

Sitzung vom 5. Februar 1997

#### **274. Anfragen (Vergebung von Busleistungen des Verkehrsverbundes)**

Kantonsrätin Anjuska Weil, Zürich, hat am 25. November 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Laut Zeitungsbericht im «Zürcher Unterländer» vom 20. November 1996 sollen sechs Buslinien im Glattal privatisiert werden. Dank Einsparungen im Personalbereich sollen gleiche Leistungen 30% billiger erbracht werden als bisher. Dazu heisst es wörtlich: «Private können mit ihren Mitarbeitern eine höhere Produktivität erzielen als die bestehenden Verkehrsbetriebe, die an Abmachungen mit Gewerkschaften gebunden sind. Zudem ist ein bescheidenes Lohnniveau möglich, was Auswirkungen auf die Fahrkosten und den Unterhalt haben wird.» Angesichts dieser Sachlage bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie viele Stellen des öffentlichen Personals sind durch diese Privatisierung verlorengegangen?
2. Wie viele sollen es mit den weiteren Privatisierungen im Bereich des ZVV insgesamt werden?
3. Wie vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wurde gekündigt?
4. Wie viele sind allenfalls zu schlechteren Konditionen von der Firma Fröhlich Reisen AG übernommen worden?
5. Wie steht der Regierungsrat zur Tatsache, dass Private nicht an die Abmachungen mit den Gewerkschaften gebunden sind und Dienste daher billiger anbieten können?
6. Welchen Stellenwert haben unter solchen Bedingungen Vereinbarungen mit Personalverbänden der öffentlichen Dienste?

Kantonsrat Benedikt Gschwind, Zürich, hat am 2. Dezember 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Den Medien war zu entnehmen, dass der Zürcher Verkehrsverbund und die Verkehrsbetriebe Glattal mit der Firma Fröhlich Reisen AG in Zürich einen Transportvertrag für den Betrieb von sechs Buslinien im Glattal während sechs Jahren abgeschlossen hat. Nebst den personalpolitischen Aspekten dieser Privatisierung stellen sich auch Fragen hinsichtlich der betrieblichen Leistungen im Interesse der Benützerinnen und Benützer dieser Buslinien. Ich bitte den Regierungsrat deshalb um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Von wem erhält die Firma Fröhlich Reisen die Busse? Zu welchen Konditionen?
2. Was für Auflagen hinsichtlich der betrieblichen Leistungen und betrieblichen Sicherheit sind in diesem Transportvertrag enthalten?
3. Wie weit haftet der Transportunternehmer bei Unfällen?
4. Sind die Busse der Firma Fröhlich Reisen mit der Betriebsleitstelle der VBZ verbunden? Wenn nein, was hat dies für Konsequenzen?
5. Wie weit muss die Qualität des Fahrpersonals gewährleistet werden? Ist das Fahrpersonal genügend geschult, Auskünfte an ortsunkundige Fahrgäste zu erteilen und dem Fahrgast bei Problemen während der Fahrt zu helfen?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfragen von Kantonsrätin Anjuska Weil, Zürich, und von Kantonsrat Benedikt Gschwind, Zürich, werden wie folgt beantwortet:

Bedeutung von Ausschreibungen in der Unternehmenspolitik des Verkehrsverbundes

Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr des Kantons Zürich gibt dem Verkehrsverbund in §21 Abs. 4 PVG die Möglichkeit, geeignete Transportleistungen auszuschreiben und dabei Unternehmungen des privaten Transportgewerbes zu berücksichtigen. Bis zur Ausschreibung der Transportleistungen im Glattal im Sommer 1996 wurde von dieser Bestimmung nur bei der Einführung von neuen Linien Gebrauch gemacht.

Alle übrigen Leistungen werden von Verkehrsunternehmen und Transportbeauftragten erbracht, die bereits vor der Einführung des Verkehrsverbundes im Bereich des öffentlichen Verkehrs tätig waren. Mit dem Eintritt der Unternehmen in den Verkehrsverbund ging aber auch die Übernahme der Kostenstrukturen der einzelnen Unternehmen einher, die im wesentlichen auch heute noch ein sehr heterogenes Bild zeigen.

Der Verkehrsverbund hat sich zum Ziel gesetzt, die jährlichen Kostenunterdeckungen bis zum Jahr 2003 real auf dem Stand 1996 einzufrieren und gleichzeitig die Marktstellung des öffentlichen Verkehrs über eine Verbesserung des Angebots und der Attraktivität im Rahmen selbst erwirtschafteter Mittel weiter auszubauen. Die Mittel zur Erreichung dieser Zielsetzung werden einerseits über eine Steigerung der Effizienz bei der Leistungserstellung, andererseits über eine verbesserte Anpassung des Angebots an die Nachfrage (Effektivität) und schliesslich durch Ertragssteigerungen aus Angebotserweiterungen, Preisdifferenzierungen und aktiver Marktbearbeitung erarbeitet. Diese Ziele und die damit verknüpfte Strategie sind in den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr enthalten, die der Regierungsrat am 27. November 1996 (Vorlage 3544) zuhanden des Kantonsrates verabschiedet hat. Der Kantonsrat wird somit Gelegenheit haben, sich vertieft mit der Unternehmenspolitik des Verkehrsverbundes auseinanderzusetzen.

Nicht eine Privatisierung nach englischem Vorbild, sondern ein Wettbewerb unter den Anbietern soll – neben anderen Massnahmen – helfen, die Effizienz der Anbieter von Transportleistungen zu verbessern. Die angestrebten Produktivitätsverbesserungen sind nicht Selbstzweck. Vielmehr sollen aufgrund der gegenwärtigen finanzpolitischen Prioritäten und der dargelegten Strategie die erwirtschafteten Mittel dazu dienen, Angebotsverbesserungen zu finanzieren. Letztlich werden damit wieder Arbeitsplätze geschaffen.

#### Auswirkungen auf die Arbeitnehmenden

Gemäss Angaben der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) hat der Verlust der Busleistungen im Glattal eine Reduktion des Stellenplans um 26 Mitarbeiter zur Folge. Die Firma Fröhlich Reisen AG rechnet, den Transportauftrag mit rund 22 Vollzeitstellen ausführen zu können. Per Saldo ist somit von einem Verlust von vier Stellen zu rechnen. Mit den VBZ wurde bereits im Mai 1996 vereinbart, dass die Leistungen im Glattal ausgeschrieben werden. Dies ermöglicht den VBZ, die Stellen im Rahmen der ordentlichen Fluktuation und somit ohne Kündigungen abzubauen. Die Firma Fröhlich Reisen AG wird ihr Personal auf dem freien Arbeitsmarkt rekrutieren.

Die konzessionierten Automobilunternehmen mit öffentlichem Linienverkehr sowie die Unternehmen, die in ihrem Auftrag fahrplanmässige Fahrten ausführen, unterstehen unter anderem dem Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Das Arbeitszeitgesetz und die dazugehörigen Verordnungsbestimmungen bestimmen weitgehend und sehr detailliert die Ausgestaltung des Arbeitsverhältnisses zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber und dienen im wesentlichen dem Schutz der Mitarbeitenden und der Verkehrssicherheit. Im Vordergrund stehen die Vorschriften für Arbeitnehmer im Betriebsdienst (Fahrdienstmitarbeiter) und betreffen insbesondere die Arbeitszeit, den Ferienanspruch, die Gewährung von Pausen und von Zeitzuschlägen, die Ausgestaltung der Dienst- und Ruheschicht sowie die Nacharbeit. Diese Bestimmungen sind für Arbeitnehmer in öffentlichrechtlichen wie auch in privatrechtlichen Unternehmen gleichermaßen anwendbar.

Weitergehende Abmachungen zwischen Arbeitgebern und Personalverbänden sind vor allem bei den städtischen Verkehrsbetrieben und bei Aktiengesellschaften anzutreffen, deren Aktien sich mehrheitlich im Besitz der öffentlichen Hand befinden. Sie wurden zwischen den Verkehrsunternehmen und den Gewerkschaften ausgehandelt und gehen grösstenteils auf die Zeit vor Einführung des Verkehrsverbundes zurück. An der Zuständigkeit hat sich bis heute nichts geändert; Verhandlungspartner der Gewerkschaften sind nach wie vor die einzelnen Unternehmen. Ihnen obliegt es, in ihrer Funktion als Arbeitgeber und im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten die Arbeitsbedingungen mit den Gewerkschaften auszuhandeln.

Der Verkehrsverbund ist gemäss § 25 Abs. 1 PVG verpflichtet, den Verkehrsunternehmen den Betriebsaufwand und damit auch die Personalkosten aus Leistungen für den Verkehrsverbund zu ersetzen, soweit er sie im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung anerkennt. Es ist gesetzliche Aufgabe des Verkehrsverbundes, die von den Unternehmen geltend gemachten Kosten auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu überprüfen.

Hinsichtlich der Personalkosten ist einerseits auf markt- und branchenübliche Löhne (einschliesslich Lohnnebenkosten) abzustellen. Andererseits muss von einer Produktivität der Fahrdienst-Mitarbeitenden ausgegangen werden, die, unter Berücksichtigung der notwendigen und gesetzlich vorgeschriebenen Zusatzzeiten, eine produktive Jahresarbeitsleistung zwischen 1800 und 1850 Stunden je Vollzeitstelle ausweist. Diese beiden Kriterien bilden wichtige Elemente für die Beurteilung der wirtschaftlichen Betriebsführung.

Für den Verkehrsverbund ist die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs und der Verkehrsunternehmen zentral. Wie Beispiele – auch im Verkehrsverbund – zeigen, schliessen sich Wettbewerbsfähigkeit und gute Arbeitsbedingungen nicht aus, im Gegenteil.

#### Kundendienstliche Aspekte

Grundlage zur Offertstellung im Rahmen der Submission im Glattal bildete das Verkehrsangebot des Fahrplans 1997–1999. Daneben wurde den Anbietern eine Vielzahl von detaillierten Vorgaben und Vorschriften erteilt. Die wichtigsten betreffen die Geschäftsführung, die Unterstützung der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) bei der Angebotsplanung und Marktbearbeitung, aber auch Aussagen bezüglich der Einhaltung des Fahrplans, der Gewährung von Anschlüssen sowie Vorgaben für den Ersatzbetrieb im Falle von betrieblichen Störungen.

Klare Anforderungen wurden auch an die Fahrzeuge und an das Fahrpersonal gestellt. VBG und Verkehrsverbund definierten detaillierte Anforderungen, die der künftige Transportbeauftragte für sein Fahrpersonal zu garantieren hat. Nebst fahrtechnischen, tariflichen und sprachlichen Kenntnissen werden auch Streckenkenntnisse, Kenntnisse über Anschlüsse und über das Marktgebiet verlangt. Ferner hat das Personal gepflegt und einheitlich gekleidet aufzutreten und muss als VBG-Fahrpersonal erkennbar sein.

Bereits im Vorfeld der Ausschreibung der bisher von den VBZ erbrachten Leistungen im Glattal wurde mit den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) vereinbart, dass die benötigten Kursfahrzeuge von einem allfälligen neuen Betreiber zwingend zu übernehmen seien. Damit bei den VBZ durch den Verkauf der Busse keine Buchverluste entstehen, wurde der zu bezahlende Preis in den Ausschreibungsunterlagen im voraus festgelegt. Bezüglich der Beschaffung von Reservefahrzeugen wurden vom Verkehrsverbund keine Vorgaben gemacht. Die Fröhlich Reisen AG wird ein älteres Fahrzeug von den VBZ zu dem von den VBZ definierten Verkaufspreis erwerben. Der zwischen den VBG und der Fröhlich Reisen AG abzuschliessende Betriebsvertrag wird alle in den Ausschreibungsunterlagen verlangten Vorgaben und Anforderungen enthalten.

Die ausgeschriebenen Linien liegen grösstenteils im Marktgebiet der VBG. Folglich obliegt die Definition der Qualitätsanforderungen im Bereich der Kundeninformation grundsätzlich den VBG. Die VBG haben sich intensiv mit den Vor- und Nachteilen eines Anschlusses an die Betriebsleitstelle der VBZ auseinandergesetzt, sich jedoch aus Kosten-/Nutzen-Überlegungen für die Einführung eines Funksystems entschieden. Für die Kunden kann mit diesem die heutige Qualität beibehalten werden.

Wenig Handlungsbedarf besteht für Auflagen hinsichtlich der betrieblichen Sicherheit. Das Strassenverkehrsgesetz, die Automobilkonzessionsverordnung, das Arbeitszeitgesetz sowie weitere Erlasse des Bundes und des Kantons lassen den Transportunternehmen wenig Spielraum. Im übrigen haften die Transportunternehmer grundsätzlich für alle Unfallschäden und deren Folgekosten, die auf die Erbringung der betrieblichen Leistungen zurückzuführen sind. Nach Artikel 63 des Strassenverkehrsgesetzes darf kein Fahrzeug in den öffentlichen Verkehr gebracht werden, bevor eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen ist. Die ergänzende Kaskoversicherung ist dagegen nicht vorgeschrieben, das Risiko trägt der Transportunternehmer. Die Offerten haben die Versicherungsbeiträge und allfällige Restrisiken wie Selbstbehalte, Franchisen sowie nicht versicherte Risiken abzudecken. Diese Regelung entspricht der bisherigen Finanzierungspraxis gegenüber den privaten Transportunternehmen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft und den Verkehrsverbund.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Husi