

## Stellungnahme VSLF zur Organisation Betriebskonzept des Léman Express



### Ausgangslage

2019 wird die Linie Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse CEVA eröffnet. Ziel ist es, ab Dezember die S-Bahn Genf in Betrieb zu nehmen. Der Name der S-Bahn Genf ist *Léman Express*.

Noch offen ist das zukünftige Betriebskonzept und folglich die Anstellung und den Einsatz des Lokpersonals. Für den Betrieb des Léman Express gibt es aktuell drei Varianten:

Zusammenarbeit der Mutterhäuser SNCF und CFF, die jeweils auf ihrem Gebiet den Betrieb führen, ohne Interoperabilität des Fahrpersonals.

Die Zusammenarbeit der Mutterhäuser SNCF und CFF, welche jeweils auf ihrem Gebiet den Betrieb führen, das Fahrpersonal jedoch interoperabel einsetzt.

Bildung einer Tochtergesellschaft und Anstellung des Fahrpersonals in der neu gegründeten Tochtergesellschaft (voraussichtlich mit Sitz in der Schweiz).

### Überlegungen des VSLF zum Einsatz des Lokpersonals

Wir Lokomotivführer der SBB in Genf wollen die Züge des Léman Express führen. Wir besitzen bereits jetzt zum grössten Teil die Lizenz für das Fahren auf dem Netz des *Réseau ferré national française (RFN)*. Neben den Fahrzeugen der SBB führen wir auch die neuste Generation TGV der SNCF wie auch die ETR 610 Neigezüge Cisalpino. Das gesamte Depot verfügt über die nötigen Sprachkenntnisse wie deutsch (Zürich/Luzern/St. Gallen) und italienisch (Domodolssola). Seit Jahren werden von uns neben den *Grandes lignes* auch die RER-Züge exakt und zuverlässig geführt. Durch die Bindung an den GAV der SBB AG leisten wir eine 41 Stunden Woche und Arbeitsniederlegungen sind durch die vertraglich festgehaltene Friedenspflicht ausgeschlossen.

## Tochtergesellschaften zum Betrieb von Bahnsystemen

Tochtergesellschaften sind nicht günstiger. Durch die Anstellung des Lokpersonals beim Mutterhaus ergeben sich massive Einsparungen und Vorteile in der Personalzuteilung:

- flexibler und günstiger Einsatz, sowie günstiges Reservemanagement
- weniger Leerzeiten
- flexible und günstige Vorhaltungen für Krankheit und Ausfälle
- flexible Beherrschung von Betriebsstörungen
- problemlose Bewältigung von Eventverkehr, usw.

Die oben genannten Synergien werden bei einer Trennung der Produktion (also des Lokpersonals) durch die Gründung von Tochtergesellschaften vernichtet, wie die Vergangenheit beweist. Zudem erwies sich in den letzten Jahren die Zusammenarbeit der SBB mit ausländischen Bahnunternehmungen im grenzüberschreitenden Verkehr als eher schwierig und kostenintensiv. Auch in Basel ist die vor Jahren eingeführte S-Bahn Linie nach Mulhouse wieder eingestellt worden. Der angedachte grenzüberschreitende Regionalverkehr von Neuchâtel nach Dôle und Besançon ist bis heute nicht realisiert.

Und nicht zuletzt: die zusätzliche Abwechslung für die Lokführer in Genf wirkt sich positiv auf die Motivation, die Aufmerksamkeit und somit auf die Sicherheit aus.



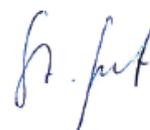
André Alder



Cédric Marlétaz



Hubert Giger



Stephan Gut