

Sitzung vom 20. Mai 2015

**514. Anfrage (Ungereimtheiten bei den VBZ bei der Beschaffung und Finanzierung neuer Trams der Stadt Zürich)**

Die Kantonsräte Lorenz Habicher und Roland Scheck, Zürich, haben am 2. März 2015 folgende Anfrage eingereicht:

Die lange Nutzungsdauer von Rollmaterial im öffentlichen Verkehr setzt eine umfangreiche und transparente Evaluation zur Beschaffung von neuen Verkehrsmitteln voraus. Dies gilt insbesondere für schienengebundene Fahrzeuge. Schon bei der Beschaffung des Trams 3000 (Cobras) scheinen die VBZ nicht die glücklichste Hand gehabt zu haben. So musste das Tramnetz der Stadt Zürich (Trassebreite, Kurvenradien etc.) auf die neue Wagenbreite angepasst werden. Bedingt durch die neue Bauweise, werden auch die Schienen stärker beansprucht und müssen früher ersetzt werden.

Im Zusammenhang mit der Behandlung des Budgets 2009 hat die RPK der Stadt Zürich Ende 2008 verschiedene Rückfragen zu den Cross-Border-Leasing-Geschäften (CBL) an den Stadtrat und die Finanzkontrolle gestellt. Bei den Leasingtransaktionen über VBZ-Rollmaterial entstand die Problematik, dass die CBL-Verträge mit der AIG vorzeitig, unter millionenschweren Folgekosten, aufgelöst werden mussten.

Im Jahr 2013 wurde nun ein durch die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) durchgeführtes Evaluationsverfahren zur Beschaffung von 70 neuen Tramkompositionen für die Stadt Zürich abgeschlossen. Gemäss Medienberichten kommt ein Zweitgutachten zum Schluss, dass die Beurteilung der Angebote nicht ausreichend nachvollziehbar ist und der Vergabeentscheid infolgedessen allfälligen Beschwerden nicht standhält. Auch stellt das Gutachten fest, dass alle vier Anbieter die Muss-Kriterien nicht erfüllt haben.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Inwiefern ist es zutreffend, dass gemäss Zweitgutachten dieses Evaluationsverfahren der VBZ nicht nachvollziehbar ist und allfälligen Beschwerden nicht standhält?
2. In der Annahme, dass die unterlegenen Hersteller nicht akzeptieren werden, dass ein Anbieter siegt, der entscheidende Kriterien nicht bestanden hat, ist mit Schadenersatzforderungen zu rechnen. In welcher Höhe erwartet der Regierungsrat allfällige Schadenersatzforderungen?

3. Aus welchen Gründen können Anbieter, die Muss-Kriterien im Evaluationsverfahren nicht erfüllen, trotzdem berücksichtigt werden? Können Folgekosten im Betrieb aus der Nichteinhaltung von Muss-Kriterien bei den Herstellern eingefordert werden?
4. Wie erfolgt die Finanzierung von Rollmaterial in diesem Fall «Trambeschaffung»? Wer trägt die Kosten zu welchen Teilen und wie werden diese vom Staat und dem Transportunternehmen VBZ finanziert?
5. Wie können fragwürdige Finanzierungswerkzeuge in der Art früherer CBL-Verträge ausgeschlossen werden?
6. Wie schätzt der Regierungsrat die Monopolstellung der VBZ im Betrieb und Unterhalt von schienengebundenem Rollmaterial (Tram- und Stadtbahnkompositionen) ein? Welche finanziellen Folgen und Abhängigkeiten ergeben sich aus dieser Situation für andere Transportunternehmen im ZVV?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Lorenz Habicher und Roland Scheck, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1–4:

Die Finanzierung der Beschaffung von Rollmaterial ist im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG; LS 740.1) geregelt. Laut § 3 PVG sind die zur Erfüllung des Transportauftrags notwendigen Investitionen für den öffentlichen Personenverkehr Aufgabe der Transportunternehmen. Die getätigten Investitionen werden über die Betriebsrechnung amortisiert. Mit dem zweiten Satz nimmt diese Bestimmung Bezug auf § 25 PVG, wonach der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) den Transportunternehmen den Betriebsaufwand ersetzt, der ihnen aus den Leistungen für den Verkehrsverbund entsteht, soweit er diese im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung anerkennt.

Die Beschaffung des Rollmaterials und damit die Finanzierung der Investition sind somit Sache der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) bzw. der Stadt Zürich. Damit obliegt ihnen auch die Durchführung der eigentlichen Ausschreibung im Submissionsverfahren. Die VBZ sind eine Dienstabteilung der Stadt Zürich, daher werden die Investitionsausgaben in der Regel dem Kontokorrentkonto der VBZ bei der Stadt Zürich belastet. Daraus folgende Zinsen und Abschreibungen (Investitionsfolgekosten) werden anschliessend der Betriebsrechnung der VBZ belastet und über das Leistungsentgelt durch den ZVV entschädigt.

Damit die VBZ sicher sein können, dass die mit der Beschaffung verbundenen Investitionsfolgekosten der Fahrzeuge während ihrer Lebensdauer vom ZVV über die jährlichen Betriebsrechnungen gedeckt werden, beantragen sie beim ZVV eine sogenannte Kostengutsprache (Kostengutspracheverfahren). Zuständig für deren Beurteilung ist der Verkehrsrat. Der Verkehrsrat hat im laufenden Verfahren die Kostengutsprache nicht erteilt, weil für ihn verschiedene Fragen offengeblieben sind. Gegen diesen Entscheid haben die VBZ bzw. die Stadt Zürich Rekurs beim Regierungsrat eingelegt. Das Verfahren ist noch hängig. Zu einem laufenden Verfahren kann der Regierungsrat keine Auskunft geben.

Zu Frage 5:

Die Verantwortung für die Finanzierung der für den Transportauftrag notwendigen Investitionen liegt bei den Transportunternehmen. Diese entscheiden im Rahmen der verfügbaren Instrumente in eigener Verantwortung über die zweckmässigste Form der Finanzierung. Sämtliche früheren US-Leasing-Geschäfte der VBZ, die insgesamt zu einer deutlichen Senkung der Finanzierungskosten geführt hatten, wurden inzwischen beendet.

Zu Frage 6:

Die Monopolstellung der VBZ im Kanton Zürich beim Betrieb und Unterhalt von Tram-/Stadtbahnen hat sich historisch ergeben. Mittlerweile bestehen aber auf verschiedenen Ebenen Instrumente, mit denen allfälligen negativen Auswirkungen von Monopolstellungen im öffentlichen Verkehr entgegengewirkt werden kann. Um Linien des öffentlichen Personenverkehrs betreiben zu können, bedarf es in der Schweiz einer Konzession des Bundes. Bei der Konzessionserteilung prüft das Bundesamt für Verkehr unter anderem, ob die Leistung zweckmässig und wirtschaftlich erbracht wird. Der ZVV hat ebenfalls ein Instrumentarium aufgebaut, um die Leistungen der Verkehrsunternehmen zu steuern. Dabei werden zunächst die Wirtschaftlichkeit und Qualität der Fahrleistungen der Verkehrsunternehmen mithilfe eines Benchmark-Systems und mit Kundenbefragungen ermittelt. Bei einem unbefriedigenden Preis-Leistungs-Verhältnis werden mit dem Unternehmen verbindliche Kosten- und Qualitätsziele vereinbart. Sind diese nicht bereit, eine Zielvereinbarung abzuschliessen, oder werden die vereinbarten Ziele nicht erreicht, werden die Fahrleistungen durch das konzessionierte Verkehrsunternehmen ausgeschrieben. Ist das konzessionierte Unternehmen dazu nicht bereit, soll die Leistung im Rahmen des Konzessionsrechts auf Bundesebene ausgeschrieben werden. Da im Schienenverkehr keine Ausschrei-

bungspflicht besteht, liegt eine weitere Möglichkeit darin, eine Betreiberwahl mittels Richtoffertverfahren durchzuführen, wie dies der Kanton Zürich gemeinsam mit dem Kanton Aargau und dem Bund bei der Limmatalbahn eingeleitet hat.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**