

STANDPUNKT

von Eisenbahnern für Eisenbahner

Ausgabe 10.1

26. September 2008

Die Tarifrunde 2009 steht vor uns. Wir sollten gut vorbereitet sein

Unsere GDL-Verhandlungsführer haben in der letzten Tarifrunde viele Kompromisse gemacht oder machen müssen, um die Eigenständigkeit zu erreichen. Die von uns, den Beschäftigten im DB-Konzern, erwirtschafteten Gewinne betragen 1.700.000.000 Euro. Dabei werden keine Kosten und Mühen gescheut uns in der Konzern-Illustrierten „DB Welt“ eine rosige Zukunftinschillernden Farbaufzuzeigen. Na dann, ran an den Speck. Die Lohnsteigerungen aus der letzten Tarifrunde gleichen mehr oder weniger den Reallohnverlust seit 1994 aus. Doch die Lebenshaltungskosten steigen. Die Inflation nagte schon am Ausgleich des Reallohnverlust, bevor jeder von uns im einzelnen überhaupt wusste, was für ihn in die Lohntüte wandert. Die Teuerungsrate für die Lebensmittel oder das Benzin lag schon im ersten Halbjahr 2008 bei 3,3%. Wenn nun Kollegen mit nur 50 Euro mehr aus der letzten Tarifrunde nach Hause gehen, muss fraglos nachgelegt werden. Die im FPTV geforderten und der Eigenständigkeit geopfertem Verbesserungen der Arbeitsbedingungen müssen nun von uns durchgesetzt werden. Nach der Generalversammlung müssen wir in Versammlungen die Tarifrunde 2009 beraten und unsere Forderungen einbringen. Nachdem schon in der GDL-Generalversammlung im Mai 2008 durch die Delegierten erste Eckpunkte für die Tarifrunde festgelegt wurden, sind wir nun am Zug unsere Forderungen offen einzubringen. Setzen wir sie nun in unseren Mitgliederversammlungen auf die Tagesordnung. Nur daran können wir die GDL-Verhandlungsführer messen, inwieweit sie in der nächsten Tarifrunde unsere oder ihre Interessen vertreten.

Unsere Vorschläge:

Lohnforderung:

gleitende Gehaltserhöhung, die sich der Inflationsrate automatisch anpasst
Anpassung der Gehälter (Prämien) bei steigender Produktivität in den jeweiligen Konzernbereichen
Anhebung des Einstieggehalts im LfTV 0>5 Jahre auf Niveau vor dem LfTV
LfTV für alle Lokführer im gesamten DB-Konzern und in allen Eisenbahn-Unternehmen

Arbeitsbedingungen:

12 Stunden maximale Schichtlänge
Auswärtige Ruhen begrenzen. Volle Anrechnung auf die Arbeitszeit.
maximal 4 ½ Std. ununterbrochene Fahrzeit zwischen 23:00 und 04:00 Uhr
Schichtsymmetrie für alle Lokführer des LfTV
13 freie Wochenenden von Freitags 22:00 Uhr und Montags 06:00 Uhr im Jahr
mindestens 26 zusätzliche freie Ruhezeiten von 60 Stunden
Begrenzung der monatlichen Überstunden und erhöhte Vergütung für geleistete Überzeit.
keine Lebensarbeitszeitkonten

Für eine sichere Zukunft:

keine Abgruppierung oder Verschlechterung im Fall der Berufsunfähigkeit.

Alle gemeinsam kämpfen:

für und mit den Zugbegleitern, Lokrangierführern, Rangierloführern und Gastro-Mitarbeitern, um sie in den Tarifvertrag zu holen, in dem der Grundlagentarifvertrag neuverhandelt wird

gleicher Tarifvertrag:

für alle Lokführer – auch für die Kollegen der DB-Zeit und allen Töchtern der DB AG

gegen Arbeitsplatzabbau:

Anpassung der Arbeitszeiten an steigende Arbeitsbelastung und Produktivität

Anrechnung der Berufserfahrung:

Anrechnung der Berufserfahrung ab dem 18. Lebensjahr

MITGLIEDERVERSAMMLUNG DER ORTSGRUPPEN NUTZEN ! ZUM BEISPIEL :

OG Pankow - 30.09. um 17.00Uhr in Zepernik Leo's Restauration Schönower Str. 59

OG Hamburg-Altona - 09. 10. 2008 um 17:00 Uhr im Vereinsheim Lucas in HH-Eidelstedt

OG Hannover - 09. Oktober 2008 um 16.15 Uhr „RSV-Restaurant“ in der Elbestrasse 39

OG Lehrte - am 22.10.08 um 19 Uhr im Deutschen Haus Bahnhofstr.. 29

... erkunde dich über deine Mitgliederversammlung vor Ort bei deinen GDL-Funktionären.

S9-Schwächung in Spandau oder wie kriege ich nur meinen Zug leer

Ich stehe in Spandau und warte auf meinen ersten Zug um zu schwächen. Eigentlich ganz einfach. In der Mitte trennen. Die erste Hälfte fährt zurück nach Flughafen. Die zweite geht zur anderen Seite in die Kehre. Auf Gleis 731 ist S 9 nach Flughafen Schönefeld ausgeschildert. Seit die Aufsicht hier abgezogen wurde, ist der Anzeiger auf Schönefeld eingerostet. Da kommt der Zug. Der Führer gibt sein bestes und macht eine recht umfassende Ansage, was hier jetzt passieren wird. Die Leute steigen aus und viele steigen ein. In den ganzen Zug natürlich. Na toll! Aber gut. Konzentriere ich mich erst mal auf den einfachen, den technischen Teil. Zug getrennt. Alles Banane. Dann von der Mitte aus eine Durch-

sage von mir: „Aus diesem Zugteil bitte alle aussteigen. In Richtung Flughafen bitte nur die ersten vier Wagen....“ Einige Leute steigen verwirrt aus. „Da steht doch Flughafen dran“. „Ja, ja, schon richtig. Aber nur die ersten vier...“ Dann laufe ich den hinteren Zugteil ab und hole noch jede Menge Leute raus. Gelegentlich drehe ich mich um und... .. na prima. Da steigen schon wieder ein paar Fahrgäste in meinen Zugteil ein. Also, zurück marsch, marsch und rausgeholt. Wieder auf dem Weg nach hinten, dann das gleiche Spiel von vorn. OK! So wird das also nix. Also, ganz nach hinten und wieder eine Durchsage. Einigen Leute steigen aus. Na hoffentlich sind das jetzt alle. Es passiert nichts mehr, also die Türen zu. Eine Frau kommt angehetzt. „Bitte, bitte. Nehmen Sie mich noch mit.“ „Nee. Mit mir wollen Sie ganz bestimmt nicht mit. In

Richtung Flughafen bitte da vorne in die ersten vier....“ „Ich will ja nur bis Ostbahnhof.“ „Ja, ja. Auch das von da vorne.“ Derweil versuchen mir in der Mitte noch ein paar Leute die Türen mit Gewalt aufzureißen. Ärgerlich. Sind die Türen erst mal zu, kann ich bei der BR 485 mit der Beschallung nicht mehr nach draußen brüllen. Hoffentlich gibts hier bald Ra12. Endlich. In der Kehre angekommen und auf dem Weg zur anderen Seite geht eine Tür auf und drei Leute gucken mich fragend an. Na großartig. Erst mal vertröstet und dann kurz telefoniert. Also, wieder zurück zum Bahnsteig. Die drei übriggebliebenen steigen aus, dafür aber 12 andere ein. Logisch. Ist ja immer noch S 9 nach Flughafen ausgeschildert. Also alles wieder von vorn. ...und wenn er nicht gestorben ist, versucht er noch heute seinen Zug zu räumen.

DB-Welt aktuell Neues Fahrpreissystem für den ICE 3

Die Deutsche Bahn AG führt auf den Strecken, auf denen Züge der Bauart ICE 3 zum Einsatz kommen, eine neue Fahrpreisstaffelung ein. Dabei sollen Fahrgäste unter 80kg Gewicht eine Ermäßigung von 50 % erhalten. Übergewichtige müssen dagegen einen Aufschlag von 50 % entrichten. Außerdem steht für jene nur ein beschränktes Kontingent an Plätzen zur Verfügung. Damit reagiert das Management der Bahn auf den Achsenbruch eines Zuges im Bahnhof Köln. „Diese Regelung ermöglicht uns die Belastung der Achsen an diesen Zügen erheblich zu reduzieren. Wir gehen neue und ungewöhnliche Wege, doch die Sicherheit unserer Fahrgäste hat oberste Priorität“, so ein Experte der Deutschen Bahn.

D. Duck

Liebe Frau Merkel, wie wär's denn mit einem Ticketentwertungszuschlag?! Nein?! Oder einer Bahnsteigbenutzungsgebühr? Auch nicht?! Oder wenigstens einem Gepäckstücksaufschlag? Oder Toilettengeld? Oder einem gestaffelten Körpergewichtszuschlag? Nein? Nicht mal einem winzigen Zugabteileintrittsgeld...?!



Ein Mann gibt nicht auf

UBK - Ungeahnte Bekleidungs-Katastrophe!

Wohl dem, der eine Mutter hat, die in den 50ern mal Schneiderin gelernt hat. Da ist das Problem mit dem Abnähen des Hosenbundes recht schnell zu lösen.

Folgendes trug sich zu:

Ich: „Mutti, ich habe da mal ein ‚Attentat‘ auf dich vor.“

Mutti: “Was denn für ein Attentat, mein Sohn?”

Ich: “Meine neue Jeanshose von der Arbeit passt eigentlich ganz gut, außer am Bauch, dabei habe ich ja schon ein paar Kilo zu viel drauf.“

Mutti: “Zieh mal an...mein Gott, da passe ich ja mit rein. Wieso hast du die denn nicht zurückgeschickt?”

Ich: “Habe ich doch schon zwei-

mal, jetzt passt sie wenigstens an Arsch und Beinen. Hättest mal meine erste Wetterschutzjacke sehen sollen, da hättet ihr zur Kirmes kein Zeltproblem. Und die Poloshirts hätte ich da auch noch locker drüber bekommen. Das Einzige was auf Anhieb gepasst hat, war der Binder. Selbst Kollegen, die sich im Kaufhaus nach Tabelle ausmessen lassen, durften mehrmals zur Post rennen.“

Mutti: “Ihr müsst ja Freizeit haben. Hätte man das nicht durch eine Ersteinkleidung mit Anprobe vermeiden können, Junge?”

Ich: “Ja, hätte man, wäre aber zu ‚kostenintensiv‘ gewesen.“

Mutti: “Ich brauch ‚ne halbe Stunde.“



Wie produktiv ist mein Chef?

Das Transportmanagement Ost (das sind bei Schenker alle Standorte im Gebiet Mecklenburg – Vorpommern, Brandenburg und Berlin) füttert uns mit Zahlen über den aktuellen Stand. Mit hübschen Balkendiagrammen über die Verteilung der Kosten behauptet die Führung, dass sämtliche Ausgaben in etwa 90% Lohnkosten sind. Der Rest geht z. B. für die Miete der Gebäude usw. drauf. Dabei besteht die TM fast ausschließlich nur aus Personal. Die Loks, die Wagen und die Gleise sind anderen Bereichen zugeordnet und werden dort abgerechnet. In einem fast nur aus Personal bestehenden Bereich verursacht dies nun mal die meisten Kosten. Interessanter wäre zu erfahren, wie weit die Schere zwischen den bescheidenen Zuwendungen für die Führungsriege

und unseren „überhöhten Löhnen“ auseinander geht. Eine Antwort darauf bleibt die TM uns schuldig. Das Jahr 2007 war trotz der Streiktage das Jahr mit dem besten Ergebnis. Und was haben die Bonzen im Bahntower und die Politiker gejammert. Die ganze Republik stürze in den Abgrund. Seit ungefähr Mitte 2006 wurden 61.600 Überstunden von etwa 500 Lokführern angesammelt. Das ist ein Jahr Arbeit für 30 Lokführer. Darum hat sich die TM entschieden 50 Lokführer befristet von Zeitarbeit und Regio zu holen. Zu einer Festeinstellung sind sie nicht bereit. Begründen tun sie dies damit, dass doch gerade der Güterverkehr ganz besonders von der sonstigen wirtschaftlichen Situation abhängt. So wälzt man das unternehmerische Risiko auf die Menschen ab, die davon abhängig sind, Geld für sich und ihre Familien zu verdienen.

Die TM meint auch, dass besonders in den kleinen Meldestellen die Lage sehr angespannt sei. Ist ja wohl logisch, wenn von zehn Mann einer ausfällt, sind das gleich 10%, die auf einmal ersetzt werden müssen. Suchen sie mit solchen Beispielen wieder einen Grund kleine Meldestellen zu schließen? Die TM jammert auch über die Produktivität der Lokführer. Sie sei sehr schlecht. Nur ca. 35% der gesamten Arbeitszeit würden aktiv gefahren. Wie soll es aber anders gehen? Schneller fahren? Die Voraussetzungen für unsere Arbeit, wie Fahrpläne, gute Ausbildung, Streckenkenntnis, usw. werden von der TM entschieden. Und wie oft sitzen wir wegen der schlechten Planung nutzlos in Hotels, Meldestellen rum oder fahren mit Gastfahrten in Zügen unseren eigenen Zügen hinterher. Wie produktiv sind eigentlich die Chefs???

Das nächste gewerkschaftsunabhängige Treffen kritischer und aktiver Bahner findet am

06.10.2008 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.

Fahrgast stürzt über Anweisung 11/2008

Neulich stand ich mit der S 75 in Spandau auf Gleis 732. Aus gegebenem Anlass dachte ich über die Weisung 11/2008 „ZAT-Warnen der Fahrgäste und Schließen der Türen“ nach. Da heißt es unter anderem: „Sie müssen den Warnruf, ..., zurückbleiben bitte!“, sowie das Schließen der Fahrgastraumtüren auf den Fahrgastwechsel abstimmen. Nutzen Sie bei Vorhandensein immer das Nabelschnurmikrofon...“ Und weiter: „Wählen Sie einen Standort, von dem aus Sie das Abstimmen auf den Fahrgastwechsel für den gesamten Zug vornehmen können...“ Soweit recht logisch. Vor allem aber irgendwie auch selbstverständlich. Später heißt es dann noch: „Legen Sie das Nabelschnurmikrofon zwischenzeitlich nicht aus der Hand.“ Aha! Na schauermal. So, die Abfahrzeit ist ran. Also, frohen Mutes das Mikro gegriffen und die Strippe, vielleicht für 2 Meter gut, auf geschätzte 5 Meter 72 gezerrt. Schließlich will ich ja „das Abstimmen für den gesamten Zug vornehmen“ können. Ich mache meinen Spruch, als ich von hinten noch jemanden keuchend zum Zug eilen höre. Ehe ich mich versehe, reißt es mir das Mikro aus der Hand. Links neben mir gehen ein paar Koffer zu Boden. Dazwischen liegt ein Fahrgast, der schwer atmend und einigermaßen verwirrt mit der ihn würgenden Strippe des Mikros ringt. Nachdem der Knoten entwirrt und der Fahrgast versorgt war, kam mir auch gleich eine geniale Idee zu dieser Problematik. Wie wäre es mit ein paar Warnwimpelchen für die Mikrostrippe. Oder sollte das Problem doch ganz woanders liegen? Beim Fahrgast oder der Anweisung? Oder vielleicht sogar darin, das der Bahnhof Spandau für ZAT ohne technische Hilfsmittel relativ ungeeignet ist?

3 Wetter ZAT

Nicht nur die Lokführer bei der S-Bahn kennen das Gefühl, wenn der Regen aus Eimern fällt, der Schnee sein Treiben tut oder der Nebel nicht nur die Sicht verschleiert und der Zug vom nicht überdachten Bahnsteigen abgefertigt werden muss. Im 2 Minuten Abstand wiederholt

sich dieses schaurige Schauspiel. Durchnässt geht es Runde um Runde weiter. Zwischendurch wird der Lokführer von zornigen Fahrgästen beschimpft, weil er mit Standardverspätung in den Bahnhof rein gerutscht kommt. Aber auch weil er der letzte Eisenbahner ist, den die Fahrgäste noch zu greifen bekommen. ZAT macht die Lokführer nicht nur bei Bauarbeiten und in den Nächten zum „Staatsfeind Nr.1“. Jeder Lokführer wurde schon mal angepöbelt, beleidigt oder zusammengeschlagen. Ist das schon Normalität oder nur durch das Unternehmen erzeugte Normalität?



ZAT, das Unwort

Bei den Lokführern der S-Bahn Berlin gehört ZAT zum inbegriff der steigenden Arbeitsbelastung. ZAT, ein Begriff, der viele Bestandteile mit sich führt, die die sinkende Sicherheit, die Grenze der Belastbarkeit und die Profitgier des DB-Konzern definieren. Es muss bei ZAT für drei Arbeitsplätze gearbeitet werden. Die Belastungen der Lokführer beziehen sich nicht mehr nur auf die dichten Signalabstände von teilweise unter 50 m bei der S-Bahn. Sondern auch auf die gehäuften Störungen der Fahrzeuge wegen der massiven Einsparungen in den Werkstätten und insbesondere auf den gesamten Publikumsverkehr. Die Grenze der Belastbarkeit hat einen Namen: ZAT. Dabei beziehen sich die zusätzlichen Belastungen durch ZAT auf den sensibelsten Bereich der Bahn, der Sicherheit. Durch ZAT wird die Sicherheit der Züge und die Sicherheit der Fahrgäste aufs Spiel gesetzt.

Punkt genau

Züge werden durch die Lokführer gefahren und gebremst. Punkt genau und mit sehr hoher Kon-

zentration. So strömen auch zwischen den Bahnsteigen, die teilweise nur 500 m auseinander liegen unzählige Informationen auf die Lokführer ein. Signale geben die Geschwindigkeiten vor, geben das Bremsverhalten vor, zeigen Schaltvorgänge an und vieles andere mehr. Bei der Einfahrt in die Bahnsteige steigt die Konzentration zusätzlich. Gerade wegen der fehlenden Aufsichten verlagert sich eine höhere Konzentration auf das Verhalten und das Fehlverhalten der Fahrgäste. Nun muss durch ZAT auch auf die richtige Schilderung auf den Bahnsteigen geachtet werden, wenn es sie überhaupt noch gibt. Dann folgt die Ansage wohin der Zug fährt, geschaut wann der Zug überhaupt weiter fahren soll, geschaut ob das nächste Signal eine Weiterfahrt überhaupt zulässt. Zwischendurch werden Fragen der Fahrgäste beantwortet, Fundsachen entgegengenommen und der Fahrgastwechsel beachtet. Und wieder wird auf die Uhr geschaut. Durch die Standardverspätungen ist die Abfahrzeit oft längst vorbei. Nun wird geschaut, ob alle Fahrgäste drin sind. Man kann es nicht sehen, also wird gewartet bis auch der letzte Fahrgast auf dem Bahnsteig den Blick freigibt. Da man die Fahrgäste ja nicht vom Bahnsteig werfen kann, muss man also den Zug entlang gehen, um alle Türen einzusehen. Bleibt einer dieser Punkte auf Grund fehlender Konzentrationsfähigkeit auf der Strecke, ist allein der Lokführer schuld, wenn etwas schief geht. Denn für jede Handlungsweise gibt es eine Anweisung. Einige Lokführer halten sich ganz genau an diese Weisungen und werden dafür auch noch gemäßregelt, weil die Umsetzung der Weisungen zwangsläufig den Fahrplan umschmeißt. Das ist Mobbing durch das Unternehmen, denn genau diese Kollegen müssen dann auffällig oft zum Bahnarzt, müssen auffällig oft zum Dienstuntritt und auf den Simulator zur Überprüfung der Kenntnisse. Einige Kollegen fühlen sich dadurch eingeschüchtert. Wenn sie streng nach den ZAT-Vorschriften arbeiten, kommt es zu Maßregelungen durch das Unternehmen, wenn sie es nicht tun, kommen die Fahrgäste in Gefahr. Der Dumme bleibt der Lokführer.

Klappe zu, alles gut

Auch bei DB Regio gibt es Probleme bei der Zugabfertigung. Dort heißt das problembehaftete Abfertigungsverfahren TAV (Technikbasiertes Abfertigungsverfahren). Beim TAV sollte ursprünglich der Lokführer überhaupt nicht mehr aus dem Fenster schauen. Bei Aufleuchten der Grünschleife (alle Türen sind zu) wird die Traktions Sperre unterbrochen und der Lokführer kann abfahren, wohl gemerkt ohne Blick aus dem Fenster. Der Zug fertigt sich sozusagen selbst ab und meldet dies dem Lokführer. Bei diesem Verfahren kam es jedoch unweigerlich zu einigen Vorkommnis-



sen. Das EBA (Eisenbahnbundesamt) hat sich eingeschaltet und DB Regio musste reagieren. Daraufhin führte man den sogenannten Serviceblick ein. Jetzt muss der Lokführer vor Rücknahme der Türfreigabe feststellen, ob noch Fahrgäste ankommen. Dieser Serviceblick wird quasi bei jedem Verkehrshalt angewendet. Zusätzlich wurde für die Betriebssicherheit ein sogenannter Betriebsblick eingeführt, der bei Bahnsteigen, deren Spaltmaß – das ist der waagerechte Abstand zwischen Fahrzeug und Bahnsteig – größer als 25 cm ist, durchgeführt werden muss. Die davon betroffenen Bahnsteige sind in einer Weisung aufgeführt. Das heißt, dass bei diesen Bahnsteigen ein Zwangsschließen unter Beobachtung der Vorgänge am Zug durchgeführt werden muss. Wenn der Lokführer dieses vom Führerstand aus nicht beobachten kann, muss er gegebenenfalls den Zug soweit ablaufen bis ihm dieses möglich ist. Bei Haltezeiten von 30 Sek. auf Bahnhöfen, wie z. B. Berlin – Zoo, ein unmögliches Unterfangen. Außerdem gibt es andere Bahnhöfe, wie z. B. Berlin – Spandau, die nicht in der Weisungsmappe aufgeführt sind, aber trotzdem vom Lokführer nicht ein-

sehbar sind. Ein Zwangsschließen muss aber auch dann vorgenommen werden, wenn Fahrgäste im Türbereich stehen bleiben und die Lichtschranke oder der Einklemmschutz eine Person erfasst. Aus entsprechender Fachpresse ist bekannt, dass das EBA die Erlassung einer weiteren Verfügung zum Thema TAV vorbereitet. Die wesentlichen Forderungen des EBA sind nachzulesen in der Drehscheibe vom Sept./Okt. Es wird im Prinzip von der DB gefordert, dass sicher zu stellen ist, dass Personen beim Ein- und Ausstieg nicht gefährdet werden dürfen. Dazu fordert das EBA die zusätzliche Besetzung mit Zugbegleitern oder die Ausrüstung mit technischen Einrichtungen, wie Spiegel oder Monitore. Die Forderung nach zusätzlichen Zugbegleitern, kann unserer Auffassung nach, nur voll unterstützt werden. Bei den zusätzlichen technischen Einrichtungen sollten wir allerdings sehr wachsam sein. Hier besteht nämlich die akute Gefahr, dass hier technische Hilfsmittel nach billigsten Standards als Alibifunktion installiert werden, um dann einzig und allein den Lokführer für die bestehenden Mängel im TAV-Verfahren verantwortlich zu machen. Spiegel, die bei entsprechender Witterung beschlagen, zu klein und ungünstig aufgestellt sind sowie Fahrzeugspiegel, die an gebogenen Bahnsteigen auch nichts nützen, erhöhen nicht die Sicherheit der Fahrgäste, sondern dienen nur dazu, den Lokführer bei entsprechenden Vorkommnissen zur Verantwortung ziehen zu können. Die Forderung muss sein, dass entsprechende Züge grundsätzlich mit Zugbegleitern besetzt werden (z.B. bei allen lokbespannten Zügen), oder dass sie mit technischen Hilfsmitteln in hoher Qualität ausgerüstet sind, die dem Lokführer in jeder Situation eine exakte Beobachtung der Vorgänge am Zug ermöglichen. Sie sind demzufolge sicher auch sehr teuer, aber bei den technischen Hilfsmitteln muss die Meßplatte aus Sicherheitsgründen eben extrem hoch angelegt werden. Wir stehen hier ausnahmsweise mal ganz auf einem Standpunkt der Deutschen Bahn: „Als Mitarbeiter müssen Sie in erster Linie für Sicherheit [...] sorgen.“ (Konzernrichtlinie 408.111.4)

Keine Bitte, Eine Forderung !

Wenn man die Probleme im Zusammenhang mit ZAT und TAV betrachtet, bleibt nur eine Antwort. Die Aufsichten gehören auf die Bahnsteige und die Zugbegleiter auf die Züge und nicht ans Ende der Welt. Nicht nur die Sicherheit der Fahrgäste, sondern die Sicherheit des gesamten Eisenbahnbetriebs hängt von den Aufsichten und Zugbegleitern ab. So sind die Aufsichten nicht nur die Augen und Ohren der Fahrdienstleiter, sondern auch der Wachschutz für die Fahrgäste und für den gesamten Bahnsteig. Als Ansprechpartner für Fahrgäste und Lokführer sind die Aufsichten wie auch die Zugbegleiter von unschätzbarem Wert, den die Lokführer nun ersetzen sollen. Das können sie nicht, denn sie sind und bleiben in erster Linie Lokführer und nicht das Mädchen für alles, wie es das Unternehmen gerne hätte.

Morgens um 03.15 Uhr, der Zug fährt, der Geist ist tot ...



Entgleisung des Monats

Die Lokführer im Unternehmensbereich mit dem häufig wechselnden Namen (z. Z. Schenker) hatten in diesem Halbjahr eine Unterweisung über das korrekte Ausfüllen des „Nachweises für Schichtabweichung“. Aus diesem Grund führte auch der Teamleiter „Tf-Administration“ (Leiter des Büros der Seelenverkäufer oder Freizeitgestalter) des Transportmanagements Ost uns durchs Programm. Ein Kollege nutzte die Gelegenheit, um an ihn die Frage zu stellen, ob es denn möglich wäre, im laufenden Jahr Überstunden abzubauen. Die Antwort: „Wenn sie in diesem Jahr Überstunden abbauen wollen, gehen sie nächstes Jahr zum Arbeitsamt.“ (!!!) Diese offene Drohung sollte uns doch sagen: Finger weg von Überstunden! Ist die Jahresarbeitszeit erreicht – zu Hause bleiben! Denn: Jede Überstunde gefährdet in der Tat unsere eigenen Arbeitsplätze, weil wir die Arbeit für zwei machen.

Fröhlich sein und singen

Diesen Schichten habe ich entgegengefiebert. Um halb zwei aufgestanden, um 3:12 Uhr Schichtbeginn. Und dann bis 15:10 Uhr. Wenn alles gut geht - um 16:30 an der Haustür. Morgens geht es noch. Aber spätestens ab 10 Uhr fangen die Augen an zu rollen und die Quälerei geht los. Die Sonne von vorn und sommerliche Temperaturen auf dem Führerstand der 155iger, Führerstand 1. Die Lüfter spielen ihr monotones Wiegenlied.

Doch heute ist mir nicht Bange. Gibt es doch ein Arbeitsblatt, das Hilfe verspricht. Liest sich wie in einem Störsuchplan für Lokomotiven. Ganz klar: Bist du kaputt, dann Batterie wechseln! Gibts denn da gar keine kostenlose Hotline um einen Ersatzlokführer anzufordern? Fangen wir mal an das Arbeitsblatt zu lesen:

„Machen sie Entspannungsübungen!“ Noch mehr entspannen? Könnte doch auf der Stelle vom Stuhl kippen und einschlafen.

„Ändern sie die Klimatisierung!“ Fenster auf, Fenster zu. Mehr geht nicht.

„Tanken sie frische Luft!“ Nun schon 4 Stunden Durchzug im gemütlich heißen Führerstand bei 30 Grad im Schatten. Hält man sonst auch gar nicht aus. Habe ich vielleicht irgendwo die Hotline für frische Unterbuchen übersehen?

„Singen oder Pfeifen sie!“ Ja, ja aus dem letzten Loch und in den Pausen machen wir Karaoke. Mann, die haben doch lange Weile in den Chefetagen. Gucken wohl zu viel Musikantenstadl. Na, man kann es ja mal ausprobieren. Man soll ja schließlich nicht alles von vorneherein ablehnen. Was fällt mir denn ein? Ach ja! Für Schenker „Sag mir wo du stehst...“; „Es fährt ein Zug nach nirgendwo“. Für den Regionalverkehr „Auf der schwäbischen Eisenbahn“ oder „Sing mein Sachse sing“. Für den Nahverkehr „Eine kleine dick Madam, fuhr mal mit der Eisenbahn“. Werde mir vom Teamleiter bei der nächsten Begleitfahrt etwas vorsingen lassen... vielleicht tanzt er mir auch noch in seiner schicken Warnweste etwas vor...

Hey, Klasse es funktioniert! Bin vor lachen wieder hellwach. Danke liebe Deutsche Bahn für das Arbeitsblatt „Keine Routine“.



AKTIVITÄT STATT 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 Leserbriefen mit eigenen Themen werden gern entgegen genommen und vertraulich behandelt.