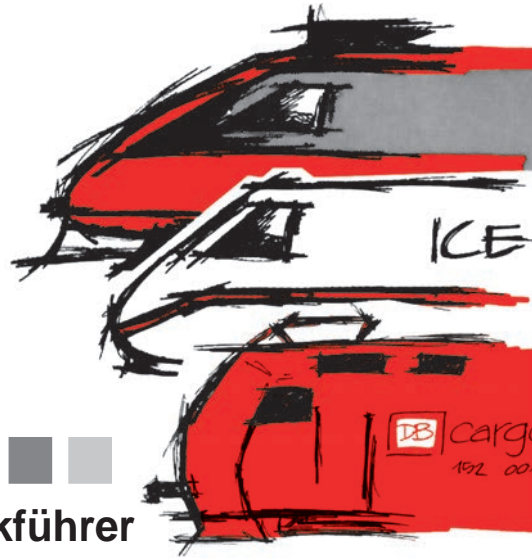




Der Cöllner Trieb



Die Zeitung von Lokführern für Lokführer



4-Ländertreffen Lokführer

Dringender Handlungsbedarf bei Eisenbahnsicherheit

Unsere Lokführer haben Anspruch auf bestmögliche Rahmenbedingungen und müssen vor schwarzen Schafen geschützt werden. 30 Stunden auf der Lok, fahren ohne Orts-, Strecken-, und Sprachkenntnis sind mittlerweile bittere Realität. Dies beweisen Recherchen von mobifair. Die Lokführervertreter aus Österreich, Schweiz, Luxemburg und Deutschland haben vergangenes Jahr in Wien deshalb eine Resolution beschlossen.

Sie fordern vom EU-Parlament u.a. die verpflichtende Einführung einer digitalen Fahrerkarte zur Kontrolle der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten, die Aufnahme von Arbeits- und Sozialkriterien in Streckenausschreibungen, Mindeststandards bei Aus- und Weiterbildung, Überprüfungs- und Sanktionskompetenz für nationale Kontrollorgane sowie die verpflichtende Implementierung von „Just Culture“ in den Fahrbetrieben. Diese Forderung wurde schon vor dem Eisenbahnunglück in Mannheim erhoben. Der Unfall führt jedoch jedem die Realität und damit die fehlenden Lücken im Eisenbahntransportwesen sofort vors Auge. An diesen Themen wird die zentrale Fachgruppe Lokfahrdienst der EVG auch national weiter arbeiten. So wurden die neuen deutschen EU-Parlamentarier bereits schriftlich von der Fachgruppe auf die Problematik aufmerksam gemacht, sowie Gespräche gesucht. Wir werden das Thema weiter aktiv vorantreiben.

Projekt „Sicher unterwegs“ vom Gesamtbetriebsrat DB Regio Schiene/Bus gewinnt Betriebsräte-Preis in Bronze

Steigende Anzahl von Übergriffen Fahrpersonal. Gesamtbetriebsrat schließt Vereinbarungen zum besseren Schutz der Mitarbeiter, zur Qualifizierung sowie Betreuung Betroffener.

MOTIV Immer häufiger kommt es zu Übergriffen gegen das Fahrpersonal. Das Spektrum reicht von Beleidigungen über Bedrohungen bis hin zu massiver körperlicher Gewalt – Tendenz steigend. Für den Gesamtbetriebsrat DB Regio/Schiene bestand akuter Handlungsbedarf.

VORGEHEN Das Sicherheitsgefühl der Mitarbeiter sollte nachhaltig verbessert und diese vor Übergriffen jeder Art effizienter geschützt werden. Voraussetzung dafür war, dass respektloses Verhalten von Fahrgästen, Gewalt und Belästigungen nicht länger verschwiegen, sondern bekannt gemacht wurden. Insbesondere Führungskräfte wurden dafür von den Betriebsräten sensibilisiert.

ERGEBNISSE Die Interessenvertreter führten „Sicherheitskonferenzen“ durch und trafen umfangreiche Vereinbarungen mit dem Unternehmen. Unter dem Titel „Sicher unterwegs“ verständigten sich beide Seiten auf Maßnahmen zum Schutz und zur Sicherheit der Reisenden und der Beschäftigten, um Belästigungen und Gewalt entgegenzuwirken und diese zu vermeiden.

AKTUELL widmet sich der GBR DB Regio Schiene/Bus vor allem der Nachsorge nach gewalttätigen Übergriffen auf Kolleginnen und Kollegen. Während es im Bereich der Schiene bereits seit längerer Zeit funktionierende Prozesse gibt, die Opfer von gewalttätigen Übergriffen geworden sind, sind im Bereich der Busgesellschaften einheitliche Prozesse erst vor kurzer Zeit eingeführt worden. Gewalt in öffentlichen Verkehrsmitteln gibt es leider immer wieder, weshalb es auch wichtig ist, offen darüber zu sprechen und so die Öffentlichkeit für dieses Thema zu sensibilisieren. Dementsprechend wird der GBR DB Regio Schiene/Bus das Projekt „Sicher unterwegs“ weiter aktiv vorantreiben und gegen Belästigung und Gewalt am Arbeitsplatz kämpfen. Dazu gehört auch die ständige Erinnerung dieser Thematik an die Adresse der Aufgabenträger. Sie schreiben die Leistungen im SPNV aus und vergeben diese. Sie können Mindestbesetzungsquoten von Zugbegleitern und Sicherheitspersonal vorgeben. Das kostet Geld; aber Sicherheit ist nicht zum Nulltarif zu haben...



Bild von links nach rechts:
Rudolf Pahle (GBR), Ralf Halbauer (GBR), Jürgen Knörzer (GBR-Vorsitzender), Elke Hannack (DGB)

EVG-Taschenbuch für das Fahrpersonal 2015



Wir hoffen, dass die Fahrpersonalkalender für das Jahr 2015 bei jedem Lokführer unserer Gewerkschaft angekommen sind. Sollte dies nicht der Fall sein, wendet Euch bitte an Eure Betriebsräte vor Ort, bzw. Betriebsgruppen oder die zuständigen EVG-Geschäftsstellen.

Gewerkschaftsbeiträge sind Werbungskosten

In der Steuererklärung können die Mitgliedsbeiträge zur EVG als Werbungskosten geltend gemacht werden. Dazu wird in der Regel die entsprechende Bescheinigung der EVG über die gezahlten Beiträge benötigt. Diese stellt die EVG ab Mitte Januar wieder im Internet zum Download bereit. Dazu die Startseite der EVG www.evg-online.org aufrufen und sich im mitgliedergeschützten Bereich anmelden, dann in der „Login-Box“ auf „Beitragsbescheinigung“ klicken, pdf-Datei downloaden und ausdrucken.

Mitglieder die eine Beitragsbescheinigung beantragt haben, erhalten diese Ende Februar automatisch per Post an die Privatanschrift. Bei Fragen stehen Euch unsere Betriebsräte und Betriebsgruppen vor Ort, sowie die Gewerkschaftssekretäre der Geschäftsstellen gerne zur Verfügung.

Kinderbetreuungszuschuss Wie clever ist das denn?



Fonds soziale Sicherung

Mit dem Zuschuss zur Betreuung noch nicht schulpflichtiger Kinder hat der Fonds soziale Sicherung eine neue Leistung aufgelegt.

Damit Eltern weiter einer Beschäftigung nachgehen können, muss die Frage der Unterbringung der Kinder geklärt werden. Hierfür gibt es eine Vielzahl von Einrichtungen. Ein großes Hemmnis sind jedoch zumeist die Kosten. Hier setzt der Fonds soziale Sicherung an. Um die finanzielle Hürde ein wenig zu nehmen, unterstützt der Fonds mit seinem Zuschuss die Förderberechtigten.

Einfach den Nachweis über die Kosten für die Unterbringung des eigenen Kindes zusammen mit einem sehr einfachen Antrag an den Fonds senden.

Wie blöd muss man sein, diese Leistung nicht zu nutzen. Oder anders gesagt: wie clever ist das denn!

www.fonds-soziale-sicherung.de

Personalverpflegung an Bord

Der DB-Konzern gewährt berechtigten Mitarbeitern -dazu zählen auch die Tf von DB-Fernverkehr, DB-Regio und DB-Schenker Rail- vergünstigte Personalverpflegung im Bordbistro (Speisewagen) in Anspruch zu nehmen.

Die Preise sind in der Ril 601.5000 Bornierungs- Inkasso und Abrechnungsvorschrift Bordservice im Absatz 8 festgelegt. So beträgt bspw. der Preis für ein Heißgetränk zumeist 0,50 € sowie für die meisten Kaltgetränke in Flaschen 0,80 € bzw. in Gläsern 0,40 € (gültig ab 12.06.2014).

Die Berechtigung ergibt sich jeweils für Fahrten im Dienst und für Gastfahrten (Legitimation durch „Fahrausweis für Gastfahrten“). Die Berechtigung gilt nicht bei Privatreisen.

Besondere Teilzeit im Alter für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ab 60

Die Deutsche Bahn hat gemeinsam mit Agv MoVe und der EVG das Modell der „besonderen Teilzeit im Alter“ im Demografietarifvertrag (DemografieTV) erarbeitet.

Dieses Modell soll ältere Arbeitnehmer/innen, die besonders beansprucht sind, entlasten. Mit der besonderen Teilzeit im Alter wurde ein **Anspruch** auf Reduzierung der Arbeitszeit mit teilweisem Entgeltausgleich eingeführt. Die negativen finanziellen Auswirkungen einer Arbeitszeitreduzierung für Arbeitnehmer / innen werden damit abgedeckt. Bedeutend ist, dass der Beschäftigte einen Anspruch auf diese Leistung hat. Der Arbeitgeber kann dies nicht verweigern.

Voraussetzungen:

- 1.) Arbeitgeber im Geltungsbereich des Abschnitt C Kapitel 2 Demografie-TV
- 2.) Vollendung des 60. Lebensjahres
- 3.) Mindestens 20 Jahre Betriebszugehörigkeit
- 4.) Tätigkeitsbezogene Merkmale:
 - Wechselschicht oder regelmäßiger zuletzt 10 Jahre Arbeit in Nacharbeit, oder
 - zuletzt mindestens 10 Jahre Tätigkeit, für die im Kalenderjahr mindestens für 80 Stunden Erschwerniszulagen gezahlt wurden oder Tätigkeit mit überwiegend besonderen äußeren Einflüssen (z.B. Wetter, Lärm, Atemschutz), oder
 - Schwerbehinderung im Sinne des § 2 Abs. 2 SGB IX

Zugewiesene Beamte haben keinen Anspruch auf Teilnahme am Modell der besonderen Teilzeit im Alter. Für sie gelten die besonderen beamtenrechtlichen Regelungen zur Altersteilzeit.

Mit diesem tarifvertraglich verankerten Anspruch hat die EVG es ein weiteres Mal geschafft, eine Regelung zu vereinbaren, mit der es möglich ist vorzeitig in den Ruhestand zu treten. Dies war starker Wunsch vieler Beschäftigten und umso nötiger, da es keine gesetzlichen Regelungen zum vorzeitigen Eintritt in der Ruhestand mehr gibt.

Noch immer keine Klarheit bei der Höhe der RegMittel

Dem Ziel eines Haushalts ohne Neuverschuldung scheint offensichtlich auch der nachgewiesene Finanzbedarf im Nahverkehr geopfert worden zu sein. Der Bund wird den Ländern vsl. zwar auch 2015 Regionalisierungsmittel (RegMittel) zur Verfügung stellen – und zwar ca. 7,4 Mrd. € und damit in etwa derselben Höhe wie 2014. Die 1,5 prozentige Dynamisierung soll es damit auch 2015 geben.

Unklar ist weiterhin die langfristige Revision der RegMittel. Die Branche hofft dabei einerseits auf eine Erhöhung der Mittel auf 8,5 Mrd. €, andererseits auf eine durchschnittliche zweiprozentige Dynamisierung, mit der insbesondere die stark steigenden Entgelte für DB Netz aufgefangen werden sollen. Den steigenden Bedarf hatten ein Länder- sowie ein Bundesgutachten festgestellt.



EVG vor Ort

Termine

Der nächste Lokführerinfotag findet am **30. März 2015** vsl. erneut im Brauhaus „Kölsche Boor“ am Eigelstein in Köln statt.

Für den **19. Oktober 2015** ist ein weiterer Infotag als Tagesveranstaltung geplant. Beide Termine sind Montage.

Die zentralen Lokführerseminare in diesem Jahr finden vom **8. bis 11. März** und vom **1. bis zum 4. November** in Hammersbach bei Grainau (Zugspitze) statt.

Für alle Veranstaltungen kann Bildungsurlaub in Anspruch genommen werden. Anmeldungen nehmen unsere Betriebsräte, Funktionäre und die EVG-Geschäftsstellen entgegen.



Fortbildung 2015 DB Regio Zentrale Themen

Für die regelmäßige Fortbildung des Jahres 2015 werden folgende Pflichtthemen zentral vorgegeben:

- Auswirkungen der Änderungen in der RiL 408 ab dem 13.12.2015
- Verhalten nach PZB-Zwangsbremungen und Sanden bei (Schnell-)bremsungen
- Sicherheitsmanagementsystem: Sicherheitspolitik, Sicherheitsziele, Meldewege bei Störungen und Mängeln
- Auswertung eines exemplarisch herausgesuchten gefährlichen Ereignisses
- Vermeiden von Radsatzschäden an den BR 112, 114 und 143

Der Gesamtbetriebsrat DB Regio Schiene/Bus hat angeregt, auch kurz die Inhalte der Disponentenrichtlinie 615 zu behandeln, sowie nochmals auf das Abkürzungsverzeichnis für Teilarbeiten einzugehen. Der Zeitwert für die Behandlung der zentralen Themen beträgt 120 Minuten.

DEVK-Unfallversicherung mit erweiterter Leistung

Die DEVK bietet jetzt gemeinsam mit dem Bildungs- und Förderungswerk BFW neben dem Aktiv-Schutz-Tarif (mtl. 6,60 € für EVG-Mitglieder) auch einen Premium-Schutz an (mtl. 9,90 €). Damit erhalten EVG-Mitglieder exklusive Bonusleistungen. So verdoppeln sich z.B. die Versicherungssummen bei Unfällen im Zusammenhang mit der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder es gibt ein Schmerzensgeld bis 2.000 €.

Der Premium-Schutz umfasst alle Leistungen des Aktiv-Schutzes und darüber hinaus zusätzliche Leistungen. Wird z.B. ein Lokführer nach einem Schienensuizid mindestens eine Woche lang krankgeschrieben, zahlt die DEVK eine einmalige Entschädigung in Höhe von 500,00 €. Und nach einem Überfall trägt die Versicherung die Kosten für die psychologische Behandlung. Außerdem zahlt sie deutlich mehr für Bergungskosten, kosmetische Operationen und Kurkostenbeihilfe etc.

Auskünfte erteilt das BFW, Weilburger Str. 24, 60326 Frankfurt am Main,

Tel.: 069/743495-0

www.bfw-evg.de

Oder Ihr persönlicher DEVK-Berater

UBK-Richtlinie 110 geändert

Die UBK-Richtlinie und die dazugehörige Konzernbetriebsvereinbarung wurden mit Wirkung vom 1.12.2014 geändert.

Für einige Beschäftigtengruppen die nicht in unmittelbarem Kundenkontakt stehen (z. B. Lokführer) wurde eine Trageerleichterung eingeführt. Das bedeutet, dass die Tragepflicht in ein Tragerecht geändert wurde und weiterhin, dass die UBK nicht mehr getragen werden braucht, jedoch getragen werden kann. Die Budgets zur UBK bleiben erhalten.

Für Beschäftigtengruppen, die zwar nicht im unmittelbaren Kundenkontakt stehen, jedoch durch verkehrsvertragliche Regelungen Unternehmensbekleidung zu tragen haben, gilt die Trageerleichterung ebenfalls nicht. Der Gesamtbetriebsrat DB Regio Schiene/Bus hat den Arbeitgeber aufgefordert, mitzuteilen um welche Verkehrsbetriebe es sich dabei handelt.

Der Hintergrund dieser Änderung dürfte in einigen Urteilen des Bundesarbeitsgerichtes (BAG) zur Umkleidezeit zu suchen sein. Hier hatte das BAG vor einiger Zeit ein Mitbestimmungsrecht des Betriebsrates beim Umkleiden festgestellt. Ob diese Zeit jedoch auch vergütungspflichtig ist, muss noch richterlich entschieden werden. Wir hatten darüber bereits in der letzten Ausgabe umfangreich berichtet.





Aus Betriebsrat und Unternehmen Fernverkehr

Neuorganisation

Anfang 2012 hat sich der Fernverkehr neu organisiert und die Kölner Lokführer gehören seitdem dem Einsatzbereich 3 an, zu dem Basel, Karlsruhe, Frankfurt und Köln gehören. Nach zwei Jahren, also 2014 wurde diese Struktur überprüft und sollte ggf. korrigiert werden. Bei dieser Überprüfung wurde festgestellt, dass die Aufteilung der Republik auf 4 Einsatzbereiche wohl nicht das Beste war und so wurde beschlossen, ab dem 01.01.2015 sechs Einsatzbereiche zu bilden. Einer davon ist der neue Einsatzbereich sechs, zu dem zukünftig Köln und Dortmund gehören. Es wird also etwas zurückgedreht, was bei den Mitarbeitern und Betriebsräten hier in 2012 zu Erstaunen geführt hatte, indem Dortmund dem Einsatzbereich in Hamburg zugeordnet wurde. Eine ähnliche Anomalie war die Zuordnung von Kassel zu Berlin. Es gibt also neu 6 Einsatzbereiche.

München- Nürnberg- mit Außenstellen

Stuttgart-Karlsruhe mit Außenstellen

Frankfurt-Kassel mit Außenstellen

Köln-Dortmund mit Außenstellen

Hamburg-Hannover mit Außenstellen

Berlin-Leipzig-Dresden mit Außenstellen

Zu jedem dieser Einsatzbereiche gehören wie bisher drei Leiter.

Dieses Dreigestirn ist jeweils:

Ein Leiter Tf

Ein Leiter Servicecenter und

Ein Leiter Qualifizierung.

Die Leiter Tf und Leiter SC bekommen jeweils einen Fachreferenten zu Seite gestellt.

Für unseren Einsatzbereich wurden die drei Leiterstellen ausgeschrieben, da die bisherigen Leiter, Herr Lorenz, Herr Oppermann und Herr Anders in gleicher Position in Frankfurt bleiben werden. Zumindest inoffiziell ist bisher folgende Besetzung erfolgt.

Der Leiter Tf mit dem ehemaligen Leiter SC Hamburg, Hartmut Pietsch, der Leiter Qualifizierung mit dem bisherigen Standortleiter des SC Dortmund Alexander

Wolf. Wer neuer Leiter Servicecenter wird ist offenbar noch nicht entschieden.

Unser Standortleiter SC Köln Herr Potocki Meier hat den Arbeitsplatz des Fachreferenten SC übertragen bekommen und bleibt uns also erhalten.

Ähnlich sieht es im neuen Einsatzbereich Stuttgart aus, deren Führungstrio zum Druckdatum auch noch nicht vollständig bekannt ist. Das ist schon recht erstaunlich, zumal im Sommer 2014 „dringend“ und kurzfristig die Neuorganisation im Gesamtbetriebsrat behandelt werden musste da die Neubesetzungen „zeitnah“ erfolgen sollten, um die Sicherheit der Nachfolge vor Ort, also auch in Köln, Dortmund bzw. Stuttgart und Karlsruhe zu gewährleisten.

Das ist dann wohl nicht erfolgreich verlaufen und zum Jahresbeginn gibt es noch keine offiziell namentlich bekannte Neubesetzung dieser Leiterstellen

Eine aus Sicht der Betriebsräte wichtige Entscheidung, nämlich die Zusammenführung dieses Dreigestirns zu einem Leiter Einsatzbereich ist leider nicht erfolgt und so werden wir wieder erleben, dass bei Fehlentwicklungen und Überraschenden, nicht geplanten Kosten, die Verantwortungen hin und her geschoben werden.



Leistungszuteilung und Überstunden

Die Leistungsverteilung zum Fahrplanwechsel im Dezember hat keine Überraschungen gebracht. Der Verlust der Luxemburgzüge war lange angekündigt. Wir alle haben zwar gehofft, dass die politischen Aktivitäten unseren Vorstand überzeugen könnten, den Verkehr nicht einzustellen, aber die finanzielle Entwicklung im Fernverkehr war wohl das stärkere Argument. Trotzdem konnte durch Betriebsrat und Mitarbeiter erreicht werden,

dass die Einsatzstelle KKO erhalten bleibt. Die Kollegen wurden auf BR 403/406 geschult und entsprechende Leistungen wurden der Einsatzstelle zugeordnet.

Um die Überstunden in 2015 abbauen zu können, wurde eine geringere Leistungszuteilung in Frankfurt beantragt. Für fünf P sollte abgesenkt werden. Das hat u.a. zum Verlust von zwei Basel-Leistungen geführt. Der bisherige Leiter Tf Herr Lorenz hat zugesichert im Jahresmittel 10 P über Bedarf im Bestand zu erhalten, so dass wir in der Lage sein sollten eine ganzjährige Freistellungsplanung zu realisieren. Das war im vergangenen Jahr auch schon geplant, aber die Überraschung kam dann im Laufe des Jahres und wir hatten jede Menge Arbeit, so dass wir das Jahr mit ca. 20100 Überstunden beendet haben, wovon 2600 Std. aus 2014 sind. Der Rest (17500 Std.) war am 01.01.2014 schon vorhanden.

Wir dürfen gespannt sein, ob die Planung dieses Jahr besser läuft. Da für die Überstunden finanzielle Rückstellungen in das Budget eingestellt werden, sollte der Arbeitgeber ein starkes Interesse haben, die Stunden abzubauen.



Ein anderer Aspekt der Überstunden und deren Historie sei hier noch mal dargestellt. Angenommen der Kollege X hatte am 31.12.2012 genau 100 Ü-Std gehabt, dann sind aufgrund des Tarifvertrages am 01.01.2013 daraus 125 Std. geworden. Angenommen, er hat am 31.12.2013 mit genau diesen 125 Ü-Std. abgeschlossen, so hat er am 01.01.2014 156 Ü-Std., ohne seit dem 31.12.2012 auch nur eine Überstunde geleistet zu haben. Zum 01.01.2014 wären das dann schon 195 Ü-Std. Der Arbeitgeber sollte also ein starkes Interesse haben, Überstunden abzubauen, das schon sein Budget und steigert die Mitarbeiterzufriedenheit. Das gilt natürlich nur dann, wenn keine Stunden ausbezahlt oder ins

Langzeitkonto transferiert wurden, was einige Kollegen aber auch gerne machen um entweder kurzfristig finanzielle Mittel zu haben oder, sicherlich sinnvoller, für die Zukunft vorzusorgen. Nun sind Betriebsräte traditionell gegen eine Auszahlung von Überstunden, aber da alles mindestens zwei Seiten hat, gilt: Was für den Einen gut ist, kann für den Anderen unmöglich sein. Deshalb sollte, um beiden gerecht zu werden beides möglich sein. Das würde die individuelle Zufriedenheit der Mitarbeiter steigern..

Energiesparprämie

Das neue Jahr wird im Fernverkehr auch eine Neuerung beim Energiesparen bringen.

Dem GBR liegt eine Gesamtbetriebsvereinbarung vor, die die bisherige Pauschalösung (5,00€/MA/Jahr) bzw. den Pilot des letzten halben Jahres, der eine Mannschaft belohnte, durch eine individuelle Prämie ersetzen soll.

Die jeweils 10 besten Energiesparer eines Einsatzbereiches, neu für uns also KK-EDO sollen monatlich mit 150,00€ belohnt werden. Das bedeutet, dass 12 mal 10 = 120 Kolleginnen oder Kollegen eines Einsatzbereiches im Jahr davon profitieren können. Das ist an bestimmte Kriterien gebunden. Um Vergleichswerte zu haben werden 20 Zugfahrten der letzten drei Monate desselben Zuges (Zugnummer, Zugzusammensetzung, Laufweg) ausgewertet und in Energieklassen 1-5 eingeteilt. Energieklasse 1 ist der geringste Verbrauch, 5 der höchste.

Da die Energieklassen fortlaufend ermittelt werden, ist, wenn auch mit Verzögerung eine relativ hohe Vergleichbarkeit gewährleistet.

Für die Ermittlung des persönlichen Verbrauches sind mindestens 5 Zugfahrten im Monat erforderlich.

Als Prämie sind 150,00€ für jeden der zehn Besten vorgesehen. Wenn also jemand jeden Monat unter den zehn Besten ist, dann sind das 1.800 € im Jahr zusätzlich.

Ein wichtiger Punkt bei der Vereinbarung ist die Freiwilligkeit. Jeder muss sich erklären, ob er teilnehmen will. Dazu wird ein Vordruck verteilt, der die Einzelheiten regelt. So kann man auch jederzeit wieder aus dem Wettbewerb aussteigen.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist, dass die Ergebnisse der Energieverbrauchswerte nicht

als Inhalt der Mitarbeitergespräche (Beurteilungen) verwendet werden dürfen, so dass eine nicht Teilnahme oder ständig schlechte Werte Beurteilungskriterium sind. Es geht um aktives, freiwilliges Energiesparen. So kann jeder für sich selbst entscheiden, ob er das für jeden Lokführer schon immer geltende Gebot des energiesparenden Fahrens im Rahmen eines monatlichen Wettbewerbes durchführen möchte oder nicht, ohne arbeitsrechtliche Auswirkungen zu befürchten.



Aus der Fachgruppe:

Die Führerscheinrichtlinie für Triebfahrzeugführer (TfV), ist auf Grundlage der gleichen EU-Richtlinie entstanden und wird zurzeit stufenweise umgesetzt. Alle ins Ausland fahrenden Kolleginnen und Kollegen haben schon den neuen EU-Führerschein, ebenso wie alle Neuanfänger ab einem bestimmten Datum. Die EU-Richtlinie dazu soll im Laufe des Jahres überprüft und ggf. geändert werden. Dazu gibt es bei der EU eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern aller EU-Länder und Vertretern der Gewerkschaftsverbände ETF und ALE. Im Vorfeld ist Erstaunliches geschehen, mit dem die Gewerkschaftsvertreter bei der Erstellung der Richtlinie vor

einigen Jahren nicht gerechnet hatten. Die erstmalige Ausstellung eines Führerscheines kann schon nach einer „Grundschulung“ von durchschnittlich 15 Tagen erfolgen. Das differiert von EU-Land zu EU-Land geringfügig. Die „Fahrerlaubnis“ hat man aber erst nach Erlangung der Zusatzbescheinigung, was zwischen 7 und 12 Monaten dauert und allein in der Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt. Bei den alten Staatsbahnen (DB, SNCF, SNCB, NS, ÖBB usw.), ebenso bei den größeren Privatbahnen ist das sicherlich, wenn auch nicht immer voll zufriedenstellend, geregelt. Ob die Erlangung der Zusatzbescheinigung aber immer ordentlich und mit genügend Inhalten und Zeit erfolgt, ist bei einigen der 300 Eisenbahnverkehrsunternehmen, alleine in der BRD, sicherlich nicht immer zweifelsfrei gewährleistet. Hier ist auf dem „Verwaltungswege“ etwas in der Richtlinie festgeschrieben worden, das nicht der Sinn eines EU-Führerscheines war. Die Aufsichtsbehörde entzieht sich hier einer Verantwortung, die große Gefahren birgt. Der alte Führerschein konnte auf dem Schwarzmarkt per Internet besorgt werden, wie Recherchen von MOBIFAIR bewiesen haben. Das sollte mit dem neuen, durch eine Behörde ausgestellten Führerschein unterbunden werden. Ob es aber auf diese Art und Weise geschieht, bleibt fraglich. Ein Gedankenspiel; Was ist, wenn jemand im Unternehmen X den „Grundlehrgang“ erfolgreich absolviert hat, den EU-Führerschein in der Tasche hat, aber im Rahmen der Erlangung der Zusatzbescheinigung keine Prüfung besteht, und das Unternehmen verlässt? Er kann sich dann evtl. bei einem anderen Unternehmen einstellen lassen, da er ja schon den „EU-Führerschein“ in der Tasche hat, ohne einen Tag gefahren zu sein. Wenn dieses Unternehmen (z.B. eine Leiharbeiterfirma?) dringend Lokführer braucht, wie genau wird dann die Ausstellung der Zusatzbescheinigung genommen? Hier entsteht erneut eine Grauzone, die verhindert werden muss. Wer überprüft hier was? Sich auf SMS Prozesse verlassen ist das Eine, diese zu umgehen, das Andere. Und solange die Euros fließen....! Bei der Überarbeitung der EU-Richtlinie wird das eines der wichtigen Themen sein, dem sich alle Gewerkschaften Europas widmen. (H.MU.)

Beamten ABC

An dieser Stelle wollen wir euch zukünftig immer mal ein paar Beamten-Themen näher bringen.

Da ich (Iris Steinmann) seit dem Sommer 2014 in der Freistellung beim Besonderen Personalrat West (BesPR) bin, fange ich gleich mal mit der Erklärung an, was denn überhaupt ein „Besonderer Personalrat“ ist.

Besondere Personalvertretung:

Zur Wahrnehmung der Interessen der Beamten, welche gemäß § 12 Abs. 2 und 3 DB Gründungsgesetz der Deutsche Bahn AG zugewiesen sind, für die sie betreffenden Entscheidungen und Maßnahmen des Bundeseisenbahnvermögens, sind beim Bundeseisenbahnvermögen besondere Personalvertretungen gebildet, die ausschließlich von den der Deutsche Bahn AG zugewiesenen Beamten, alle 4 Jahre, gewählt werden.

Im Wesentlichen erstreckt sich die Beteiligungskompetenz der BesPR auf die in § 76 Abs. 1 Bundespersonalvertretungsgesetz genannten beamtenrechtlichen Angelegenheiten, welche der Deutschen Bahn AG mit der Zuständigkeitsverordnung (DBAGZustV) übertragen sind. Darunter fallen u.A. Beförderungen, Versetzungen, Abordnungen, Übertragungen anders zu bewertender Tätigkeiten, Veränderung der pers. regelmäßigen Arbeitszeit, disziplinarische Maßnahmen und noch einiges mehr. Für alle weiteren Beteiligungsangelegenheiten, sind die Betriebsräte der DB AG zuständig, die auch mit den Stimmen der zugewiesenen Beamten gewählt wurden. Zusammenfassend könnte man (vereinfacht) die Frage nach der Zuständigkeit von BR und BesPR also wie folgt beantworten:

Wenn es um die Bedingungen rund um den Arbeitsplatz geht, ist der BR zuständig.

Wenn es um statusrechtliche Angelegenheiten der Beamten geht, der BesPR.

Beim BesPR West werden ca. 7500 zugewiesene Beamtinnen und Beamte durch uns vertreten.

Also, scheut euch nicht bei Fragen eure PersonalvertreterInnen anzurufen. Geballte Fachkompetenz in Sachen Lokführer hat der Vorsitzende des Gremiums, Ralph Squire: 0201-2447-432, aber natürlich könnt ihr mich auch erreichen: 0221-7762-432 (I.S.)

Mehrarbeit bei Beamten

Gemäß der Arbeitszeitverordnung haben Bundesbeamte eine wöchentliche Arbeitszeit von 41 Stunden (2.140 Std. im Jahr). Die in den Tarifverträgen vereinbarte Arbeitszeit für Tarifkräfte beträgt bei der DB AG aber nur 39 Stunden in der Woche (2.036 Std. im Jahr). Zur Gestaltung einer einheitlichen Personalpolitik ruft die DB AG jedoch bei den Beamten nicht die 2.140 Stunden ab, sondern wie auch bei den Tarifkräften nur die 2.036 Stunden.

Bislang wurde in den Zeiterfassungssystemen auch bei Beamten, die Mehrleistung über 2.036 Stunden hinaus *-analog wie bei den Tarifkräften-* erfasst. Künftig wird das Zeiterfassungssystem auch eine beamtenrechtliche Mehrarbeit erfassen. Damit soll sichergestellt werden, dass auch nur die beamtenrechtliche Mehrarbeit zur Auszahlung kommt.

Mehrleistung über 2.140 Std. jährlicher Arbeitsleistung hinaus ist auszahlbare Mehrleistung. Mehrleistungen zwischen 2.036 Std. und 2.140 Std. sind nicht auszahlbar. Diese Mehrleistungen (die eigentlich keine sind) können nur durch Freizeit ausgeglichen werden



Auslandsreisekosten geändert

Zum 1.1.2015 wurden die Tagessätze der Auslandsreisekosten DS 059 in Verbindung mit DS 051 § 4 geändert.

Bei einer Abwesenheit von mehr als 8 Std. werden gezahlt für Niederlande 15,20 €, Belgien 13,60 € und bei Abwesenheit mehr als 24 Std. für Niederlande 19 € und für Belgien 17 €. Der Berechnungssatz beträgt vom Länderspezifischen Tagessatz 40% bei Abwesenheit mehr als 8 Stunden und 50% bei Abwesenheit mehr als 24 Stunden. Bei Übernachtungen (An- und Abreistag werden ebenfalls 40% zu Grunde gelegt.

(H.Ma.)

Die euregiobahn - Eine Erfolgsgeschichte in der Städteregion Aachen

Artikel und Bilder von Bernd Kanzler

Eine Vision wurde von einem Geschäftsmann, Herr Schmitz der in Stolberg eine Schotterverwertungsanlage betrieb, Wirklichkeit. Er hatte die Vision alte Strecken wieder zu beleben. Mit der Unterzeichnung des "Rahmenvertrages zur Sicherung von Schienenstrecken in der Region Aachen zur Neuordnung der Regionalbahnen im AVV" am 1.9.1999 wurde der Grundstein gelegt.



Am 22.9.2000, die eigentliche Geburtsstunde der euregiobahn, wurde durch 7 Einzelverträge die stufenweise Netzübernahme einzelner Strecken geregelt. Anfang 2001 begann der Ausbau der Stammstrecke vom Stolberger Hauptbahnhof nach ehemalig Stolberg Hammer, jetzt Stolberg Altstadt über Schneidmühle, Mühlener Bahnhof und Rathaus. Nach Fertigstellung begann am 10.6.2001 dann der Betrieb auf der Relation Heerlen (NL) über Herzogenrath und Aachen nach Stolberg Altstadt. Betrieben wurde diese Strecke von den Fahrzeugen der BR 644. Markant war an den Fahrzeugen, sie hatten den blauen Banner an den rechten und linken Frontseiten mit der Aufschrift: die euregiobahn. Auch einzigartig war, dass diese Bahn durch deutsches Personal (Dienststelle Aachen) UND Personal der Niederländer (NS) gefahren wurde. Auch einen Preis heimste die euregiobahn ein. Den ÖPNV-Innovationspreis.

Schritt für Schritt ging es aber weiter. Ausgeruht wurde sich nicht! Im Jahre 2004 ging der Haltepunkt Aachen Schanz in Betrieb. Dieser wird nicht nur durch die euregiobahn bedient, sondern wird auch durch den RE4, Aachen-Neuss-Dortmund und RB33, Aachen-Duisburg angefahren. Des Weiteren bedient die euregiobahn auch Heimbach in der Zeit von April bis Oktober.

Es gibt eine Direktverbindung von Heerlen, später auch von Alsdorf Annapark (dann Poststrasse). Ab dem 11.9.2004 fuhr die euregiobahn dann auf der Talbahnstrecke von Stolberg Hbf über Eschweiler-West, Eschweiler-Talbahnhof und Eschweiler-Nothberg nach Eschweiler-Weisweiler. Alle Bahnsteige wurden neu gebaut und gestaltet. Signaltechnisch wurde das Estw Stolberg Altstadt angegliedert! Geplant ist es immer noch, im Bahnhof Eschweiler-Aue, der als Kreuzungsbahnhof erhalten muss, einen Bahnsteig zu errichten. Momentan aber leider nur ein Plan.

Im Dezember 2004 ging dann ein weiteres Stück euregiobahn in Betrieb. Der Abschnitt Herzogenrath nach Herzogenrath-August-Schmidt-Platz über Herzogenrath-Alt Merkstei wurde bedient. Ein Jahr später, im Dezember 2005 wurde dann Alsdorf wieder ans Netz angeschlossen. Alsdorf-Annapark war der Endhaltepunkt über Alsdorf-Busch, ehemals Alsdorf-Wilhelmsschacht. Dann war ein wenig Ruhe eingekehrt bis dann im Dezember 2007 in den Niederlanden, in der Provinz Südlimburg zwei neue Haltepunkte eröffnet wurden. Heerlen De Kisselen und Eygelshoven-Markt. Jede Stunde jede Richtung.



Juni 2009, ein weiterer Meilenstein im euregiobahnnetz. Die Verbindung nach Düren über Langerwehe über die Talbahnstrecke. Eine komplett neu gebaute Trasse von Eschweiler-Weisweiler nach Langerwehe. Jetzt befuhrt die euregiobahn im 30 Minutentakt in der Woche bis Samstags Nachmittags die Talbahnstrecke. Heerlen nach Düren, Alsdorf-Annapark nach Langerwehe und umgekehrt, Langerwehe nach Heerlen und Düren nach Alsdorf-Annapark. (Sonntags alle Stunde

nach Düren und von Düren). Vorteile für die Kunden in Langerwehe ergeben sich durch die Umsteigemöglichkeiten zu den RE's nach Köln und in Düren zur S12 nach Au und zur Rurtalbahn.

Im Dezember 2011 wurde in Alsdorf dann der neue Haltepunkt Alsdorf-Poststrasse angefahren über den neuen Bahnsteig Alsdorf-Kellersberg und Alsdorf-Mariadorf. Und es wurde durch zahlreiche Aktionen gefeiert! 10 Jahre euregiobahn. Nach kurzem Intermezzo mit dem 644 Triebzug wurden die Triebzüge der BR 643.2 ausgeliefert. Auch sie tragen den Schriftzug die euregiobahn an den Frontseitenpartien.



Am 15.6.2014, kleiner Fahrplanwechsel ging dann vorerst der letzte Abschnitt in Betrieb. Über Alsdorf Poststrasse hinaus nach Eschweiler-Sankt-Jöris. Am 6.6.14 befuhr der erste Zug zur Probefahrt das Teilstück. Ich hatte das Vergnügen diesen Zug fahren zu dürfen. Am 12.6. wurde dieser Abschnitt feierlich eröffnet. Bürgermeister, Städteregionsrat, andere Vertreter der Politik, der EVS und DB waren geladen. Seit dem 10.6. wurden wir Triebfahrzeugführer auf der Strecke kundig gemacht. Ein Lotse begleitete uns. Zum großen Fahrplanwechsel im Jahre 2015 sollen dann die letzten 7 Kilometer nach Stolberg Hauptbahnhof über Merzbrück fertig gestellt sein. Dann soll die sogenannte "Ringbahn" den Betrieb aufnehmen.

Das aktuelle Netz ist: Heerlen nach Düren und Stolberg-Altstadt. In Stolberg Hbf geflügelt. Vorderer Teil nach Düren, hinterer nach Altstadt sowie Eschweiler Sankt-Jöris nach Langerwehe und Stolberg-Altstadt, auch hier wird geflügelt! Vorderer nach Langerwehe und hinterer wieder nach Stolberg Altstadt.

Weitere Pläne sind Stolberg-Breinig über Stolberg-Altstadt hinaus anzuschließen und Baesweiler über Alsdorf Kellersberg, Alsdorf-Mariagrube, Alsdorf-Bettendorf und Aldenhoven-Siersdorf. 2016 sollen sogar die Strecken elektrifiziert werden da fast 60% die euregiobahn unter Fahrdraht fährt (Düren-Langerwehe/Stolberg-Herzogenrath). Man wird sehen, welche Pläne die EVS umsetzen kann. Rund 13.000 Fahrgäste nutzen am Tag die euregiobahn. Zur Arbeit, zur Schule oder einfach so. Schön wäre es, wenn der AVV die Ausschreibung wieder an uns, der DB Regio vergeben würde. Es sichert uns unsere Arbeitsplätze. Deren der Einsatzstelle Aachen und der Einsatzstelle Düren. Es wäre schön wenn wir weiter ein Teil der Erfolgsgeschichte bleiben dürften.

Ich würde auf jeden Fall gerne hier weiterfahren und hoffe auch, dass wir in Düren den Frühdienst und den Spätdienst behalten dürfen.

Die euregiobahn wird ein wenig „stiefmütterlich“ behandelt, dabei ist sie jedoch ein wichtiger Bestandteil des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) und eine wichtige Bahn.

Letztes: Es ist Richtig dass die euregiobahn klein geschrieben wird. Es handelt sich nicht um einen Schreibfehler!!!

Herzlichst euer Euregioman,
Bernd Kanzler-KDN



Lokführer in der EVG

Wir brauchen keine spezielle Vertretung

Die EVG ist die Einheitsgewerkschaft der Eisenbahner und vertritt die Interessen aller ihre Mitglieder; und natürlich auch die der Lokführer. Die EVG ging 2012 aus der Fusion von TRANSNET (DGB) und GDBA (DBB) hervor und vertritt 210.000 Mitglieder. Von den 18.500 Lokführern bei der DB AG sind 4.500 in der EVG organisiert und wollen künftig tarifpolitisch auch wieder von der EVG vertreten werden. Die GDL besitzt also überhaupt keinen Alleinvertretungsanspruch!

Lokführer in der EVG sind der Auffassung, dass reine Berufsorganisationen die falsche Antwort auf die Herausforderungen der heutigen Arbeitswelt darstellen. Nur gemeinsam sind wir stark und können die vor uns liegenden Aufgaben bewältigen. Wir Lokführer können dabei die Speerspitze sein. Wo kämen wir denn hin, wenn jede Berufsgruppe bei der Bahn ihre eigene Vertretung hätte? Heute streiken die Lokführer, morgen die Zugbegleiter, übermorgen die Fahrdienstleiter, nächste Woche die Handwerker, und vielleicht zwischendurch noch mal die Kollegen im Bautrupps an Gleisen. Bei der DB AG gibt es über tausend unterschiedliche Berufe. Eine Spaltung spaltet die Belegschaft, fördert Egoismus, schadet dem Unternehmen und damit letztlich all uns abhängig Beschäftigten. Wir sind eine große Eisenbahnerfamilie und gegenseitig auf uns angewiesen; dabei soll es bleiben. Und für die tägliche Arbeit brauchen wir unsere Eisenbahnerfamilie; den Kollegen auf dem Stellwerk, im Zug, in der Werkstatt und auch in der Verwaltung.

Das Tarifsystem der EVG bildet längst alle unterschiedlichen berufsspezifischen Anforderungen im Funktionsgruppentarifvertrag mit seinen 6 Säulen unter dem Dach des Basis-TV ab. Wir brauchen keine Gewerkschaftskonkurrenz. In anderen Branchen gibt es die auch nicht.

In unserer Gewerkschaft werden die Mitglieder in die Meinungsbildung der Tarifrunden miteinbezogen. Bei der Mitgliederbefragung votierten viele für die Forderung nach einer ordentlichen Entgelterhöhung mit einer sozialen Komponente. Nach der Tagung der

Tarifkommission wurde diese dann konkretisiert zu 6% Entgelterhöhung, mindestens 150 € und der klaren Forderung zur Integration der EVG-Lokführer in das EVG-Tarifwerk.

Durch Streiks wird den Unternehmen der DB AG immenser wirtschaftlicher Schaden zugefügt. Die ohnehin schwierige wirtschaftliche Lage im Personenverkehr durch die Konkurrenz der Fernbusse, Mitfahrzentralen, Billigflieger und Autovermietungen sind eine Steilvorlage für unsere Konkurrenz. Bei DB Regio und DB Schenker Rail stehen wir längst im harten Wettbewerb und wissen, was es bedeutet eine Ausschreibung zu verlieren. Am Ende des Monats erhalten auch wir Lokführer das Geld vom erwirtschafteten Ergebnis des Unternehmens. Wie soll bitteschön eine Mitarbeiterbeteiligung am Unternehmensgewinn erfolgen, wenn dieser durch Streiks zunichte gemacht wird? Die Ankündigung von Claus Weselsky bis zum Ende zu streiken und der DB AG Schaden zuzufügen macht uns Angst und Sorge. Wir nehmen zurzeit in den Betrieben ein Stimmungsbild wahr, dass unsere Angst bestätigt. Nicht alle GDL-Mitglieder folgen den Streikaufrufen und distanzieren sich von Weselsky bzw. treten aus dieser Organisation deshalb aus.

In der Sache zu den Forderungsinhalten nach Entgelterhöhung, Verringerung der Belastung und Verbesserung der Arbeitszeiten ist man sich unter den Lokführern und den Gewerkschaften einig. Wir beschreiten jedoch einen anderen Weg und wählen eine andere Methode. Wir nehmen alle mit und setzen zunächst auf Sondierungen und Verhandlungen. Ganz am Ende steht möglicherweise der Arbeitskampf. Das hat nichts mit Schwäche zu tun, sondern mit Verantwortung.

Wir setzen uns für die Absicherung und die Stärkung des Berufsbildes Lokführer ein. Königsweg hierfür bleibt die 3-jährige EiB/T Ausbildung. Bei der Funktionsausbildung von Quereinsteigern fordern wir eine gesetzlich festgelegte Dauer von mindestens 12 Monaten. Die Abnahme von Prüfungen soll bei neutralen zertifizierten Einrichtungen erfolgen (z. B. IHK). Zum Schutz des Berufes fordern wir neben dem europäischen Führerschein eine digitale Fahrkarte und Kontrollen auf europäischer Ebene. Denn mittlerweile gibt es schon „Kollegen“, die auf eigene Rechnung Eisenbahnfahrten durch

ganz Europa durchführen bzw. im Auftrag dubioser Firmen (hauptsächlich im Schienengüterverkehr). Wenn hier nicht entgegengewirkt wird, dürfen wir uns nicht wundern, wenn wir kurz über lang unsere heutige geregelte Bezahlung und unsere Arbeitsplätze verlieren, denn Geiz ist bekanntlich geil.

Es war die EVG, die zusätzliche 1.800 Einstellungen erreicht hat, durch ihre Kampagne RESET im Zusammenhang mit Personalausfällen in Mainz auf dem Stellwerk. Auch die Personalbedarfe unserer Lokführer wurden überprüft. Bundesweit ca. 200 zusätzliche Arbeitsplätze sprangen dabei heraus. Mittelfristig (bis 2019) sollen die Mehrleistungsstunden deutlich abgebaut werden.

In Summe sind Spartengewerkschaften weder erfolgreicher noch durchsetzungskräftiger als Branchengewerkschaften. Das Handelsblatt hat die Tarifrunden bei der DB AG seit 2007 analysiert und kommt zu folgendem Ergebnis: die „kämpferische“ GDL erreichte in Summe 25,7% Lohnerhöhung einschließlich aufgestockter Beiträge zur Altersvorsorge. Die „handzahme“ EVG holte im selben Zeitraum 27,3% heraus.

Die EVG hat mit dem Branchentarifvertrag das Lohndumping und die Töchterbildung im SPNV beendet. Es war die EVG, die mit dem Demografie-Tarifvertrag älteren Beschäftigten im Wechseldienst einen besseren Übergang in die Rente verschafft und mit dem

Langzeitkonten-Tarifvertrag ein früheres Ausscheiden aus dem Arbeitsleben ermöglicht. Nach zweijähriger Betriebszugehörigkeit erwirbt der Beschäftigte im Geltungsbereich des Demografie-Tarifvertrages einen unbefristeten Kündigungsschutz, auch bei Krankheit und Rationalisierung. Und es war die EVG, die neben Job-Ticket Regelungen auch für Beschäftigte im Wechseldienst die auf das Auto angewiesen sind, eine monatliche Sondernachtzulage in Höhe von 25 € vereinbart hat. Die vielen Super-Leistungen des Sozialfonds, die nur für Gewerkschaftsmitglieder gelten, wollen wir an dieser Stelle gar nicht aufzählen. Was hat die GDL für Lokführer während ihrer Tarifführerschaft in den letzten Jahren eigentlich gemacht?

Letztlich zählt das Gesamtergebnis. Hier braucht sich unsere Gewerkschaft nicht zu verstecken; wir sind deutlich besser. Wir bieten die besseren Leistungen; aber eben auch die besseren Ergebnisse aus Tarifverhandlungen.

Auch wenn eine andere Organisation und deren Führer, die selbst genügend Skandale und Dreck am Stecken haben, immer wieder versuchen uns zu diskreditieren und uns als „Hausgewerkschaft“ abstempeln wollen. Die Welt dreht sich weiter und die Realität ist eine andere. Die EVG ist eine offene, moderne und sehr erfolgreiche Gewerkschaft.

(H. Ma.)



AKTUELLES aus dem Betriebsrat



SCHENKER RAIL

Wahlbetrieb C 3 Duisburg

Informationen aus der GBR-Sitzung vom 17. Dezember 2014.

Nutzung des Tablets auf dem Triebfahrzeug

In seiner letzten Sitzung im Jahr 2014 hat der GBR seine Zustimmung zur Nutzung des Tablet-PC's auf dem Triebfahrzeug für die Triebfahrzeugführer gegeben.

Damit wurde ein weiterer Baustein der Mobilien Kommunikation beschlossen. Bereits vor einem Jahr hat der GBR den Roll-out der Tablet-PCs akzeptiert.

Im Wesentlichen gehen mit der Zustimmung zwei inhaltliche Punkte einher.

Zum einen der technische Umbau der Triebfahrzeuge, um im Sinne der Betriebssicherheit eine sachgerechte Halterung der Tablets zu gewährleisten. Alle geplanten Umbaumaßnahmen des Arbeitgebers, welche auch die Stromversorgung der Tablets beinhalten, werden in enger Abstimmung mit dem GBR erfolgen.

Zum anderen beschloss der GBR die Nutzung des Tablets während der Fahrt für bestimmte Softwareanwendungen, die speziell für die Bedienung während der Zugfahrt erforderlich sind.

Zeitgutschrift für Lokführer

Alle Lokführer, die mit einem Tablet ausgerüstet sind, erhalten für das Jahr 2014 rückwirkend eine einmalige Zeitgutschrift von 135 Minuten.

Der Arbeitgeber hat damit die Argumente des GBR's aufgegriffen, der stets in den Rückschriften der GBR-Sitzungen darauf verwiesen hatte, dass die Mobile Kommunikation keinesfalls „eingeschwungen“ sei und daher ein höherer Zeitaufwand zwingend erforderlich ist.

Die Weisung des Arbeitgebers ersetzt nicht die Verhandlung um die Dienstantrittsmeldung und die weiterhin kontrovers diskutierten Aufrüstzeiten für die Tf's.

Verlängerung der GBV Langfahren

Die Pilotierungsvereinbarung für die Erprobung der Planung und Durchführung von „Langfahren-Tf-Schichten“ wurde in der GBR-Sitzung vom 17. Dezember 2014 bis zum 31. Dezember 2015 verlängert.

Verlängerung der GBV ad hoc Disposition

Die GBV ad-hoc wurde ein weiteres Mal um ein Jahr verlängert. In dieser GBV ist geregelt, dass jeder Lokführer während seiner Schicht sein Einverständnis zu einer Schichtverlängerung geben muss, wenn es kurzfristig zu Verzögerungen im Betriebsablauf kommt.

Des Weiteren werden Pausen, die nicht vollständig innerhalb des Pausenfensters realisiert werden können, auf die Arbeitszeit angerechnet.

Fahrassistenzsystem (FAS)

Im Rahmen des APDplus hat der Arbeitgeber aus der Säule B Kostenmanagement eine Vorlage zur Pilotierung „Lean Energy Production“ in die 4. GBR-Sitzung eingebracht.

Beim Piloten des Fahrassistenzsystems (FAS) handelt es sich im Kern um eine Empfehlung für den Triebfahrzeugführer (Tf) zum energieeffizienten Fahren für insgesamt sieben Triebfahrzeuge. Auf einem Bildschirm wird dem Lokführer eine empfohlene Geschwindigkeit dargestellt, die sich aus der Topographie, dem Fahrplan und der Relativlage des Zuges errechnet. Der GBR hat der Vorlage zugestimmt. Damit sollen sich Energieeinsparungen erzielen lassen.

Planung und Durchführung

Der GBR hat in seiner 4. Sitzung die Vorlage zu dem Thema Planung und Durchführung –Erprobung von Planungs- und Durchführungsregeln „stabiles Cluster“ zustimmend mit folgenden Hinweisen zur Kenntnis genommen:

Der GBR lehnt einen vorschnellen und mangelhaft vorbereiteten Start der Erprobung zum 02.02.2015 ab und schlägt daher vor, diesen auf den Termin der Fahrplananpassung im April 2015 zu verschieben.

Die vorgesehene Unterrichtung der neuen Planungs- und Durchführungsregeln kann nicht alleine durch Mund zu Mund Propaganda bzw. im Schneeballsystem erfolgen. Das kann nicht den gewünschten qualitativen

Erfolg bringen. Der GBR erwartet daher eine Vorlage, wie die betroffenen Mitarbeiter umfassend und gründlich auf die neuen Regeln und Verfahren vorbereitet werden.

Der GBR betrachtet die beigefügten Arbeitsanweisungen als vorläufig, da diese im Moment auf sehr theoretischen Angaben basieren und erst im Zuge der Erprobung belastbare Erkenntnisse gewonnen werden.

Zur besseren Übersichtlichkeit und Abgrenzung gegenüber den Restverkehren schlägt der GBR vor, für die Erprobung eine einzige Lokbaureihe zu nutzen.

Der GBR fordert monatliche Informationen und Beratungen über den Stand und den Verlauf der Erprobung.

Auch wenn der ursprüngliche Zeitplan durch die vorgeschaltete Erprobung nicht mehr eingehalten wird, hält der GBR diese Vorgehensweise für unbedingt erforderlich, da die DB SR AG in der aktuellen Wettbewerbssituation hier nur einen Versuch hat, die derzeitigen Qualitätsmängel nachhaltig zu verbessern.

Ein weiterer Qualitätsverlust durch hausgemachte - vor allem organisatorische - Fehler wird unweigerlich zu weiteren Transportverlusten führen.

ALLZEIT GUTE FAHRT
Euer Roland Engler



Die Lokführervertreter der 4-Länderdelegationen bei der Besichtigung des neuen ÖBB-Betriebswerkes in Wien (siehe Artikel Seite 1).

Rätsel

46. Triebkopfausgabe

- (1) Junges Rind
- (2) Einwand
- (3) Spielzeugmarke
- (4) Backerzeugnis

1	2	3	4
2			
3			
4			

Fotos in dieser Ausgabe:

Betriebsrätetag	Seite 2
Herbert Mahlberg	Seiten 3, 5, 13, 16
Bernd Kanzler	Seiten 6, 7, 10, 11
Internet	Seiten 8, 9

Auflösung Rätsel 45. Ausgabe

1 GELB 2 ESEL 3 LENA 4 BLAU

Herausgeber: Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
 Region Essen – Köln – Mosel-Saar-Westpfalz
 V.i.S.d.P.: Reiner Bieck
Redaktion: Iris Steinmann, Walter Harings,
 Helmut Mundt (alle Fernverk.) Marco Advena,
 Roland Engler (alle Schenker Rail), Herbert
 Mahlberg (Regio) und Werner Balschun (DB
 JobService)

Druck: Gebr. Molberg GmbH, 53225 Bonn
Anschrift: EVG, Johannisstr. 54 50668 Köln
Telefon: 0221 / 91 26 06 0
Telefax: 0221 / 91 26 06 6
E-Mail: Thorsten.Hagedorn@evg-online.org
Internet: www.evg-online.org

Für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Gewähr.
 Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der
 Redaktion. Gezeichnete Beiträge stellen nicht unbedingt
 die Meinung der Redaktion dar.