

ANFRAGE von Gabi Petri (Grüne, Zürich)

betreffend Leistungsausweis des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV)

Letzte Woche konnte der Presse entnommen werden, dass sich der ZVV gegenüber den Zürcher Verkehrsbetrieben (VBZ) wie die ehemaligen Landvögte aufführt. Als Konsequenz aus diesem untolerierbaren Verhalten von kantonalen Stellen gegenüber dem in Fachkreisen unbestrittenermassen ausgewiesenen, in der ganzen Welt als einen der bestfunktionierenden Verkehrsbetriebe, hat Stadtrat Wagner zu Recht beschlossen, fortan nicht mehr an den Sitzungen des Verkehrsrates teilzunehmen.

In der Zürichseezeitung und im Limmattaler Tagblatt wird im Kommentar zu dieser unschönen, vom ZVV mutwillig vom Zaun gerissenen Auseinandersetzung folgende Feststellung gemacht: "Die VBZ ihrerseits wären wohl in der Lage, die Aufgaben des ZVV mit zu übernehmen. Natürlich zu wesentlich geringeren Kosten, als jetzt der ZVV verursacht. Das wäre doch eine Alternative!" Recht hat Redaktor A.B.

Es stellen sich darum folgende Fragen:

1. Wie setzte sich der Mitarbeiterstab des ZVV, aufgegliedert nach Ausbildungsbereichen, 1990 zusammen? Wie heute? Wieviele der heutigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben einen Fachausweis (Technikum oder ETH) als Verkehrsfachleute vorzuweisen?
2. In welchen Lohnklassen sind die einzelnen Mitarbeiter des ZVV eingeteilt?
3. Welche Verwaltungskosten verursacht der ZVV pro Jahr? Welchen seit seiner Gründung im Jahre 1990?
4. Welchen Leistungsausweis hat der ZVV seit 1990 vorzuweisen, d.h. welche eigenen Ideen, die zu einer deutlichen Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr geführt haben, haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den 8 Jahren seit Bestehen des ZVV's vorzuweisen? Mit welchen Erfolgen?
5. Weshalb verliessen vor etwa vier Jahren ausgewiesene Verkehrsfachleute den ZVV (oder mussten ihn verlassen)? Welche Personalpolitik betreibt der Direktor des ZVV?
6. Funktioniert das vom ZVV initiierte automatische Fahrgastzählssystem heute? Wie viel hat es bis heute gekostet? Wenn es noch nicht funktioniert: weshalb nicht? Trägt der Verkehrsverbund die Verantwortung dafür? Zieht der Regierungsrat aus dem offensichtlichen Debakel um dieses System personelle Konsequenzen? Wenn nicht, weshalb nicht? Oder will er die beschränkten Möglichkeiten des ZVV dadurch schützen, indem er es zulässt, dass der ZVV weiterhin versucht, in inkompetenter Weise die VBZ zu beurteilen?
7. Trifft es zu, dass der ZVV für die Studien und Gutachten zur Systemwahl des "Mittelverteilers" im Glattal (Tram oder Hochbahn) zusammen mit den beteiligten Gemeinden (Kloten, Wallisellen, Opfikon, Dübendorf) mehrere hunderttausend Franken aufwendete? Wie hoch sind die exakten Endkosten, aufgeteilt auf die einzelnen Finanzträger? Trifft es zu, dass der Entscheid zugunsten des Trams anlässlich der Besichtigungsreise nach Dortmund (Hochbahn) und Strassburg (Tram) aufgrund der offenkundigen und eindeutigen Pluspunkte des Trams fiel? Hätte diese Reise nicht am Anfang der umfangreichen Entscheidungsfindung stattfinden sollen? Wäre dann die

ganze Übung nicht billiger zu haben gewesen? Weshalb wählte der ZVV den ineffizienten, teuren und langen Weg?

8. Trifft es zu, dass die Stadt Zürich (Stadtplanungsamt/VBZ) bereits 1993 alle wesentlichen Untersuchungen zur Systemwahl durchgeführt hatte und klar zum Entscheid kam, für den Mittelverteiler sei nur das Tram geeignet? Trifft es zu, dass diese Untersuchungen nur etwa 10'000 Franken gekostet hatten? Weshalb stützte sich der ZVV - der Kenntnis von den Ergebnissen der Stadt Zürich hatte - nicht auf diese Erkenntnisse ab und weshalb musste er für dieselben Schlussfolgerungen nochmals Geld ausgeben?
9. Zählt das für den Steuerzahler teure Prozedere um die Systemwahl des Mittelverteilers etwa zum Leistungsausweis des ZVV? Weshalb moniert der ZVV bei den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich betreffend angeblicher Ineffizienz, wenn er selber offensichtlich nicht in der Lage ist, die (ganz simple) Planung des Mittelverteilers im Glattal effizient und zeitgerecht durchzuführen?
10. Ist der Regierungsrat der Auffassung, die 29 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des ZVV wären in der Lage, die VBZ im heutigen Umfang und auf dem heutigen Leistungsniveau zu führen (Siehe Planung Mittelverteiler)? Wenn ja, weshalb?
11. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass die VBZ die Arbeiten des ZVV besser, billiger, effizienter und wesensgerechter ausführen könnten als es der ZVV besorgt? Wenn nicht, weshalb nicht? Wann holt der Regierungsrat bei den VBZ und anderen Anbietern entsprechende Offerten ein? Bis wann liegen diese vor?
12. Wie setzt sich der Verkehrsrat, der die VBZ in die Knie zwingen will, gegenwärtig personell zusammen? Welche fachlichen Leistungsausweise haben die Mitglieder vorzuweisen?
13. Ist der Regierungsrat bereit, die Antworten auf diese Anfrage nicht durch den ZVV, sondern durch eine andere Direktion beantworten zu lassen (allenfalls unter Beizug von aussenstehenden und neutralen Büros), um zu verhindern, dass der ZVV wieder in eigener Sache alles beschönigt, um seine Existenzberechtigung weiterhin zu legitimieren?

Gabi Petri