

GV VSLF Bern
Referat Hubert Giger, Präsident VSLF

Geschätzte Gäste unserer Generalversammlung
Sehr geehrte Damen und Herren der Presse
Liebe Kolleginnen und Kollegen

Der Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter wurde 1876 als einer der ersten Berufsverbände in der Schweiz gegründet. Also vor 136 Jahren. Mit einem Unterbruch von 1933 bis 1957 dürfen wir auf 113 Jahre Verbandsgeschichte zurückschauen.

Unsere GV hat sich zu einem fixen Punkt in der Agenda vieler Verantwortlicher bei den Bahnen, Behörden und Weiteren entwickelt. Das freut uns und darauf dürfen wir stolz sein.

Als erstes lassen mich bitte, wie alle Jahre, erklären, warum von über 1'600 Aktivmitgliedern im VSLF nur gegen 170 hier anwesend sind. Rund 70% meiner Kolleginnen und Kollegen sind heute und jetzt auf ihrer Arbeit.

Von den möglichen 480 Mitgliedern haben folglich über 30% den Weg aus allen Landesteilen an unserer Generalversammlung gefunden. Und das an einem der wenigen Samstage im Jahr, an welchen wir arbeitsfrei haben. Das zeigt das Interesse unserer Mitglieder an unserem Berufsverband und deren Arbeit. Danke an meine Kolleginnen und Kollegen.

GAV

Bei einem ersten Telefongespräch mit Herr Daum im Zuge der Vorbereitungen zu dieser GV kam unser Gespräch auf das Thema Gesamtarbeitsvertrag GAV. Ich erwähnte gegenüber Herrn Daum, dass ein GAV noch so gut sein kann, er aber seinen Wert verliert, wenn wir für dessen Einhaltung kämpfen müssen. Ich spürte sein Erstaunen darüber. Und ich war sehr erstaunt, dass er erstaunt war.

Es ist nicht unbedingt so, dass die Regelungen in den GAV nicht eingehalten werden, aber sie werden teilweise sehr phantasievoll ausgelegt und umgangen. Wenn zum Beispiel ausgehandelt wird, dass eine Regelung nur bei Dunkelheit gilt, so wird einfach eines schönen Tages behauptet, dass es im Bahnhof ja eine Beleuchtung hat und es somit nicht dunkel ist.

Wenn beide Parteien nicht dasselbe Grundverständnis haben und die Auslegung von logischen Grundsätzen bis ins Detail festgehalten werden muss, belastet das unnötig. Es sollte nicht unser Interesse sein, Anwälte und Schiedsgerichte zu beschäftigen.

Das Aufrufen der Schiedsgerichte und Aufsichtsbeschwerden erfolgen immer erst als letzte Konsequenz nach dem Ausschöpfen aller Gesprächsmöglichkeiten. Und wir erhielten bisher immer recht.

Wir attestieren, dass im obersten Teil der Hierarchien erste positive Tendenzen zu einer guten und gelebten Sozialpartnerschaft festzustellen sind. Diese Verbesserungen werden aber durch das Handeln der Zwischenschicht nur zu oft neutralisiert.

Nach dem Projekt Wandel Zugförderung ZF bei SBB Personenverkehr haben wir zusammen mit der SBB festgestellt, dass eine gemeinsame Produktion der Lokführerleistungen mit Regional- und Fernverkehr günstiger ist, als eine Aufteilung des Lokpersonals. Wir haben sogar errechnet, dass eine integrale Planung aller Lokführerleistungen der SBB und den Tochterfirmen Turbo, TILO und RegionAlps noch effizienter und somit für Bund und Kantone noch günstiger wäre.

Mit Erstaunen stellen wir fest, dass trotz unserer gemeinsamen Ergebnisse weitere Aufteilungen der Produktion – also des Lokpersonals – geplant sind; wie z.B. bei der CEVA in Genf!? Das macht ökonomisch keinen Sinn.

Die Zusammenlegung des Lokpersonals für die zu produzierenden Zugsleistungen würde für die öffentliche Hand, die Unternehmungen und auch uns Lokführern nur Vorteile bringen. Also eine win-win-win Situation.

Wenn mit bestehenden Synergien weiterhin so fahrlässig umgegangen wird, muss ernsthaft die Frage gestellt werden, ob die Mittel der öffentlichen Hand wirklich effizient eingesetzt werden. Die Erhaltung von Verwaltungen ist wohl nicht das, was der Besteller sich von der SBB erhofft.

Für uns als Sozialpartner stellt sich in diesem Zusammenhang noch eine ganz andere Frage: Warum bitte sollen wir weiterhin Projekte begleiten, wenn kosteneinsparende Ergebnisse keine Korrekturen auslösen? Ich frage den Unternehmer Herr Giezendanner, ob sich eine Unternehmung im freien Wettbewerb so etwas leisten kann?

Im Krieg gilt die Devise: Die Wahrheit stirbt zuerst. Und bei allem Respekt, auch wir können von solchen Vorkommnissen berichten.

Oftmals wird von uns erwartet, dass wir in Verhandlungen alle Ideen der Gegenpartei akzeptieren. Weil sonst die Eisenbahn stirbt. Oftmals wird von uns erwartet, dass wir mithelfen, die Ideen der Gegenpartei so zu formulieren, dass wir sie selber glauben. Weil sonst die Eisenbahn stirbt. Und oftmals wird von uns nichts erwartet. Nur zuhören.

2 Tage später lesen wir, dass wir massgeblich beteiligt waren an der Durchsetzung dieser oder jener unpopulären Massnahme.

Wir sind als loyale Angestellte der Unternehmung und somit dem öffentlichen Verkehr verpflichtet. Nicht den sich konkurrenzierenden Abteilungen. Damit die Eisenbahn nicht stirbt.

Genauso entspricht die öffentliche Aussage einer ehemaligen SBB Verwaltungsrätin aus Genf, die den VSLF als frauenfeindlich betitelte, weil wir das System der Teilzeit-Lokführerausbildung bemängelten, nicht der Wahrheit. Ob diese Aussage aus mangelnder Fachkenntnis oder ideologischen Grundsätzen erfolgte, wissen wir nicht.

Tatsache ist, dass die SBB ca. 2,3% Lokführerinnen beschäftigt, im VSLF hingegen 3,1% Frauen organisiert sind. Dies nicht zuletzt zu meiner persönlichen Freude.

Wimmis

In diesem Jahr feiert die BLS, und mit ihr unsere Sektion BLS, 100 Jahre seit ihrem Bestehen. Wir gratulieren an dieser Stelle offiziell herzlich zu diesem runden Geburtstag. Als neusten Wurf konnten die BLS die neuen Doppelstock-Triebzüge von Stadler Rail in Betrieb nehmen. Ein fürwahr schönes und starkes Fahrzeug, welches auch unsere Agenda dieses Jahr zielt. Schöne und starke Fahrzeuge sind teuer, wie festgestellt wurde. Und es ist ein Zug, welcher im Gegensatz zu den vergleichbaren Zügen der SBB zwei statt nur einem WC aufweist. Zwar ohne Klebefolie für 14 Mio. Franken, aber mit Wickeltisch.

Der VSLF ist seit ziemlich genau einem Jahr offizieller Sozialpartner der BLS AG. Wir vertreten über 200 Lokführerinnen und Lokführer bei der BLS, was ca. 7,2 % des gesamten Personalbestandes ausmacht. Nach meinen Informationen hat sich die junge Sozialpartnerschaft bisher als gut erwiesen, obwohl oder gerade weil nicht unerhebliche Probleme gemeinsam zu bewältigen waren und sind. Stichwort Gipfelstürmer.

Ich weiss, der VSLF hat gegen Aussen ein bestimmtes Image. Und genau dieses Image trifft auch zu. Wir sind nicht da um geliebt zu werden. Doch der VSLF ist auch ein konstruktiver

und verlässlicher Sozialpartner. Und wir sind die Partei am Verhandlungstisch, welche direkt von der Basis kommt und die Problematik des Eisenbahnbetriebs bestens kennt und auch Lösungen einbringt.
Zum Wohle aller Eisenbahner. Dies wird uns vom Gegenüber auch so attestiert.

Aktuell beschäftigen wir uns mit dem Eisenbahnunfall bei der BLS in Wimmis im Jahre 2009, wo eine Reisende mittelschwer verletzt wurde.

Der Lokführer ist angeklagt, mit offener Türe abgefahren zu sein. Im Untersuchungsbericht der Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST wird als Unfallursache festgehalten: Der Zug war zu lange und das Perron zu kurz.

In den Vorschriften des BAV an die Bahnen ist dies untersagt, sofern die Bahn nicht Sicherheitsmassnahmen ergreift wie z.B. die Begleitung des Zuges durch Zugpersonal. Solche Massnahmen wurden aber erst nach dem Unfall ergriffen, und trotzdem ist einzig der Lokführer angeklagt. Warum hat die Staatsanwaltschaft des Kantons Bern nicht auch die Eisenbahn-Verkehrsunternehmung EVU und die Aufsichtsbehörde angeklagt, welche durch ihre Betriebsführung laut SUST mitverantwortlich am Unfall waren?

Der VSLF als der Berufsverband der Lokomotivführer wird zukünftig auch die Verantwortlichkeiten der Eisenbahn-Verkehrsunternehmungen und der Aufsichtsbehörde bei solchen Vorkommnissen einfordern.

Bereits steht der Gedanke im Raum, dass beim zu langen Unfall-Zug von Wimmis der Lokführer die Fahrt nicht hätte antreten dürfen. Sollten denn wir Lokführer die Ausführungsbestimmungen für die Betriebsführung an die EVU einhalten müssen, führen wir dies gerne aus.

Wir halten in diesem Fall vorsorglich jetzt schon fest, dass dies nicht eine Arbeitsverweigerung im Sinne des Arbeitsvertrages darstellen würden, sondern die Umsetzung der Vorschriften des BAV an die EVU durch das Lokpersonal.

Es liegt nicht in unserem Interesse, gegen Bahn vorzugehen. Wir erfüllen einzig unsere Aufgabe als Vertreter des Lokomotivpersonals.

So haben wir mit der SBB diverse Geschäfte offen. Hier seien die bevorstehenden Verhandlungen über die Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelung BAR bei SBB P erwähnt. Warum das Zugpersonal nach 4 ½ Stunden ihre Arbeit unterbrechen kann und das Lokpersonal erst nach 5 Stunden stellen wir aus Sicht der Gleichbehandlung in der Unternehmung und aus dem Gesichtspunkt der Sicherheit zur Diskussion.

Und aktuell läuft ein vom VSLF angestregtes Schiedsgerichtsverfahren bei der Turbo AG infolge nicht gewährter Dienstübergabezeiten auf der Lok. Eine Dienstübergabe ist, wie jedem der hier anwesenden bestens bekannt, in den Eidgenössischen Fahrdienstvorschriften FDV unter 300.13, Artikel 2, Ziffer 2.1.2 vorgeschrieben und folglich auch auszuführen. Für diese Arbeit ist Zeit zu gewähren, auch im Interesse der Sicherheit.

Zum Thema „Arbeiten in der Freizeit gegen Zeitgutschrift“ ist vom VSLF beim BAV eine Aufsichtsbeschwerde wegen Verstoss gegen das Arbeitszeitgesetz AZG gegen die SBB eingereicht worden. Wir haben den Entscheid des BAV am 13. März 2012 mit einer Aufsichtsbeschwerde gegen das BAV an das UVEK weitergezogen. Seither warten wir auf den Entscheid des UVEK. Diese Aufsichtsbeschwerde hat für den VSLF Präjudiz-Charakter.

Eisenbahnunfälle

Die Entgleisungen und Unfälle seit Anfang dieses Jahres haben die SBB veranlasst, vor 14 Tagen eine Pressekonferenz einzuberufen. Es wurde auch die Frage nach der Überlastung der Lokomotivführer gestellt. Von Seiten SBB wurde, wie zu erfahren war, darauf

hingewiesen, dass die Lokführer im Fern- und im Regionalverkehr eingesetzt werden und wir somit genügend Abwechslung hätten und nicht immer dieselbe Strecken befahren müssen. Es gebe also keine Anzeichen von Überlastung.

Diese Aussage ist falsch. Und sie widerspricht den von der SBB und anderen Bahnen verfolgten Tendenzen. Als Beispiel sei das neu geschaffene und unwirtschaftliche Regionalzugdepot in Zürich Altstetten, direkt neben dem Abstellfeld der Fernverkehrszüge, erwähnt. Die Problematik neuer Tochterfirmen im Regionalverkehr mit getrennter Produktion habe ich bereits erwähnt und der VSLF wird dies mit allen Mitteln zu verhindern wissen, auch im Interesse der Sicherheit.

Bemerkenswert ist, dass von Seite SBB das erste Mal offiziell einen Zusammenhang zwischen Abwechslung resp. Monotonie und Sicherheit anerkannt wird. Zusätzlich wurde zugesagt, dass die Lokführersituation ohne Tabu zu überprüfen sei. Und genau hier stellt sich die Frage, ob analog zum Projekt Wandel Zugförderung die Ergebnisse an den Kosten scheitern und lediglich dem Gestalten von PowerPoint Präsentationen dient.

Wiederholt weisen wir darauf hin, dass die effektive Lenkzeit mit jedem Fahrplanwechsel neue Spitzenwerte erreichen. Zudem ist die Belastung während der Fahrt selber aufgrund höherer Geschwindigkeiten und grösserem Beschleunigungsvermögen der Fahrzeuge ebenfalls gestiegen. Dies sind Tatsachen und keine gefühlten Ungerechtigkeiten. Die Aufsichtsbehörde BAV wie auch die Eisenbahnunternehmen sind mit in der Verantwortung, dem entgegenzuwirken.

Gleichzeitig wird in Boulevardblättern und Eisenbahn-Gewerkschaftszeitungen die Frage gestellt, ob es denn in Zukunft überhaupt noch Lokomotivführer braucht. Die Frage beantworten die Bahnen selber, indem sie immer grössere Anstrengungen unternehmen müssen, um für die stetig steigenden Anforderungen qualifizierten Nachwuchs zu finden und zu halten.

Der wesentliche Garant für die Sicherheit auf dem Schienennetz ist eine qualitativ höchststehende Ausbildung des Lokomotivführers. Aber diese braucht Zeit. Eine verkürzte und auf das notwendigste reduzierte Ausbildung kann mit flankierenden Massnahmen wie Gestes Metier-Prozessabläufen, Verdoppelung der Vorgesetzten usw. nicht kompensiert werden. Das sind keine Massnahmen zur Steigerung der Professionalität im Führerstand, sondern reine Augenwischerei.

Und da das Anforderungsniveau für unseren Beruf sehr hoch sein muss, sollte das Potential nach der Ausbildung auch maximal genutzt werden, ansonsten schleichen sich bald Monotonie-Fehler ein.

Die glimpflich verlaufenen Unfälle der letzten Monate, wie die Installation einer Fischtreppe in Cossonay durch zwei Lokführer einer externen Firma im Führerstand, ist das Eine.

In den letzten 18 Monaten erlebten wir jedoch einige viel schwerwiegendere Eisenbahnunfälle in der Schweiz.

Eine Frontalkollision in Döttingen im Sommer 2011, eine Flankenfahrt zweier S-Bahn Züge in Olten im November 2011, eine um nur 3 Meter glimpflich verlaufene Frontalfahrt in Couvet am 10. Dezember 2012 im Val de Travers. Zwei Tage Später eine Flankenfahrt in Lenzburg mit einem unbesetzten Reisezug und einen Monat später eine Frontalkollision in Neuhausen.

Bei allen fünf Vorfällen hat der Lokführer ein Halt zeigendes Signal überfahren. Und in allen Fällen ist es reines Glück gewesen, dass wir keine Särge über die Gleise tragen mussten.

Die Eisenbahn wird immer sicherer, obwohl die Anzahl der Züge laufend steigt. Und doch mehren sich äusserst bedenkliche Vorfälle auf der Schiene. Wir wissen über alle diese

glimpflich verlaufenden Vorkommnisse auf dem Führerstand Bescheid. Die Vorgesetzten auch. Das Buschtelefon funktioniert besser als jedes GSM-R Netz auf den Zügen.

Die Ausbildung, die Qualifikation und die Arbeitsbedingung der Lokomotivführer/innen ist der Garant für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr. Hier wurde im letzten Jahrzehnt massiv gespart. Geld wäre vorhanden.

Allein in das ETCS Level 1 Limited Supervision soll in den nächsten vier Jahren 300 Millionen Franken investiert werden. Für die Ausrüstung von 1'700 Fahrzeugen mit ETCS werden es bis 2025 weitere 225 Mio. Fr. sein. Das gesamte ETCS-System auf den Strecken und Fahrzeugen hat bisher bei der SBB in der Schweiz rund 6 Mia. Franken verschlungen. Und bereits nach 10 Jahren müssen alle ETCS Rechner im Lötschberg-Basistunnel ausgewechselt werden.

Wir fordern adäquate Investitionen in die Ausbildung, die Qualifikation und die Arbeitsbedingung der Lokomotivführer/innen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit bei der Eisenbahn.

Aktuell hat uns die SBB nach dem Unfall in Neuhausen zu einem Austausch eingeladen. Das ist neu und ein gutes Signal. Wir haben ebendiese Forderungen an diesem Treffen postiert. Die Verantwortlichkeit ist klar, nur... es müssen Taten folgen.

EVU

Die Politik hat den Auftrag an die Eisenbahnunternehmen erteilt, die Eisenbahnen in ganz normalen Unternehmen umzubauen. Wir sind schon weit fortgeschritten.

Zu den Beamtenzeiten war in der militärisch organisierten und hochkomplexen Eisenbahnwelt dank bestens ausgebildetem Personal eine grosse Flexibilität gegeben.

Wir haben sie eingetauscht in ein überreguliertes und unflexibles Konstrukt mit Kompetenz-Gerangel, oder besser gesagt: Abgabe der Verantwortung an andere.

Wir, die Lokführer, können unserer Verantwortung nicht weitergeben; wir wollen dies auch nicht. Es ist unsere Kernkompetenz. Dasselbe erwarten wir auch vom Kader.

In unserer Verbandsarbeit treffen wir des öfteren auf Problemstellungen, welche nicht gelöst werden, sondern verwaltet. Und oft werden uns nach Monaten intensiver Denkarbeit Lösungen präsentiert, die nicht einmal den ersten zwei spontanen Fragen standhalten.

Wenn der Beobachtungsradius nur aus der Zeitspanne von Montagmorgen 8 Uhr bis Freitagnachmittag 15:30 Uhr besteht wird es schwierig, einen 24 Stunden Betrieb und seine daraus entstehenden Problemen zu verstehen.

Und wir können versichern, dass die Welt morgens um 3 Uhr anders aussieht und sich auch anders anfühlt.

Eine moderne und zeitgemässe Unternehmung misst sich an attraktiven Arbeitsbedingen für alle Angestellten. Auch für das Lokomotivpersonal. Wir verlangen nicht die Möglichkeit zu Homeworking, aber innerhalb von fünf Stunden Arbeit am Stück wenigstens eine Kurzpause zum Austreten.

ALE Brüssel

Die Autonomen Lokomotivführer Gewerkschaften Europas ALE, deren Gründungsmitglieder der VSLF und auch die Gewerkschaft der Deutschen Lokomotivführer GDL sind, vertreten rund 75'000 Mitglieder in 16 Länder. Gesamthaft sind dies über 65% aller Lokführer in den Mitgliedsländern, welche in der ALE organisiert sind.

Seit geraumer Zeit streben die ALE eine Anerkennung als Verhandlungspartner im Sozialen Dialog in der Europäischen Union EU an. Unsere Anfragen an die Gemeinschaft der europäischen Eisenbahnen CER nach Anerkennung der ALE als Gesprächspartner wurden

weitgehend positiv beantwortet. In der Schweiz ist die BLS AG und die SBB AG in der CER organisiert, welche beide das Anliegen der ALE und somit des VSLF unterstützen.

Am 9. Januar dieses Jahres traf sich der ALE- Vorstand mit dem EU Abgeordneten und Vorsitzender des Ausschuss Transport und Tourismus Brian Simpson im EU Parlamentsgebäude in Brüssel. Die ALE wurde zu diesem ersten offiziellen Treffen eingeladen und Kollege Claus Weselsky präsentierte sehr gekonnt und überzeugend die ALE, unsere Strukturen und unsere Ziele. Ein erster Grundstein ist gelegt, dass die ALE als vollwertigen Partner in den sozialen Dialog für den Eisenbahnsektor einbezogen wird. Im Hinblick auf das 4. Verkehrspakt der EU, welches ihre Schatten auch auf die Schweiz wirft, wurde die ALE aufgefordert, ihre Anliegen direkt einzugeben.

Bereits offizieller Gesprächspartner in der EU ist die European Transportworkers Federation ETF, welche Arbeitergewerkschaften der Eisenbahn, des Strassentransport und Logistik, des Seeverkehr, der Häfen und Docks, der Binnenschifffahrt, der Zivilluffahrt, der Fischerei und der Tourismus-Dienstleistungen vertritt.

Aufgrund dieser Auflistung kann nachvollzogen werden, warum wir Lokomotivführer unsere Anliegen selbst und autonom in der EU wie auch in der Schweiz vertreten möchten und müssen.

BBT

Eines der wenigen durchwegs positiven Geschäfte im Jahr 2012 war das Projekt der Anerkennung unseres Berufes Lokomotivführer durch das Bundesamt für Berufsbildung und Technologie BBT, oder neu Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation SBFI.

Auf Initiative des VSLF lancierte SBB HR Konzern 2012 eine Vorstudie zur Machbarkeit der Anerkennung des Lokführers-Berufes. Das Vorprojekt wurde von unserem Vorstandsmitglied Benjamin Jelk geleitet und bestätigte die Machbarkeit.

Inzwischen unterstützen zahlreiche Bahnen, inklusive verschiedener Schmalspurbahnen, sowie der VöV dieses zukunftsgerichtete Projekt und sind nun auch in der Projektarbeit integriert. Leiter des Projektes ist unser Kollege Felix Traber. Er ist wohl der einzige Lokführer in der Schweiz, welcher einen Schlüssel zum SBB Hauptsitz in der Hochschulstrasse in Bern besitzt.

Die Probleme stecken bekanntlich im Detail, doch lasse ich keinen Zweifel aufkommen, dass die eidgenössische Anerkennung der Lokomotivführerinnen und Lokführer bis 2014 Realität wird. Dafür danke ich allen Beteiligten.

Intern

Der VSLF kann auch dieses Jahr auf ein erfreuliches Geschäftsjahr zurückblicken. Die Mitgliederzahl entwickelt sich positiv. Unsere Finanzen sind stabil. Sie sind so gut, dass wir im Vorstand Überlegungen angestellt haben, grosszügige Abgangsentschädigungen in Aussicht zu stellen. In Anbetracht, dass heute Nachmittag drei Vorstandsmitglieder zu wählen oder zu bestätigen sind, verzichten wir jedoch darauf.

Dass wir einen neuen Werbeobmann für den VSLF gefunden haben ist wohl nicht zu übersehen.

Der Vorstand des VSLF hat beschlossen, zukünftig Empfehlungen an die Mitglieder in arbeitsrechtlichen und fahrdienstlichen Belangen bereitzustellen. Dies soll dem Lokpersonal eine Richtschnur geben in den zum Teil widersprüchlichen und unklaren Vorgaben.

Weiter hat der VSLF seine Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit bei den Fahrzeugen wie auch der Signal-Aufstellungen und Langsamfahrstellen weitergeführt. Seit über drei Jahren ungelöst ist die Kontrolle von endigenden Reisezügen. Langsam, ganz langsam beginnen unsere Früchte zu reifen.

Schluss

Zusammenfassend darf festgehalten werden, dass der VSLF noch nie so gut aufgestellt war. Dies verdanken wir dem Vorstand, den Sektionen und allen Aktiven in unserem Verband. Dazu beigetragen haben aber auch unsere Partner der externen Dienstleister, welche durch ihre Professionalität uns unterstützen und zur Seite stehen. Und zum Schluss, aber nicht zuletzt danke ich allen Kolleginnen und Kollegen im VSLF für ihre Treue und ihr Einstehen für Ihren Berufsverband.

Ich wünsche allen Anwesenden noch einen schönen Tag in Bern und wir laden sie gerne zum anschliessenden Mittagessen ein. Und kommen sie anschliessend sicher nach Hause. Wir Lokomotivführer/innen leisten unseren Teil selbstverständlich dazu bei.

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Hubert Giger
Präsident VSLF