

## Rede Hubert Giger, Präsident VSLF, GV 2013 Neuchâtel

Mesdames, Messieurs

Très chers collègues

J'éprouve une très grande joie à voir que tant d'invités et tant de collègues ont trouvé le chemin de notre assemblée générale.

Votre présence ici est une preuve de l'estime que vous portez à notre syndicat. Soyez-en remerciés.

J'adresse aussi un grand merci à nos oratrices et orateurs pour leurs exposés certainement intéressants qui viendront orner cet événement.

Nous tenons aujourd'hui la 56ème (cinquante sixième) assemblée générale du VSLF depuis sa refondation qui s'est déroulée en 1957. La première fondation du syndicat remonte à l'année 1876 ce qui fait du VSLF le plus vieux syndicat professionnel de Suisse.

Mais permettez-moi de poursuivre mon discours en allemand. Cela me permettra d'utiliser des mots plus adéquats et ménagera certainement les oreilles sensibles. Merci bie

### **Wer sind wir**

Wie erreichen wir als Sozialpartner unsere Ziele?

Erstens, wir müssen uns keiner Ideologie beugen. Wir sind keine Firma, welche sich Probleme schaffen muss, um eine Daseinsberechtigung zu erhalten. Unser Beruf ist das Führen der Züge, und für das Einbringen unserer Lösungen bei Verhandlungen verlassen wir unsere Haupttätigkeit nur temporär. Dies macht uns **unabhängig**.

Zweitens dürfen wir uns keine Ideologie leisten. Die Grundhaltung der typischen Opferrolle funktioniert in der Schweiz nicht wirklich nachhaltig.

Medienwirksame Kampfpapieren sind nicht immer zweckdienlich, sollten sie denn das eigentliche Hauptziel, nämlich das Wohl der Mitglieder, anstreben.

Unser Erfolg begründet sich darin, dass wir das Selbstverständnis als gleichberechtigter Partner wahrnehmen und es auch einfordern. Das Lokpersonal ist eine loyale, und darum auch kritische Personalgruppe. Probleme betrachten wir als Herausforderungen, um zusammen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmungen optimale Lösungen auf Augenhöhe zu erarbeiten. Deshalb können wir uns **Integrität** leisten.

Und drittens müssen wir die Verhandlungsergebnisse nicht nur verkaufen, sondern auch unter ihnen arbeiten. Unsere Motivation für nachhaltige Ergebnisse ist dementsprechend hoch. Dies macht uns **stark**.

Der VSLF: Integer, Autonome, Forte

### **Dank an Mitglieder**

Die Mitgliederanzahl im VSLF hat sich in den letzten 8 Jahren auf heute 1'844 Mitglieder fast verdoppelt. Wir scheinen auf dem richtigen Weg zu sein. Ihr, die Mitglieder und eure aktive Mitgestaltung im Verband seid die Basis unseres Erfolges. Darauf dürfen wir zu Recht stolz sein. Herzlichen Dank.

In fünf von unseren zehn Sektionen wurden im letzten Herbst die Sektionspräsidenten neu gewählt und sämtliche Vorstandsfunktionen konnten problemlos besetzt werden. Dies ist in der heutigen Zeit keine Selbstverständlichkeit mehr.

Es freut uns sehr, dass sich auch junge Kolleginnen und Kollegen für Aufgaben im Verband motivieren lassen und bereit sind, sich aktiv für die Interessen der Eisenbahn einzusetzen. Ich wünsche allen viel Erfolg und Zufriedenheit in ihrer Funktion.

### **GV-intern**

Heute Nachmittag haben wir im internen Teil der Generalversammlung eine grosse Anzahl von Anträgen zu behandeln und diverse Vorstandsmitglieder sind zu bestätigen.

Auch meine Amtszeit als Präsident läuft dieses Jahr ab. Nach zehn Jahren im Vorstand und acht Jahren als Verbandspräsident stelle auch ich mich der Wiederwahl. Ich bin nach wie vor motiviert und mit Elan an der Arbeit. Es ist mir eine Freude und Ehre, den VSLF als Präsident zu leiten und zu repräsentieren.

Zusammen werden wir die weitere Richtung des VSLF bestimmen.

### **Lok Eule**

Etwas ist jedoch neu im VSLF: Seit dem 22. November 2013 sind wir auch auf dem schweizer Schienennetz präsent. Auf einer Länge von 18,5 Meter, mit 84 Tonnen und mit bis zu 200 km/h. Und wir sehen mit den grossen Augen alles noch genauer. Unsere Werbelokomotive Re 460 105.

Wer hat unserer Lok schon live gesehen? Und wer ist mit ihr schon gefahren? (Die vorderen Reihen natürlich ausgeschlossen).

An dieser Stelle nochmal eine herzliches Dankeschön an Jeannine Pilloud und die CAP Rechtsschutz-Versicherung für ihre freundliche Unterstützung bei der Realisierung dieser wunderschönen Lokomotive. Dank auch an unserem Kollegen und Grafiker Stephan Gut für die Gestaltung dieses einmaligen Designs.

Noch in diesem Sommer wird die Lok als Märklin Modell exklusiv hergestellt. Die Bestellung kann heute Nachmittag hier aufgegeben werden.

### **Granges-Marnand**

Auch im vergangenen Geschäftsjahr 2013 war der VSLF äusserst aktiv.

Mit dem tragischen Tod unseres Kollegen und Mitgliedes Jonathan Bourdon beim Unfall in Granges-Marnand wurde uns allen wieder vor Augen geführt, dass das einzig wirklich Wichtige bei der Eisenbahn die Sicherheit ist. Und wenn ein junger Mensch mit Jahrgang 1989 so brutal aus dem Leben gerissen wird, fehlen uns die Worte.

Es war eine schöne und wichtige Geste gegenüber der Familie von Jonathan, dass alle Lokführerinnen und Lokführer in der Schweiz, und sogar im benachbarten Ausland, zum Zeitpunkt der Beisetzung mit den Lokomotiven zum letzten Gruss gepfiffen haben.

### **BLS, Wimmis**

Zu den wichtigsten Geschäften 2013 zählte die Betreuung der Kollegen und das Verhandeln eines Sozialplans bei der BLS AG. Dies in Folge des Personalabbaus mit Kündigungen durch die BLS in Erstfeld, Bellinzona und Basel Haltingen. Der viel beschworene Markt hält auch beim Lokpersonal Einzug. Dass er sich ausgerechnet mit den negativen Folgen etabliert, nehmen wir mit Sorgen zur Kenntnis.

Weiter haben wir viel Energie in die Unterstützung eines BLS Kollegen gesteckt, welcher nach dem Unfall mit einer Reisenden in Wimmis angeklagt wurde. Obwohl der Kollege schuldig gesprochen wurde, hat sich unser Einsatz massgeblich positiv auf das Strafmass ausgewirkt.

Hier hat sich unser Wissen über die Technik, die Vorschriften und den Betriebsablauf, sowie der Kombination dieser Faktoren bemerkbar gemacht.

### **BAR SBB**

Beim den Verhandlungen über die Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen BAR bei SBB Personenverkehr, welche der VSLF verlangt hatte, konnten einige Fortschritte erreicht werden. Insbesondere wurde neu der Grundsatz der ununterbrochenen Lenkzeit auf maximal 4,5 Stunden fixiert.

Diesen Grundsatz gilt es sukzessiv bei allen Bahnen durchzusetzen, im Interesse der Sicherheit.

### **PK Stiftungsrat**

Unser Kollege Daniel Ruf wurde für die Jahre 2014 – 2016 zum Präsidenten des Stiftungsrates der Pensionskasse SBB gewählt. Es ist mir eine grosse Ehre, Daniel Ruf an dieser Stelle offiziell zu seiner Wahl zu gratulieren.

Wir freuen uns immer, wenn unser schlummerndes Potential erkannt und wenigstens punktuell genützt wird. Die Möglichkeit, dass ein aktiver Lokomotivführer eine so verantwortungsvolle Funktion bei einer der grössten Pensionskassen der Schweiz übernehmen kann, zeigt, dass eine Sozialpartnerschaft auf Augenhöhe keine Illusion ist. Wir alle wünschen Daniel Ruf viel Erfolg in seiner Tätigkeit.

### **Bahnen**

Wie jeden Winter beginnt mit der Adventszeit nicht nur die Vorfreude auf Weihnachten, sondern es ist auch die Zeit des Fahrplanwechsels im öffentlichen Verkehr.

### **Produktivitätssteigerung**

Dank der Eröffnung der S-Bahn St. Gallen fahren in der Ostschweiz auf einen Schlag 15% mehr Züge. Und dies mit exakt demselben Personalkörper.

Unabhängig davon, wie diese Produktivitätssteigerung realisiert wurde, eine Tatsache bleibt: Die Lokführer fahren in derselben Zeit 15% mehr. Das ist eine Steigerung im zweistelligen Bereich und dies bereits das zweite Mal innert 10 Jahren.

### **Lohnaufstieg**

In Anbetracht diese stetigen Mehrbelastungen des Lokpersonals sind auch die Lohnaufstiege der jungen Kolleginnen und Kollegen in den Lohnsystemen zu überdenken. Jede junge Lokführerin und jeder junge Lokführer leistet zu 100% dieselbe Arbeit wie die Altgedienten. Wenn sich einem jungen Lokführer keine reelle Perspektive bietet, wird er sein Potenzial anderweitig anbieten.

Der Lokführermarkt beginnt immer mehr zu spielen und wie überall auf der Welt besteht am Markt nur, wer gutem Personal Sorge trägt. Es darf nicht sein, dass sich die Eisenbahnunternehmungen gegenseitig kannibalisieren und die Mehrkosten auf das Personal oder die Allgemeinheit abschieben.

### **Ausland LF**

Schweizer Unternehmen, die zum grössten Teil der Allgemeinheit gehören und von dieser auch kräftig finanziert werden, stehen in der Verpflichtung, primär den Schweizer Arbeitsmarkt zu konsultieren. Das Abstimmungsresultat der FABI-Abstimmung werde ich als diesbezüglichen Auftrag.

Wenn in Genf bei einer neuen Lokführer-Klasse über 60% der Anwärter aus Frankreich kommen, verstehe ich, dass sich Unbehagen einstellt. Und wohlverstanden kommen die neuen Kolleginnen und Kollegen nicht aus dem Departement Haute-Savoie sondern aus der Region Paris, Lyon und sogar aus der Bretagne.

Und wenn man sich vor Augen hält, dass in Regionen wie im Wallis oder im Tessin plötzlich die Kollegen der italienischen Bahnen unsere Arbeit machen und bis Brig und Bellinzona fahren, dann sind bestimmte Abstimmungsresultate besser zu verstehen.

Die Schweizer Eisenbahnunternehmungen sind im Sinne ihres volkswirtschaftlichen Auftrages in der Verantwortung.

### **Cargo international**

Löblich dürfen wir mitteilen, dass wir diesen Monat eine Vereinbarung mit SBB Cargo International unterzeichnet haben, welche regelt, dass die Kilometer-Leistungen des Lokpersonals im jeweiligen Ausland zu je 50% im Ausgleich erfolgen. Diese Vereinbarung hat Vorbild-Charakter für die alle Bahnen in der Schweiz Bahnen oder sogar Europaweit.

## **Töchter, Schattenplanung**

Der Ingress GAV SBB hält fest: „Die SBB hat sich zum obersten Ziel gesetzt, ihre Marktposition durch Steigerung der Produktivität und durch Entwicklung zu einem konkurrenzfähigen Verkehrskonzern konsequent auszubauen“.

Wenn darum die Bahnen Tochterunternehmen gründen, um in den Regionen besser verankert zu sein, mag dies ein kluger Schachzug sein.

Wenn diese Unternehmungen aber aus einer guten Idee ein Gärtchen-Denken fördern, indem sie die Produktion, also das Lokpersonal, aufteilen, verstehen wir die Grundidee nicht mehr.

In der Schattenplanung, einer fiktiven Planung des Lokpersonaleinsatzes bei SBB Personenverkehr, haben wir zusammen mit der Unternehmung eines festgestellt: Durch die integrale Planung der SBB Leistungen und ihrer Tochterfirmen kann die Produktivität gesteigert werden. Diese logische Erkenntnis würde sogar bis hin zu einer Vermischung mit Cargo-Leistungen funktionieren, so zum Beispiel in Basel, Brig und St. Gallen. Analog der BLS AG.

Durch grössere Personalkörper mit flexibleren und wirtschaftlicheren Einsätzen kann zudem auf die Bedürfnisse älterer Mitarbeiter in der Dienstplangestaltung Rücksicht genommen werden. Dies ist ein, nach meiner Auffassung, zentraler Punkt, um bei den steigenden Belastungen im unregelmässigen Dienst die Leistungsfähigkeit und Gesundheit der Mitarbeiter aufrecht zu erhalten. Und als wichtiger Nebeneffekt hätte das Lokpersonal die oft geforderte Abwechslung bei ihrer Arbeit wiedergewonnen.

Warum dies nicht umgesetzt werden kann, und im Gegenteil das Lokpersonal mit fiktiven Leistungsabtauschen zwischen den Bahnen verunsichert wird, ist uns schleierhaft. Zumal die von uns und den Verantwortlichen der SBB vorgeschlagene Lösung erheblich flexibler und auch wesentlich produktiver wäre.

Am Ziel der integralen Planung des Lokpersonals werden wir festhalten.

## **SOB**

Im Zuge der Liberalisierung auf den Schienen wird immer öfters die eine oder andere Linie nach einem Fahrplanwechsel durch ein anderes Eisenbahn-Verkehrsunternehmen betrieben. So wurde mit der Einführung der S-Bahn St. Gallen und der Ringbahn um den Säntis herum der Bahnhof Uznach zum neuen Pausenort der SOB Lokführer.

Ihnen wurde erlaubt, während der Pause eine Toi-Toi WC-Kabine der Postauto AG im ungeheizten Vorraum des Güterschuppens mit zu benutzen.

Der geheizte Pausenraum war leider infolge Wassereintruchs nicht benutzbar...

Es dauerte doch zwei Monate, bis das Problem gelöst und ein anständiger Pausenraum mit echtem WC zur Verfügung gestellt wurde.

Mit welchem Aufwand auch hier die interne Verrechnungsproblematik zwischen den Bahnen bewirtschaftet wird, löst Kopfschütteln aus. Auf den Bahnhöfen sind Angestellte diverser Firmen zu finden. Strassen- und Überlandbahnen, PostAuto Schweiz, private Busbetriebe, diverse Sicherheitsfirmen, allerlei Stichkontrollen, etlichen Reinigungsfirmen usw. Zeitweise herrschen kriegsähnliche Zustände, welche Angestellten von welcher Firma welche Räume und welche Toilette benutzen dürfen.

Mit etwas gutem Willen wären schnelle und pragmatische Lösungen möglich. Sofern der Verantwortliche nicht eine Exceltabelle ist.

## **Kommunikation**

Immer öfters stellen wir an der Basis fest, dass sich die offizielle Kommunikation und die Praxis auseinander bewegen. Die durchwegs positiven Mitteilungen über gelungene Prozessabläufe stehen oft in einem bösen Kontrast zur erlebten Wirklichkeit.

Wenn die Leitung SBB Infrastruktur in einer Präsentation bekanntgibt, dass noch nie eine so hohe Kundenpünktlichkeit im Januar erreicht wurde wie in diesem Jahr, dann ist das kein Leistungsausweis, sondern Wetterglück. Und zu guter Letzt soll das schlechte Image von SBB-Infrastruktur unter anderem auch auf die Presseauftritte der Lokpersonalvertreter zurückzuführen sein. Sind die Lokführer wirklich verantwortlich für Stellwerkstörungen, die auch der Öffentlichkeit nicht verborgen geblieben sind?

Offenbar geht es je länger je weniger um Eisenbahn, denn um Management- und Kommunikationsoffensiven.

So hat der Baugigant Implenia im Logo eine weisse Blume, obwohl Baufirmen grundsätzlich Blumenwiesen zubetonieren. Die Zugförderung ZF bei SBB Personenverkehr hat den neuen Slogan: „ZF 2020, wir fahren alles“. Heisst das übersetzt, analog der Implenia-Logik dass wir nicht mehr alles fahren dürfen und immer monotoner eingesetzt werden? Ansonsten sind, wie früher, wieder alle Lokführer Anwärter umfassend auszubilden und auch einzusetzen, inklusive der Tochterfirmen.

### **Bahn Knowhow**

Das fehlende Bahnwissen zieht sich wie ein roter Faden durch die Unternehmungen bis in den Führerstand. So ist es heute die Infrastruktur, welche Vorgaben für den Verkehr machen will.

Lassen sie mich aus unserer Praxis erzählen:

Im Projekt Personenkapazitäten auf Bahnhöfen PEKABA wurden schon zu Beginn die Kundenlenkung auf den Perron und der Halteorte des Lokführers miteinander vermischt. Dies ist unsinnig und würde unbezahlbare Halteort-Signalisationen in der ganzen Schweiz nach sich ziehen.

Das bestehende und gut funktionierende System könnte problemlos ausgebaut werden. Wir wären schon froh, wenn auf allen Bahnhöfen Halteorttafeln nach Reglement montiert wären. Zum Beispiel in Biel.

Fragen sie beim anschliessenden Apéro irgendeinen Lokführer hier im Saal, er wird Ihnen eine billigere und praxisorientiertere Lösung für das Problem vorschlagen.

Die neue adaptive Zuglenkung ADL, welche seit Jahren nicht zum funktionieren gebracht wird, verursacht eine zusätzliche Ablenkung im Führerstand.

Und als neuste Erfindung der Infrastruktur soll eine Warnungs-Applikation WarnApp den Lokführer im elektronischen Fahrplan erinnern, dass er nicht bei rot abfahren darf.

### **Infra**

Wo ist das Veto der EVU-Verantwortlichen in den Projekten, welche das Knowhow über das Führen von Zügen noch haben sollten? Eigentlich ist es nicht unsere Aufgabe, bei nicht zu Ende gedachten Projekten die Notbremse ziehen zu müssen.

Die Infrastruktur möchte bitte die Langsamfahrstellen und Rangiergrenzen richtig signalisieren, die Hauptsignale gut sichtbar aufstellen und Stellwerkanlagen so programmieren, dass sie a) dem Fahrdienstreglement und b) der Logik und Unverwechselbarkeit entsprechen. Diesbezügliche Eingaben beim BAV haben keine Folgen, da die Behörde ihre Aufsichtspflicht elegant an die Bahnen delegiert hat.

Jedermann darf heutzutage dem Lokpersonal unausgelegene, nicht vernetzte technische Spielereien auf seinen Arbeitsplatz pflanzen. Die IT-Abteilungen boomen.

Und das alles, obwohl das BAV nach dem Unfall von Granges-Marnand die Bahnen zu Recht angewiesen hat, dafür besorgt zu sein, dass es keine zusätzlichen Ablenkungen für den Lokführer im Führerstand geben darf.

Unsere Arbeit auf der Lok lässt sich erst nach langjähriger Erfahrung richtig verstehen.

Kein Pilot würde akzeptieren, wenn sie ihm nach einem 2-wöchigen Kurs Tipps zum Fliegen geben und ihn nachher aufgrund einfach messbarer Kriterien beurteilen würden.

Und genauso können wir es nicht akzeptieren.

Das Wissen des Lokpersonals über die Eisenbahn und das Bereitstellen und Führen von Zügen wird in absehbarer Zeit zum wertvollen Gut werden. Der VSLF bietet sein Wissen gerne an, aber nicht als Feigenblatt für gescheiterte Projekte.

## **18POL**

Die Weiterbildung ist beim Lokpersonal ist seit Monaten erneut wieder ein Thema.

Vor neun Monaten wurde bei lokbespannten Reisezügen der 18-poligen UIC Betrieb mit der Notbremsüberbrückung eingeführt. Als Instruktion und Ausbildung wurden dem Personal sieben Reglemente mit über 50 Seiten als PDF auf den Rechner geladen. Anzuwenden per sofort.

Am Instruktionstag 2014 war es nicht möglich, eine diesbezügliche Schulung einzubauen. Das Erstellen eines Schulungsblocks übersteigt offenbar die Flexibilität der Ausbildungs-Verantwortlichen und von Login. Wenn das Personal an der Front sich im Laufe der Monate selber instruiert, brauchen wir irgendwann keine Ausbildungshäuser mehr, egal bei wem diese aktuell angesiedelt sind.

Als letzter Notnagel wird aktuell, nach neun Monaten, ein „Marktstand“ eingerichtet, welcher in der Freizeit besucht werden kann, gegen 30 Minuten Zeitgutschrift.

Wie lange braucht man für das Einbinden eines aktuellen Themas in den Instruktionstag, wenn für das Verständnis des Anwenders 30 Minuten genügen?!

## **Sicherheitsbericht SBB**

Nach den Eisenbahnunfällen 2012 und 2013 wurden von der SBB externe Sicherheitsberichte in Auftrag gegeben. Diese Berichte bestätigen zum grössten Teil unsere Ansichten und Einschätzungen. Die Stichworte sind: Ausbildungszeit, pädagogischen Fähigkeiten der Instruktoren, Überprüfung bei Kontrollfahrten, Aufarbeitung von Signalfälle, Tourenplanung und Arbeitsschichten, Messsystem Sicherheitskultur, steigende Automatisierung, Führungsspanne, ungünstige Signalaufstellung usw.

Erlauben sie mir, eine Schlüsselaussage aus dem Gutachten „Arbeitsumfeld Lokpersonal“ zu zitieren:

*„Unternehmenskultur versus Sicherheitskultur: In der ausformulierten Version «Unser Versprechen» erscheint das Wort «sicher» erst im dritten Abschnitt und ist dem Wohlbefinden hintangestellt. Daraus kann geschlossen werden, dass die Sicherheit als gegeben betrachtet wird, obwohl sie jeden Tag von neuem, auch unter widrigen Umständen erbracht werden muss.*

*Für die Lokführer steht Sicherheit bei ihrer täglichen Arbeit an erster Stelle. Sie empfinden jedoch die steigende Anzahl von Sicherheitsvorschriften als Hemmnis und Bevormundung. Zum Teil besteht das Gefühl, dass Verantwortung delegiert wird, und dass Vorschriften entwickelt werden, um infrastrukturelle Schwachstellen zu kompensieren“.*

Dem bleibt nicht zuzufügen.

Die ausführliche Stellungnahme des VSLF zu den Sicherheitsberichten bildet die Grundlage unserer zukünftigen Stossrichtung. Und es erstaunt mich nicht, dass es dieselbe Stossrichtung ist, welche wir seit vielen Jahren verfolgen.

Das Metier des Lokomotivführers ist über 150 Jahre alt und gewisse Vorgaben haben sich nicht grundsätzlich geändert. Die Herausforderungen an das Lokpersonal und deren

Vertreter aber schon.

### **Ausblick**

Erlauben sie mir noch einen Ausblick auf das laufende Jahr.

### **PK**

Die PK SBB hat nach wie vor einen grossen Handlungsdruck, um eine nachhaltige Finanzierung zu erreichen. Abwarten ist keine Option. So sind sämtliche Sanierungen der Vergangenheit zu Lasten der SBB resp. der aktiven Versicherten und somit den jüngeren Mitarbeitern gegangen. Deren künftige Renten sind mit über 20% erheblich gesunken.

Aktuell prüft der Stiftungsrat unter anderem auch ein variables Rentenmodell um alle Betroffenen an den Risiken und Chancen zu beteiligen. Die Umsetzung solcher Massnahmen ist mit erheblichen Kosten für PK SBB verbunden. Sie kann das nicht aus eigener Kraft erreichen. Eine finanziell stabile Pensionskasse ist auch im Interesse der SBB.

Der VSLF appelliert deshalb an die SBB, dem Stiftungsrat zum Wohle der PK in seinen Bemühungen zu unterstützen.

### **SBFI (Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation)**

Das Projekt der eidgenössischen Anerkennung des Lokomotivführers als Zweitausbildung läuft seit zwei Jahren. Eines der wichtigsten Ziele des Projekts ist es, dass wir unseren Beruf auch im Bildungssystem verankern können und mit einem eidg. Fachausweis den Zugang zu zahlreichen Weiterbildungsmöglichkeiten erhalten.

Mittlerweile steht die gesamte Branche, mit der BLS, der RhB, der MOB, RAILplus, der SOB, der TPF, Crossrail, der SBB und diverser weiterer Bahnen hinter dem Projekt und unterstützen es. So hat sich auch der Verband öffentlicher Verkehr VöV klar zum Projekt bekannt.

Die aktuell standfindende Lösungsfindung, zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr BAV und mit dem Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation SBFI ist schwieriger als erwartet. Hier gilt es zusammen eine praktikable Lösung zu finden.

Mit gemeinsamen Anstrengungen muss dieses Projekt zum Ziel gebracht werden. Ich bin zuversichtlich.

### **Schluss**

Geschätzte Gäste,

Sie dürfen von uns Lokomotivführer zu Recht Professionalität erwarten, im Interesse der Bahnen und unserer Kunden.

Seien Sie bitte dafür besorgt, dass wir den Erwartungen auch gerecht werden können.

Ich bedanke mich recht herzlich für Ihre Aufmerksamkeit und wünsche Ihnen einen schönen Tag. Merci.