

Hubert Giger

Rede GV 2006 Solothurn

Geschätzte Gäste, liebe Kollegen und Kolleginnen

Vor einem Jahr wurde ich zum Präsidenten des VSLF und mit mir Urs Amacker und Karl Liechti in den Vorstand gewählt.

Kurz nach der Wahl wurde uns der GAV SBB und GAV SBB Cargo gekündigt, womit unser Arbeitsprogramm für das Jahr 2006 schon einmal gegeben war.

GAV SBB

Das Ergebnis der SBB GAV Verhandlungen kennt ihr alle. Ich denke wir, wie auch die SBB, können, müssen oder dürfen damit leben. Der GAV ist nur ein Rahmen, wichtig ist dessen korrekte Umsetzung.

Im Laufe der Verhandlungen sind innerhalb der Verhandlungsgemeinschaft unterschiedliche Zielrichtungen an den Tag getreten. Unser Pressecommuniqué vom 29. November 2006 als Antwort auf Streikdrohungen an die SBB zeigte diesen Umstand explizit.

Wir vom VSLF sind unseren Zielen treu geblieben: Im Interesse für einen nachhaltig funktionierenden Bahnbetrieb akzeptieren wir keine Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen auf Kosten des unregelmässig arbeitenden Personals.

Diesem Grundsatz hat der VSLF auch bei der BLS aufrecht gehalten. Momentan suchen wir den Kontakt mit der Leitung der BLS, um die soziale Partnerschaft zwischen dem VSLF und der BLS neu aufzubauen.

Es gibt gute Gründe Herr Tromp, mit uns zusammen zu Geschäften; die Herren Stehrenberger, Blumenthal und Gauderon sind unsere Referenzen.

Wir über uns

Wir sind ein moderner, zukunftsgerichteter Verhandlungspartner. Der VSLF vertritt über 1300 Lokführer bei 8 Bahnen. Wir kennen die Rahmenbedingungen, welche uns die Geldgeber des öffentlichen Verkehrs: Bund, Kantone, Gemeinden (und nicht zuletzt unsere Kunden) vorgeben. Innerhalb dieser Grenzen vereinbaren wir Lösungen mit den Bahnen, welche für beide Seiten vertretbar sind. Wir beharren nicht auf alten Zöpfen, im Gegenteil, wir brauchen zeitgemässe Arbeitsbedingungen und eine zeitgemässe Entlohnung.

Der Vorstand VSLF ist überzeugt, dass diese klaren Linien des VSLF von den Bahnen erkannt worden sind. Wir dürfen davon ausgehen, dass diese klaren Linien auch bei euch Mitgliedern angekommen sind, eure Anwesenheit *und insbesondere die Anwesenheit der neuen Kollegen*, bestätigt uns.

GV / Vision 2010 / Cargo

Eine Generalversammlung ist aber nicht nur ein Ort, um zu feiern und den Gästen und den Chefs zuzuhören. Wir werden heute Nachmittag zusammen das Vorgehen des VSLF für das nächste Jahr beschliessen.

Unter anderem werden wir über den Antrag für eine mögliche Kündigung der Vision 2010 diskutieren. Zur Erinnerung: Das Projekt war ursprünglich die Vision einer Aufteilung des Lokpersonals in 60% Regionallokführer und 40% Schnellzugslokführer. Insbesondere dank der Intervention des VSLF ist diese zweite Separation des Lokpersonals verhindert worden.

Am 29. Juni 2005 wurde die Vision 2010 unterschrieben und verabschiedet. Seit fast 2 Jahren aber happert es mit einer funktionierenden Umsetzung.

Wir sind müde, der Bahn dauernd zu erklären, wie eine Umsetzung aussieht, die keine zusätzlichen Kosten auslöst, den operativen Betrieb aufrecht erhält und uns Lokführern Zufriedenheit zurückbringt. Hier sei nur die FS 15 und die Prozedur mit den Freitagsgesuchen erwähnt.

Bei SBB Cargo wurden diverse Probleme zum Teil dank unserer kompetenten Hartnäckigkeit gut, das heisst anständig geregelt.

Unsere Sozialpartnerschaft wird aber weiterhin Belastet: Noch nicht aufgegleist ist die viel diskutierte 4 Std. Regelung und die Umsetzung der Berufsbilder Cargo.

Abends um 18 Uhr ruft kein Arbeitgeber zuhause an und verkündet, dass der Nachtdienst ausfällt und der Tag somit ein Freitag ist oder eben gewesen war!

Bei Cargo gibt es auch immer noch Dienste mit bis 4 Std. Pause. Diese 4 Stunden Pause sind allerdings nicht in Lausanne Ouchy am Lac Léman im Strassencafé, sondern in der hintersten Ecke des Rangierbahnhof Domo II, auf der Lok im Schotter am Berg.

Solche Dienste müssen wir anschauen und korrigieren Herr Stehrenberger und Herr Tromp. Für unseren Güterverkehr, für unseren öffentlichen Verkehr.

Unfall Thun

Das Jahr 2006 wurde überschattet von einem tragischen Eisenbahnunglück:

Am 17. Mai 2006 morgens um 3 Uhr für ein Bauzug von Frutigen ungebremst nach Spiez und prallte vor Thun auf einen zweiten Bauzug. Drei Eisenbahner verloren ihr Leben. Sofort wurde die Sicherheit der Bremssysteme und somit der Bahn im allgemeinen in Frage gestellt.

Wir lernen daraus zwei wichtige Grundsätze:

Erstens: Bevor die Bremse gut ist, wird kein Zug in Bewegung gesetzt. Die Pünktlichkeit hat zweite Priorität.

Zweitens: Das AZG ist einzuhalten. Verantwortlich für die Einhaltung des AZG sind die Bahnen und der Lokführer, siehe Strafbestimmungen. Von Seiten der Bahnen sind diverse Anstrengungen unternommen worden, um bei der Arbeitszuteilung das AZG einzuhalten. Parallel dazu hat das BAV seine Aufsichtspflicht verstärkt wahrgenommen.

Das ist gut so. Wir bauen darauf, dass dies so bleibt.

50 Jahre VSLF

Zurück zum VSLF: Wir feiern am 26. November dieses Jahres 50 Jahre seit der Neugründung des VSLF 1957. Bereits von 1876 bis 1933 existierte der Verband Schweizer Lokomotivführer.

Unsere Väter haben vor 50 Jahren aus Unzufriedenheit mit der Gewerkschaftlichen Vertretung einen politisch und konfessionell neutralen Berufsverband gegründet. An der Gründungsversammlung 1957 waren 96 Lokführer aus allen Landesteilen anwesend.

Der Zweck des VSLF war und ist die Wahrung der Interessen seiner Mitglieder, das heisst des Lokpersonals, in sozialer, medizinischer, wirtschaftlicher und beruflicher Hinsicht.

Gerade die Wahrung der sozialen, medizinischen und beruflichen Interessen des Lokpersonals wird in Zukunft eine zentrale Aufgabe des VSLF sein.

Schon heute stellen sich für den einzelnen Lokführer grosse Probleme, wenn er aus gesundheitlichen oder medizinischen Gründen seine Erlaubnis für das Führen eines Zuges verliert.

Ein Kündigungsschutz aus wirtschaftlichen Gründen nützen dem Lokführer nichts. Die Alternativstellen in den Werkstätten gibt es nicht mehr; der zweimännige Dienst gibt es nicht mehr; und Berufsinvalidität wird für den Lokführer in der Regel nicht anerkannt.

Zusammenfasst: Ist der Lokführer nicht fahrtauglich, verliert er heutzutage wahrscheinlich seine Anstellung bei der Bahn.

Im Anbetracht dieser und weiterer spezifischer beruflicher Anforderungen, wie die unregelmässige Arbeitszeit und die laufend zunehmenden Belastungen auf der Lok, sind spezielle Regelungen für das Lokpersonal notwendig.

Aus diesem Grund werden wir bald berufsspezifische Gesamtarbeitverträge fordern. Den Lokführer GAV.

Komplexe Arbeitsbedingungen benötigen angepasste Vertragswerke.

Dank

Zum Schluss möchte ich die Gelegenheit wahrnehmen um den Kollegen im Vorstand und in den Sektionen zu Danke für die gute Zusammenarbeit im letzten Jahr. Ich kann mir kein besseres Team vorstellen. Speziell möchte ich mich bei unserem Kassier Karl Liechti bedanken für seine professionelle Arbeit, die Kasse auf Vordermann zu bringen.

Ich möchte auch Daniel Ruf danken, der für den VSLF die GAV Verhandlungen in gewohnt souveräner Art geführt hat. Bei Kritik zum GAV: Er ist schuld.

Mein Dank geht aber auch an euch alle, welche mit Kritik, Anregungen, Ideen und immer auch vielen Fragen an uns gelangt sind. Euer Engagement ist unser Rückgrat.

Vielen Dank

Wie bereits erwähnt kann Herr Andreas Meyer leider aus terminlichen Gründen nicht an unsere GV kommen.

Anstelle von Andreas Meyer hat sich Herr Paul Blumenthal bereit erklärt, zu uns zu sprechen. Herr Blumenthal ist nicht nur Chef der Division Personenverkehr SBB sondern auch in der Geschäftsleitung SBB um somit alle 14 Tage an den Geschäftsleitungssitzungen zusammen mit Herrn Meyer.