

# Aktive Interessenvertretung Aller Kolleginnen & Kollegen



## Vorschriftenanarchie bei der S-Bahn?

Da wird in Ostkreuz der neue Erkner-Bahnsteig Ok-Ru am in Betrieb genommen und keinen kümmert es wirklich wie die Züge der S3 dort abgefertigt werden. Nun kennen wir ja alle Varianten von ZAT leider bereits. Doch mit keiner der ZAT-Varianten können in Ostkreuz die Züge sicher abgefertigt werden, da Fahrgäste den Sichtbereich auf den Zug verdecken. Wie in Pankow, Jannowitzbrücke, Südkreuz, ...

Den Faktor Fahrgast haben die Planer im Hause der S-Bahn wohl vergessen. Auch die Fahrplaner haben mit drei Minuten Wendezeit vergessen, dass die Fahrgäste der S3 den Bahnsteig nicht fluchtartig verlassen können. Insbesondere nicht im Berufsverkehr, da nur ein Ausgang unmittelbar an der Bahnsteigkante zur Verfügung steht.

So entwickelten die klugen Köpfe bei der S-Bahn eine völlig neue ZAT-Variante. Man nehme einen zweiten Tf und mache ihn für den zweiten Zugteil bei der Zugabfertigung verantwortlich. Obwohl die Vorschriften bei der S-Bahn ausdrücklich die Verantwortlichkeit dem Tf auferlegt der den Zug auch führt. Auch sagt die Vorschrift, nur im führenden Führerstand dürfen sich weitere Personen aufhalten. Wie sollen wir diese Anarchie bei der Auslegung der Vorschriften nun verstehen? Was nicht passt wird mit einer Weisung passend gemacht?

Bei der S-Bahn werden wieder einmal eigene Gesetze geschrieben. Das hatten wir schon einmal, wo es um die optimierte Wartung der Züge ging und wo ein Geschäftsführer unter Mithilfe vieler JA-Sager bei der S-Bahn diese ins Chaos stürzte. Stürzen bei der S-Bahn nun Tf's aus den Führerständen, bevor eine Geschäftsführung geht ?

Ob sein Kollege mit dem Ingangsetzen der Zugfahrt auch wirklich im mittleren Führerstand mitfährt, wird ein Tf auf der S3 nun ggf. erst in Erkner an Hand einer offenen mittleren Führerstandstür feststellen.

So gibt es Vorschriften zum Ablauf bei ZAT, die alleine für sich schon sicherheitsgefährdend sind, wie die zahlreichen Vorkommnisse bei ZAT zeigen. Wenn nun selbst diese ZAT-Vorschriften dem Management nicht ins Konzept passen, werden sie schnell umgeschrieben. Heute so morgen so und

übermorgen kommen vielleicht Drohnen der Bundeswehr bei ZAT zum Einsatz!? Was auf dem einen Bahnsteig streng verboten ist, ist auf dem Nachbarbahnsteig völlig ok. An welche Vorschriften wir uns noch ausrichten können, wird uns nun von der Konzeptlosigkeit des Managements dargelegt.

Sollten wir nun zu allem was uns das Management aufhalst "ja" sagen, insbesondere zu Vorgängen die unsere Gesundheit und den Betrieb der S-Bahn gefährdet? So wie es schon einmal bei der S-Bahn geschah bis dann die S-Bahn stand?! Eine Mehrheit im Betriebsrat sagt noch immer ja zu dem was uns das Management aufischt. Betriebsräte die im Büro nicht Gefahr laufen auf der Strecke zu bleiben.



**So kommen im Sinne des Managements in Ok-Ru zur Zugabfertigung der Züge keine Aufsichten zum Einsatz, sondern ein zusätzlicher Tf der so woanders fehlt. Selbst wo kein Aufsichtsgebäude auf dem neuen Bahnsteig Ru in Ostkreuz geplant und gebaut wurde, könnte in einem abwechselnden Arbeitsablauf zusammen mit den Aufsichten vom Ringbahnsteig die Abfertigung der S3 auf dem Bahnsteig übernommen werden.**

Was müssen wir wieder einmal daraus lernen? Vorhandene Vorschriften werden schnell mal so gebogen und umgeschrieben wie es gerade passt, Hauptsache kein Personal einsetzen wo es für den Betrieb der S-Bahn betrieblich notwendig und sicherheitstechnisch unabdingbar ist. Anarchie von Oben hält damit wieder Einzug bei der S-Bahn. Auch wenn der Eisenbahnbetriebsleiter bei der S-Bahn entgegen der bereits gültigen Vorschriften neue schreibt, oder schreiben lässt, muss das noch lange nicht rechtens und sicher sein.

Ob das Eisenbahnbundesamt über diese Diskrepanz zwischen Vorschriften und Weisungen im Betrieb der S-Bahn kennt, ist nicht bekannt. Doch eines steht fest: **Aus der Vergangenheit lernen heißt die Zukunft gewinnen.** Wegschauen, schweigen und "JA" sagen gehört jedoch nicht dazu!

## Das fassbare und unfassbare FASSI

Nun soll es losgehen mit FASSI. Damit will uns das Management der S-Bahn erstmalig entlasten, statt uns immer mehr Arbeit aufzuhalsen. Die Fahrplanunterlagen sollen die Tf's loswerden. 2 kg die zukünftig nicht mehr mit nach Hause schleppt werden müssen. Aber neue Lasten kommen hinzu!

Nun hat bezüglich der Arbeitsmittel das Bundesarbeitsgericht geurteilt (BAG 1 ABR 59/12), dass Lokführer nicht verpflichtet sind die Arbeitsmittel die zur Erbringung der Arbeit notwendig sind auch außerhalb der Arbeitszeit für den Arbeitgeber aufzubewahren. Es wäre ja schon schräg, wenn z.B. Schlosser in den Werken ihren Werkzeugschrank jeden Tag mit nach Hause nehmen sollten. Lokführer müssen dies nun auch nicht mehr. Mit FASSI gibt es diesbezüglich bereits positiv fassbare Möglichkeiten:

- ⤴ **Fahrplanunterlagen** – alle Zugfahrten sind mit ihren jeweiligen Minutenplänen verfügbar.
- ⤴ **Streckenlisten und LA-Stellen** – werden unmittelbar und ständig aktualisiert dargestellt.
- ⤴ **Anschlussverbindungen** – verspätete Züge und Wartezeiten werden berechnet und angezeigt.

Will das Management uns Tf's den Sachstand des Bundesarbeitsgerichtes als seine Wohltat verkaufen? Viele Triebfahrzeugführer gehen schon heute mit den Fahrplanunterlagen unter dem Arm zum Zug und entlasten damit ihren Rucksack. Diese Schlepperei soll und muss endlich sein Ende finden.

Ganze 6 Mio. Euro will das S-Bahn Management dafür investieren. Für das Management wohl immer noch billiger als in allen Meldestellen ausreichend Möglichkeiten für die Aufbewahrung der Arbeitsmittel der Tf's einzurichten. Was zu einer 100%igen Schichtsymmetrie führt. Nein, mit FASSI steht sogar die Schließung der Meldestellen im Raum, wenn alle Unterlagen aus den Kauen in FASSI verfügbar sind. Der Rest kommt per Post.

Bei FASSI geht es wohl nicht um unsere Entlastung, sondern um die Belastung der Zahlen des Managements für die Abführung weiterer Gewinne an den DB Konzern und um die Boni für diese tolle *Leistung*? FASSI soll letztendlich nicht für die positiven fassbaren Möglichkeiten einer Erleichterung für die Tf's dienen, sondern für die für uns negativen und unfassbaren Möglichkeiten da sein um die Produktivität beim Fahrpersonal auf deren Rücken zu erhöhen:



- ⤴ **Abfahrtscountdown** – als visueller Auftrag zur Abfahrt auch ohne vorliegen der Voraussetzungen zur Abfahrt (*Halt zeigendem Signal*).
- ⤴ **Richtgeschwindigkeit** – zeigt empfohlene Geschwindigkeiten an, unabhängig vom Signalbild und bei eh schon knappen Fahrzeiten.
- ⤴ **Auftragsbestätigung** – für Bremsproben und jede weitere Handlung am Fahrzeug, verbunden mit der sofortigen Kontrolle durch die TP.
- ⤴ **Kommunikation** – zwischen Tf und TP mit vorgegebenen Textbausteinen per Mitteilung (*wie SMS*).
- ⤴ **Zugriff von außen** – über die statische Datenverbindung soll auf alle Zugdaten (*Geschwindigkeiten, usw.*) zugegriffen werden können
- ⤴ **Unterlagenarchiv** – alle Info's aus den Meldestellen sollen im Führerstand abrufbar sein und machen die Kauen überflüssig.
- ⤴ **Fahrplanänderung** – sollen jederzeit und kurzfristig durch die TP während einer Zugfahrt möglich sein.
- ⤴ **Flexibilisierung** – alle Unterlagen und Informationen im Führerstand (*Schichtbeginn am Zug*).
- ⤴ **Gläserne Mitarbeiter** – schon allein das Auf-/Abschliessen des Führerstandspultes soll von der TP nachvollzogen werden können.

Die einzelnen Möglichkeiten von FASSI alleine sollten kein Problem sein. Wer an der Betriebsfront arbeitet weiß, dass die Arbeitsintensität längst die Grenzen überschritten hat. In ZAT haben schon viele unzulässige Signalvorbeifahrten ihre Ursachen. Die neue Informationsflut aus FASSI wird diese Gefahr nicht mindern. Zudem sich das FASSI-Terminal regelrecht in das Blickfeld des Tf's drängt! Gerade der Abfahrtscountdown suggeriert eine Abfahrtsbereitschaft die nicht gegeben sein muss. Doch die Folgen aus der Informationsflut durch ZAT, FASSI, ZBS, ... sollen allen die Tf's tragen.

Gespräche zwischen Management und Betriebsrat zu FASSI gibt es seit geraumer Zeit. Die eigentlichen Betroffenen sollen aber erst eingebunden werden, wenn längst Tatsachen geschaffen wurden und Systembestandteile eingerichtet und bei DB Kommunikationstechnik als Besitzer von FASSI eingekauft sind. Wesentliche Änderungen wird es in der Testphase im laufendem Betrieb dann wohl aus *wirtschaftlichen Gründen* nicht mehr geben.

Die tatsächlichen Ergebnisse aus den Mitarbeiterbefragungen und einer nur suggerierten Beteiligung von uns Beschäftigten bei den Entscheidungen des Managements kennen wir bereits aus der Vergangenheit. Vielleicht schafft uns der von uns gewählte Betriebsrat eine Plattform, auf der wir unsere Anforderungen an FASSI einfließen lassen können.

**FASSI sollte uns als Informationstool dienen,  
aber nicht als Überwachungstool eine neue Last für uns werden!**

**Die Berliner S-Bahner** – Für eine einheitliche, unabhängige und gewerkschaftliche Interessenvertretung 2014 **Redaktion:** U.Krug, P.Polke, F.Klein [ 1000 Exemplare ]  
**Informationen:** [www.die-s-bahner.info](http://www.die-s-bahner.info)