tiefensee oder Fahrrad fahren mit Heinemann)
2. - Wurden gesetzliche und BV-Bestimmungen eingehalten (eigener Versicherungsschutz)?
3. - Ist die Mitbestimmung durch den Betriebsrat erfolgt?

Übrigens:

Solltest du, aus was für Gründen auch immer, es nicht schaffen, deine Minusstunden von 2007 im Jahr 2008 abzubauen, verfallen diese zum 01.01.2009!

Da sich der Arbeitgeber mit dieser Situation nicht zufrieden geben wird, wird er weitere Mittel suchen, damit er seinen Vorteil aus den Beschäftigten heraus holen kann. Dieses Recht gibt ihm nicht nur der § 46 Abs. 3 des LfTV. Durch die Abgeltung der Minusstunden in zusätzlichen Schichten laut BV, deckt der AG über das Jahr ca. 4000 Schichten zusätzlich ab. Für den Betroffenen würde eine Abgeltung seiner Minusstunden an den normalen Schichtantritten, eine tägliche Arbeitszeitverlängerung von ca. 9 Minuten bedeuten! Zu weiteren Fragen zu diesem Thema sollte jeder Betroffene die Betriebsversammlung der S-Bahn **am 07.08.2008** nutzen, um deutlich sein Anliegen aufzuzeigen. 90% der Tf's bei der S-Bahn Berlin sind von Minusstunden betroffen. Die anderen Beschäftigten der S-Bahn haben eher Überstunden und bekommen diese nicht abgegolten.

Das nächste gewerkschaftsunabhängige Treffen kritischer und aktiver Bahner findet am

04.08.2008 um 16 Uhr

und jeden ersten Montag im Monat im Obergeschoß des DB Casino in Berlin-Ostbahnhof statt.

Welche Themen auf die Tagesordnung kommen, kann jeder bestimmen der dabei ist.

Hallo Kollegen und Kolleginnen!

Das was momentan im Bereich der Werkstätten abgeht ist nicht mehr zu normal! Da arbeiten die Kollegen wie die Wiesel, obwohl es die Kollegen auf Deutsch gesagt ankotzt bis ins Detail! Die von den Vorgesetzten so hoch gelobten Meister sind oft nichts weiter als Niete, die ihren eigenen Arsch retten wollen. Arbeiten werden in den Werkstätten nach Nase eingeteilt. So arbeiten Leute an elektronischen Bauteilen, obwohl sie davon keine Ahnung haben und der Zug kommt mit demselben Fehler in Kürze wieder zurück in die Werkstatt.

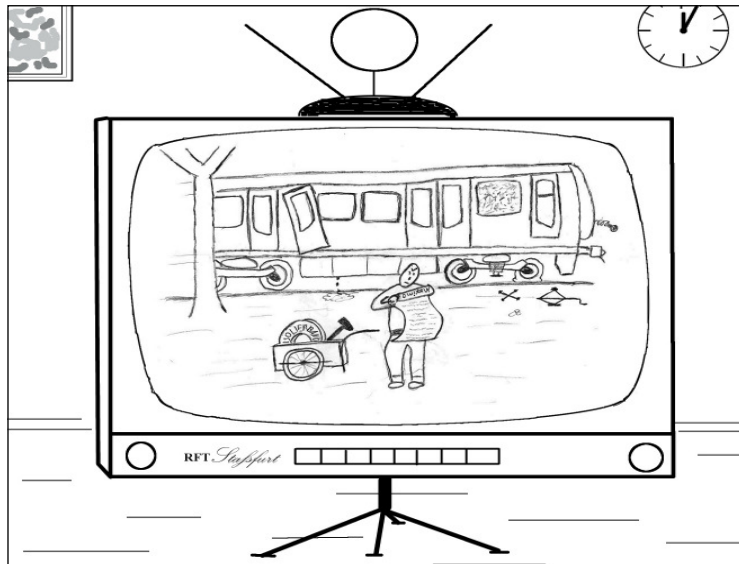
Und nun kommt es noch schlimmer, denn es werden Leute zu Arbeiten eingesetzt, obwohl sie dazu nicht einmal befugt sind! Zum Beispiel: in einigen Werkstätten darf schon seit Jahren Bremsrevisionen machen wer will. Hinzu kommt, dass es an Ersatzteilen mangelt. Keiner sieht mehr durch, keiner fühlt sich verantwortlich. So fahren Züge nur zur Hälfte repariert wieder auf die Strecke. In einigen Werkstätten werden Instandhaltungen in Größenordnungen gemacht, was einer Fließbandarbeit gleichkommt!

Die Kollegen in den Werkstätten haben die Schnauze voll! Gibt es mal ein Problem, so bekommen

sie vom Schichtmeister zu hören: „Hab dich mal nicht so, sei mal kreativ und lass dir etwas einfallen“, oder so ähnlich. Auf Deutsch: „Geh mir nicht auf den Sack, sondern kümmer dich um dein Problem allein!“ So werden Tag für Tag Züge zusammengeflickt, weil Teile fehlen und diese letztendlich aus anderen Zügen entnommen werden. So werden Schäden auch

die Schuhe zu schieben... denen, die noch an der Basis sind und nichts dafür können, weil sie selber mittellos sind, etwas zu reparieren oder zu bewegen.

Leute, gesteht euch endlich ein: Das Unternehmen „Zukunft“ gab es nur in den Köpfen der Geschäftsführer und Vorstände der Bahn. Unsere Zukunft in den Werkstätten ist ein für alle mal ruiniert, wenn nicht mit mehr Personal und besserer Ausstattung entgegen gesteuert wird! Die Züge funktionieren nicht mehr lange, wenn wir sie nicht mehr ordentlich reparieren können. Wettbewerbsfähigkeit hin oder her, mit heruntergewirtschafteten Schrotthaufen, die ständig auf der Strecke stehen bleiben, werden wir trotz eines günstigen Preises keine Ausschreibung mehr gewinnen.



Heute bei Mac Gyver:

„Ein Zug wird gerettet, mit Kaugummi und Taschenmesser“

mal gar nicht repariert. Statt diesen Umstand zu beseitigen, lässt man mit viel Aufwand nachforschen, warum der Zug liegen geblieben und damit ausgefallen ist. Dann wird erst mal nachgeforscht wer Schuld hat. So wird untersucht, ob man den Zugausfall nicht dem Tf in die Schuhe schieben oder gar das Werkstattpersonal für schuldig erklären kann. Damit versuchen die Vorgesetzten, dem letzten Glied in der Kette, nämlich den Leuten vor Ort, die Schuld in

Die Reisenden und Fahrgäste brauchen ein schlagen des Herz, die Züge ihrer Bahn! Aber Leute wie Mehdorn und Co, die am liebsten die ganze Instandhaltung abschaffen wollen, weil sie nur Geld kostet, werden hoffentlich eines Tages die Konsequenzen ihres Handeln zu spüren bekommen. Irgendwann ist das Ende jeder Fahnenstange beim Sparen erreicht. Nur sind wir in den Werkstätten schon einen Schritt weiter und befinden uns im freien Fall...

Da waren`s plötzlich Vier

Bisher waren für das Verscherbeln der Transportbereiche zum geplanten Börsengang der Deutschen Bahn im November nur zwei Banken, Morgan Stanley und die Deutsche Bank, vorgesehen. Völlig überraschend rutschten UBS und Goldman Sachs mit ins Konsortium. Auf massivem Druck aus dem Kanzleramt... Und da hat Angela Merkel ein Wörtchen mitzureden. Die kann wiederum gut mit dem Goldman-Sachs Deutschland-Chef Alex Dibelius. Das zahlt sich aus: 15 Millionen Euro (Steuergelder)

für jede der beteiligten Banken dürften es werden. Weitere Strippenzieher aus einer stolzen Politiker-Riege wirken im Gerangel um die lukrativen Deals mit, so zum Beispiel der Ex-Außenminister Klaus Kinkel (FDP) bei Lehman Brothers Inc. (eine von der Immobilienkrise angeschlagene amerikanische Investmentbank) sowie der Ex-Ministerpräsident von Baden-Württemberg Lothar Späth (CDU) bei Merrill Lynch & Co. Inc. (eine der bedeutendsten globalen Investmentbanken). Während sich unsere Gewerkschaftsführungen gegenseitig madig machen

und sich damit beschäftigen, die Mitglieder gegenseitig abzujagen, ist man sich in den Kreisen des Großkapitals und der Politik einig, wie sie die Bahn zu ihren Gunsten gemeinsam zerlegen können. „Gemeinsam“ ist das Zauberwort und unsere einzige Chance, die wir haben. Unsere Gegner sind sich einig und lassen keine Gelegenheit aus, uns in einzelne Unternehmensbereiche auszugliedern und um ein Konkurrenzdenken zu produzieren.

Lasst uns diese Gräben gemeinsam überwinden!

Leserbrief an die Redaktion

Liebe Standpunktler!

Wir sollten unseren GDL-Vorstand auffordern, in öffentlichen Medienauftritten, offenen Briefen und direkten Anschreiben an die Besteller (Verkehrsverbünde und Bundesländer) massiv dafür einzutreten, dass in den Vergaberichtlinien zwingend die Bezahlung von Tariflöhnen festgeschrieben wird. Wenn die GDL in ihrem neuesten Aushang darstellt, dass sie gegen die Ausgliederungen nichts tun kann, dann ist das nicht ganz richtig. Sie kann massiv öffentlichen Druck ausüben auf die politisch Verantwortlichen für diese Zustände. Dafür sind alle möglichen Medien zu nutzen. Es kann nicht sein, dass sich der Gutbezahlte GDL Vorstand zurücklehnt und zur Basis sagt: Sorgt ihr mal dafür, dass wir in den ausgegliederten Gesellschaften genug Mitglieder haben. Dann können wir in ein paar Jahren auch in dieser Gesellschaft Tarifverhandlungen führen. Andernfalls Pech gehabt. Dann

können wir für euch auch nichts tun. Gewerkschaftsarbeit ist auch Öffentlichkeitsarbeit. Die gibt's aber bei der GDL so gut wie gar nicht. Sie kann darstellen, dass es zu diesen Dumpinglöhnen keine gut ausgebildeten Lokführer auf dem Arbeitsmarkt gibt. Und sie sollte darlegen, dass mit staatlich subventionierter Ausbildung, massenweise Lokführer zwangsweise übers Arbeitsamt, obendrein auch noch in einer miesen Qualität, ausgebildet werden, um mit diesen Billiglokhütern den Markt zu überschwemmen und das Lohnniveau billig zu halten. Dazu muss die GDL mit der Politik in Konflikt gehen. Ich möchte Welsky und Konsorten zu diesem Thema mindesten 1 X wöchentlich im Fernsehen sehen. Wie denkt ihr darüber?

Mit freundlichen Grüßen

Die Redaktion meint dazu:

Ja, du hast Recht. Jetzt muss gegen die Ausgliederungen vorgegangen werden. Öffentlichkeitsarbeit ist

ein Mittel. Doch lassen sich die Politiker und der Bahnvorstand bekanntlich davon nicht allein beeindrucken.

Alle Bahner und ihre Vertreter in den Betriebsräten und Gewerkschaften müssen gemeinsam wirksame Aktionen nach und während der Arbeit starten. Gute Tarifverträge für die gesamte Branche machen Ausgliederungen für die Arbeitgeber sinnlos. Die gemeinsamen Forderungen und die Durchsetzung eines Branchentarifvertrags auf höchstem Niveau würde die Kollegen aller Eisenbahnverkehrsunternehmen zusammenschweißen und die Spaltung zu unseren Lasten beenden. So wird jedoch die Konkurrenz unter den Unternehmen zu weiteren Opfern führen. Es sollte hierbei die Frage nach der Konkurrenz als solches offen gestellt werden. In diesem Fall sind in erster Linie die Arbeitnehmer durch ihre unsicheren Arbeitsplätze die Verlierer einer jeden Konkurrenz. Die Gewinner sitzen weiterhin an den Börsen der Welt und in den Chefetagen der Konzerne.



Die Pilotenvereinigung Cockpit hat ihre Piloten zum Arbeitskampf aufgerufen. Verdi hat nun auch das Bodenpersonal nach einer Urabstimmung dazu aufgerufen. Dies geschieht während der Ferienzeit. Die Kollegen wissen um ihr Streikrecht und nutzen es. **Viel Erfolg!**

DB-Grünschnitt oder wenn die Machete schweigt

Saftige Blätter, blühende Gräser und Natur pur. Das präsentiert sich den Reisenden, die durch die Landschaften des Landes reisen. Und genau dieses Naturerlebnis wird immer mehr zum Sicherheitsrisiko für die Bahn. Dienstwege wachsen zu, Gleise verschwinden in Feldern



von unterschiedlichsten Gräserarten und Bäume verdecken immer mehr Signale. Diese wichtigen In-

formationen der Signale über Geschwindigkeiten und zu erwartende Halt-Signale, können oft nicht mehr rechtzeitig durch die Lokführer wahrgenommen werden.

Wichtige Gleise, die für einen reibungslosen Betriebsablauf gebraucht werden, wurden schon gesperrt... teilweise sogar auf Druck des Eisenbahn-Bundesamtes. Ebenso wurden auch schon zugewachsene Dienstwege durch engagierte Betriebsräte gesperrt. Es kommt zu immer mehr Einschränkungen, die sich auch auf den Betriebsablauf auswirken. Die verantwortlichen Entscheidungsträger bei der Deutschen Bahn sehen diese Probleme nicht all zu ernst. So wurde Personal für den Grünschnitt in den zuständigen Bereichen bei der DB-Netz AG reduziert. Die wenigen übrig gebliebenen Kollegen bei „DB-Grünschnitt“ wissen nicht mehr, wo sie zuerst mit ihrer Machete anfangen

sollen. So tragen die Lokführer das Sicherheitsrisiko. Sie müssen nicht nur um ihren Job bangen, wenn sie ein „Halt“ zeigendes Signal überfahren, sondern bringen damit auch die Reisenden in Gefahr. So fahren



die Lokführer langsamer, um alle wichtigen Informationen der Signale zu erkennen und danach zu handeln. Von der Transportleitung gehetzt, bestraft durch die Vorgesetzten und beschimpft durch die genervten Reisenden... so sitzen die Lokführer bei ihrer Dienstausbübung oft nicht nur zwischen Baum und Borke, sondern auch zwischen Gräsern und Sträuchern.

Der Klominator oder das tägliche Regio-„Geschäft“

Aaaaah, eine Störung der Toilette wird angezeigt. Ach, ist ja schon Routine geworden... so oft wie die Dinger nicht funktionieren, verstopft, vollge***** sind. Beim nächsten längeren Halt wird das erledigt oder die Hotline über den delikaten Sachverhalt verständigt. Dann kümmerst du dich auch gleich

um den Fahrkartenautomaten im Zug. Der spinnt auch mal wieder, sagte mir mein Vorgänger. Was soll's, auch für den gibt's eine eigene Hotline. Die kann alles heilen. Super, läuft wieder. Wir sind doch die Guten. Noch 5 Minuten bis zur Weiterfahrt. Mal kurz auf den Bahnsteig die Füße vertreten. Auf dem Bahnsteig formiert sich ein Stoßtrupp informationsgieriger, potentieller Kunden

und kommt schnurstracks auf mich zu. Sie haben einen Rollstuhlfahrer dabei und auf dem ganzen Bahnhof gibt es niemanden, den sie fragen könnten. Das einzige: Ein Schaukasten. Lächelnde Gesichter und ein kurzer Text: „Wir sind für sie da“, sind darauf zu erkennen. Mehr nicht. Wie soll's gehen? Kein Problem. Rampe rausgeholt, Rolli eingeladen, fertig. Dabei ist mir aufgefallen, dass ja am hinteren Ende der Zug mit Graffiti umlackiert worden ist. Muss ich ja auch noch melden.

Eieiei, ich hätte seit zwei Minuten abfahren sollen. Nun aber hurtig. Türen zu... so ein Mist. Irgendeine Tür bleibt offen. Schnell im Reparaturbuch nachgesehen... Na

klar, wie so oft, schon etliche Male von Kollegen bemängelt. Kommentar von der Werkstatt: „Kein Ersatz. Weiter beobachten.“ Das sind Sprüche. Nach hinten hetzen, verschließen, bezetteln. Die Reisegruppe mit den Fahrrädern, die auf dieser Seite raus muss, wird noch ihren Spaß haben und ich mit ihnen.

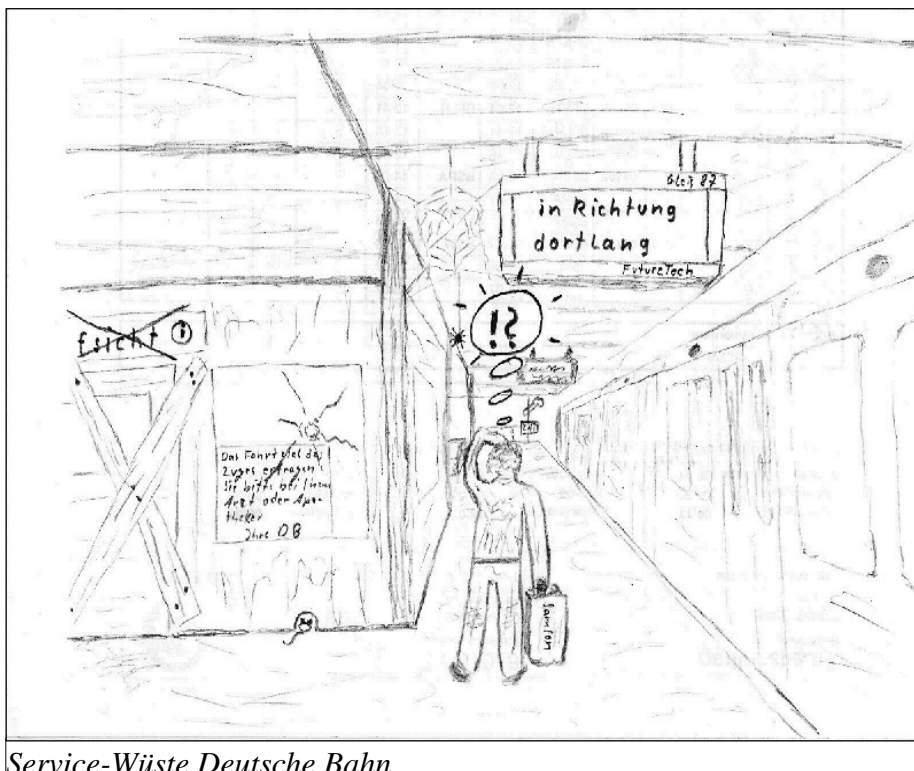
Nun meldet sich der Fahrdienstleiter: „Hallo Horst, was ist los? Warum fährst du nicht? Achte bitte auf

Ein Problem kommt selten allein... Begleitfahrt. Mein Teamleiter T. Erriert: „Tach, alles da? LA eingebessert, Streckenkenntniskarte auf dem neusten Stand, Warnweste im Gepäck, Taschenlampe funktionstüchtig?“ Ob ich meine Unternehmensbekleidung gerne und mit Stolz trage, fragt er mich. Ich wäre das Bindeglied zum Kunden und könne dies doch noch mit einem Binder und Namensschild unterstreichen! Genau, das wäre mein Traum!!!

Mein Energieverbrauch lag im letzten Monat über dem Durchschnitt. So bekämen wir keine Prämie von 5 Euro pro Nase für die Gruppenkasse und ich keinen Kugelschreiber von Bahn-TV, prangert er an. Mehr Feedback würde sich mein Teamleiter wünschen. Meint der Streik????

Schleichend werden uns immer mehr Arbeiten aufgehalst. Perso-

nalnot überall. Die Zahlen auf dem Lohnstreifen werden zwar größer, aber was ist denn real in der Lohntüte übrig? Fahren ist doch nur noch Nebensache... Ach her je, der nächste Bahnsteig. Schnell die Ansage machen: „Bitte, bla, bla, links, rechts“. Weißt ja nie, wer im Zug sitzt und mithört oder an der Glasrückwand Posten bezogen hat. So ein Glück, dass ich noch rechtzeitig am Bahnsteig zum Halten gekommen bin. Kaum stehe ich, klopfen Reisende an der Führerstandstür. „Wartet Anschlusszug in Dingsda? Warum hat der Zug schon wieder Verspätung?“ „Nee, weeiß ick nich, fragen se doch die Chefs da oben!“ Außerdem, das WC ginge nicht und das kleine Mädchen da müsste ganz dringend...



Service-Wüste Deutsche Bahn

die Schranke km 0,815. Ist wieder gestört. Na das Spielchen kennst du. Die ist jeden dritten Tag im Eimer. Die Signalwerker haben keine Ersatzteile und flicken sie immer mit Knete, oder so.“ Ersatzteilemangel? Die Zeiten der Mangelwirtschaft sollten doch vorbei sein!? Da bimmelt die Transportleitung. Frage: „Hast du Anschlussreisende nach Pupsheim im Zug?“ Wie soll ich denn das von hier aus erkennen? Haben sie je nach Reiseziel Pappnasen in verschiedenen Farben ausgeteilt, die ich von hier erkennen kann? Ich habe jetzt andere Sorgen. Irgendwann muss ich ja auch dem Hauptgrund meines Erscheinens nachkommen. Züge fahren.

AKTIVITÄT GEGEN PASSIVITÄT

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

Der aktuelle "Standpunkt" kann kostenlos unter der angegebenen E-Mail Adresse abonniert werden.

Zusendungen eurer Meinungen zu den Artikeln und Leserbriefe mit eigenen Themen werden gern entgegen genommen und vertraulich behandelt.