



REGIONal

Liebe Leserinnen und Leser,

viele von Euch werden in der letzten Ausgabe erkannt haben, dass die Einleitung aus „Max und Moritz“ von Wilhelm Busch stammte. Natürlich geht es heute mit dem zweiten Streich weiter:

Da das Wissen um die Erfordernisse der Marktwirtschaft bei den Führungskräften auf das Sparen forciert ist, begann man vor einiger Zeit den KiN/B abzuschaffen. Erhofft wurde sich durch diese unternehmerische Entscheidung, dass alle 3 Jahre Gelder für die ärztliche Untersuchung, sowie jährlich ein paar Minuten an Arbeitszeit für den betrieblichen Teil bei der Fortbildung eingespart würden. Jetzt begann man kürzlich allerdings, auf Grund der betrieblichen Hilfstätigkeiten, die die KiN teilweise durchführen, wieder damit, diese zum Betriebsarzt zu schicken. Man kann mutmaßen, womit das zusammenhängt. Wir vermuten, dass jemand wieder einmal aufgezeigt hat, dass es sinnvoller ist, (wenn auch geringe) Ressourcen vorzuhalten, als auf's Knappste zu rechnen. Bei Hanseverkehr wird bereits seit Wochen nachuntersucht. Doch bleibt es nicht allein bei den betriebsärztlichen Untersuchungen. (Wer konnte auch jemals nur ansatzweise damit rechnen?)

Es wurde festgestellt, dass in Falkenberg(Elster) KiN fehlen. Was liegt es da näher, als KiN, die in Elsterwerda vorhanden sind, dort abzuziehen und in Falkenberg Schichten fahren zu lassen? Nun ist hinlänglich bekannt, dass Falkenberg ein Bahnhof ist, bei dem fast in allen Fällen rangiert werden muss. Doch das dürfen die KiN aus Elsterwerda mangels B nicht mehr. Und nun muss nachgeschult werden, um die Qualifikation wieder zu erlangen.

Wäre es nicht sinnvoller – wenn auch nicht unbedingt sparsamer – gewesen, wenn die KiN einfach ihre Qualifikationen behalten hätten? Solange es Rückfallebenen gibt, sollten doch auch die Führungskräfte die Einsicht haben, dass die Grundlagen geschaffen sein sollten, diese Rückfallebenen auch bedienen zu können.

Doch eine späte Einsicht wäre in diesem Falle auch besser als keine.

GDL REGIONal – heute schon an morgen gedacht?

Beim Betriebsrat nachgefragt

Einstiegshilfen – zu teuer, zu aufwändig, zu viel Arbeitsschutz?

Es ist nahezu ein Jahr her, dass begonnen wurde den Arbeitsschutz in Angermünde näher unter die Lupe zu nehmen. Doch leider geschah bis jetzt keine wirksame Umsetzung aller Überlegungen dazu. Ach wie schön ist doch ein gepolsterter Bürosessel – man kann so schön Sachen aussitzen. Auch was den Arbeitsschutz in Angermünde angeht. Zum Sachverhalt:

In Angermünde gibt es Abstellgleise, auf denen entweder Triebwagen der Baureihe 646 oder wenn nichts anderes verfügbar ist die Baureihe 628 abgestellt werden. Notwendig sind diese Abstellungen bedingt durch die Zugumläufe nach Polen. Seit Mai letzten Jahres wurden bereits zwei Gruppengespräche genau zu diesem Thema durchgeführt, da es äußerst schwierig ist ohne Einstiegshilfen in die Triebwagen zu gelangen. Äußerst schwierig besonders in dem Maße da es von Vorteil wäre, wenn die eigene Körpergröße bei 2 Metern liege. Dann wären nämlich auch die Beine lang genug um einen großen Schritt in den Triebwagen auf Gleis 135 hinzubekommen. Vor kurzem verdrehte sich ein Kollege beim Einsteigen in den Triebwagen das Knie und fiel dann rücklings aus dem Triebwagen – die Folge Arbeitsunfähigkeit.

Doch damit nicht genug, denn auf Gleis 9907 wird ein Verstärkerzug abgestellt. Auch bei diesem gibt es keine Einstiegshilfe(n). KiN rangieren hier regelmäßig. Wir haben uns einmal auf gemacht und die Höhe vom Boden bis auf die Einstiegsebene nachgemessen. Hier müssen um in den Zug zu kommen 80 cm Höhe überbrückt werden. Für die meisten Kolleginnen und Kollegen ist das allerdings mehr als umständlich. Ohne eine Hilfeleistung ist hier kein Reinkommen.

Wer möchte kann gern einmal mit einem Gliedemaßstab an sich ausmessen, wo 80 cm Höhe eigentlich sind. Wer nur einen Zollstock hat, das sind 31,5 Zoll. Für die Büroleute unter unseren Lesern, die Standardhöhe eines Schreibtisches beträgt 72 cm, eine Handbreite darüber entspricht der Einstiegshöhe. Selbst wenn man nur auf den Schreibtisch steigen wollen würde, müsste man notgedrungen auf den Schreibtischstuhl mit Rollen zurückgreifen. Doch an dieser Stelle möchten wir dringlichst davon abraten. Denn wir nehmen Arbeitsschutz sehr ernst, auch wenn dieser Beitrag etwas amüsant erscheint.

Gleiches Ungemach gibt es aus Brandenburg zu berichten. Auch dort fehlen Trittstufen zum Einstieg. Und auch der Weg in der Abstellung lässt zu wünschen übrig. Zwar hat der Arbeitgeber hier schon etwas nachgebessert, denn immerhin wurde die Beleuchtung erneuert und es wurden Gummimatten verlegt. Doch letztere begannen sich dermaßen zu wölben, dass auch hier wieder nachgebessert werden musste. Diesmal wurden die Anstoßkanten in ein Schienensystem verlegt, doch auch hier verselbständigen sich die Gummimatten und rutschen heraus, so dass Stolperfallen entstehen. Natürlich sieht man die jetzt, doch der nächste Winter kommt bestimmt.

Tablet, Tablet und kein Ende!

Das Tablet ist seit über einem Monat in Benutzung und noch immer waren Fragen dazu ungelöst.
Im Einzelnen:

Bei Schichtabweichungen war in der Antrittsliste nicht ersichtlich wo der Dienstbeginn stattfindet. Hier musste stets geraten werden, ob dieser am DAP oder in der Meldestelle erfolgt. Auch waren diese Dienste sehr kurzfristig einsehbar. Auf den Antrittslisten ist die Einsichtnahme aus technischen Gründen nicht umsetzbar. Die Tf bekommen nun die Information, dass sie in den Vorschichten in Zeiten, die nicht in Tätigkeitsunterbrechungen oder Ruhepausen fallen, Einblick in die kommenden Schichten nehmen sollen (bei Aber, St oder D).

Es gibt Schichten, bei denen zu Beginn der Schicht MK (Melden zum Dienst) und dann AU (Unterlagen einsehen) geplant ist. Das Problem ist bekannt. Als Lösung wurde folgende Darstellung überdacht: M0-AU-M2. Leider ist das technisch nicht umsetzbar. Es wird also weiter wie bisher verfahren, wir warten auch in diesem Punkt auf eine zeitnahe Lösung.

Mit dem Programm „Xodo“ geht es weiter. Wie so oft gibt es die „super tolle, alles ist machbar Variante“ und dann gibt es die, die DB Regio gern einkauft.

Bei der sich selbstständig aktualisierenden Variante lässt sich sehr oft nur noch eine oder zwei Dateien öffnen. Doch im Regelfall werden selbst ohne Fplos und Betriebsprogramm 3 – 5 Dateien benötigt. Abhilfe schafft in diesem Fall nur ein Entfernen und neu Aufspielen des Programms, was in etwa 5 Minuten dauert. Nach Informationen des Arbeitgebers soll die Xodo Version 4.1.20. aus dem Play Store wieder vollumfänglich einsatzbereit sein. Leider mussten wir aber feststellen, dass der gleiche Fehler immer noch auftritt.

Sollten Kollegen eine Blendschutzfolie benötigen, sind die Bedarfe an das BackOffice zu melden. Am DAP in Berlin Ostbahnhof gibt es gelegentlich schlechten Empfang. Dadurch dauert das Laden der Daten natürlich unnatürlich lange. Leider hat der Arbeitgeber auf die Sendeleistung des Providers keinen Einfluss. Wir müssen also wohl oder übel mit den längeren Ladezeiten der Daten leben, geringe Zugverspätungen sind dadurch natürlich nicht ausgeschlossen.

Und letzten Endes sind die Fplo'n manchmal nicht nur mehrfach aufgelistet, sondern haben auch noch sehr viele Seiten, so dass sich die Frage stellt, warum diese nicht personenscharf eingestellt werden können?

Die automatische Synchronisierung von Diloc alle 10 Minuten ist auch sehr lästig. Deshalb wurde diese auf Wunsch des Betriebsrates auf 20 Minuten verlängert.

Probleme über Probleme und teilweise Lösungen. Das alles hätte mit einer ausreichend langen Testphase zum größten Teil umgangen werden können. Doch Nein, es gibt nur ein Ziel und das liegt da vorn – irgendwo.

Ist das Abpumpen von Fäkalien durch die Tf noch zu stoppen?

Es gibt zwei Lager zu diesem Thema. Ein Lager (Betriebsrat) besteht auf dem Standpunkt, dass das Abpumpen von Fäkalien aus Zügen nicht zumutbar sei. Das andere Lager (Arbeitgeber) meint, dass es notwendig sei um so besser im Wettbewerb dastehen zu können. Doch geht es bei dieser unterschiedlichen Ansicht nicht um die Sache grundsätzlich, sondern vielmehr darum, dass das Abpumpen einfach so umzusetzen geht. Einfach ein paar Arbeitshandschuhe, die man vielleicht noch auf dem Fahrzeug hinterlegen könnte sind aus Sicht des Arbeitgebers genügend. Dass Spritzer der Fäkalien auf die Dienstkleidung kommen könnten, mit denen man dann eventuell noch in Reisendenkontakt kommt, dass man keine Möglichkeit hat sich nach dem Abpumpen gründlich zu reinigen sind Ansichten der Triebfahrzeugführer.

Decken wir an dieser Stelle einmal ein paar Fakten auf:

Tätigkeiten mit „Biologischen Arbeitsstoffen“ fallen unter die Biostoffverordnung „BioStoffV“. Eine Tätigkeit mit diesen Stoffen liegt vor, wenn Beschäftigte damit in Kontakt kommen können. Des Weiteren unterfallen diese Tätigkeiten in die „Technischen Regeln für Biologische Arbeitsstoffe“ (TRBA 500). In beiden Fällen sind allerdings zusätzliche Maßnahmen seitens des Arbeitgebers notwendig.

Wir sehen an dieser Stelle jedoch auf Grund der Komplexität von näheren Ausführungen ab. Der Betriebsrat wird hier jedenfalls alle rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen, wenn der Arbeitgeber bei seiner Auffassung bleibt, dass diese Tätigkeit durch den Tf ausgeführt werden soll.

BR 182 - Zugmassen-Eingabe im MTD

Die Zugmasse (Zuggewicht) wird im Menü "Zugdaten" eingegeben und ist ein Eingabewert für die AFB, die ihre (An-)Fahr- und Bremsvorgänge nach der Zugmasse regelt. Hierbei ist eine einzelne Tonne nicht maßgeblich entscheidend, jedoch ist es schon erheblich, ob ein Zug 500 t oder 2000 t auf die Waage bringt. Der des Öfteren festgestellte Wert für Zugmasse aus den Dauerbremszetteln, ist lediglich der Wert des Wagenzuggewichtes. Er muss hierbei also noch um das Lokgewicht von 86 t addiert werden = Zugmasse!

Wissenswertes am Rande :-)

Der Begriff Masse ist gegenüber Gewicht physikalisch richtig. Schließlich ergibt sich die Masse eines Körpers aus dessen Dichten und seinem Volumen und wird in Kilogramm, Tonnen etc. ausgedrückt. Ein gleichwertiger Gegenstand auf der Erde hat eine andere Gewichtskraft als auf dem Mond, jedoch bleibt seine Masse dort dieselbe.

Aus den Ortsgruppen

Ortsgruppe Brandenburg:

Am 26.04.2017 trafen sich fünf mutige Kollegen und nahmen es mit 35 Radkilometern auf. Diese lustige Runde erreichte pünktlich zum Grillen das Ziel. In gemütlicher Runde ließen wir den Abend ausklingen. Für die nächste Radtour läuft bereits die Planung. Wir werden Euch zeitnah informieren und hoffen dann auf eine bessere Freiplanung des Arbeitgebers. Nächster Termin: Stammtisch am 14.07.2017 um 19:00 Uhr im Motorradclub.

OG Cottbus:

22 Wanderfreunde der OG Cottbus haben sich am 29.04.2017 getroffen. Es ging um 07:04 Uhr mit der Bahn über Zittau nach Wilthen. Dort startete unsere Wandertour auf den Mönchsberg. Auch wenn uns auf dem Weg noch vor Erreichen einer Schutzhütte ein kräftiger Regen-/Graupelschauer erwischte, so sind wir gut auf dem Mönchsberg angekommen und konnten dann bei der Einkehr in der Mönchswalder Bergbaude uns nicht nur stärken sondern auch unsere Sachen am Kachelofen trocknen. Von dort ging es dann nach Obergurig. Dort konnten sich dann alle noch einmal im „Kuchenhäusel“ bei Kaffee und Kuchen für den Rest stärken. Dann ging es durch den Ort und weiter mit dem Bus nach Bautzen und von dort mit dem Zug zurück nach Cottbus, wo wir alle wohlbehalten um 19 Uhr angekommen sind. Für den schönen Ausflug gilt der Dank an den Organisator.

OG Schönevide:

Die Ortsgruppe Schönevide organisiert ein Sommerfest mit den Ortsgruppen Pankow und der S-Bahn Berlin. Treffpunkt ist am 09.06.2017 ab 17:00 Uhr auf dem Sportplatz am Betriebsbahnhof Schönevide. Wir freuen uns mit Euch und Eurem Anhang ein paar schöne Stunden verbringen zu dürfen. In unserer schnelllebigen Zeit, sollten wir solche Anlässe für gemeinsame Gesprächsrunden nutzen.

Fragen & Antworten

Ab wann findet der Fahrdienstuntauglichkeits-Tarifvertrag Anwendung auf Zugbegleiter?

Unsere Zugbegleiter und Bordgastronomen können ab 1. Juni 2017, in den Fällen von berufsbedingter oder traumabedingter Untauglichkeit für Ihre Tätigkeit (§ 3 Abs. 2 und 3 FDU-TV), den Schutz des FDU-TV in Anspruch nehmen. Damit konnte die GDL den sozialen Schutz dieser Kollegen deutlich verbessern. Maßgeblich für den Anspruch auf Schutz durch den FDU-TV ist die Tätigkeit im persönlichen Geltungsbereich des ZubTV. Damit gilt diese Regelung nicht nur für Arbeitnehmer im Geltungsbereich des BuRaZugTV sondern auch für Arbeitnehmer in ZG 2 (1. Steward Bordgastronomie) und für ZC (Zugchef). Für Arbeitnehmer, die bereits von einer berufsbedingten oder traumabedingten Untauglichkeit betroffen sind, gelten die Überleitungsregelungen in § 13 FDU-TV sinngemäß. Wenn z.B. bei einem Arbeitnehmer die dauerhafte Fahrdienstuntauglichkeit vor dem 1. April 2014 festgestellt worden ist, die jedoch noch keinen Neuorientierungsvertrag abgeschlossen haben, findet dieser Tarifvertrag Anwendung.

Bei Fragen helfen wir gern weiter. d.ratzlaff@gmx.de oder kempter-ronald@t-online.de

GDL REGIONal – Wir helfen Euch weiter