

ANFRAGE von Astrid Kugler (LdU, Zürich) und Felix Müller (Grüne, Winterthur)

betreffend Kosten-Nutzen-Verhältnis des ZVV

In verschiedenen Antworten des Regierungsrates, die den ZVV betreffen, fällt auf, dass sich der ZVV für Konzeptarbeiten nicht zuständig fühlt und entsprechende Aufträge an Dritte weitergibt (z.B. Verbesserungsvorschläge für die Strecke Flughafen-Oerlikon-Zürich HB). Dafür betreibt der ZVV "intensive Marktbearbeitung", worunter wohl zum Beispiel die Idee des öffentlichen Fahrplanverfahrens gemeint ist.

Wir bitten in diesem Zusammenhang den Regierungsrat folgende Fragen zu beantworten:

1. Wieviele Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen beschäftigt der ZVV? Wie hoch ist der gesamte Personalaufwand pro Kopf? Wie ist der gesamte Personalaufwand pro Kopf bei den verschiedenen grösseren Verkehrsbetrieben des Kantons Zürich (z.B. bei der VBZ, bei den WV, der Forchbahn, der SZU)?
2. Welche konkreten Projekte laufen beim ZVV unter "intensive Marktbearbeitung"? Macht er diese selber? Wieviel haben diese Projekte bis jetzt gekostet, welche wurden umgesetzt und wieviel Ertrag haben sie nachweislich gebracht?
3. Kam die Idee für das Fahrplanverfahren tatsächlich aus dem Hause des ZVV? Was hat das Verfahren gekostet und wer hat es bezahlen müssen? Wieviele Begehren, die eingegangen sind, hat man noch berücksichtigt?
4. Wieviel beträgt die Teuerung der Fahrpreise seit 1992 (also nach dem S-Bahn-Investitionsschub) auf dem ZVV-Netz? Wieviel beträgt die Teuerung in vergleichbaren Regionen der Schweiz? In Basel? In Bern? In St. Gallen? In Genf? Worin liegen die Gründe für diese Differenzen?
5. Welche konstruktiven Ideen zur Verbesserung des OeV-Angebotes über die 2. Teilergänzung hinaus (worunter wir höhere Frequenzen, die Einrichtung nötiger Haltestellen, Ausbau auf Doppelspur, Verbesserung der Anschlüsse und ähnliches verstehen) stammen aus dem Hause des ZVV?
6. Wie erklärt sich der RR, dass der Rahmenkredit 1993-95 um 105,5 Mio Fr. nicht ausgeschöpft wurde? Wurde der Aufwand für das bekannte und das in der laufenden Periode noch zu verbessernde Angebot zum Zeitpunkt der Rahmenkreditfestsetzung derart überschätzt? Oder wurden geplante Angebotsverbesserungen unterlassen? Welcher Anteil an diesen Minderausgaben wurde durch Effizienzsteigerung erreicht? Wir bitten den Regierungsrat um eine detaillierte Differenzbegründung.
7. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass die Aufgaben, die der ZVV heute erfüllt, analog den Transportleistungen im Glattal im Sinne eines "Benchmarkings" öffentlich ausgeschrieben werden könnten? Könnte sich der Regierungsrat nicht auch vorstellen, dass ein Zürcher Verkehrsbetrieb oder sogar ein privates Unternehmen mit dem besten Preis-Leistungsangebot den Zürcher Tarifverbund auf optimale Weise sicherstellen könnte und gleichzeitig für innovative Angebotsverbesserungen sorgen könnte?

Astrid Kugler Felix Müller