

GV Suhr 18. März 2017

Rede Giger, Präsident VSLF

Sehr geehrte Damen und Herren
Geschätzte Kolleginnen und Kollegen
Liebe Freunde

Es freut mich sehr, dass wir heute alle nach Suhr in den Aargau gefunden haben. Suhr liegt an der Bahnlinie der ehemaligen Nationalbahn, welche von Konstanz nach Lausanne führen sollte. Bekanntlich verlumpte die Bahn damals in Zofingen. So war auch die damalige Investition der Gemeinde Suhr von 160'000 Franken in diese Bahn verloren.

Gut investiert ist hingegen die Spende der Gemeinde Suhr von 500 Franken an unsere Generalversammlung: Sie offerierte uns den Begrüssungskaffee heute Morgen. Vielen herzlichen Dank, Herr Rüetschi.

Unser Berufsverband der Lokomotivführer VSLF feiert in diesem Jahr sein 60-jähriges Bestehen seit der Wiedergründung 1957. Das ist eine stolze Zahl und wir sind noch immer als Milizsystem organisiert und einzig dem Lokomotivpersonal verpflichtet. Ganz im Sinne der Tradition des alten VSLF von 1876 bis 1933.

Mit der Neugründung des VSLF im Jahre 1957 wurde erneut der Wille bekundet, sich selber frei und unabhängig von anderen Berufskategorien zu organisieren.

In unseren Statuten steht: *«Der VSLF ist politisch und konfessionell neutral. Er kann sich nationalen sowie internationalen Dachorganisationen anschliessen, sofern seine Autonomie nicht tangiert wird.»*

Diese Autonomie ist ein Kernpunkt des VSLF. Interessenskonflikte, wie sie unter Dachorganisationen bestehen, oder Widersprüche infolge politischer Zielkonflikte sind uns fremd. Das erlaubt uns einen klaren Blick auf das Ziel und erzeugt Schlagkraft.

Geschäftsjahr 2016

Im Geschäftsjahr 2016 des VSLF konnten wir 180 Neumitglieder begrüssen. Diesen Erfolg verdanken wir den aktiven Sektionen, den ehrlichen Klassenbesuchen und den vom VSLF überzeugten Mitgliedern. Ein herzliches Dankeschön an alle.

Aktuell zählen wir 1'872 aktive Mitglieder plus unsere pensionierten Kollegen und unsere Gönner. Es zeichnet sich ab, dass wir schon bald unser 2'000. Aktivmitglied begrüssen dürfen. Das Vertrauen in den VSLF bestätigt unserer Strategie, deren Grundsätze über 140 Jahre alt sind.

Natürlich haben wir auch Austritte von aktiven Kollegen aus dem VSLF zu verzeichnen. Interessanterweise verlieren wir die meisten Mitglieder weder an die anderen Gewerkschaften noch durch Pension, sondern durch Abgänge vom Lokführerberuf.

Allein im letzten Jahr haben 22 VSLF-Kollegen ihre Ausbildung zum Lokführer abgebrochen oder den Beruf aufgegeben; über die Gründe darf man spekulieren. Die Euphorie der vergangenen Jahre, dass man dank der zunehmenden Automatisierung Leute von der Strasse mit einer Kurzausbildung und im Teilzeitverhältnis günstig auf der Schiene herumrutschen lassen kann, ist der Realität gewichen: Der Beruf des Lokführers wird derzeit immer anspruchsvoller.

Oder wie es Herr Küchler gegenüber SRF sagte: *«Die Bahnen haben grosse Mühe, überhaupt*

noch genügend geeignete Leute zu finden. Ich glaube, dass ein automatisches System es erlauben würde, gewisse Aufgaben mit etwas weniger gut qualifizierten Leuten auszuführen».

Sie sehen, die Euphorie ist ungebrochen, den Kostenfaktor Lokführer zu reduzieren. Mit dem zweifelhaften Erfolg, dass sich bald niemand mehr findet, einen Beruf zu ergreifen, der in ein paar Jahren nicht mehr existieren soll. Doch davon später.

Heute Nachmittag werden wir im internen Teil der Generalversammlung neue Vorstandsmitglieder wählen. Infolge gesundheitlicher Probleme ist unsere Kassiererin von ihrer Funktion zurückgetreten, und diese Funktion ist neu zu besetzen. Wir haben mehrere fähige und vertrauenswürdige Kandidaten für diese Aufgabe gefunden.

Der Bereich SBB Cargo ist neu zu besetzen, und zusätzlich erweitern wir den Vorstand um die Funktion SBB Cargo International. Dies aus der Notwendigkeit heraus, den Bereich Transitgüterverkehr zu stärken und für die kommenden Herausforderungen gerüstet zu sein. Auch für diese Funktionen im Vorstand haben wir mehr fähige Kandidaten als Sitze gefunden. Das ist sehr erfreulich und motiviert.

So werden wir nach dem heutigen Nachmittag mit einem verjüngten und erweiterten Vorstand gestärkt weiter gehen. Wir haben noch einen langen Weg vor uns.

Themen / Bahnen

Im Jahre 2016 konnten einige Geschäfte erledigt werden. So haben wir bei der SOB endlich ein neues Lohnsystem abgeschlossen. Die Verhandlungen dauerten immerhin von Frühling 2014 bis November 2016. Wenn das Lohnsystem nach dem ausgehandelten Sinn umgesetzt wird, darf man das Gesamtergebnis durchaus positiv werten. Wir sollten davon ausgehen können, dass es im Südosten ruhiger wird.

Mit der BLS konnten wir uns auch nach zwei Jahren Verhandlungen nicht auf die Weiterentwicklung des GAV einigen. Somit bleibt alles beim Alten. Ausser, dass die BLS – ohne Gespräche mit ihren Sozialpartnern geführt zu haben – den Mutterschafts- und Vaterschaftsurlaub von sich aus verlängerten. Ob dieses Vorgehen der BLS gemäss GAV korrekt war oder nicht, lassen wir durch ein Schiedsgericht beurteilen.

Auch beim Bundesgericht haben wir aktuell etwas erhalten, nämlich Recht.

Sie erinnern sich vielleicht, dass im Jahre 2003, also vor 14 Jahren, die BLS den Fernverkehr an die SBB abgetreten hat und diese im Gegenzug die S-Bahn Bern an die BLS übergab. Schon damals herrschte ein grosser Unterbestand an Lokpersonal und die BLS hat an den Standorten Neuenburg und Langnau dankbar SBB Lokpersonal übernommen. Jahre später fanden diese Kollegen heraus, dass in Bezug auf die AHV-Überbrückungsrente die Dienstjahre aus der SBB-Zeit nicht wie versprochen angerechnet werden. Gespräche mit den damaligen Verantwortlichen führten zu nichts.

In der Folge haben wir mit der professionellen Unterstützung durch die CAP Rechtsschutz und dem Spezialisten im Sozialversicherungsrecht Prof. Dr. Ueli Kieser im Oktober 2011 Klage eingereicht. Der klagende Kollege hat schlussendlich Recht bekommen, 9 Jahre nach dem ersten Schreiben.

Die nun folgenden Gespräche mit der BLS über die Anerkennung des Urteils auch für die restlichen Kollegen, sollten eine Formsache sein. Wir werden auf die BLS zukommen.

Offenbar geht es der BLS finanziell besser als kommuniziert, denn ein Klassiker wurde wieder lanciert: Uniformen für das Lokpersonal.

Es erstaunt doch ein wenig, dass die Bahnen bereit sind, für etwas Erkenntlichkeit und Repräsentativität viel Geld auszugeben. Und andererseits wird viel Geld ausgegeben, diese

offenbar unabdingbare Präsenz – also den Lokführer – abzuschaffen.

Eine Fernverkehrsausschreibung gewinnt man nicht mit Uniformen. Oder reicht es in Zukunft, eine leere Uniform auf den Perron zu stellen um den Zuschlag zu erhalten?

Ich sehe viele Projektgruppen mit unbegrenztem Budget und viel Zeit.

Natürlich sind wir auch beim Programm RailFit 20/30 bei der SBB involviert. Ein grosser Personalabbau soll stattfinden, nachdem in den letzten Jahren viele Stellen erschaffen wurden. Normalerweise wird an der Basis immer über den grossen und überflüssigen Wasserkopf in Bern gelästert. Und wird dann endlich etwas Wasser abgelassen, ist man auch wieder dagegen. Wir können nur sagen, dass der GAV einzuhalten ist. Und ein finanziell gesunder Arbeitgeber hat mehr Mittel für die Angestellten übrig, welche auch Leistung erbringen. Dazu gehört zweifelsfrei das Lokpersonal an vorderster Front.

Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels zeichnen sich bereits jetzt grosse und vermutlich permanente Veränderungen im Transitgüterverkehr ab.

Nachdem im Fall Crossrail das Bundesamt für Verkehr BAV eine ausgesprochen phantasievolle Verfügung über die branchenüblichen Löhne erlassen hat, verkündet Crossrail, dass sie eine Kooperation mit SBB Cargo International und anderen EVU eingehen will. Lokpersonal soll auch zu SBB Cargo International wechseln und Crossrail führt darum Gespräche mit den zuständigen Arbeitnehmervertretern. Es wäre interessant zu erfahren, wer denn diese Arbeitnehmervertreter sind? Wir wurden jedenfalls nicht zugezogen.

Vor kurzem führten wir auch Gespräche mit der DB Cargo Schweiz GmbH. Die Verbindung ist aufgebaut, und das ist gut so. Immerhin ist der Chef ein ehemaliger Lokführer und war auch im VSLF aktiv.

Vermehrt ein wichtiges Gesprächsthema bei den Bahnen sind die Pensionskassen. Die aktuellen Entscheide gestern im Parlament haben Sie mitverfolgt, voraussichtlich im Herbst können wir alle unsere Meinung dazu an der Urne einbringen. Die Pensionskasse ist ein Thema, wo man nicht wirklich viel gewinnen kann. Und glauben Sie mir, schlechte Nachrichten zu verkaufen macht niemandem Spass, auch uns nicht.

So werden immer wieder Mittel gesucht, um notwendige Entscheide der Stiftungsräte abzufedern und etwas verdaulicher zu servieren. Da stehen zum Beispiel Lohn-Garantien, die über bald zehn Jahre gewährt werden, etwas schief in der Landschaft. Solidarität innerhalb der Unternehmung muss in alle Richtungen funktionieren

Zu den Stiftungsratswahlen bei der Pensionskasse SBB letzten Herbst haben wir unserer Meinung in einem Newsletter bekanntgeben.

Sozialpartnerschaft / Verhandlungen

Der VSLF steht in der Tradition, Veränderungen mitzutragen und mitzugestalten, sofern sie sinnvoll sind. Aber wir stehen auch in der Verantwortung – gerade unseren jüngeren Mitgliedern gegenüber – dass wir Lösungen finden, die auch in ein paar Jahren noch funktionieren.

Als der VSLF vor acht Jahren die Vision 2010 bei der SBB gekündigt hat, baten uns viele, es nicht zu tun, da es sonst noch schlechter kommt.

Es kam nicht schlechter, sondern wir konnten im Gegenteil wieder alle Lokführer im selben Anforderungsniveau zusammenfassen und mit der Lokführerkurve korrekt im Lohnsystem abbilden. Mit Mut der Zukunft ins Auge zu schauen muss nicht unbedingt ins Auge gehen.

Wir stellen fest, dass bei den Bahnen vermehrt Schiedsgerichte angerufen und juristische

Abklärungen in Auftrag gegeben werden. Es scheint im Trend zu liegen, an Stelle von Verhandlungen, Lösungen über den juristischen Weg zu erzwingen. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass die erstrittenen Lösungen oftmals nicht besser sind als Lösungen über das direkte Gespräch. Dies gilt für beide Seiten.

Gespräche und Verhandlungen auf Augenhöhe, ein gefestigtes Vertrauen und der Wille zur Lösungsfindung versprechen meistens das beste Resultat. Ein Kompromiss lässt sich selten gut verkaufen. Aber wir verstehen uns nicht als Verkäufer, sondern also kompetente Verhandlungspartner. Wir stehen zu nachhaltigen Resultaten, auch gegenüber den Mitgliedern.

Den Unternehmungen, welche die Sozialpartnerschaft ernst nehmen und auch pflegen, gehört die Zukunft. Wir sind als Vertreter der jeweils grössten Berufskategorie ein Teil der Zukunft dieser Eisenbahnen.

Themen 2017

Mittlerweile zum Dauertraktandum verkommen ist die eidgenössische Angererkennung des Lokpersonals durch das Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation SBFJ. Ich darf feierlich verkünden, dass wir am 15. Februar den Trägerverein gegründet haben. Er nennt sich *Verein für die höhere Berufsbildung der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer (VHBL)*. Zum Präsident ist Mani Haller SBB und zum Vizepräsident Martin Leu BLS gewählt worden. Ich darf die Sozialpartner im neuen Vorstand vertreten; aber keine Angst, unser Stimmrecht beträgt nur 4%.

Mit der Gründung des Trägervereins konnte eine entscheidende Grundlage für die Weiterführung des Projektes gelegt werden.

Seit über 5 Jahren arbeiten wir gemeinsam an diesem Projekt. Diverse Ämter und Organisationen haben uns viel Mühe und Ärger gekostet. Mit solch unbeweglichen und bürokratischen Institutionen werden wir in der Schweiz bald unser innovatives und weltweit gelobtes duales Bildungssystem an die Wand gefahren haben.

Gerade deshalb ein grosses Dankeschön an die beteiligten Bahnen für die Unterstützung dieses wichtigen Projekts. Und ein herzliches Dankeschön an unseren Lokführer-Kollegen Felix Traber, der das Projekt seit 5 Jahren leitet und noch nicht (ganz) verzweifelt ist.

Ebenfalls nach 5 Jahren intensiver Recherche und Dutzenden von Projektgruppen wurden neue Halteort-Tafeln für die Züge entwickelt. Heureka, das Rad wurde schon wieder neu erfunden. Es wurden sogar Motivations-Guezli verteilt, um den Lokführer zu überzeugen, am richtigen Ort anzuhalten.

Und das ausgerechnet jetzt, wo bald alle Züge automatisch fahren und anhalten werden.

Vor zwei Wochen kündigte die Deutsche Bahn an, dass sie „*spätestens 2023 so weit sein werde, auf Teilen des Netzes vollautomatisch fahren zu können*“. In 6 Jahren.

Und zusätzlich will Stephan Wettstein, CEO der Bombardier Schweiz, mit automatischen Zügen 30% mehr Streckenkapazität herbeizaubern. Als Versuchsstrecke schlägt er die neue Durchmesserlinie von Zürich nach Oerlikon vor. Und wie geht's in Oerlikon weiter?

Man hört, dass seine Fernverkehrs-Doppelstöcker gut fahren – wenn denn die Software gut gelaunt ist.

Politiker, Verwaltungsräte und deren CEOs verfallen leicht dem Rausch der IT-Utopie und erliegen deren Verlockungen. Als läge eine vollkommen neue Welt in ihren Händen.

Es lockt eben schon: So ganz modern zu sein, an die Zukunft zu glauben, als Spezialist da zu stehen und keine Angst vor der Digitalisierung zu haben. Mit viel Presse, unendlichen Excel-Tabellen und wenig kritischen Fragen. Aufbruchsstimmung und PR überall, wie vor zwei Wochen in Zug.

Solche Zeiten sind die gefährlichsten.

So wurde zum Beispiel vor zweieinhalb Jahren ein ganz neues, modernes, bahnbrechendes Konzept für die Kommunikation erfunden: LISA.

LISA ist ein Gerät für die Sprechverbindung zwischen dem Lokführer und dem Rangierleiter. Kein Ding der Unmöglichkeit mit der heutigen Technologie - sollte man meinen. Weit gefehlt.

LISA hat die Grösse eines Natel B aus den 80-er Jahren (der Rangierer bedankt sich) und das Projekt ist aufgrund der hohen Komplexität (!) um 2½ Jahre verzögert. Technisch ist die Übertragung des Kontrolltons noch heute nicht gewährleistet. Von den Verantwortlichen werden die sicherheitsrelevanten Fehler als nicht sicherheitsrelevant eingestuft. Logisch, sie sind ja auch nicht schuld, wenn es kesselt.

Mangels der Zuverlässigkeit von LISA weigern sich viele Lokführer zu Recht, dieses zu benutzen, und überbrücken das Problem mit ihrem Handy. Handy ist so ein kleines Ding mit dem man auch telefonieren kann ... kennen Sie vielleicht? Ein Rücksteller hat sein Babyphone von zuhause mitgenommen - die Übertragungsqualität ist bestechend.

Oft geht es weniger um Technologie und Zukunft, als darum, sich zu profilieren, dabei zu sein, mitzuwirken, positiv aufzufallen und digitale Zukunftsgläubigkeit zu demonstrieren. Gerade die öffentlich finanzierten Bahnen sind anfällig dafür. Alle machen mit, dann hat der Chef Freude und es gibt so eine aufgeräumte digitale Stimmung.

Die Industrie, die Infrastruktur und ganz viele Projektgruppen freuen sich. Zu Recht. Das Geld fliesst wie Milch und Honig, RailFit hin oder her.

Nachdem man festgestellt hat, dass die Wertschöpfung von ETCS Level 2 in keinem Verhältnis zu den Kosten steht, eröffnet sich nun mit ATO (Automatic Train Operation) ein neues, lukratives Geschäftsfeld. Bezahlen wird es die öffentliche Hand. Wie viel darf es kosten? So viel wie ETCS? Doppelt so viel? Das 10-fache?

Mit den Zauberworten «Innovation» und «Energiesparen» lässt sich heute viel Geld verdienen. Sogar ohne Innovation und Energieersparnis zu liefern; Hauptsache, der Schein wird gewahrt.

Als Vorstufe für den lokführerlosen Betrieb wurde ADL, die adaptive Lenkung, lanciert. Neu soll nicht mehr der Lokführer entscheiden, wie er einen Zug von A nach B professionell und energiesparend fährt, sondern der Stellwerksbeamte oder sein Algorithmus. Er vermittelt dem Lokführer laufend die geforderten Geschwindigkeiten, ganz modern, digital und drahtlos auf sein iPad.

Wir stellen uns nicht gegen Fortschritt und neue Technologien, im Gegenteil.

Wir haben grosses Interesse an einer modernen, funktionierenden und bezahlbaren Bahn. Aber wir wehren uns gegen unausgegorene und teure Projekte, deren Folgen unsere Professionalität vermindern und deren Kosten wir als Steuerzahler und Arbeitnehmer mittragen müssen.

Wir wünschen uns für die Zukunft wieder ein gesundes Augenmass der Bahnen. Bodenhaftung, Realitätssinn und Vernunft sind wichtige Tugenden. Verbesserungen der Arbeitsbedingungen sind nicht so sexy wie Google-Autos oder PR über selbstfahrende Züge, aber es lohnt sich für beide Seiten.

Und im Gegensatz zu vielen IT-Projekten erfüllen wir die Erwartungen. Wir sind zuverlässiger, günstiger und sicherer als jede Software-Lösung. Das beweisen wir in jeder erdenklichen Betriebssituation zu jeder Tages- und Nachtzeit. Auch in Zukunft.

Nun freuen wir uns auf den Apéro und Lunch mit interessanten Gesprächen und viel Eisenbahnerlatein. Sie sind alle herzlich dazu eingeladen.

Falls Sie Interesse haben, einen realen Einblick in den Alltag bei der Bahn zu erhalten, das Fahren mit ETCS Level 2 oder dem Einfluss der adaptiven Lenkung ADL auf die Züge, fragen sie die anwesenden Lokführerinnen und Lokführer. Wenn sie es nicht hören wollen – oder es sich nicht leisten können – fragen sie lieber nicht.

Ich wünsche Ihnen allen noch einen erbauenden Apéro und einen guten Aufenthalt in Suhr. Kommen Sie sicher mit unseren Kollegen nach Hause.

Besten Dank.

Hubert Giger
Präsident VSLF