

Maßnahmen mit Langzeitfolgen...

Die Sommer- und Ferienmonate haben der TICE-Belegschaft einige Ereignisse und Neuerungen beschert, deren Tragweite oft nicht auf den ersten Blick zu erkennen sind. Die Folgen werden früher oder später spürbar werden.

Allen voran die Erfahrung der Neuen Urlaubsregelung nach der in diesem Sommer erstmals weniger Urlaub vergeben wurde als das reale Effektiv es zuliess. Betroffen davon waren allerdings nicht alle Fahrer im gleichen Maße, sondern vor allem die neuen Kollegen.

Urlaubsvergabe 2014 - Eindeutig positiv... für den Betrieb

Die Bilanz der Rückrufe der letzten Monate war durchaus gut. Mit 26 im Juli und 18 Schichten im August wurde ein Tiefstand bei den Überstunden erreicht. Natürlich muss man in Betracht ziehen dass der Betrieb pro Urlaubsgruppe, sieben Kollegen weniger Schulferienurlaub gewährte, und darum über eine Reserve verfügte um Ausfälle aufzufangen. So betrachtet ergibt das natürlich schon ein ganz anderes Bild. Für das kommende Jahr ist nun erneut eine leichte Abänderung vorgesehen: Es wird eine Gruppe mit jeweils drei einzelnen Wochen Urlaub geben, und zwei Gruppen mit nur zwei Schulferienwochen.

Nun wurde angekündigt dass aufgrund des positiven Krankenstandes, jede der sechs Urlaubsgruppen eventuell um ein bis zwei Fahrer vergrößert würde. Obwohl ungenügend, wäre dieser Schritt unbedingt notwendig um möglichst vielen der neuen Kollegen, die völlig außerhalb der Schulferien Gruppen stehen, überhaupt einen Urlaub in den Schulferien zu ermöglichen. Andererseits wird man mit diesem „Leckerli“ wohl definitiv dieses Urlaubsregime zementieren und sich jegliche weitere Kritik daran verbieten...

Die Bilanz der Urlaubsvergabe 2014 ist eindeutig positiv... für das Patronat! Für die Fahrer sieht das schon differenzierter aus und die „Letzten beißen wie immer die Hunde“. Der Trend zu selektiven Verschlechterungen, wo in erster Linie die neuen Kollegen betroffen werden, ist unübersehbar.

Bei der einmaligen Ausbezahlung von Resturlaubsstunden sieht es ähnlich aus. Am 31. Dezember 2013 wurden 78 141 Stunden Resturlaub ins neue Jahr hinüber genommen (rund 9767 Tage). Davon wurden auf Wunsch der Fahrer jetzt 23 688 Stunden ausbezahlt, was etwa einem Drittel entspricht. Aufgrund der Besteuerung war die Ausbezahlung für das Finanzamt auf jeden Fall ein gutes Geschäft.

Die verbleibenden Resturlaubsstunden werden irgendwann genommen und müssen dann durch „vollbezahlte“ Fahrer (und ohne 40 Prozent Abzug!) ersetzt werden. Hätte es eine einmalige Steuer Dispens gegeben wäre die Zahl der Fahrer die von der Ausbezahlung Gebrauch gemacht hätten, mit Sicherheit höher gewesen.

Den Einsatz verschlafen...

Der September brachte auch die Änderung in Teilen der Schülertouren. Leider wurde dabei die Personalvertretung weder korrekt informiert, noch wurde ihr „Avis“ angefragt so wie es im Statut der „Fonction publique“ vorgesehen ist. Begründet wurde dies damit, „dass laufend Korrekturen erfolgen würden und alles noch im Fluss sei...“(!?)

Im jetzigen konkreten Fall, ist es zwar nicht dramatisch und die Veränderungen halten sich dabei in Grenzen, aber in der Vorgehensweise ist diese Methode völlig inakzeptabel. Das Recht bei Veränderungen der Arbeitsbedingungen der Funktionäre in den Entscheidungsprozess miteingebunden zu werden, ist einer der wenigen direkten Hebel der Personalvertretung um die Arbeitsbedingungen des Personals zu verteidigen. Wenn die jetzige Ausschussmehrheit sich dieses Recht aus der Hand nehmen lässt und nachgibt, wird sie es spätestens beim nächsten Umbau der Linientouren bereuen und die Fahrer werden die Zeche zu zahlen haben.

In Richtung - Toleranz Null?

Wie schnell das gehen kann und in welche Richtung der Zug abgeht, können wir ja im Fall der jetzt beginnenden Zeitkontrollen mittels der elektronischen Überwachung (INIT) feststellen. Und dabei sind wir erst in der Probephase der Kontrollen. Langsam und systematisch wurde im Öffentlichen Transport ein Kontrollapparat sondergleichen aufgebaut. Die Kameras in den Bussen und dem Betriebsgelände sind dabei eher nur ein Nebenasspekt.

Das Kernstück davon werden die Leitzentralen sein. Mittels elektronischer Fahrtenschreiber und der GPS Überwachung der INIT Technologie, wird jede Bewegung, jeder Standort und Geschwindigkeit des Busses auf die Sekunde genau überwacht. Der „gläserne Fahrer“ ist jetzt schon eine Realität. Zwar kann die Betriebsführung die Masse der Informationen derzeit noch nicht in ihrem gesamten Umfang nutzen, aber die technischen Grundlagen dafür sind schon vorhanden.

Die jetzt angelaufenen „Motivationsgespräche“ mit den Fahrern, sind eine erste direkte Auswirkung davon. Einige Kollegen sind der Meinung dass diese „Gespräche“ nur dazu dienen sollen um „schwarze Schafe“ ins Gewissen zu reden. Derer gibt es aber zum Glück

nicht sehr viele. Meines Erachtens geht es hierbei primär um zwei Dinge. Erstens, um den Einstieg in eine Art „Bewertungsgespräche“ wie sie in der Karriererevision geplant ist, und zweitens, um den Fahrern klar zu machen dass von nun an eine andere Praxis gelten wird, dass sie wissen sollen, dass ab jetzt kein Irrtum oder Abweichung der Betriebsleitung mehr verborgen bleibt. „Big Brother is watching you!“ Es geht in erster Linie darum das Personal durch das Wissen einer permanenten Überwachung zu disziplinieren und zu konditionieren.

Natürlich ist das alles ein „fortschreitender Prozess“, dessen Endresultat letztendlich von einer Reihe von Faktoren abhängen. Die Logik des Systems betreffend Effizienz und Rentabilität kennen wir ja. Wissen ist Macht! Und nun verfügt das Patronat über ein Instrumentarium das sich hervorragend zur Kontrolle als auch zur Bewertung eignet.

Wir werden diesem Treiben nicht tatenlos zusehen, sondern gegebenenfalls reagieren.

Alain Sertic

Quelle: societe-portage.fr