

Hubert Giger/ Präsident VSLF
Rede zur GV 2021 / Mendrisio TI / 19. März 2022

Geschäftsjahr VSLF

Sehr geehrte Damen und Herren
Geschätzte Kolleginnen und Kollegen

Zuerst überwiegt die Freude, heute zusammen wieder eine Generalversammlung vor Ort im schönen Tessin durchführen zu können.

Die beiden Generalversammlungen in den letzten zwei Jahren mussten abgesagt werden. So gilt der Rückblick auf das Geschäftsjahr des VSLF auch den beiden zurückliegenden Jahren.

Trotz der Corona bedingten Einschränkungen sind wir beschluss- und handlungsfähig geblieben. Die letzten zwei Generalversammlungen wurden als Delegiertenversammlungen im Postverfahren durchgeführt.

In den letzten drei Jahren wurde die Hälfte des Vorstands neu gewählt und das Durchschnittsalter im Vorstand ist von 47,5 Jahren auf 42 Jahre gesunken. Es ist erfreulich, dass uns Nachwuchsprobleme keine Sorgen bereiten. Gleichzeitig ist die Mitgliederzahl in den letzten drei Jahren um 17% angestiegen.

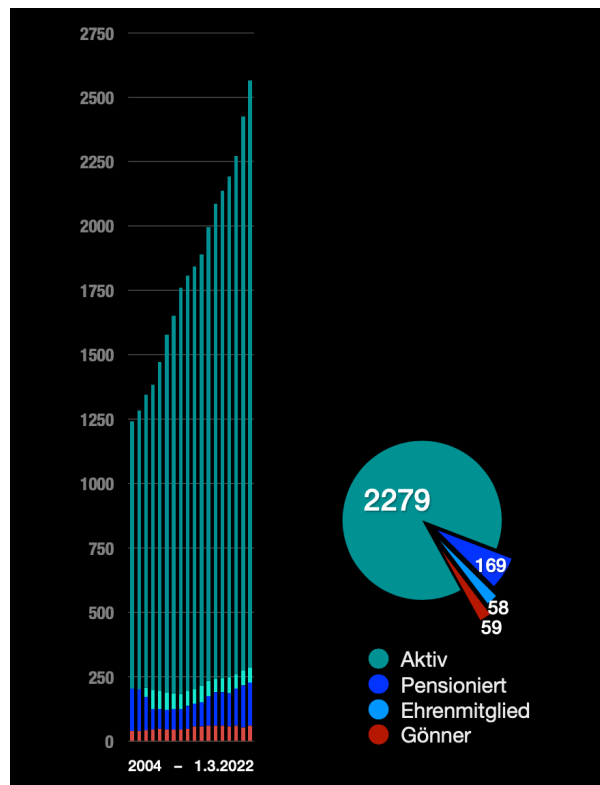
Seit dem Jahr 2006 hat sich die Mitgliederzahl des VSLF mehr als verdoppelt auf heute über 2'250 aktive Mitglieder. (Bild 1)

Offensichtlich ist das Interesse nach einer guten Personalvertretung gross und diese auch notwendig. Wir freuen uns über das Vertrauen, das wir durch Ehrlichkeit, Integrität und die Kenntnis unserer Probleme und Bedürfnisse hart erarbeitet haben.

Auch ein guter Berufsrechtsschutz durch die CAP Rechtsschutz trägt das seinige dazu bei.

Der VSLF hat sich gefestigt und deutlich an Kontur gewonnen. Wir sind heute DER Lokomotivführer-Verband der Normalspurbahnen in der Schweiz.

Zudem sind wir finanziell gesund, dies auch wegen einer sehr sparsamen Geschäftsführung und einem guten Augenmass dafür, was den Mitgliedern und den Bahnen eine Wertschöpfung bringt, und was nur Kosten verursacht. Schliesslich stehen wir für eine effiziente Verwendung der uns anvertrauten finanziellen Mittel in der Verantwortung.



Mein grosser Dank gilt allen internen Diensten und Helfern im VSLF; insbesondere der Mutationsstelle, dem Kassier und der neuen Funktion Stellvertreter Kassier. Und natürlich ein grosses Dankeschön an unsere Mitglieder für ihr Vertrauen.

Rückblick Corona

Bei einem Rückblick muss auch auf die Corona-Pandemie eingegangen werden. Für das Lokpersonal gab es kaum Änderungen, wir haben auch in dieser ungewöhnlichen Situation wie immer unsere Arbeit gemacht. Zugausfälle gab es vor allem wegen dem hausgemachten Personalmangel, nicht wegen Corona-bedingten Ausfällen.

Dass trotz des Herunterfahrens des Verkehrs kein Lokpersonal eingespart werden konnte, zeigt deutlich, was von den IT-Versprechungen der automatisierten Einteilungsprogramme zu halten ist. Die schöne neue Welt der automatisierten Prozesse scheitert an den einfachsten Aufgaben, die noch vor wenigen Jahren ein paar kompetente Mitarbeiter problemlos bewältigt hätten.

Man könnte daraus lernen... wenn man will.

Wir erinnern uns, dass wir Lokführer am Anfang der Pandemie Züge aus den Gefahrengebieten Italien und dem Elsass übernahmen, als noch niemand wusste, welchen gesundheitlichen Gefahren man sich aussetzen wird. Da war die Angst mit dabei.

Dass wir Lokführer den gesamten Verkehr im Auftrag der öffentlichen Hand weiterführen mussten, konnten wir akzeptieren. Ebenso, dass wir lange keine Desinfektionsmittel hatten und dass die Personalrestaurants und weitere Verpflegungsmöglichkeiten geschlossen wurden.

Aber diese Selbstverständlichkeit, mit der das fahrende Personal trotz der unsicheren Lage herausgeschickt wurde, um den Betrieb aufrecht zu erhalten, ist vielen Mitarbeitern sauer aufgestossen.

Während Mitarbeiter ins Homeoffice geschickt wurden, um sich und ihre Familie zu schützen, wurde von uns sogar gefordert, auf vereinbarte Arbeitszeitregelungen zu verzichten, um den Auftrag und die finanzielle Unterstützung der öffentlichen Hand nicht zu gefährden.

Im Gegensatz zum Zugpersonal haben wir die geforderten Verschlechterungen der Arbeitszeitregelungen nicht akzeptiert, da für uns die Aufrechterhaltung des Betriebs eine Selbstverständlichkeit war.

Bei der Basis organisierten wir uns während dieser Zeit zum grössten Teil selber. Dies funktionierte sogar schneller und effizienter, da der Betrieb auf das Notwendigste reduziert war. Wir erhielten während der Coronazeit fast keine Änderungen oder Anpassungen von Betriebsvorschriften, Reglementen oder Touren; die gesamte Bürokratie wurde massiv heruntergefahren. Für Viele war es eine Erleichterung, endlich wieder echte Probleme in Zusammenarbeit mit kompetenten Kollegen vor Ort zu lösen, anstatt Prozessabläufe und Statistiken zu bewirtschaften. Und alles funktionierte, trotz – oder sogar: wegen – der fehlenden Bürokratie. Dies sollte uns zu denken geben.

Ich attestiere den Bahnen, dass sie die Möglichkeit der Isolation für Risikogruppen sehr pragmatisch und unkompliziert ermöglichten. Vieles verlief diesbezüglich in einem sehr fairen und anständigen Geist. Herzlichen Dank dafür.

Arbeitsbelastung / Lohn

Wir erledigen unsere Arbeit gerne. Wir erwarten weder Homeoffice noch gleitende Arbeitszeiten. Aber auch wir schätzen gute und zeitgemässe Arbeitsbedingungen. Dazu gehören zum Beispiel maximale Verbindlichkeiten betreffend Arbeitszeiten, die sogenannten Avisierungsfristen. Die Zuverlässigkeit der Planungen schwindet parallel mit den zunehmenden Möglichkeiten von IT-Programmen. Obwohl zumindest im Personenverkehr über 90% der Züge ein Jahr vorausgeplant werden können, wird ein grosser Teil der Leistungen für das Lokpersonal täglich geändert; dies zu Lasten des Soziallebens, der Familie und auch der Gesundheit. Dass diese Erschwernisse bei den Cargo-Bahnen mit einer deutlich höheren Volatilität um keinen Deut besser sind, versteht sich.

Das Lokpersonal wird auf die Minute genau verplant. Auch Pausen richten sich nach der Verfügbarkeit für den Betrieb, nicht nach den Bedürfnissen der Mitarbeiter. Dass die Leistungen in den Arbeitsschichten seit Jahren laufend zunehmen, auch aufgrund des dichteren Verkehrs und höheren Geschwindigkeiten, ist ebenso eine Tatsache wie schwindende Erholungszeiten durch kürzere Wendezeiten der Züge. Dass die extremen Arbeitszeiten in der Nacht zugenommen haben, ist dem Verkehr geschuldet, belastet die Gesundheit aber trotzdem stark und unablässig.

Diese Mehrbelastungen und Flexibilisierungen gelten immer mehr als selbstverständlich. So hat das Lokpersonal seit über 20 Jahren keine reale Lohnerhöhung mehr erhalten. Im Gegenteil: es werden laufend neue Argumente gesucht, um zusätzliche Leistungen nicht bezahlen zu müssen, oder wenigstens nur teilweise. Mittlerweile wird sogar aufgrund nicht plausibler Stellenbeschriebe das aktuelle Lohnniveau des Lokpersonals in Frage gestellt.

Im neuen GAV von SBB Cargo International verlangt man, dass der Mehrverkehr in den frühesten Morgenstunden mit Verschlechterungen bei den Arbeitszeitregelungen kompensiert werden soll. Sogenannte Flexibilisierungen. Wohlverstanden, die Dienste beginnen oft um 11 oder 12 Uhr; in der Nacht. Und sie dauern bis in den Morgen. Dies an 6 Tagen hintereinander. Im Wechsel mit Früh- und Spätdiensten. Jahrein – Jahraus.

Dass der geplante finanzielle Ausgleich SBB Cargo International für diese Belastungen an alle Angestellten in der Firma verteilt werden soll, obwohl diese nur vom Lokpersonal geleistet werden, offenbart hier eine Zweiklassengesellschaft-Mentalität.

Solche offensichtlichen Ungleichbehandlungen in den Unternehmen sind ungesund und gefährlich. Während bei der Basis jeder Franken dreimal umgedreht wird, sind woanders fast unbegrenzte Mittel vorhanden.

Aus aktuellem Anlass gestatten Sie mir ein paar Worte zu den abgeschlossenen GAV-Verhandlungen bei SBB Cargo International.

Wir haben bereits am Anfang der Verhandlungen mitgeteilt, dass wir diese Ungleichbehandlung und einseitige Mehrbelastung nicht mittragen können. Interessiert hat es offenbar niemanden.

Die Verschlechterungen für die Arbeitszeitregelungen beim Lokpersonal werden weder vom Arbeitgeber noch den anderen Gewerkschaften bestritten. Sie alle

äusserten ihre Bedenken zur Gesundheitsbelastung, die in einem scharfen Kontrast stehen zu der Geschäftsphilosophie wie im Ingress des GAV beschrieben.

Trotzdem scheint der Arbeitgeber nicht interessiert zu sein am langfristigen Wohl seiner Unternehmung und ignoriert die Bedenken. Über die Gründe können wir nur mutmassen.

Dass aber unsere Partner-Gewerkschaften bewusst und sehenden Auges ein Teil des Personals ohne Notwendigkeit oder Druck einer erhöhten Gesundheitsbelastung aussetzt, offenbart ein seltsames Verständnis für eine integre Personalvertretung. Und es entspricht auch nicht den grossen gewerkschaftlichen Zielen vom Gleichgewicht von Berufs- und Privatleben bis hin zur Frauenförderung.

Der VSLF sagte Nein zu den Arbeitszeitverschlechterungen auf Kosten der Gesundheit und Sicherheit, zumal es der Firma gut geht und gemäss eigenen Aussagen kein Handlungsbedarf besteht. Dies erwarten unsere Mitglieder zu recht von uns.

Wir bedauern, dass die über 9 Monate dauernden Verhandlungen kein Resultat hervorbrachten, dem wir mit Überzeugung zustimmen können.

Auch mit anderen Bereichen und Beschlüssen hat man in den letzten Jahren gezielt einzelne Personalgruppen geschont und andere zur Kasse gebeten. Ich spreche nicht von Lohnstufen oder Berufsgruppen, ich spreche von Jung und Alt. Die SBB Sparmassnahmen im Jahre 2021 sind einzig zulasten der jungen Kolleginnen und Kollegen im Aufstieg gegangen. Die alten Mitarbeiter haben sogar gleichzeitig eine Prämie von 200 Fr erhalten. Ich weiss bis heute nicht wofür, kann es mir aber vorstellen.

Töchter

Ein weiterer störender Zustand ist die Ungleichbehandlung des Personals auch in Mutter- und Tochterfirmen mit grossen Unterschieden in Lohn und Arbeitsbedingungen trotz identischer Arbeit. Und das sogar mit denselben Logos auf den Zügen und auf den Briefköpfen.

So haben die Kollegen der GDL in Deutschland erreicht, dass das Tarifniveau des Branchenleaders DB bei allen Bahnen angewendet wird. Die Begründung ist einfach: Für dieselbe Arbeit gibt es denselben Lohn. Dies ist auch in unseren GAV's so verankert. Und der Wettbewerb wird nicht auf Kosten des Personals ausgetragen.

Man ist nicht der beste Arbeitgeber im Land, wenn man mit Tochterfirmen das Niveau drückt. Die Kantone und Regionen können billigen – weil durch die Muttergesellschaften quersubventionierten - Regionalverkehr bestellen und die attraktiven und gut dotierten Arbeitsplätze sind im Mutterhaus angesiedelt.

Dass wir bei der SBB einen Lohnaufstieg für die neuen Lokführer vom Minimum zum Maximum innert 10 Jahren vereinbart haben, ist eine gute, aber längst überfällige Massnahme; eine notwendige Investition, um überhaupt interessierte Personen für den Beruf zu gewinnen und zu halten.

Nur eben, dieser 10-jährige Aufstieg ist nichts anderes als das, was wir vor 20 Jahren bereits hatten. Also keine Neuerung, sondern ein Abschaffen grosser Einsparungen auf Kosten junger Kollegen über Jahrzehnte.

Das Modell «Blumenthal» der Nuller-Jahre mit der Variante Billig-Lokführer ist definitiv zu Ende. Wie tönt es aktuell von Seiten Arbeitgeberverband: *Wenn man gute Mitarbeiter anstellen will, muss man sich als attraktiver Arbeitgeber einiges einfallen lassen.*

Und wir brauchen nicht nur gute Mitarbeiter, sondern auch viele.

So gehen in den nächsten Jahren 10'000 Kollegen in Pension. Zusammen mit ihrem Bahn-Knowhow.

Die durch die Pandemie verursachten finanziellen Herausforderungen der Bahnen sind auch eine Gelegenheit, sich wieder vermehrt auf die Kernkompetenzen zu fokussieren: Wir sollten wieder in effiziente Produkte investieren statt in teure Zukunfts-Illusionen. Wenn wir Stabilität möchten, muss die Technik den Menschen unterstützen, nicht umgekehrt.

Damit sind wir bei den Themen digitale Systeme und ETCS angelangt.

Digitalisierung / ETCS

Die technischen Entwicklungen forderten von den Bahnen stets Anpassungen ab. Im heutigen digitalen Zeitalter ist aber die Versuchung gross geworden, die Eisenbahn neu zu erfinden. Man glaubt, dass Kapazitätsprobleme mit IT-Programmen gelöst werden können und dass die Robustheit des Fahrplans von Bits und Bytes abhängt. Die menschlichen Kompetenzen sollen soweit als möglich ergänzt oder ersetzt werden durch Algorithmen.

Und was haben wir aktuell in Wirklichkeit?

- Es gibt immer noch keine Fahrzeuge, welche sich selbst in Betrieb nehmen und die Fahrbereitschaft herstellen. Die modernen, mit neuester digitaler Technik vollgestopften Fahrzeuge brauchen bis zu 8x länger für die Inbetriebnahme.
- Das europäische Sicherungssystem ETCS scheitert seit 40 Jahren im Versuch, europakompatibel zu werden. Allein in der Schweiz gibt es 5 unterschiedliche, nicht kompatible ETCS Varianten.
- Viele «Assistenzsysteme», die uns als Zwischenstufe bis zur Automatisierung im Jahr 2065 verkauft werden, müssen permanent kontrolliert und korrigiert werden, weil sie unzuverlässig sind. Sie werden zunehmend zu einer Belastung.
- Zurzeit wird das System ETCS Baseline 3 ausgerollt, eine weitere Insellösung in der Schweiz, die wertvolle Kapazitäten vernichtet und weniger Sicherheit bietet als die heutigen Systeme.
- Wir haben Programme wie SOPRE - oder RailOpt, das aber vorzeitig gestoppt wurde.

Die Liste liesse sich beliebig erweitern.

Die Schweizer Bahnen machen das alles mit, trotz den hohen Kosten. Weil sie Angst davor haben, den Anschluss zu verpassen. Das Schüren dieser Angst ist vor allem

ein cleveres Geschäftsmodell und wird verkauft mit Schlagwörtern wie: «First-Mover», «Innovation» oder «Europakompatibilität».

Mittlerweile zeichnet es sich ab, dass wir mit diesen Systemen die vielen von der Politik bestellten Züge nicht stabil fahren können. Die von der Industrie versprochenen Lösungen werden die Eisenbahn nicht zuverlässiger und robuster machen, sondern nur die Kosten massiv nach oben treiben.

Und wenn man eine Verlängerung der Fahrzeiten plant, dann ist das keine physikalische Notwendigkeit, sondern die erste Auswirkung eines realitätsfremden Konzepts.

Es ist eine Bankrotterklärung.

Wir hatten die meisten Zugsausfälle wegen Personalmangel und wegen der unzuverlässigen «innovativen» Technik. So haben wir im 2018 ganze Linien wegen Lokführermangel eingestellt und der Lemman Express am Genfersee ist nie richtig zum Fliegen gekommen.

Die wichtigste Trumpfkarte der Eisenbahn jetzt und in Zukunft ist ihre Zuverlässigkeit. Und es ist schon erstaunlich, dass wir mit so modernen digitalen Systemen und so hohen finanziellen Investitionen die Stabilität der Eisenbahn nicht erhöht haben.

Das Ausmass der Digitalisierungen wird sich erst in den kommenden Jahren zeigen, wenn ein grosser Teil des Bahn-Knowhows verschwunden sein wird. Wie viele Kollegen in den nächsten Jahren in Pension gehen, ist bekannt.

Davor sollten die Bahnen und auch das BAV Angst haben. Die Weichenstellungen der nächsten Jahre werden entscheidend sein, ob wir in Zukunft bestehen werden.

IT-Lösungen funktionieren nicht automatisch, weil es IT-Lösungen sind. Wenn ein Problem nicht grundsätzlich verstanden wird, hilft auch keine künstliche Intelligenz.

Und: wir Lokführer argumentieren nicht aus einer Angst heraus, dass wir wegdigitalisiert werden könnten. Aber wir haben Angst vor «Assistenzsystemen», die unsere Kapazitäten Stück für Stück vernichten, bis sie eines Tages nicht mehr kompensiert werden können.

Das aktuelle Debakel im internationalen Verkehr nach München und Mailand zeigt eine weitere offene Wunde. Wenn die Milliarden-Investitionen in die Infrastruktur, wie die Elektrifizierung nach München und die Basistunnel am Gotthard und Ceneri weder zu spürbaren Zeitgewinnen und schon gar nicht zu stabilen Verbindungen führen, werden die Investitionen nicht effizient genutzt.

Sogar das Gotthard-Komitee, eine Interessenvertretung von 13 Kantonen, 8 Städten und z.B. der Zürcher- und der Tessiner Handelskammer schreibt in seiner Stellungnahme zum Fahrplan 2020, dass die Fahrzeitgewinne mit den Basistunnels am Gotthard und Ceneri weiterhin nicht vollständig realisiert werden. Und dies, obwohl der GBT seit vier Jahren in Betrieb ist. Ich zitiere: «*Die Fahrzeit von 1h und 40 Min zwischen Lugano und Milano für einen Euro-City ist absolut nicht akzeptierbar.*»

Eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 48 km/h über 80 km.

Aktuell versucht man in drei Stunden von Zürich nach Milano zu fahren. Es funktioniert nicht. Und die Ankunft in Mailand ist nicht in der Stazione Centrale, sondern in einem Nebenbahnhof. Wer solche Fahrplanübungen auf dem Buckel der Reisenden anordnet, arbeitet gegen unsere Eisenbahn.

1969, vor über 50 Jahren, fuhr der TEE Zug in 3 Stunden und 47 Minuten von Zürich nach Mailand. Noch ohne die beiden Basistunnels aber bereits mit automatischem Systemwechsel in voller Fahrt in Chiasso. Eine gewaltige Leistung, hervorgebracht durch Organisation, Qualitätsbewusstsein und Fachkenntnis der Detailprobleme.

Unseren extrem hoch getakteten Bahnverkehr in der Schweiz, welcher weltweit einzigartig ist und mit seinem Mischverkehr nicht einmal mit Japan verglichen werden kann, sollten wir nicht auf dem Altar von europäischen Normen opfern.

Die europäische Mittelmässigkeit darf nicht unser Ziel sein. Die Mittel der öffentlichen Hand könnten in Anbetracht der aktuellen Lage und der kritischen Beobachtung schnell versiegen.

Die Bahnen müssen gegenüber dem Eigner, den Behörden und der Industrie bestimmter auftreten und die wirklichen Bedürfnisse einfordern. Wir unterstützen nach Kräften.

175 Jahre Schweizer Bahnen

In diesem Jahr feiern wir 175 Jahre Schweizer Bahnen.

Ein guter Moment für einen Rückblick. Die Bahnlandschaft im vorletzten Jahrhundert war geprägt von vielen kleinen und kleinsten Bahnunternehmungen, welche sich nach und nach zusammenschlossen. Dies mit dem Ziel, besser, einheitlicher und zuverlässiger zu werden.

Der Kleinkrieg zwischen den Bahnen und die mangelnde Bereitschaft langfristig zu investieren, führte schliesslich nach einer Volksabstimmung zur Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1902.

120 Jahre später haben wir wieder viele Firmen, viele Tochterfirmen und viele private Player auf den Schienen. Das System wird immer komplexer, Betreuungsaufwändiger und ineffizienter. Es verliert an Stabilität und Robustheit.

Neu gelten wieder unzählige linienbezogene Einschränkungen und technische Hürden. Diese hatten wir eigentlich 1960 mit den TEE-Zügen und dem frei einsetzbaren Rollmaterial europaweit überwunden.

Heute beschäftigen wir uns vor allem mit der Bürokratie: Wem gehört das Fahrzeug, wo ist der Lokführer angestellt, welches EVU stellt den Zug, wie fertigt das Zugpersonal ab und welche unterschiedlichen Vorschriften sind wann zu beachten. Und wenn der Prozess definiert ist, stellt sich die nächste Frage: Was geschieht, wenn ein Zug vorzeitig auf eine andere Leistung gewendet wird. Ein unendlicher Arbeitsbeschäftigungsmarathon zulasten der Kunden.

Wir sehen den Wald vor lauter Bäumen nicht mehr. Und wir definieren unablässig Prozesse für die Abholzung der Bäume, um endlich den Wald wieder zu sehen.

Unser Bundespräsident Ignazio Cassis wählte als Hintergrund für das diesjährige Bundesratsfoto eine Schweizerkarte mit dem Bahnnetz.

Bundesrat Ignazio Cassis sagte dazu, dass die Eisenbahn wichtig ist, und ein Symbol dafür, was uns in der Schweiz eint. (Bild 2)



Es ist nicht selbstverständlich, dass eine Regierung ihre Eisenbahn als zentrales und vereinendes Element bezeichnet.

Dieses Vertrauen ist Gold wert. Wir sollten es nicht leichtfertig verspielen. Wir vom VSLF leisten unseren Beitrag, dieses Vertrauen zu erhalten.

Vielen Dank.

Hubert Giger
Präsident VSLF