

Endstation Börse!?

Jeder dürfte durch den gestiegenen Arbeitsdruck erfahren haben, was der geplante Börsengang der Deutschen Bahn für uns Mitarbeiter in Zukunft bringen wird. Nun fand Anfang Oktober das Event des Jahres für Mehdorn erst einmal nicht statt. Wenn die Deutsche Bahn AG ihre Transport- und Logistik-Tochter, wie geplant, an die Börse gebracht hätte, hätte der Vorstand und die oberste Führungsebene der Bahn ein millienschweres Bonuspaket bekommen. Unsere Schadenfreude darüber, dass die von den Managern sicher geglaubten Geldsäcke große Löcher bekommen haben, ist zwar erst mal angebracht, doch die Privatisierung ist nur aufgeschoben und nicht aufgehoben. Die Spekulanten, die sich die Bahn als letztes großes Staatsunternehmen zum Fraß vornehmen wollen, liegen noch immer auf der Lauer. Das ganze Desaster an der Börse hat uns nur eine Atempause verschafft. Ein Ende der Verschlechterungen, der Ausgliederungen, der Fremdvergaben, der Leiharbeit und des Personalabbaus ist nicht zu erwarten. Schon werden Stimmen laut: Der fehlende Erlös durch den Börsengang gefährde notwendige Investitionen bei der Bahn, um so neue Gründe für den Börsengang zu liefern. Wie hoch wären denn die Einsparungen, wenn wir die ganze Bande von Chefs abschaffen würden? Ich kenne keinen Chef, über den ich sagen könnte: Dieser ist notwendig, damit ich meine Arbeit machen kann. Dazu streicht er noch ein Vielfaches unseres Lohns für seine „wichtige“ Tätigkeit ein. Wir bezahlen mit unserer tagtäglichen Arbeit seinen Posten. Wer braucht schon diese Chefs und von ihnen abhängige Politiker? Dann wäre auch genug Geld vorhanden, für notwendige Investitionen und uns „unersättliche“ Bahner. Und noch was: Sollen sich die Spekulanten an Kreditblasen bereichern bis sie platzen und ins nächste Finanzloch fallen!



DB Regio-Nordost - Wer gut schmiert, der gut fährt

Die DB-Regio Nordost will bis Ende Januar einen Sozialplan für die Lokführer, die KINs und die Schlosser aufstellen. Die DB-Regio hat sich ein besonderes Verfahren ausgedacht, welches den Sozialplan in Altersgruppen aufsplittet, um gezielt bestimmte ältere Kollegen abbauen zu können. (Ein Kollege von DB-Railion hat gegen ein solches Verfahren bereits vor Jahren einmal erfolgreich geklagt.) Doch die Betriebsräte winken dieses Aufsplittungsverfahren im Augenblick durch. Diese Betriebsratsspitzen bei DB-Regio haben für ihre „Fürsorgepflicht“ schon im Voraus eine Gehaltserhöhung von 1.800 Euro auf 3.000 Euro erhalten.

Übrigens: Mit einem Viertel der Stimmen (Unterschriften) der Beschäftigten bei DB Regio Nordost können Betriebsräte abgesetzt werden. Es könnte ja schließlich sein, dass durch den oben genannten Schmierstoff diese Betriebsräte nicht mehr so wirklich unsere Interessen vertreten, oder?!

AKTIVITÄT STATT PASSIVITÄT

V.i.S.d.P. Horst Krüger, Lindenstraße 25, 12554 Berlin
Standpunkt-Redaktion@gmx.net / www.netzwerkit.de/projekte/standpunkt-gruppe
Der Standpunkt kann unter der angegebenen E-Mail Adresse abonniert werden.
Sendet uns eure Meinungen zu den Artikeln oder schreibt Leserbriefe.

ZAT_{FM}, TAV, SAT – alles nur Salat!

Erweiterte Auflagen des Eisenbahnbundesamts (EBA) führten dazu, dass die Betriebserprobung ZAT-FM (Zug-Abfertigung durch Triebfahrzeugführer mittels Führerstands - Monitor) ausgesetzt wurde. Der Auslöser für das EBA war auch die gestiegene Anzahl an unzulässigen Vorbeifahrten an HALT-zeigenden Signalen. Für die Mitarbeiter vom EBA ist dabei deutlich geworden, dass es für den Lokführer auf einigen Stationen kaum mehr möglich ist, sich auf alle Vorgänge gleichzeitig ausreichend konzentrieren zu können. Die Beachtung der Signale, des Fahrgastwechsels, der Fahrzeugtechnik, der Fahrgastinformation und der Zugsicherungseinrichtung kann mit dem Selbstabfertigen der Züge nicht zu 100% erfolgen. Noch schwieriger wird es bei schlechter Witterung. Irgendwann in einer 10 Stunden Schicht können sich Fehler einschleichen. Wir sind schließlich keine Maschinen. Da sich die zusätzliche Konzentration auf ZAT bei der S-Bahn und TAV/SAT bei Regio damit auf einen sicherheitsrelevanten Bereich sehr negativ auswirkt, entstehen Risiken für die Fahrgäste und für uns. Ein sicherer Zugbetrieb mit ZAT ist also nicht nur aus unserer Sicht unmöglich, sondern nun auch nach Ansicht vom EBA. Die Einführung von ZAT, TAV oder SAT wurden in den letzten Jahren Arbeitsplätze und Strukturen auf Kosten der Sicherheit vernichtet. Strukturen, die zuvor über Jahrzehnte hinweg bestens funktionierten und der Sicherheit der Menschen gerecht wurden. Diese dürfen nicht dem Kostendruck geopfert werden. Nach der Entscheidung vom EBA kommen nun erste Aufsichten aus der Verbannung (z. B. von DB Sicherheit) zurück. Sie werden ihre Arbeit wieder bei der S-Bahn in Berlin aufnehmen.

Es sollten nur die ersten Kollegen von vielen sein, die für einen sicheren und pünktlichen Betrieb der S-Bahn nötig sind.

Fehlersuche à la Suckale

Durch eine Führungskraft wurde die unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt-zeigenden Signal durch einen Kollegen ausgewertet. Der Kollege wäre übermüdet gewesen und hätte seine Pflicht verletzt, ausgeruht zur Schicht zu erscheinen. Darum müsse der Lokführer, nach Ansicht des Chefs, zur Rechenschaft gezogen werden! Unsere tollen Schichten und Pläne in Bezug auf Ausschlafen lassen bekanntlich stets zu wünschen

übrig. Und außerdem kann der Kollege sowieso nicht schuld gewesen sein, denn die ehemalige Personalchefin, Frau Suckale, sagte schließlich einmal vor nicht allzu langer Zeit: „Die Lokführer müssen doch gar nichts machen, die Technik fährt und bremst den Zug.“ Dann kann demzufolge doch auch nur eine Störung am Fahrzeug vorgelegen haben. Und dafür kann man doch nun wirklich nicht den Lokführer verantwortlich machen.

Betriebsrat wird nicht gefragt

Es gibt Dinge in einem Unternehmen, vor denen scheuen sich Geschäftsführer und Vorstände, wie der Teufel das Weihwasser. Mitarbeiter, die sich nicht kontrollieren lassen und durch eine gemeinsame Aktion den Optimierern ein Schnippchen schlagen. Mitarbeiter, die sich nicht einmal mittels der Gewerkschaften und Betriebsräte unter Kontrolle bringen lassen. Solche Dinge geschahen bei der S-Bahn in Berlin. Lokführer konnten die neuen Schichtpläne nicht ertragen und wurden krank. Jeder für sich, einer nach dem anderen und doch alle gemeinsam. Dies fand seine Wirkung und die Schichtpläne mussten aufgrund des Drucks der Mitarbeiter zurückgenommen werden. Nun hat die Geschäftsführung der S-Bahn Berlin daraus gelernt. Sie setzt ihre Pläne nun nicht mit einem Schlag um, sondern erhöht den Druck auf die Mitarbeiter schrittweise. Schichten werden verlängert, Arbeitszeiten werden nicht angerechnet oder Schichten werden ohne Zustimmung des Betriebsrats eingeführt. Es werden zusätzlich noch andere Wege gegangen. Ohne Zustimmung des Betriebsrats werden Kollegen von DB-Zeit bei der S-Bahn Berlin ausgebildet. Bevor der Betriebsrat sein Mitbestimmungsrecht erstreiten kann, sollen die Kollegen auf den Zügen sitzen. So versucht die Geschäftsführung durch ihre „verfehlte“ Personalplanung die Mitarbeiter zu spalten. Aber eingesetzt werden die Lokführer von DB-Zeit nun nicht. Die gerichtliche Klärung der Rechtmäßigkeit des Einsatz bei der S-Bahn und die fehlende Zustimmung des Betriebsrats führen daher dazu, dass DB-Zeit diese Lokführer wieder abzieht und sie in Hamburg einsetzt, wo ebenfalls ein Mangel an Lokführern besteht. Gegen eine Festanstellung hätte der Betriebsrat bestimmt keine Einwende gehabt. Aber so werden die Kollegen von DB-Zeit ein weiteres Mal zum Spielball einer „verfehlten“ Personalpolitik bei der Deutschen Bahn.

DB - mit Sicherheit unsicher

Zum 30.11.2008 sollen über 100 Mitarbeiter der Wachschutzfirma Pedus (Peter Dussmann), die bei der S-Bahn Berlin, ihre Jobs verlieren. Schicksale werden dadurch zerstört und die Bahn klatscht sich dabei noch kräftig in die Hände. In Zukunft soll bei der S-Bahn in Berlin die Wachschutzfirma Securitas zum Zuge kommen, an der die Bahn zu 40% beteiligt ist. Pedus mit ihren Dumpinglöhnen ist der Bahn immer noch zu teuer. Dabei werden bei Pedus noch nicht einmal Mindestlöhne gezahlt. Da traut man sich dann nun nicht zu fragen, wie groß, der Unterschied zwischen den Securitas-Löhnen und Hartz IV sein wird.

„Giù le mani dall' Officina di Bellinzona“

„Hände weg vom Ausbesserungswerk in Bellinzona“

So definierten die Beschäftigten des Ausbesserungswerks in Bellinzona (Tessin) im März diesen Jahres ihre Wut über den geplanten Verlust ihrer Arbeitsplätze. Der Standort des Cargo-Ablegers der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), zuständig für Waggons und Loks, sollte nach Plänen der SBB 2008 geschlossen werden. Diesen Plänen haben die Beschäftigten den Kampf angesagt. Sie beschlossen gewerkschaftsunabhängig für ihre Arbeitsplätze zu streiken und gründeten ein Streikkomitee. Die Bahn-Gewerkschaften hatten nämlich ihr Vertrauen bei der Belegschaft verloren und so erinnerten sich die Beschäftigten an ihre eigenen Kräfte. Unabhängig und selbstbewusst führten sie ihren Kampf für ihre Arbeitsplätze. Die Verhandlungsdelegation der Streikenden musste stets Bericht erstatten und die Arbeiter haben entschieden, ob sie die Ergebnisse annehmen wollten oder nicht. Darüber hinaus wurden für die Unterstützung des Streiks in der Bevölkerung Solidaritätsgelder gesammelt: 1,5 Millionen Franken (ca. 1 Million Euro).

Der Streik lief über einen Monat. Mit Erfolg. Die Beschäftigten haben ihre Arbeitsplätze behalten. An einem runden Tisch mit Vertretern der SBB, der Schweizer Regierung, den Bahn-Gewerkschaften und dem aus der Belegschaft gewählten Streikkomitee werden bis heute die weiteren Bedingungen für den Erhalt des Ausbesserungswerks und die Arbeitsplätze ausgehandelt. Ständig wird die Belegschaft über den Fortgang des runden Tisches informiert. Bei Unstimmigkeiten während der Gespräche wird die Belegschaft durch das Streikkomitee unmit-

telbar zu Versammlungen einberufen, um gemeinsam ein weiteres Vorgehen abzustimmen. Der Streik in Bellinzona ist nur unterbrochen, aber nicht beendet.

(Willst du mehr über den Streik erfahren?)

Lies nach bei:

www.netzwerkit.de/projekte/standpunkt-gruppe.

Neues Pilotprojekt im Güterverkehr

Irgendetwas muss sich die Chefetage einfallen lassen. Die Pünktlichkeit im Güterverkehr wird immer geringer und damit auch die Gewinnmargen. Die mangelhafte Planung, schlechte Disponierbarkeit der Lokführer wegen fehlender Baureihen und Streckenkenntnis, kaputt-sanierete und teilweise marode Schienenwege, eingespartes Personal auf den Bahnhöfen müssen irgendwie aufgefangen werden.

Der Flexi-Lokführer soll das alles ausgleichen. Ein neues Pilotprojekt bei Schenker, das nach erfolgreicher Erprobung in allen Geschäftsbereichen durchgesetzt werden soll. Für das Projekt sollen 10-25% der gesamten Lokführer auf den ausgewählten Meldestellen „gewonnen“ werden.

Der Köder:

- 10% mehr Lohn.

Der Preis:

- 8 Stunden Rufbereitschaft danach eine bis zu 12 Stunden lange Schicht
- Pausen werden schlechter bezahlt
- Tätigkeitsunterbrechungen werden nicht voll angerechnet
- Jahresruhetagsplan (großer Mist aber nicht wirklich neu bei Schenker)

Nach dem letzten Pilotprojekt „Langläufe Dresden- Hamburg“ und die „gute Resonanz“ (Zitat Aushang in den Meldestellen) aus Halle und Rostock, versucht der Konzern nun wieder aus der Angst der Menschen um ihren Arbeitsplatz ein gutes Geschäft zu machen. Die GDL zeigt sich gesprächsbereit zu dem Unfug. Warum werden die Leute nicht erst dazu befragt, was der Konzern sich da wieder ausgedacht hat. Wo liegen die Gefahren für uns, wenn sich so ein Modell durchsetzt? Wir sollten die Möglichkeit haben, vorher darüber offen zu diskutieren und abzustimmen, was gemacht wird. Wollen wir, das der LfTV auf diesem Weg ausgehebelt wird?

Gastkommentar

Hallo liebe Dienstplangestalter, Schichtsteller, den „Mist Unterschreiber“, Freizeitvermurkser, Leiter/Halbleiter und alle anderen der Kommandoebene!

Ich möchte hiermit einfach mal „Danke“ sagen für die großartige Leistung die Tag für Tag von Euch erbracht wird. Schließlich gebt ihr Euch große Mühe unser Dienste noch einen Tick bescheidender zu bauen und zu verteilen! Und bevor jetzt Sprüche kommen „wir können ja auch nichts dafür etc, etc...“ lasst es, das glaubt Euch sowieso niemand mehr! Wie war denn euer Wochenende? Schönes Wetter war ja, also genügend Zeit für die Familie gehabt oder? Was Nettes erlebt? Bestimmt! Und wie war mein Wochenende? Na besch.....! Was sonst! Trotzdem, Danke der Nachfrage! Familie gesehen? Na ja, mal kurz, den Rest am Telefon geklärt! Oh, warum denn das? Ganz einfach, war mal wieder am Wochenende mit tollen Frühdiensten bestraft. z. B. Freitag. Der ging ja noch, hatte zwar erst nach 9h gegen 14.00 Uhr Feierabend, aber egal, war ja mal wieder Chaos und der Tag wurde nicht langweilig. Und Sonnabend? Kurz nach 04:00 an der letzten Vorzugsmeldestelle aufgeschlagen, zum Glück fuhr ja der Nachtverkehr. Puuhh, noch mal Glück gehabt. Zwischen den ganzen Idioten ein richtiges Erlebnis. Brauchte ich also erst 02:30 Uhr raus. Nach dann wieder fast 9h abgeleistetem

Dienst schnell nach Hause. Sonntags darf ich mal etwas länger schlafen weil erst gegen 06:00 Uhr Dienstbeginn. Natürlich in der Pampa. Wer jetzt denkt „Hat er doch Glück gehabt...“ nee, nee, dafür geht er fast bis 16:00 Uhr. Natürlich endet er an der letzten Vorzugsmeldestelle! Wieder schnell nach Hause, denn für Montag früh hat sich unser Kreativteam was besonderes einfallen lassen. Dienstbeginn vor 04:00 Uhr (wieder vor 03:00 Uhr raus) und dann ein paar schöne Ringrunden gedreht. Also 7h den Kasper machen, hoch vom Sitz, Tür auf, laber, laber, Tür zu und weiter. Vorteil, fall ich wenigstens nicht vor Müdigkeit vom Schemel! Und wenn doch, bin ja selbst schuld, was verplane ich mein Wochenende auch so intensiv. Müsste mir mehr Zeit nehmen für die angenehmen Dinge. Ihr wisst schon, wovon ich rede, habt ja „Euer“ Wochenende damit verbracht! So, nun lasst den Kopf nicht hängen. Bin ja nicht der einzige dem es so geht und dessen Wochenende ihr auf dem Gewissen habt. Denkt positiv, es könnte ja schlimmer kommen und da bin ich ganz sicher, dass ihr das schon hinbekommt mit dem „schlimmer...“ Falls jetzt jemand meint, „hat ja in der Woche mal frei, genau, hab ich ja auch „mal“ (oft nur ein Tag). Und es gibt Kollegen, die dürfen dann bei zwei freien Tagen einen davon opfern um Euren Planungsmurks vom letzten Jahr zu kompensieren! Darum wollte ich einfach mal „Danke“ sagen!

