

REDAKTION TAGES-ANZEIGER · WERDSTRASSE 21 · 8021 ZÜRICH · TELEFON: 044 248 44 11 · FAX: 044 248 45 09 · STADT@TAGES-ANZEIGER.CH

# VBZ stellen deutsche Buschauffeure an

Erstmals sind die Zürcher Verkehrsbetriebe gezielt im Osten Deutschlands auf Personalsuche gegangen: Fünf Busfahrer beginnen am Montag mit ihrer Arbeit in Zürich.

Von Jürg Rohrer

Dieses Jahr brauchen die VBZ etwa 80 neue Buschauffeure, offiziell Busführer genannt. Pensionierungen, Ausbau des Streckennetzes und die gute Wirtschaftslage setzen ihrem Personalbestand zu. Dramatisch ist die Personalsituation nicht, aber doch so angespannt, dass die VBZ neben den gewohnten Rekrutierungskanälen ein neues Verfahren versuchen wollten. «Pilotprojekt Berlin» heisst das Unterfangen, das im letzten Herbst begonnen hat (TA vom 21.12.). Die Stellenvermittlungsfirma Manpower schrieb in Ost- und Norddeutschland, wo die Arbeitslosigkeit höher ist als im Süden, die offenen Stellen in Zürich aus. Rund 60 Bewerbungen gin-

gen ein, daraus folgten 18 Jobinterviews in Berlin, worauf 8 Kandidaten nach Zürich eingeladen wurden für die gleichen Tests, wie sie auch Schweizer Chauffeure absolvieren müssen.

Resultat: Fünf ausgebildete Chauffeure werden eingestellt, allenfalls noch ein sechster. Kommenden Montag beginnen sie mit dem einmonatigen Einführungsprogramm: Fahrzeuge kennen lernen, Streckennetz, ZVV-Tarifsystem, Kommunikation mit der Leitstelle, Umgang mit schwierigen Fahrgästen und vieles mehr. Im Unterschied zu den Schweizer Neulingen wird jenen aus Deutschland ein Götti zur Seite gestellt, der ihnen die Schweizer Eigenart näher bringen und helfen soll, hier Fuss zu fassen. Dazu gehört auch ein Kurs im Verstehen der Mundart.

### Anderer Länder zahlen bessere Löhne

Ursprünglich hatten sich die VBZ vom Pilotprojekt Berlin zehn bis zwölf Chauffeure erhofft. Warum jetzt nur die Hälfte? Jürg Buckmann, Leiter Personalmanagement, hat mehrere Erklärungen: Erstens sei die Wirtschaftslage zurzeit auch im Os-

ten Deutschlands für gute Chauffeure günstig, zweitens seien dänische, holländische und norwegische Betriebe ebenfalls in Deutschland auf Personalsuche. Sie würden zum Teil bessere Löhne und manchmal auch Sprachkurse bei vollem Lohn anbieten. Drittens hätten die VBZ für den Anstellung hohe Standards, darunter etwa den 3-Stunden-Test am Institut für angewandte Psychologie.

Ob sich das Experiment Berlin gelohnt hat und ob es wiederholt wird, zeigt sich laut Buckmann in einem Jahr. Wenn dann die Mehrheit der deutschen Busführer noch dabei ist und bei den VBZ bleiben will, sei es ein Erfolg. Denn im Vergleich mit Inseraten, die 500 bis 600 Franken pro Stück kosten, sei Berlin eine kostengünstige Variante. Sie werde allerdings nie die herkömmliche Rekrutierung ersetzen können.

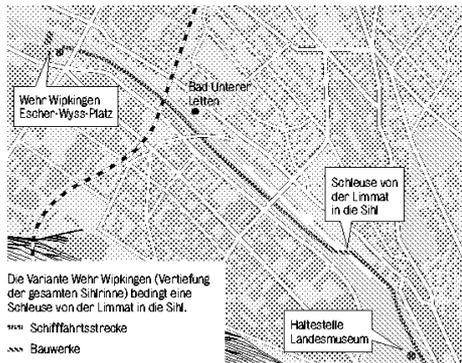
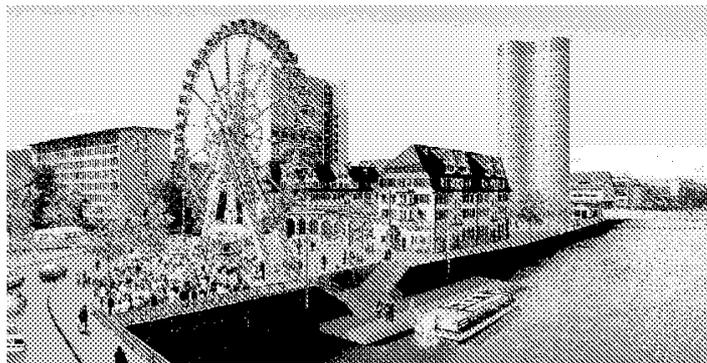
Im Unterschied zu vielen Schweizer Kandidaten, die in zwei Monaten erst noch zum Chauffeur ausgebildet werden müs-

sen, sind die fünf Deutschen alles ausgebildete Berufsleute mit Erfahrung im öffentlichen Verkehr. Sie sind zwischen 35 und 49 Jahre alt, drei stammen aus der ehemaligen DDR, einer kommt aus Baden-Württemberg, einer aus dem Raum Düsseldorf. Zwei sind verheiratet. Für ein Jahr sind sie von der Firma Manpower angestellt, die ihnen für den Anfang auch ein Zimmer in Zürich organisiert. Sie erhalten die üblichen VBZ-Löhne. Ein Chauffeur mit Carausweis kann mit einem Anfangsalar von 5200 bis 5700 Franken monatlich rechnen. Wenn sich die Neuen bewähren – und sie nicht das Heim-

### Auch Dänemark, Holland und Norwegen suchen Personal in Berlin.

weh plagt –, erhalten sie frühestens nach einem halben Jahr die Zusage, von den VBZ fest angestellt zu werden. Die ersten Deutschen bei den VBZ sind diese fünf allerdings nicht. Seit längerem sind in Tram und Bus gelegentlich Anzeigen in Hochdeutsch zu hören. Nur wurden diese Mitarbeiter ganz normal und nicht in Berlin angeworben.

## Projekt Schiffsverbindung nach Zürich-West: So könnte die zukünftige Anlegestelle Escher-Wyss-Platz aussehen



Die Variante Wehr Wipkingen (Vertiefung der gesamten Sihlrinne) bedingt eine Schleuse von der Limmattal in die Sihl.

Skizzenarchitektur / Quelle: Visualisierung Kulturmeile Zürich-West

# Mit dem Limmatschiff bis zum Escher-Wyss-Platz

Neue Idee für die Aufwertung des Limmatraums: Der Fluss soll zwischen Platzspitz und Escher-Wyss-Platz schiffbar werden – um Zürich-West besser an die Innenstadt anzubinden.

Von Martin Huber

Lanciert hat die Idee die Kulturmeile Zürich-West, eine Vereinigung von Anwohnern, Grundeigentümern und Gewerbetreibenden, die sich seit fünf Jahren für die Steigerung der Standortattraktivität im Kreis 5 einsetzt. «Es geht um das Zusammenwachsen der City mit Zürich-West über diesen Flusslauf», sagt Präsident Christoph Gysi. Ein solcher Wasserweg liesse die Innenstadt wachsen und wäre eine ideale Verbindung nach Zürich-West. Bisher ungenutzte Flussläufe und -quais bekämen ein Grossstadt-Flair, das Sihlquai würde vom «wenig attraktiven Bachufer» zum echten Quai.

### Vorbild Canal St. Martin in Paris

Und so soll es gehen: Mit einem zusätzlichen Wehr soll die Limmattal leicht angestaut und damit schiffbar gemacht werden. Das Limmatschiff, das bisher nur bis zur Anlegestelle Landesmuseum verkehrt, könnte dann über eine Schleuse hinunter nach Zürich-West fahren. «Ähnlich wie beim Canal St. Martin in Paris», sagt Gysi.

Technisch sind laut Gysi mehrere Varianten möglich. So könnte mit einem verstellbaren Wehr unterhalb des Escher-Wyss-Platzes der Fluss so weit gestaut werden, dass die gesamte Flussrinne für Schiffe genug tief und die Strömung verringert würde sowie der Abfluss bei hohen

Pegelständen garantiert wäre. Mit einer Schleuse kurz vor dem Bad oberer Letten könnte der Niveau-Unterschied zwischen Limmattal und Flussbett der Sihl überwunden und das EWZ-Kraftwerk umfahren werden.

### Wehr und Schleuse wären nötig

Eine andere Variante sieht vor, den Fluss mit einem niedrigeren Wehr in Wipkingen nur bis etwa zum Bad unterer Letten zu stauen («Wipkingersees») und eine Schleuse beim EWZ-Kraftwerk Letten zu bauen. Dort gibt es bereits heute eine Anlage, um den Niveau-Unterschied zu überwinden: Kleinere Schiffe werden per Schienentransportwagen hinauf- oder hinuntergezogen. «Mit einem Weidling kann man schon heute auch bei Tiefwasser bis an den Escher-Wyss-Platz fahren», sagt Gysi. Denkbar wäre schliesslich auch eine Verbreiterung des bestehenden Limmattalkanals. Das alleinige Ausbaggern des Flussbetts zur Gewinnung einer Fahrtrinne genügt dagegen kaum.

Gysi hat sein Projekt samt Fotodokumentation inzwischen diversen Ämtern geschickt, so auch dem kantonalen Baudirektor Markus Kägi (SVP). Dessen Pläne für einen verbesserten Hochwasserschutz in Zürich waren im Dezember der Auslöser für seine städtebauliche Vision. Gysi: «Wenn schon die Sihl beim Hauptbahnhof für den Hochwasserschutz ausgebaggert wird, würde es sich lohnen, den ganzen Flussabschnitt näher anzuschauen und auch einen Wasserweg in Betracht zu ziehen.»

### Kosten auf zehn Millionen geschätzt

Die Kosten für den schiffbaren Kanal schätzt Gysi auf rund zehn Millionen Franken. Im Vergleich zu den Kosten für das Tram Zürich-West und die Sanierung



BILD SOPHIE STIEGER

### Sieht Schiff als Chance: Initiator Gysi.

der Hardbrücke sei das wenig und durchaus verkaufbar. Denn eine Schiffbarmachung der Limmattal wäre eine städtebauliche Chance und hätte viel touristisches Potenzial: «Der Canal St. Martin mit seinen Schleusen ist eine Touristenattraktion und prägt als Wasserweg mit seinen Quais ganze Quartiere.» Gerade der Escher-Wyss-Platz könnte eine Aufwertung gut gebrauchen. In dessen Umgebung entstehen in den nächsten Jahren Tausende neuer Arbeitsplätze und Wohnungen, und mancher neuer Bewohner

würde wohl gerne das Schiff nehmen, um in die City zu gelangen.

### «Originelle Idee» – mit Fragezeichen

Matthias Oplatka von der Abteilung Wasserbau im kantonalen Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (Awel) spricht von einer «originellen und auch faszinierenden Idee». Er erinnert an Pläne für die Schiffbarmachung der Limmattal mit Schleusen vor über 100 Jahren. Gysis Projekt sei aber wohl kaum realisierbar. Technisch wäre das zwar möglich, sagt Oplatka. Aber es stelle sich die Frage der Finanzierbarkeit. Er rechnet mit Kosten von weit über zehn Millionen und wegen des aufwändigen Planungsprozesses mit einer Realisierung nicht vor Ablauf von zehn Jahren. Zudem gebe es viele offene Fragen, etwa zum Hochwasserschutz und zur Ökologie.

Auch Conny Hürlimann, Sprecherin der Limmatschiff-Betreiberin Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft, findet die Idee auf den ersten Blick sympathisch: «Das wäre eine tolle Erschliessung des Gebietes.» Ob das Ganze realistisch ist, sei eine andere Frage. Es bräuchte viele Abklärungen, vor allem auch dazu, ob die Schiffsverbindung überhaupt einem Bedürfnis entspricht.

Der städtische Tiefbauvorsteher Martin Waser (SP) zweifelt am Nutzen: «Für das städtische Verkehrsnetz wäre eine solche Linie nicht notwendig. Die Strecke wird von mehreren Tram- und S-Bahn-Linien bedient und ist auch zu Fuss sehr attraktiv.» Eine Verlängerung der Limmatschiffahrt ist für Waser auch aus Sicht der Naherholung kein Thema: Schiffe und die Infrastruktur mit Anlegestellen würden wohl eher stören. «Die Stadt würde ein solches Projekt nicht lancieren.» Wenig begeistert hatte sich die Stadt zuvor schon bei einem weiteren Projekt im Limmattal gezeigt: der Surfwelle beim Letten.

REKLAME XK283-H

## Wir liquidieren!

In Oetzli Leimbach, Spreitenbach, Aatal und Wädenswil verkaufen wir von unserem Neuwagen grosse Posten Qualitätswaren, die wir wegen Überproduktionen, Konkursen oder anderen wichtigen Umständen zu Schleuderpreisen anbieten. Hausweise Betten, Matratzen, Dunst- und Bettüberzüge, Lammfelldecken, Vorhänge, Jalousien, Berge von Profiwäsche und Badaccessoiresartikel, Zierkissen, Tische, Tischdecken, Stoffe, Haushaltsartikel, Blumen- und Dekortisch, Spielwaren und vieles mehr! Zudem finden Sie über 120 Sorten Spitzenwäsche zum Selbstbestimmen. [www.outletqualitaet.ch](http://www.outletqualitaet.ch)

- 8041 Zürich-Leimbach: Leimbachstr. 5, Tel. 043 743 19 96
- 8957 Spreitenbach: Elberstr. 7 (neben HKEA), Tel. 058 419 90 81
- 8607 Aethal: Zürichstr. 186, Tel. 043 317 85 85
- 8820 Wädenswil: Zugerstr. 76, Tel. 044 606 16 10

## «Im Prinzip ist das ein Mandat»

Die SP ist im Grundsatz für das neue Kongresszentrum. Was das konkret heisst, erklärt der Parteipräsident.

### Mit Koni Loeffe sprach Jürg Rohrer

Die SP-Delegierten haben eine Grundsatzdebatte zum Kongresszentrum geführt und mit 61 zu 51 Ja gesagt (TA vom Mittwoch). Haben die SP-Gemeinderätinnen und Gemeinderäte damit ein Mandat erhalten?



Im Prinzip Ja. Wobei die SP ein gebundenes Mandat nicht kennt und die Mehrheit der Delegierten relativ knapp war. Für mich heisst das konkret, dass die Delegiertenversammlung der Gemeinderatstraktion den Auftrag gab, zumindest eine Volksabstimmung zu ermöglichen.

### Mitte März wird der Gemeinderat über die 46 Millionen Franken für den Landkauf und über die 1 Million für die Reservationspauschale entscheiden. Müssen dann alle SP-Parlamentarier Ja stimmen?

Nein. Die SP-Fraktion muss einfach dabei mithelfen, dass die beiden Weisungen eine Mehrheit finden und nicht schon im Parlament scheitern. Das sollte kein Problem sein, denn die Fraktion hat sich ebenfalls grundsätzlich für das neue Kongresszentrum ausgesprochen. Mit 2 zu 10 allerdings auch eher knapp. Mit Enthaltungen im Rat werden sicher alle leben können.

### Im Juni kommt der Landkauf vors Volk. Lautet die Parole der SP Ja?

Die Delegierten haben ausdrücklich keine Parole gefasst, sondern sich grundsätzlich für einen Neubau an Stelle des Kongresshauses entschieden. Da die Delegierten und die Fraktion beide dafür sind, braucht es für die Parole nicht zwingend eine erneute Delegiertenversammlung. Die Parole kann der Parteivorstand fällen, wobei angesichts der knappen Mehrheit auch Stimmteigabe möglich wäre.

### Das wäre schwach für die stärkste Partei.

Ich habe nur gesagt: wäre möglich. Persönlich meine ich auch, dass die SP bei einem so wichtigen Entscheid Ja oder Nein sagen muss. Wobei das auch nicht so schwierig ist, denn es handelt sich beim Kongresszentrum für die meisten nicht um eine Wissensfrage.

### Nun hat die SP eine Motion eingereicht, die ein anderes Finanzierungsmodell verlangt, als es der Stadtrat vorschlägt.

Im Grundsatz, die die Delegierten verabschiedet haben, heisst es ausdrücklich, dass zur Zustimmung der SP ein Mitbestimmungsrecht der Stadt bei der Betriebsorganisation gehört. Wenn sich die Stadt für das Kongresszentrum entscheidet, dürfen Bau und Betrieb nicht von der Laune von Investoren abhängen. Das lässt mehrere Modelle zu. Welches umgesetzt wird, müssen nun Stadt- und Gemeinderat sowie weitere Beteiligte ausdiskutieren.