

Rickenbach, 28. April

Sozialpartnersitzung 19.04.2011

Teilnehmer: E. Boos (Thurbo), N. Natterer (Thurbo), Christoph Furrer (transfair), Daniel Fust (transfair), Hubert Giger (VSLF), Alexander Gort (VSLF), Peter Hartmann (SEV), Peter Riesen (SEV)

Das Protokoll der letzten Sitzung wird genehmigt und der Verfasserin bestens verdankt.

Geschäftsgang:

Die Rechnung für das Geschäftsjahr 2010 schliesst um einiges besser als erwartet. Unter dem Strich ergibt sich ein Plus von ~ 5 Mio. Franken. Die Gründe dafür liegen einerseits in der eher pessimistischen Budgetplanung die während der Wirtschaftskrise gemacht wurde, dem höheren Ertrag aus dem Ostwindtarifverbund (+ 4 Mio.) und einem kleineren Personalaufwand (- 1 Mio.).

Die Aussichten für das Jahr 2011 sehen momentan nicht schlecht aus. Die ersten beiden Monate liegen Einnahmenmässig über Budget und Ausgabenmässig unter Budget. Die Tendenz für das ganze Jahr sieht vielversprechend aus, man rechnet mit einer guten schwarzen Null.

Das Angebot von Gesamtthurbo an die Besteller bleibt für das Jahr 2012 in etwa gleich. Der offerierte km-Preis wird bei gleichem Aufwand um 0.01 Fr. erhöht, da man einen Anstieg der Trassenpreise erwartet.

Der geplante Streckenunterbruch von April – September 2012 für die Sanierungsarbeiten auf der Strecke Wf – Wil (SG) löst einen umfassenden Busersatzbetrieb aus. Die Kosten von ~ 1.5 Mio. wird Thurbo vermutlich vollumfänglich selbst tragen müssen.

In den kommenden Jahren wird der Verteilschlüssel aus dem Ostwindtarifverbund überarbeitet und angepasst. Dies wird nach ersten Schätzungen längerfristig zu Mindereinnahmen von ca. 1 Mio. Fr./Jahr führen.

Vorsorgestiftung:

Der Deckungsgrad der Vorsorgestiftung lag Ende Dezember bei 100.6%. Die Rendite per Ende Februar lag bei ~ 2%. Falls die Entwicklung so weiter geht, sollte der Deckungsgrad gehalten werden können. Im Stiftungsrat wird die grundsätzliche Ausrichtung der Anlagepolitik überdenkt. Die bisherige Anlagepolitik war eher auf

Sicherheit resp. keine grossen Risiken einzugehen geprägt. Damit lässt sich aber kein Blumenstrauss gewinnen. Man macht sich Gedanken das Risiko dosiert zu erhöhen, ohne aber eine gewisse Sicherheit ausser Acht zu lassen.

Intranet Turbo:

Die Vertreter des SEV bemängeln die grossen zeitlichen Verzögerungen beim Nachführen der Informationen im Intranet durch den Stiftungsrat (Infos Vorsorge-stiftung) und die PeKo (Protokolle). Die Gründe sind vielfältig und wurden erläutert, Besserung ist in Sicht.

LEA:

Die Nachfolgeräte werden in Kooperation mit SBB-Cargo bestellt. Es soll eine zweckmässige Lösung sein, definitiv ohne Opus-Zugriff. Das System sollte auch stabiler laufen als heute. Die SBB planen für die Zukunft (ca. 2017/18) mit der Fahrzeugplattform, ähnlich dem System der DB. Die sporadischen Updateprobleme die neuerdings wieder bestehen sind der Firma bekannt.

Überlappungszeiten LP:

Die im Jahr 2009 getroffene Übergangsregelung (3 statt 5 Minuten) hat sicher zu einer höheren Produktivität geführt, mehr als die Hälfte wurde aber mit den Dienstplänen 2011 wieder eingebüsst. Die Ursachen dafür sind sehr vielfältig. Neu existiert ein Pipertool das Dienstplanauswertungen der IST-Zahlen ermöglicht. Erste Vergleiche sind frühestens im Jahr 2012 möglich.

Thurbo schlägt vor die Übergangsregelung zu belassen resp. in ein Definitivum umzuwandeln und dafür die Streckenvielfalt beizubehalten. Für die VG steht nur eine Umschichtung in irgendeiner Form oder die Aufhebung der Übergangsregelung zur Debatte. Thurbo hat kein Interesse an einer Umschichtung und befürchtet, dass die Streckenvielfalt resp. die Abwechslung innerhalb der Dienste teilweise darunter leiden könnte.

Ideen sind gefragt, denn am 04. Juli muss die Angelegenheit definitiv geregelt werden.

Einstiegslöhne:

Die Einstiegslöhne werden der aufgelaufenen Teuerung angepasst, dies war unter anderem auch eine Forderung von transfair.

Auslandzulage:

Der Antrag auf eine Auslandzulage für Lokführende, nach dem Vorbild der SBB (Sh-Singen), wurde von Turbo zurückgewiesen. Turbo stellt sich auf den Standpunkt, dass sich der Mehraufwand für das Nachführen der Unterlagen in Grenzen hält und die DB-Ausbildung resp. das Führen der Züge nach Singen für das betreffende Personal einen Mehrwert (Vielfältigkeit) bedeutet. Mit einer Auslandzulage nach dem Vorbild der SBB würden die Kosten für Turbo aus dem Ruder laufen. Die km-Kosten wären dann so hoch, dass die Gefahr bestünde die Strecke der SBB- GmbH zu übergeben, welche sich natürlich nicht zweimal bitten liesse.

Medizinische Untauglichkeit:

Bei Thurbo bestehen leider praktische keine Möglichkeiten Personal bei medizinischer Untauglichkeit in einer anderen Form weiter beschäftigen zu können. In den meisten Fällen kann nur Hand für eine externe Lösung geboten werden. Die Unterstützung für Umschulungen etc. ist immer gewährleistet. Man lässt niemanden hängen, hat aber nur wenig Spielraum.

Leistungsbeurteilung:

Die nicht für alle Beteiligten ganz klare Regelung mit den 36 Monaten wurde näher erläutert. Thurbo möchte durch die nicht PB-relevante Anrechnung eines erstmaligen sicherheitsrelevanten Verstosses keine falschen Signale setzen. Deshalb wurde die Frist von 36 Monaten eingeführt. Passiert innert dieses Zeitraumes ein weiterer sicherheitsrelevanter Vorfall, wird dieser in der Leistungsbeurteilung berücksichtigt. Ansonsten wird der Zählerstand nach Ablauf der Frist von 36 Monaten wieder auf „0“ gesetzt. Diese Frist gilt explizit nur für die Leistungsbeurteilung und hat keinen Einfluss auf irgendwelche administrativen Massnahmen wie z.B. eine Zielvereinbarung o.ä.

E. Boos unterstützt die Forderung der PeKo für minimal 3 Begleitungen pro Beurteilungsperiode. Er ist aber auch der Ansicht, dass Ausnahmen möglich sein und nicht abgesprochene Abweichungen unbedingt thematisiert werden sollten. Dazu müssen sich aber betroffene Mitarbeitende melden (PeKo).

S-Bahn SG, REX:

Der Aushang einer Info aus einer Sitzung zw. SBB-P-OP und der PeKo-SBB (LP) haben zu Irritationen unter dem Thurbo-Lokpersonal geführt. Fakt ist, die SBB wird die REX mit DOSTO führen. Evtl. fährt Thurbo ein Randstundenkonzept mit RABe AK ähnlich der heutigen Regelung mit den Schnellzügen Konstanz-Biel-Konstanz. Das Motto lautet: wo Thurbo draufsteht – fährt auch Thurbo.

GAV und Anhänge:

Der durch die Initiative der PeKo überarbeitete GAV inkl. aller Anhänge und BAR konnte definitiv bereinigt werden. Er wird anlässlich der Sitzung vom 04. Juli ratifiziert und von allen Vertragsparteien unterschrieben.

Zeitpunkt Lohnerhöhungen:

Der Wunsch nach Rückkehr der Lohnerhöhungen auf Anfang Jahr ist recht gross. Die Gewerkschaften werden aufgefordert sich intern abzusprechen und eine gemeinsame Eingabe für die Rückkehr zum „alten“ System zu machen. Demgegenüber steht der Wunsch des Konzerns, dass alle Tochtergesellschaften die Termine für die jährlichen Lohnerhöhungen auf den der SBB abgleichen (jeweils 01.Mai).

Daniel Fust