

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 20 (2013)
Heft: 223

Artikel: Wir sitzen alle im gleichen Bus
Autor: Riedener, Corinne
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-884465>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Wir sitzen alle im gleichen Bus

Die VBSG befördern 21,7 Millionen Fahrgäste pro Jahr und beschäftigen rund 280 Angestellte. Ein Grossbetrieb – mit oder ohne die umstrittene Privatisierung, über die im Juni abgestimmt wird. Wer sind die VBSG privat?

Text Corinne Riedener, Fotografie Ladina Bischof

Pünktlich um 10.17 Uhr kommt der Vierer am Bahnhof an. Menschen steigen ein und aus. «So, und jetzt mach, dass du verschwindest!», ruft vorne einer in blauer Uniform. Joseph Oberholzer packt seine Tasche und übergibt den Bus samt «Fracht» seinem Kollegen. Die beiden tauschen sich kurz aus, dann braust der Vierer Richtung Poststrasse davon.

Joseph Oberholzer hat sich die Pause verdient.

Er hat das Depot an der Steinachstrasse um 5.32 Uhr verlassen. In den letzten fünf Stunden hat er der Stadt beim Erwagen zugesehen und ist viereinhalbmal von Guggeien in den Wolfganghof und wieder zurück gefahren. Das macht er seit 25 Jahren. «Ich mag die Freiheit, den Duft der Strasse. Es ist ein tolles Gefühl, in solch einem grossen Gefährt zu sitzen und durch die Stadt zu gleiten. Man schwebt beinahe», sagt der zurückhaltende Fünfzigjährige. «Mein Traumjob.»

Applaus für den Chauffeur

Viele nehmen aber gar nicht wahr, dass da ein Mensch am Steuer sitzt. Ausser der Bus hat Verspätung. Dann wird der Chauffeur zum Prügelknaben. Und an den Wochenenden müssen Sicherheitsleute die Busfahrer begleiten und ihnen buchstäblich den Rücken freihalten. Das soll ein Traumjob sein? Oberholzer lacht. In 25 Jahren sei er kein einziges Mal ungern zur Arbeit gekommen. Die Sanktgaller seien nämlich sehr ruhige und aufmerksame Gäste. «Einmal, es war Winter, bin ich in der Achslen fast steckengeblieben. Ich habe meine Passagiere dann gebeten, in die Mitte des Busses zu stehen, damit wir mehr Gewicht auf der Antriebsachse haben. Als wir heil und fast pünktlich oben angekommen sind, haben alle applaudiert. Ein schöner Moment.»

Oberholzer räumt ein, dass manche, oft junge Gäste an den Wochenenden etwas «aufgekratzt» seien. «Hauptsache ist, dass man sich nicht provozieren lässt, wenn jemand Dreck verursacht oder ausfällig wird», sagt er. Schliesslich seien er und seine Kollegen eine Art Visitenkarte der Stadt, da seien Unfreundlichkeiten schlecht fürs Image. Trotz allem: Auf die Securitas will er nicht mehr verzichten. «Sie sind eine grosse Hilfe und geben uns Sicherheit auf den «Super-Spätkursen». Dank ihnen können wir uns auf die Strasse konzentrieren.»

Oberholzer hatte ursprünglich eine kaufmännische Lehre absolviert. Erst mit 25 entdeckte er seine Liebe zum Busfahren. Die «Läuferlinien», also jene, auf denen man schön Gas geben kann, mag er am liebsten. Mit unregelmässigen Arbeitszeiten arrangiert er sich. Sein eigener Chef sein, mit der Stadt und den Jahreszeiten leben, eine Dienstleistung erbringen, Fahrpläne einhalten – das alles gefällt dem Perfektionisten, wie er sich selber nennt. Eigentlich nur konsequent, dass er in seiner Freizeit mit Zwillingbruder Pius eine Modelleisenbahn betreibt. Dass er als leidenschaftlicher «Strassen-Cowboy» 2005 die ganzen 2400 Kilometer des Jakobswegs zu Fuss zurückgelegt hat, überrascht da schon eher. «Eine mystische, meditative Erfahrung», resümiert Oberholzer, ehe er sich verabschiedet. Er muss noch etwas essen, bevor er um 13.10 Uhr die nächste Schicht antritt.

Aufenthaltsraum alias Waschküche

Auch im VBSG-Pavillon am Bahnhofplatz wird Pause gemacht. Im ersten Stock herrscht ein ständiges Kommen und

Intern heisst der Pavillon am Bahnhofplatz
«die Waschküche». «Weil wir hier
unsere schmutzige Wäsche waschen»,
verrät einer augenzwinkernd.

Gehen. Manche Chauffeure haben nur gerade Zeit für einen kurzen Schwatz, andere verbringen ihre Mittagspause im grügestrichenen Aufenthaltsraum über der Schalterhalle. Nebenan gibt es ein Fumoir, den Umkleideraum und die Toiletten. Frauen und Männer sitzen um einen Tisch, die Stimmung ist gemütlich. Neben dem Selecta-Automaten in der Ecke ist jemand in seine Zeitung vertieft. Bei einer Zigarette diskutiert man die aktuellen Linienpläne, die an der Wand hängen. Wie ein kunstvolles Muster ziehen sich rote und grüne Linien über die meterlangen Plakate. «So komplex wie die Pläne aussehen, ist es auch, sie zu erstellen», erklären die Chauffeure. «Unter anderem zeigen sie uns, wie viele Busse auf welchen Strecken verkehren und um welche Tageszeit die Kurse «ausgedünnt» werden müssen.»

Intern heisst der Pavillon am Bahnhofplatz «die Waschküche». «Weil wir hier unsere schmutzige Wäsche waschen», verrät einer augenzwinkernd. «Bei der Busübergabe sehen wir uns meist nur kurz. Die Waschküche ist der Treffpunkt, wo wir uns länger unterhalten und auch mal den neusten Klatsch und Tratsch austauschen.» Man erfährt dort beispielsweise, dass unter den rund fünfzig im letzten Jahr Neueingestellten viele Fahrerinnen sind. «Deshalb haben wir heute mehr VBSG-Paare als früher», sagt der Chauffeur. Er hofft, dass die Liebe hält. «Wenn nicht, haben wir hier oben nämlich bald jede Menge Gesprächsstoff.» Diese Art von Klatsch ist zurzeit aber eher zweitrangig. Heute beschäftigt die Chauffeure vor allem die vom Stadtrat angestrebte Ausgliederung der VBSG.

Die Ängste der Chauffeure

Am 9. Juni entscheidet das Sanktgaller Stimmvolk, ob die Verkehrsbetriebe in zwei rechtlich getrennte Aktiengesellschaften umgewandelt werden sollen – einerseits in eine VBSG Logistik AG, welche Flotte, Infrastruktur und Personal zusammenfassen soll, andererseits in die VBSG Transport AG, zuständig für Betrieb, Leistung, Konzessionen und die Zusammenarbeit mit anderen Transportunternehmen. Einnahmen aus dem Betrieb und die Subventionen von Bund und Kanton würden der Transport AG zugute kommen, welche der Logistik AG wiederum Miete zahlen würde. Die VBSG würden dadurch ein eigenständiger Betrieb in Form einer Aktiengesellschaft im Besitz der öffentlichen Hand, heisst es von Seiten des Stadtrates. Er verspricht sich davon eine bessere Stellung im innerkantonalen Wettbewerb, mehr Handlungsspielraum und eine effizientere Kostenverteilung. Linke, Grüne und Gewerkschaften sind gegen die Ausgliederung und haben bereits vor Monaten die Nein-Parole gefasst.

Im Hinblick auf diese Umwandlung wurde vorsorglich ein Gesamtarbeitsvertrag (GAV) mit dem Personal ausgehandelt. Dennoch seien viele VBSG-Angestellte gegen eine Ausgliederung, sagen die beiden Chauffeure im Fumoir. Sie sorgen sich, wie auch die Gegner der Vorlage, um die Interessen des Personals. «Man kann sagen, was man will: Die Löhne, Sozialleistungen und Arbeitsbedingungen werden doch als erstes unter der Ausgliederung leiden. Am Schluss wird alles auf dem Buckel des Personals ausgetragen», heisst es. Von Privatisierung, Lohndumping, und Verlust des Service public ist die Rede. Chauffeur F. L.* teilt diese Ängste: «Jetzt habe ich quasi den Beamtenstatus und als Angestellter der Stadt noch eine gewisse Sicherheit. Mit der Ausgliederung kann sich das schnell ändern. Schliesslich weiss man nicht, aus welchen Leuten sich der Verwaltungsrat später zusammensetzt und ob das Personal danach noch Priorität hat.» Er sei übrigens nicht der einzige, der so denkt, sagt er. Von den 250 Chauffeurinnen und Chauffeuren seien über hundert gewerkschaftlich organisiert. «Es gibt zwar solche, die sich kaum dafür interessieren, unter den Gegnern wird die Vorlage aber fleissig diskutiert.»

Die Sicht der Geschäftsleitung

Im Büro von VBSG-Geschäftsleiter Ralf Eigenmann tönt es etwas anders: Er höre diesbezüglich leider wenig von den Chauffeuren, verstehe aber deren Sorgen. Der vorgesehene GAV sei unbefristet und könne auch eine Chance sein, findet er. Bis jetzt habe nämlich das Parlament die Arbeitsbedingungen des Personals bestimmt. Mit dem neuen GAV würde verhandelt, nicht mehr diktiert. Aus Sicht der Geschäftsleitung ist er klar für die Ausgliederung: «So, wie die VBSG zurzeit aufgestellt sind, sind wir Diener dreier Herren», sagt Eigenmann. «Einerseits müssen wir uns an die Spielregeln des Tarifverbundes Ostwind halten und die Aufträge des Kantons ausführen, andererseits müssen wir alle grösseren Geschäfte über 300 000 Franken vom Stadtparlament absegnen lassen. Sagt die Stadt Nein zu einem Projekt, kann ich beim Tarifverbund meine vertraglichen Verpflichtungen nicht einhalten und die Aufträge des federführenden Bestellers nicht erfüllen. Das macht uns schwerfällig, teilweise fast handlungsunfähig.»

Wolle man also weiterhin erfolgreich sein, sei eine Ausgliederung der effektivste Weg, sagt Eigenmann.

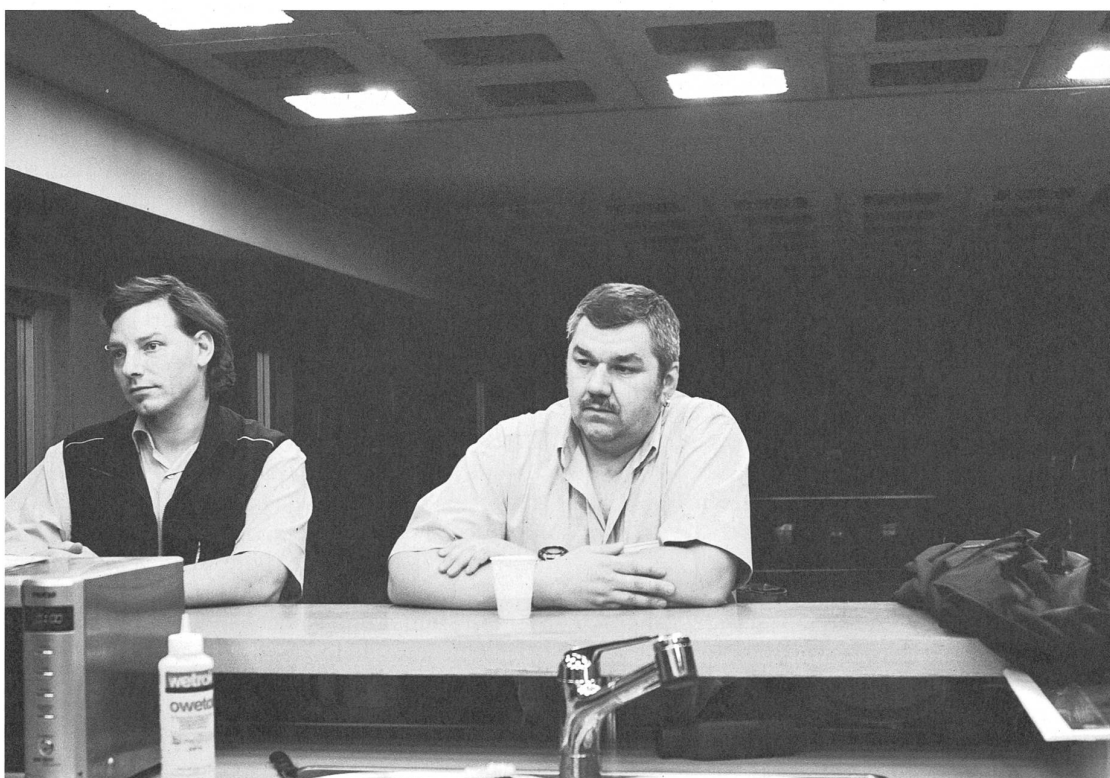
Man konnte doch aber letztes Jahr über fünfzig neue Chauffeusen und Chauffeure einstellen. Zudem wurden in den vergangenen Jahren mobile Applikationen und ein dynamisches Fahrgast-Informationssystem installiert – wieso also ändern, was offenbar bestens funktioniert? Eigenmann lacht. Natürlich sei er sehr zufrieden mit dieser Entwicklung. «Dass wir das dynamische Informationssystem einführen konnten, war aber ein glücklicher Zufall.» Man habe das Informationssystem schon vor der Neuorganisation des Tarifverbundes geplant, deshalb hatte das Stadtparlament den Kredit bereits gesprochen, als der Tarifverbundrat die flächendeckende Einführung beschloss. «Künftig will ich mich nicht auf solche <Zufälle> verlassen müssen.» Die Ausgliederung habe für ihn nichts mit liberaler Ideologie zu tun. Einen Wettbewerb im reinen marktwirtschaftlichen Sinn könne es im öffentlichen Verkehr sowieso nicht geben, sondern höchstens einen Kostenwettbewerb. «Und im ÖV muss Wettbewerb auch nicht unbedingt sein.»

Im Krankenhaus für Busse

Trotzdem. Die VBSG schlagen sich gut: Mittlerweile gelten sie als zweitgrösstes Transportunternehmen im Verbund. Im Jahr 2012 haben sie täglich rund 74 360 Gäste transportiert, Tendenz steigend. Und vor kurzem hat die erst 2008 erneuerte VBSG-Flotte nochmals Zuwachs bekommen. «Mit den sechs neuen umfasst sie heute 76 Busse», sagt Phillip Sutter, Leiter Infrastruktur und Projekte. Der Mittdreissiger steht in der grossen Werkstatthalle an der Steinachstrasse und koordiniert die Arbeiten. Es ist laut und riecht nach Diesel. Heute sind vier Busse im «VBSG-Krankenhaus», einige nur zur Kontrolle, andere für Reparaturen. «Für kleine Probleme haben wir unseren mobilen Pannendienst», sagt Sutter. «So können wir den Chauffeuren direkt auf der Strasse helfen. Grössere Reparaturen machen wir hier in der Halle.» Er deutet auf einen 25 Meter langen Trolleybus, der aufgebockt über den Köpfen einiger Männer schwebt. Nebenan wird ein kleiner Autobus gewartet. Überall kontrollieren Mechaniker Ölstände, Motoren oder Anzeigen. Da und dort fährt ein Gabelstapler vorbei.

Big Brother und das Adrenalin

Oberhalb der Werkstatt befinden sich die Büros, die Administration und die Fahrdienstleitstelle – das Hirn der Verkehrsbetriebe. «Unsere Leitstelle ist 21 Stunden pro Tag besetzt», sagt Jürg Baumgartner, der heute die Spätschicht leitet. Er beobachtet die unzähligen Bildschirme vor sich: Rechts sind die Live-Strassenbilder der Polizeikameras, der Zufahrtsrampe und der Einstellhalle; links und in der Mitte alle Informationen rund um die Busflotte. «Ich sehe in Echtzeit, wo sich welcher Bus befindet, wie viel Verspätung einer hat und natürlich wer ihn lenkt. Alles läuft über GPS.» Dann klingelt das Telefon. Jemand ist kurzfristig ausgefallen, Baumgartner muss Ersatz organisieren. Kurz darauf der nächste Anruf. Nach einem kurzen Gespräch funkt er alle Chauffeure an: «Gesucht wird ein weisses Couvert. Bitte melden, falls es jemand von euch finden sollte.»



Kurz vor fünf Uhr morgens: Die ersten Chauffeure warten bei einem Kaffee auf den Beginn ihrer Schicht. Die Pokale zeugen davon, dass einige von ihnen auch ihre Freizeit gemeinsam verbringen.

REPORT



In der Leitzentrale werden schöne Grüsse zu den Linieninformationen verteilt.

«Das sind Kleinigkeiten», sagt er. «Unsere Hauptaufgabe ist es, den Fahrplan einzuhalten.» Meist sei das kein Problem, doch zu Stosszeiten, bei Unfällen oder wenn der Rosenbergstunnel wieder einmal verstopft ist, könne es sehr hektisch zugehen auf der Leitstelle. «Hat ein Bus beispielsweise massiv Verspätung, müssen wir einen zusätzlichen einfädeln. Und wenn frühmorgens oder in der Nacht etwas nicht klappt, muss ich sogar selber auf die Piste.» Ein nervenaufreibender Job also? «Wir sind schon kleine Adrenalinjunkies», räumt er ein. «Aber wir sind nur einen bestimmten Prozentsatz auf der Leitstelle. Ansonsten sind auch wir normale Chauffeure.» Viele aus Werkstatt und Administration chauffieren regelmässig Gäste – sogar Betriebsleiter Martin Meier. Er kam vor gut einem Jahr zu den VBSG, hat die interne Fahrschule besucht und übernimmt seither öfters eine Schicht. «Ich mag es, nicht nur im Büro zu sitzen», sagt er. «Abgesehen davon kann ich so die Sorgen der Chauffeure wie auch die unserer Fahrgäste besser nachvollziehen.»

Drei Stunden Ruhe pro Nacht

Mittlerweile ist es Nacht geworden. Die ersten Busse der kleineren Linien sind bereits gegen 20 Uhr ins Depot gefahren. Jetzt, um 1.15 Uhr, kommen auch die letzten Heimkehrer zurück. Fahrdienststellenleiter Jürg Baumgartner hat sein Büro verlassen und steht jetzt am Eingang zur

Einstellhalle. Ein Bus nach dem anderen kommt über die dreispurige Zufahrtsrampe. Einige fahren noch schnell durch die Waschanlage, bevor sie exakt an dem Ort parkieren, den Baumgartner ihnen zuweist. «Die Position ist wichtig, damit morgen alle Busse rechtzeitig wieder unterwegs sind», erklärt er.

Man winkt sich zu, montiert Fahnen ab, packt Rucksäcke und Jacken ein, bevor die Putzkolonne sich der Busse annimmt. Zwei Kontrolleure kommen auf Baumgartner zu und drücken ihm ein Gleis-7-Abo in die Hand. «Dieser Typ wollte nicht zahlen und ist abgehauen», erzählen sie. «Wir haben ihn nicht mehr erwischt.» Das abgewetzte Abo bleibt die einzige Spur zum Schwarzfahrer. «Regt euch nicht auf», meint Baumgartner. Dann geht sein Blick in die grosse Halle. Mittlerweile sind alle seine «Schäfchen» zu Hause. Um 1.45 Uhr löscht Baumgartner die Lichter und verschwindet selbst in der Nacht. Es wird eine kurze sein, denn in drei Stunden wird die Morgenschicht ihren Dienst aufnehmen und der Stadt beim Erwachen helfen.

*Name von der Redaktion geändert

Corinne Riedener, 1984, ist gelernte Grafikerin und studiert Journalismus in Winterthur.