

66. GV 2023 Fribourg

16. März 2024

Rede Hubert Giger
Präsident VSLF

VSLF:

Der VSLF wurde 1876 in Herzogenbuchsee als Berufsverband des Lokomotivpersonals gegründet. Das war vor fast 150 Jahren. So feiern wir in zwei Jahren unser 150-jähriges Jubiläum. Das Bewerbungsverfahren für interessierte und motivierte Sponsoren wurde soeben eröffnet, wir freuen uns über Offerten und Ideen.

Lokomotivführerin und Lokomotivführer ist ein Beruf mit Geschichte. Unser ehrenwerter Beruf hat schon viele Wandlungen mitgemacht. Vom Zweimann- zum Einmanndienst, über die Einführung von Zugsicherungen, der Entwicklung von Dampflokomotiven zur elektrischen Traktion bis hin zu volldigitalen Maschinen. Uns erschreckt eine Neuerung nicht mehr so schnell.

Auch ist es heute absolut normal, dass wir auf Güterzügen mit 2'000 Tonnen und auf Reisezügen mit bis zu 1'000 Personen mutterseelenallein unterwegs sind. Und daran ändert sich vorläufig auch nicht so schnell etwas.

Und doch ist die Arbeit des Lokführers im Grundsatz noch immer dieselbe wie vor 150 Jahren. Geblieben ist der unregelmässige Dienst, die grosse Verantwortung, das Arbeiten ohne Vorgesetzte und eine sinnvolle und erfüllende Tätigkeit. Auch der Blick auf die Landschaft, die Natur und das Land zu allen Tages- und Jahreszeiten ist geblieben. Ausser man fährt immer häufiger durch die vielen langen und teuren Tunnel...

Heute an diesem Samstag haben 31% der Lokführer frei, wovon ein Teil gestern noch bis spät in die Nacht gearbeitet hat. Somit wäre es maximal etwa 20% unserer Mitglieder überhaupt möglich, heute an dieser Generalversammlung teilzunehmen. Das wären ca. 500 Lokführer. Heute sind ungefähr ein Drittel davon anwesend. Und dies an einem freien Samstag, welcher für uns und unsere Familien und Freunde sehr wertvoll ist. Danke allen Kollegen für euer Interesse an unserem ehrwürdigen und fitten Berufsverband.

Der VSLF ist politisch neutral. Wir vertreten unseren Beruf, zu den politischen Rahmenbedingungen kann jedes Mitglied seine eigene Meinung haben und kundtun. So wären wir als Lokführer grundsätzlich für den öffentlichen Verkehr eingestellt. Und gleichzeitig benötigen wir für den Arbeitsweg nur allzu unser Auto und die Zeit im Stau ist unsere Freizeit. Dies kommt besonders dann zum Tragen, wenn die Bahnen die jungen Lokführer dazu verpflichten, mit ihrem privaten Auto auf eigene Kosten verschiedene Depotstandorte abzudecken. Folglich würden wir natürlich auch den Strassenausbau unterstützen. Dieses Beispiel zeigt den Grund für unsere politische Neutralität exemplarisch.

In unserem Berufsverband gibt es unterschiedlichste Meinungen und Einstellungen. Das ist richtig und gut so. Dies hindert uns nicht daran, uns gemeinsam für bessere Arbeitsbedingungen für das Lokpersonal und alle unregelmässig arbeitenden Eisenbahner einzusetzen. Wir sind basisdemokratisch organisiert und bieten Verbindlichkeit.

Der VSLF hat sich als verlässlicher, fundierter und kompetenter Sozialpartner etabliert. Wir sind insofern nicht berechenbar, als dass wir unsere eigenen Meinungen und Überzeugungen abbilden und uns nicht in ein Schema zwängen lassen. Unsere Unabhängigkeit bietet uns diese wichtige Grundlage.

Wir verhandeln über unsere eigenen Arbeitsbedingungen selbst und sind somit Arbeitnehmervertreter im wahrsten Sinne des Wortes.

Geschäftsjahr 2023

Zum Bericht des vergangenen Geschäftsjahres des VSLF, welches wir im Detail heute Nachmittag würdigen, ein paar Auszüge.

Wir haben innert 16 Jahren die Mitgliederzahl von 1'165 auf aktuell über 2'500 Mitglieder mehr als verdoppelt.

Konkret hat sich beispielsweise bei der Turbo AG die Mitgliederzahl im Jahr 2023 um 32% erhöht. In der Sektion Ticino haben sich die Mitgliederzahlen um 23% erhöht und über die letzten vier Jahre sogar verdoppelt. Den Erfolg in der Sektion Ticino und bei der TILO SA verdanken wir unserem jungen Sektionspräsidenten Pietro Pangallo und seinen Kollegen. Diese Leistung verdient einen Applaus. Grazie Pietro.

Der Vorstand des VSLF arbeitet ausgezeichnet und die Zusammenarbeit im Team funktioniert. Sämtliche Funktionen sind gut besetzt und alle Bereiche agieren problemlos. Es ist eine wahre Freude. Und wohl verstanden, bis auf die Mutationsstelle sind alles aktive Lokführer. Ein Milizsystem par excellence mit Unterstützung unserer externen Partner. Ein Dankeschön für ihre Unterstützung.

Der VSLF vertritt bei den Normalspurbahnen in der Schweiz mittlerweile gut die Hälfte des Lokomotivpersonals, wobei ungefähr ein Viertel nicht in einer Gewerkschaft organisiert sein dürfte. Dieser hohe Organisationsgrad gibt uns die Legimitation für das Lokpersonal, und somit für uns selbst zu sprechen und zu verhandeln. Diese verantwortungsvolle Aufgabe werden wir auch bei den angedachten GAV-Verhandlungen bei der SBB AG wahrnehmen.

GAV / Verhandlungen

Der VSLF ist Sozialpartner bei sieben grossen Normalspurbahnen in der Schweiz und verhandelt über die Gesamtarbeitsverträge GAV mit.

Interessant ist, dass wir wohl über die jährlichen Lohnerhöhungen der gesamten Unternehmungen verhandeln können, über das effektive Gehalt des Lokpersonals jedoch nicht. Das Lohnniveau der einzelnen Funktionen bestimmen, zumindest bei der

SBB und BLS, einzig die Unternehmungen. Das bedeutet, dass die Firmen bestimmen, wem sie wie viel Lohn für welche Arbeit geben.

Für die bahnspezifischen Berufe gibt es keinen Branchendurchschnitt, an dem man sich orientieren kann, denn die wenigen Unternehmungen sind die Branche selbst.

Vielleicht erklärt dieser Umstand auch, warum der Lokführer aus unserer Sicht nicht die ihm zustehende Entlohnung erhält. Wir bieten immerhin total gut 6 Jahre Ausbildung, tragen grosse Verantwortung und haben weitreichendes Fachwissen, arbeiten im unregelmässigen Dienst, erlernen Fremdsprachen und tragen immer das Risiko, aus gesundheitlichen Gründen die Arbeit zu verlieren.

Die Höhe des Lohnes des Lokpersonals fällt bei den gesamtheitlichen Kosten eines Zuges praktisch nicht ins Gewicht. Denken sie an die Kosten für Rollmaterial, Infrastruktur, Unterhalt, Verwaltung und Innovation.

Arbeitsbedingungen

Nur weil wir kein Homeoffice machen können, nur weil wir auf dem Arbeitsweg nicht arbeiten können, nur weil wir exakt auf die Minute im Geschäft erscheinen müssen und nur weil wir uns unsere Arbeit nicht selbst zuteilen können, verzichten wir nicht auf zeitgemässe und attraktive Arbeitsbedingungen. Oder auf eine Kompensation dafür.

Was hat der Bundesrat in den strategischen Zielen an die SBB AG unter Punkt 3.1 vorgegeben? *«Die SBB verfolgt eine fortschrittliche und sozialverantwortliche Personalpolitik, bietet attraktive Anstellungsbedingungen, die ihre Konkurrenzfähigkeit sicherstellen, und engagiert sich mit geeigneten Massnahmen für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Sie erhöht den Frauenanteil im Unternehmen und insbesondere in Kaderpositionen.»*

Wenn man die Attraktivität eines Berufes mit dem Frauenanteil gleichsetzt, geht es dem Lokpersonal mit rund 6% Frauen effektiv miserabel. Da stellt sich die Frage, warum insbesondere die Frauen besonders in Kaderpositionen gefördert werden sollen, gleich doppelt.

Wichtiger ist die Vorgabe: *«Massnahmen für Vereinbarkeit von Familie und Beruf»*. Diese Forderung des Bundesrates an die SBB begrüssen wir ausdrücklich. Obwohl solche Vorgaben für attraktive Unternehmen eigentlich selbstverständlich sein sollten und ein wichtiger Schlüssel zur Gewinnung von brauchbarem und treuem Personal ist.

Der Traum der Bahnen und der Infrastrukturen nach absolut flexiblen Zügen, welche nicht mehr nach fixem Fahrplan verkehren, ist noch lange nicht ausgeträumt. Die Digitalisierung soll es möglich machen. Die Folge daraus ist der Wunsch nach ebenso flexiblem Personal, sprich Lokpersonal. Wenn die Züge flexibel fahren, kann dem Personal auch kein Dienstplan mehr abgegeben werden.

Digitale Einteilungsprogramme sollen zukünftig dem Personal die Arbeit zuteilen. Die Abkürzungen für diese Programme lauten SOPRE, CAROS, RailCORE und IPP. Wie bei allen Bundesbetrieben sind das riskante Kostengräber.

Es zeichnet sich ab, dass das System IPP bei der SBB am Schluss dazu zwingen wird, dass dem Personal ein Zeitfester statt einer verbindlichen Arbeitszeit zugewiesen werden muss. Hier sehen wir grosse Konfliktpotentiale. Denn wir sehen es nicht als

unsere Aufgabe, für fehlendes Fachwissen und digitale Zwänge uns unser eigenes soziales Grab zu schaufeln. Wenn ein 12-Stunden-Zeitfester auch 12 Stunden Arbeitszeit ergibt, haben wir uns gefunden.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die meisten Einteilungssysteme auf dem Prinzip beruhen: Den Letzten beißen die Hunde. So sehen keine wirtschaftlichen und sozialen Lösungen aus, welche die Zweiklassengesellschaft in den Unternehmungen minimieren soll. Wenn der Betrieb und die Finanzen die Parameter dominieren, erreichen wir keine wirklichen Fortschritte.

Zusätzlich dazu vernehmen wir, dass das Arbeitszeitgesetz AZG, welches im Grossen und Ganzen noch den Stand von 1971 hat, verschlechtert werden soll. Zur Erinnerung: Das Gesetz gibt immer noch eine 6-Tage-Woche vor und pro Ferienwoche sind 5 arbeitsfreie Tage vorgesehen.

Im AZG und der entsprechenden Verordnung dazu sind zeitgemässe Anpassungen überfällig. Die massive Zunahme des Verkehrs in der Nacht, die höheren Belastungen im Dienst, die höheren Geschwindigkeiten und die längeren Arbeitswege sind legitime Gründe dafür.

Und vielleicht sollte das Gesetz auch schlicht den gesellschaftlichen Gegebenheiten angepasst werden. Auch wenn ein paar touristische Seilbahnbetriebe an manchen saisonalen Tagen ein paar kleine Probleme damit haben könnten...

Der VSLF hat anlässlich des Treffens mit dem UVEK über den internationalen Personenverkehr IPV Anpassungen beim AZG vorgeschlagen, auch um gleich lange Spiesse für ausländische und Schweizer EVU zu erreichen.

Der VSLF ist leider nicht in der AZG-Kommission Vertretern.

Nachwuchs

Den Letzten beißen die Hunde gilt auch zusehends bei der Rekrutierung neuer Lokführerinnen und Lokführer.

Wir sehen uns aktuell mit einer grossen Pensionierungswelle konfrontiert. Die Rekrutierung für diesen harten und schönen Beruf ist nicht einfach und das Zeitalter der 100% Anstellungen über Jahrzehnte ist ebenfalls vorbei.

Ein neuer Trend ist, dass immer mehr Lokführer sich weg vom Führerstand in die immer zahlreicheren Schreibtischstellen retten. Sie bauen sich ein zweites Standbein auf und kommen weg vom der immer monotoneren und belastenderen Schichtarbeit. Und dies oftmals noch zum höheren Lohn. Wenn dazu die Personalressourcen durch die Unfähigkeit der Planungsabteilungen nicht richtig auf die Züge verteilt werden, kann es schnell kippen.

Die Rhätische Bahn RhB erlebt aktuell ihr Lokführer-Waterloo, wie die SBB 2019. Aktuell werden Lokführer von der BLS und anderen Bahnen an die RhB verliehen. Lokführer sind offensichtlich neu auch Leiharbeiter.

Drei Faktoren machen den Beruf attraktiv und zukunftsfähig: Der Lohn, die Abwechslung und die Arbeitszeiten. Bei der Abwechslung und den Arbeitszeiten sind intelligente Lösungen gefragt. Diese müssen aber nicht zwingend digitaler Natur sein.

Warum können Lokführer von der BLS zur RhB, SOB-Lokführer aber nicht auf SBB-Zügen fahren und umgekehrt?

Warum können Turbo-Lokführer nicht SBB-Züge fahren und umgekehrt?

Und warum können TILO-Lokführer nicht SBB-Züge fahren und umgekehrt?

Bei einzelnen Zügen geht eine vermischte Besetzung mit Lokpersonal scheinbar jeden Tag ohne Probleme. Bei den meisten Zügen ist es jedoch nicht möglich. Aus Prinzip. Die Antwort, warum es nicht geht, ist einfach: Man will nicht. Es würden Stellen aufgehoben werden und man würde die eigene Macht schwächen.

Wenn wir den jungen Kolleginnen und Kollegen nicht mehr Abwechslung mit mehr Strecken und mehr Fahrzeugen ermöglichen, weil man bei der Ausbildung ein paar Rappen einsparen will, dann bezahlt man mit zunehmender Fluktuation.

Durch mehr Strecken- und Fahrzeugkenntnisse hat man automatisch mehr Flexibilität bei der Einteilung der Arbeit und für das Personal mehr Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Und nebenbei hat man mehr Stabilität und Flexibilität beim Personaleinsatz bei Störungen, Streckensperrungen und Bauarbeiten.

Bis heute werden diese Zusammenhänge nicht verstanden. Und man hat auch kein Interesse, es zu verstehen. Schade, aber solange die finanziellen Mittel für diese Doppelspurigkeiten da sind, wird es hier leider keine Fortschritte geben.

ETCS / Digitalisierung Eisenbahn / automatische Kupplung

Ebenfalls grosse finanzielle Mittel erlauben es der Bahnbranche an verschiedensten digitalen Projekten zu arbeiten. Alles durch das BAV bewilligt und meist auch finanziert.

Wir ersparen es uns heute, auf selbstfahrende Züge, automatisches Rangieren und weitere Visionen einzugehen.

Die ganze Branche hat sich verrannt. Die vielen digitalen Systeme haben die Probleme nicht gelöst, sondern neue Schnittstellen geschaffen und grosse Kosten verursacht. ETCS beginnt den Betrieb ganz konkret zu behindern und löst Kosten im zweistelligen Milliardenbereich aus. Beides können wir uns eigentlich nicht leisten.

«Die Schweiz steht davor, den gleichen Fehler wie Deutschland zu machen»

Der Bahnausbau laufe aus dem Ruder, sagt Thomas Kuchler, Direktor der Südostbahn (SOB). Es gebe immer mehr nicht zweckmässige Ausbauten, bemängelt er im Gespräch mit Tobias Gafner. Schuld sei die Politik



Die jüngste Version der Zugsicherung ETCS wird zu grossen Fahrzeitverlusten führen. Wir können eine Zürcher S-Bahn nicht mehr wie heute fahren. Die Zugsicherung greift schneller ein und bremst die Lokführer. Das führt dazu, dass diese zwangsweise defensiver fahren müssen. Über kurz oder lang torpedieren wir damit unser System. Wollen wir einen Qualitäts- und Leistungsabbau, nur weil wir europäische Normen umsetzen müssen, bei denen wir nicht mehr mitreden dürfen? Mich treibt das viel stärker um

Wir haben für Sie, Herr Bundesrat Röstli, ein ETCS-Dossier erstellt mit der gesamten Problemstellung von ETCS in der Schweiz und Europa. Bei so hohen Beträgen, welche wir hier ausgeben, ist das sicher eine interessante Lektüre für Sie.

An dieser Stelle noch der Hinweis, dass man mit der automatischen Kupplung, welche mit grossen finanziellen Mitteln gefördert wird, wohl die Wagen direkt verbinden kann. Die Bremsprobe muss aber trotzdem gemacht werden. Dazu soll ein digitales System zur Anwendung kommen. Ob alle Wagen bei der Bremsprobe mitmachen, soll mit der digitalen Wagenliste garantiert werden. Und eben diese digitale Wagenliste hat SBB Cargo vor grosse und substanzielle Probleme bei der Sicherheit gebracht. Dies ist mit ein Grund, warum das BAV SBB Cargo die Fahrlizenz entziehen wollte. Dasselbe Bundesamt, welches selbst auch die Aufsichtsbehörde ist.

Bei den Bahnen und auch bei SBB Cargo gibt es gut ausgebaute Bereiche, welche einzig für Sicherheit, Qualität und Umwelt verantwortlich sind. Exakt diese Abteilungen wären dafür verantwortlich, dass es nicht so weit kommt.

Wir schrauben einerseits den Sicherheitslevel beim ETCS ins Unendliche hoch und gleichzeitig relativieren wir zum Beispiel bei den mechanischen Bremsen. Einzelne Systeme sind auf dem Sicherheitsniveau von Atomkraftwerken und gleichzeitig hängt alles davon ab, ob der Lokführer die korrekten Daten eingibt. Und diese Daten kommen aus unzuverlässigen Systemen, welche in etwa den Wetterprognosen von Übermorgen entsprechen.

Wenn dazu noch der Sicherheitsanspruch beim Personal durch gedankenlose Prozesse aufgeweicht wird, wird es gefährlich. Die Boeing-Werke können davon erzählen.

Wenn man, wie vor einem Monat in Zürich, um drei Uhr morgens mit einem leeren Extrazug nach Luzern an die Fasnacht fährt, weil die Passagiere nicht in den abgeschlossenen Bahnhof kamen, ist dies das Ergebnis von Prozesstreue und dem Ausschalten des gesunden Menschenverstandes. Das ist nicht gut.

Innovation

Es gibt aber auch geniale digitale Lösungen. Eines ist das Programm vPro auf den Fahrplänen des Lokpersonals.

Initiiert von einem Lokführer in Zusammenarbeit mit Profis vom Betrieb, der Infrastruktur und des Fahrplans. Ein oneSBB-Projekt. Vermutlich das einzige bis jetzt.

Der Grundgedanke ist nicht, dass man die Züge mit Signalen, ETCS, TMS und anderen Systemen wie bei einer Modelleisenbahn von aussen zu steuern versucht. Auch soll nicht die Flexibilität des Fahrplans angestrebt werden. Im Gegenteil.

Dank Perfektion und genauem Einhalten des Fahrplans durch den Lokführer, fahren die Züge exakter. Dies garantiert mehr Stabilität, mehr Vorhersehbarkeit, mehr Züge und somit mehr Kapazität. Wenn alle Züge exakt auf einen Knoten zufahren, können diese logischerweise besser und fließend eingefädelt werden.

Grundlage ist, dass der Lokführer bisher nach Erfahrung und aufgrund von Rundungsverlusten in der Bandbreite von Minuten gefahren ist. Der Lokführer kann viel besser fahren, braucht dazu aber die nötigen Live-Informationen. Dies hat bisher gefehlt.

Mit der Pünktlichkeitsanzeige mit + und – Sekunden kann mit maximaler Präzision auf die Sekunde gefahren werden.

	km	-	+	AE	Aarau	N180	PRO	An	Ab	18:07:41 16.03.24
	4.1	3	0	1311	sms 2-4,6,7 Altstetten	120 125	130	105	(18:07:4)	SBBP
Home	7.5	3	0		Schlieren		130	105	(18:09:4)	532 ADL
	8.9				Glanzenberg K9/L9/P9/Q9					
Tour	9.5	3	0		Glanzenberg		130	110	(18:10:5)	
	10.2				Kurve	110				
Fahren	10.9	7	13	(1332) 1307	sms 3-6 Dietikon	110 140	140	110	(18:11:4)	00:00:45
	10.9				via Stammlinie					Manövrieren
	12.5				Block P408/508/P608/708					
Formulare	13.7				Block P709/449/P509/609					
	16.1	3	8	1307	Killwangen-S.		140	125	(18:14:3)	
	17.4				Langacher ▲ P17 / Q17					
Dokumente	18.6				Rüsler P19 / Q19					
	19.9				Hiltiberg P20 / Q20					
	21.1				Rückerfeld P21 / Q21					
Private Dokumente	21.5				km 21.500 F					
	22.2	3	8		Mellingen Heitersberg		140	125	(18:17:3)	
	22.8	0	10		Mellingen		140	125	(18:17:5)	
	23.5				Block P323/423					
	25.9	0	3	1304	Mägenwil		140	125	(18:19:2)	
	27.7	10	10	1304	Othmarsingen	130	125	125	(18:20:1)	
	30.2	10	0		Gexi		125	120	(18:21:3)	
	10	0	0	1304	sms Lenzburg	125 140	160	120	(18:22:2)	+ 00 ^m 27 ^s

Die vPRO-Geschwindigkeitsspalte erlaubt es dem Lokführer bei pünktlicher Fahrt die errechnete Durchschnittsgeschwindigkeit zu fahren. Nach Erfahrung, Streckenprofil und externen Faktoren.

Das spart grosse Energiemengen ein, ergibt eine flüssigere und angenehmere Fahrt. Dem Lokführer gibt es die Gewähr, dass sein Zug nicht zu früh oder zu spät unterwegs ist und einen anderen Zug dadurch behindert.

Damit wird der Mensch und seine Erfahrung ins Zentrum gesetzt und sinnvoll genutzt. Und nebenbei wird der natürliche Spieltrieb genutzt.

Das System hat leider zwei ganz grosse und nicht korrigierbare Nachteile: Zum einen funktioniert das System perfekt und es bedarf keiner jahrelanger Bewirtschaftung. Zum andern hat es fast nichts gekostet. Es ist sozusagen gratis.

Kapazitäten schaffen, Präzision erreichen und effektiv Energie sparen in einem. Und das ohne Millionen- und Milliardeninvestitionen. Und wohlgemerkt, wir fahren jetzt dank vPro genauer als die Japaner. Dies im Mischverkehr von Güter-, S-Bahn und Fernverkehr. Das ist Schweizer Innovation.

Schluss

Wir bedanken uns bei Ihnen Herr Bundesrat Rösti für Ihr Interesse am Lokpersonal und am VSLF. Es kommen jedes Jahr auch eine stattliche Anzahl von Gästen aller Hierarchiestufen von allen Bahnen, der Industrie und weiterer Partner an unsere Generalversammlung. Das ist nicht selbstverständlich und wir erachten es als eine grosse Wertschätzung gegenüber dem Lokomotivpersonal.

Mit Wertschätzung allein sind keine Probleme gelöst. Aber Respekt und Anstand ist immer ein guter Grundstock, auf den man konstruktiv aufbauen kann. Das ist in etwa die schweizerische Sozialpartnerschaft, welche wir pflegen.

Vor zwei Jahren haben wir bei SBB Cargo International erlebt, dass ohne Einigung für einen neuen GAV, die Arbeitgeberseite einfach mit den anderen Sozialpartnern einen neuen GAV unterzeichnet hat. Juristisch ist dies vielleicht möglich, aber sozialpartnerschaftlich und unternehmerisch eine Bankrotterklärung. Das Personal wird es nicht als Wertschätzung seiner Arbeit verstehen.

Hier stellt sich die Frage, was wir für Wünsche und Forderungen an unseren Departementschef des UVEK haben. Eine gute Frage.

Wir sehen viele Leerläufe, wir sehen viel Gärtchen-Denken, wir sehen viele unnötige Parallelen. Wir haben immer mehr Vorschriften, Normen, Reglemente und Empfehlungen. Und wir haben einen immer grösseren Finanzbedarf für nur bedingt gestiegene Leistungen.

Die Automatisierungen und Digitalisierungen haben ihr Versprechen nicht gehalten und noch heute sind keine weltbewegenden Neuerungen zu sehen. Aber riesige, wiederkehrende und unnötige Kosten.

Die Eisenbahn kostet etwas und bringt volkswirtschaftlich viel. Doch das System ist weitgehend fertig erfunden. Guten und soliden Eisenbahnverkehr zu produzieren ist nicht spektakulär und auch langweilig. Aber sinnvoll.

Leider ist die Eisenbahn auch ein Tummelplatz von dem geworden, was sich ein KMU niemals leisten könnte. Wir erkennen zu wenig Unternehmergeist bei den Bahnen. Alle Entscheidungsträger sind nun mal keine Eigentümer, sondern Angestellte.

Vom Bundesamt für Verkehr, über die Verwaltungsräte und Geschäftsleitungen bis weit in der Hierarchie hinunter muss sich wieder die Frage gestellt werden, bringt es etwas, brauchen wir es und würde es auch ohne gehen.

Was wir brauchen, ist motiviertes Personal, einfache und logische Vorschriften und eine einfache, solide und sichere Technik. Den Rest kann man getrost abbauen.

Aktuell sehe ich keine Chance, diese Ziele zu erreichen. Im Gegenteil. Vielleicht in 5 Jahren, wenn alle Konzepte und Visionen ihre wahren Kosten und Probleme zur vollen Entfaltung bringen, könnte es für den VSLF interessant werden, mit seinem unabhängigen Fachwissen Lösungen einzubringen. Wir bieten uns an.

Unser Ziel als Lokomotivführer ist es, auf einem anständigen Niveau produktiv zu sein. Jede Unterstützung ist willkommen.

Danke für Ihr Interesse.

Hubert Giger
Präsident VSLF