

## Protokolleintrag vom 18.04.2012

2012/187

### Schriftliche Anfrage von Guido Trevisan (GLP) und Martin Luchsinger (GLP) vom 18.04.2012: Unfallzahlen der VBZ, Zusammenhänge zwischen dem Arbeitsklima und den Beurteilungsabläufen

Von Guido Trevisan (GLP) und Martin Luchsinger (GLP) ist am 18. April 2012 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

In der Ausgabe vom 13. April 2012 hat "Das Magazin" unter dem Titel "Die Anomalie", über die steigenden Unfallzahlen der VBZ berichtet. In diesem Zusammenhang ergeben sich angesichts der ansteigenden Unfallzahlen, des Arbeitsklimas sowie den Beurteilungsabläufen einige Fragen, welche für den Gemeinderat, die Stadt Zürcher Bevölkerung, aber auch für die VBZ Mitarbeiterinnen von grossem Interesse sind.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat, als politisches Führungsorgan der VBZ, um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie erklärt sich der Stadtrat die Tatsache der ansteigenden Unfallereignisse bei der VBZ, während die Unfallzahlen bei anderen öffentlichen Verkehrsbetrieben rückgängig sind?
2. Wie sieht die Statistik der Selbstunfälle der VBZ-FahrerInnen seit dem Jahr 2000 aus?
3. Welche Informationen werden zu Unfällen in der Schadensabteilung der VBZ gesammelt, wie werden diese verwendet und welche Massnahmen werden daraus für die VBZ im allgemeinen aber auch für einzelne betroffene Fahrerinnen getroffen?
4. Wie interpretiert der Stadtrat einen möglichen Zusammenhang zwischen den Unfallereignissen, den steigenden Krankheitstagen und dem laut VPOD negativ bewerteten Betriebsklima?
5. Ist der Stadtrat gewillt, die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung im Jahr 2008 bekannt zu geben. Wenn ja, bitte der Antwort beilegen. Wenn nein, warum nicht?
6. Gibt es aktuellere Mitarbeiterbefragungen? Wie sehen deren Werte (insbesondere für die Fahrerinnen) aus?
7. Wie erklärt sich der Stadtrat, dass die VBZ Fahrerinnen 2008 in einer VPOD Umfrage das "momentane Betriebsklima" auf einer Skala von 1 (extrem schlecht) bis 6 (sehr gut) mit dem Durchschnittswert 1.97 beurteilten, obwohl die Stadt Zürich an sich als sehr attraktive Arbeitgeberin gilt?
8. Im Artikel ist von einem "Katalog" mit über zwanzig Seiten resp. von "Unser Gesetzbuch" die Rede, welches die Fahrerinnen zusammen mit dem Kontrollgebaren der Gruppenleiterinnen für den Arbeits- und Sozialstress verantwortlich machen. Gibt es dieses? Wenn ja, bitten wir den Stadtrat dieses der Antwort beizulegen.
9. Zu den Aufgaben der Gruppenleiterinnen gehört es anscheinend, die Fahrerinnen zu kontrollieren: Welche anderen Aufgaben haben die Gruppenleiter sonst noch (Bitte um Beilage des Tätigkeitsbeschriebes inkl. prozentualer Anteil des Arbeitsaufwands)? Wie viele Gruppenleiter gibt es bei den VBZ?
10. Im Bericht werden 19 Leistungskategorien aufgeführt, die für die Beurteilung der Fahrer relevant sind. Wie wichtig schätzt der Stadtrat diese Leistungskategorien für die Kundenzufriedenheit ein? Sind diese 19 Leistungskategorien nach Meinung des Stadtrates mit vernünftigem Aufwand überhaupt mess- bzw. kontrollierbar?
11. Wie stellt sich Stadtrat zur Aussage, dass die Fahrerinnen den langen und detaillierten Regelkatalogen Lind die Vielzahl von Leistungskategorien als Misstrauen der Vorgesetzten gegenüber den Mitarbeiterinnen empfinden? Welches Ziel soll mit diesen 130 Regeln erreicht werden? Wie beurteilt der Stadtrat diese Regeln und die Erreichung dieser Zielsetzung?
12. Welche Erkenntnisse/Anregungen der Mitarbeitervertretung, im Zusammenhang mit den Mitarbeiterbeurteilung und der Mitarbeiterzufriedenheit, konnten im letzten Jahr umgesetzt werden?

Mitteilung an den Stadtrat