

GV VSLF Volkshaus Basel 17. März 2018
Rede Hubert Giger, Präsident VSLF

Sehr geehrte Damen und Herren
Geschätzte Kolleginnen und Kollegen
Liebe Freunde

Es freut mich sehr, dass wir uns so zahlreich hier in Basel zusammengefunden haben. Hier, wo der grösste Fluss der Schweiz das Staatsgebiet verlässt. Das Einzugsgebiet des Rheins reicht vom bayrischen Allgäu, über den Vorarlberg, den gesamten Kanton Bern bis hin zum französischen La Rousset bei Vallorbe. Das macht rund 68% der Fläche der Schweiz aus.

Im Einzugsgebiet unserer 60. Generalversammlung musste ich bereits vor Monaten Zusagen abgeben, dass ich in meinem Referat nicht nur Schelte verteilen werde. Seien Sie versichert, dass wir uns alle Mühe geben, auch das Positive zu sehen und auf die negativen Aspekte ausgeglichen und souverän zu reagieren; ganz einfach ist das nicht.

So gab es im Vorfeld zu dieser Generalversammlung auch Diskussionen, ob in Anbetracht der Vergabe von Fernverkehrskonzessionen in der Schweiz, unsere Referenten auch ausgeglichen ausgewählt worden sind. Ich denke ja, da die aus dem Geschäft entstandene Kooperation zwischen SOB und SBB bereits in Arbeit ist und uns Toni Häne aus erster Hand darüber informieren kann.

Womit wir schon mitten in den aktuellen Problemfeldern angekommen sind.
Lassen Sie mich einen Rückblick auf das Eisenbahnjahr 2017 machen.

Jahresrückblick Rastatt

Im letzten Jahr sind in der Schweiz in den Bahnhofseinfahrten italienische, deutsche und berner Personenzüge entgleist. Diese Unfälle sind zum Glück alle glimpflich verlaufen - wir haben keine Schwerverletzten oder Tote zu beklagen. Wir alle wissen, dass nur das zählt.

So gesehen ist der Unterbruch der Rheintallinie im deutschen Rastatt im letzten Sommer nichts Gravierendes gewesen. Intern hat das Ereignis jedoch einige Diskussionen ausgelöst, abgesehen von einer eidgenössisch-freundschaftlichen Schadenfreude. Während der monatelangen Umleitungen der Züge gab es Probleme wegen dem Profil, den Zugsicherungssystemen, den fehlenden Lokomotiven und den unterschiedlichen Stromsystemen.

Eines der grössten Probleme war wie so oft das Lokpersonal. Neben fehlenden Strecken- und Fahrzeugkundigkeiten ist es für die Mehrheit des Fahrpersonals nicht möglich, die offenen Grenzen in Europa zu überqueren.

In der Branche breitete sich schnell das Gerücht aus, dass man, um in Frankreich fahren zu können, die französische Sprache beherrschen muss. Nun, das ist richtig, aber nicht wirklich das Problem. Offensichtlich ist das Wissen, was es benötigt um einen Zug - geschweige denn im Ausland - zu führen, nicht mehr weit verbreitet.

Laut wurde verkündet, das Lokpersonal müsse zukünftig interoperabler einsetzbar sein. So kamen vor einem Monat sogar Vertreter der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) in die Schweiz, um im Rahmen der Aufarbeitung von Rastatt die Sprachkommunikation

zwischen Lokführern und der Infrastruktur zu evaluieren. Ziel sei die Vereinfachung des grenzüberschreitenden Verkehrs. Seien Sie versichert, wenn man die ausländischen Fahrdienstvorschriften in einer Fremdsprache lesen und verstehen kann, ist die Kommunikation mit dem Fahrdienstleiter das kleinste Problem.

Laufend werden dem Lokpersonal Rayons beschnitten und gleichzeitig die Infrastrukturen diversifiziert und heterogenisiert. Zusätzlich werden durch das ETCS im In- wie Ausland neue Grenzen hochgezogen. Mit der Schaffung von Tochterfirmen und der Aufteilung von Leistungen im Fernverkehr wird dieser Effekt zusätzlich befeuert.

Folglich ist der Verlust der Interoperabilität im In- und Ausland nicht gottgegeben, sondern wurde seit Jahren vorangetrieben und die Nachteile wurden in Kauf genommen. Dies mit ein paar Sprachkursen zu korrigieren wird nicht gelingen. Rastatt hat erschreckend aufgezeigt, wie weit die Bahnen und Infrastrukturbetreiber in Europa die Netze isoliert und Flexibilität vernichtet haben.

Fernverkehrskonzessionen

Womit wir bei den Fernverkehrskonzessionen angelangt sind. Es wurde schon viel darüber berichtet. Ich habe drei Geschwister und weiss wie es ist, wenn jeder schlecht über den anderen spricht. Und doch sind wir eine Familie.

Persönlich werde ich den Verdacht nicht los, dass es weniger um die EVU's, sondern mehr um persönliche Ressentiments geht. Und dies bei allen Beteiligten. Zumal der Besitzer der Bahnen die öffentliche Hand ist. Wie bei Jim Knopf auf Lummerland will auch bei uns jeder ein bisschen König Alfons der Viertelvorzwölfte spielen und auf seiner Insel seine eigene Eisenbahn haben.

Werden unsere Kunden die Gewinner sein? Angenommen ja, zu welchem Preis?

Wenn die Detailfragen wie Café, WLAN und die Folie aussen am Zug geklärt sein werden, kommt am Schluss die Zuteilung des Lokpersonals auf die Züge. Wer vom Fach ist, weiss dass beim Lokpersonal der Fernverkehr alleine nicht produktiv planbar ist. Wird das Lokpersonal nicht interoperabel auf den FV- und RV-Zügen eingesetzt, wird unsere Produktivität merklich sinken.

Das sind reine Planungsgrundsätze und keine gewerkschaftlichen Forderungen. Offenbar sickert diese Erkenntnis auch langsam in die Köpfe der Verantwortlichen, die für die Produktionsverluste schon bald wieder geradestehen müssen.

Hier haben wir angesetzt und ein umfassendes Dossier an die SOB, BLS und SBB gesendet. Im Anschluss daran fanden mit der SBB erste Gespräche statt; solche mit der BLS sind anberaumt. Auch die bereits beschlossene Kooperation im Fernverkehr zwischen SOB und SBB betrifft uns Lokführer/innen. So sind grössere Stellenwechsel bezüglich der Arbeitgeber und den Standorten zu erwarten. Da kommt nur bedingt Freude auf.

Wir Lokführer wollen produktiv arbeiten, wir wollen zum Erfolg der Eisenbahnunternehmungen beitragen. Das liegt in unserer DNA. Aber wir sind nicht bereit, fehlende Planungslogik und Gärtchendenken der EVU's mit mehr Flexibilität und schlechteren Arbeitsbedingungen zu kompensieren!

Wir sind fähig und bereit für eine leistungsfähige und kostengünstige Interoperabilität. Aber wir erwarten dasselbe auch von den EVU's.

Vielleicht wird aber alles auch ganz anders. Nach dem Postautoskandal stellen sich ganz neue Fragen über die Organisation des öffentlichen Verkehrs. Wir werden vermehrt dem kritischen

Fokus der öffentlichen Hand ausgesetzt sein. Umso mehr sollten wir, trotz aller Partialinteressen, unseren Leistungsauftrag nicht vergessen; nämlich schweizweit den bestmöglichen öV zum bestmöglichen Preis zu bieten.

Cargo

Ganz aktuell zugeschlagen hat SBB Cargo mit dem angekündigten Abbau von 800 Mitarbeitern und der Überprüfung von 170 Bedienpunkten.

Es offenbart sich, dass es im Einzel-Wagenladungsverkehr analog zum Regionalverkehr nicht viel zu holen gibt. Welcher Verkehr wie hoch subventioniert wird, entscheidet die eidgenössische und kantonale Politik.

Wir wissen, dass der öV in der Schweiz mit rund 8 Milliarden Franken subventioniert wird; ca. 4 Milliarden Franken entfallen auf die Schiene. Unterstützung erhalten auch die Betreiber von Anschlussgleisen und der alpenquerende Güterverkehr. Die Subventionen für SBB Cargo werden ab 2019 auf Fr. 0 gestrichen.

Das Betriebsergebnis von SBB Cargo war von -51 Millionen Franken 2012 auf +1 Million Franken im letzten Jahr gestiegen. Mit vielen Auf und Abs. Aktuell werden -30 Millionen Franken erwartet, auch weil Einmaleffekte wegfallen.

Das als grosse Modernisierung angekündigte Konzept „Wagenladungsverkehr 2017“ hat offenbar nicht das gebracht, was man sich erhofft hatte. Dies ist auch einer blauäugigen Personalpolitik und falschen Bahnhofskonzepten zu verdanken. Stichwort „Dottikon-Dintikon“. Der Mehrbedarf aufgrund der WLW-Stabilisierung hat die Produktionskosten relativ zur Verkehrsleistung deutlich erhöht.

Zurück bleiben dreifach enttäuschte Mitarbeiter: Enttäuscht durch das Scheitern des Projektes „Wagenladungsverkehr 2017“, enttäuscht durch das erneute Defizit und enttäuscht durch den geplanten grossen Personalabbau. Und zum Dank wird noch mit einer massiven Verschlechterung im GAV gedroht.

Für mich kommt noch eine zusätzliche und wohl die grösste Enttäuschung dazu. Nämlich dass die ganzen angekündigten Massnahmen weniger mit dem Defizit von SBB Cargo, denn mehr mit dem geplanten Wechsel an der Spitze des Verwaltungsrates der SBB Cargo zu tun haben. Da geht es wohl nicht mehr um die Bahn. Wie bei König Alfons auf Lummerland.

Das neue Einteilungsprogramm CAROS soll bei SBB Cargo im November aufgestartet werden und kostet etwas so viel wie das erwartete Defizit von 30 Millionen Franken. Aber nicht soviel wie Sopre. Sie sehen, die Kraft des positiven Denkens...

Wir fordern einen Abbruch der Übung, bis der Entscheid über einen neuen VR gefällt worden ist. Langfristige Strategien sind gefragt - gerade bei der Bahn und gerade im Güterverkehr.

Wir sind uns wohl alle einig, dass die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ökologisch und volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Das Ausland beneidet uns dafür und auch das Schweizervolk hat diese Richtung mehrfach so vorgegeben. Mit diesem Mandat könnte man auch zusätzliche Kompetenzen verlangen.

Wenn mit demselben Zukunftsglauben wie bei der Digitalisierung auch SBB Cargo gefördert würde, gäbe es auf Lummerland wohl nur noch Rangierbahnhöfe.

Smart Rail

Apropos Digitalisierung: Im Projekt Smart Rail 4.0 ist es ruhiger geworden. Mit dem national bekannten Einteilungsprogramm Sopre sind wir für die nächsten Jahre digital bereits ausreichend bedient. Mit „wir“ meine ich die Unternehmungen, die Einteiler und wir Anwender. Auch der LISA-Funk funkt immer noch nicht richtig; sie erinnern sich an die GV vor einem Jahr. Zeitweise war die Benutzung des Funks bei SBB Cargo aus Sicherheitsgründen untersagt gewesen.

Unter dem Stichwort Digitalisierung lässt sich offenbar alles verkaufen. Auch wenn sich der Arbeitsaufwand verdoppelt, sich die Qualität halbiert und die Kosten ins Uferlose steigen. Digitalisierung ist das Zauberwort, das sämtlichen gesunden Menschenverstand aushebelt und grundsätzliche Fragen zur Wertschöpfung schlichtweg ignoriert.

Nach den vollmundigen Ankündigungen der letzten Jahre wegen der geplanten Grade of Automation GoA 3 (automatischer Betrieb mit Personal) oder sogar GoA 4 (vollautomatischer Betrieb ohne Personal) hat wohl die Realität wieder Einzug gehalten. Aktuell versucht man GoA 2 (halbautomatischer Zugbetrieb mit Lokführer) zu realisieren.

Als grosser Höhepunkt durften wir die Testfahrt eines sogenannten „selbstfahrenden Zuges“ letzten Dezember erleben. Ein paar Meter auf der Neubaustrecke konnte der Zug selber bremsen und beschleunigen. Mit Lokführer und ohne Halt am Perron. 30% mehr Trassenkapazität soll das zukünftig bringen. Uns wurde von SBB Infrastruktur bestätigt, dass das ETCS Level 2 zwischen Lausanne und Villeneuve 10% Zugskapazitäten vernichtet hat. Nun ja, die Industrie hat grosse Freude und verantwortlich ist niemand.

Zum Teil können wir den Spagat der Bahnen ja sogar nachvollziehen: Einerseits sollen sie als politischer Erfüllungsgehilfe die PR-Bilanz von Bundesrätinnen der eigenen Partei verbessern, indem man lokführerlose Züge propagiert. Und andererseits wird von ihnen erwartet, dass sie den potenziellen Lokführeranwärtern, die Zeitung lesen können, klar machen, dass sie dringend gebraucht werden.

Alle diese Spässe kosten nur schon in den Projekten dutzende Millionen Franken.

Erstaunlich ist die Kritiklosigkeit, mit welcher alle mitmachen. Jeder Einwand, der sich auf die Realität bezieht, wird als korrosiv betitelt und abgesägt. Wenn berechtigte Einwände und kritische Überlegungen als korrosiv gelten, werden Chancen vertan, die mit viel Aufwand und Geld später korrigiert werden müssen. Siehe Sopre.

Die Digitalisierung selber löst keine Probleme, solange sie nur zur Arbeitsbeschaffung verschiedener Gärtchen auf Lummerland dient. Digitalisierung und Automatisierung machen dann Sinn, wenn man zuerst überlegt, ob sie Sinn machen.

Hier soll nicht der Eindruck entstehen, dass wir gegen sinnvolle Digitalisierungen und Automatisierungen sind. Wir haben nicht resigniert, aber wir sind im Interesse unserer Arbeitgeber stark korrosiv.

GAV

Etwas korrosiv laufen auch die aktuellen GAV Verhandlungen bei der SBB.

Unser Ziel ist es nicht nur, das Niveau der Arbeitsbedingungen zu halten, sondern zu verbessern. Die Mehrbelastungen zeigen sich mit laufend höherer Morbidität. Nur schon mit bisherigen Produktivitätssteigerungen und folglich deutlich mehr Fahrleistungen haben wir uns diese Verbesserungen längst selber finanziert.

Ein wichtiger Schwerpunkt in den Verhandlungen ist der Aufstieg der jungen Kolleginnen und Kollegen. Durch die fehlende Teuerung der letzten Jahre sind die Lohnsysteme eingeschlafen, und die Jungen sind somit im Aufstieg steckengeblieben. Und das seit Jahren.

Wir brauchen dringend viele neue Kolleginnen und Kollegen. Ohne gute neue Lokführer/innen lässt sich eine gute Bahn nicht betreiben. Und gute Leute kosten. Punkt.

Dass bei der SBB neu die Vorgesetzten entscheiden sollen, wer im Lohn aufsteigen soll, hatten wir bereits vor Jahren, und der Scherbenhaufen war enorm. Gerne öffnen wir unsere Archive für die neuen Verhandlungspartner am Tisch.

Branche

Auch im Osten der Schweiz bei der SOB und Turbo beschäftigen wir uns mit Interpretationen von Einstiegsgehältern und Lohnaufstiegen. Es ist oft ein wenig erbauliches Hin und Her, nicht nur mit den Arbeitgebern, sondern auch mit den weiteren Teilnehmern am Tisch. Mir fehlt in der Sozialpartnerschaft rund um den Säntis der frische Ostwind. Hoffen wir auf windige Zeiten.

Ebenso gibt es bei TILO immer wieder Diskussionen über die Entlöhningen und die Ausbildung des Personals, welche sich durch den erweiterten Verkehr nach Italien zusätzlich verkomplizieren. Von den RegionAlps hört man wenig - das kann man als gutes Signal beurteilen.

In vielen Teilen ist der SBB GAV das Mass der Anstellungsbedingungen in der öV-Branche. Das sollte er auch sein, kann die SBB doch vom Skaleneffekt profitieren. Bei den Lokführergehältern hingegen ist bekanntlich die BLS an der Spitze.

Und es ist auch die BLS, welche von sich aus ausserhalb des GAV den Mutterschafts- und Vaterschaftsurlaub verlängerte. Ein Schiedsgericht verpflichtet uns, dies neue Regelung auch in den GAV einzubauen. Das Bundesgericht verpflichtete die BLS weiter, den Ex-SBB-Lokführern, welche 2003 zu der BLS wechselten, die zugesagten Dienstjahre in der Überbrückungsrente anzurechnen. Ich gehe davon aus, dass die gesamten Gerichtskosten die Schadenssumme um einiges überstiegen haben.

Wenn Zusagen bei einem Wechsel des Arbeitgebers nicht eingehalten werden, dann sind das dunkle Wolken für zukünftige Arbeitgeber-Wechsel in Anbetracht der Ausschreibung der Fernverkehrskonzessionen. Wir danken der CAP Berufsrechtsschutz für die langjährige Unterstützung. Vorbildlich schnell und gut konnten mit der BLS Überlegungen für zusätzliche Arbeiten in Thun gelöst werden.

Sprachen

Was in der ganzen Schweiz viel Staub aufgewirbelt hat, ist die Umsetzung der neuen Sprachvorgaben bei den Bahnen. Es wurde wieder einmal mit der grossen Kelle angerichtet und schon nach kurzer Zeit brannte die ganze Küche. Digitale hochmoderne Sprachsysteme eigenen sich nun mal nur bedingt, um Eisenbahnerausdrücke, welche noch nicht einmal in einem Reglement stehen, zu erlernen. So wurde die Übung erst einmal abgebrochen.

Mit welcher Unfähigkeit und Koordinationslosigkeit dieses Lernprogramm lanciert wurde, ist erschreckend.

Und wenn - als Krönung - dann noch die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) das Sprachsystem als Vorbild mit nach Europa nimmt, werden unsere Kollegen in der ALE und von der GDL bald nicht mehr so viel Freude an uns haben.

Strukturen in den Unternehmungen

Bei allen Bahnen und im gesamten öV-Bereich zeichnen sich seit längerer Zeit gewisse Tendenzen ab.

Zum einen ist es das fehlende Eisenbahn-Knowhow. Vor lauter vernetzter Mobilität und neuen Tätigkeitsfeldern wird das eigentliche Kerngeschäft, die Eisenbahn, zum lästigen und teuren Restposten. Mit Hilfe der Automatisierung hofft man diesen Bereich frei von Personal und Kosten zu bekommen.

Weiter fehlt vermehrt die Fähigkeit, Probleme zu lösen. Vor lauter selbst angeordneten Sachzwängen sieht man die Lösung nur noch mit kurzfristigen Kopf-Über-Aktionen. Dass folglich innert Kürze weitere Leichen an die Oberfläche kommen, ist nur logisch. Damit ist der Nährboden vorbereitet für neue Projektgruppen. Und anstatt zu entscheiden, werden kontinuierliche Verbesserungsprozesse KVP verfasst. Wir verwalten uns laufend selber, und das mit unglaublichem Aufwand.

Vieles erinnert an das Programm Sopre, wo bei jeder Korrektur am anderen Ende zwei neue Probleme auftauchen. Der Entscheid, an Spore festzuhalten ist insofern logisch, denn damit müssen keine Verantwortlichen gesucht werden und die Stellen können weiterhin gesichert oder sogar ausgebaut werden. Bei zukünftigen Problemen jeglicher Art wird neu Sopre schuld sein. Das ist elegant. Für 100 Millionen Franken kriegt man übrigens eine Tramlinie von Bern nach Ostermundigen.

Neu sind schon fast militärische Anordnungen zu vernehmen. Die eingeübten Stichworte sind: „wir haben das juristisch abgeklärt“, „der Arbeitgeber kann das so anordnen“, „wir interpretieren das so“, „dies wird nur auf Anfrage zugestanden“, usw. Dies alles unabhängig davon, was im GAV vereinbart wurde.

Die Sozialpartnerschaft, und das wussten bisher alle, ist ein Verhältnis das andauert. Man sieht sich mehr als einmal, und zerschlagenes Geschirr muss immer wieder gekittet werden. Da hat es ein Scheidungsanwalt einfacher.

Mit jugendlichen Motorsägen-Methoden kann man wohl kurzfristige Erfolge erzwingen und durchdrücken. Doch beim nächsten Mal werden auch wir ausgerüstet sein.

Interessant zu beobachten ist auch das sich immer schneller drehende Stellenkarussell in der Branche. Ja, uns ist bekannt, dass dieses Karussell die Leute fit hält und den optimalen Einsatz ihrer Fähigkeiten garantiert. Nur geht jedes Mal auch Knowhow - sprich Fachwissen- verloren, oder es kann schon gar nicht aufgebaut werden. Und Verantwortlichkeiten können wunderbar zurückgelassen werden. Ich hatte noch nie so viel Zeit benötigt wie im letzten Jahr, um mein Adressbuch aktuell zu halten. Bei einigen Funktionen kommt manchmal der böse Gedanke auf, dass ein Stellenwechsel einem Schuldeingeständnis gleichkommt.

Alle diese Tendenzen schaden den Unternehmungen. Nachhaltig und langfristig. Wie lange unsere Auftraggeber dem zuschauen werden, bleibt abzuwarten.

Uns Mitarbeitern an der Front bereitet diese Entwicklung grosse Sorgen.

VSLF

Wenig Sorgen bereitet mir der VSLF. Verbandsintern war es 2017 kein spannendes Geschäftsjahr. Die Mitgliederzahl steigt, und besonders freut mich, dass die Westschweiz stark zulegt. So haben wir heute Nachmittag auch einen jungen cleveren Kollegen aus der Romandie

als Kandidat für die Wahl in den Vorstand. Nach wie vor eine grosse Nachfrage haben wir bei unseren Bildungskursen. Ich darf feststellen, dass im letzten Jahr mit den neuen Mitgliedern im Vorstand eine gute Konsolidierung stattgefunden hat.

Und trotzdem gehen auch wir mit der Zeit und haben unsere Homepage neu erstellt. Das alles innert einem Jahr, mit überblickbarem Aufwand und akzeptablen Kosten. Und sie funktioniert sogar. Neu ist sie auch auf Mobilgeräten perfekt zu lesen, ist ansprechend und erfüllt alle geforderten Vorgaben vollumfänglich. Heute wurde sie aufgeschaltet und wir werden sie heute Nachmittag vorstellen. Ein grosses Dankeschön an alle Ersteller.

Ein durchaus historischer Moment im letzten Jahr war die Gründung des Vereins für die höhere Berufsbildung der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer (VHBL). Sie bildet den Abschluss des Projektes zur eidgenössischen Berufsanerkennung des Lokomotivführers und ist der Anfang der operativen Tätigkeit des neuen Vorstandes und der gewählten Prüfungskommission. Das ist ein grosser Schritt für unseren Beruf Richtung Zukunft. Und das ist die richtige Antwort für die Veränderung der Bahnlandschaft und unseres Berufes.

Mein, auch persönlicher Dank, geht an den SBB HR Chef Markus Jordi. Nach meinem ersten Besuch am 22. Dezember 2011 beim damaligen Bundesamt für Berufsbildung und Technologie BBT rief ich ihn an und er sagte mir zu, dass wir die Anerkennung des Lokpersonals zusammen machen und auch durchziehen. Er hielt uns bis zum Schluss die Stange und nach 7 Jahren haben wir es gemeinsam geschafft. Gegen alle Widerstände und Eitelkeiten in der öV- Branche und bei den Bundesämtern. Und die Widerstände waren gross.

Mit einem gemeinsamen Ziel und der gemeinsamen Überzeugung für die Zukunft des Personals wie auch der Unternehmungen etwas zu gestalten und zu erbauen, ist ein gutes Gefühl und befriedigt zutiefst.

Wir werden im Anschluss die eidgenössische Berufsanerkennung für das Lokpersonal vorstellen.

So bleibt mir nur, Ihnen allen für Ihre Aufmerksamkeit und Ihr Interesse zu danken. Es könnte ein spannender Frühling werden bei den Bahnen.

Meinen Kolleginnen und Kollegen wünsche ich immer gut Profil und unseren Gästen eine gute und sichere Heimreise.

Vielen Dank.

Hubert Giger
Präsident VSLF