



Das Ende einer Unendlichen Geschichte

Verhandlungen zu den Schichtlageplänen abgeschlossen

Der Berliner S-Bahner: Birgit, du warst als Sprecherin des Arbeitszeitausschusses von Seiten des Betriebsrats entscheidend an den Verhandlungen zu den neuen Schichtlageplänen beteiligt. Warum hat das so lange gedauert?

Birgit Reichert: Im Fahrbetrieb ist alles anders! Schon vor langer Zeit wurde uns das vom Fahrbetrieb mitgeteilt. Diesen Eindruck hatten wir, aber vor allem die Triebfahrzeugführer leider auch viel zu oft. Und weil eben alles anders ist, war es auch wirklich problematisch, neue Schichtlagenpläne für Triebfahrzeugführer zu bekommen. Die Unzufriedenheit unter den Kollegen wurde immer größer, und oftmals waren die bestehenden Pläne nur noch Makulatur, da sie mit dem tatsächlichen Leben kaum noch etwas zu tun hatten.

Als Erstes musste also der Fahrbetrieb davon überzeugt werden, dass es auch ein betriebliches Interesse an neuen Plänen gibt. Ganz einfach deshalb, weil die tägliche Leistung mit den vorhandenen Plänen gar nicht mehr abzudecken war. Abgesehen davon war die Arbeitszeitverkürzung auf 37 Stunden laut Tarifvertrag „im Rahmen der Dienstplangestaltung vorrangig in Form von freien Tagen“ umzusetzen. Lange hat's gedauert aber irgendwann musste man zugeben, dass neue Pläne unverzichtbar sind.

Und, ruck zuck, hat der Fahrbetrieb einen Schichtlagenplan entworfen. *Einen*, für (fast) alle. Auf individuelle Wünsche wollte man sich nicht einlassen. Dieser Plan war natürlich auf die betrieblichen Bedürfnisse abgestimmt. Dass Triebfahrzeugführer vielleicht auch gerne mindestens zwei zusammenhängende freie Tage hätten fand man nicht so wichtig.

Wir haben uns von Anfang an gegen diesen *einen* Plan ausgesprochen. Und wir haben eine Umfrage bei den Triebfahrzeugführern gefordert, um erst einmal die Bedürfnisse der Kolleginnen und

Kollegen festzustellen. Auch dabei gab es erheblichen Widerstand von Seiten des Fahrbetriebes. Die Entscheidung, eine Umfrage durchzuführen hat letztendlich die Personalabteilung getroffen.

Und es ging weiter bei der Erstellung des Fragebogens, mit der Durchführung und Auswertung der Umfrage. Über kein Thema konnten wir uns mit dem Fahrbetrieb problemlos verständigen. Die Auswertung der Umfrage hat letztlich jede Seite für sich vorgenommen und die Schlüsse daraus sind zwangsläufig verschieden. An diesem Punkt kam es fast zum Scheitern des Projektes, die Fronten waren mittlerweile schon extrem verhärtet.

S-Bahner: Hört sich kompliziert an, was brachte nun die Wende?

Birgit: Neuen Schwung brachte das Auswechseln der Mitglieder der Verhandlungsgruppe des Fahrbetriebes. Das bisher Geschilderte hatte inzwischen bereits ungefähr ein dreiviertel Jahr gedauert. Aber jetzt schien sich etwas zu bewegen.

Relativ schnell haben wir uns verständigt, verschiedene Pläne anzubieten und so möglichst viele Wünsche der Kolleginnen und Kollegen zu berücksichtigen. Natürlich musste sich die Gestaltung der Pläne an den betrieblichen Erfordernissen orientieren. Aber es gelang Pläne zu erstellen, die z. B. eher frühlastig oder spätlastig sind, andere, die keine Nachtschichten haben oder welche mit eher wenigen Schichtantritten und kürzeren Freizeitblöcken und andere dagegen eher längere Schichtblöcke mit längeren Ruhezeiträumen. Und erstmals hat der Betriebsrat sich an der Erstellung der Pläne ganz wesentlich beteiligt.

Ein nicht einfaches Geschäft, da wir ja nicht so genau wussten, wie man Schichtlagenpläne so erstellt, dass am Ende auch alle zusammenpassen. Aber wir haben viel gelernt und kamen auch irgendwann zum Schluss. Alle Pläne enthielten



Birgit Reichert

anstatt der bisher üblichen 261 Schichtlagen pro Jahr nun noch 245 Schichtlagen. Damit wäre nicht nur der Tarifvertrag von 2004 endlich umgesetzt, es wäre auch endlich eine annähernde Gleichbehandlung der Triebfahrzeugführer mit allen anderen Beschäftigten der S-Bahn umgesetzt. In den Verhandlungen haben wir immer wieder mit sehr viel Nachdruck gefordert, Triebfahrzeugführer nicht zu benachteiligen.

Dann mussten die Pläne mit den Schichtlagen aufgefüllt werden. An diesem Punkt kam es erneut zu Problemen. Natürlich wollten wir die Schichten die zu „ungünstigen“ Zeiten laufen, auf ein absolutes Mindestmaß beschränken. Gemeint sind hier F1 und S3 Lagen. Der Fahrbetrieb wollte diese Schichtlagen aber eher üppig verteilen. Zu diesem Zeitpunkt waren die Pläne bereits fertig. Es ging nur noch darum, ob künftig viele oder nicht ganz so viele Triebfahrzeugführer um drei Uhr dreißig anfangen oder um ein Uhr Feierabend haben werden. Wie auf dem Basar handelten wir also um die Anzahl der F1 und S3 Schichtlagen.

Plötzlich erfand der Fahrbetrieb „Dispotage“. Dispotage sind eigentlich Ruhetage, die nach dem Willen des Fahrbetriebes, dem Triebfahrzeugführer zugeteilt werden und dann mit einer 24-stündigen Ankündigungsfrist zu Arbeitstagen erklärt werden können. Je nach Bedarf wird also auf die jeweiligen Kolleginnen und Kollegen zurückgegriffen. Oder auch nicht.

Für den Triebfahrzeugführer ist dieser Tag natürlich in der Freizeitplanung verloren. Arbeit auf Abruf wie beim Sklavenhändler war hier geplant! Herr Thon, der sich inzwischen persönlich in die Verhandlungen eingeschaltet hatte, machte schnell klar, dass er eigentlich mindestens eine zweistellige Anzahl dieser Tage benötigen würden.

Verhandlungen erst einmal bis fast zum Ende zu bringen und dann Überraschungen solcher Art hervorzaubern, war für uns eine neue Erfahrung. Zwar ist ja, wie geschildert, im Fahrbetrieb alles

anders, aber das war dann auch uns zu viel. Wir haben die Einführung der Dispotage unter den uns angebotenen Voraussetzungen abgelehnt. Man wollte sich gegen den Betriebsrat auf jeden Fall durchsetzen und war bereit, eine Einigungsstelle anzurufen. Für den Betriebsrat war diese Haltung ärgerlich, hatten wir doch seit fast einem Jahr darum gekämpft endlich vernünftige Pläne für die Triebfahrzeugführer zu bekommen. Trotzdem nahmen wir die vermeintliche Drohung gelassen hin. Denn bei allem Verständnis konnten wir uns nicht vorstellen, dass ein unabhängiger Dritter unserer Argumentation nicht folgen könnte.

S-Bahner: Nun hat der Betriebsrat auf einer seiner letzten Sitzungen die neuen Schichtlagepläne beschlossen. Wo sind die Dispotage geblieben?

Birgit: Durch eine fehlerhafte Antragstellung des Arbeitgebers hat man beim Betriebsrat nur die Zustimmung zu den Schichtlagenplänen beantragt, die Dispotage hat man schlicht vergessen. Natürlich hat der Betriebsrat diesem Antrag zugestimmt.

Im Zusammenhang mit dem betrieblichen Bündnis hatten wir schon frühzeitig erklärt, dass es ein solches Bündnis nur dann geben wird, wenn der Tarifvertrag von 2004 auch für Triebfahrzeugführer umgesetzt worden ist. Und diese Forderung brachte letztlich auch den Durchbruch für die neuen Schichtlagenpläne. In der letzten Verhandlungsrunde zum betrieblichen Bündnis entschied die Geschäftsführung, die Schichtlagenpläne zum Fahrplanwechsel einzuführen. Der Arbeitsdirektor erklärte, dass man die Anwendung der Pläne ohne Dispotage beobachten werde, und später darüber befinden wird, ob sie noch benötigt würden. Inzwischen haben alle Triebfahrzeugführer die Unterlagen zur Auswahl der Pläne erhalten. Anschließend werden sie in die Pläne verteilt. Die neuen Pläne werden nach einer Übergangsfrist von circa einer Woche voraussichtlich in der ersten Juniwoche vollständig Anwendung finden.



Kalle Knips meint:

Man det hat aba jedauert bis die da wat vanünftijet hinkricht ham. Wenn dit mit die neuen Pläne jetz och noch inne Praxis funktionukkelt könnwa aba froh sein.

Froh könnwa aba och sein, dass die Reichert und der Meyer vonne Transnet und die beeden vonne JDL son langen Atem hatten. Ausjeschlafen und imma uffn kien hamse jemeinsam für die tausend Lokführa jekämpft und sich nich von ihre Jewerkschaftsklopse trennen lassen. Funktionäre, die imma noch nich kapiert ham, dasset nur susammen jeht, sollen sich dit Lehrjeld wida jehm

lassen. (Oda nach Mac Pomm jehn.) Sind wa doch mal janz ehrlich, wat wa bei de S-Bahn brauchen tun, sind Betriebsräte die mit eener Stimme mit tem Arbetjeber vahandeln. Wie jetze bei de Lokführa. Jetz bei de Betriebsratswahl liechts ja an uns selba wattwa uns fürn neuen Rat wähln.

Ick jedenfalls, wähl die mittem selbständig denkenden Kopp, die sich och mal wat trauen, jenuba ihra Jewerkschaft und de Jeschäftsführung.

Nämlich Liste 9 von die Vertrauensleute – Für mehr S-Bahn.