

STANDPUNKT

von aktiven Mitgliedern der GDL

„Fragen Sie uns, wir helfen Ihnen gern. Bitte beachten Sie, dass Abfertigung des Zuges Vorrang hat.“

Diese Aufforderung steht noch an so manchen Aufsichtsräumen, auch an denen, wo keine örtliche Aufsicht mehr benötigt wird. So ähnlich wird es wohl bald an allen im S-Bahnnetz befindlichen Fahrkartenhäuschen stehen. Arbeiten der bald ehemals örtlichen Aufsichten werden nicht nur dem Fahrpersonal, sondern nun auch den Verkäufern aufgebürdet. Mehr Geld für mehr Arbeit werden diese Kollegen genauso wenig bekommen.

Ähnlich sieht es beim Werkstattpersonal aus. Instandhaltungsstufen, die früher in der Hauptwerkstatt stattfanden, werden nun in den Betriebsstätten durchgeführt. Das alles unter großem Zeitdruck, aber mit immer weniger Personal.

Dazu kommen noch die Extraarbeiten wie zum Beispiel das Schwächen, Verstärken und Räumen der Züge, das übliche Rangieren wegen akutem Lokführermangel sowie das Beseitigen von Mängeln an Zügen während der Instandhaltungsphase - oft ohne nötige Ersatzteile.

Die Arbeitsmoral ist also nicht nur beim Fahrpersonal, sondern auch bei allen Kollegen der S-Bahn gesunken. Das wissen wir nicht erst seit gestern, deshalb wollen wir als kritisches Fahrpersonal deutlich machen, dass Arbeitskampf nicht nur unser Problem ist. Wir denken an alle Eisenbahner, egal ob und wie man organisiert ist. ■

Denn wir wissen nicht was wir tun (sollen) – Ruhepläne bei Railion / Schenker DB

Sicher kennt jeder von uns die Gestaltung des Arbeitsalltags in Form von Schichtfenstern, Dispo-Wochen usw. Je nach Geschäftsbereich trägt das Kind einen anderen Namen. Doch wie soll man sein Familien- und Berufsleben unter solchen Voraussetzungen in Einklang bringen?

Hier ein Beispiel für einen Ruheplan bei Railion:

vollständig frei. Erschwert wird die Sache noch dadurch, dass erst 3–5 Tage im Voraus konkret bekannt wird, wann Schichtbeginn und -ende liegen. Also, ob man Früh-, Spät- oder Nachtschicht hat. Doch wir sind ja so zufrieden, dass wir einen Job haben, mit dem wir uns z.B. einen fahrbaren Untersatz finanzieren können. Sprich ein Fahrzeug, das

	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
Wo1	18:00	56h		06:00			
Wo2	09:00	21:00				09:00	48h
Wo3	09:00				22:00	56h	
Wo4	06:00			18:00	36h	06:00	
Wo5			09:00	56h	17:00		
Wo6	09:00	21:00				16:00	36h
Wo7	04:00				22:00	56h	
Wo8	06:00		18:00	36h	06:00		
Wo9		09:00	21:00				09:00
Wo10	56h	17:00				09:00	48h

Weiße Felder bedeuten, dass diese Tage komplett freie Kalendertage sind.

An den Tagen mit grauen Feldern ohne Zeitangabe sind Anfangs- und Endzeiten vollkommen offen.

1. Woche: Ende der Ruhezeit Do 6:00 nächste Ruhe beginnt Mo 9:00 und geht bis Di 21:00 (2. Woche). Dann wieder Ruhe ab Sa 9:00 bis Mo 9:00 (3. Woche), neue Ruhe ab Fr 22:00. In diesem Zeitraum von 16 Tagen wäre, nimmt man die volle Inanspruchnahme unserer teuren Arbeitskraft durch den Arbeitgeber an, ist nur ein einziger Kalendertag

zu jeder Tages- und Nachtzeit zur Verfügung steht – wie wir selbst.

Der geringste Anspruch an eine Planbarkeit ist doch, dass die Schichtdauer festliegt. Nutzen wir die Möglichkeit des eigenständigen Tarifvertrags, um ihn mit Inhalten zu füllen, die eine wirkliche Verbesserung unserer Arbeitsbedingungen erreichen. ■

Jobkiller Verkehrsvertrag

Mit Erleichterung nahmen wir Kollegen den nicht ganz unerwarteten Verzicht des Berliner Senat zur Kenntnis, die Nord/Südstrecken nicht bis zum Auslaufen des Verkehrsvertrages im Jahr 2017 auszu-schreiben. Die S-Bahn Berlin verpflichtet sich dazu mehr Leistungen für dasselbe Bestellerentgelt zu erbringen. Doch wie und von wem wird diese Mehrleistung erbracht?

Fakt ist:

Die S-Bahn Berlin GmbH hat sich seit ihrer Gründung 1995 von 4.900 Mitarbeitern auf 2.839 Mitarbeitern „gesund geschrumpft“. 2.000 KollegenInnen oder 40,5% der ursprünglichen Belegschaft haben mit ihrem Arbeitsplatzverlust dazu beigetragen, dass die Ausschreibung der Nord/Süd Strecke ausgesetzt wurde. 2.000 KollegenInnen, die zum Teil in jahrelanger Schichtarbeit Familie, Freundschaften und ihre Gesundheit ruiniert haben! Wenn man davon ausgeht, dass ein Mitarbeiter (mit Lohn und Sozialabgaben des Arbeitgebers) das Unternehmen 35.000 € „kostet“, kommt eine Ersparnis von 70 Mio. € jährlich zusammen. Bis zum Ablauf des Verkehrs-

vertrages 2017 sind das stattliche 700 Mio. € .

Seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH 1995 sind die Fahrgastzahlen, die Kundenzufriedenheit sowie die Fahrpreise gestiegen und das Bestellerentgelt heruntergekürzt worden.

Die Länder Berlin und Brandenburg werden wohl kaum diesen Arbeitsplatzabbau in Zukunft mit erhöhten Bestellerentgelten honorieren wollen.

Der Verkehrsvertrag spricht eine klare Sprache:

- Die Länder wollen mehr Leistung für dasselbe Geld
- Doch diese zusätzliche Leistung wird von einer kleineren Belegschaft erbracht.

Vielleicht ist die Forderung der Länder nach 120 zusätzlichen Kundenbetreuern ein Fingerzeig in eine andere Richtung. Obwohl 120 Kundenbetreuer für 167 Bahnhöfe nicht wirklich viel sind. Es bleibt zu hoffen, dass diese 120 Kundenbetreuer tarifentlohnte Mitarbeiter sind und nicht ehemalige KollegInnen, die nach einem Jahr Arbeitslosigkeit Hartz IV erhalten und diese „Dienstleistung“ dann für 1 € erledigen müssen. ■

Bewertung des Tarifabschlusses

Es ging in diesem Tarifstreit einzig und hauptsächlich um die weitere Existenz der GDL. Spätestens nach dem Treffen mit Verkehrsminister Tiefensee wurden alle Streiks abgesagt, um nicht Gefahr zu laufen, dass der Arbeitskampf der Fahrpersonale ausufert. Der Druck der GDL-Mitglieder nach einem harten Arbeitskampf war sehr hoch. Spätestens im Dezember `07 war der Wille zum unbefristeten Streik nie größer gewesen. Mit allen Mitteln wollte die Basis ihre Forderungen für mehr Gehalt, Herabsetzung der Arbeitszeit und die Eigenständigkeit durchsetzen. Die Verteidigung der existenziellen Interessen der Fahrpersonale waren von der GDL-Struktur jedoch niemals gewollt. Es ging allein um die Eigenständigkeit und dies mit dem Mittel, die GDL-Mitglieder dafür aufzupeitschen. Allein nur für die Eigenständigkeit der GDL hätten sich wesentlich weniger Mitglieder in diesen Arbeitskampf gestürzt und wären nicht bereit gewesen all die Repressalien auf sich zu nehmen.

Da sich die GDL es sich selber auf die Fahnen geschrieben hat,

den Reallohnverlust von 9,5 % auszugleichen, hat sie dies gerade mal im Ansatz durchgesetzt. Die Kollegen waren jedoch für mehr als das in den Arbeitskampf ge-



gangen. Jedem war vorher zwar bewusst, dass es keine 2.500 Euro als Einstiegsgehalt geben wird. Jedoch, dass das Ergebnis, dass nun das Einstiegsgehalt für Lokführer fast 500 Euro unter der Forderung liegt, sehen fast alle GDLer als Luftnummer an. Der Unterschied zum Transnet-Abschluss ist in den Gehaltstabellen nur minimal. Unverständnis hat sich bei den Kollegen verbreitet, dass in der heißen Phase die Luft aus der Kampfbereitschaft der Kollegen genommen wurde. Und

dies von der eigenen Gewerkschaft.

Kritik muss auch gegen den Betriebsrat der Berliner S-Bahn geäußert werden, der sich nicht einmal zu einer Grußbotschaft an die streikenden Fahrpersonale bewegen ließ. Der Betriebsratvorsitzende [Betriebsratliste „TfB“(Transparenz für die Basis) und Transnet-Mitglied] hielt es nicht für nötig, den kämpfenden Fahrpersonalen den Respekt zu bekunden. Anderslautende Stimmen von Betriebsratmitgliedern wurden massiv unterdrückt. Auch der Streik bei der Berliner Verkehrs Gesellschaft (BVG) war offenbar kein Anlass für den Betriebsrat, die Solidarität der S-Bahner mit den Bus-, Tram- und U-Bahnfahrern der BVG zu bekunden. Dies geschah ebenfalls nicht von Seiten der GDL. Fahrpersonale der S-Bahn machten sich selbstständig auf den Weg zu den streikenden BVG/BTlern und wurden dort herzlich empfangen und ihre Solidarität begrüßt. Die Hoffnung auf zukünftige gemeinsame Streiks wurde wiederholt geäußert. ■

„Es geht voran ...

... in *unserem* Unternehmen. Wir werden immer besser. Die Kapitalmarktfähigkeit ist erreicht.“ So klingen die hoffnungsvollen Worte unseres Vorstandsvorsitzenden. Leider können viele von uns diese rosige Zukunft, den der Weg der Bahnprivatisierung bringen wird, nicht mehr mitgestalten. Stolze 220.000 Arbeitsplätze der 440.000 aus den zusammengeführten Staatsbetrieben sind überflüssig geworden. Wir Übriggebliebenen müssen für 9,5%igen Reallohnverlust bei gleichzeitiger Steigerung der Arbeitsproduktivität unsere Arbeitskraft am Arbeitsmarkt verhöckern. Dem ge-

genüber steht eine Gewinnsteigerung von 60% im Konzern seit 2000, eine Verdreifachung der Gewinnmaximierung und die über jegliches Vorstellungsvermögen hinausgehende Erhöhung der Bezüge des 8-köpfigen Vorstands um 225% seit 2001. In den letzten Monaten haben wir angeblich unsere Republik in den Ruin getrieben und die Bevölkerung terrorisiert, nur um ein Stück vom Kuchen abzubekommen. Aber wir haben einen tarifpolitischen Erfolg erzielt, ohne die Sache an der Wurzel zu packen. Die Privatisierung ist nicht vom Tisch. Im Gegenteil der Zeitplan dafür soll

noch verkürzt werden. Personen- und Güterverkehr sollen schon in diesem Herbst verschleudert werden. Die gewerkschaftlichen Führungen sprechen sich nicht klar gegen – teilweise sogar für den Börsengang – in welcher Form auch immer, aus. Mitgestalten und damit ein verlängerter Arm des Unternehmens zu sein lautet die Devise. Sollten die Gewerkschaften sich nicht vielmehr dagegen stellen? Die Solidarisierung und ein entschlossenes Handeln aller Gewerkschaften und uns EisenbahnerInnen könnte die Zerschlagung und Privatisierung stoppen. ■

Sportliche Schichterstellung oder Sparen bis zur Olympiareife

Es soll neuerdings Schichten geben, bei denen bekommt man z.B. in Westkreuz nach der Ablösung für den Weg von seinem Zug am Stadtbahnsteig zum Fahrgastzug am Ringbahnsteig sage und schreibe eine Minute Wegezeit zugestanden. Wenn man das schafft, wird man sich vermutlich auch problemlos für die nächsten olympischen Sommerspiele qualifizieren können.

Einer anderen schon länger praktizierten Sparmethode begegnet man in Form der Vor-/Abbereitungsstufen V0/A0. (je eine Minute). Dies war eigentlich mal ganz sinnvoll erdacht, aber nur für den folgenden Fall: ein und derselbe Führer sichert kurzzeitig seinen Zug, damit er seine Pause machen kann, ohne dass sein Zug derweil durch die Lande kullert. Doch werden mit V0/A0 inzwischen immer mehr Züge „abgestellt“ und wieder „vorbereitet“ statt wie früher üblich mit V1/A1 (15 Min.). Auf Kosten von Sicherheit und Arbeitsbedingungen wird hier an Zeitschraube gedreht.

Kurz gesagt, bedeutet dies heute: Federspeicher + MMS + Schlüssel ab = Feierabend. Der nächste Kollege dann irgendwann später Schlüssel rauf + Federspeicher + MMS = Abfahren. Dass der Zug, mit dem man da gerade abfährt, aus mehr als dem Führerstand besteht, lässt sich nur anhand der Zugkonfiguration auf dem Bildschirm der MMS vage erahnen. Ob es gar andere

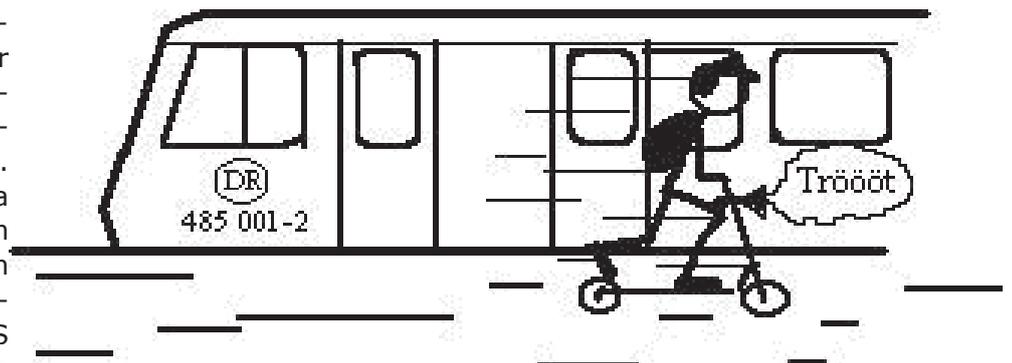
sicherheitsrelevante Probleme gibt, weiß man erst recht nicht. Gesehen und kontrolliert hat man die Wagen schließlich nicht mehr.

Nur ein schönes Beispiel von vor längerer Zeit: Geplant 0:48 in Gesundbrunnen an → Zug räumen lassen → wegsetzen nach Gl. 742 → A0 → von dort zurück zum Bahnsteig → 0:58 Fahrgastzug zum nächsten Arbeitsort. Reife Leistung! Ob's der Kollege so auch geschafft hat, weiß ich nicht.

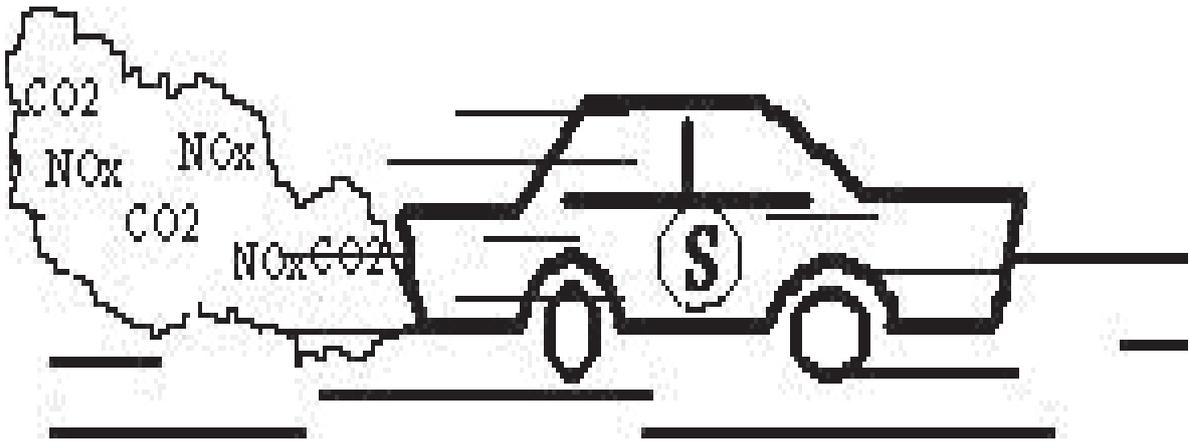
Als die Fahrdienstvorschriften noch DV und nicht KoRil hießen, gab es darin mal einen schönen Passus:

DV 408 §2 Abs. 2: „Die Betriebseisenbahner müssen es sich zur Pflicht machen, die Vorschriften gewissenhaft zu befolgen und ihren Dienst mit der dem Wesen des Eisenbahnbetriebs entsprechenden Raschheit, aber ohne Überstürzung, auszuführen.“

Dieser Passus ist inzwischen leider raus, aber man sollte mal drüber nachdenken. ■



CO₂-Bilanz unserer Dienstpläne



Unsere Geschäftsführung wird nicht müde, den klimafreundlichen Umstieg vom eigenen Auto auf die S-Bahn bzw. den öffentlichen Nahverkehr im Allgemeinen zu predigen. Das ist im Grunde auch sehr löblich. Jedoch erscheint die Sache reichlich halberzig, wenn man zum einen bei „aller Welt“ Konsequenz in dieser Frage anmahnt, zum anderen aber die eigenen Mitarbeiter zu Zeiten durch Berlin scheucht, zu denen die S-Bahn überhaupt nicht verkehrt. Und obendrein gerät das Fortkommen mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln nicht selten zur Odyssee, die unter Umständen nicht nur unver-

hältnismäßig lang währt, sondern zuweilen auch noch die notwendige Zuverlässigkeit vermissen lässt. Das es im Einzugsgebiet der S-Bahn außerhalb Berlins meist nicht einmal solch eine Odyssee als Alternative gibt. Nun ja.

Wenn man also über den eigenen Tellerrand hinausschauend die Leute dazu anhalten will, das Klima zu retten, sollte man konsequenterweise auch nicht versäumen die Suppe innerhalb dieses Tellers nach überflüssigen CO₂- und NO_x-Molekülen abzufischen.

Zudem wären moderatere Dienstanfangs- und Dienstendzeiten auch ein Beitrag zur Gesunderhaltung der Mitarbeiter. ■

Zum Schluss noch eine Anmerkung zum Fahrbetrieb:

Dank des Beschäftigungsbündnisses sind die Lokführer verpflichtet 40 Stunden in der Woche zu arbeiten, aber nur 39 Stunden bezahlt zu bekommen. Bei 960 Lokführern im Bereich der S-Bahn Berlin GmbH sind das 960 Arbeitsstunden in der Woche, die von den Lokführern unentgeltlich geleistet werden.

Angeblich zum Arbeitsplatzzerhalt(?). ■

Wir wollen diskutieren und für unsere gemeinsamen Interessen als Bahner aktiv sein. Komm zu unserem Treffen. Nur wenn wir uns selber einbringen, kann sich unsere Situation zum Positiven verändern.

***Die nächsten Treffen sind am
14. + 21. Februar 2008
jeweils Donnerstags um 14 Uhr
im DB-Casino am Ostbahnhof (Obergeschoß)***

***Aktivitäten gegen Passivität!
aktive-Mitglieder-der-GDL@gmx.de***