

VBZ-Angestellte sind unzufrieden und drohen mit Streik

Die gewerkschaftlich organisierten Angestellten fordern mehr Pausen und einen Gesamtarbeitsvertrag.



Bei der VBZ-Leitung hat man Notfallszenarien erarbeitet, um ein Grounding der Flotte zu verhindern. Foto: Steffen Schmidt (Keystone)

Von Peter Aeschlimann

Zürich - Es gebe keinen einzigen Punkt, der sich nicht durch Verhandlungen oder durch das Anrufen eines Gerichtes klären liesse, sagte VBZ-Direktor Guido Schoch. Deshalb habe er kein Verständnis für das «Säbelrasseln» der Gewerkschaft VPOD. Diese hatte gestern die vor einem Jahr aufgenommene Mediation

offiziell gekündigt und lässt seine Mitglieder heute Abend an der Vollversammlung über Kampfmassnahmen abstimmen. «Streik sollte das letzte Mittel sein. Mit der Drohung setzt der VPOD den sozialen Frieden leichtfertig aufs Spiel», sagte Schoch. Es sei ausserdem eine Frage der Verhältnismässigkeit: Der eigenen Unzufriedenheit mit den Arbeitsbedingungen stünden 800 000

verunsicherte Fahrgäste gegenüber.

Die VBZ böten ihren Angestellten Arbeitsbedingungen, die ihresgleichen suchten, sagte Sprecher Andreas Uhl. In den letzten Jahren habe man die Löhne «massiv erhöht», für Mitarbeitende im Fahrdienst gelte dies im Speziellen. Der Einstiegslohn beim Fahrpersonal beträgt heute zwischen 65 000 und 78 000

Franken, durchschnittlich verdient ein Chauffeur 82 000 Franken plus zusätzliche Vergütungen von 3000 bis 4000 Franken pro Jahr - Erstklass-GA nicht eingerechnet. Damit liege man klar über den Löhnen anderer Transportunternehmen und den Mindestanstellungsbedingungen im ZVV.

VBZ stehen unter Kostendruck

Der Forderung des VPOD nach zusätzlichen bezahlten Pausen von zweimal 15 Minuten, wie sie etwa städtischen Büroangestellten zustehen, könne man nicht nachgeben. Die Chauffeure hätten die Möglichkeit, sich während der Wendezeiten zu erholen. Diese betragen laut VBZ heute zwischen 60 und 124 Minuten täglich. Der VPOD bestreitet, dass diese Wendezeiten an den Endhaltestellen als Pausen gerechnet werden dürfen, da die Fahrer dann dem Arbeitgeber zur Verfügung stehen müssen und Pflichten, etwa das Einsammeln von Zeitungen, zu erfüllen haben. Würde diese Forderung nach Pausen erfüllt, wäre die Ausgangslage für die unter Kostendruck stehenden VBZ noch schlechter als heute, sagte Andres Türler. Bei Neuausschreibungen von Leistungen drohte der Verlust weiterer Buslinien, weil man punkto Produktivität nicht mit privaten Anbietern mithalten könnte. Die Arbeitsplätze des Personals könne man nur sichern, wenn die Gewerkschaften gemeinsam mit den VBZ nach Lösungen suchten.

Eine gewisse Einigkeit besteht beim Wunsch nach einem Gesamtarbeitsvertrag, einer weiteren Forderung der Gewerkschaften. Dieses Anliegen würde man unterstützen, sagte Stadtrat Andres

Türler (FDP): «Wir waren nie gegen einen GAV. Dieser würde allen Transportunternehmen gleich lange Spiesse verschaffen.» Eine solche Regelung könne Lohndumping und als Folge eine «kalte Privatisierung» verhindern. Kein Gehör aber hat man bei den VBZ für die Forderung des VPOD, das Lohnsystem abzuschaffen, das gute Leistungen honoriert und bei ungenügenden Leistungen zu einem gebremsten Lohnzuwachs führt. Da diese Regelung vom Parlament beschlossen wurde, sei die Politik der richtige Adressat und nicht die VBZ.

Trotz des Ausscherens des VPOD will Türler mit den beiden verbleibenden Gewerkschaften Syna und Transfair die Mediation fortsetzen. Alle noch Beteiligten würden diesen Weg als erfolgversprechend erachten. Kehrt der VPOD nicht zurück an den Verhandlungstisch und beschliesst heute Abend Kampfmassnahmen, ist man bei den VBZ bereit. Es existieren Notfallpläne, damit der ÖV nicht gänzlich zum Erliegen kommt. Den Streikenden drohen laut Andreas Uhl keine Konsequenzen, wenn sie sich nicht strafbar machen. Andres Türler hofft nun einfach, dass sich die Trämler ihrer Verantwortung als Botschafter der Stadt bewusst sind.

1999

Streik in letzter Sekunde verhindert

Ein VBZ-Streik hatte letztmals im Januar 1999 gedroht. Erst in letzter Sekunde lenkte damals die Gewerkschaft VPOD ein und liess es nicht zum Riesenchaos

im morgendlichen Pendlerverkehr kommen. Die entscheidende Sitzung von Gewerkschaftern und Stadtrat im Stadthaus dauerte bis gegen Mitternacht. Thomas Wagner, damals als FDP-Stadtrat zuständig für die Verkehrsbetriebe, erinnert sich, dass er am nächsten Tag schon um 5 Uhr aufgestanden war, um im Tramdepot Hardturm den Betriebsstart zu beobachten. «Die ersten Trams führen alle pünktlich aus», sagt er. «Die Erleichterung war riesig.» Es kam aber vereinzelt dennoch zu Verspätungen, weil die Nachricht von der Einigung zu spät bei den ganz auf Streik eingestellten Tramführern eingetroffen war.

Bei dem Arbeitskonflikt ging es um Effizienzsteigerungen, die der Verkehrsverbund von den VBZ verlangte. Der Verkehrsverbund hatte bereits Buslinien statt an die Verkehrsbetriebe an Carunternehmer vergeben. Bei diesen hatten die Chauffeure längere Dienstzeiten als die VBZ-Angestellten. Gegen die geforderten Effizienzsteigerungen stemmte sich die Gewerkschaft VPOD. Sie verlangte zur Absicherung der Arbeitszeiten einen Gesamtarbeitsvertrag.

Die Streikdrohung machte nationale Schlagzeilen. «Alarmsignal für die Schweiz», kommentierte zum Beispiel «Der Bund» in Bern. In einem Kommentar auf der ersten Seite des «Tages-Anzeigers» wunderte sich der damalige Chefredaktor Philipp Löpf über die «grundsoliden Beamten» der VBZ, die «aus dem Stand heraus» zu einem Streik aufriefen. Schuld daran, so Löpf, waren der «verschärfte Wettbewerb» und «erhöhtes Renditedenken».

Edgar Schuler

Nachgefragt

«Wir haben nicht vor, Tram- und Buslinien zu sabotieren»

Mit Duri Beer sprach Peter Aeschlimann

Herr Beer, Ihre Gewerkschaft droht mit Streik. Gibt es morgen Mittwoch ein Chaos im öffentlichen Verkehr?

Wenn heute Abend an der Vollversammlung des VPOD eine Zweidrittelmehrheit der Stimmberechtigten für Kampfmassnahmen stimmt, kommt es zum Streik. Wie der genau aussehen wird, entscheidet das bereits gegründete Streikkomitee, bestehend aus VBZ-Angestellten.

Werden die Chauffeure einfach die Arbeit niederlegen, oder sind auch Blockaden geplant?

Wir haben auf keinen Fall vor, Tram, Bus oder Schienen zu sabotieren. Das Netz soll nicht lahmgelegt werden. Aber es wäre natürlich ein Streik. Mehr gibt es dazu nicht zu sagen. Die Gegenseite soll nicht zu gut informiert sein. Schliesslich soll es ein bisschen wehtun.

Den VBZ oder Tausenden von Benützern öffentlicher Verkehrsmittel?

Es geht nicht darum, die Bevölkerung zu

schikanieren. Wir kündigen deshalb den Streik auch an. Am meisten weh tut es den Angestellten. Sie sehen sich gezwungen zu streiken, damit ihre Anliegen wahrgenommen werden.

Unter welchen Umständen liesse sich ein Streik noch verhindern?

Dazu braucht es eine schriftliche Zusage, dass alle unsere Forderungen erfüllt werden, inklusive Zeithorizont. Unterzeichnet von einem Stadtrat. Die Versammlung findet um 20 Uhr statt,

Mails lesen wir bis 19 Uhr.

Duri Beer

Der Gewerkschaftssekretär ist beim VPOD Zürich unter anderem zuständig für die Industriellen Betriebe. Er sitzt im Vorstand der SP 3.



Nur der VPOD hat den Verhandlungstisch verlassen. Die beiden anderen Gewerkschaften, Transfair und Syna, diskutieren weiter mit den VBZ. Nehmen an der Versammlung nur VPOD-Mitglieder teil?

An diesen Mediationsverhandlungen nehmen die «Ämtlträger» teil. Zur Voll-

versammlung sind alle eingeladen. Wir rechnen mit vielen Mitgliedern von der Basis aller Gewerkschaften und auch mit vielen Unorganisierten.

Weshalb will der VPOD die Situation mitten in den Verhandlungen eskalieren lassen?

Wir stecken eben nicht mitten in den Verhandlungen. Wir sagen schon seit längerer Zeit, dass unsere Geduld erschöpft ist. Am 28. April kündigten wir die Mediation zwischen den VBZ und den Verbänden. Dem Entscheid vorausgegangen waren fünf Treffen, ohne dass man auf einen grünen Zweig gekommen

wäre. Viel zu viel Steuergelder wurden bereits verschleudert, gebracht hat es nichts.

Sie verlangen einen Gesamtarbeitsvertrag, den wollen die VBZ laut eigenen Angaben auch. Der Kantonsrat hat dem Ansinnen bereits zweimal eine Abfuhr erteilt.

Das ist ein Lippenbekenntnis. Als grösster Verkehrsunternehmer im Kanton müssten sich die VBZ stärker für einen GAV einsetzen. Natürlich wäre ein wohlwollendes Parlament willkommen. Hauptverantwortlich sind aber die Arbeitgeber.