

Sitzung vom 1. Juli 1998

**1473. Anfrage (Kuhhandel zwischen dem ZVV-Direktor und der Gemeinde Zollikon)**

Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, hat am 6. April 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Wie kürzlich den Medien zu entnehmen war, hat der Gemeindepräsidentenverband des Bezirks Meilen geschlossen dem sogenannten Fahrplankonzept 4e91 für das rechte Seeufer zugestimmt, was die Einführung des Viertelstundentaktes in den unteren Seegemeinden und einen Taktbruch in den Randstunden für die oberen Seegemeinden mit allen negativen Auswirkungen bedeutet. Diese Meldung machte sehr stutzig, hatte sich doch in den letzten Monaten ein erheblicher Widerstand gegen die Einführung des Viertelstundentaktes formiert.

Die Frage, was denn diesen Sinneswandel bewirkt haben könnte, wurde durch die NZZ beantwortet. Danach ist es dem ZVV-Direktor offenbar gelungen, mit der Gemeinde Zollikon einen Kuhhandel abzuschliessen, der der Gemeinde einen finanziellen Vorteil von jährlich 70000 Franken bringt: der ZVV-Direktor bot dem Gemeindepräsidenten an, zwei stark frequentierte Buslinien, für deren Wiedereinführung des Viertelstundentaktes in den Randstunden die Gemeindeversammlung im letzten Dezember (1997) aufgrund einer Einzelinitiative und gegen den Willen des Gemeinderates 160000 Franken bewilligt hatte, wieder voll als ZVV-Linien zu betreiben. Im Gegenzug gibt die Gemeinde ihren Widerstand gegen den Viertelstundentakt auf der S-Bahn-Linie auf, was der Gemeinde aber im Bereich ihrer S-Bahn-Rechnung Mehraufwendungen von 90000 Franken jährlich verursacht.

Mit diesem Kuhhandel versuchen die Verantwortlichen einen komplizierten und besonders unwirtschaftlichen S-Bahn-Fahrplan am rechten Seeufer zum Durchbruch zu verhelfen. Damit die zusätzlichen Kosten von rund 10 Mio. Franken wettgemacht werden können, droht verschiedenen anderen Regionen mit dem Randstundenkonzept ein Angebotsabbau.

Ich bitte den Regierungsrat, in diesem Zusammenhang folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist die Darstellung der NZZ richtig, wonach der oben beschriebene Tauschhandel zwischen dem Gemeindepräsidenten von Zollikon und dem ZVV-Direktor getroffen wurde? Wann, wo und unter welchen Umständen ist diese Vereinbarung erzielt worden?
2. Wer bzw. welches Gremium hat den ZVV-Direktor beauftragt, einen derartigen Handel dem Gemeindepräsidenten von Zollikon vorzuschlagen und abzuschliessen? Hat vielleicht der ZVV-Direktor dieses «Geschäft» in eigener Kompetenz getätigt? Ist es rechtsgültig?
3. Gibt es ein Schriftstück oder einen Vertrag, in welchem diese Vereinbarung festgehalten ist? Kann dieses eingesehen werden?
4. Wäre der ZVV-Direktor überhaupt berechtigt, Buslinien oder einzelne Leistungen von Buslinien in eigener Kompetenz als ZVV-würdig zu klassifizieren? Mit welchen rechtlichen Grundlagen kann diese Kompetenz begründet werden?
5. Wie erklärt der Regierungsrat, dass einzelne Leistungen einer sonst ZVV-würdigen Buslinie, die noch vor einem Jahr als nicht ZVV-würdig gegolten haben, und für deren Viertelstundentakt abends und am Wochenende die Gemeindeversammlung bereit war, jährlich 160000 Franken beizusteuern, nun doch wieder voll vom ZVV übernommen werden? Nach welchen Richtlinien werden derartige Entscheide getroffen? Wie haben sich im Falle der beiden besagten Buslinien diese Kriterien innert Jahresfrist geändert, dass es sich der ZVV (oder der ZVV-Direktor?) doch wieder anders überlegte?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Astrid Kugler, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Im Fahrplanverfahren 1997–1999 galt für den Busbereich in der Region Pfannenstiel die Rahmenbedingung, dass für Angebotsausbauten keine zusätzlichen Mittel zur Verfügung stehen. Die Gemeinden Küsnacht und Zollikon hatten aber im Verlaufe des Fahrplanverfahrens den dringenden Wunsch nach einer neuen Linie 918 geäußert. Daraus entstand die Vorgabe des Zürcher Verkehrsverbundes, dass die neue Linie aus Umlagerungen im Raume unterer Pfannenstiel zu finanzieren ist und als Versuchsbetrieb

vorerst für zwei Jahre eingeführt wird. In Anlehnung an die Vorgaben schlugen die Gemeinden zur Finanzierung der neuen Linie 918 ein Randstundenkonzept für die Linie 916 vor. Wie alle Angebotsveränderungen wurden auch diese Massnahmen im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens 1997–1999 eingehend behandelt und am 23. Januar 1997 vom Verkehrsrat beschlossen.

Die neue Linie 918 entwickelt sich seit Juni 1997 im Rahmen der Erwartungen. Politische Vorstösse und Wünsche aus der Bevölkerung führten in der Zwischenzeit dazu, dass der Fahrplan der Linie 916 auf Kosten der Gemeinden (Angebot Dritter) per Mai 1998 wieder ausgedehnt wurde.

Im Rahmen der laufenden Planung zur Umsetzung der vom Volk gutgeheissenen 2. Teilergänzung der S-Bahn wurden die betroffenen Gemeinden am rechten Seeufer aktiv in die Konzeptarbeit einbezogen. Neben Aussprachen mit der Konferenz der Gemeindepräsidenten wurden verschiedene Arbeitssitzungen mit einer Delegation von vier Gemeindepräsidenten und unter Beizug der Präsidenten der Regionalen Verkehrskonferenz und der Zürcher Planungsgruppe Pfannenstiel sowie der S-Bahn Zürich durchgeführt. Konkrete Vorschläge wurden gemeinsam geprüft, Anregungen und Bedenken soweit wie möglich in den vorgeschlagenen Konzepten berücksichtigt. Ergebnis dieser Zusammenarbeit sind das per Juni 1999 geplante «Angebotskonzept 99» und die Bereinigung des Busangebots im unteren Pfannenstiel.

Das laufende Fahrplanverfahren 1999–2001 wird im Busbereich stark durch das Projekt Effektivität geprägt: Im ganzen Kanton werden dabei schlecht genutzte Leistungen zugunsten neuer Angebote mit hohem Nachfragepotential abgebaut. Folgedessen stehen ab Juni 1999 Mittel für die erneute Übernahme der Linie 916 in das Verbundangebot zur Verfügung. Dadurch ergab sich für den Zürcher Verkehrsverbund die Möglichkeit, im Rahmen der Konzeptarbeiten für den Fahrplan 1999 den anwesenden Gemeindevertretern den Vorschlag zu unterbreiten, das Busangebot wieder vollständig in das Verbundangebot aufzunehmen. Die Gemeindepräsidentenkonferenz hat sich am 19. März 1998 ebenfalls einstimmig dafür ausgesprochen. Derartige Verhandlungen liegen in der Kompetenz des Zürcher Verkehrsverbundes. Der Direktor des Verkehrsverbundes hat den Verkehrsrat an dessen Sitzung vom 18. März 1998 orientiert. Der definitive Entscheid wird voraussichtlich im Januar 1999 vom Verkehrsrat gefällt werden.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**