

Rede des Präsidenten VSLF Hubert Giger

Geschätzte Gäste

Kollegen Lokführer und Lokführerinnen

Es ist für uns vom VSLF eine grosse Freude, zum ersten Mal die Lokführerkollegen der Schweizerischen Südostbahn und der SBB Tocher RegionAlps an einer ordentlichen Generalversammlung zu begrüssen zu können.

Anfang 2007 nahmen die Kollegen der SOB und RegionAlps mit dem VSLF Kontakt auf, um uns und unsere Strukturen kennen zu lernen.

Nachdem ein stattlicher Teil der Lokführer dem VSLF beigetreten sind, begannen die Gespräche mit den Bahnverwaltungen über die Aufnahme als Sozialpartner und nach gut einem Jahr ist der VSLF Anfang dieses Monats als vollwertiger Sozialpartner von der Südostbahn und der RegionAlps akzeptiert worden und die bestehenden Gesamtarbeitsverträge wurden (oder werden) unterzeichnet.

Die im diesem Zusammenhang von den Partnerverbänden SEV und transfair geforderten Gespräche über Abwerbung, Modalitäten der Verhandlungsführung usw. finden im Sommer statt.

Wir freuen uns auf unsere neuen Sozialpartner und sind zuversichtlich, dass der Grundstein für eine echte und gleichwertige Partnerschaft gelegt wurde – zum Gewinn beider.

Als ein positives Zeichen deuten wir, das der Vorsitzende der Geschäftsleitung SOB, Herr Dr. Schoch, heute zu uns nach Basel gekommen ist.

Für die Kollegen im VSLF bei diesen Bahnen beginnt jetzt die Arbeit, sie müssen sich organisieren und in den verschiedenen Gremien Einsitz nehmen, um ihre spezifischen Probleme zu postieren und den Lösungen zuzuführen.

Dieses Vorgehen ist ein entscheidender Vorteil der Struktur des VSLF. Wir Lokführer verhandeln direkt mit den Verantwortlichen der Eisenbahnen, da wir die bestehenden Probleme selber am besten kennen und die Konsequenzen aus den verhandelten Ergebnissen auch selber tragen, oder tragen müssen.

Dies ist auch ein nicht zu unterschätzender Vorteil für die Eisenbahnen.

Wir alle hier sind Angestellte bei den Eisenbahnen und somit der öffentlichen Hand verpflichtet.

Die Aufgabe des angestellten Kaders ist primär: Züge zu führen. Eine Eisenbahn muss Züge führen.

Die Kernaufgabe und Kernkompetenz der Lokomotivführer ist exakt dieselbe: Züge führen.

Es liegt wohl im Zeichen der Zeit, dass Eisenbahngesellschaften mittlerweile zu SUVA-Sicherheitszentren werden. Das Ziel ist plötzlich nicht mehr Züge führen, sondern Unfallzahlen zu verwalten und Projektgruppen zu bilden um sich selber zu beschäftigen. Immer öfter werden die Kosten dieser florierenden Bürokratie der Basis angelastet. Und alles im Dienste der Sicherheit und auf Kosten der Bahn und somit von uns. Das

Einsparungspotenzial bei der SUVA ist gegenüber dem Aufwand marginal.

Mit gesundem Menschenverstand liesse sich mehr erreichen, die Produktionskosten senken und die Zufriedenheit der Mitarbeiter deutlich erhöhen.

Ebenfalls in diesem SUVA-Topf vermischt werden die Signalfälle.

Jeder Signalfall, also das ungewollte Überfahren eines Halt gebietenden Signals, hat das Potenzial zu einem Eisenbahnunglück.

Die Signalfälle werden akribisch gezählt, registriert, ausgewertet, und enden – je nachdem, welche der diversen Abteilungen sich damit beschäftigt – oft in fragwürdigen oder gar laienhaften Aktionen, in denen man mit drohendem Finger auf das Lokpersonal zeigt. Dass wir keine Signale überfahren und während der Fahrt nicht schlafen sollen, ist wohl jenem Lokomotivführer klar – man muss nicht nach Japan gehen, um dies zu verstehen.

Dass keine Statistik Antworten auf die Problematik der Signalfälle geben kann, ist offensichtlich: Die Zahlen sind nicht vergleichbar. Die Anzahl gefahrener Kilometer pro Lokführer, die Anzahl der Signale, die Anzahl überwachter Signale usw. wechseln jedes Jahr und können nicht in Zusammenhang gebracht werden.

Über Beinahesignalfälle, also die Ausgangssituation zu potentiellen Signalfällen, wird keine Statistik geführt, da, aufgrund des tief zerrütteten Vertrauensverhältnisses und der Personalqualifikation, kein Lokführer in der Schweiz einen Beinahesignalfall seinem Vorgesetzten meldet. Eine anonyme Meldestelle gibt es nicht und somit bleiben die Beinahesignalfälle eine Dunkelziffer.

Dieses Vorgehen bei Signalfällen und Beinahesignalfällen zeigt explizit die unprofessionelle Vorgehensweise sowohl der Bahnen wie auch der Aufsichtsbehörde.

Dass klare Vorgaben des BAV als Aufsichtsbehörde über die Bahnen noch in den Kinderschuhen stecken, zeigt explizit der Unfall vom 4. August 2007 in Biel Rangierbahnhof, als zwei Züge zusammenstiessen. Im Schlussbericht wurde festgehalten, dass einer der Lokführer ungenügende Streckenkenntnisse hatte.

Bei komplexen Anlagen ist es nicht geregelt, wann die Streckenkenntnis als erfüllt gilt und wann nicht. Für vereinfachte Streckenkenntnis hingegen bietet das BAV praktisch immer Hand. Warum?

Dieselbe Problematik der mangelnden Vorgaben war am Schweizer Fernsehen zu sehen, als ein Kollege vor laufender Kamera im ETCS Bereich des Lötschbergbasistunnels einen Trip, also einen Signalfall kassierte und er zusammen mit dem Fahrdienstleiter versuchte, sich durch die hochkomplexe Technik zu wursteln.

Das System ETCS mag technisch funktionieren, doch ohne jährliche Instruktionen ist es für den Anwender im Störfall nicht beherrschbar.

Weder die Aufsichtsbehörde noch die Bahnen fühlen sich dafür verantwortlich.

Wir erwarten, dass jeder Angestellte die Verantwortung in seinem Bereich für einen sicheren und professionellen Eisenbahnbetrieb trägt, nicht nur das Lokpersonal.

Das einzige, worüber seit mehr als einem Jahr intensiv und mit grossen Effort gefeilscht wird, sind Grenzwerte bei Alkohol und halluzinogenen Substanzen.

Lösen wir doch bitte die wichtigen Probleme.

Viele alltägliche Schwierigkeiten werden vom unteren Kader nicht nach oben weitergeleitet und die Unzulänglichkeiten bleiben ungelöst.

In falsch verstandene Loyalität werden nur zu oft unkorrekte Anweisungen nicht mehr konstruktiv kritisiert, sondern wider besseres Wissen nach unten durchgesetzt, notfalls mit erhöhtem Druck.

Der Grundsatz gilt: wir alle sind Angestellte der öffentlichen Hand und wir sollten ein gemeinsames Ziel: Züge Führen.

Für Neuerungen der Verordnung zum Arbeitszeit-Gesetz AZGV, eines für uns und die Bahnen zentralen Gesetzes, macht die Eidgenössische Arbeitszeitkommission Vorschläge zuhanden des Bundesrates. Auf einen vakanten Sitz in dieser wichtigen Kommission haben wir ein Mitglied des VSLF und AZG Spezialist als Kandidaten vorgeschlagen.

In der Kommissionenverordnung unter Artikel 8 steht, dass die Mitglieder der Kommissionen ausgewählt werden nach:

- a. fachlicher Kompetenz;
- b. Fähigkeit zur Zusammenarbeit in Gruppen
- c. zeitlicher Verfügbarkeit.

Bezüglich der Zusammensetzung wird unter Artikel 9 vorgeschrieben, dass die Kommissionen nach Interessengruppen, Geschlechtern, Sprachen, Regionen und Altersgruppen ausgewogen zusammengesetzt sein muss.

Uns wurde unter vorgehaltener Hand mitgeteilt, dass die Chancen unseres Kandidaten sehr klein sind, da er weder aus dem Tessin kommt noch eine Frau ist.

Sollte unser Kandidat nicht berücksichtigt werden, wäre dies schade. Schade für praxisnahe, wirtschaftliche und sozialverträgliche Lösungen, welche durch Praxiserfahrung und Fachkompetenz entstehen.

Wir werden voraussichtlich im April sehen, wie in Bundes-Bern entschieden wird.

Ebenfalls aus dem Hause UVEK wurden Unfallberichte der Unfalluntersuchungsstelle USS erstellt, welche auf Weisungen aufbauen, die seit zwei Jahren nicht mehr gültig sind. Jeder Lokomotivführer hat nach einer Vielzahl von laufend wechselnden Regelementen und Weisungen zu handeln und ist dafür verantwortlich; die Unfalluntersuchungsstelle hat offenbar nicht mal eine aktuelle Sammlung zur Hand.

Wohlverstanden, diese Untersuchungsberichte dienen als Grundlage für die Gerichte. Wir müssen mehr erwarten.

In der Schweizer Bahnlandschaft sind momentan interessante Vorgänge zu beobachten. Die Kollegen bei der Rhätischen Bahn, einer Meterspurbahn mit immerhin rund 1'400 Angestellten, haben am 8. Dezember 2007 einen neuen Firmen-Arbeitsvertrag abgelehnt. Sie bemängelten, dass insbesondere das Lokpersonal die Zeche für die positiven Neuerungen aller bezahlt.

Hatten wir diese Situation nicht schon im Herbst 2005 beim BLS GAV?

Die BLS will diese Mängel mit eine Hausordnung, welche momentan verhandelt wird, beheben.

Dass Mängel bestehen zeigt unter anderem die Tatsache, das der VSLF, obwohl wir den BLS-GAV nach wie vor nicht Unterzeichnet haben, einen merklichen Mitgliederzuwachs bei der BLS verzeichnen können.

Sollte die Hausordnung das erfüllen, was wir erwarten, steht einer Unterzeichnung des GAV-BLS nicht's mehr im Wege. Andernfalls werden wir die jetzigen Sozialpartner bei der BLS in die Verantwortung nehmen.

Eine ordentliche Hausordnung würde der BLS sicher gut stehen.

Das grosse Thema der letzten Tage war zweifelsohne die Situation bei SBB Cargo. Nachdem sich schon letzten Herbst die finanzielle Misere abzeichnete, liess die SBB letzte Woche die Katze aus dem Sack: 400 Stellen weg. Der produktive Betrieb und somit das Lokpersonal ist davon nicht betroffen; CEO Andreas Meyer sagte öffentlich, dass z.B. die Rangierer schon genug Reorganisationen zu überstehen hatten.

Aus Anlass des aktuellen Streiks der Angestellten im Industrierwerk Bellinzona verlangte die SBB gemäss GAV sofort Gespräche. Diese Gespräche finden Heute Nachmittag in Luzern statt, und der VSLF wird zwei Mitglieder aus dem Vorstand entsenden.

Wir wollen an diesen Gesprächen teilnehmen, weil wir den GAV mit unterzeichnet haben und dazu stehen. Und weil wir dabei sein wollen.

Der Rest ist Politik und in der Presse kann die Meinung von Hinz und Kunz dazu nachgelesen werden.

Gerne tragen auch wir Lokführer einen kleinen Beitrag zur Sanierung von SBB Cargo bei: Schaffen sie die Personalbeurteilung ab Herr Meyer. Am besten nächsten Montag. Ungewöhnliche Situationen erfordern vernünftige Massnahmen.

Seit der Unterzeichnung des jetzigen SBB GAV am 22. Dezember 2006 sind die Bereichsspezifischen Regelungen des Lokpersonals bis heute weder bei SBB Personenverkehr noch bei SBB Cargo redaktionell angepasst. Dieser Zustand ist unhaltbar. Ebenso sind die aktuellen Anstellungsbedingungen junger Kollegen nicht hinnehmbar; der VSLF hat beim neuen Personalchef SBB Markus Jordi insistiert. Gerade in Zeiten, da es äusserst schwierig ist auf dem Arbeitsmarkt fähige Leute für den Lokführerberuf zu finden, ist die korrekte Behandlung der jungen Kollegen angezeigt.

Bezüglich der Zeitkonti der Lokführer und deren Bereinigung per Ende Jahr haben wir verbindliche Zusagen des Zentralbereich SBB erhalten, und trotzdem klappt es nicht. Sollte sich bestätigen, dass der unkorrekte Ausgleich von Zeitkonten nicht das Resultat bürokratischen Schlendrians, sondern systematische Taktik ist, müssen wir dies als Absicht deuten und dementsprechend Massnahmen einleiten.

Es liegt nicht im Interesse des VSLF Gerichte anzurufen, aber wir vertreten unsere Mitglieder und werden diesen Weg beschreiten, falls wir das für notwendig halten.

Gestützt auf das Orange-Urteil, also die Bezahlung von Zulagen während den Ferien, haben diverse Firmen, so auch die Schweizer Post, Zahlungen an die Mitarbeiter akzeptiert.

Nicht so die SBB; das ist ihr gutes Recht. Das Verfahren unsererseits ist seit langem eröffnet und mittlerweile beim Bundesverwaltungsgericht angekommen.
Vor 14 Tagen erhielt der SEV eine Aufforderung von der SBB für Verhandlungen.

Nun, ich kann hier nur soviel sagen, dass unsere Chancen durchaus intakt sind und wir am Ball bleiben. Fortsetzung folgt.

Zum Schluss noch ein paar Gedanken zum Streik der Kollegen der GDL in Deutschland, der letzten Sonntag für beide Parteien einen guten Abschluss fanden.

In einer Radiosendung des Nord deutschen Rundfunks verfolgte ich eine eher philosophische Diskussion von Journalisten zum Thema Streik der Lokführer.

Einige Journalisten waren der Meinung, dass es bei dem Streik der GDL nicht nur um einen eigenen Tarifvertrag und eine anständige Entlohnung geht; vielmehr sei dieser Streik eine logische Reaktion einer Berufsgruppe, welche seit Jahren keine Wertschätzung erhielt, auf ihre Kosten einseitig gespart wurde und deren Loyalität ausgenutzt wurde.

Betrachten wir die Personalzufriedenheitszahlen bei der SBB haben diese Journalisten vielleicht wichtige Aspekte aufgegriffen, welche auch bei uns zutreffen?!

Der erst gerade beendete Konflikt der Lokomotivführer in Deutschland zeigt, wohin eine nicht gelebte Sozialpartnerschaft führen kann.

Wir als VSLF wünschen uns keine Zustände wie letzten Herbst in Deutschland.

Ich möchte an dieser Stelle die Gelegenheit nutzen, allen Kollegen im VSLF zu danken für die Treue und Zusammenarbeit.

Ich bin stolz, diesem Verband vorzustehen zu dürfen.

Dank der konstruktiven Zusammenarbeit im Verband und der Kultur der Kritikfähigkeit ist der VSLF gegen aussen ein verlässlicher und lösungsorientierter Partner; und wir sind konsequent.

Zum Schluss möchte ich mich bei allen Gästen bedanken, dass sie an unsere Generalversammlung nach Basel gekommen sind und wünsche Euch allen einen schönen Tag.

Danke