



*Dumping-Notruf
„Schütze deine Arbeit“*



Hier passt alles zusammen: Qualität aus einer Hand!

Die mobifair-Zertifizierungs- und Beratungsgesellschaft mbH unterstützt Unternehmen, Verbände und Institutionen mit einer Vielzahl von Dienstleistungen. Sie alle sind miteinander verbunden und bieten in den Bereichen Beratung, Zertifizierung, Studien und Kontrolle individuelle Lösungen an.

Den Guten eine Chance!

Kontakt: mobifair GmbH,
Gutleutstraße 163-167
60327 Frankfurt

Telefon: +49 (69) 271 39 96 - 6
Fax: +49 (69) 271 39 96 - 77

E-Mail: info@mobifair-gmbh.eu
Internet: www.mobifair-gmbh.eu



Editorial



Es wird immer kurioser im internationalen Schienenverkehr – nun kommen auch sogenannte selbstständige Wagenmeister ins Spiel ... Lokführer mit diesem Geschäftsmodell gibt es ja bereits. So richtig erlaubt hat das zwar keiner, aber ausdrücklich verboten ist es auch wieder nicht. Das Allgemeine Eisenbahngesetz sieht diese Form als Lokführer tätig zu sein, nicht vor. Und schon deshalb und aus Gründen einer kontrollierbaren Arbeit sagen wir: Selbstständigkeit gehört nicht auf die Lok. Wie soll das denn auch funktionieren? Hat der Lokführer ein EVU und einen eigenen Eisenbahnbetriebsleiter – denn das kann er ja schlecht alles in Personalunion sein? Anderenfalls ist er in das EVU integriert und damit weisungsgebunden. Wieder einmal eine Lücke mehr in diesem löchrigen, nicht der Entwicklung angepassten Regelwerk. Und weil das so ist und sich keiner darum kümmern will oder weil es vielleicht schick ist, dass der selbstständige Lokführer den Zug bringt, dann kann doch auch ein selbstständiger Wagenmeister den Zug vorbereiten, der von selbstständigen Rangierern bereitgestellt wurde und hoffentlich gibt dann nicht irgendwann ein selbstständiger Fahrdienstleiter den Fahrweg frei. Was für ein Tollhaus, das sich hier aufbaut. Von Sicherheitsbedenken mal ganz zu schweigen ...

Aktivitäten der Politik, hier klare Regelungen zu treffen, lassen bislang auf sich warten. Allerhöchste Zeit, hier etwas zu unternehmen, meint mobifair und hat einen Dumping-Notruf eingerichtet. Alle Eisenbahner sind aufgerufen, dubiose Vorfälle zu melden. Nur gemeinsam können Falschfahrer gestoppt werden. Zum Thema wird Monitor im Mai über die Rechercheergebnisse von mobifair berichten. Vielleicht ein Weckruf, um vorher etwas zu regeln, bevor etwas passiert. Denn 30 Stunden auf der Lok, Fahren ohne Orts- und Streckenkenntnis und schlechte Ausbildung sind leider keine Seltenheit. Ein Zug kann nicht ausweichen!

Helmut Diener, Geschäftsführer

Aus dem Inhalt



TITELTHEMA: SCHÜTZE DEINE ARBEIT

**Dumping-Notruf:
Eisenbahner werden
aufgerufen, dubiose Vorfälle
zu melden S. 4**

**Tatort Führerstand:
Verbrauchermagazine greifen
mobifair-Recherchen auf..... S. 6**

**Sicherheit:
Gewalt gegen Bahnmitarbeiter hat
deutlich zugenommen S. 8**

**Österreich:
Betriebsablauf kontra
Pausenregelungen –
Ein Blick über die Grenze S. 10**

IMPRESSUM



Herausgeber:
mobifair e. V.
Gutleutstraße 163-167
60327 Frankfurt

Kontakt:
069 / 271 39 96-6
info@mobifair.eu
www.mobifair.eu

Geschäftsführer:
Helmut Diener
(verantwortlich)

Redaktion:
Brigitte Klein/
Tobias Lipser
presse@mobifair.eu

Druck:
alpha print medien AG
Kleyerstraße 3
64295 Darmstadt

Eingetragen im Vereinsregister Frankfurt am Main: VR 13555

Stoppt „Falschfahrer“ – Dumping-Notruf

Es gibt Lokführer, die sind nach eigener Aussage bereits 33 Stunden unterwegs und haben noch einige Hundert Kilometer Fahrt vor sich. Die schlafen schon mal zwischendurch ein paar Stunden auf der Lok bis sie vom Fahrdienstleiter geweckt werden und fahren dann weiter. Auch im Gespräch sind Treffpunkte nebeneinander auf freier Strecke, um dann die Züge zu tauschen und so die Fahrzeiten auf der Lok zu verschleiern. Davon gehört?

Dann bitte bei mobifair melden!
Tel.: 069/27139966 oder per E-Mail: info@mobifair.eu

Hier hat mobifair einen „Dumping-Notruf“ geschaltet und ruft auf, alle dubiosen Vorfälle im Bereich Lokführer oder Fahrpersonal zu melden. „Fahrpersonal mit Lizenz. Schütze Deine Arbeit“ hat mobifair die Aktion überschrieben.

Die Qualität der Eisenbahnerberufe darf nicht weiterhin durch Leute untergraben werden, die Regeln missachten. Seit langem beobachtet mobifair auch sogenannte „selbstständige Lokführer“, die auf eigene Rechnung und mit oft zweifelhaften Qualifikationen auf den Schienen unterwegs sind. Sie stellen eine Gefährdung der Sicherheit dar und bringen die Tätigkeiten der Bahnmitarbeiter in Verruf.

Arbeitszeit, Sicherheit und Ausbildung haben einen hohen Stellenwert im Eisenbahnwesen, das muss so bleiben, meint mobifair.



Schwarze Schafe gehören nicht auf die Schiene, ob selbstständig unterwegs, als Leiharbeiter oder in einem EVU angestellt. Es bleibt dabei:
Wer bescheißt – entgleist.



Jeder, der zweifelhafte Vorfälle im Eisenbahnverkehr beobachtet, kann sich an die Dumping-Notrufnummer wenden. mobifair wird den Meldungen nachgehen und gegebenenfalls die jeweils zuständigen Behörden einschalten.

Schon gehört?

„Für mich sind keine Gesetze gültig ...“

Ein vermutlich „selbstständiger“ Lokführer berichtet über seine Arbeit: Um 11.15 Uhr irgendwo im Ruhrgebiet anfangen, nach langem Vorbereiten noch die Wagenliste, Bremszettel und Bremsprobe machen, losfahren um 14 Uhr. Dann unterwegs eine Störung und 2,5 Stunden Störungssuche. Ablösung dann um 1.15 Uhr in Magdeburg. Auf Rückfragen kommt die lapidare Antwort: „Für mich sind keine Fahrzeitengesetze gültig.“

„Wie komme ich denn hier aus dem Bahnhof raus?“

Bahnfahrplan, Ortskenntnis waren bei dem Kollegen des privaten EVU nicht vorhanden. Er hatte einen Kesselzug mit einem Fahrplan mit 90 km/h und berichtete, dass er bereits seit 33 Stunden unterwegs sei und noch ein paar hundert Kilometer vor sich habe. Auf die Nachfrage, wie er denn 33 Stunden unterwegs sein könne, meinte der Tf des privaten EVU, er habe ja schon mal 6 Stunden auf der Lok geschlafen, als er wegen einer Signalstörung nicht weiter konnte. Da habe ihn dann der Fahrdienstleiter geweckt. Außerdem sei er nachts auch die meiste Zeit per LZB unterwegs gewesen und da könne man ja schon mal die Augen zu machen. In seinem Unternehmen komme es vor, dass die Züge untereinander auf freier Strecke getauscht werden, um die Fahrzeiten auf der Lok zu verschleiern. „Dann halten die Züge nebeneinander und wir fahren dann halt wieder mit dem anderen Zug zurück.“ Laut seiner Aussage sollen die Tf auch einmal im Monat untereinander die Tf-Nummern tauschen, um die realen Fahrzeiten auf der Lok verschleiern zu können. Den Lohn zum Überleben verdienen sich die Lokführer des privaten EVU über die Masse der Stunden, die geleistet werden. Wobei der konkrete Tf noch mit einem Lohn von 16,- € je Stunde zufrieden war, seine „neuen“ Kollegen in dem Unternehmen bekamen nur noch 12,- € Stundenlohn.



„vier Stunden schlafen ...“

Beobachtungen in Wesel: Mitfahrt im Zug Richtung Emmerich – Der Lokführer schien etwas nervös, da er ständig das Fenster auf und zu machte und immer wieder aufstand und sich hinsetzte. Auf die Nachfrage, was los sei, sagte er, er wäre etwas müde, es sei schon kurz vor 4:00 Uhr und er sei gestern um 16:00 Uhr losgefahren. Startbahnhof sei Passau gewesen.

Nach der Ankunft in Emmerich hätte er noch Zeit, um vier Stunden zu schlafen, bevor er Richtung Heimat fahre. Sofort fahren ginge nicht, da er um 8.30 Uhr noch einen Zug aus Holland bespannen und mit diesem nach Passau zurückfahren müsse, dann habe er Feierabend.

...oder sogar so etwas gesehen?

„fehlende Deutschkenntnisse“

Februar im Rangierbahnhof Kassel: der Lokführer stand dort mit einer Lok der Baureihe 232 vor einem Holzzug. Das Signal konnte nicht gestellt werden und er sollte einen Befehl bekommen. Der Fahrdienstleiter wollte ihm diesen Befehl auch diktieren und sprach ihn über C-Kanal an. Der Lokführer konnte aber nicht antworten, weil er der deutschen Sprache nicht mächtig war (dieser bestätigte auch, dass er kein Deutsch spricht).



mobifair deckt auf und geht auf Sendung

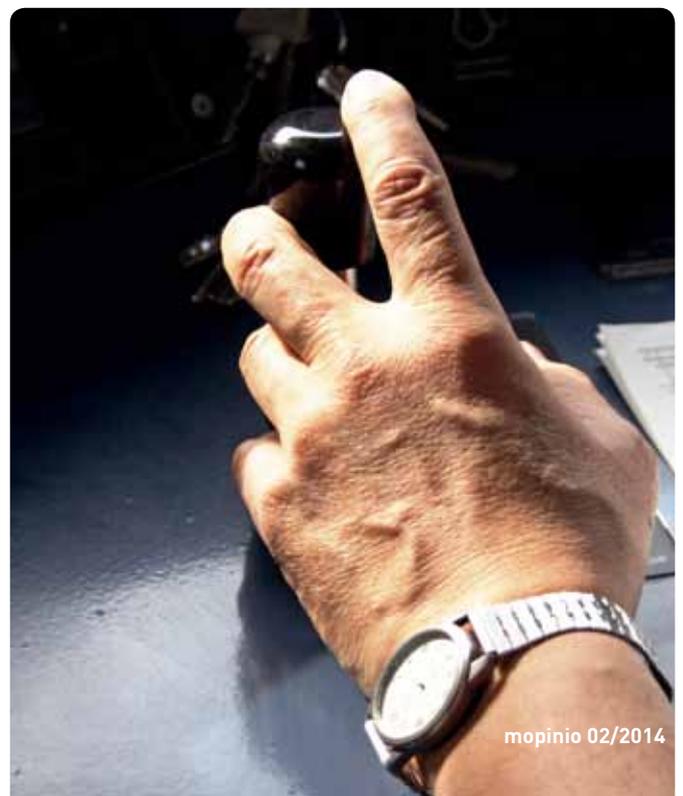
Vor allem öffentlich rechtliche Fernsehsender zeigen verstärkt Interesse an der Arbeit von mobifair. In verschiedenen Verbraucher- und Informationsmagazinen sind in den nächsten Wochen einige in Zusammenarbeit mit mobifair entstandene Beiträge zu sehen. Das hilft, die Dinge aufzuzeigen, wie sie wirklich sind. Mit der professionellen Unterstützung der Redaktionsteams kann mobifair noch intensiver Hintergründe recherchieren und noch deutlicher beweisen, dass es höchst gefährlich sein kann, vor Tatsachen die Augen zu verschließen.



Zum Beispiel, wenn es darum geht, die Fahrtzeiten der Lokführer zu kontrollieren. Wie lange sind sie schon unterwegs? Wo kommen sie her? Sind Befähigungsnachweise vorhanden, wie sind sie ausgebildet? mobifair ist eine Reihe von Vorfällen bekannt geworden, in denen Lokführer über 30 Stunden unterwegs waren. Andere wussten ohne Orts- oder Streckenkenntnis nicht mehr so genau, wie sie wieder auf die richtige Trasse kommen sollten. Oder es wurden Fahrtzeiten nicht für die schutzwürdigen Pausen unterbrochen, weil einige der Meinung sind, dass für sie die gesetzlichen Arbeitszeiten nicht gelten, weil sie „selbstständig“ unterwegs sind. mobifair meint: Ein Leichtsinns seitens der zuständigen Behörden. Hier sind die Bundesländer in der Pflicht, Kontrollen über die Einhaltung der gesetzlichen Arbeitszeiten durchzuführen. Allzu leicht wird hier die Verantwortung an andere abgeschoben. „Dafür gibt es doch das Eisenbahnbundesamt“ lautet oft die Einstellung. Oder, dass hierfür der Eisenbahnbetriebsleiter die Verantwortung trägt. Nach mobifair-Einschätzung ist das mehr falsch als richtig und vor allem fast fahrlässig.

Wer nur sogenannte „Anlasskontrollen“, also Kontrollen auf Zuruf, wenn ein Ereignis eingetreten ist, durchführt, der ist naiv. Er verkennet die Situation, wenn ein Zug mit überhöhter Geschwindigkeit in einen Langsamfahrbereich rauscht, weil der Lokführer übermüdet ist. Da helfen auch keine technischen Einrichtungen, die eine Zwangsbremmung auslösen. Von hinten drücken

2000 Tonnen und der Bremsweg beträgt oft mehr als 1000 m. Wenn es hier zu einer Entgleisung kommt oder einem Aufprall, dann endet das meist in einer Katastrophe. Wenn man meint, dass bisher alles gut gegangen ist, dann verschließt man die Augen davor, dass der gewollte Wettbewerb auf den Schienen einen Preiskampf um die Transportaufträge ausgelöst hat, der vor allem eins mit sich bringt: Billig wird, wer mit wenig Personal und Aufwand Geschäfte macht. Natürlich dann auch auf Kosten der Sicherheit.





Bei 414 beim Eisenbahnbundesamt registrierten Eisenbahnverkehrsunternehmen und 69 registrierten Einrichtungen, die Lokführer ausbilden dürfen, sollte man schon etwas genauer hinschauen, was da los ist, meint mobifair. Hier steht auch der Bund in der Verantwortung. Der Gesetzgeber muss endlich dafür Sorge tragen, dass Regeln für den Eisenbahnverkehr umgesetzt werden. EU-Verordnungen sollten zügig verwirklicht werden. Ein Beispiel ist das ewige Zaudern bei der Ausstattung der Loks mit Lesegeräten für Fahrerkarten. Nur so können Kontrollen erfolgen. Wie sonst sollen Strecken, Fahrzeiten, Qualifikationen erfasst und überprüft werden. Mit dem neuen europäischen Lokführerschein und dem Führerscheinregister beim Eisenbahnbundesamt ist ein Anfang gemacht. Damit wurde zumindest sichergestellt, dass nicht wie bisher VDF-Führerscheine einfach im Internet besorgt werden können.

Der Verzicht auf einen hohen Qualifikationsanspruch bringt zudem noch das traditionelle Berufsbild des Lokführers ins Wanken. Mit Bildungsgutscheinen der Bundesagentur für Arbeit bilden dubiose Schulen kräftig aus. Der Erfolg kann gleichgültig sein, denn die Ausbildung ist bezahlt und der finanzielle Gewinn gesichert. Wenn es einmal drängt und Unternehmen ganz schnell Lokführer brauchen wird eben rasch die Ausbildungszeit gekürzt. Das ist leicht, denn nach wie vor gib es keine Prüfungsordnung, die Lernabschnitte, Ausbildungszeit und Prüfungsansprüche klar regelt. Und für die Prüfung ist unter Umständen der gleiche Eisenbahnbetriebsleiter zuständig, der auch dafür zu sorgen hat, dass genügend Lokführer da sind. Genau der, der vom Unternehmen bezahlt wird und nicht etwa eine Behörde oder Institution von außen, wie zum Beispiel die IHK, die Prüfungen abnehmen.

*„Wer bescheißt
– entgleist.“*

mobifair fordert: Nicht warten und klare Kanten ziehen. Qualifikationen festigen, Ausbildungsstandards regeln, die IHK mit den Prüfungen beauftragen, Ausbildungsschulen hohen Anforderungen aussetzen, Bildungsgutscheine abschaffen, Fahrerkarte einführen, Kontrollinstanzen schaffen und immer daran denken: Wer bescheißt – entgleist! Den Guten eine Chance, denn das ist fair!

*„Verzicht auf hohen
Qualifikationsanspruch
bringt das traditionelle
Berufsbild des
Lokführers ins Wanken“*



„Fahrgast plötzlich ausgerastet“

Gewalt gegen Bahnmitarbeiter hat im vergangenen Jahr deutlich zugenommen

.....
2013 hat die Zahl der aggressiven Aktionen gegen Beschäftigte der Bahn einen neuen Rekordwert erreicht: In 1200 Fällen wurden Betroffene beleidigt, beschimpft, geschubst oder sogar geschlagen. Das bedeutet einen Anstieg der Zahlen um 20 Prozent. Eindeutig zu viel. Bemerkenswert ist auch, dass es verstärkt simple Alltagssituationen sind, die ausufern.

Sinkt die Aggressions-Hemmschwelle allgemein oder werden Vorfälle nur öfter dokumentiert als früher? Fakt ist, dass auch gegenüber Polizisten mehr Übergriffe registriert werden. Bei den Eisenbahnen trifft es verstärkt Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vom Fahrpersonal. Gewöhnliche Alltagssituationen, die urplötzlich eskalieren, wie Betroffene berichten. Nicht das Spannungsfeld am Samstag Abend, mit angetrunkenen Fußballfans nach einer problematischen Bundesligapartie oder der typische „Disco-Verkehr“ an Wochenenden, bei dem ebenfalls reichlich Alkohol im Spiel ist – hier liegt die Problematik offen und die eingesetzten Mitarbeiter sind entsprechend vorbereitet. Das ist der Bereich, in dem nach wie vor die meisten registrierten Übergriffe stattfinden. Rund zwei Drittel aller Fälle betreffen diesen Sicherheitsbereich. Aber: Die restlichen Vorfälle der Statistik sind eher nicht vorhersehbar. Ein Fahrgast, der bei der Fahrkartenkontrolle ausrastet, jemand, der Kaffee bestellt und plötzlich handgreiflich wird. „Das hat uns überrascht“, kommentierte der Sicherheitschef der DB AG, Gerd Neubeck solche Situationen. Die Gewerkschaft EVG berichtet, dass Fahrgäste generell aggressiver wer-

den. Es werde eher als früher geschubst, gerempelt oder geschlagen. Seit langem arbeiten Bahn und Gewerkschaft in dem Projekt „Sicher unterwegs“ zusammen. Wie die Zahlen aus 2013 belegen, muss der Schutz der Mitarbeiter weiter forciert werden. EVG-Vorstandsmitglied Reiner Bieck bedauert darüber hinaus mangelnde Information. „So manchem Kollegen sind die Meldewege gar nicht bekannt, andere trauen sich nicht, Übergriffe zu melden, weil sie damit nur auf Unverständnis bei ihren Vorgesetzten stoßen oder sogar Angst haben, erneut von den Tätern bedroht zu werden“, sagt der Gewerkschafter. Die EVG fordert, der Prävention einen größeren Stellenwert einzuräumen. Immer noch werde dem Thema Sicherheit bei der Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen eine viel zu geringe Bedeutung beigemessen. „Wir brauchen mehr Personal auf den Zügen und wir brauchen qualifizierte und vernünftig ausgebildete Sicherheitskräfte, die insbesondere zu kritischen Zeiten und Orten deutliche Präsenz zeigen“ erklärte Bieck. Die Deutsche Bahn AG will die dokumentierten Vorfälle nun genau analysieren, um Bahnbeschäftigte besser vorbereiten zu können.



Foto: Jörg Greiwe



Fotos: Jörg Greiwe

Fahrpersonal fordert „mehr Wert“

Zugbegleiter, Kundenbetreuer, Beschäftigte im Bereich des Borddienstes. Menschen im und am Zug. Sie sind ersten Kontaktpersonen für den Reisenden, „das Gesicht der Bahn“, wie es EVG-Vorstandsmitglied Reiner Bieck ausdrückt. Diejenigen, die immer lächeln sollen, aber gleichzeitig den Frust der Fahrgäste abbekommen, wenn es nicht rund läuft.

Immer öfter bleibt es nicht nur bei verbalen Entgleisungen, die Anzahl aggressiver Übergriffe steigt. Als oft einziger Ansprechpartner vor Ort sind die Mitarbeiter des Fahrpersonals Berater, Betreuer und Konfliktmanager – zur Not auch medizinischer Ersthelfer oder psychologischer Ratgeber. Und eben auch die Personen, die als erster der Unmut der Reisenden trifft. Auch das gehört zum Beruf – und sollte anerkannt werden. Dass die geforderten Multi-Talente unter erschwerten Bedingungen von den Arbeitgebern nicht ausreichend gewürdigt werden, frustriert die Betroffenen mittlerweile fast genauso wie schlechte Behandlungen durch Fahrgäste.

Zugbegleiter und Kundenbetreuer fordern von ihren Arbeitgebern mehr als Lippenbekenntnisse. Sie wollen eine klare Einordnung ihres Berufsbildes, sie wollen für ihre Tätigkeit an „vorderster Front“ entsprechend respektiert und ihre Qualifikationen bewertet werden. Analog der Lokführerscheine fordern die in der Gewerkschaft EVG organisierten Zub und KiN, ihre Berufe zu lizenzieren und zertifizieren. Außerdem soll Schluss sein mit Ausbildungen im Schnellverfahren. Drei Jahre soll die Ausbildungsdauer für die berufliche Erstausbildung betragen. Wichtig ist den Mitarbeitern in diesem Bereich auch, dass Quereinsteiger den Weg die Berufsgruppe nur noch nach einer bundesweit einheitlichen Ausbildungsrichtlinie nehmen dürfen. Berufsbezeichnungen, die von einigen Eisenbahnunternehmen regional eingeführt wurden und zum Teil auch kürzere Ausbildungen

und eine Absenkung der Kompetenzen zum Ziel haben, wollen die Mitarbeiter nicht mehr akzeptieren. Immer mehr sei eine schleichende Abwertung des Berufsbildes zu vermerken, statt den steigenden Anforderungen Rechnung zu tragen und den Einsatz der Mitarbeiter in diesem Sinne zu würdigen.

Bei einigen Eisenbahnunternehmen herrscht der Eindruck vor, dass Zugbegleiter und Kundenbetreuer lediglich ein bedauerlicher Kostenfaktor sind, der so niedrig wie möglich gehalten werden muss. Versuchsweise werden da schon einmal per Werkvertrag Mitarbeiter von externen Sicherheitsdiensten als „Behelfs“-Kundenbetreuer eingesetzt. Natürlich für billiges Geld und mit eigenem Dienstplan. Das ist nichts anderes als verstecktes Lohndumping. Auch die Änderung der Arbeitsplatzbezeichnung in „Servicekraft“ – natürlich mit Anpassung der Lohngruppe nach unten – fällt eindeutig in die Kategorie „Lohnraub“.

Zugbegleiter und Kundenbetreuer sind solche Praktiken leid und machen deutlich, wie vielfältig die Anforderungen ihrer Tätigkeit sind. mobifair ist der Meinung, dass die Unternehmen gut beraten wären, im eigenen Interesse die Anregungen nach der Bewertung des Berufsbildes aufzunehmen, sind doch die Mitarbeiter dieser Bereiche vor Ort die Repräsentanten der Bahnen – qualitativ hochwertig sollte da doch nicht schaden.

Geplante Pause. Aber wo?

.....
In der täglichen Betriebsabwicklung wird bei modernen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf sogenannte Flexibilität gesetzt. Hier kann es schon mal vorkommen, dass gesetzliche Vorgaben oftmals „unbeabsichtigt“ vergessen werden.

Beim Triebfahrzeugführer ist einer dieser gesetzlichen Vorgaben die vorgeschriebene Pause, welche der Erholung des Beschäftigten dienen soll. In weiterer Folge gewährleistet das auch die hohe Sicherheit im Eisenbahnverkehr. Sieht man sich die Planung der einzelnen Unternehmen nun genauer an, so wird man die Pause ohne jede weitere Anmerkung vorfinden. Diese Pause wird zumeist von der Arbeitszeit abgezogen.

Die gelebte Realität sieht dennoch deutlich anders aus. Der in den letzten Jahren vorwiegend durch Staatsbahnen dominierte Markt hat für seine Mitarbeiter gewisse Infrastrukturmaßnahmen geschaffen, damit die Pausen auch entsprechend eingehalten werden können. Bei Gesprächen mit Triebfahrzeugführern von Privatbahnen stellt sich aber immer wieder heraus, dass dort eine entsprechende Infrastruktur fehlt und Pausen dadurch oftmals auf dem Triebfahrzeug eingelegt werden müssen.

Im schlechtesten Fall kann es auch vorkommen, dass deswegen Pausen auch komplett ausfallen müssen. Dass dieser Umstand den Wettbewerb verzerrt und ein hohes Sicherheitsrisiko im Schienenbereich darstellt,

liegt auf der Hand. Leider fehlen in Österreich aber die notwendigen Kontrollen, die schwarzen Schafe in diesem Bereich aufzudecken.

Auch wegen anderer Sicherheitsdefizite wurde deswegen bereits mehrfach von der Gewerkschaft vda und der Arbeiterkammer (AK) in Österreich eine entsprechende Sicherheitsbehörde gefordert. Mit den neuen Betriebsführungszentralen und der zunehmenden Automatisierung im Fahrbetrieb verschwindet in Österreich auch zunehmend der Beruf des Fahrdienstleiters. Das bedeutet, dass dadurch zukünftig auch immer weniger Aufenthaltsräume der jeweiligen Infrastrukturgesellschaft für Pausen zur Verfügung stehen. Es liegt wohl an den Eisenbahnverkehrsunternehmen, vertraglich mit der Infrastruktur sicherzustellen, dass diese Räumlichkeiten weiter genutzt werden können.

So viel ist aber schon Mal sicher: Eine sichere Betriebsabwicklung ist nur mit erholtem Personal möglich. Vielleicht findet sich auch bald eine Anmerkung in den Dienstplänen der Triebfahrzeugführer, wo sie ihre Pause einzulegen haben.

§18h. Fakten aus dem österreichischen Arbeitszeitgesetz: Ruhepausen für das Zugpersonal

(1) Auf das Zugpersonal ist § 11 nicht anzuwenden.

(2) Die Arbeitszeit der Triebfahrzeugführer ist bei einer

1. Gesamtdauer der Arbeitszeit von mehr als sechs Stunden durch eine Ruhepause von mindestens 30 Minuten,
2. Gesamtdauer der Arbeitszeit von mehr als acht Stunden durch eine Ruhepause von mindestens 45 Minuten zu unterbrechen.

(3) Beträgt die Gesamtdauer der Arbeitszeit des Zugbegleitpersonals mehr als sechs Stunden, ist sie durch eine Ruhepause von mindestens 30 Minuten zu unterbrechen.

(4) Die zeitliche Lage und die Länge der Ruhepause müssen ausreichend sein, um eine effektive Erholung des Zugpersonals zu sichern.

Miteinander, nicht Gegeneinander ist angesagt!

Ein Kommentar von Heinz Fuhrmann

.....
Wenn in der Bundesliga der „eigene“ Fußballklub, dem man als Mitglied oder Fan angehört, ein Spiel oder gar die Meisterschaft gewinnt, ist die Freude riesengroß. Hat man doch im Stadion oder zu Haus vor dem Fernseher mit der Mannschaft gefiebert und die Daumen gedrückt. Im sportlichen Bereich gehört das Gegeneinander dazu, jedoch auch ein fairer Umgang miteinander. Das Ganze wird von den Fans emotional mehr oder weniger stark ausgelebt. Bei einigen Fans geht es allerdings soweit, dass sie in nicht akzeptabler Art und Weise gewalttätig werden oder mit kriegerischem Vokabular über den gegnerischen Fußballverein und dessen Fans herziehen.

Was beim Fußball oder anderen sportlichen Aktivitäten bezüglich Gegnerschaft vielleicht noch Sinn macht und hinsichtlich der emotionalen Auswirkungen menschlich meist verständlich ist, halte ich im beruflichen Bereich jedoch nicht für angebracht. Es stimmt mich eher traurig, wenn mir zum Beispiel von Kollegen aus dem Lokführerbereich berichtet wird, wie sie manchmal im Betrieb von anderen Kollegen „gemobbt“ oder sogar „bekämpft“ werden. Des Öfteren sind die Gründe hierfür unterschiedliche Ansichten zu berufsspezifischen Themen oder aber die Mitgliedschaft in verschiedenen Gewerkschaften. Schade, dass einigen Kollegen Abgrenzung und Gegnerschaft offenbar mehr bedeuten als ein vernünftiges berufliches Miteinander im Betrieb. Dabei lässt sich doch gemeinsam Vieles leichter regeln.

Beispielsweise bin ich auch immer wieder erstaunt, wie aggressiv sich manche Funktionsträger eines im Bahnbereich tätigen Interessenverbandes gegenüber Vorstellungen oder Forderungen von anders organisierten Berufskollegen verhalten. Frei nach dem Motto, nur was von uns kommt ist gut, andere haben keine guten Ideen, sind blöde und haben keine Ahnung. Bei solchen Verhaltensweisen drängt sich einem der Eindruck auf, dass es vorrangig wohl nicht um Lösung des betreffenden Problems oder des Sachverhalts geht, sondern darum, ob es ihren persönlichen Interessen oder denen ihres Verbandes nützt.

In den Betrieben, in denen solche Verhaltensweisen zu Tage treten, sind die Betroffenen zunehmend verärgert und reagieren mit Unverständnis. Es ist schon traurig, wenn Kollegen im Betrieb so mit Berufskollegen umgehen und offensichtlich lieber Streit und Zwietracht säen als für ein vernünftiges Miteinander einzutreten. Ich denke, dass es genauso wie im Bereich anderer Tätigkeiten auch im Lokführerbereich möglich sein muss – ohne Gegnerschaft – im Betrieb und beruflich vernünftig sowie respektvoll miteinander umzugehen und sich im

Bedarfsfalle gegenseitig zu helfen. Schließlich arbeiten bei vielen Eisenbahnen Kolleginnen und Kollegen aus verschiedenen Bereichen ohnehin beruflich eng zusammen und pflegen in den Betrieben eine funktionierende Gemeinschaft.

Nun finden in vielen Betrieben wieder Betriebsratswahlen statt. Bekanntlich haben Betriebsräte wichtige Aufgaben im Rahmen der betrieblichen Mitbestimmung und Mitwirkung wahrzunehmen, sind aber vorrangig für die Belegschaft da. Nach meiner Auffassung kommt es bei solchen Wahlen in erster Linie darauf an, dass die Mitarbeiter des Betriebes von ihrem Wahlrecht auch Gebrauch machen. Ich finde es toll, dass wir dabei die Möglichkeit haben, diejenigen Kandidaten auszuwählen, die künftig als Betriebsratsmitglied unsere Interessen gegenüber der Geschäftsführung des Betriebes vertreten sollen. Dass es dabei darauf ankommt, möglichst die richtige Wahlentscheidung für die nächsten vier Jahre zu treffen versteht sich von selbst. Kandidaten jedoch, die mit ihrem bisherigen Verhalten zu Zwietracht und Streit beigetragen haben und von einem vernünftigen kollegialem Miteinander im betrieblichen Alltag offenbar nichts halten, sind wohl eher nicht geeignet. Also, viel Spaß beim Wählen.



Heinz Fuhrmann, ehemaliges Vorstandsmitglied der Verkehrsgewerkschaft EVG und Gründungsmitglied von mobifair



Betriebsräte sind **wichtig**

Mitbestimmung ist **fair**

Gute Betriebsräte arbeiten **zusammen**



Reicht euch die Hand

BR-Wahlen 2014 – damit es fair bleibt