Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss
—
Anfrage Ganioz Xavier 2019-CE-58
Wie steht es um die Gesundheit und die Arbeitsbedingungen der Buschauffeurinnen und Buschauffeure der Freiburgischen Verkehrsbetriebe?

I. Anfrage

Ein Artikel in *Le Matin Dimanche* vom 3. März 2019 mit dem Titel «L'état de santé des chauffeurs de bus est inquiétant» berichtete über die Ergebnisse einer Umfrage der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV), an der 497 Busfahrerinnen und Busfahrer im Alter zwischen 25 und 65 Jahren teilgenommen haben. Das Fazit über die Missstände ist beunruhigend: Die Busfahrerinnen und Busfahrer sind krank, gestresst und Aggressionen ausgesetzt. Sie leiden unter der für sie immer unangenehmer werdenden Arbeit.

Die Absenzenbewirtschaftung durch das Personalmanagement sei für diese Situation mitverantwortlich, da sie als Druckmittel wahrgenommen wird. Nach dieser Umfrage wäre ein Drittel der Buschauffeurinnen und Buschauffeure im öffentlichen Verkehr in der Schweiz nicht voll fahrtauglich (nicht im Vollbesitz ihrer Kräfte gemäss Gesetz), manchmal mit Folgen für die Sicherheit, die sich auf die Qualität der Dienstleistungen für die Nutzerinnen und Nutzer auswirken.

Angesichts dessen stelle ich dem Staatsrat folgende Fragen:

1. Wie hat sich die Absentismusquote (Prozentsatz der abwesenden Mitarbeitenden) bei den TPF in den Jahren 2016-2018 entwickelt?
2. Gibt es eine Unterbesetzung beim Fahrpersonal?
3. Wie viele «Reserve-Fahrer/innen» sind heute pro Tag vorgesehen, um Absenzen, insbesondere krankheitsbedingte Ausfälle aufzufangen?
4. Wie viele Ruhetage (Kompensations- und Ruhetage im Sinne des Gesetzes) wurden in den Jahren 2016, 2017 und 2018 gestrichen?
5. Will der Staatsrat als Vertreter des Hauptaktionärs bei der Direktion der TPF intervenieren, damit etwas dagegen unternommen wird?

18. März 2019

II. Antwort des Staatsrats

Vorbemerkung

Diese Antwort wurde basierend auf Informationen der TPF-Direktion erstellt.

1. *Wie hat sich die Absentismusquote (Prozentsatz der abwesenden Mitarbeitenden) bei den TPF in den Jahren 2016-2018 entwickelt?*

Die Absentismusquote hat sich in der TPF-Gruppe in den Jahren 2016 - 2018 wie folgt entwickelt:

	2016	**2017**	**2018**
TPF-Gruppe	4,12 %	4,24 %	3,97 %

2. *Gibt es eine Unterbesetzung beim Fahrpersonal?*

Bei der Firma gibt es keine chronische Unterbesetzung. Was es hingegen bei den TPF gibt, sind Zeiten mit Unterbesetzung, in denen die Kompensationszeitensaldi zunehmen, und Zeiten mit Überbesetzung, in denen die Kompensationszeitensaldi abnehmen. Die Firma hat den Auftrag sicherzustellen, dass alle angebotenen Fahrten gewährleistet sind. Ausser bei (stark) beeinträchtigten Betriebsbedingungen (Demos, Strassenarbeiten, Unfälle usw.) mussten die TPF keine Fahrten aufgrund von Personalmangel annullieren. Man kann also sagen, dass der Bedarf an Fahrpersonal vollständig gedeckt ist. Die Zahl der freien Stellen schwankt über das Jahr zwischen 1 % und 3%, was der Verzögerung zwischen einer Kündigung oder Pensionierung und dem Stellenantritt der neuen Fahrerin oder des neuen Fahrers entspricht. Der Begriff der Unterbesetzung ist jedoch relativ, da bei einem Bestand von 550 TPF-Chauffeurinnen und Chauffeuren freie Stellen unvermeidlich sind.

3. *Wie viele «Reserve-Fahrer/innen» sind heute pro Tag vorgesehen, um Absenzen, insbesondere krankheitsbedingte Ausfälle aufzufangen?*

Über das Jahr planen die TPF für jede der 7 geografischen Zonen der TPF durchschnittlich 3 Reservefahrer/innen ein. Damit sollen die Ausfälle aufgefangen werden, wenn jemand den Dienst aus verschiedenen Gründen nicht antreten kann (Krankheit, Unfall, familiäre Gründe usw.).

4. *Wie viele Ruhetage (Kompensations- und Ruhetage im Sinne des Gesetzes) wurden in den Jahren 2016, 2017 und 2018 gestrichen?*

Als konzessioniertes Transportunternehmen müssen die TPF die geltende Gesetzgebung einhalten und es dürfen keine Ruhetage gestrichen werden. Die TPF arbeiten hinsichtlich Dienstschichten, Personalrotation und Arbeitszeitpläne gut mit den Sozialpartnern zusammen. Dank dieser Zusammenarbeit können die Fahrdienstleistenden pro Diensttag durchschnittlich eine zusätzliche Stunde zu Hause sein. 2018 wurde jedoch wieder mehr Einsatz gefordert und mit den SBB-Zugersatzmandaten mehr Flexibilität vom gesamten Fahrpersonal verlangt.

Nach Artikel 10 des Arbeitszeitgesetzes (AZG) besteht ein Anspruch auf 63 bezahlte Ruhetage, die nicht gestrichen werden dürfen. Allerdings können sie aus betrieblichen Gründen verschoben werden. Wird also eine Fahrerin oder ein Fahrer ausnahmsweise für einen Einsatz an einem Ruhetag aufgeboten, so wird dieser Ruhetag schon anderweitig wieder eingeplant.

Der Zähler für die Kompensationstage zeigt also den Schwankungssaldo. Eine Fahrerin oder ein Fahrer hat eine Arbeitswoche zu 6 Tagen, das sind 420 Minuten pro Tag. Je nach Dienstschichten wird sich der Saldo nach oben oder unten bewegen und sich so verringern, wenn ein Kompensationstag bezogen wird, bzw. sich erhöhen, wenn an einem Kompensationstag gearbeitet wird.

Die folgende Tabelle zeigt, wie viele Kompensations- und Ruhetage pro Fahrdienstleistenden durchschnittlich pro Jahr auf einen anderen Tag als ursprünglich geplant verschoben worden sind.

	2016	**2017**	**2018**
Kompensationstage	2,1	2,5	2,3
Ruhetage	1,7	1,7	1,9

5. *Will der Staatsrat als Vertreter des Hauptaktionärs bei der Direktion der TPF intervenieren, damit etwas dagegen unternommen wird?*

Nach dem Gesagten und aufgrund der Tatsache, dass das Absenzenmanagement der TPF-Chauffeurinnen und -Chauffeure unproblematisch ist, hält es der Staatsrat nicht für notwendig, bei den TPF zu intervenieren und zu verlangen, dass diesbezüglich speziell etwas unternommen wird.

28. Mai 2019