

Adresse: Volkshaus/Stauffacherstr. 60
8004 Zürich
Korrespondenz: Postfach, 8026 Zürich
Telefon: 044 241 97 97
Telefax: 044 241 97 89
E-Mail: info@gbkz.ch
Internet: www.gbkz.ch/
Postkonto: 80-7816-3



GBKZ Gewerkschaftsbund
des Kantons Zürich

JAHRESMEDIENKONFERENZ DES GBKZ

5. November 2009, Volkshaus ZH

Zürcher Verkehrsverbund ZVV- Ich bin auch ein Lohndrücker!

Beiträge und Kontakt

- **Bahnreform 2- Gefahr von Sozialdumping im Kanton Zürich**, *Edith Graf-Litscher, Nationalrätin SP, Gewerkschaftssekretärin SEV Zürich, 079 347 08 93*
- **Der ZVV aus der Froschperspektive**, *Duri Beer, Regionalsekretär VPOD, 079 897 93 33*
- **Fazit, Folgen und Forderungen zur Lohnpolitik der ZVV**, *Beat Stettler, Regionalsekretär Gewerkschaft Kommunikation und Vizepräsident GBKZ, 079 439 70 75*
- **Aktuelle Schwerpunkte und Kampagnen des GBKZ**, *Julia Gerber Rüegg, Präsidentin GBKZ, 079 635 64 60*



Bahnreform 2- Gefahr von Sozialdumping im Kanton Zürich

Edith Graf-Litscher, Nationalrätin SP, Gewerkschaftssekretärin SEV Zürich

Zwei Punkte stossen der Gewerkschaft des Verkehrspersonals, SEV besonders sauer auf:

Unter dem Zauberwort Liberalisierung **muss** der Busbereich und **kann** der Bahnbereich zukünftig ausgeschrieben werden! Für den SEV ist klar: Ausschreibungen von Bahnlinien kommen nicht in Frage!

Ausschreibungen im Busbereich: Gefahr von Sozialdumping im Kanton Zürich

Ich warne generell vor den Risiken der Ausschreibungen: Sozial- und Qualitätsdumping sind Gefahren, die den erhofften Nutzen bei Weitem übersteigen. Die Idee, Ausschreibungen führten immer automatisch zu besseren und billigeren Leistungen ist in erster Linie ideologisch und in der Praxis auch nicht annähernd nachgewiesen. Was damit einhergeht ist zum ersten einmal ein riesiger bürokratischer Aufwand für die ausschreibende Behörde (inklusive entsprechender Kosten) und zum zweiten relativ oft eine Benachteiligung bestehender einheimischer Verkehrsunternehmungen gegenüber neuen (ausländischen) Anbietern, die oft von Grossunternehmen gesteuert und alimentiert werden. Letztere sind, wenn sie die Bereitschaft haben, einen neuen Markt für sich zu erschliessen, schnell in der Lage sehr schlanke Strukturen anzubieten. Die Gefahr des Sozial- und Sicherheitsdumpings ist offensichtlich.

Ich kann mir in zwei Fällen Ausschreibungen von Buslinien vorstellen:

- a. Bei neu geschaffenen Angeboten im öffentlichen Verkehr
- b. Bei erheblichen Qualitäts- und Kostenproblemen mit einem bestehenden Anbieter, nachdem sämtliche Versuche nicht gefruchtet haben, die Situation zu verbessern.

Eine generelle Ausschreibungspflicht lehnt der SEV entschieden ab. Sie macht ökonomisch keinen Sinn. Für das Personal ist eine Ausschreibung mit grossen Unsicherheiten verbunden. Wer denkt, es genüge, nur die Bedienung einer Buslinie von A nach B auszuschreiben, macht es sich zu einfach. Zum System des öffentlichen Verkehrs gehören noch weitere Elemente. Gerade in Agglomerationen sind Betriebszentralen für die Koordination über das ganze Netz nötig. Deren Finanzierung muss auch geregelt werden. Die Kosten für den Betrieb dieser Systemdienstleistungen verteuert das Angebot der bestehenden Betreiberunternehmen. Wenn man diesen nach und nach weitere Linien mittels Ausschreibung wegnimmt, sind ganze regionale Netze gefährdet. Und was ist mit den Haltestellen? Den Kundeninformationsstellen? Den Mobilitätszentralen?



Der hohe Anteil der Personalkosten am Gesamtaufwand in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Bahn etwa 50 Prozent, Bus bis 70 Prozent) zeigt klar auf, dass die Versuchung real ist, Wettbewerb über Personalkosten (sprich Sozialdumping) stattfinden zu lassen.

Dieser Versuchung hat der Schweizer Gesetzgeber einen Riegel zu schieben.

Die im neuen Artikel 33 ff. des Personenbeförderungsgesetzes vorgeschlagene Ausschreibungspflicht lehnt der SEV klar ab. Die Kantone sollen nicht verpflichtet werden ihre Angebote im Busbereich zwingend auszuschreiben.

Im Postmarkt, der auch liberalisiert werden soll, wird eine GAV-Pflicht vorgeschrieben. Wir erwarten dies auch bei den Transportunternehmen. Deshalb machen wir uns gemeinsam stark, für einen GAV-Bus im ZVV!

Edith Graf-Litscher, 079 347 08 93



Der ZVV aus der Froschperspektive,

Duri Beer, Regionalsekretär vpod

Die Politik der leeren Kassen schadet nicht nur dem Zürcher Verkehrsverbund. Die kantonale Sparpolitik erhöht den Druck auf die Arbeitsbedingungen und die Löhne der Angestellten, die Lohnschere wird immer grösser.

Die Bevölkerung im Kanton Zürich schätzt den Öffentlichen Verkehr, sie schätzt die Qualität und Zuverlässigkeit der meisten Transportunternehmen. Wie Sie wissen hat der Wettbewerb in dieser Branche eingesetzt und die erwarteten Effekte gezeigt: Der Kostendruck auf die Betriebe sowie die vermehrte Verlagerung der Fahrleistungen in die Nacht haben ihre Spuren hinterlassen. Die Arbeitsbedingungen generell und die Löhne im Speziellen des Fahrdienstes, der Instandhaltung und weiterer Berufsgruppen geraten unter Druck und haben sich verschlechtert – obschon die Aufgaben anspruchsvoller und kompetente Angestellte gefragter denn je sind. Die Erfahrungen zeigen, dass bei einer Streckenausschreibung das billigere Unternehmen den Zuschlag erhält. Eine Preisspirale gegen unten hat eingesetzt, welche die Löhne einer Vielzahl von Angestellten unter Druck setzen, das kann nicht im Interesse der Bevölkerung des Kantons Zürich sein.

Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr reglementiert den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich. Der Zürcher Verkehrsverbund ist eine unselbständige Anstalt des kantonalen, öffentlichen Rechts. Die unmittelbare Führung des Verbunds obliegt der Direktion, welche administrativ der Direktion der Volkswirtschaft angegliedert ist. Für die Geschäfts- und Haushaltführung des Verbundes ist der Verkehrsrat zuständig – mit Rita Fuhrer als Präsidentin und einem weiteren Vertreter des Kantons, je einem Vertreter des Bundes, der Schweizerischen Bundesbahnen, der Stadt Zürich, der Stadt Winterthur und drei Vertretern der übrigen Gemeinden des Kantons. Der Direktor des Verkehrsverbundes Franz Kagerbauer nimmt an den Sitzungen mit beratender Stimme teil.

Kantons- und Verkehrsrat

Der Kantonsrat gibt den Rahmenkredit für den ZVV vor – für die Jahre 2008/2009 sind dies über 700 Millionen. Im Rahmen dieses Kredits ist der Verkehrsrat verantwortlich für ein koordiniertes, auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes, freizügig benutzbares Verkehrsangebot mit einheitlicher Tarifstruktur. Er entscheidet grundsätzlich in allen die Tätigkeit des Verkehrsverbundes betreffenden Geschäften, die nicht ausdrücklich dem Regierungsrat oder einer seiner Direktionen vorbehalten sind. Darin sind die Städte Zürich und Winterthur mit weniger Stimmkraft als die übrigen Gemeindevertreter des Kantons vertreten – obschon sie mit den Verkehrsbetrieben Zürich VBZ sowie den Winterthurer die weitaus grössten Unternehmen repräsentieren.



Seit Kurzem müssen die Transportunternehmen das finanzielle Risiko selber tragen – sie erhalten einen festgelegten Betrag. Der Kantonsrat gibt den Rahmen vor. Ein Sparpaket für die Jahre 2010 und 2011 würde die Qualität des ÖV massiv beeinträchtigen und den Wirtschaftsstandort Zürich schädigen.

Personal hat faire Löhne verdient

Die Angestellten im öffentlichen Verkehr leisten viel. Die Arbeitsbedingungen in den Betrieben verschlechtern sich schleichend, während der Druck stetig zunimmt, noch flexibler und effizienter und damit noch günstiger zu werden. Die Grenzen der Belastbarkeit sind nicht nur wegen der Zunahme von körperlichen Attacken auf die Angestellten erreicht.

Ein Ausweg aus dieser Preisspirale nach unten bietet ein Rahmen-Gesamtarbeitsvertrag im öffentlichen Verkehr des Kantons Zürich, wie er in etlichen anderen Kantonen bereits besteht. Ein GAV würde die Durchschnittslöhne sowie die Arbeitsbedingungen des Personals regeln und böte den Transportunternehmen Schutz vor Dumping-Konkurrenz aus dem In- und Ausland, wenn wieder neue Strecken ausgeschrieben würden.

Duri Beer, 079 897 93 33



Fazit Folgen Forderungen

Beat Stettler, Regionalsekretär Gewerkschaft Kommunikation

Fazit:

"Der soziale Frieden ist in Gefahr!"

Der Zürcher Verkehrsverbund darf auf der Leistungsseite des öffentlichen Verkehrs als Erfolgsgeschichte bezeichnet werden. Dass ein solcher Erfolg aber überhaupt möglich ist, ist zu einem grossen Teil, der tollen Leistung des Personals im öffentlichen Verkehr zu verdanken. Die Angestellten sind mittlerweile bald rund um die Uhr für die Kundinnen und Kunden unterwegs. Der Leistungsausbau innerhalb des Verkehrsverbundes wird von uns klar befürwortet. Der Ausbau darf aber nicht zu Lasten des Personals erfolgen. Denn ein Leistungsausbau bringt unweigerlich auch höhere Ausgaben mit sich. Wir gehen davon aus, dass diese Mehrausgaben nur zu einem Teil durch eine bessere Auslastung des Angebotes getragen werden. Viel mehr befürchten wir, dass das Personal einen grossen Teil der Mehrkosten tragen muss. Zum Beispiel über eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und tieferen Löhnen. Schon heute gibt es Differenzen bei den Löhnen zwischen den einzelnen Leistungserbringern. Das birgt grosse Gefahren. Das Personal ist nicht bereit solche Unterschiede, sowie die sich abzeichnenden Verschlechterungen zu tolerieren.

Folgen:

"Der ZVV bestimmt den Preis! "

Mit dem Leistungsausbau werden bisherige und neue Linien öffentlich ausgeschrieben. Heute bestimmt der ZVV die Spielregeln faktisch alleine. Der ZVV bestimmt somit den Preis, den eine ausgeschriebene Linie kosten darf. Hinzu kommt, dass der ZVV während dem Spiel die Regeln ändert, in dem er den Leistungserbringern neue Auflagen macht. Der Direktor des ZVV, Herr Kagerbauer, hat erst kürzlich wieder dazu aufgerufen, die Transportunternehmen müssten effizienter werden. Zugleich hat er angekündigt, dass gewisse nachhaltige Sparmassnahmen auch beim ZVV und den Unternehmungen ergriffen werden müssen. Angesichts der schon heute sehr hohen Produktivität in den einzelnen Unternehmungen, muss das dahingehend interpretiert werden, dass Effizienzsteigerungen ausschliesslich auf dem Buckel des Personals erfolgen sollen.

Forderungen:

"Wir fordern den ZVV an den Verhandlungstisch"

Die Politik muss Voraussetzungen schaffen, damit sich die Lohnschere im Gebiet des ZVV's nicht noch weiter öffnet. Dies erreicht sie am einfachsten, indem sie den ZVV verpflichtet, mit den Sozialpartnern einen Rahmen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) abzuschliessen. Damit wird einerseits sichergestellt, dass die Arbeitsbedingungen der verschiedenen Leistungserbringer nicht weiter auseinanderdriften. Andererseits verhindert ein Rahmen GAV bei der Vergabe von Linien im Rahmen der Submission, ein Lohndumping.



Nur ein Rahmen-GAV bringt den Vorteil, dass im ganzen Verbundsgebiet die gleichen Mindestanforderungen bei den Arbeitsbedingungen gelten. Somit wird sichergestellt, dass bei Ausschreibungen das innovativste Unternehmen den Zuschlag erhält und nicht jenes mit den schlechtesten Arbeitsbedingungen.

Auf den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich warten grosse Herausforderungen. Meine Vorredner haben diese detailliert geschildert. Nur die Sozialpartner, also die Gewerkschaften, die Arbeitgeber und der ZVV, können Rahmenbedingungen schaffen, damit diese Herausforderungen ohne grosse Schwierigkeiten und "Begleitmusik" gemeistert werden können. Kurz gesagt: Es geht um den sozialen Frieden im öffentlichen Verkehr!

Beat Stettler, 079 439 70 75