

Im Gespräch

Mit leerer Kasse lenkt sich's schlecht

Zürich ist eine öV-Stadt, die VBZ kriegen von ihrer Kundschaft Bestnoten – aber das könnte sich bald ändern: Warum die Kombination «schlechte Finanzlage des Kantons Zürich» und «Bahnreform 2 des Bundes» die VBZ auszubremsen droht, erklärt der Vorsteher der Industriellen Betriebe, Stadtrat Andres Türler (FDP), im Gespräch mit Nicole Soland.

P.S.: Der Bau des Trams Zürich-West kommt voran, das Tram über die Hardbrücke ist in Planung, doch die Finanzsituation des Kantons ist desolat: Müssen Sie die Bauarbeiter bald nach Hause schicken?

Andres Türler: Nein, sicher nicht. Was die Infrastruktur betrifft, sind wir im Plan und werden vom Kanton nicht so schlecht gehalten. Natürlich hat man immer ein paar Wünsche im Hinterkopf, aber ich will nicht klagen. Was mir hingegen Sorgen macht, das sind die Betriebskosten.

Die VBZ müssen wegen der schlechten finanziellen Lage des Kantons bei den Betriebskosten sparen?

Ja, der Kanton hat uns aufgefordert, vom städtischen Budget, das der Gemeinderat verabschiedet hat, beim Posten «VBZ» noch 5,7 Millionen Franken einzusparen. Und das wird schwierig.

Die VBZ sind heute schon am Limit?

Was die Betriebsorganisation betrifft, könnte man natürlich hier und da noch ein bisschen an den Abläufen schraubeln und möglicherweise hier und da noch ein bisschen effizienter werden, aber viel liegt da nicht mehr drin: Wir sind schon ein schlanker Betrieb. Und vor allem haben wir Kosten, die andere Anbieter nicht haben.

Zum Beispiel?

Wir sind ein grosser Betrieb und müssen schon rein wegen unserer Grösse Aufgaben wahrnehmen, die andere nicht haben. Ich denke etwa an unseren Sozialdienst. Oder

an das Case-Management: Ein kleines Team kümmert sich ausschliesslich um Kolleginnen und Kollegen, die längere Zeit wegen Krankheit ausfallen, und arbeitet gemeinsam mit ihnen auf die Wiedereingliederung am Arbeitsplatz hin beziehungsweise hilft ihnen, wenn es trotzdem nicht mehr gehen sollte, mit dem Beantragen der IV. Natürlich sind drei Stellen auf den ersten Blick nicht viel, aber auch die müssen Sie irgendwo im Stellenplan unterbringen.

Im Klartext: Sparen kann man nur noch bei den Löhnen?

Unser aktuelles Problem ist folgendes: Der Kanton hat anlässlich der Lohnrunde vom vergangenen Herbst 0,4 Prozent Lohnerhöhung beschlossen und verlangt nun von den Unternehmen, die für ihn Leistungen erbringen, dass sie diese Vorgabe übernehmen.

Die Stadt jedoch dürfte im Frühling eher 0,8 Prozent beschliessen – jedenfalls mehr als 0,4 Prozent...

Wir wollen nichts verschreien. Aber die Lohnerhöhungen des Kantons sind kleiner als diejenigen der Stadt, und zwar nicht erst jetzt, sondern seit Jahren. Und in dieser Situation fühle ich mich verantwortlich dafür, dass in der Stadtverwaltung nur Nati-A-Spieler mittun und es nicht plötzlich irgendwo eine Gruppe Nati-B-Spieler hat: Es darf nicht sein, dass die Trämpler plötzlich weniger Lohnerhöhung erhalten als die anderen städtischen Angestellten. Das heisst umgekehrt natürlich auch, dass niemand besser gestellt sein sollte. Aber wenn wir nur Nati-A-Spieler wollen, dann kommen wir in einen engen Rank, denn der Kanton drückt.

Aus Sicht des Kantons produzieren die VBZ also zu teuer: Muss nun die Stadt die Differenz zwischen den gewährten 0,4 Prozent und dem, was für die städtischen Angestellten gelten wird, aus der eigenen Tasche zahlen, wie das offenbar in Winterthur vorgesehen ist?

Der Vergleich hinkt: Die Winterthurer können das Geld via Finanzausgleich wieder hereinholen. Wir hingegen bezahlen heute schon zu viel.

Warum denn das?

Der ZVV finanziert sich zu gut 50 Prozent via Billettverkauf; von den restlichen 50 Prozent kommen je 25 Prozent vom Kanton und von den Gemeinden, und deren Beiträge werden nach einem komplizierten Schlüssel berechnet. Die Stadt überweist dem ZVV rund 90 Millionen Franken pro Jahr; das sind 55 Prozent des Betrags, den der ZVV von allen Gemeinden zusammen erhält. Das liegt daran, dass es für den Verteilschlüssel unter anderem eine Rolle spielt, wie viele Fahrgäste in der jeweiligen Gemeinde zusteigen, und das wirkt sich zu unserem Nachteil aus. Denn steigt jemand in Sternenberg in den Bus, dann ist die Chance, dass er oder sie Einwohner beziehungsweise Einwohnerin von Sternenberg ist, sehr gross. In Zürich hingegen stammt nur ungefähr jede Zehnte der tausenden Personen, die täglich im Bahnhof Stadelhofen den Zug nehmen, auch tatsächlich aus Zürich. Übrigens: Von jenen 25 Prozent der Kosten, die der Kanton zu Lasten seiner Steuerkasse übernimmt, wird wiederum etwa ein Drittel von den SteuerzahlerInnen in der Stadt bezahlt; unser Beitrag an den ZVV ist also sowieso schon immens hoch. Trotzdem sagt uns der Kanton, wenn euch unsere Vorgabe nicht passt, dann müsst ihr die Differenz selber zahlen.

Also doch: Die Stadt hat keine andere Wahl, als in den sauren Apfel zu beissen.

Die Schere geht immer mehr auf, aber dass die Stadt nebst dem ordentlichen Beitrag, den sie dem ZVV abliefern, noch zusätzlich in die Steuerkasse greifen muss, liegt nicht drin. Würden wir die Differenz zahlen, dann ginge das vollumfänglich zulasten der städtischen Kasse.

Sie lassen es lieber zu, dass die TrämelerInnen in Zukunft weniger verdienen als andere städtische Angestellte?

Nein, das passiert sicher nicht.

Das heisst, Sie können zaubern?

Natürlich kommt eine Auseinandersetzung auf uns zu; es gilt, mit dem Kanton und den drei Gewerkschaften, die bei den VBZ aktiv

sind, zu verhandeln.

Sie wappnen sich zum Showdown gegen den Kanton?

Ich hoffe, dass es ohne Showdown geht, aber der Kanton muss mitmachen; die Stadt allein kann es nicht richten.

Die Gewerkschaften fordern einen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) für den ZVV: Was halten Sie davon?

Für mich ist ein GAV prinzipiell kein Teufelswerk, sondern ein Zeichen von Sozialpartnerschaft – und dass die Gewerkschaften Lärm machen, wenn sie mit solchen Forderungen vortreten, gehört dazu, das sind sie ihrer Kundschaft schuldig. Aber ich erwarte von GAV-Verhandlungen kein Wunder. Ich weiss nur, dass wir irgendwie zu einer Lösung kommen müssen.

Aber sie nehmen diesen «Lärm» völlig gelassen zur Kenntnis?

Wie gesagt: Das gehört zum Spiel. Mir ist im Hinblick auf den allfälligen Abschluss eines GAV einfach wichtig, dass er für alle gelten müsste: Nicht nur für diejenigen, die dank des GAV besser gestellt wären als bisher, sondern auch für diejenigen, die möglicherweise schlechter fahren würden. Um im Bild zu bleiben: Statt nur Nati-A-Spieler hätten wir dann nur noch eine einzige Liga, die Liga öV des Kantons Zürich. In einigen Kantonen funktioniert das übrigens heute schon so, und zwar nicht schlecht.

Worin sähen Sie die grössten Vorteile einer solchen Liga öV?

Ein Vorteil ergäbe sich insbesondere bezüglich der Ausschreibungen, die der Bund im Rahmen der Bahnreform 2 für obligatorisch erklären will. Denn die Bahnreform 2 will im öV sparen, und zwar zum Nachteil der Mitarbeitenden: Die Betriebe sind weitgehend optimiert, jetzt kann man nur noch die Mitarbeitenden drücken. Mit einer Liga öV wäre es nicht mehr möglich, dass derjenige die Ausschreibung gewinnt, der nur deshalb am billigsten offerieren kann, weil er seine Angestellten schlechter bezahlt als alle anderen, die mitbieten.

Stehen Sie denn in Sachen Ausschreibungen aktuell unter Druck?

Wir stehen unter zeitlichem Druck in dem Sinn, dass in den nächsten Jahren die ersten Buslinien ausgeschrieben werden müssen.

Wenn sich die VBZ so bewerben, wie sie jetzt aufgestellt sind, dann werden sie diese Linien wohl verlieren. Als nächstes folgt die Glattalbahn, wo wir bis 2017 einen Vertrag haben. Auch diese Ausschreibung dürfte dazu führen, dass dort in Zukunft jemand anders fährt. Ich möchte aber nicht riskieren, dass es soweit kommt, sondern lieber handeln, bevor wir mit dem Rücken zur Wand dastehen.

Was können Sie denn überhaupt noch machen?

Bei allen Umfragen holen

sich die VBZ regelmässig die höchste Punktzahl: Wir stehen für Qualität, und unsere KundInnen wissen dies zu schätzen. Die VBZ sind ein wichtiger Standortfaktor für die Stadt Zürich; ohne ein qualitativ gutes öV-Angebot von VBZ und ZVV wäre Zürich nicht dieselbe Stadt. Würden wir weniger Qualität bieten, dann könnten die KundInnen, die das störende, nicht einfach auf die Strasse ausweichen, denn dort ist alles verstopft. Zürich würde weniger attraktiv, es wäre der Beginn einer Abwärtsspirale. Kurz: Ohne VBZ in gewohnter Qualität geht es nicht. Das muss auch der Kanton anerkennen.

Das tönt jetzt nicht gerade so, als verrieten Sie mir im nächsten Satz Ihr Patentrezept...

Ich habe auch keines. Die Gewerkschaften sind dran, die VBZ mit ihrem neuen Direktor sind dran, wir müssen aktuell schauen, wie wir diese 5,7 Millionen einsparen und uns dafür wappnen, dass der Druck vom Kanton nicht nachlässt und bald die nächste Forderung auf dem Tisch liegen wird.

Allzu viel dürfen die VBZ vom Kanton sowieso nicht erwarten?

Wir haben es hier mit einem klassischen Stadt-Land-Konflikt zu tun: Auf dem Land finden die Leute, sie zahlten zu viel für die Stadt, und in der Stadt fällt uns vor allem auf, dass sehr viele finanzkräftige Leute hier arbeiten, aber auf dem Land wohnen. Eine ka-

putte, chronisch verstopfte Stadt nützt dem Kanton nichts. Es braucht das Angebot der VBZ, und ein qualitativ gutes Angebot ist nicht gratis zu haben.

Wenn es die bürgerliche Mehrheit im Kanton schafft, dafür zu plädieren, der Stadt die Hoheit über die Staatsstrassen auf ihrem Gebiet wegzunehmen, dann könnte sie sich doch auch für einen neuen Kostenverteilungsschlüssel zwischen dem ZVV und den Unternehmen einsetzen – oder wie sieht das Ihre Partei?

Da ich nicht im Kantonsrat bin, kann ich dazu auch nichts sagen.

Aber Sie könnten doch Ihre ParteikollegInnen im Kantonsrat darauf ansetzen?

Zuerst einmal: Wenn der Kanton sagt, die VBZ seien zu teuer, dann nicken dazu nicht nur bürgerliche Politiker. Zweitens: Der Kanton ist nicht mit uns verheiratet; das müssen wir akzeptieren. Drittens ist es schwierig zu kommunizieren, dass und in welchem Ausmass der Kanton vom guten öV-Angebot in Zürich profitiert. Und unsere 850 000 Kundinnen und Kunden pro Tag – das sind übrigens fast so viele, wie die SBB an einem Tag transportieren –, interessieren sich nicht dafür, was hinter den Kulissen vor sich geht, solange Pünktlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit des öV-Angebotes im grünen Bereich sind.

Was heisst das konkret?

Das heisst, dass wir uns darauf konzentrieren, gut zu kommunizieren und gut zu verhandeln. Also uns dort einzusetzen, wo wir auch effektiv etwas bewirken können.



***Die leere Kasse des Kantons und der Bund machen 'seinen' VBZ
das Leben schwer: Stadtrat Andres Türler.***