

REDE GIGER GV 2011 LOCARNO (21.3.2012)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard
Sehr geehrte Frau Stadtpräsidentin Speziali
Sehr geehrter Herr Staatsrat Borradori
Geschätzte Damen und Herren
Werte Kolleginnen und Kollegen

Es ist für den VSLF, einer der ältesten Berufsverbände der Schweiz mit Gründungsjahr 1876 eine grosse Ehre, das erste Mal eine Bundesrätin an unserer Generalversammlung begrüßen zu dürfen. Herzlich willkommen Frau Leuthard.

Frau Leuthard kommt direkt von einer Mitgliederversammlung der CVP-Frauen in Lugano. Noch vor wenigen Jahren wäre der Wechsel in unsere ehemalige Männerbastion wohl einiges abrupter gewesen. Mittlerweile leisten immer mehr Frauen Dienst im Führerstand und erledigen ihre Arbeit mit der gleichen Professionalität und Qualität wie die Männer, da sie die gleichen Anforderungen zu erfüllen haben. Der VSLF wird auch in Zukunft dafür einstehen, dass dies so bleibt und unsere Kolleginnen nicht zu Quotenfrauen degradiert werden.

Ich darf also 150 Kollegen und Kolleginnen begrüßen, welche einen für die Lokführer wertvollen Samstag geopfert haben, um an der GV ihres Berufsverbandes teilzunehmen. Wie alle Jahre unsere kleine Rechnung, welche die Summe der anwesenden Mitglieder relativiert: Von unseren über 1'700 Mitglieder sind heute und jetzt ca. 70 % am arbeiten, womit 1/3 der Mitglieder, welche die Möglichkeit hatten, den Weg aus der ganzen Schweiz nach Locarno gefunden haben. Danke für das Interesse an eurem Berufsverband.

Politik

An der letzten Generalversammlung des VSLF in Thun erwähnte ich im meinem Referat, dass der VSLF politisch neutral ist. Aufgrund der langen Gesichter vom Direktor des BAV Dr. Peter Füglistaler wie auch der Berner Regierungsrätin Frau Barbara Egger-Jenzer ging ich davon aus, dass zukünftig alle Politiker den VSLF als ein wenig ertragsreiches Plateau erachten. Dem scheint nicht so zu sein.

Der VSLF befasst sich nicht mit Tarif-Fragen, wir empfehlen keine Finanzierungs-Strategien für Bahnprojekte und die Halteorte der Züge entnehmen wir Lokführerinnen dem Fahrplan. Unsere Politik ist die Vertretung des Lokpersonals und deren Arbeitsbedingungen gegenüber den Arbeitgebern und Behörden.

Unsere Politik ist Ur-Liberal. Jeder unserer Mitglieder ist stimmberechtigt und somit mündig um sich für die Interessen des öffentlichen Verkehrs einzusetzen, wie er es für richtig hält. Verschiedene Meinungen und Auseinandersetzungen erachten wir als zentral für eine optimale Interessenvertretung im Sinne des öffentlichen Verkehrs. Auch Ideologien müssen schlussendlich finanzierbar sein, wenn sie nicht an der Realität scheitern wollen.

Trotzdem einige politische Überlegungen unsererseits. Der Bundesrat will in seinem soeben ans Parlament eingereichten Geschäft der SBB und den Privatbahnen in den

nächsten vier Jahren für Betrieb, Unterhalt und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur 9,449 Milliarden Fr. zur Verfügung stellen. Gut, ich muss zugeben, dass Philipp Gauderon, Leiter Infrastruktur, seinen Auftrag erfüllt hat.

Der Bau von neuen Eisenbahnlinien stellt für die Bahnen völlig neue Problemstellungen. So wird die Finanzierung für den Bau von neuen Strecken noch schnell einmal beschlossen, wenn alle Landesteile gehörig profitieren. Klar: neue Linien garantieren bessere und schnellere Angebote.

Der Unterhalt der neuen Linien wurde bisher schlicht vergessen und belastet die Rechnung der Infrastruktur über Jahrzehnte. Mit neuen Linien werden keine neuen Einnahmequellen generiert und die Kosten für den Unterhalt der alten Strecken bleiben bestehen. Somit stellt sich die Fragen, ob neue Strecken wirklich ein Geschenk für die Bahnen sind oder vielmehr eine zusätzliche Belastung.

Und doch werden die Trassenpreisen erhöht, was die Eisenbahnverkehrsunternehmen EVU stark belasten wird. Wir Sozialpartner dürfen in der Folge ausführliche Klagelieder in allen Tonlagen anhören mit der Forderung nach zusätzlichen Produktivitätssteigerungs-Massnahmen. Aber nicht jedes eingesparte Prozent bringt nachhaltige 1%, nur weil eine Abteilung auf Kosten einer anderen eingespart hat.

Zusätzlich gibt es an den Lohnverhandlungen nichts mehr zu holen, da die Bahnen massiv verschuldet sind und auch neues Rollmaterial nicht gratis zu haben ist.

Der Druck nach Tariferhöhungen im Personenverkehr ist demzufolge nur logisch. Dies zu Recht: Mit Stolz dürfen wir feststellen, dass die Schweiz weltweit wohl das perfektteste öffentliche Verkehrssystem hat. Die Züge sind modern, zusehends klimatisiert, die Anschlüsse überall gewährleistet und das Personal, sofern noch jemand auf den Bahnhöfen zu finden ist, freundlich. Die schon fast unverschämte Pünktlichkeit der Schweizer Bahnen nimmt volkserzieherische Züge an.

Ich brauche an dieser Stelle nicht zu erwähnen, dass das Lokpersonal einen entscheidenden Beitrag zum sicheren Funktionieren dieses Systems beiträgt. Immerhin sind bei der SBB ca. 12%, bei der BLS 25% und bei Turbo 74% der Angestellten Lokführer/innen.

Aus der Sicht des Personals und deren Anstellungsbedingungen wäre eine Erhöhung der Tarife zur Einnahmesicherung wünschenswert. Dass damit eine Verschiebung der Verkehrsströme vom öffentlichen Verkehr zum Individualverkehr gefördert wird, besteht. Dem entgegenzuwirken ist wiederum eine politische Frage.

Zusammenfassend müssen wir feststellen, dass die Züge immer voller werden, der Güterverkehr immer mehr für freie Trassen kämpfen muss und die Bahnhöfe von Reisenden überquellen wie an einem Volksfest. Demzufolge wird kräftig investiert.

Und trotzdem ist unsere Arbeit nicht rentabel. Im Gegenteil. Wir sind zu teuer und unsere Lohnforderungen beschwören den Untergang des öffentlichen Verkehrs.

Jeden Tag und jede Nacht leisten wir Eisenbahner unsere Arbeit für ein gutes System. Und je besser unsere Leistung wird, desto schlechter geht es den Firmen.

Mit diesen Vorgaben kommen wir nie auf einen grünen Zweig. Und das ist sehr demotivierend.

Gotthardtunnel

Die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ist aktuell nicht nur im Tessin eine hochbrisante Diskussion. Die Problemstellung ist komplex, die Zeit drängt und wie so oft ist guter Rat teuer. Wir Eisenbahnen können versichern, dass wir bereit sind, zusätzliche Leistungen sowohl über den alten Scheiteltunnel wie auch durch den neuen Gotthard-Baistunnel auf der Schiene zu erbringen. Auf Auftrag erfüllen wir alles in bester Qualität. Seit 1847.

Mit dem Gotthard-Basistunnel wird die erste Flachbahn mit max. 12‰ Steigung zwischen Deutschland und Italien zur Verfügung stehen. Völlig neue Perspektiven für noch längere Güterzüge ohne zusätzliche Traktion zwischen den grossen Wirtschaftsräumen.

Da wir hier alle vom Fach sind wissen wir genau, dass die Kapazitätsprobleme in der Region Basel-Mittelland, entlang der Rigi und unterhalb von Bellinzona keinesfalls gelöst sind. Allein für den Ausbau der Zufahrtsstrecken auf einem 4m Korridor sollen 600 Mio. Fr. verbuttert werden. Finanzierung wie immer unklar.

Von den Problemen südlich der Landesgrenzen ganz zu schweigen. Ich beneide Frau Leuthard nicht, wenn Sie wie vor 14 Tagen an einem Arbeitsbesuch in Rom auf die Bedeutung der Zulaufstrecken zur NEAT hinzuweisen versucht.

Dass wir Schweizer schon immer die besten Europäer waren und wir unsere Verkehrswege für Europa zur Verfügung stellen und ausbauen mag anmassend erscheinen, aber es stimmt. Nicht ohne Grund hat Napoleon Bonaparte die Grenzen der Schweiz über den halben Alpenkamm gelegt und uns zur Neutralität verpflichtet, damit die Alpenpässe für alle Europäer zugänglich sind.

Das Schweizer Volk hat 1992 die NEAT Vorlage mit einem Kostendach von 7,6 Mia. Franken mit 63% gut geheissen. In einem Zwischenbericht vom 2010 spricht man von Kosten von 18.7 Mia. Franken. Diese ist primär eine Investition des Souveräns für die Eidgenossenschaft und kein Geschenk an Europa.

Die neuen Möglichkeiten von durchgehenden Zügen, insbesondere Güterzügen, quer durch die Schweiz innert wenigen Stunden stellt uns Lokomotivführer vor völlig neue Herausforderungen.

Sollten dereinst nur noch ausländische Loks mit ausländischem Lokpersonal durch die Schweiz donnern stellt sich die Fragen nach dem volkswirtschaftlichen Nutzen für die Schweiz.

Der freie Markt auf der Schiene bedingt allerdings Spielregeln, welche von allen eingehalten werden müssen, um die Chancengleichheit zu garantieren.

Die Schweizer Regelungen in den Arbeitszeitgesetzen und Anstellungsbedingungen sind auch von ausländischen EVU einzuhalten, welche die Schweiz durchqueren. Die betrifft auch gesetzliche Zeitzuschläge.

Alles andere wäre Dumping. Das Staatssekretariat für Wirtschaft SECO ist in der Verantwortung, die Rahmenbedingung so zu legen und zu kontrollieren, dass kein Dumping auf Kosten der Sicherheit stattfindet.

Der VSLF wird dies im Auge behalten und gegebenenfalls einschreiten.

Sozialpartnerschaft

Die Sozialpartnerschaft mit den Arbeitgebern, also den Bahnen, ist so alt wie die Bahn selber. In den relativ jungen Gesamtarbeitsverträgen ist vieles aus einer gewachsenen Kultur entstanden und sie sind somit Abbildungen dieser Arbeitsbedingungen.

Diese neue „GAV-Sozialpartnerschaft“ funktioniert grundsätzlich gut. Oder sagen wir, sie funktionieren. Manchmal wäre es vielleicht sogar von Vorteil, unabhängig der Historie neue Lösungen zu finden.

Wir sind und bleiben liberal; im besten Sinne. Wir freuen uns auf neue Denkansätze, sofern sie gut und nachhaltig sind. Unter neuen Lösungen verstehen wir aber nicht ein einseitiges Geben zugunsten einer noch höheren Flexibilität um der Unflexibilität diverser Büro-Abteilungen zu genügen.

Oft sind Regelungen korrekt und sozialpartnerschaftlich ausgehandelt. Im Gegensatz zu vielen kleineren, für unseren Alltag genauso wichtigen Vorgaben.

So ist nirgends geregelt, ob wir eine Woche Frühdienst, Spätdienst oder Nachtdienst vor uns haben. So ist nirgends geregelt, ob ein seit zwei Monaten eingegebener Freitagswunsch oder einen Dienstschluss gewährt wird oder nicht.

Und immer kurzfristiger erfahren wir es.

Und immer kurzfristiger werden Dienständerungen angeordnet, welche den kläglichen Rest unseres Soziallebens weiter einschränkt.

Die Probleme mit den Pausen haben für uns Lokführer inakzeptable Ausmasse angenommen. Wenn ein Zug aufgrund des Umlaufs irgendwo in den weitläufigen Gleisanlagen ein Stilllager hat, dient dies gleichzeitig als Pause für das Personal auf der Lok. Wir sind aber keine Maschinen, wir sind Arbeitnehmer und bedienen die Maschinen.

Infolge immer häufiger angeordneter Stecken-Sperrungen während der Nacht dienen Bahnhöfe wie Steinhausen oder Sursee oder sonst ein x-beliebiger Bahnhof im Schienennetz als Pausenort. Zum Beispiel für Essenspausen von 22:25 bis 23:37. Kein Aufenthaltsraum; nicht mal ein öffentliches WC für 20 Rappen.

Auf eigene Faust kann man im Dunkel der Nacht mit der Suche nach einem Restaurant im Umkreis des Bahnhofs beginnen. Und sollte ein offenes Restaurant gefunden werden ist garantiert die Küche schon geschlossen. Und ein trockener Nussgipfel und ein kaltes Rivella ist kein Essen.

Wohlgemerkt, die Minimal-Standards für Pausenorte sind bürokratisch penibel geregelt. Doch diese Minimal-Standards werden einfach nicht eingehalten. Zu teuer. So einfach ist das. Das Ganze wird dann noch geschmückt mit grossartigen Gesundheitsvorsorgeprojekten der Bahnunternehmungen die spätestens an den dafür zuständigen Kostenstellen scheitern.

Eine Kostenstelle für diese Pausen-Problematik ist nicht vorhanden, da es sich einzig um Reklamationen des permanent übelgelaunten Lokpersonals handelt.

Wir Lokomotivführer sind diesbezüglich unter das Niveau der Lastwagenchauffeure gesunken, welche immerhin die Autobahnraststätte selber aussuchen und anfahren können.

So sind heutzutage Fahrleistungen von 5 Stunden am Stück schon fast normal. Wohlverstanden ohne Zwischenpause mit Arbeitsbeginn um 4 Uhr morgens.

Dies vollkommen AZG-konform; ein AZG - das notabene 1972 Höchstwerte vorgeschrieben hat – zu einer Zeit, als die Belastung nachweislich nicht halb so gross war.

Auf unsere Anfrage nach den Auswirkungen auf den Blutzuckerspiegel und die Konzentrationsfähigkeit nach fünf Stunden Arbeit ohne Pause antwortet der Medical Service der SBB schriftlich, dies sei von Person zu Person unterschiedlich. Diese Antwort qualifiziert den Verfasser selber.

Der allgemeine Tenor aus der Folge des Kostendrucks: „Was nicht geregelt ist, dürfen wir machen“. Das akzeptieren wir Lokführer nicht mehr!

Sogar von Firmen im Besitz der öffentlichen Hand dürfen wir erwarten, dass Grundsätze des Anstands eingehalten werden. Wir Lokomotivführer sind keine Spielmasse für fahrplanbedingte Problemstellungen und interne Zielvorgaben einzelner Abteilungen.

Unsere Anstellungsbedingungen sind nicht nur die Inhalte des Arbeitszeitgesetzes und der GAV's, sondern die täglich wechselnde Zuteilung von Diensten, Pausen und Freitagen.

Daran messen wir unsere Arbeitsbedingungen und vergleichen extern wie auch intern in den Unternehmungen. Und daraus folgen unsere berechtigten Forderungen, welche keine romantisch verklärten Wunschträume sind, sondern nachvollziehbare Anliegen einer der grössten Berufskategorie in der Schweiz.

Wir als Berufsverband haben alle diese und weitere Problemstellungen schriftlich eingereicht und somit unseren Möglichkeiten und unsere Verantwortung genüge getan.

Wir hoffen nicht, dass wie vor 14 Tagen in Polen erst nach Eisenbahnunfällen mit Toten und Verletzten eine breite Diskussion über Unkorrektheiten und die dafür Verantwortlichen geführt werden muss.

Aufsichtsbeschwerden BAV / UVEK

In diesen Themenbereich gehört auch, dass alle Bahnen damit begonnen haben, Kurse, Weiterbildungen und Kurz-Instruktionen in der Freizeit anzuordnen. Der Eintrag für einen Kurs erfolgt neu durch den Lokführer, welcher plötzlich Alleinverantwortlicher ist für die Einhaltung des AZG.

Eine Aufsichtsbeschwerde des VSLF an das BAV wurde mit lapidaren Verdrehungen beantwortet. So bestätigt das BAV, dass diese Kurse vollumfänglich als Arbeit im Sinne des AZG zu betrachten sind und trotzdem hat sie der Arbeitgeber nicht einzuteilen. Somit hat der Arbeitgeber keine Kontrolle über die Einhaltung des AZG dieser Arbeit. Rückwirkende Kontrollen, wie sie das BAV vorsieht, verhindern nicht AZG-Verletzungen, sondern eruieren diese, wenn sie bereits geschehen sind.

Das ist nicht im Sinne des Gesetzgebers.

Der VSLF hat letzte Woche eine diesbezügliche Aufsichtsbeschwerde gegen das BAV beim UVEK eingereicht, in der Hoffnung, auf kompetente Ansprechpersonen zu treffen.

BBT

Zuverlässige und gut ausgebildete Lokführerinnen und Lokführer werden auch in Zukunft auf der Lokomotive gebraucht. Mehr denn je. Nur schon für die sicherheitsrelevanten Plausibilitätskontrollen der Systeme wie des ETCS ist ein zuverlässiger Lokführer unabdingbar.

Der Energieministerin würde es auch nie in den Sinn kommen, ein mit schlecht ausgebildetem Personal besetztes Atomkraftwerk ans Netz zu nehmen. Und schon gar kein neues Atomkraftwerk...

Eine gute Ausbildung, welche in den letzten Jahren aufgrund der Sparwut massiv gelitten hat, muss das Ziel unserer gemeinsamen Bemühungen sein. Im Hinblick auf den internationalen Verkehr sind die Vorgaben europaweit einzuhalten.

Der Wettbewerb unter den Bahnen darf nicht mit Hobbylokführern und somit direkt auf Kosten der Sicherheit stattfinden.

Nach den ETH-Studenten-Lokführern in Zürich will die BLS aktuell Berg-Bauern-Lokführer im Lötschbergtunnel einsetzen. Die Unkenntnis des Lokführer-Berufes regt offensichtlich die Phantasie an.

Der VSLF verfolgt seit je her eine Anerkennung des Lokomotivführer-Berufs. Gerade mit der Liberalisierung im Schienenverkehr und im einer Zeit einer immer grösseren Fluktuation auf dem Arbeitsmarkt tut eine Anerkennung not. Für Monopolberufe erst recht.

Bei ersten Gesprächen mit dem Bundesamt für Bildung und Technologie BBT wurden wir darauf aufmerksam gemacht, dass wir Lokführer bald die letzten in der Schweiz sind, welche ihre Tätigkeit nicht anerkannt haben.

Das Ziel ist also klar: Einen durch das BBT anerkannten höheren Fachausweis für den Lokomotivführer.

Damit steigern wir die Qualität der Ausbildung und die Arbeitsmarktfähigkeit des Lokpersonals. Gleichzeitig erhöhen wir die Marktvorteile der Unternehmungen und den Schweizer Standard gegenüber dem Ausland. Und nicht zuletzt erhalten wir den Berufsstolz.

Bei den SBB sind wir mit diesem Anliegen auf fruchtbaren Boden gestossen und ein Vorprojekt unter Beteiligung des VSLF hat die Arbeit aufgenommen. Erster Widerstand gegen das Projekt ist zu verspüren. Wir werden diesen Weg trotzdem konsequent weitergehen.

Dass die Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer für ihre Qualitätsarbeit auch eine eidgenössische Anerkennung erhielten, würde dem Eisenbahnland Schweiz gut anstehen. Ich zähle auf Sie.

Schluss

Wir Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer können unserer höchsten Chefin, Frau Leuthard und den Chefs der Bahnen versichern, dass wir weiterhin nach bestem Wissen und Gewissen unsere Arbeit, inklusive Kundendienst, erfüllen werden.

Dazu benötigen wir den Respekt der Unternehmungen, uns als Mitarbeiter zu behandeln und nicht als reinen Kostenfaktor.

Dies wäre gelebte, nachhaltige und zukunftsgerichtete Sozialpartnerschaft.

Dieses Ziel verfolgt der VSLF.

Als Geschenk des VSLF für unsere UVEK Vorsteherin möchten wir Sie zu einer Führerstands- Fahrt einladen. Wer würde gerne Frau Leuthard einmal auf eine Fahrt mitnehmen?

Ich bedanke mich im Namen des VSLF bei allen Gästen und Freunden für den Besuch unserer diesjährigen Generalversammlung.

Kommen Sie gut und sicher nach Hause und geniessen sie den Tag hier im schönen Locarno im bellissima Ticino.

Vielen herzlichen Dank