

REDE GV THUN 12.3.2011

Einleitung

Sehr geehrte Damen und Herren
Geschätzte Gäste unserer GV
Liebe Kolleginnen und Kollegen

Ich freue mich, Sie alle hier in Thun zu unserer Generalversammlung 2010 des VSLF begrüßen zu dürfen.

Thun ist der Endpunkt der ehemaligen Burgdorf-Thun-Bahn BTB, welche 1899 als erste elektrische Vollbahn in Europa den Betrieb mit Drehstrom 750 V 40 Hz aufnahm. Im Jahre 1913 wurde die Lötschberg-Bergstrecke als erste Alpenbahn mit Einphasenwechselstrom 15 kV 16 2/3 Herz eröffnet und von Bern her war die SBB Linie als erste Strecke, neben dem Versuchsbetrieb in Zürich Seebach elektrifiziert worden; noch vor der Gotthardbahn.

Weitere geschichtliche und bahntechnische Begebenheiten brauche ich der hier anwesenden Eisenbahnerfamilie nicht weiter zu erläutern.

Von den 1'450 aktiven Mitgliedern im VSLF sind heute gegen 140 oder 10 % hier anwesend. Wobei 70 % unserer Kolleginnen und Kollegen heute und jetzt Dienst haben und somit nicht teilnehmen können. Das ist beachtlich, Danke für euer Interesse an unserem Verband.

Wir feiern dieses Jahr 135 Jahre seit der Gründung des VSLF am 20. Februar 1876. Das ist gelebte Nachhaltigkeit und darauf dürfen wir stolz sein.

Intern

Ich darf feststellen, dass der altherwürdige VSLF ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2010 hinter sich hat. Wir haben letztes Jahr den Vorstand mit den Kollegen André Alder aus Genf und Roberto Kraschitz aus Bellinzona erweitert. Sie haben sich gut eingearbeitet und die Vertretung der Regionen Romandie und Ticino im Vorstand hat bereits Früchte getragen.

Ver mehrt konnten wir auch junge Kolleginnen und Kollegen für die Arbeit im VSLF gewinnen. Dies ist um so wichtiger, als dass guter Nachwuchs die kontinuierliche Weiterführung der Arbeit im Verband für die Zukunft garantiert. Dies ist die Basis zu nachhaltigem Erfolg.

Wichtige Eckpunkte des VSLF im Jahr 2010:

- Das Lohnsystem SBB ToCo mit einer eigenen Lohnkurve für das Lokpersonal wurde gut abgeschlossen. Details dazu erläutern wir heute Nachmittag.
- Der Verband öffentlicher Verkehr VöV hat die BBT Anerkennung des Berufs Lokomotivführer an die Hand genommen. Dies auch aufgrund von Druck der Bahnen.

Zu unserem grossen Erstaunen wurden wir am Treffen mit dem VöV vor einer

Woche unterrichtet, dass es sich um einen Kommunikationsfehler handle und der VöV nichts in Richtung BBT Anerkennung zu unternehmen gedenkt.

Wir sind es uns gewohnt, diverse Extrarunden zu machen, um unsere Ziele zu erreichen. Somit folgt im Thema BBT Anerkennung des Lokführers beim VöV innert kürze der nächste Anlauf.

- Bei den Bahnen SOB, Turbo, TILO und RegionAlps haben sich die Sektion zum Teil neu konstituiert um ihre Aufgaben noch effizienter erledigen zu können.
- Der VSLF hat seit Anfang Jahr neu Einsitz im Stiftungsrat der Pensionskasse SBB.
- SBB Cargo hat den LF B 100 zum Auslaufmodell erklärt. Ausser in den RCP Teams werden neu nur noch ohne Einschränkungen einsetzbare LF Kat. B eingestellt. Wir gratulieren SBB Cargo zu diesem Schritt zur nachhaltigen Produktion und somit zur Senkung der Kosten.
- Die Aufteilung des Lokpersonals bei SBB Personenverkehr in Regionalverkehr und Fernverkehr ist im Grundsatz vom Tisch; der Wille zur Schaffung von reinen Regionalzugdepots hingegen noch nicht.
Das Projekt Wandel Zugführung SBB P ist lanciert und der VSLF wird seine Position kompetent vertreten.

Tatsache ist auch, dass viele Geschäfte im Jahr 2010 nicht gelöst worden sind oder laufend neue Probleme auftauchen. Vielleicht liegt dies in der Natur der Sache; seit 135 Jahren und auch in Zukunft.

Dank VSLF

Die Mitgliederzahl im VSLF erhöhte sich in den letzten 5 Jahren im Schnitt jährlich um 7% und unsere Finanzen sind gesund. Das ist gut so, wir sind offenbar auf Kurs. An dieser Stelle möchte ich mich bei allen Kolleginnen und Kollegen im VSLF bedanken für Ihren Beitrag zu diesen Erfolgen.

Speziell danken möchte ich den immer aktiver werdenden Sektionen, dem gut funktionierenden teamorientierten Vorstand, den Aktiven in den verschiedensten Funktionen wie der Mutationsstelle, dem Sekretariat, der Werbung, der Bildung, dem Verantwortlichen für Klassenbesuche, der Redaktion Loco Folio und vielen mehr. Es ist schön die Gewissheit zu haben, dass es den zeitlichen Rahmen sprengen würde, alle hier namentlich zu verdanken, die zu diesen Erfolgen beigetragen haben. Ein herzliches, offizielles und ehrliches Dankeschön an alle.

Der VSLF ist etabliert als verlässlicher Sozialpartner. Wir sind stets verhandlungsbereit, wir machen verlässliche Zusagen, wir entscheiden fristgerecht und wir bieten immer Hand zu Gesprächen, bevor es eskaliert.

Unser Markenzeichen ist „hart aber korrekt“; das wird sich auch nicht ändern.

Schiedsgericht

In dem vom VSLF aufgerufenen *Schiedsgericht Bandbreiten Jahresarbeitszeit SBB Personenverkehr* haben wir im Herbst 2010 Recht bekommen. Wir rechneten – ehrlich gesagt - auch damit.

Das Schiedsgericht wäre nicht notwendig gewesen; wir waren im Vorfeld immer bereit mit der SBB vernünftige und realistische Lösungen zu vereinbaren.

Die Konsequenzen aus dem Schiedsgericht-Urteil sind zweischneidig. Ich muss eingestehen, dass ein Sieg auch seinen Preis hat. Die Umsetzung des Urteils hat teilweise auch negative Auswirkungen für die einzelnen Lokführer, da das Zeitmanagement nun straffer geführt wird.

Das Schiedsgericht lehrt uns aber auch, dass schlussendlich nur konstruktive Gespräche und der ehrliche Wille der Unternehmung die Probleme anzugehen, zu guten Lösungen führen. Ich bin zuversichtlich, dass dies beide Seiten erkannt haben.

Hier stellt sich für uns die grundsätzliche Frage: Warum werden Verträge und Abmachungen nicht eingehalten? Warum?

Begründet wird uns die Nichteinhaltung von Abmachungen oftmals mit dem „laufenden Betrieb“. Nun, in den GAVs steht kein Wort von „laufendem Betrieb“ als übergeordnetes Recht. Genausowenig wie die Planung des Familienalltags und unserer Freizeit übergeordnetes Recht ist. Von uns unterzeichnete Verträge werden von uns eingehalten, genau so wie sie jede Lokführerin und jeder Lokführer tagtäglich einhält. Und genau das erwarten wir auch.

Dies sollte selbstverständlich sein und ist die Basis für einen funktionierenden Betrieb.

BLS GAV

Als grosses Ereignis und wichtiger Meilenstein ist die bevorstehende Unterzeichnung des BLS GAV durch den VSLF diesen Frühling zu werten.

Ist doch die BLS die zweitgrösste Bahnunternehmung in der Schweiz mit einem grossen S-Bahn Netz, internationalem Güterverkehr über die Grenzen hinaus und die einzige Bahn im gesamten Alpenkamm, welche einen Alpen-Basistunnel betreibt.

Ich gebe zu, dass uns die Unterzeichnung des BLS GAV nicht nur Freude bereitet. Ist es doch der erste Vertrag, den der VSLF unterzeichnet, den er jedoch nicht selbständig kündigen kann. Bei einer Kündigung des BLS GAV durch einen Sozialpartner bleibt der GAV solange in Kraft wie noch ein weiterer Sozialpartner verbleibt.

Auch ist im BLS GAV die absolute Friedenspflicht festgeschrieben, und trotzdem sind im Gegenzug Entlassungen aus wirtschaftlichen Gründen möglich.

Vor zwei Jahren hat die BLS Überlegungen angestellt, trotz täglichem Lokführermangel und hohen Zeitkonten Lokomotivführer zu entlassen. Die Presse berichtete darüber. Dies sind sehr klare Zeichen, dass man auch bereit ist, den GAV voll auszuschöpfen.

Gleich lange Spiesse unter den Bahnen im Wettbewerb sind entscheidend, damit dieser Wettbewerb nicht über die in den GAV festgehaltenen Anstellungsbedingungen ausgetragen wird. Dafür setzen wir uns ein. Unsere Kollegen von der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer GDL fordern zu recht exakt dies, mit bis anhin unschweizerischen Mitteln. Informationen dazu entnehmen Sie bitte der Tagespresse.

Primär sind unsere Schweizer Partnergewerkschaften in der Pflicht, sich mit uns für Gleich lange Spiesse und gleiche Arbeitsbedingungen bei den Bahnen einzusetzen. Ebenso ist der Eigner der BLS, zu 55,7% der Kanton Bern, in der Pflicht. Wer eine Bahn von nationaler Wichtigkeit besitzt, dem steht es gut an, auch nationale Standards bei den Arbeitsbedingungen zu bieten.

Vor einem freien Markt mit gleich langen Spiessen für die Unternehmungen und analogen Anstellungsbedingungen fürchten wir Lokführer uns nicht.

Nichts desto trotz freuen wir uns auf ein völlig neues Kapitel im Verhältnis VSLF / BLS. Ich bin gespannt, wie sich die neue Sozialpartnerschaft entwickelt und welche Früchte sie tragen wird. Ich darf Frau Jermann, Leiterin Personal der BLS, den ersten Blumenstrauß des VSLF offiziell überreichen.

BAV

Mit grosser Freude erhielten wir die Zusage von Dr. Peter Füglistaler, dem neuen Direktor des Bundesamtes für Verkehr für ein Referat an unserer GV. Wir dürfen davon ausgehen, dass die Zusage kein Versehen des neuen Chefs des BAV war, sondern wirkliches Interesse am VSLF und somit am Lokomotivpersonal.

Diese Woche war eine Delegation des VSLF beim ebenfalls neuen Generalsekretär des UVEK, Herrn Walter Thurnherr, bei einem Antrittsbesuch. Es ist gut, dass neues junges Blut in die Bundesämter kommt. Wir erhoffen uns Kontinuität und Nachhaltigkeit.

Als eine der offenbar wichtigen Errungenschaften des BAVs der letzten Jahre ist der *Führerausweis für Triebfahrzeugführer* erfunden worden. In seinem komplizierten und teuren Prozess bis zur Erstellung erscheint er uns eher als Beschäftigungsprogramm für diverse Abteilungen und Kostenstellen, denn als amtliches Dokument.

Ich habe meinen Führerausweis bereits erhalten, diverse Kolleginnen und Kollegen fahren noch heute sicher und zuverlässig ohne dieses Stück Papier. Immerhin darf ein Zug bei einer Kontrolle durch das BAV weiter geführt werden, sollte der Lokführer den Ausweis vergessen oder noch nicht erhalten haben. Die Kontrolleure des BAV haben ja eine Tabelle mit den fahrberechtigten Lokführerinnen und Lokführer auf Mann.

Die Antwort des BAV auf unsere Aufsichtsbeschwerde betreffend Umgehung des Arbeitszeit-Gesetzes AZG durch Teilzeitarbeitsverträge an zwei Arbeitsorten ist in gutem Beamtendeutsch neutral ausgefallen.

Noch weniger Freude haben wir am Bundesverwaltungsgerichts-Urteil vom Nov. 2010 wonach eine Entschädigung für den Weg vom Wohnort an den auswärtigen Arbeitsort teilweise entfällt. Nicht berücksichtigt worden ist, dass somit der Dienort Schweiz ermöglicht wird und die Wegzeiten von einem Depotstandort zu einem anderen Dienort vollumfänglich zu Lasten des Arbeitnehmers gehen.

Ein Anschauungsbeispiel: Ein Lokführer wohnhaft in Sursee hat einen Arbeitsvertrag in Solothurn. Somit bedient er gratis alle Standorte im Umkreis seines Wohnortes.

Z.B. Olten, Brugg, RBL, Zürich, Zug, Arth-Goldau und Luzern.

Beendet er seine Arbeit also in Solothurn und beginnt am nächsten Tag in Luzern, so verschwindet die Wegzeit zwischen seinen Arbeitsorten Solothurn und Luzern. Er erhält dafür exakt nichts.

Dieses Vorgehen ist nichts anderes als eine Verschiebung der Wegkosten von den Bahnen auf die Arbeitnehmer, gedeckt durch das Bundesverwaltungsgerichts-Urteil.

Der Wohnort des Angestellten wird faktisch zum zweiten Arbeitsort erklärt. Solange dies freiwillig geschieht, wie in den Gerichtsurteilen betont wird, mag dies angehen. Sobald dieses Vorgehen durch den Arbeitgeber ohne Nachfrage zugeteilt wird, endet die Freiwilligkeit.

Zusätzlich eröffnet dieses Vorgehen eine Umgehung des AZG, da die Wegzeiten nicht mehr als Arbeitszeit ausgewiesen sind und somit verschwinden.

Im Beispiel fällt die Wegzeit von Solothurn nach Luzern in die Ruhezeit des Lokführers und entzieht sich der Kontrolle durch das BAV. Dass das BAV diese Problematik nicht klar regelt, erstaunt. Wir müssen die Frage stellen, warum das BAV das Urteil nicht weitergezogen hat. Man gewinnt den zwiespältigen Eindruck einer Gefälligkeit gegenüber den Bahnen, was auf tragische Weise die Verwischung der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten zwischen dem Eigner und dem BAV offenbart.

Das letzte Wort zu den Themen Wohnort - Dienort ist noch nicht gesprochen.

Abklärungen von unserer Seite sind im Gange.

Falls nun mehr Fragen als Antworten in dieser komplexen Fragestellung besteht, erläutern wir vom VSLF die Problematik gerne ausführlich.

Apropos Wohnort erlauben Sie mir die Überlegung, ob dies der erste Schritt nach virtuellen Wohnorten ist, mit welchen die neue Vorsteherin des UVEK, Frau Bundesrätin Doris Leuthard das Problem mit den Pendlern in der Schweiz lösen möchte.

Führung LF / CLP

Eines der wohl nervenaufreibendsten Themen im Jahr 2010 war die zusätzliche Führung durch Vorgesetzte für das Lokpersonal. Mit schon fast fanatischem Eifer wird behauptet, wir Lokführer wünschen uns mehr Führung.

Machen wir die Probe:

Wer von den anwesenden Lokführerinnen und Lokführer hat in den letzten drei Monaten während dem Dienst die Hilfe oder Führung seines Vorgesetzten CLP / LLP benötigt?

Wir Lokführer sind systemgeführt.

Wir Lokführer müssen selbstverantwortlich funktionieren gemäss unserem Stellenbeschrieb. Wir Lokführer benötigen lediglich eine kompetente Anlaufstelle, keine zusätzliche Betreuung durch Laien. Und wir sind nicht einverstanden mit den zusätzlichen Kosten die diese zusätzlichen Vorgesetzten verursachen, welche wir Lokführer mit Produktivitätssteigerungen wieder quersubventionieren sollen.

Wir Lokführer benötigen keine zusätzliche Führung durch Vorgesetzte.

Sicherheit

Am 9. Februar 1971, also vor 40 Jahren verunglückte ein SBB Diesel TEE Zug im Bayrischen Aitrang. Es waren 28 Tote und 42 Schwerverletzte zu beklagen. Grund des Unglücks: Der Zug fuhr mit 128 km/h in eine Kurve, welche mit 80 km/h zu befahren war (Plus 60% zu schnell).

Der Unfall der MGB vom letzten Jahr war ebenfalls auf erhöhte Kurvengeschwindigkeit zurückzuführen: 56 km/h statt 35 km/h (Plus 60% zu schnell).

Und auch letztes Jahr fuhr ein Doppelstock IC der SBB in fribourgischen Vauderens mit 140 km/h in eine Kurve für 95 km/h (Plus 47% zu schnell, mit Doppelstockwagen).

Das Beinahe-Unglück in Vauderens wurde nicht verhindert, da das ZUB Überwachungssystem wohl vorhanden, aber falsch programmiert war.

Das Lokpersonal hatte diesen Fehler mehrmals schriftlich gemeldet. Offenbar vergeblich.

Was für Lehren ziehen wir daraus: Wir haben nur Glück gehabt. Nur durch Zufall wurde Vauderens nicht für Jahrzehnte zum Synonym eines der grössten Zugsunglücke in der Schweiz.

Erstaunlicherweise wurde der Vorfall in Vauderens nicht durch die Unfalluntersuchungsstelle UUS untersucht. Der schuldige Lokführer von Vauderens jedenfalls wurde ausser Dienst gesetzt. Ich frage Sie: Werden so Probleme gelöst?

Der Auftritt der Lokpersonalverbände LPV und VSLF vom 16. September in der Nachrichtensendung 10vor10 hat hohe Wellen geschlagen.

Wir bemängelten, dass die Sicherheitseinrichtungen auf den Lokomotiven neu nicht mehr täglich vor der ersten Zugsfahrt sondern irgendwann im Verlaufe des Tages geprüft werden sollen.

Das ist ein Abbau der Sicherheit, um Kosten einzusparen und nicht funktionierende Prozesse zu kaschieren. Das BAV goutiert dieses Vorgehen wohlwollend.

Ein von uns in Auftrag gegebenes Gutachten eines unabhängigen Mathematikers hat unsere Aussage, dass das Prüfen der Sicherheitseinrichtungen nach der ersten Zugsfahrt ein Abbau des Sicherheitsniveaus ist, offiziell bestätigt. Ob SBB Personenverkehr und weiter Bahnen trotz unseres Gutachtens an der Lockerung der Sicherheits-Vorgaben festhält, wird sich zeigen.

Wir alle hier sind der Sicherheit verpflichtet und können uns keine Kompromisse leisten. Schon gar nicht um Kosten zu sparen und ungenügende Prozesse zu kaschieren.

Die Bahnen wie auch das BAV sind in der Verantwortung.

Zur Sicherheit der Bevölkerung, der Umwelt, unserer Güter und Kunden, der Eisenbahner und dem Image der Eisenbahn.

Dies sollte eigentlich in jeder gesunden Bahnunternehmung eine Selbstverständlichkeit sein.

In diesen Themenbereich gehört auch die Ausbildung der Lokführer-Anwärter. Bei der

Ausbildung, welche heute teilweise eher einer Kurzinstruktion gleichkommt, sollte nicht gespart werden. Schlecht ausgebildete junge Lokführerinnen und Lokführer bergen ein grosses Gefahrenpotential.

Im neuen Projekt SBB Personenverkehr Ausbildung-ZF wird die Ausbildung mit den Sozialpartnern grundlegend betrachtet. Wir werden keine Minimierung der Qualität für kurzfristige Mittelfrist-Kosteneinsparungen oder Kostenverschiebungen in andere Abteilungen akzeptieren.

Schluss

Dem VSLF kommt zunehmend die Aufgabe des letzten Rufers im Walde zu. Wir bemängeln konkret und fundiert Missstände und Fehler in allen Bereichen der Bahnwelt. Hinter vorgehaltener Hand – und leider sehr lange nur „hinter vorgehaltener Hand“ – wird uns oft bestätigt, dass wir richtig liegen und unsere Aussagen korrekt sind. Diese Aufgabe ist undankbar, doch ich bin überzeugt, dass sie notwendiger ist denn je. Und ich bin ebenfalls davon überzeugt, dass es unter Umständen auch legitim ist, unkonventionelle Mittel anzuwenden um Missstände und Fehler einer Lösung zuzuführen. Unsere Unabhängigkeit gibt uns die Möglichkeit dazu.

Heute Nachmittag werden wir im internen Teil der Generalversammlung über Änderungen in unseren Statuten befinden und über die Anträge aus der Basis abstimmen. Dazu wünsche ich uns eine gute Hand. Bei den Gästen dieser Generalversammlung bedanke ich mich für Ihre Teilnahme und Ihre Aufmerksamkeit.

Ich wünsche Ihnen allen einen schönen Tag hier in Thun.

Besten Dank.

Hubert Giger
Präsident VSLF