

Sitzung vom 16. Juni 1998

**1390. Anfrage (Leistungsausweis des Zürcher
Verkehrsverbundes [ZVV])**

Kantonsrätin Gabi Petri, Zürich, hat am 30. März 1998 folgende Anfrage eingereicht:

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 «Zürichsee-Zeitung» 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? Wie viele 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 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? Wieviel 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 10000 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 angebliche Ineffizienz, wenn er selber offensichtlich

nicht in der Lage ist, die (ganz simple) Planung des Mittelverteileres 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 Leistungs niveau 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?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage von Gabi Petri, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Stadtbahn Glattal

Die vom damaligen Stadtplanungsamt Zürich im November 1991 abgeschlossene einfache Systemevaluation für eine Erweiterung des Tramnetzes in Zürich Nord wurde von den Standortgemeinden im Glattal nicht mitgetragen. Um eine Blockierung des Projekts zu vermeiden, übernahm in der Folge der Zürcher Verkehrsverbund die Federführung des Projekts «Mittelverteiler Glattal». Die Projektaufsicht wurde einer Behördendelegation übertragen, in der die Exekutiven der Standortgemeinden im mittleren Glattal sowie der Stadtrat von Zürich vertreten waren. Unter Aufsicht der Behördendelegation und in enger Zusammenarbeit mit den Gemeindeverwaltungen nahm der Zürcher Verkehrsverbund Abklärungen bezüglich der Linienführung eines schienengebundenen Systems (nicht zuletzt als Grundlage für den Eintrag im kantonalen Richtplan) sowie eine fundierte Systemanalyse vor. Die gesamten Aufwendungen dieser Planungsphasen betrugen 600000 Franken, welche durch den Verkehrsverbund finanziert wurden. Zusätzlich zur Systemevaluation wurden weitergehende Abklärungen bezüglich Linienführung in Dübendorf, Wallisellen, für die Verlängerung nach Kloten und zur Abklärung betrieblicher Fragen durchgeführt. Einzelne Linienführungsvarianten im kantonalen Richtplan konnten in der Folge eliminiert werden.

Entgegen den Erwartungen zeigte die Analyse, dass das System «H-Bahn» (Hängebahn) kostenmässig wie auch qualitativ nahe an das System Stadtbahn heranreicht. Der Systemscheid lag folglich nicht von vornherein auf der Hand. Aufgrund der vorliegenden Fakten waren schliesslich, im Gegensatz zur Situation im Jahre 1991, alle beteiligten Gemeinden überzeugt, dass eine Stadtbahn das richtige System für die Verbindung der Wohn- und Arbeitsplätze im mittleren Glattal mit den Eisenbahnhöfen darstellt. Im Unterschied zum städtischen Tramsystem soll die Stadtbahn weitgehend auf Eigentrassees verkehren. Da auf den Strassen im mittleren Glattal nicht genügend Kapazitäten für die Aufnahme einer Strassenbahn vorhanden sind, bedarf es dazu neuer Trassees.

Automatisches Fahrgastzählsystem

Der Regierungsrat hat im Zusammenhang mit der Anfrage KR-Nr. 129/1997 über Ziele und Stand des Projekts «Automatisches Fahrgastzählsystem» informiert. Die Funktionstüchtigkeit des Zählsystems konnte anfangs 1998, vor allem dank dem Einsatz von Mitarbeitenden des Zürcher Verkehrsverbundes und der Winterthurer Verkehrsbetriebe, für alle Busbetriebe sichergestellt werden. Damit sind auch die vertraglichen Verpflichtungen des Lieferanten weitgehend erfüllt. Die in den vorangehenden Jahren erhobenen Zähl Daten werden in den nächsten Monaten aufbereitet und stehen danach für Auswertungen zur Verfügung. Nach Abschluss dieser Projektphase können die Daten auf breiter Basis verwendet werden. Bezüglich Kosten ist die Situation unverändert.

Auftrag und Organisation des Verkehrsverbundes und des Verkehrsrates

Rechtsform, Zweck, Aufgaben, Organisation, Führung und Aufsicht sind im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) in den §§10ff. und im Geschäftsreglement des Verkehrsverbundes des Kantons Zürich geregelt.

Der Regierungsrat hat bereits im Zusammenhang mit der Anfrage KR-NR. 41/1997 und der Interpellation KR-Nr. 34/1998 ausführlich zum Auftrag und zur Organisation des Verkehrsverbundes Stellung genommen. Es kann darauf verwiesen werden. Seit Bestehen des ZVV sind seitens der Kontroll- und Aufsichtsorgane nie ausserordentliche Vorkommnisse festgestellt worden. Zusammenfassend und abschliessend ist festzuhalten, dass Organisation, Führung und Ergebnisse des Verkehrsverbundes als zweckmässig, effizient und gut beurteilt werden dürfen. Im übrigen werden Anfragen vom Regierungsrat und nicht von einer Amtsstelle beantwortet.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
i.V. **Hirschi**