

Wagner steigt auf die Barrikaden

Zürich: Die Stadt sistiert ihre Mitarbeit im kantonalen Verkehrsrat

Krach im Verkehrsrat, dem obersten Organ des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV). Stadtrat Thomas Wagner nimmt aus Protest an dessen Sitzungen ab sofort nicht mehr teil.

ALFRED BORTER

Stadtrat Thomas Wagner, Vorsteher der Industriellen Betriebe und damit auch der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), kritisierte gestern vor den Medien mit scharfen Worten, der Verkehrsrat habe an seiner letzten Sitzung einen Beschluss getroffen, der die Weiterexistenz der VBZ ernsthaft gefährde. Dagegen wehre er sich. Er werde nicht zulassen, dass man den VBZ Stück für Stück des Transportauftrags wegnehme, weil private Unternehmen etwas günstigere Angebote machen können.

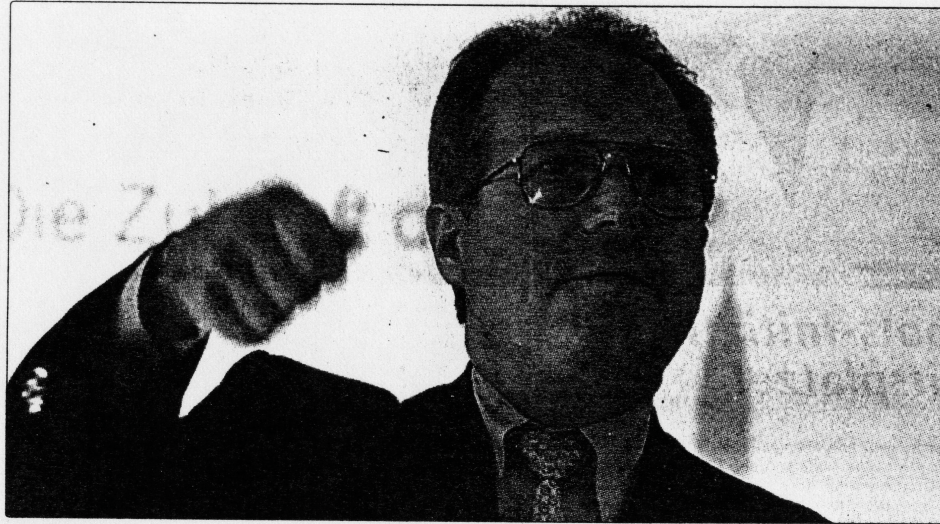
Er prüfe, ob man auf rechtem Weg den ZVV zur Vernunft bringen könne, sagte er, und fügte bei, als Zeichen des Protests werde er nicht mehr an den Verkehrsratsitzungen teilnehmen. Ausserdem seien die Mitarbeiter der VBZ angewiesen worden, Aufträge des ZVV bezüglich strategische Arbeiten nicht mehr auszuführen.

Freie Konkurrenz

Worum geht es überhaupt? Der Verkehrsrat hat ein Konzept zur Ausschreibung von Transportleistungen beschlossen, das ab 2001 in zwei Schritten durchgesetzt werden soll. Alle Tram- und Buslinien werden zur freien Konkurrenz ausgeschrieben, der günstigste Anbieter, der gewisse Kriterien erfüllt, erhält den Zuschlag. Die VBZ und die Verkehrsbetriebe Winterthur erhalten noch drei bis fünf Jahre zugestanden, um ihre Kosten so weit zu senken, dass sie konkurrenzfähig werden, wie es letzte Woche in einem Communiqué hiess.

Für die VBZ der Anfang vom Ende?

Das töne ja recht harmlos, meinte Wagner gestern, abgrundtief enttäuscht über den Beschluss. Effektiv aber bedeute der Beschluss für die



«Wenn schon Wettbewerb, dann unter fairen Rahmenbedingungen»: Stadtrat Thomas Wagner. Keystone

VBZ den Anfang vom Ende, wenn er so umgesetzt werde. Wagner erklärte auch, warum. An der geringeren Produktivität der VBZ gegenüber privaten Anbietern ist nicht nur die während des hundertjährigen Bestehens der VBZ entstandene Schwerfälligkeit schuld, die zum Teil im Personalrecht, zum Teil andernorts ihre Ursache hat. Die Stadt Zürich versucht, ein fairer Arbeitgeber zu sein, beschäftigt auch militärdienstleistende und ältere Arbeitnehmer sowie Frauen, obschon bekannt ist, dass deren Produktivität naturgemäss etwas geringer ist.

Lehrstellen und Weiterbildung kosten

Ferner bieten die VBZ Lehrstellen an, investieren Zeit und Geld in eine gute Aus- und Weiterbildung usw. «Die Verkehrsbetriebe Zürich als öffentliche Institution haben keine Chance, gegenüber einem privaten Unternehmen voll konkurrenzfähig zu sein», lautet Wagners Fazit, und wenn man sich noch so Mühe gebe, die Kosten zu senken.

In diesem Bereich übrigens, darauf legte VBZ-Direktor Rolf A. Künzle Wert, haben die VBZ einiges erreicht, nämlich eine Reduktion der Mitarbeiter um 470 Stellen, man hat gewisse Privilegien abgeschafft und bei den Sachaufwendungen gespart, allein im letzten Jahr in der Höhe von 24 Millionen Franken. Und Wagner bekräftigte: «Wir nehmen den Wettbewerb an, aber nur unter fairen Bedingungen.»

Nicht voll auf Konfrontation

Und wie steht es denn mit dem fünfjährigen Moratorium, während dessen Dauer keine Verkehrsleistungen mehr zur Konkurrenz ausgeschrieben werden? Davon hält Wagner wenig, denn diese Frist gilt nur, wenn zwischen den VBZ und dem ZVV eine Zielvereinbarung zustande kommt, und da könne ja der ZVV diktieren, was immer er wolle. «Unter diesem Damoklesschwert können wir nicht leben.»

Trotzdem betonte Wagner, er gehe nicht voll auf Konfrontation, schliess-

lich habe man mit dem Verkehrsverbund lange gut zusammengearbeitet, habe die Verlängerung der Tramlinie zum Hallenstadion, die Beschaffung neuer Tramwagen und anderes partnerschaftlich erarbeitet. Der jetzige Weg aber führe zur Demontage der VBZ. Er werde erst wieder an den Sitzungen des Verkehrsrats teilnehmen, wenn man bereit sei, über die integrale Erhaltung der VBZ zu diskutieren.

Wozu die Aufregung?

Franz Kagebauer, ZVV-Vizedirektor, der als Gast an der Pressekonferenz teilnahm, verstand die ganze Aufregung nicht. Er halte Wagners Protestaktion für unnötig, erklärte er nach der Pressekonferenz, schliesslich hätten die VBZ ja fünf Jahre Zeit, ihre Kosten zu senken. Allerdings müssten sie schon noch um 20 Prozent billiger werden, fügte er bei, und auf Aufwendungen herunterkommen, wie sie etwa für die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland oder die PTT-Busbetriebe gelten.

KOMMENTAR

Die Verkehrsbetriebe Zürich haben in den letzten Jahren anerkanntermassen beträchtliche Fortschritte gemacht. Man ist mit einigen alten Zöpfen abgefahren, und die Anstrengungen bezüglich Kundenfreundlichkeit scheinen Früchte zu tragen. Natürlich gibt es immer noch Mitarbeiter, die sich für kleine Könige halten und ihre Macht ausspielen, indem sie einem ohne Not vor der Nase wegfahren. Doch gibt es viele andere, die trotz Zeitdruck und Verkehrsstress begriffen haben, dass sie Teil eines Dienstleistungsunternehmens sind und sich entsprechend verhalten.

Galgenfrist für die VBZ

Die Kunden danken es den VBZ mit hohen Frequenzen. Jeden Tag befördern Trams und Busse eine Million Fahrgäste. Das alles scheint jetzt gefährdet. Natürlich ist es legitim, wenn der Verkehrsverbund verlangt, dass die Leistungen möglichst kostengünstig erbracht werden. Man darf aber nicht ausser acht lassen, dass die Zerschlagung der VBZ mit beträchtlichen Nachteilen erkaufte würde. Jetzt profitieren die Fahrgäste davon, dass Autobusse, Trolleybusse und Trams in einer Hand vereinigt sind.

Die VBZ haben jetzt eine Galgenfrist von fünf Jahren erhalten. Doch das genügt nicht, sie brauchen faire Bedingungen. Sie haben gezeigt, dass sie umstrukturieren und sparen können. Diesen Weg sollen sie weitergehen. Aber es gibt Grenzen. Der Verkehrsrat hat den Bogen überspannt. Bereits im Zusammenhang hat man im Kantonsrat den Ruf gehört, man solle doch den ZVV als teures Überbein einfach abschaffen. Solche Rufe dürften nun noch etwas lauter werden. Die VBZ ihrerseits wären wohl in der Lage, die Aufgaben des ZVV mit zu übernehmen. Natürlich zu wesentlich geringeren Kosten, als der ZVV jetzt verursacht. Das wäre doch eine Alternative! Alfred Borter