



Starkes Team: Remo Rupp (links) und Beni Schütz freuen sich, dass dank ihrem Einsatz die Arbeitsbedingungen für die Postauto-Chauffeure jetzt besser sind. Foto: Nicolas Zonvi.

Nach Postauto-Skandal, Gratisarbeit und Sparwut:

„Wir haben eine historische Situation!“

Aufbruchstimmung bei den Postauto-Chauffeuren Beni Schütz und Remo Rupp. Endlich ist Schluss mit dem irren Sparkurs!

Die beiden Chauffeure strahlen regelrecht um die Wette, als sie für Work in ihren Postautos posieren. Grund zur Freude haben sie allemal. Vor kurzem schafften sie mit der Gewerkschaft Syndicom den Durchbruch: Gratisarbeit wird es künftig nicht mehr geben, dafür mehr Mitbestimmung und Respekt. Bis die Regelung im Dezember in Kraft tritt, erhalten Fahrerinnen und Fahrer der Postauto AG sechs zusätzliche Ruhetage, jene von Subunternehmen tausend Franken. Das hat ihnen die neue Führung der Postauto Schweiz AG nach intensiven Verhandlungen zugesichert. Sie übernahm nach dem Postauto-Skandal. Der millionenschwere Missbrauch von Subventionsgeldern erschütterte die Schweiz. Und die Chauffeure. Was sie unter den alten Chefs hatten durchmachen müssen, ist kaum zu glauben.

Zwei Sorten Chauffeure

Feierabendstimmung im Restaurant Aarauerhof in Aarau. Lautes Treiben, Prosten, Gläserklirren. Vom Beizenlärm lassen sich Beni Schütz (61) und Remo Rupp (59) aber nicht ablenken. Ruhig und konzentriert erzählen sie von ihrer Arbeit.

Schütz ist gebürtiger Berner, fährt aber schon seit 33 Jahren Postautos durchs Fricktal. Er erzählt: „In den Aargau bin ich wegen der Liebe gezogen.“ Angestellt ist Schütz direkt bei der Postauto AG, gehört also zur „Regie“.

Auch sein Kollege Remo Rupp ist schon ein alter Hase unter den Chauffeuren. Früher war der gelernte Heizungsmonteur ständig auf Achse, transportierte Gefahrgut oder machte Carfahrten. Erst als Rupp Vater wurde, liess er das Laschtwägle sein. Seither dreht er seine Runden nur noch im Luzernischen – im Postauto. Im Unterschied zu seinem Kollegen Schütz ist Rupp aber ein sogenannter „PU“. Also Chauffeur eines Privatunternehmers, der im Auftrag der Postauto AG tätig ist.

Auf die unterschiedlichen Anstellungsbedingungen von PU und Regie angesprochen, werden die beiden Kollegen nachdenklich. „Ein schwieriges Thema“, meint Rupp. Er verdient weniger als seine Kollegen von der Regie. Die Kinderzulagen sind tiefer, Dienstaltersgeschenke gibt es kaum. Rupp sagt: „Ich hätte insgesamt sicher 100'000 Franken mehr im Sack, wäre ich in all den Jahren direkt von der Postauto AG angestellt gewesen. Mancher von uns PU fühlt sich deshalb wie ein Chauffeur zweiter Klasse.“ Tatsächlich: In vielen Regionen war die Auslagerung an Private lange Teil der Sparstrategie der Postauto AG.

Aber auch die Chauffeure der Regie mussten den Gürtel enger schnallen. Dazu Schütz: „Heute habe ich Ende Monat 1000 Franken weniger auf dem Konto als vor 25 Jahren. Alles wegen der gekürzten Lohnzulagen!“ Die beiden Chauffeure sind sich einig: Die Arbeitsbedingungen von Regie und PU haben sich zwar angeglichen, aber verschlechtert! Trotzdem ist es nicht der Lohn, der sie am meisten beschäftigt.

«Wir mussten volle fünf Jahre lang auf eine Wollmütze warten.»

FRISS ODER STIRB

Was die Chauffeure fordern, ist Respekt und Mitbestimmung. Rupp sagt: «Es muss endlich sozialer werden.» Die Vorgesetzten sollen ihnen wieder auf Augenhöhe begegnen. Die früheren Chefs hätten völlig den Bezug zur Realität verloren gehabt und nur noch in Zahlen gedacht. Beni Schütz erzählt: „Um uns neue Kürzungen zu präsentieren, gab es jeweils Versammlungen mit der Geschäftsleitung. Immer hiess es: ‚Wenn ihr das nicht akzeptiert, können wir für nichts garantieren. Im Elsass draussen warten nämlich genug Chauffeure, die euch sofort ersetzen können.‘ Das haben sie uns wirklich gesagt. Uns, die nahe der Grenze wohnen!“ Schütz kann es noch heute kaum fassen. „Das tat weh, denn wir fühlten uns fast wie Leibeigene des Konzerns.“ Dabei engagiert sich der stolze Postauto-Chauffeur mit Herzblut für seinen Betrieb. Neue Kollegen etwa führt er auch mal in der Freizeit durch den Betriebshof, zeigt ihnen am Postauto technische Handgriffe oder hilft jungen Prüflingen beim Lernen.

Haarsträubende Fälle kennt Schütz genug. Schliesslich ist er seit langem Gewerkschafter und Präsident der regionalen Personalkommission. Aber das mit den Wollmützen, das sei der Gipfel gewesen, sagt er: „Wir Chauffeure müssen im Winter auch mal bei Minustemperaturen Schneeketten montieren. Wir schlugen der Postauto-Leitung daher vor, Wollmützen anzuschaffen. Eigentlich eine Selbstverständlichkeit, doch es dauerte volle fünf Jahre, bis wir mit dem simplen Anliegen durchkamen. Fünf Jahre!“

Nicht einmal vor der Sicherheit machte die Sparwut der Manager Halt. So erhielten die Fahrer über die Jahre immer weniger Zeit für die Sicherheitschecks. Diese sind aber vorgeschrieben – vor jedem Einsatz. Weil die Chauffeure ihrer Verantwortung nachkamen und zudem für ihre Fahrzeuge haften, leisteten sie halt Gratisarbeit.

Für landesweites Kopfschütteln sorgten ausserdem Minipausen und fehlende sanitäre Anlagen. Manche Chauffeure hatten keine andere Wahl, als hinter dem nächsten Gebüsch zu verschwinden.

Der grosse Knall

Dann kam wie aus dem Nichts der Postauto-Skandal, dieser Subventionsgelder-Skandal. Die Bundespolizei nahm Ermittlungen auf. Postauto-Chef Daniel Landolf und sein Finanzchef mussten den Hut nehmen. Schütz: „Die Enttäuschung war riesig. Wir fühlten uns übers Ohr gehauen.“ Kollege Rupp erklärt, warum: „Dieselben Leute, die uns ständig weismachten, es sei kein Geld da, wurden jetzt wegen Subventionstricksereien freigestellt.“ Viele Chauffeure befürchteten neue Einsparungen am Personal. Doch dann fassten sie neuen Mut. Schütz: „Wir sagten uns: Die Kantone, die Gemeinden und die Postauto AG – alle haben eine Lobby. Doch wir haben eine Gewerkschaft!“

Sheila Winkler, bei der Gewerkschaft Syndicom verantwortlich für Postauto, stieg als Verhandlungsführerin in den Ring. Sie legte eine Petition gegen Gratisarbeit vor. Über die Hälfte aller Chauffeurinnen und Chauffeure unterzeichneten – und erkämpften sich einen Etappensieg.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember wird die Zeit für den Sicherheitscheck mehr als verdoppelt. Und noch wichtiger: In Zukunft haben die Chauffeure ein Wörtchen mitzureden, wenn es um ihre Arbeitsbedingungen geht. Ein neues Mitwirkungssystem garantiert das. Sogar für die PU-Chauffeure wie Rupp. Ein riesiger Erfolg! Denn: Dass Angestellte von Subunternehmen beim Auftraggeber intervenieren können, ist wohl einmalig. Rupp freut sich: „Das ist ein historischer Moment!“ Und Schütz meint: „Jetzt kann man aufbauen.“

Paketzustellung: Deregulierung gestoppt

Dieser Schuss ging nach hinten los: Über ein Pilotprojekt wollte die Post die totale Deregulierung einführen. Was der gelbe Riese verlangte, war fatal. Paketzustellerinnen und Paketzusteller aus 17 Distributionsbasen wurden aufgefordert, sich täglich um 12 Uhr in eine App einzuloggen. Erst dann hätten sie erfahren, wann ihr Abenddienst beginnt. Ob sie schon um 14.30 Uhr oder doch erst um 16.30 Uhr antraben müssen, wäre eine tägliche Überraschung gewesen. Ganz nach dem Motto „Allzeit bereit“. Freizeitplanung? Fehlanzeige.

Illegal

Doch engagierte Mitarbeitende schlugen Alarm. Sie wussten, dass dieses System gegen den Gesamtarbeitsvertrag verstösst. Dieser schreibt vor, dass Beschäftigte mindestens zwei Wochen im voraus über ihren Schichtbeginn informiert werden müssen. Das realisierte auch der neue Postchef Roberto Cirillo. Noch vor seinem Amtsantritt stoppte er den Pilotversuch.

Jonas Komposch, Patricia D'Incau.

Work online, 26.4.2019.

Personen > Komposch Jonas. Postauto. Arbeitsbedingungen. Work online, 2019-04-26