



Über 30 Buschauffeurinnen und Buschauffeure haben die VBSG im ersten Halbjahr 2023 verlassen.

Bild: Michel Canonica

Fast 30 Kündigungen in einem halben Jahr

Tiefe Einstiegsgehälter und grosse Arbeitsbelastung: Den VBSG laufen erneut die Busfahrer davon. Jetzt reagiert die Stadt.

Luca Ghiselli und Daniel Wirth

«Problematisch» sei das Bild, das eine 2022 durchgeführte Umfrage unter Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verkehrsbetriebe St. Gallen (VBSG) ergeben habe. So steht es im Geschäftsbericht der VBSG, der am Dienstagabend im Stadtparlament behandelt wurde. Und blickt man auf die Entwicklung im laufenden Jahr, hat sich der Trend nicht etwa umgekehrt. Im Gegenteil.

Problematisch ist noch nett ausgedrückt, wenn man Alexandra Akeret zuhört. Die SP-Parlamentarierin und Sekretärin des Verbands des Personals öffentlicher Dienste (VPOD) Ostschweiz wählte im Waaghaus deutlichere Worte. Die Situation sei dramatisch, das verbleibende Personal überlastet. 28 Kündigungen seien im ersten Halbjahr eingegangen, hinzu kämen vier Pensionierungen. Gemessen an den 291 Vollzeitstellen, über welche die VBSG total verfügen, eine Fluktuation von gerundet 11 Prozent – und das in sechs Monaten. Zum Vergleich: 2022 betrug sie übers Jahr gesehen 11,5 Prozent und wurde im Geschäftsbericht als «sehr hoch» beschrieben.

Akeret erklärt auf Nachfrage, die personellen Probleme bei den VBSG seien auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. Und zwar harte Faktoren wie der Lohn, aber auch weiche wie fehlende Wertschätzung, mangelhafte Kommunikation und der betriebsinterne Umgang. Der Druck auf die verbleibenden Mitarbeiterinnen und Mitarbei-

ter werde wegen der vielen Abgänge immer grösser, bis zu 200 Überstunden häufen sie an.

Einstiegsgehälter sollen angehoben werden

Damit rennt die Gewerkschaftssekretärin offene Türen ein. Bereits vergangenen November war bekannt geworden, dass die Fluktuationsrate bei den Verkehrsbetrieben ungewöhnlich hoch ist. Und auch im Geschäftsbericht 2022 wird diese Tatsache erwähnt. Nun also die 28 Kündigungen und vier Pensionierungen, die Alexandra Akeret im Parlament zum Thema gemacht hat.

Austritte haben die VBSG aber erst 16 an der Zahl zu verzeichnen, heisst es bei den Verkehrsbetrieben auf Anfrage. Es ist anzunehmen, dass der Rest der Kündigungen im zweiten Quartal erfolgt ist – und die entsprechenden Angestellten somit

«Die Lage bei den VBSG ist dramatisch.»

Alexandra Akeret
SP-Stadtparlamentarierin

noch im Dienst sind. Die Gründe für die aussergewöhnlich hohe Fluktuation seien vielfältig, heisst es im Geschäftsbericht 2022. Ein gewichtiger Faktor sei jedenfalls, wenig überraschend, der Lohn. Gerade bei den Einstiegsgehältern seien die VBSG im Vergleich zu anderen Transportunternehmen nicht konkurrenzfähig. In den oberen Lohnklassen zwar schon, nur kommen dort kaum mehr Mitarbeitende hin, da es keine automatischen Lohnhöhungen mehr gibt. Und das führt wiederum dazu, dass zahlreiche Chauffeurinnen und Chauffeure zu anderen Transportunternehmen abwandern.

Das bestätigt auch der zuständige Stadtrat Peter Jans, Direktor Technische Betriebe. Er sagt auf Anfrage: «Unsere Analyse hat gezeigt, dass die Einstiegsgehälter zu tief sind.» Entsprechend soll bald gehandelt

«Die Einstiegsgehälter sind zu tief.»

Peter Jans
Stadtrat, Technische Betriebe

werden. Laut Jans gibt es bereits ein konkretes Projekt, das zum Ziel hat, die Einstiegsgehälter anzuheben. Nach den Sommerferien wird es im Stadtrat behandelt. Die Massnahme würde wiederkehrende Mehrausgaben im tiefen bis mittleren sechsstelligen Bereich bedeuten, sagt Jans.

Hektik auf St. Galler Strassen hilft nicht

Er sagt aber auch: «Der Lohn ist sicher nicht der einzige Faktor, der zu diesen Weggängen geführt hat.» Es gebe auch exogene Aspekte, die zu einer Abwanderung von Mitarbeitenden geführt hätten. Etwa die Hektik im Stadtverkehr. «Gerade diesen Frühling und Sommer hat sich das mit den Baustellen auf der Autobahn und den Hauptachsen nochmals verschärft», sagt Jans. Das belastet die Chauffeurinnen und Chauffeure, denn: «Verspätungen führen zum Teil auch zu

«Wir sind am Anschlag.»

Langjähriger Chauffeur,
wird anonym bleiben.

heftigen Reaktionen der Kundenschaft.»

Verlassen Mitarbeitende die VBSG, ist es kaum möglich, sie sofort zu ersetzen. Grund dafür ist insbesondere die Ausbildung. «Nur wenige treten ihre Stelle mit allen nötigen Ausweiskategorien an.» Die VBSG-interne Fahrschule sei daher, gerade in der aktuellen Rekrutierungsphase, voll ausgelastet.

In der Werkstatt nicht alle Stellen besetzt

Kommt hinzu: Nicht nur bei den Chauffeurinnen und Chauffeuren ist die personelle Situation ungünstig. Auch in der Werkstatt und im Fahrleitungsbau fehlt es an Personal. Der Fachkräftemangel mache sich dort bemerkbar, heisst es im VBSG-Geschäftsbericht. Nicht alle vakanten Stellen hätten besetzt werden können. «Das hat wiederum Auswirkungen auf die Arbeitsbelastung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter», sagt Jans.

Wie weiter also, mal abgesehen von der geplanten Anhebung der Einstiegsgehälter? Jans: «Wir müssen bestrebt sein, möglichst viel qualifiziertes Personal zu rekrutieren und gleichzeitig die Fluktuationsrate tief zu halten.» Man habe diverse Themen erkannt, auch aus der Analyse der Mitarbeiterbefragung, und sei nun daran, den Kurs zu korrigieren. Da gehe es nicht nur um Lohn, sondern auch um die Unternehmenskultur. VBSG-intern habe man eine Arbeitsgruppe gegründet, in der Mitarbeitende ihre Verbesserungsvorschläge einbringen können.

Es sei ihm auch persönlich ein wichtiges Anliegen, sagt Jans, dass die Wahrnehmung der VBSG intern wie extern gut sei. «Daran arbeiten wir.»

Chauffeur: Arbeitsbelastung enorm

Ein Chauffeur, der schon seit vielen Jahren Busse der Verkehrsbetriebe lenkt und anonym bleiben will, sagt, die Arbeitsbelastung habe für viele seiner Kolleginnen und Kollegen ein schier unerträgliches Mass angenommen. Das habe seiner persönlichen Ansicht nach mit einem neuen Arbeitsmodell zu tun, das sich APD (automatische Personaldisposition) nenne. Im Durchschnitt hätten seine rund 230 Kolleginnen und Kollegen gegen 170 Überstunden auf dem Konto. Es gebe aber auch welche, die hätten bis zu 300 Überstunden geleistet. Sein Fazit: «Wir sind am Anschlag.»

Die Kolleginnen und Kollegen, die den VBSG in diesem Jahr davongelaufen seien, hätten sich zum Teil anderen Berufen zugewandt oder hätten bei den Appenzeller Bahnen (AB) oder der Regionalbahn Thurbo eine Ausbildung zur Lokomotivführerin oder zum Lokomotivführer absolviert. Die Abgänge von jungen und erfahrenen Chauffeuren hielten sich etwa die Waage. Die tiefen Anfangsgehälter von unter 5000 Franken im Monat seien ein Grund, weshalb es schwierig sei, neues Personal zu finden. Der erfahrene Chauffeur sagt, bis heute habe der Fahrplan noch nicht ausgedünnt werden müssen. Doch die Lage spitze sich allmählich zu.