

Neue Berufsgruppen in der GDL (Teil 3)

Die tun was für die Mitarbeiter

Im November 2020 hat die GDL die Verantwortung für das Gesamtsystem Eisenbahn übernommen, denn nur in neuen Tarifverträgen unter dem Dach der GDL erhalten die systemrelevanten Berufsgruppen die Anerkennung, die sie verdienen. In einer mehrteiligen Serie befragt das GDL Magazin VORAUS ihre Mitglieder im System Eisenbahn, warum sie Mitglied in der GDL sind, was sie sich von ihr erwarten und was dringend in ihrem Beruf verbessert werden muss.

Sie sind schon seit der Wende in einer Lokomotivführer-Gewerkschaft. Warum sind Sie GDL-Mitglied geworden?

Die GDLler aus den alten Bundesländern hatten sich gleich nach der Wende bei uns Lokomotivführern vorgestellt und fast alle haben dann entschieden, dass die GDL für uns die richtige Gewerkschaft ist. Der EVG-Vorgänger GdED hatte sich übrigens überhaupt nicht blicken lassen.

Was macht die GDL konkret besser?

Mit dem Motto „GDL – stark, unbestechlich, erfolgreich“ kann ich mich gut identifizieren.

Es ist nicht gut, sein Fähnchen immer nach dem Wind zu richten. Dass ein Vorstand der GDL in den Personalvorstand der DB wechselt, so wie das bei der EVG passiert ist, kann ich mir beim besten Willen nicht vorstellen. Ich selbst habe übrigens auch schon Übernahmeangebote von der EVG bekommen, sogar als freigestellter Betriebsrat. Aber ich bleibe in der GDL.

Und fachlich ...

Die GDL hatte schon bei meinem Eintritt spezifische Forderungen zu Zulagen und Arbeitszeit für den unregelmäßigen Schichtdienst gestellt – das vollkommene Gegenteil der Massenorganisation FDGB, der wir zuvor unterstellt waren. Die jetzigen funktionsgruppenbezogenen Tarifverträge mit der Entgeltentwicklung nach Berufserfahrung, den speziellen Zulagen für den unregelmäßigen Schichtdienst mit grenzwertigen Anfangs- und Endzeiten und die passgenauen Arbeitszeitregelungen sind das Beste, was passieren konnte. Freizeit ist dadurch besser planbar. Und die Dumpinglöhne aus der EVG beziehungsweise der Vorgängerorganisationen sind in den GDL-Tarifverträgen auch Geschichte.

Was muss in Ihrem Beruf als Freigabe-Prüftechniker in der Werkstatt dringend verbessert werden?

Ich bin ein Verfechter des freien Sonntags. Immer wieder fordern die Arbeitgeber, dass auch sonntags gearbeitet wird, „weil wir ansonsten



Freigabe-Prüftechniker Matthias Mohs (55) schloss 1984 seine Ausbildung zum Fahrzeugschlosser im Ausbesserungswerk Dessau bei der Deutschen Reichsbahn ab. Vier Jahre später wurde er Streckenlokomotivführer im Güter- und Personenverkehr. Seit 1994 arbeitet er wieder im AW Dessau als Abnahmelokführer und Freigabe-Prüftechniker. Was ursprünglich als dreiwöchige Aushilfstätigkeit begann, hält mittlerweile fast 30 Jahre an. Seit 1998 vertritt er in Dessau als einziger GDL-Betriebsrat die Interessen der rund 1.200 Beschäftigten.

unsere Aufträge verlieren würden“. Bei den Lokomotivführern gehört Sonntagsarbeit dazu, aber in den Werken der Fahrzeuginstandhaltung ist das nicht der Fall. Sonntagsarbeit hat fast immer mit falscher Organisation zu tun. Das kann man ändern.

Finden Sie es gut, dass sich die GDL jetzt für das Herzstück Schiene öffnet?

Auf jeden Fall, weil die GDL damit stärker wird und wir somit mehr erreichen können. Sie dreht dabei ein großes Rad, aber das hat sie schon öfter getan, von den ersten Lokomotivführertarifverträgen bis hin zum Flächentarifvertrag

für das Zugpersonal in ganz Deutschland.

Wie geht es für Sie als Betriebsrat weiter?

Es ist nicht immer einfach, in einem EVG-dominierten Betriebsrat zu sein, aber wenn man sich für die Beschäftigten wirklich einsetzt, dann wird das auch honoriert. Der schönste Satz lautet: „Die tun was für die Mitarbeiter.“ Bei den letzten Wahlen haben ich rund 70 von 500 Stimmen bekommen, da sind auch Stimmen von Nicht-GDLlern dabei. Ich möchte mich gerne weiterhin für die Interessen der Beschäftigten einsetzen.

Das Gespräch führte Gerda Seibert.