

Sitzung vom 23. April 1997

**906. Anfrage (Kosten-Nutzen-Verhältnis des ZVV)**

Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, und Kantonsrat Felix Müller, Winterthur, haben am 3. Februar 1997 folgende Anfrage eingereicht:

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. Wie viele 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 den 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? Wie viele Begehren, die eingegangen sind, hat man noch be-rücksichtigt?
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 öV-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 Regierungsrat, dass der Rahmenkredit 1993–1995 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 «Bench-Markings» öffentlich ausgeschrieben werden könnten? Könnte sich der Regierungsrat nicht auch vorstellen, dass ein Zürcher Verkehrsbetrieb oder sogar ein privates Unternehmen mit dem besten Preis-Leistungs-Angebot den Zürcher Tarifverbund auf optimale Weise sicherstellen könnte und gleichzeitig für innovative Angebotsverbesserungen sorgen könnte?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Astrid Kugler, Zürich, und Felix Müller, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Die Bruttolohnsumme des Personals des Verkehrsverbundes (29 Stellen) betrug 1996 3,3 Mio. Franken. Im Hinblick auf die unterschiedlichen Aufgaben der Verbundorganisation und der Verkehrsunternehmen ist ein Vergleich der Personalkosten nicht aussagekräftig.

Der Verkehrsverbund hat bereits durch eine im Jahre 1995 durchgeführte Reorganisation, die mit einem Abbau des Stellenplans von 36 auf 29 Stellen verbunden war, bewiesen, dass das Gebot der Effizienz nicht nur für die Verkehrsunternehmen, sondern auch für die eigene Organisation gilt. Mit der Reorganisation 1995 wurde auch eine klare Aufgabenteilung zwischen Verkehrsverbund und Verkehrsunternehmen angestrebt. Der Verkehrsverbund nimmt, mit kleineren Ausnahmen im Tarif, nur noch strategische Aufgaben wahr. Die Verkehrsunternehmen sind im Rahmen einer Direktorenkonferenz sowie in Fachkommissionen an der strategischen Planung beteiligt. Das strategische Marketing dient im Kern dazu, die Bedürfnisse der Kunden durch eine gezielte Gestaltung und Weiterentwicklung der Dienstleistungen besser als die Konkurrenz zu befriedigen. Die Marketing-Strategie des Verkehrsverbundes ist in die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (Vorlage 3544) eingeflossen.

Die Marktbearbeitung (Promotion) ist Teil des Marketings. Es ist Aufgabe des Verkehrsverbundes, seine Aktivitäten und diejenigen der Verkehrsunternehmen zu koordinieren und auf Schwerpunkte zu konzentrieren. Der Verkehrsverbund ist verantwortlich für verbundweite Marktbearbeitungskampagnen. Die 1995 und 1996 durchgeführten Kampagnen «Herbstspass» und «Attraktionspass» dienten, abgesehen vom kommerziellen Nutzen, einer nachhaltigen Verbesserung der Bekanntheit des Verbundangebots. Zudem bildeten diese Herbstaktionen Markttests für die 1997 vorgesehene Einführung der 9-Uhr-Fahrausweise. 1995 wurde damit ein Umsatz von 2,7 Mio. Franken, 1996 ein solcher von 2,1 Mio. Franken (330000 bzw. 180000 verkaufte Fahrausweise) erzielt. Die Kampagnen waren mit Kosten von je 0,5 Mio. Franken verbunden.

An der Weiterentwicklung des S-Bahn-Angebots über die 2. Teilergänzung hinaus wird intensiv gearbeitet. Wegleitend für die Planungsarbeiten ist jedoch nicht die Verwirklichung von Schönem und Wünschbarem, sondern die Realisierung relevanter Marktchancen, unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit sowie technischer und betrieblicher Gesichtspunkte.

Im Rahmen des Fahrplanverfahrens 1997–1999 sind rund 270 Begehren an die regionalen Verkehrskonferenzen gerichtet worden; rund die Hälfte konnte berücksichtigt werden. Die Spesen der 12 regionalen Verkehrskonferenzen und die Sitzungsgelder von deren Präsidentinnen und Präsidenten werden vom Verkehrsverbund mit insgesamt Fr. 18000 pro Jahr abgegolten.

Der Vergleich zwischen den Tarifaufschlägen im Zürcher Verkehrsverbund und städtischen Verkehrsbetrieben bzw. Verbänden, die auf Abonnemente beschränkt sind, ist nicht aussagekräftig. Ein klareres Bild ergibt sich im Vergleich mit dem Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) und deutschen Verkehrsverbänden:

	ZVV	TNW Abonnemente	TNW Einzelbillette	deutsche Verbände (Bandbreite)
1992	3,6%	6,7%	10,3%	keine Angaben
1993	6,8%	-	-	4,5–12,5%
1994	-	8,9%	14,6%	3,2–10%
1995	6,7%	5,7%	5,6%	3,5–5,7%
1996	3,9%	-	-	3,9–9,4%

Der Verkehrsverbund hat die Gründe, die zur Unterschreitung des Rahmenkredits 1993–1995 führten, in seinem Geschäftsbericht 1993/95 bereits ausführlich dargelegt; es kann darauf verwiesen werden. Festzuhalten ist, dass die Unterschreitung nicht durch einen Abbau von Verkehrsleistungen, sondern durch ein wirksames Kostenmanagement erzielt wurde.

Die Aufgaben- und Kompetenzverteilung im regionalen öffentlichen Verkehr des Kantons Zürich im allgemeinen und die Organisationsstruktur des Verkehrsverbundes im besonderen wurden in den Gesetzgebungsarbeiten für das Personenverkehrsgesetz intensiv geprüft und diskutiert. Die Weisung des Regierungsrates zur Gesetzesvorlage und die Abstimmungszeitung zur Volksabstimmung vom 6. März 1988 begründeten die getroffene Lösung ausführlich. Die Funktionen des Verkehrsverbundes als Scharnier zwischen den politischen Instanzen und den Verkehrsunternehmen (vertikale Koordination) und als Holding mit strategischen Führungsaufgaben unter den Verkehrsunternehmen

(horizontale Koordination) lassen sich, im Gegensatz zu operativen Aufgaben, nicht zur freien Konkurrenz ausschreiben. Die strategische Führung des Verkehrsverbundes hat sich – entsprechend seinem gesetzlichen Auftrag – sehr positiv auf die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Verbundangebots ausgewirkt.

Die im öffentlichen Personenverkehr eingeführten Strukturen und Instrumente erweisen sich auch im Zusammenhang mit dem Projekt wif! als beispielhaft. Die bisherigen Beratungen des Rahmenkredits und der Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif in der kantonsrätlichen Verkehrskommission und im Ratsplenum haben gezeigt, dass die politische Steuerung im öffentlichen Verkehr bereits gut funktioniert. Würde die heutige Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen auf einen Tarifverbund reduziert, wäre die Frage zu lösen, mit welchen Instrumenten das Parlament auf die Angebotspolitik Einfluss nehmen würde und wie die Finanzierung zu regeln wäre. Eine wirkungsorientierte Steuerung ist nur dann gewährleistet, wenn das ganze Leistungsspektrum der Verkehrsunternehmen und die Finanzierung auf der strategischen Stufe integral geplant, entschieden, umgesetzt und überwacht werden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft und den Verkehrsverbund.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Husi