

Rede Hubert Giger, Präsident VSLF GV Brig 28. März 2009

Einleitung

Die Eisenbahn erreichte – zwei Jahre nach der Gründung des VSLF, 1876 – von Lausanne her 1878 das Wallis und somit Brig.

In einem Staatsvertrag vom 25. November 1895 zwischen dem Schweizer Bundesrat und seiner Majestät des König von Italien, wurde der Bau des Simplontunnels beschlossen und im Jahre 1906 wurde der damals längste Eisenbahntunnel der Welt, der 19,8 km lange Simplontunnel I eröffnet.

Die junge SBB schlug der Firma Brown, Boveri & Cie. (BBC) Baden vor, den Tunnel von Anfang an zu elektrifizieren, worauf die BBC auf eigene Kosten einen Drehstrombetrieb installierte, mit welchem bereits die Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn ausgerüstet wurde. Nach der Bewährung am Simplon übernahm die SBB die Installation der BBC. Leider hatte die BBC keine passenden Lokomotiven für den Betrieb, weshalb von der Veltlinbahn neue, von der ungarischen Firma Ganz & Cie in Budapest gebaute Lokomotiven ausgeliehen wurden.

Bis zur Umspannung auf 15 kV Wechselstrom 1930 wurde der Betrieb der Steilrampe von Tunnelende bis Domodossola durch Schweizer Dampflokomotiven mit Schweizer Lokpersonal des SBB Depots Domodossola betrieben.
1922 wurde die zweite Röhre am Simplon eröffnet.

Was lernen wir heute von den Pionieren und ihren Leistungen am Simplon?

1. Die Industrie lieferte früher den Bahnen die Installationen und Lokomotiven zur Prüfung und erst nach Bewährung im Betrieb wurden sie von den Bahnen übernommen.
2. Lokomotivvermietungen und Lokpersonal, welches im Ausland stationiert ist, sind keine Erfindung der Neuzeit.
3. 14 Jahre nach der Eröffnung am Simplon kam die 2. Tunnel-Röhre, am Lötschberg dauerte es von der Eröffnung 1915 bis zum kompletten Doppelspur Ausbau 75 Jahre. Somit besteht zumindest historisch gesehen die Chance, dass der Lötschberg-Basistunnel eines Tages auch zwei Gleise haben wird.

An dieser Stelle eine Info für heute Abend: ab 18:49 Uhr ist der Lötschberg - Basistunnel gesperrt und es verkehren nur noch Züge über die Bergstrecke, die Reisezeit verlängert sich um ca. 30 Minuten.

Wir vom VSLF haben ausnahmsweise nichts damit zu tun, die Weichenzungen im Tunnel halten nicht, was versprochen wurde.

Der Verdacht drängt sich auf, dass Erwin Lätsch sich nicht infolge Ferienbeginns für diese GV entschuldigte, sondern dass er heute Nacht das Personal für den Umbau vor Ort koordinieren muss. Und der Leiter Infrastruktur BLS Herr Kees van Hoek wird

die Geschäftsleitung der BLS wohl kaum wegen den weichen Weichenzungen verlassen.

Politik und Eisenbahn

Dass die Eisenbahn seit ihren Anfängen durch die Politik beeinflusst wurde und auch heute im Zeitalter der käuflichen Trassen jeder Politiker, jede Region und jeder Bürger mitreden möchte ist eine Tatsache.

Noch selten ist die Bahn so präsent in der Presse wie im letzten Jahr, was durchaus auch positiv zu bewerten ist.

CIS

Auf dem ersten Plakatentwurf zu dieser GV war noch ein Cisalpino abgebildet, nach den Vorkommnissen der letzten Monate trauten wir uns nicht mehr; auch wir haben uns taktisch zurückgezogen. Sorry, Herr Barbey.

Wir haben der Re 460 den Vorzug gegeben, der letzten Schweizer Hochleistungslokomotive, einer Serie von 119 Loks, wovon 75 direkt durch den Bund finanziert wurden für den Huckepackkorridor. Heute sind alle Maschinen im Fernverkehrseinsatz; auch das ist Politik.

Die Idee des Einsatzes von Cisalpino-Neigezügen an der Simplon- und Lötschbergachse zum Erreichen attraktiver Reisezeiten stammte Anfang der 90er Jahre aus dem Wallis und wurde später auf die Gotthardachse ausgeweitet. Es ist eine Wiederbelebung schneller Zugs-Verbindungen, welche es jedoch bereits 1961 mit den elektrischen Vierstromzüge TEE Züge der SBB gab.

Ein Kleiner Vergleich:

Der TEE Cislalin schaffte 1961 die 818 km von Paris nach Milano in exakt 8 h.

Lausanne – Milano dauerte 1961 3 h 25“

Heute braucht der Cisalpino Lausanne – Milano 3 h 15“, Einsparung nach 45 Jahren 4,8 % der Fahrzeit, wenn er denn überhaupt sein Ziel erreicht.

Noch schlimmer am Gotthard, wo die TEE Züge Zürich – Milano in 4 h schafften und der Cisalpino Heute 3 h 49“ benötigt (Einsparung nach 45 Jahren: 4,4 % der Fahrzeit, aktuell mit Umsteigen in Lugano).

Übrigens: Dank der Jahrzehnte langen Vernachlässigung der Simplonachse fährt man heute Paris – Milano mit der TGV über den Mont-Cenis und nicht mehr durch die Schweiz.

Zurück zu Politik und zum Cisalpino: Es erstaunt, dass eine EVU Firma nicht fähig ist, den Unterhalt ihrer Züge zu organisieren und die Industrie seit über 2 Jahren nicht fähig ist, die bestellten ETR 610 Züge zu liefern. Den Imageschaden tragen primär die SBB und der öffentliche Verkehr allgemein. Wohlverstanden ist der ETR 610 nicht der Ersatz der störungsanfälligen ETR 470, diese bleiben uns erhalten. Dass die Cisalpino AG trotz der Nichterfüllung ihres Transportauftrages noch Gewinn abwirft, ist schon fast genial.

Neben dem BAV, das sich plötzlich auch veranlasst sieht, irgend etwas zu tun, hat sich sogar das Gotthard-Komitee in der Presse gemeldet und verlangt: Schluss mit dem Cisalpino-Trauerspiel auf dem Buckel der Passagiere.

Das Gotthardkomitee ist immerhin eine Interessengemeinschaft von 13 Kantonen und der Wirtschaft im Einzugsgebiet der Gotthard-Achse, also auch Politik.

CIS LF

Wir Lokführer erinnern uns noch genau, also vor zwei Jahren anlässlich der bereits damals herrschenden Missständen bei den Cis-Zügen beschlossen wurde, dass weniger Lokführer auf dem Cis fahren und somit die Störungen mit dem Zug minimiert werden sollten.

Diese Massnahme hatte und hat für das Lokpersonal weitreichende folgen. Je kleiner der Kreis der Lokführer auf einem Fahrzeug ist, desto weniger flexibel lassen sich die Dienstpläne, Freitage und die Zeitwünsche des Personals gestalten.

Spezialisierung nennt man das, auf Kosten aller Lokführer, offenbar ohne greifbaren Mehrwert und aus inkompetentem Aktionitis heraus. Und ein paar Verantwortliche können sich brüsten, sie haben reagiert und irgendwas gemacht.

NR Amherd / SR Imoberdorf

Die anwesenden Gäste aus der Politik, Frau Amherd und Herr Imoberdorf haben beide vor gut einem Jahr parlamentarische Motionen eingegeben, für höhere Verkehrssicherheit des alpenquerenden Schwerverkehrs und für ein Verbot gefährlicher Lastwagen auf Bergstrecken.

Begründet haben Sie Herr Imoberdorf ihren Vorstoss damit, dass sich Anfang 2008 auf der Simplonpassstrasse vier Verkehrsunfälle mit schweren ausländischen Lastwagen ereigneten, welche auf Versagen der Bremsen und Nichtbeherrschen des Fahrzeuges zurückzuführen waren.

Meiner persönlichen Meinung nach gibt es für alle Problembereiche des Schwerverkehrs und des Strassenverkehrs allgemein nur eine Antwort: Die Bahn.

Die Eisenbahn ist seit über 150 Jahre der Garant für sicheren, pünktlichen und umweltfreundlichsten Transport von Menschen und Gütern.

Bei uns Versagen die Bremsen nicht und es gibt keine Nichtbeherrschung des Zuges, weil Profis an der Arbeit sind, welche selbstverantwortlich und pflichtbewusst dafür einstehen.

Von der Politik zu den Arbeitsplätzen bei den Bahnen

Die Bahnen bietet gegenüber der Strasse gute Arbeitsplätze, regionale Arbeitsplätze, soziale Arbeitsplätze; auch unsere Arbeitsplätze.

Mittlerweile besteht in der Schweiz theoretisch ein Markt für Lokführer-Arbeitsplätze, genau so wie im Personenverkehr theoretisch ein Markt für die Eisenbahn-Verkehrs Unternehmen gibt.

Durch die Schaffung von Tochterfirmen, auch im Wallis mit der RegionAlps, wurden angestammte Arbeitsplätze in kleine Firmen ausgelagert. Das Ziel ist Dumping und Corporate Identity. Die RegionAlps im Wallis ist erwiesenermassen ein Versuch zum Dumping, bei den Löhnen wie auch bei den Arbeitszeitregelungen, und betroffen ist nur das Lokpersonal: Die RegionAlps hat neben der Verwaltung nur Lokführer. Die Kantone fordern und fördern solche Tochterfirmen, obwohl sie ja gleichwohl nur SBB Töchter sind und bei Problemen immer zum Mutterhaus rennen; zum Beispiel wegen Lokführerleistungen oder dem Rollmaterial. So fahren auch die Kollegen in Brig für die RegionAlps, sobald ein Lokführer fehlt.

Ein gelungenes Modell ist dagegen die Thurbo AG in der Ostschweiz: Anständige Arbeitsbedingungen, teilweise über dem Niveau des Mutterhauses SBB, sehr gute Akzeptanz bei den Reisenden und zufriedenes Personal. Es geht also doch. Notabene werden die Töchter momentan wieder von der Mutter SBB nach Hause zurückgepfiffen. Die Frage stellt sich, ob die Strategie der Tochterfirmen ausgedient hat?

RER Genf

Wir Lokführer fahren für den Arbeitgeber. Im Vorfeld der RER (Réseau Express Régional) Genf wurde uns bereits vorgerechnet, dass ohne Opfer auf unserer Seite der Auftrag für die RER nicht zu gewinnen sei.

Bei allem Respekt: Liry, die SBB Tochter für die TGV Verbindungen Schweiz – Frankreich bestätigte uns, dass ein Schweizer Lokführer um einiges Billiger ist als ein französischer Conducteur du Loc, da effizienter, mehr Woche-Arbeitsstunden und keine frühe Pension.

Und sollte dereinst die SNCF, die Connex, die Transports Publics Genevois, die Appenzeller Bahnen oder wer auch immer in Genf gute Arbeitsplätze für Lokführer anbietet, werden wir sie gerne annehmen.

Wertschätzung

Wer auf dem Markt bestehen will, braucht gut ausgebildetes, zufriedenes und somit loyales Personal. Wir Lokführer werden nur zu oft als die grossen Garanten der Sicherheit und Pünktlichkeit emporgehoben und die Bahnen sind auf die Lokführer ebenso Stolz wie die Fluggesellschaften auf die Piloten (Zitat Walter Hofstetter in der SBB Zeitung). Sogar Kollege Andreas Meyer spricht in der Presse von den Lokführern als von der Königsklasse.

Gleichzeitig wir uns seit Jahren penetrant vorgerechnet, dass wir der Untergang der Bahnen sind infolge unserer exorbitanten Kilometer-Kosten, unserer sprichwörtlichen Unflexibilität und dem mangelnden Kundendenken allgemein und überhaupt. Wir sind nicht einmal bereit, an jedem Freitag nach einem Telefon sofort auf den Bahnhof zu eilen und 10 Stunden zu arbeiten.

Das mittlere Kader wird auch nicht müde dauernd darauf hinzuweisen, dass wir uns sowohl im Betrieb wie auch in der Freizeit beharrlich verletzen, die Füsse vertreten, die Finger einklemmen und uns allgemein verstümmeln und somit der Firma grosse Kosten verursachen.

Auch haben wir nicht vergessen, dass der Chef der Lokführer bei SBB P in seinem Internet-Blog gebeten hat, dass die Lokführer bitte nicht in den Maschinenraum der Lokomotiven urinieren sollen (Zitat Walter Hofstetter).

Bei den anderen Bahnen ist es zum Teil keinen Deut besser.

BLS

Die Berner Staatsbahn BLS hat nach dem Abschluss des ersten GAV im September 2005, versprochen, spezifische Arbeitszeitregelungen für das Lokpersonal in einer Hausordnung zu regeln. Ergebnisse bis heute = 0.

Der VSLF hat den GAV nach wie vor nicht unterzeichnet, die Hausordnung wäre eine der Bedingung dazu.

Die Lohnverhandlungen bei der BLS sind kläglich gescheitert, AZG Verletzungen während den Instruktionstagen sind gang und gäbe und im Berner Oberland wechseln die Standorte der Depots wie ein Schulzahnarzt die Schulhäuser.

Auch ist die BLS wohl die letzte Bahn, welche das Orange – Urteil nicht umgesetzt hat. Der VSLF hat rechtliche Schritte eingeleitet, für das Personal und für gleich lange Spiesse zwischen den Bahnen.

SOB

Bei der Südostbahn SOB haben bis April 2008 in einem Jahr 10% aller Lokführer gekündigt. Der Grund ist mit Sicherheit nicht der landschaftlich schöne Streckenverlauf der SOB. Wir sind dabei, durch Verhandlungen die Anstellungsbedingungen bei der SOB deutlich zu verbessern; erste Erfolge sind da.

Druck auf Lokführer / ToCo

Dass das Lokpersonal immer zuoberst auf dem Speisetzettel der Bahnverwaltungen steht, hat nur einen Grund:

Wir sind mit Abstand die grösste Personalkategorie und somit der grösste Kostenfaktor. Sei es beim Lohn, bei den Zulagen, bei den Instruktionstagen oder auch nur bei den Wegzeiten vom Bahnhof ins Depot.

Die SBB will mit dem Projekt ToCo Total Compensation alle Löhne im Unternehmen aufgrund eines klaren Pflichtenhefts zu den Stellen neu festzulegen. Sehr gut. Wenn ich das Pflichtenheft eines Lokführers betrachte, kann es mit dem Lohn nur nach oben gehen:

- unregelmässiger Dienst
- medizinische Vorgaben
- periodische Prüfungen
- seit 19 Jahren kondukteurlose Züge (bisher nicht entschädigt)
- neue Vorgaben bezüglich Sprachkompetenz
- immer anspruchsvollere technische Geräte auf den Fahrzeugen
- neue Sicherheitssysteme wie ETCS
- fahren im Ausland mit ausländischen Fahrdienstvorschriften

- laufende höhere Lenkzeiten durch Verpendelung der Züge und somit massive Produktivitätssteigerung usw.

Sollte das Projekt ToCo einzig Lohndrückerei bei den grossen Personalkategorien zum Ziel haben, seine Sie sich unseres Widerstands sicher. Einfach kein Salsa II.

Bestand LF / freier Markt

Interessant sind die aktuellen Entwicklungen auf dem Lokführermarkt. Bekanntlich dreht sich ja momentan alles um die Wirtschaftskrise.

Gemäss offiziellen Aussagen der Bahnen haben:

Die BLS (BLS Cargo hat keine eigenen Lokführer) und SBB Cargo einen grossen Überbestand.

SBB P, SOB, RhB und Thurbo haben einen Unterbestand.

Und jetzt betrachten wir uns, was momentan geschieht:

1. Die BLS vermietet LF an die RhB; 3 Monate Ausbildung für einen Einsatz von 1-2 Jahre. Unbezahlbar. Diskussionen zwischen BLS und SBB sind am laufen; die grossen Konkurrenten, welche sich im Güterverkehr nichts schenken, wollen sich also gegenseitig Lokführer ausleihen.
2. SBB P startet diverse Aktionen infolge Unterbestand: man will von SBB Cargo und der BLS Leute zu übernehmen, mietet MEV Leute, versucht wieder Studenten auf die Lok zu ködern und verletzt munter die Abmachungen im GAV und der Vision 2010. BLS Lokführer, welche fest zu SBB P wechseln wollen, erhalten ein Angebot von 60'000.- Fr / Jahr. Erfolg = 0.
3. Trotz Unterbestand vermietet SBB P Lokführer an die SOB (also auch an die Konkurrenz, bei welcher ja 10% der Lokführer gekündigt haben).

Angebot und Nachfrage

Wäre ein Markt vorhanden und würde er funktionieren, würden die Löhne für das Lokpersonal steigen. Angebot und Nachfrage.

Die Nachfrage nach Lokführer ist nach wie vor gross, da die Leistungen im Personenzugverkehr langfristig bestellt werden und allein seit letztem Dezember 5% mehr Zugskilometer gefahren werden müssen. Eine Änderung ist nicht in Sicht.

Die Güterbahnen haben wohl Einbrüche zu verzeichnen, im Bezug auf den Personalbestand geben sie aber nicht Anlass zur Panik. Zumal innerhalb der Unternehmungen P und G Leistungen abgetauscht werden könnten.

Der Abbau der rückständigen Tage wird in den Berechnungen immer ausgeblendet.

Die Zeitkonten der Lokführer sind im Schnitt übervoll und der Abbau würde sogar eine lange Wirtschaftsflaute ausgleichen:

Bei den 2'300 Lokführer bei SBB P pro Lokführer 18 Tage oder total 41'400 Arbeitstage abzubauen was 188 Mannjahren (oder 8% Bestand) entspricht. Bei Cargo SBB sind es 10 Tage pro LF bei 960 LF (= 9'600 Tg. = 43,6 Mannjahre = 4,5% Bestand) und bei der BLS sind es 10 Tage pro LF bei 650 LF (= 6'500 Tg. = 29,5 Mannjahre = 4,5% Bestand).

Diese hohen Zeitkonten bei allen Bahnen sind nicht vom Himmel gefallen. Es ist Mutwilligkeit oder Unfähigkeit der Verantwortlichen.

Der VSLF wird auch im Bezug auf die Zeitkonten die Einhaltung der Verträge einfordern. Nach gescheiterten Einigungsgesprächen bei SBB P wird das Schiedsgericht diesbezüglich in Kürze durch den VSLF angerufen.

BLS Entlassungen

Dass prompt diese Woche die BLS in der Presse mit der Schlagzeile kommt: "Zu wenig Arbeit für die Lokführer" erstaunt doch sehr. Die Aussage, dass darüber nachgedacht worden ist, Lokpersonal zu Entlassungen ist starker Tobak. Besonders wenn gleichzeitig jeder BLS Lokführer täglich SMS bekommt, er möchte an den Freitagen arbeiten kommen.

Gemäss GAV BLS hat das Personal die Friedenspflicht analog der SBB, und trotzdem hat die BLS die Möglichkeit, Personal zu entlassen.

Die Partnergewerkschaften SEV und transfair haben diesem GAV mit der Ungleichbehandlung der Eisenbahner zugestimmt. Der VSLF kann dieses Vertragswerk so nicht unterschreiben. Wie sich jetzt zeigt, zu Recht.

Wenn man die Personalbestände beim Lokpersonal betrachtet, werden wir sehen, ob es in der Schweiz zu viele Züge oder zu viele Lokführer hat.

Philippe Gauderon, Leiter Infra SBB: Bis 2014 Zunahme des Bahnverkehrs rund 10%.

BAV

Wir sind mit dem Bundesamt für Verkehr nicht zufrieden, und wir sind nicht die einzigen.

Die Vorgaben des BAV betreffend den Prüfungsexperten PEX bei den EVU sind nicht nachvollziehbar. So hat jede Bahn, auch die kleinste, ihre eigenen PEX auf den Lohnlisten, und diese PEX sollen ihre Lokführer im Auftrag des BAV prüfen. Somit kann jede Bahn den Prüfungserfolg ihrer Lokführer via PEX beeinflussen, verantwortlich ist am Schluss aber der PEX.

In jedem Fall ist aber das BAV nicht Verantwortlich, obwohl es ihre Aufgabe wäre. Der Interessenkonflikt ist eklatant und offensichtlich.

P/G Modul

Grosse Diskussionen unter den Lokführer ist das P/G Modul im BAV-Ausweis, also die Erlaubnis, Reise- oder Güterzüge zu fahren. Die Module sind nicht definiert, ein Zug mit 50% Personenwagen und 50% Güterwagen ist gemäss BAV einfach ein

Postzug, und Postzüge können mit dem P oder G-Modul im Ausweis gefahren werden. Logik verstanden?

Das BAV hat klare Richtlinien zu erlassen und ist verantwortlich für die Einhaltung derselben. Sie kommt diesem Auftrag nicht nach.

Dass wir keine offiziellen Vertreter des BAV an unserer GV begrüßen können liegt einzig daran, dass für den Besuch von Versammlungen beim BAV neuerdings keine Arbeitszeit mehr aufgeschrieben werden kann. Das nehmen wir so zu Kenntnis.

VSLF intern / Effizienter

Der Vorstand VSLF hat entschieden, seine Effizienz weiter zu steigern. Analog den Bahnen und wie im hintersten, letzten Workshop beschworen, werden auch wir unsere Entscheidungswege vereinfachen, effizienter werden und unsere Ressourcen gezielter einsetzen, und das alles im Dienste unserer Kunden, unserer Mitglieder.

Dies alles erreichen wir relativ einfach: Durch unangekündigte Strafanzeigen bei AZG Verletzungen, dem direkten Aufrufen der Schiedsgerichte bei GAV Verletzungen usw.

Vorteil: der VSLF wird merklich entlastet, unserer Nerven werden geschont und den Rest machen die Anwälte und Spezialisten. Uns bleiben einzig noch die Pressemitteilungen.

Verzögerungstaktiken

Wir haben die Verzögerungstaktiken und Abschiebung der Verantwortung diverser Abteilungen lange genug ertragen; jahrelanges Hin und Her mit jedem noch so eindeutig gelegenen Problem ist zermürbend und nicht lösungsorientiert. Ich gehe davon aus, dahinter steckt Kalkül und Strategie. Und wir machen jetzt nicht mehr mit.

SBB P steuert seit Jahren auf einen massiven Unterbestand an Lokpersonal hin, mittlerweile hat jeder Lokführer im Schnitt wie erwähnt 18 Freitage ausstehend, was einer 44 Std. Woche in einem Jahr entspricht und die Bandbreiten im GAV verletzt. Also eine ganz klare GAV Verletzung.

Die Rekrutierung von neuem Lokpersonal geht mittlerweile äusserst harzig vonstatten und das Personal ist langsam aber sicher nicht mehr bereit, die Freizeit aus Loyalität auf dem Führerstand zu verbringen.

So ist das Verkehren aller Züge mittlerweile mehr Zufall denn Planung. In Brig wird übrigens infolge Lokführermangel der Dispo-Zug nicht mehr mit Lokführer besetzt. Auch werden unsere gekauften Freitage für gewerkschaftliche Arbeit vermehrt nicht mehr bewilligt. Grund: Personalmangel.

Drei aktuelle Themen als Beispiel zum Nichteinhalten von Abmachungen dazu, alle aus dem Hause P-OP-ZF:

1. Regionallokkführer Basel
2. Ausbildung Klasse Kat. C in Zü und W

3. Teilzeitangestellte

1.) Genau in dieses Kapitel gehört die Vision 2010, wo alles was der SBB dient sofort umgesetzt wurde und alles, was wir für die Lokführer vereinbart haben seit 3 Jahren verschleppt wird.

Sei Oktober 2008 ist beschlossen, dass in Basel die Ausbildung von Lokführern gestaffelt wird, das heisst zuerst nur für die S-Bahn ausgebildet wird und nach ca. einem Jahr für den Fernverkehr. Am Strategischen Begleitausschuss Vision 2010 wurde uns zugesichert, dass wir dem Entscheid zustimmen müssen und im Januar erfahren wir via Aushang, dass die Sache beschlossen ist und so durchgezogen wird.

Manfred Haller hat uns bestätigt, dass das Vorgehen der Vision 2010 widerspricht. Der Grundgedanke beim Abschluss der Vision 2010 im Jahre 2005 ist die Abmachung, dass es kein Regionalzuglokwführer gibt, also alle Lokführer pro Depot alle Züge fahren. Dafür haben wir der SBB zugestanden, die jungen Kollegen nicht in der FS 14 sondern in der FS 11 einzustellen (aktuell 60'000.- Fr / Jahr).

Hier geht es um's Prinzip. Und wir machen jetzt nicht mehr mit.

Heute Nachmittag haben wir den Antrag der Basis, die Vereinbarung Vision 2010 zu kündigen und ich sehe keine Argumente mehr dagegen.

2.) Kat. C Klasse in Zürich und Winterthur

Eine Klasse Rangierlokwführer in Zürich und Winterthur wurde eingestellt für 41'500.- Fr / Jahr zu einer Ausbildung von 8 Monaten.

Nach 3 Monaten Ausbildung wurden sie informiert, dass die Ausbildung jetzt plötzlich 11 Monate dauert. Also + 38%.

Nach Intervention des VSLF besteht die Chance, dass die jungen Kollegen schon nach 8 Monaten den vollen Lohn erhalten, da die + 38 % keine verlängerte Ausbildung ist, sondern eine betriebliche Weiterbildung.

Das Lustige ist, dass auf aktuellen Plakaten dieselbe Ausbildung ab 1.9.2009 in Zürich angeboten wird mit einer Ausbildungsdauer von 9 Monaten. Also alles nochmals von vorn? Wenn ja, dann direkt via Anwalt; Gespräche führen offensichtlich zu keinem Ziel.

Interessant ist, dass offenbar jede Abteilung innerhalb der SBB machen kann, was sie will. Oder wird das Vorgehen von oben gedeckt?

3.) Eine der Massnahmen von P-OP gegen den Lokführermangel ist die restriktive Behandlung bei der Bewilligung von Teilzeitpensen der Lokführer.

Im GAV ist festgeschrieben, dass Teilzeitarbeit auf allen Stufen und in allen Formen gefördert wird.

Der VSLF verlangte diesbezüglich eine offizielle Antwort und erhielt von der für den Zustand verantwortlichen Abteilung P-OP ein Schreiben mit dem Inhalt: Diese Massnahme sei Freiwillig und richtet sich streng nach GAV Art. 60, da jedes Gesuch um Teilzeitarbeit wohlwollend Geprüft wird.

Wohlwollend...

Die SBB hat Teilzeitarbeit wird auf allen Stufen und in allen Formen zu fördern, und nicht wohlwollend zu prüfen!

Wohlwollend. Ist es Wohlwollen, wenn wir die Einhaltung der Abmachungen, sprich GAV verlangen?

Grundsatz GAV

Ein GAV ist ein Gesamtarbeitsvertrag, also ein Vertrag über die Arbeit jedes Einzelnen. Wie sagte Andreas Meyer am letzten Spitzengespräche: Verträge sind einzuhalten. Dies gilt auch für gewisse Abteilungen, welche Verträge mehr als Empfehlung betrachten.

PK SBB

Die PK SBB wurde 1999 ohne Schwankungsreserve ausgestatte, dafür wurden aber alle Pensionierten in der Kasse belassen. Dieser Entscheid wurde gemäss eines Schreiben des BSV erstaunlicherweise im Eidgenössischen Finanz-Departement EFD zusammen mit der SBB getroffen, auf jeden Fall ohne Einbezug der Versicherten, also uns. Somit ist die SBB klar mitverantwortlich, dass ein nicht überlebensfähiges Konstrukt gebildet wurde, mit nicht abschätzbarem Risiko für die SBB selber und die Versicherten.

Der jetzige Stiftungsrat, die Führung der SBB und wir Aktiven haben diese Baustelle geerbt und stehen vor beinahe unlösbaren Problemen.

Die dafür Verantwortlichen sind bekannt und haben es jahrelang versäumt, das Verursachte zu korrigieren.

An diese Stelle wünschen wir dem roten Boss Herr Weibel eine gute Pension und viel Glück mit seinen diversen Geschäften. Unser neue Verwaltungsratspräsident bei der SBB Herr Ulrich Gigy war übrigens im Jahr 1999 Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung. Vielleicht hilft er uns?

Seit 2001 läuft die PK SBB in eine permanente Unterdeckung, mit einem Rentneranteil von 52% ist eine Sanierung aussichtslos.

Die nach GAV angestellten Eisenbahner finanzieren die ehemaligen Staatsbeamten mit, diesen Sommer sind neben den bisherigen 3 % weitere 4 % Sanierungsmassnahmen zulasten Arbeitnehmer und Arbeitgeber geplant.

Eine logische, nachhaltige und gerechte Lösung ist grundsätzlich nicht die Sanierung der PK SBB, sowie die Übernahme seiner pensionierten Beamten durch den Bund.

Die Politik und die mitbeteiligte SBB, und nicht wir aktiven Eisenbahner, stehen in der Verantwortung, für ihre pensionierten Beamten aufzukommen.

Weder die spezialrechtliche Aktiengesellschaft SBB AG noch deren Angestellten, also wir, können diese PK sanieren ohne unverkraftbare Zahlungen auf unbestimmte Zeit leisten zu müssen. Eine gesunde Entwicklung des Systems öffentlicher Verkehr würde dadurch massiv gefährdet.

Dass die Eisenbahner in Bundes-Bern grundsätzlich keine grosse Lobby haben und sich die Sozialpartnerschaft bei den Bahnen traditionell leise abspielt ist ein grosses Gut. Diese Tradition sollte nicht aufs Spiel gesetzt werden.

Den Eisenbahnern hat man den Beamten weggenommen, das ist in Ordnung, aber nur weil die Bahnen nach wie vor ein Spielball der Politik sind, zahlen wir, und ich meine explizit die Bahnen und die Angestellten, nicht doppelt und dreifach.

Die PK SBB hat immer betont, dass die Unterdeckung durch die aktuellen Geschehnisse an den Finanzmärkten, wie bei jeder Pensionskasse in der Schweiz, durch uns saniert wird.

Für die Fehlentscheide von 1999 hingegen werden wir nicht aufkommen und eine vorausseilenden 4% Sanierungsmassnahmen diesen Sommer lehnen wir strikt ab. Sie würde auch politisch Quer in der Landschaft stehen.

PK ASCOOP

Bei der Pensionskasse ASCOOP verhält es sich etwa gleich prekär, wenn auch noch viel komplexer. Dort hatten das BAV und die Politik die Finger im Spiel, und in der Verantwortung sind zu einem grossen Teil die Kantone; auch der Kanton Wallis bei der BLS.

Die von der BLS im Jahr 2006 beschlossene Herabsetzung des Sanierungszeitraums der ASCOOP von 15 auf 10 Jahre hat einen herben Rückschlag erlitten. Die aus dem guten Geschäftsjahr 2007 locker gemachten 34 Mio. für die Sanierung der ASCOOP haben sich in Luft aufgelöst.

Der Deckungsgrad fiel innerhalb eines Jahres von 80,5 % auf gerade noch 71 % Ende 2008.

Wie hoffnungslos die Situation geworden ist zeigt folgendes Beispiel:

Wenn der Sanierungsbeitrag der Versicherten um 1% erhöht werden würde, hätte dies zur Folge, dass der Deckungsgrad nur gerade um 0,18% steigen würde!

Grundsatz PK

Ein wichtiger und zentraler Punkt bei der Sanierung aller Pensionskassen ist der Einbezug der Pensionierten in die Sanierungsmassnahmen. Dieser Einbezug wird unausweichlich sein, auch wenn sich weder die Politik noch die klassischen Gewerkschaften daran die Finger verbrennen wollen.

Der VSLF hat via Anwaltskanzlei Schritte in diese Richtung eingeleitet.

Es ist eine Frage der Gerechtigkeit und Solidarität zwischen den Generationen.

GV VSLF

Heute sind an unserer 51. Generalversammlung rund 130 aktive Lokführer anwesend. Im VSLF sind rund 1300 aktive Lokführer organisiert, die Teilnahme an dieser GV mag als mager erscheinen.

Betrachten wir es anders: Von allen Lokführern sind heute, jetzt, gut 65% auf der Arbeit, will heissen auf der Lok, und 10% in den Ferien. Somit ist es nur 350 Mitgliedern möglich, heute nach Brig zu kommen. Folglich sind fast 40% der aktiven Mitglieder des VSLF hier anwesend.

Darauf bin ich stolz.

Sie sind aus der ganzen Schweiz an ihrem freien Samstag angereist. Und ein Lokführer hat nicht 52 freie Samstage im Jahr, sondern zum Teil nur deren 20 pro Jahr.

Das ist der beste Beweis, dass die Lokführer Interesse haben, was im VSLF geschieht. Heute Nachmittag entscheiden wir über richtungsweisende Anträge. Es ist Zeit, gas zu geben, oder wie wir Lokführer sagen: auf ++ zu schalten.

Schluss

Mit dem Weltrekord eines TGV vor einem Jahr wurde die Marke für das klassische System Rad Schiene auf 574 km/h gesetzt.

Zwischen Europa und Asien werden Korridore für den Güterverkehr gesucht, über 10'000 km in 11 Tagen ist eine Zielvorgabe und das Potential immens.

Selbst der US President Obama schlägt einen Ausbau der Bahn und neue Hochgeschwindigkeitsstrecken in den USA vor. Und Arnold Schwarzenegger setzt noch einen drauf mit einer spruchreifen Schnellbahn von San Diego über LA bis San Francisco.

Wir sind definitiv in einer Zeit angelangt, wo die Eisenbahn in einer Blüte, oder besser gesagt in einer Renaissance ist wie kaum jemals zuvor.

Alle wollen Eisenbahn, alle wollen Züge. Die Eisenbahn ist der Wachstumsmarkt.

- In der Schweiz entwickeln sich S-Bahn Netze,
- Eröffnung NEAT Gotthard in ca. 2017,
- Zufahrtslinien werden gebaut.
- Die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB 1 im Umfang von 5,4 Milliarden Franken wurde im Parlament oppositionslos zugestimmt.
- ZEB 2 oder Bahn 2030 ist beim Bundesrat.

Die SBB bestellt Rollmaterial wie eine Kaufsüchtige (20 Mia. Fr. bis 2030), die Ring S-Bahn im Kanton St. Gallen ist beschlossen, drittes Gleis Genf-Lausanne ist im kommen, neuer Juradurchstich von Basel vordringlich u.s.w.

Sie kennen alle diese Projekte.

Gerade diesen Mittwoch ist (für 15,4 Mio. Fr) die sogenannte Spange bei der SOB in St. Fiden durch den Bundesrat genehmigt worden.

Die Bahnlandschaft wird sich zukünftig noch rasanter verändern, auch für uns Lokführer. Und die Schweiz wird innerhalb von Europa noch kleiner werden.

Mit der Eröffnung der, von der Schweiz (mit 66 Mio. Fr.) mitfinanzierten TGV Linie Rhin-Rhône Ende 2011, wird die Fahrzeit von Basel nach Genf über Frankreich schneller sein als über die Schweiz...

Doch eines wird bei der Eisenbahn noch lange so sein, wie es schon immer war: Züge werden geführt und nicht verwaltet.

Ich danke für die Aufmerksamkeit.