

Rede Hubert Giger, Präsident VSLF, Generalversammlung 2009 in Luzern

Einleitung

Es ist mir eine grosse Freude, Euch, liebe Kolleginnen und Kollegen und unsere geschätzten Gäste hier in Luzern zur 52. Generalversammlung des VSLF begrüßen zu dürfen.

Luzern ist, wie alle Landesteile in der Schweiz, ein grosser Verfechter des öffentlichen Verkehrs: Letztes Wochenende wurde in der Stadt Luzern mit 51.6 % (resp. 56.3 % für den Gegenvorschlag) die Initiative zur Finanzierung eines Tiefbahnhofs angenommen.

Dies nachdem bereits im November 2009 kantonal ein Kredit über 20 Mio. Fr für das Vorprojekt eines Tiefbahnhof mit 75 % angenommen wurde. Die Abstimmung dazu im Kantonsrat fiel mit 118 zu 0 Stimmen kristallklar aus. Diese Resultate verpflichten uns alle.

Hier am Schweizerhofquai in Luzern rechts von Ihnen, steht das altherwürdige Verwaltungsgebäude der ehemaligen Gotthardbahn. Dieses Gebäude beherbergte später die SBB Kreisdirektion V, dann die SBB Kreisdirektion II und am Schluss das Anlagemanagement von SBB Infrastruktur. Heute ist es der Sitz des Eidgenössischen Versicherungsgerichts (EVG), und die Miete für das Gebäude dient auch der Sanierung der PK SBB.

Die alte Gotthardbahn hatte ihren Kilometerstein "0" in Immensee, das Verwaltungsgebäude der Gotthardbahn stand jedoch 11 km von ihrer Bahn entfernt hier in Luzern. Offenbar ist die Distanz der Verwaltung zu ihrer eigenen Bahn historisch bedingt und dauert bis heute an. Für eine bessere Kommunikation zwischen der Leitung und der Basis helfen aktuelle neue Jahresschwerpunkte wie: Kultur Division, Personalgewinnung und Führung nicht weiter; genau so wenig wie eine Erhöhung der Anzahl Vorgesetzten, welche die Kommunikation zum Lokpersonal fördern sollen. Wie schon oft gesagt, Lokführer sind Systemgeführt.

Bahn gehört der Allgemeinheit

Wie alle Bahnen in der Schweiz war auch die Gotthardbahn im vorletzten Jahrhundert eine private Unternehmung, welche wie praktisch alle Bahnen 1902 verstaatlicht und in die neugegründete Schweizerischen Bundesbahnen SBB überführt wurden (GB erst 1909, die BLS wurde erst 1906 gegründet). Diese Schweizerischen Bundesbahnen SBB gehörten und gehören der Eidgenossenschaft, das heisst uns allen.

Der Bundesrat legt nach Rücksprache mit dem Verwaltungsrat der SBB und deren Tochterfirmen strategische Ziele für die SBB fest. Das UVEK und das EFD sind mit der Ausübung der Aktionärsrechte beauftragt und die Konzernleitung SBB setzt um. Wir Lokführer schliesslich fahren die Züge für die Bahnen.

Uns allen ist gemeinsam, dass wir Angestellte sind. Wir alle haben einen Arbeitsvertrag und die uns auferlegten Aufgaben haben wir im Interesse unseres Arbeitgebers zu seiner Zufriedenheit zu erfüllen. Uns allen in diesem Raum ist auch gemeinsam, dass wir es gewohnt sind, täglich Verantwortung zu tragen. Und zwar

Verantwortung mit weitreichenden Konsequenzen.

Pensionskassen

Im Verlaufe der aktuellen Debatte über die zukünftige Finanzierung der Infrastruktur SBB sind offenbar grosse Fehleinschätzungen in der Vergangenheit gemacht worden. Diese kurzfristigen Strategien von früher aufzuräumen und in Bern nach den dazu nötigen finanziellen Mitteln zu bitten, ist die undankbare Aufgabe von Andreas Meyer und Philippe Gauderon.

Ebenfall ein Produkt von kurzfristiger Strategie ist der aktuelle Zustand unserer Pensionskassen; nicht nur der PK SBB, sondern auch der Ascoop und weiterer Pensionskassen (Auffanggesellschaft Simova).

Die beschlossenen Sanierungsmassnahmen der PK SBB sprengen jeden Rahmen.

Der SEV spricht in diesem Zusammenhang von „der Grenze des Zumutbaren“, Andreas Meyer spricht von einer „Belastung an der Grenze des Verkraftbaren“.

Der VSLF sagt, dass die beschlossenen Sanierungsmassnahmen die Grenzen des Zumutbaren und Verkraftbaren überschreiten.

Und das Abschieben der Verantwortung ist nicht akzeptabel.

Diese Altlasten, welche seit über 10 Jahren brachliegen, wurden nie saniert. Herr Ulrich Gygi war 1999 bei der Konstruktion der PK SBB mit beteiligt, Herr Benedikt Weibel hat uns die Sanierung versprochen und Herr Thierry Lalive d'Epinau hat uns die Sanierung versprochen. Heute wird uns nicht einmal mehr etwas versprochen.

Wir sollen einzig zahlen, und sehen nun Lohnabzüge auf den Lohnzetteln und verminderte Äufnung unserer persönlichen Altersguthaben. Ab Juli 2010 1,25% mehr Lohnabzüge und 2,5% weniger Einzahlung in unsere Altersguthaben für viele Jahre.

Sollte uns die öffentliche Hand mit **ihren** Pensionierten in **unseren** Pensionskassen alleine mit diesem Problem lassen, muss sich der VSLF Gedanken darüber machen, wie wir aktiv die Politik dazu zu bringen können, sich ihrer Verantwortung zu stellen.

Das Verhalten der Bahnen nach aussen ist ein entscheidender Faktor, wie wir wahrgenommen werden, und ob in der Politik das Vertrauen besteht, uns Gelder für die Sanierung der Pensionskassen zukommen zu lassen.

Wenn wir die Nationalratsdebatte über die Abzocker-Initiative vom letzten Mittwoch verfolgt und das Abstimmungsresultat über den Umwandlungssatz vor einer Woche analysieren, ist grösste Vorsicht geboten; gerade bei öffentlichen Unternehmungen. Überlegungen des SBB Kaders, für sich eine eigene Pensionskasse zu schaffen, enthält politischen Zündstoff. Wie offenbar Hunde GA auch.

Verantwortung

Ich bin mir bewusst, dass es sich nicht gehört, über nicht anwesende Personen zu urteilen. Doch wo stehen wir in 5 oder 10 Jahren? Wir Lokführer werden immer noch hier sein und für den öV arbeiten.

Werden wir wieder die Politik und die Entscheide von heute ausbaden müssen? Sind die heutigen Verantwortlichen noch im Amt oder werden sie in 10 Jahren ihre Hände

in Unschuld waschen? Müssen wir dann wieder über die Verantwortung nicht mehr anwesender Personen Bilanz ziehen?

Durch vermehrtes betriebsinternes Konkurrenzdenken wird das Produkt Eisenbahn verteuert, die zusätzlichen Kosten in die Zukunft verschoben und die Sicherheit gefährdet.

Die SBB ist momentan keine Einheit, sondern besteht nur noch aus diversen Divisionen und Abteilungen, welche sich auf Kosten des Gesamtproduktes profilieren wollen.

Gerade der alte Traum nach Billig-Lokführern für jede Abteilung und Region zeigt keine unternehmerische Weitsicht und konsequente Verantwortung.

Eine solide Lokführerausbildung zugunsten der Sicherheit wird zur theoretischen Kurzinstruktion; die Vision 2010 ist ein Scherbenhaufen, da jeder Lokführer irgend einen politischen Lohn erhält; die demografische Personalentwicklung wurde zugunsten geschöner Bilanzen nicht beachtet und durch die künstlich beschränkten Einsatzmöglichkeiten des LP kann nicht mehr flexibel auf den Verkehr reagiert werden. Das alles muss schon bald teuer bezahlt werden, siehe die Probleme bei der Infrastruktur SBB.

Verantwortung

Vor zwei Wochen informierte Nicolas Perrin, Leiter SBB Cargo in Basel bezüglich der neuen Strategie SBB Cargo mit der Aufteilung Wagenladungsverkehr Inland und reiner Traktion im Ausland. Er hielt fest, dass er, Herr Andreas Meyer und SBB Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi in fünf Jahren an diesem Entscheid gemessen werden würden. Das ist korrekt; es ist ihre Aufgabe und ihre Verantwortung. Wir hoffen, die Herren sind in 5 Jahren noch im Amt, um ihre Verantwortung auch wahrnehmen zu können oder müssen.

Die Verantwortung gilt nicht gegenüber einer Abteilung, sondern gegenüber der öffentlichen Hand. Der Eisenbahnverkehr wird massgeblich durch die öffentliche Hand finanziert und diese Öffentlichkeit hat ein Anrecht auf ein gutes, wirtschaftlich produziertes Produkt.

Wenn über eine Milliarde Franken in ein ETCS Sicherungssystem investiert wird, welches weder europakompatibel ist noch die Sicherheit erhöht, wenn dieses System vor jeder Zugsabfahrt endlose Dateneingaben erfordern und somit die Abfahrt verspätet, wenn ETCS-Geräte auf Vorrat in allen Loks eingebaut werden – auch wenn es im täglich Betrieb nicht erforderlich ist (z.B. die Züge Zürich – Luzern) –, dann müssen Fragen nach den Verantwortlichen und deren Haftung gestellt werden.

Wenn die SBB Infrastruktur durch eine ausländische Beraterfirma ihren Anlagenzustand untersuchen lässt, und das Ergebnis dazu führt, dass das BAV im Einverständnis mit der eidgenössischen Finanzverwaltung eine unabhängige Zweitmeinung in Auftrag gibt – ebenfalls bei einer deutschen Firma –, dann sollten beide Firmen auf dasselbe Ergebnis kommen. Es sei denn, es wären Gefälligkeitsgutachten.

Die Unabhängigkeit dieser beiden Gutachten wird weiter in Frage gestellt, als dass der neue Direktor des BAV der alte Leiter Finanzen der SBB Infrastruktur ist. Die neue Leiterin Regionalverkehr SBB kommt von der BLS, der neue

Geschäftsführer SOB kommt von der SBB, der Geschäftsführer BLS kommt von der SBB und als kleine Spezialität kommt der CEO der SBB von der DB. Der gestern von der SBB neu geschaffenen Bereich «Public & Government Affairs» für die Pflege der Beziehungen der SBB zur Politik, den Parteien und Interessenverbänden wird durch eine Person geleitet, welche bis 2007 im UVEK den Direktionsstab für «öffentliche und gemischtwirtschaftliche Unternehmen» leitete.

Es ist nicht mehr als logisch, dass wichtige Posten bei der Bahn am besten von Leuten besetzt werden, welche Erfahrung bei der Bahn haben und etwas davon verstehen; dies befürworten wir.

Nur ist nie auszuschliessen, dass der alte Arbeitgeber in der Zukunft auch wieder der neue Arbeitgeber ist. Die Gewerkschaften schliesse ich ganz bewusst in diese spezielle Bahnjob-Kader-Börse mit ein. Unter diesem Gesichtspunkt muss hinterfragt werden, ob die aktuellen Aufgaben mit aller Konsequenz wahrgenommen werden und wirklich eine ernsthafte Konkurrenzsituation bei den Bahnen und klare Kontrollfunktionen in den Verwaltungen besteht.

Es ist die Welt der Departemente, der Bahnverwaltungen, der HR Abteilungen und der Beraterfirmen. Und alle wollen bezahlt sein, gut bezahlt. Bezahlt von Bund, Kantonen und Gemeinden, welche hoffnungsvoll in gute Zugverbindungen investieren. Zusätzlich sitzen an diesem riesigen, offenbar nimmerversiegenden Topf von Subventionen auch die Bauindustrie, die Fahrzeugindustrie, die Stellwerk- und Sicherheitsindustrie usw.

Einsparungen beim Lokpersonal

Im Trend der Zeit werden auch die finanziellen Mittel für die Bahnen überprüft und die Abgeltungen fliessen nicht mehr einfach so. Man muss etwas bieten für das Geld. Somit wird der Schwarze Peter weitergegeben.

Wenn nicht bei sich selber eingespart werden soll, dann woanders. Und wer hebt schon seine eigene Stelle und die seiner Untergebenen auf, wenn die eigene Entlohnung davon abhängt?

Um Einsparungen zu erzielen, werden Projekte lanciert, es wird umstrukturiert und Beraterfirmen angestellt. Der Kreis ist geschlossen und noch immer ist kein einziger Franken eingespart noch das Zugangebot verbessert worden.

Die klassische Zielgruppe für Einsparungen ist das Lokpersonal: Als grösste Personalgruppe (bei der SBB rund 15% des Personalbestands) stehen wir traditionell auf dem Speiseplan der Einsparer.

Für die Lokomotivführer gibt es keinen Benchmark, genau so wenig wie für Teile der Verwaltung. Und wie wir erfahren haben, werden die Lokführer auch bereits bei den Kantonen als das praktische Einsparungsobjekt angepriesen: Der Lokführer ist idealerweise unter 30 Jahre alt, ist minimal ausgebildet, kann alle Sprachen, macht im grössten Stress professionelle Durchsagen, erledigt Kurzreinigungen und für die Essenspause genügt ihm ein Wagen irgendwo im Gleisfeld ohne Nahrungsmittel-Angebot. Die Kantone und Gemeinden werden also gezielt falsch informiert, oder man könnte auch sagen, belogen.

Das Fell des Bären wird verteilt, bevor er erlegt ist.

Von diese Bären benötigt man in jedem Zug genau Einen, und allein die SBB sucht

in den nächsten Jahren 1'000 davon.

Sollten Überlegungen bestehen, durch neue Lohnsysteme wie ToCo bei den SBB oder durch die Kündigung eines GAV's einseitige Einsparungen an der Basis zu erreichen, werden wir uns zu wehren wissen. Es geht nicht um veraltete Besitzstände einer Berufsgruppe, es geht vielmehr um die Sicherheit und Nachhaltigkeit im öV. Kurzfristig denkende Manager wollen diese Sicherheit und Nachhaltigkeit zugunsten der eigenen Interessen opfern.

Und sollte im April die Konzernleitung SBB – trotz anderweitiger Zusage eines Mitglieds der Konzernleitung – beschliessen, das Lokpersonal SBB P in die Bereiche Fernverkehr und Regionalverkehr aufzuteilen, müssen wir den Kantonen einmal vorrechnen, um wieviel günstiger sie ein eigenständiger Betrieb des Regionalverkehrs ohne die SBB kommt.

Durch eine Aufteilung und vordergründige Verbilligung wird einzig der Fernverkehr verteuert, also auf Kosten des Monopolverkehrs die öffentliche Hand weiter geschröpft. Wir Lokomotivführer können dies, im Interesse unseres öffentlichen Verkehrs, nicht zulassen.

Gerade in Luzern hat die SBB bereits vor fünf Jahren mit der Tochterfirma Zentralbahn zB einen Teil des Regionalverkehrs vom Mutterhaus abgekoppelt. Durch die Vergabe von diversen Regionalzugsleitungen an die BLS zieht sie sich weiter zurück.

Wie harmonisch sich die Konkurrenten SBB und BLS die Schweizer Regionalverkehrslandschaft aufteilen hat schon fast einen Touch von Eisenbahnromantik.

Hier sei festgehalten, dass die BLS Lokführer nicht schlechter entlohnt werden als bei den SBB, und auch Vergleiche mit den Tochterfirmen der SBB müssen nicht gescheut werden.

Gestern wurde in der Presse die SBB zitiert, dass die Löhne aktuell unabhängig von Markt und Branche festgelegt werden, und diese deshalb in einigen Bereichen im Vergleich zum Markt – aber auch im internen Vergleich – zu hoch seien. In anderen Bereichen seien sie tendenziell zu tief.

Wir werden diese Überlegungen betreffend des Marktes für Lokführer an den kommenden TOCO Verhandlung gerne ein.

VSLF

Der VSLF ist keine Gewerkschaft, wir sind unabhängig und wenn ich sage unabhängig, dann meine ich auch unabhängig: politisch, finanziell und unternehmungsunabhängig. Wir sind den Lokführerinnen und Lokführern verpflichtet. Und als Sozialpartner bei diversen Bahnen sind wir allen Eisenbahnern verpflichtet. Und wir sind unserem System des öffentlichen Verkehrs hier in der Schweiz, der uns allen gehört, verpflichtet. Dieser unserer öV, es muss einmal mehr gesagt werden, zählt zu den besten Verkehrssystemen in der ganzen Welt. An dieser Stelle mein Dank an alle, die sich nachhaltig dafür einsetzen.

Unsere Aufgabe im VSLF ist es, die an uns gestellten Aufgaben und Herausforderungen zu erledigen. Wir werden gezielt unseren Weg gehen und davon kann uns nichts abbringen.

Wenn der Vorstand und alle Funktionsträger im VSLF keine Arbeit im Verband mehr haben, weil es keine Probleme mehr gibt und alle Räder sich so drehen wie sie sollten, dann widmen wir uns gerne wieder unserer zweiten Kompetenz - unserer Arbeit auf dem Führerstand.

Und sollten unsere Kompetenzen an Grenzen stossen, stehen uns die Profis der CAP Rechtsschutzversicherung mit ihren Juristen und Spezialisten zur Seite. Beraterfirmen benötigen wir nicht.

Ich Persönlich

Heute läuft für mich meine vierjährige Amtszeit als Präsident des VSLF ab. Ich habe viel über politische Zusammenhänge gelernt und bei den Bahnen in diesem Land ist weiss Gott alles politisch. Ich habe auch viele vernünftige und verantwortungsvolle Personen und Persönlichkeiten auf allen Stufen kennen gelernt; und auch viele Andere.

Eine PowerPoint Schädigung mittleren Grades bringt das Geschäft automatisch mit sich.

Ich glaube auf eine erfolgreiche Amtszeit zurückblicken zu können. Dies verdanke ich dem Vorstand, den aktiven in den Sektionen und allen weiteren Funktionären im VSLF. Meine Aufgabe konnte ich nur durch die fachliche, mentale und freundschaftliche Unterstützung dieser Kollegen und Kolleginnen erfüllen. Ihnen und allen Lokführerinnen und Lokführern im VSLF gebührt mein Dank.

Der VSLF ist fit. Wir wachsen, und zwar ohne Druck, dies um jeden Preis zu müssen. Und gerade die Mitgliedschaft vieler jungen Kolleginnen und Kollegen Lokführer bestätigt mich, dass wir auf dem richtigen Weg befinden. Mit uns darf auch in Zukunft gerechnet werden.

Im Namen des VSLF danke ich allen Gästen für den Besuch unserer Generalversammlung hier in Luzern und wünsche gute Heimreise mit der Bahn.

Unsere Kolleginnen und Kollegen, die heute leider nicht hier sein können, bringen Sie gerne und sicher nach Hause.

Vielen Dank