Rede VSLF GV 2015 Genève
Hubert Giger, Präsident VSLF

Sehr geehrte Damen und Herren
Geschätzte Kolleginnen und Kollegen

Wir freuen uns, das erste Mal hier in Genf Gast zu sein bei unserer jüngsten Sektion, der Sektion Genève.
Mit dem Besuch von Herr Robert Cramer, Ständerat der République et Canton de Genève, und Herr Thomas Wenger, Mitglied des Grand Conseil de la République et Canton de Genève sowie Herr Blasie Hochstrasser, Directeur général de la Direction générale des transports canton de Genève sind der Kanton und die Region würdig vertreten und wir danke für Ihre interessanten und pointierten Ausführungen.

Am 18. März 1858 wurde die erste Bahnlinie in Genf von Frankreich kommend eröffnet. Das war vor exakt 158 Jahren und einem Tag. Beinahe so lange zurück liegt die Gründung des VSLF im Jahre 1876, vor 140 Jahren. Wir sind stolz darauf, einer der ersten Berufsverbände der Schweiz zu sein. Kontinuität und Verlässlichkeit sind bleibende Werte. Der VSLF ist seit 140 Jahren: Integer - autonome - forte.

VSLF Intern Geschäftsjahr

Wir können auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurückblicken: Unser Mitgliederbestand ist 2015 um 5,5% auf mittlerweile über 2000 Mitglieder angewachsen.
Insbesondere die jungen Kolleginnen und Kollegen schenken uns ihr Vertrauen und haben sich dem Verband der Schweizer Lokführer und Anwärter angeschlossen. Grosse Zuwachszahlen haben wir insbesondere in den Sektionen Romandie und Genf, sowie in der Sektion Ostschweiz. Einen grossen Dank an alle Verantwortlichen und den Sektionen für ihre hervorragende Arbeit.

Auch unsere Finanzen sind kerngesund. Dies verdanken wir einem vorausschauenden Vorstand und einer soliden Anlagestrategie. Die genauen Zahlen dazu heute Nachmittag.

Nicht unerwähnt lassen möchte ich die gute Zusammenarbeit mit unseren Partner und Dienstleistern. So haben wir mit der CAP Rechtsschutz-Versicherungsgesellschaft die allgemeinen Versicherungsbedingungen neu ausgehadelt und verbessert. Zahlreiche arbeitsrechtliche Fälle, insbesondere bei einer Güterbahn, konnten unsere Mitglieder mit der Unterstützung der CAP zu ihrer Zufriedenheit lösen.

Heute Nachmittag zwei neue Mitglieder in den Vorstand wählen. Benjamin Jelk, Leiter des Bereiches SBB Personenverkehr und unser Kassier Karl Liechti werden aus dem Vorstand zurücktreten. Wir möchten uns bereits jetzt herzlich bei Ihnen bedanken für ihre langjährige und erfolgreiche Arbeit zugunsten des VSLF. Die beiden Kollegen werden sich wieder vermehrt ihrer ersten Kernkompetenz als Lokomotivführer auf grosser Fahrt widmen.

Lohn Junge SBB P

Der andauernde Unterbestand an Lokpersonal bringt uns an Grenzen, sowohl in unserem Sozialleben, wie auch bei der Sicherheit. Obwohl der Lokführer ein marginaler Kostenfaktor ist, werden die Bestandsplanungen zunehmend kostenoptimiert, sprich: es wird mit Unterbestand geplant.
Nur mit dem Verzicht der Lokführer auf einen Teil ihrer Freitage konnte verhindert werden, dass ein offensichtlicher Teil der Züge wegen Personalmangel stehenblieb. Die Bahnen argumentieren mit dem Druck des Marktes. Dieselbe Argumentation auf das Lokpersonal

angewendet, würde unseren Marktwert erheblich steigern. Und der Markt spielt; die Bahnen beginnen sich mit guten Lohnangeboten und guten Arbeitsbedingungen gegenseitig Lokführer auszuspannen. Besonders SBB Personenverkehr leidet unter der Abwanderung junger Lokführer.

2014 konnten wir gemeinsam bei der SBB die Einstiegslöhne bei Neuanstellungen deutlich verbessern. Infolge der tiefen Einstellung unter der Abmachung Vision 2010 und bescheidenen Mittel für den Aufstieg in den letzten Jahren standen sich plötzlich Lokführer mit verschiedenen Arbeitsjahren und gleichem Lohn gegenüber.
Die jungen Lokführer – insbesondere aus der Westschweiz – verlangten letztes Jahr vom VSLF bei der SBB zu intervenieren. Nachdem wir an der letzten Generalversammlung zuhanden der SBB eine Resolution verabschiedet haben, konnten im Herbst 2015 die Verhandlungen für eine Korrektur beginnen.
Vor 12 Tagen einigte man sich auf das mittlerweile bekannte Ergebnis. Das Resultat stellt einen guten Kompromiss dar und ich freue mich sehr, dass ein grosser Schritt zu einer zumindest adäquaten Entlöhnung der jungen Kolleginnen und Kollegen erreicht werden konnte. Sie haben es verdient. Ich danke unserer Verhandlungsdelegation Benjamin Jelk und Daniel Ruf und den Vertretern der SBB für dieses Resultat, das für alle Beteiligten ein Gewinn sein wird.
Uns bleibt noch die Aufgabe, allfällige vergleichbare Fälle bei SBB Cargo zu eruieren. Auch dies sollte möglich sein.

Bahnen / Verhandlungen

Entscheidend für attraktive Arbeitsplätze ist nicht nur die Entlöhnung, sondern vielmehr ein transparentes Lohnsystem mit einer realistischen Perspektive.
Aktuell befinden wir uns bei diversen Bahnen im Verhandlungsmodus. Neue Lohnsysteme und neue GAV's sind gewünscht. So bei der BLS und der SOB. Schlaumeiereien von – auch externen – Beratern betreffend Lohnsysteme versprechen zwar einen kurzfristigen Gewinn, aber deren Folgen kosten bereits mittelfristig wieder ein Mehrfaches der vermeintlichen Einsparungen.
Wichtig ist uns eine realistische Perspektive für den Lohnanstieg. Wir wünschen der BLS und der SOB ein gutes und transparentes Lohnsystem mit einer realistischen Perspektive für den Lohnanstieg und somit die Grundlage für ein erfolgreiches Unternehmen am Arbeitsmarkt. In diesem Sinne wünschen wir auch unserer Verhandlungsdelegationen jeden denkbaren Erfolg.
Bei der Thurbo AG arbeiten wir seit über zwei Jahren an einer 5. Ferienwoche und ein Schiedsgericht zum Lohnsystem ist noch offen. Bei der TILO SA im Tessin gibt es laufend Änderungen und somit etwas zu verhandeln.

Als verlässliche Sozialpartner nehmen wir, wie vereinbart, die Begehren auf und sind bereit für faire Verhandlungen. Genauso bringen auch wir unsere berechtigten Forderungen ein und bestimmen als Sozialpartner unsere Verhandlungsdelegation selbst.

Arbeitsbedingungen

Ein Schlagwort beherrscht wie kein zweites die Hochglanzprospekte der Unternehmungen; *zeitgemässe Arbeitsbedingungen*.
Überall wird die Möglichkeit zu Teilzeitarbeit, Kindertagesplätzen, flexible Arbeitszeiten, Homeworking usw. angepriesen. Leider können all diese schönen Früchte der modernen Arbeitswelt vom Lokpersonal nicht - oder nur bedingt gekostet werden.

- Wir verlangen nicht attraktive Personalrestaurants mit Café-Lounges und Wohlfühloasen, die rund-um-die-Uhr betrieben werden. Aber bitte auch abends um 23h mindestens einen anständigen Raum mit einer Kaffeemaschine, etwas Kleines zu essen und Möglichkeiten sich zu erholen; schliesslich arbeiten wir rund-um-die-Uhr im sicherheitsrelevanten Bereich.

- Kindertagesstätten wurden in der Werbung für Lokführer vereinzelt schon propagiert, bis man wohl gemerkt hat, dass auch ein Kind um 3h morgens lieber weiterschlafen will als in die Krippe zu gehen.
- Auch Homeworking wird wohl in der nächsten Zeit kaum für uns möglich sein, trotz den euphorischen Ankündigungen des Leiters IT SBB im *Blick* über selbstfahrende Züge.
- Aber auf die Möglichkeit zur Teilzeitarbeit bestehen wir. Wir sind nicht bereit, ein kosteneinsparendes System des Unterbestands mit dem Verlust auf Teilzeitarbeit zu kompensieren. Wir halten unsere Versprechungen und erwarten dies auch von unseren Partnern.

Und wir erwarten anständige Pausenregelungen:
Bei einigen Bahnen werden ohne mit der Wimper zu zucken regelmässig Essenspausen von 20 Minuten ohne Wegzeiten eingeteilt. Laut Arbeitszeitgesetz AZG ist dies zulässig bei Diensten bis 9 Stunden, Zitat Bundesamt für Verkehr BAV: „*dass die Arbeitsunterbrechung, welche der Ernährung dient auch am Arbeitsplatz zugeteilt werden kann. Jedoch sollte mindestens eine sanitäre Einrichtung erreichbar sein".*
Gemeint ist, dass der Lokführer wenigstens 20 min für die Verpflegung und Hygiene zur Verfügung hat. «Ohne Wegzeiten» bedeutet, dass der Lokführer seine 20 minütige „Mittags"-Pause also in der Regel auf dem Perron beim Wechseln zu seinem neuen Zug verbringt; vielleicht mit einem kleinen Abstecher zur Toilette (falls vorhanden) oder zum Kiosk (falls noch offen).
Solche Arbeitsbedingungen sind zwar rein juristisch nicht falsch, aber vorsätzlich unanständig und lassen sich nicht vereinbaren mit dem zeitgeistigen Hochglanzprospekt-Image. Und schon gar nicht, wenn man die Sicherheit ernst nimmt.

Die immer grösser werdenden Unterschiede bei den Arbeitsbedingungen in den öV Unternehmungen stellen eine ungesunde Entwicklung dar. Es ist bemühend, von allen Seiten die Antwort zu erhalten, dass es juristisch nicht unkorrekt und somit nicht unmöglich sei. Bei der SBB AG und SBB Cargo AG haben wir im Anschuss an unserer GV in Locarno 2012 erreicht, dass eine Arbeitsunterbrechung als Essenspause mindestens 20 Minuten effektiv für die Verpflegung zur Verfügung steht und in einem Pausenraum stattfindet.

Wir haben dem BAV bereits mitgeteilt, dass wir sie und die betreffenden Bahnen im Falle eines Unfalls in die Verantwortung nehmen werden. Unsere Anfragen und Forderungen sind hinterlegt und werden bei Bedarf verwendet. Wir werden nicht akzeptieren, dass aus Kostengründen Sicherheitsrisiken generiert – und dem Lokpersonal die Verantwortlichkeiten zugeschoben werden.
Dasselbe gilt für die Endkontrolle bei den Zügen: Es ist weder unsere Aufgabe noch steht es im Stellenbeschrieb, dass das Lokpersonal zuständig ist für die Kundendienstliche Endkontrolle in den Zügen. Dafür ist ausgebildetes Personal zuständig, wie das Zugpersonal oder die Transportpolizei, die vorschriftsmässig mindestens zu zweit unterwegs ist. Auch hier liegt die Verantwortlichkeit bei den Bahnen, einen sauberen Prozessablauf zu erarbeiten, inkl. der juristischen Verantwortlichkeiten und der zeitlichen Anpassung der Dienste.

Léman Express

Um moderne und zeitgemässe Arbeitslätze für Lokführer anzubieten und doch wirtschaftlich produzieren zu können ist eine gewisse Grösse des Personalkörpers erforderlich. Dadurch lässt sich das Personal flexibler und effizienter einsetzen und es ergibt ein flexibleres und günstigeres Reservemanagement, flexiblere und günstigere Vorhaltungen für Krankheit und Arbeitsausfälle, eine bessere Beherrschung von Betriebsstörungen sowie eine problemlose Bewältigung von Eventverkehr.

In einer fiktiven Planung des Lokpersonal-Einsatzes bei SBB Personenverkehr in Jahre 2012 wurde bewiesen, dass mit dem gemischten Einsatz im Fern- und Regionalverkehr grosse

Synergien genutzt werden können. Und somit Kosten. Diese Einsparungen wären auch mit der Zusammenführung des Fahrpersonals bei der SBB und deren Tochterfirmen Thurbo, TILO und RegionAlps schon längst erreichbar.

Im Hinblick auf die geplante S-Bahn in Genf, dem Léman Express, ist das zukünftige Betriebskonzept noch offen.
Wie wir von Frau Barbara Remund gehört haben, gibt es die drei Varianten:

1. Getrennte Mutterhäuser SNCF und CFF ohne interoperablem Fahrpersonal
2. Getrennte Mutterhäuser SNCF und CFF mit interoperablem Fahrpersonal
3. Bildung einer Tochtergesellschaft und Anstellung des Fahrpersonals in der neu gegründeten Tochtergesellschaft

Durch die Auslagerung von Fahrpersonal in eine neue Tochterfirma von SBB und SNCF würden die erwähnten Vorteile nicht genutzt werden können, was zu nicht verantwortbaren Mehrkosten führen würde. Ob sich die Kulturen der beiden Länder und deren Bahnen in einer Firma zusammenfassen lassen, möchte ich nicht beurteilen, aber offenbar zeichnen sich bereits Probleme ab. Ich erinnere nur daran, dass in Basel die durchgehende S-Bahn Linie nach Mulhouse im Jahre 2008 nach 10 Jahren wieder eingestellt wurde.

Nebenbei bemerkt: Die Lokführer des Depot Genf, unsere heutigen Gastgeber, fahren bereits seit 1950 bis nach La Plaine und Bellegarde in Frankreich. Und sie bedienen neben den SBB Fahrzeugen auch die neueste Generation der Train à grande vitesse TGV der SNCF und besitzen Sprachkenntnisse in deutsch und italienisch für die Fahrt nach Domodossola, Luzern und St. Gallen. Und die bisherigen Regionalzüge in der Region habe sie ebenfalls professionell und zur allgemeinen Zufriedenheit aller in der gewohnten Schweizer Qualität erbracht.

Der Kanton Genf sollte sich den längerfristigen Vorteil zunutze machen und sich mit der SBB für eine Lösung einsetzten, welche das Lokpersonal der SBB gemischt auf dem Léman Express einsetzt. Zuhanden den Vertretern der Politik und der öffentlichen Hand hat der VSLF eine Stellungnahme verfasst, welche den Vertretern noch zugestellt wird und auch heute hier aufliegt. Wir machen darin Werbung für unsere Lokführer der SBB in Genf: Denn sie sind die Besten.

Transit Güterverkehr

Das Bundesverwaltungsgericht hat im Bezug auf die Entlöhnung der Lokführer in Brig zu italienischen Löhnen durch die Crossrail entschieden.Nach dem vom SEV angestrengten Gerichtsurteil des Bundesverwaltungsgerichts muss nun das Bundesamt für Verkehr die Branchenüblichkeit der Löhne für Lokführer festlegen. Laut Gerichtsurteil ist es zulässig, den inländischen und den grenzüberschreitenden Güterverkehr als zwei unterschiedliche Branchen zu bezeichnen.
Die Löhne haben sich an der Branche zu richten, dass sind die Schweizer Güterbahnen BLS, SBB Cargo und SBB Cargo International. Die Problematik, dass trotz diesem Entscheid zukünftig wohl mehr Güterzüge mit im Ausland stationierten Personal in und durch die Schweiz fahren werden, bleibt bestehen. Mit dem Abkommen von SBB Cargo International, dass ein Austausch von Leistungen in der Schweiz und im Ausland zu 50/50% stattfindet, ist der richtige Weg.
Dass wenigstens die wichtigsten Bahnen in der Schweiz ihre volkswirtschaftliche Verantwortung wahrnehmen ist verdankenswert. Wem die Schweizer Bundesämter verpflichtet sind, scheint immer weniger klar.

Innerhalb der Autonomen Lokführergewerkschaften Europas ALE versuchen wir, zusammen mit der GDL, im grenzüberschreitenden Einsatz des Lokpersonals wenigsten die landesüblichen gesetzlichen Zeitzuschläge einzufordern. Dies im Sinne gleichlanger Spiesse

für die Unternehmungen.

Was uns die Zukunft im Güterverkehr nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnel und der Zufahrtslinien bringt, ist schwer voraus zu sehen. Wir als Berufsverband bleiben dran und wir werden zusammen mit der ALE unseren Einfluss geltend machen. Zum Wohle des Lokpersonals.

Zukunft

Der VSLF als Berufsverband der Lokomotivführer ist für die Zukunft gut aufgestellt und wir freuen uns auf die kommenden Herausforderungen zum Wohle des öffentlichen Verkehrs.

Und trotz der Ankündigung, dass die Züge schon bald automatisch fahren werden, dürfen Sie wohl noch ein paar Jahrzehntchen mit uns rechnen. Wir auf alle Fälle rechnen mit Ihnen.

Merci für Ihre Aufmerksamkeit und noch einen schönen Tag hier in Genf.

Hubert Giger
Präsident VSLF