

18. April 2012

Schriftliche Anfrage

von Katrin Wüthrich (SP)
und Davy Graf (SP)

Im Tages Anzeiger Magazin vom 14. April 2012 erschien ein Interview mit dem Direktor der VBZ zur Arbeitsbelastung der Chauffeurinnen und Chauffeuren der VBZ. Viele, für uns wichtige, Fragen konnten in diesem Interview nicht beantwortet werden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Hat der Stadtrat den eingangs erwähnten Artikel und das dazugehörige Interview gelesen? Wenn ja, was sind seine Ansichten zu diesem Artikel?
2. Warum werden die Chauffeusen und Chauffeure mit einem Qualitätskriterien-Katalog der mit einer unübersichtlichen Anzahl von Regeln, die ihren Arbeitsalltag bis ins Detail definieren, belastet? Ist es wahr, dass der Katalog 130 Merkmale aufweist? Bitte in jedem Fall beilegen.
3. Wie werden diese Qualitätsmerkmale überprüft? Kontrolleure, Vorgesetzte, Pensionierte, Zufallsprinzip?
4. Welche Massnahmen sieht der Stadtrat vor, die unverhältnismässige Reglementierung im Qualifikationssystem der VBZ, bzw. der Stadt Zürich zu korrigieren?
5. In den Städten Basel und Bern funktioniert der öffentliche Verkehr gut, ohne dass eine Fülle solcher Regeln besteht. Warum ist dies in Basel und Bern, nicht aber in Zürich möglich?
6. Wie lange werden die FahrerInnen noch mit allen möglichen Zusatzaufgaben belastet werden, wie etwa Putzhilfen oder Reiseleitungen?
7. Weiss der Stadtrat resp. die Geschäftsleitung der VBZ was die Durchschnittsfahrerin, den Durchschnittsfahrer wirklich beschäftigt?
8. Die 2008 durchgeführte Mitarbeiterumfrage wurde dahingehend interpretiert, dass die Zufriedenheit „gar nicht so schlecht“ ist. Wieso können die einzelnen Ergebnisse nicht publiziert werden? Wurden diese wenigstens den VBZ-MitarbeiterInnen gezeigt?
9. Wieso gibt es keine repräsentative Umfrage unter den 1400 ChauffeurInnen zu den Qualifikationsregeln?

10. Wie erklärt sich der Stadtrat, warum 500 FahrerInnen, die auf eine neutral formulierte Umfrage der Gewerkschaft VPOD antworteten, ihre Zufriedenheit mit dem Arbeitsklima bei den VBZ auf einer Skala von 1 (extrem schlecht) bis 6 (sehr gut) mit durchschnittlich 1,97 bewerten?
11. Welche Massnahmen werden von VBZ und Stadtrat beschlossen, um das Betriebsklima im Fahrdienst zu verbessern?
12. Wie können die Gesundheit und die persönliche Integrität der ChauffeurInnen besser geschützt werden?
13. Wie entwickelte sich die Zahl der Krankheitstage der ChauffeurInnen seit 2002? Falls eine Zunahme festzustellen ist, wie erklärt sich der Stadtrat diese Zunahme?
14. Ist es zutreffend, dass die Gespräche zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitenden häufig laut werden und von den Mitarbeitenden als schikanös empfunden werden? Wenn Nein, wie erklärt sich der Stadtrat, dass offenbar viele Mitarbeitenden sich bei Gesprächen von einer Gewerkschaftsvertretung begleiten lassen?
15. Erachtet der Stadtrat die Befürchtung der Mitarbeitenden vor Repressalien bei Anfechtung von Qualifikationsbeurteilungen als begründet?
16. Sieht der Stadtrat bezüglich der Kündigungen ein Problem im Unternehmen VBZ? Was versteht der Stadtrat unter einer „normalen Kündigungsrate“?
17. Wie entwickelte sich die Zahl der Arbeitsfehler bei den ChauffeurInnen seit 2002?
18. Wie entwickelte sich die Zahl der Selbstunfälle seit 2002?
19. Wie viele Entdrahtungen der Trolleybusse gab es 2002? Wie entwickelte sich diese Zahl laut der internen VBZ-Statistik weiter bis heute? Falls es zu vermehrten Entdrahtungen der Trolleybusse gekommen ist, wie lassen sie sich erklären?
20. Wie viele Unfälle gab es laut VBZ-interner Statistik 2002? Wie entwickelte sich diese Zahl laut der internen VBZ-Statistik weiter?



21. Warum haben die VBZ-Unfälle mit Verletzten zugenommen?
22. Warum entwickelten sich die Unfallzahlen der VBZ-FahrerInnen ganz anders als die der Kollegen in Basel und Bern, wo die Unfallzahlen stagnierten oder sanken?
23. Wann lässt die VBZ das Qualifikationssystem, das Arbeitsklima, die Arbeitsbelastung von externen Beratern begutachten?
24. Inwiefern fliessen Kundenreklamationen in die Qualifikationsbewertung ein? Wenn ja, wie kann sich die betreffende MitarbeiterIn gegen solche Anschuldigungen wehren?
25. Wieso ist es im SLS nicht möglich den Leistungslohn mit der Qualifikation für eine bestimmte Berufsgruppe auszusetzen?
26. Wie müssten die rechtlichen Grundlagen aussehen, damit die VBZ ihre Fahrerinnen und Fahrer analog den BerufskollegInnen der SBB qualifizieren können?

K. Wüthrich