

57. Generalversammlung VSLF / 21. März 2015, Zürich

Rede Hubert Giger, Präsident VSLF

Sozialpartnerschaft

Was ist eine gute Sozialpartnerschaft? Man sagt, die Grundlage für den Erfolg der Schweiz ist eine gelebte und gepflegte Sozialpartnerschaft. Davon bin ich länger je mehr überzeugt.

Vergleichen wir mit unseren Kollegen in Deutschland und anderen Ländern, dürfen wir uns in der Schweiz glücklich schätzen.

In der Schweiz darf man mit gutem Gewissen von einer funktionierenden Sozialpartnerschaft sprechen, da sich alle Vertreter immer noch an einen gemeinsamen Tisch setzen um miteinander die Unstimmigkeiten auszufeuchten. Die funktionierende Sozialpartnerschaft ist zu Gunsten aller Beteiligten, sowohl den Unternehmungen als auch der Mitarbeiter.

GDL

Interessant an dem Arbeitskonflikt bei der Bahn in Deutschland ist die Rolle der DB AG. Sie hat ihren Teil der Sozialpartnerschaft nicht wahrgenommen und sich hinter der Politik verschanzt. Durch ihre Gesprächsverweigerung hat sie den Schaden für die Eisenbahn in Deutschland billigend in Kauf genommen.

Die GDL und ihre Mitglieder sind eingestanden für ein Grundrecht. Nämlich für die Koalitionsfreiheit, sprich die Freiheit zu wählen, wer einem innerhalb des Betriebes vertreten soll.

Am 5. März 2015 legte die deutsche Bundesregierung in erster Lesung einen Entwurf für ein Tarifeinheitsgesetz vor, welches Tarifkonflikte mehrerer Gewerkschaften eines Betriebes künftig verhindern soll um so angeblich die Funktionsfähigkeit der Tarifautonomie zu sichern.

Dies heisst übersetzt nichts anderes, als dass dadurch die grossen Gewerkschaften den kleinen ihren Willen aufzwingen können, da diese keine Verträge mehr abschliessen dürfen. Dass das Tarifeinheitsgesetz von der SPD mit ihrer Arbeits- und Sozialministerin Frau Andrea Nahles und dem Deutschen Gewerkschaftsbund DGB forciert wird, erstaunt doch.

Ausgerechnet die Parteien, die sich «sozial» und «Solidarität» auf die wehenden Fahnen schreiben, unterstützen ein Einparteiensystem, wo alle Meinungen willkommen sind, Hauptsache es ist die Ihre.

Schweiz

In der Schweiz lässt der neu entstandene Markt für Lokführer die Vor- und Nachteile der verschiedenen Gesamtarbeitsverträge immer mehr in den Vordergrund treten. Ein neuer Wettbewerb ist am Entstehen und dagegen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Aber der Wettbewerb verleitet auch zu unbedachten Vorstössen in diesem fragilen Gleichgewicht.

BLS GAV

Aktuell sind bei der BLS AG GAV Verhandlungen am Laufen. Während die Sozialpartner traditionsgemäss moderate Veränderungen und Anpassungen eingegeben haben, konfrontierte uns die BLS mit Maximalforderungen, die sämtliche gemeinsamen Errungenschaften der letzten Jahre in Frage stellt.

Etwas Säbelrasseln gehört zum Handwerk, aber eine Kettensäge gehört nicht an den Verhandlungstisch. Eines kann ich versichern, wir werden keinen neuen GAV unterschreiben, der die branchenüblichen Bedingungen unterläuft. Zumal auch die BLS die Branche darstellt.

Und innerhalb der Branche müssen gleich lange Spiesse für alles gelten.

Auch die Forderung der BLS, dass der VSLF nur BLS-Angestellte an den Verhandlungstisch entsenden darf, entbehrt jeglicher Logik und dies werden wir nicht mehr akzeptieren. Alle beteiligten Sozialpartner – auch wir – bestimmen ihre Verhandlungsteilnehmer selber. Ansonsten dürften wir im Umkehrschluss bei den BLS ebenfalls personelle Veränderungen fordern.

Auch für die Verhandlungen über das neue Lohnsystem (das übrigens von derselben Zürcher Firma entwickelt wird, welche schon das neue SOB-Lohnsystem erarbeitet hat) werden wir uns erlauben, unsere erprobten Lohnspezialisten zu schicken.

Aufhorchen lässt die Forderung der BLS, mehrere Gesamtarbeitsverträgen im selben Betrieb abzuschliessen. Da können wir uns vielleicht noch ein paar Tipps bei der GDL einholen...

GAV SBB

Den neuen SBB und SBB Cargo GAV mit den Pensionierungsmodellen konnten wir mit Überzeugung unterzeichnen, wenn auch die Umsetzung der neuen Regeln noch zu vielen Diskussionen führen dürfte.

Gerade im Hinblick auf den zunehmenden Mangel an Lokführern ist es für das Personal schwierig nachzuvollziehen, dass einerseits Lokführer frühpensioniert werden, die dann als Frührentner wieder beworben werden, um im Stundenlohn die fehlenden Leistungen abdecken.

Oder dass wir in der Presse lesen durften, dass die SBB als moderner Arbeitgeber alle Jobs als Teilzeit-Stellen ausschreibt. Bei uns begannen daraufhin die Drähte heiss zu laufen. Denn ausgenommen sind natürlich bestimmte Berufsgruppen; Sie dürfen raten, welche.

Und dass über Dienstleister zusätzlich deutsche Lokführer angemietet werden, widerspricht dem selber proklamierten Ziel, die eigenen Züge mit eigenem Personal zu führen.

Eine grosse offene Baustelle sind die Löhne der jungen Kolleginnen und Kollegen, welche noch unter der Vision 2010 angestellt wurden und deren Lohn nach 6-10 Dienstjahren nur unmerklich über dem der frisch ausgebildeten Kolleg/Innen liegen. Heute Nachmittag werden unsere Mitglieder eine Resolution zuhanden der Konzernleitung der SBB dazu verabschieden.

Wir hoffen, dass die Löhne ab Mai wieder in einem logischen Verhältnis zueinander stehen, nicht zuletzt auch im Interesse der SBB, denn wir können uns weder Abgänge noch frustrierte junge Lokführer leisten.

Sozialpartnerschaft Schluss

Wie gesagt, unsere Sozialpartnerschaften mit den Bahnen funktionieren gut. Wir müssen ihnen aber Sorge tragen.

Ein wesentlicher Teil der Sozialpartnerschaft ist, wie in jeder Partnerschaft, das Vertrauen.

So zum Beispiel das Einhalten der Abmachungen auf allen Stufen. Wenn wir mit einer Geschäftsleitung in Treu und Glauben Abmachungen treffen, erwarten wir deren Einhaltung auch von den unterstellten Abteilungen. In guter Treue glauben wir daran. Und trotzdem müssen wir noch zu oft nachhaken und mehrfach anklopfen.

Wir stehen zu unserem Wort, diese Integrität ist uns sehr wichtig. Gegenüber den Bahnen, aber auch gegenüber unseren Mitgliedern. Dasselbe erwarten wir von unseren Partnern.

Branche

Der VSLF ist gut verankert in der Normalspur-Branche in der Schweiz. Diese Branche ist das Mass der Dinge.

Wenn das Bundesamt für Verkehr BAV mit Hilfe einer externen Firma zu ergründen versucht, was die Branche bei den Lokführern ist, können wir gerne helfen:

Es ist dies die BLS, die SBB mit ihren Töchtern, die SBB Cargo, SBB Cargo International, und die SOB. Das BAV selber spricht von einer Bahnlandschaft 2+1; also BLS, SBB plus SOB.

Eine Branche Transitverkehr gibt es in Bezug auf die Anstellungsbedingungen der Lokführer in der Schweiz nicht. Genauso wenig wie es bei den Ärzten eine separate Branche „Spritze-geben“ gibt oder bei den Piloten eine Branche „Durchsagen-machen“.

Anfang Monat hat die SBB ein Schreiben an den Generalsekretär des eidgenössischen Departement UVEK verfasst, wo explizit darauf hingewiesen wird, dass das Eisenbahngesetz ein reines Landesrecht ist und nicht auf internationale Gegebenheit ausgelegt ist.

Auch die Problematik der unterschiedlichen Entlohnung der Lokführer in derselben Unternehmung wurde aufgeführt.

Es wäre der Startschuss zu reinen Lokführer GAV. Hier könnten wir wiederum viel von den Erfahrungen der GDL profitieren.

Zu Recht haben die Schweizerische Bundesbahn festgestellt, dass die Wertschöpfung des Milliardenprojekte NEAT in der Schweiz und bei den am Bau massgebend beteiligten Kantonen bleiben muss.

Heute Nachmittag werden wir eine zweite Resolution zuhanden der Departements Vorsteherin des UVEK, Frau Bundesrätin Leuthard und der Politik verabschieden, wo wir analog den Überlegungen der SBB und des SEV eine branchenübliche Regelung für das gesamte in der Schweiz angestellte Lokpersonal verlangen.

Dass die Bahnen und wir Sozialpartner in dieser Problematik exakt dieselbe Ansicht teilen, ist ein gutes Zeichen. Es ist offensichtlich auch unsere gemeinsame Aufgabe, im Auftrag von Bundesämtern erstellte Expertenberichte ins richtige Licht zu stellen.

Ausblick

Gestatten Sie mir einen kurzen Ausblick auf kommende Schwerpunkte:

Zwischen der SBB und deren Tochterfirmen möchten wir die Zusammenarbeit im Bereich Lokpersonal weiterhin stärken, um logische Synergien zu nutzen. Zum gegenseitigen Gewinn.

Das Projekt der offiziellen Anerkennung des Berufes Lokomotivführer beim Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation SBFI läuft bereits seit drei Jahren. Im Hinblick auf einen schnellen Abschluss mussten wir unsere jugendliche Ungeduld zähmen. Wir bleiben zusammen mit dem Verband öffentlicher Verkehr und den Bahnen am Ball.

Danke an die Bahnen, welche alle mit an Bord sind und danke auch dem Verband öffentlicher Verkehr VöV, welcher das Projekt tatkräftig unterstützt.

Aktuell führt unser Projektleiter und Lokführer in Zürich, Felix Traber, Gespräche mit dem BAV. Wir wünschen guten Mut.

Der Unfall von Rafz vor einen Monat hat uns veranlasst, einen Vorschlag einzureichen, dass bei der ersten Abfahrt bis zum Signal 40 km/h einzuhalten ist. Die Bahnen haben diesen Vorschlag unkompliziert übernommen und eingeführt. Es ist also immer noch möglich, pragmatische und wirkungsvolle Lösungen in kurzer Zeit einzuführen, solange man gut ausgebildetes Personal auf der Lok hat.

Der Fall Rafz zeigt uns aber auch schonungslos, dass eine logische und unverwechselbare Signalaufstellung fundamental ist für einen sicheren Eisenbahnverkehr. Hier müssen wir aktiv bleiben und eine bewährte Logik bei den Erstellern der Infrastrukturen und beim BAV als mitverantwortliche Instanz verlangen. Aktuell sind wir im Stadium ein Schritt vorwärts und zwei Schritte zurück. Regelmässige Treffen sind anberaumt.

Pro Dienst muss ein Lokführer schnell einmal 400 Hauptsignale beachten. Mal 200 Arbeitstage = 80'000 Signale im Jahr. Mal 4'000 Lokführer = 320 Mio. Signal Beobachtungen. Doch ein Fehler genügt.

Unser Ziel und unser Berufsstolz ist es, unsere Kunden gesund und sicher an ihr Ziel zu bringen. Die Schaffung von idealen Voraussetzungen dafür ist nicht ein Geschenk für den Lokführer, sondern ein Qualitätsmerkmal der Eisenbahnunternehmungen, die dem Kunden verpflichtet sind.

Unserem schwerverletzten Kollegen auf dem verunfallten Schnellzug geht es den Umständen entsprechend erfreulich und er konnte dieser Tage nach Hause. Er lässt und alle Grüßen.
Wir wünschen im gute Genesung.

VSLF Intern

Heute Nachmittag haben wir im verbandsinternen Teil dieser Generalversammlung ganze 14 Anträge von Mitgliedern und Sektionen zu behandeln.

Der grösste Teil betrifft die Arbeitszeitregelungen wie jährliche Anzahl Freitage, das Arbeitsende vor dem Wochenende oder die Planung mit Zeitfenstern anstatt zugeteilten Touren.

Die Belastung wegen immer kurzfristigeren Bekanntgaben der Arbeitszeiten im unregelmässigen Dienst nimmt zu. Wenn sich das ganze soziale Umfeld eines Mitarbeiters nach den Arbeitszeiten der EVU richten muss, verlangt diese Problematik von den Schlüsselstellen ein enormes Fingerspitzengefühl.

Der Mitgliederzuwachs im VSLF ist auch im 2014 erfreulich, unsere Finanzen sind stabil.
Besondere Freude machen uns die jungen Lokführer/innen, die dem VSLF ihr Vertrauen schenken. Ihre Motivation ist ansteckend und fordert uns - zu Recht.

Zusammen mit dem Vorstand, den Sektionen, den Funktionären und unseren Mitgliedern freuen wir uns auf die Herausforderungen im Geschäftsjahr 2015.

Bei unseren hier anwesenden Partner bedanken wir uns für die tatkräftige Unterstützung und die gute und problemlose Zusammenarbeit. Wir hoffen, weiterhin auf sie zählen zu dürfen und danken für ihr Vertrauen.

Ebenfalls möchte ich mich an dieser Stelle bei allen bedanken, welche in unserem Berufsverband aktiv dazu beitragen, dass wir das sind, was wir sind: Ein zuverlässiger Sozialpartner bei den Normalspurbahnen, ein solidarischer Berufsverband und eine funktionierende Organisation im Interesse der Lokomotivführer.

Für das zahlreiche Erschienen aller Gäste und Freunde des VSLF sowie aller Kolleginnen und Kollegen bedanke ich mich recht herzlich.

Allen noch einen schönen Tag in Zürich und eine guten Heimreise.

Vielen Dank.