

A2

Geschätzte Gäste

Liebe Kolleginnen liebe Kollegen

Der VSLF trifft sich heute zur Generalversammlung des Geschäftsjahres 2004. Liebe Lokführerinnen, liebe Lokführer, wie ihr sicher alle in Erinnerung habt, habe ich jedes Jahr ein Thema gewählt, um es in der Zeit, die mir hier als Redner zur Verfügung steht, auszuleuchten.

Aus Kreisen der geladenen Gäste wurde meinen Grundgedanken und Aspekten einiger dieser Themen oft widersprochen. Letztes Jahr hatten wir es vom Jobber. Die damals von uns geladenen Gäste, widersprachen auch diesen meinen Ausführungen. Nun, ich bin überzeugt, dass nach dem Überschreiten einer zweistelligen Prozentzahl der Fluktuationsrate bei den Lokführern innerhalb einer Division der SBB, nicht mehr allen Ernstes bestritten werden kann, dass unser Beruf zum Job verkommen ist.

Der ausserordentliche Leistungsdruck, der auf der Wirtschaft lastet, geht am öffentlichen Verkehr nicht spurlos vorbei. Wir können feststellen, dass nach Auffassung der SBB, nach den extremen Rationalisierungsanstrengungen heute eine weitere Effizienzsteigerung, sprich eine Weiterverbesserung der Ertragslage, scheinbar nur noch über die Löhne der Angestellten zu erzielen ist. Wie wirkt sich das nun bei uns Lokführern aus? Die ersten Opfer in dieser Spirale sind immer die Basisangestellten. Es scheint keinen Retourweg zu geben. Die Produktion muss billiger werden. Und der einfachste und einzige Weg scheint darin zu liegen, nachdem andere Möglichkeiten vermeintlich ausgeschöpft sind, das Lohnniveau zu senken. Eine Firma, ob im öffentlichen Verkehr tätig oder auch anderswo, hat die Möglichkeit, Arbeiten, sprich Tätigkeiten, auszulagern, was neudeutsch als outsourcen bezeichnet wird. Damit nun das Lohnniveau markant gesenkt werden kann, werden Abteilungen verselbständigt. Es werden neue Firmen gegründet, welche die rentableren Abteilungen einer Firma übernehmen mit der reinen Absicht, durch Lohnsenkungen, eine grössere Wertschöpfung zu erzielen. Für das Mutterhaus wirkt sich das so aus, dass die Lohnsumme sich verkleinert und in der verselbständigten Firma kann nun das Lohnniveau markant gesenkt werden.

Im öffentlichen Verkehr ist das nun aber nicht so ganz einfach. Wir haben hier Strukturen, die zwingend und auf einem logischen Weg gewachsen sind. Solche Betriebe können nicht einfach ohne Konsequenzen aufgesplittert werden. Denn in der Tat liefert das Mutterhaus immer noch zusätzlich Support. Es ist auch nicht nachvollziehbar, wie eine Firma mit beispielsweise 30 Lokführern und

einem eigenen Verwaltungsapparat, in der Tat 10 Leute, effizient arbeiten soll. Oder darf ich davon ausgehen, dass die Verwaltung ehrenamtlich arbeitet?

Auf der anderen Seite haben wir den Lokführer mit seiner hohen Verantwortlichkeit, die durch die erhöhten Sicherheitsanforderungen gegeben ist, und dessen gerechte Entlohnung keinesfalls in Frage gestellt werden darf. Aber das Gegenteil ist der Fall, man geht hin und erklärt dem Lokführer oder dem Lokführeranwärter was er für minimale Anforderungen bringen müsse um diesen Job erlernen zu können. Die Behauptung, dass der Lokomotivführer, z.B. im regionalen Verkehr, nur noch ein Triebfahrzeug kennen müsse, entlastet ihn von dem all oben erwähnten in keiner Art und Weise. Die extreme psychische Belastung, der ein Lokführer heute in diesem Verkehr ausgesetzt ist, wird glatt ignoriert. Die physischen Belastungen, durch das stundenlange regungslose Sitzen und durch die extremen Nachtdienste, die an der Transitachse verlangt werden, haben das unerträgliche Mass schon längst überschritten und das beweist auch die vielen Abgänge.

Wenn ich hier in diesem Raum folgende Worte sage, ich weiss, dass man es nicht gerne hört. Ich bin mir auch bewusst, dass einige Leute brüskiert sind, weil sie es vermeintlich besser wissen, dennoch sage ich es in aller Deutlichkeit: „Der Lokomotivführer kann in den ersten 10 Minuten nach seinem Arbeitsbeginn mehr kaputt machen, als die meisten Menschen ihr ganzes Leben lang, wenn sie sich noch so viel Mühe geben.“ Diese extreme psychische Belastung, die sich im ganzen Verantwortlichkeitsbereich zeigt, muss endlich besser honoriert werden!

Nun, in diesem Umfeld von Verunsicherung und Enttäuschung startet die Eisenbahn eine Personalzufriedenheitsumfrage. In einem Umfeld, in welchem der Lohn des Lokomotivführers in all seinen Formen in Frage gestellt ist, kommt die SBB und fragt: „Du Lokomotivführer bist du zufrieden?“ Wir wissen die Antwort bereits.

Es wird so kommen, wie in den letzten beiden Umfragen. Man muss sich das mal vorstellen. 100 Punkte sind möglich, 24 Punkte kommen rüber. Der Lokführer wird, wie der Cargolokführer sagen würde, im Gesamtergebnis ausgereiht. Und Hoppla, die Eisenbahnerwelt ist doch in Ordnung. Würde die Umfrage sich nur auf das Umfeld Arbeitsplatz und alles was dazu gehört beziehen, würde es wohl einem U-Boot gleich ein Unterniveau geben.

Drei Kernprobleme belasten uns Lokführer: Einteilung, Lohn, Führung. Es ist ganz klar festzuhalten, dass mit der Einteilung das Leben des Lokomotivführers fällt oder steht. Dies beinhaltet auch, ob ihn seine Familie als Vater oder Ehegatte überhaupt wahrnehmen kann. Es ist festzustellen, dass auf

dem Gebiet der Einteilung doch absolut nichts unternommen worden ist, was das Arbeitsumfeld des Lokomotivführers positiv beeinflusst hätte, im Gegenteil. Dass aber die Lokomotivführer trotz aller Widerwärtigkeiten zu ihren Eisenbahnen stehen, möchte ich aber doch noch unterstrichen haben.

Nun zum Lohn:

Eine Bessereinreihung des Lokomotivführers drängt sich auf, denn in den letzten Jahren ist von uns eine enorme Leistungssteigerung verlangt worden. Wir haben oben von der Loyalität des Arbeitnehmers gesprochen. Es gibt aber auch eine Loyalität des Arbeitgebers. Es ist das Mindeste was man von einem loyalen Arbeitgeber erwarten kann, dass er dafür sorgt, dass seine Angestellten, die gute Arbeit leisten, auch gutes Geld kriegen .....ohne zu kriegen.

Ich danke euch allen, geschätzte Anwesende, für eure Aufmerksamkeit.