

**A N F R A G E** von Peter Anderegg (SP, Dübendorf), Marcel Burlet (SP, Regensdorf) und Sabine Ziegler (SP, Zürich)

betreffend Schienen aus einer Hand für Trambahnen

Seit dem 12. Dezember 2010 fahren die drei Trambahnlinien 10, 11 und 12 durchs Glattal und über die Zürcher Stadtgrenze - eine Glanzleistung bezüglich Termin, Kosten und Kommunikation und was die Entwicklung des Stadtraumes entlang der Glattalbahn betrifft. Und es werden weitere Schienen gelegt: in Zürich West, im Limmattal, im Furtal und sicher auch wieder im Glattal. Der ZVV ist am Erarbeiten einer Trambahnstrategie (Anfrage KR-Nr. 249/2009) und wird vermutlich Mitte 2011 eine angepasste Prioritätenliste der rund sechs Dutzend diskutierten Tramkorridore präsentieren.

Zum ersten Mal betreibt im Raum Zürich eine zweite Verkehrsbetriebsgesellschaft eine Trambahn (abgesehen von der Forchbahn). Neben den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) haben wir mit den Verkehrsbetrieben Glattal (VBG) einen weiteren grösseren und innovativen ÖV-Player erhalten. Beide sind «staatseigene» Betriebe - die VBZ als Verwaltungsabteilung der Stadt Zürich, die VBG als AG im Besitz der Gemeinden im Marktgebiet und dem Kanton. Dabei sind die VBG zwar Eigentümer der Bahninfrastruktur, Betreiber sind aber die VBZ. Die VBZ fährt also mit dem Tram 10 bis zur Stadtgrenze als marktverantwortliches Unternehmen und ab dort bis zum Flughafen als Transportunternehmen im Auftrag der VBG. Vorwiegend «blau vor weiss» in der Kernstadt, «weiss vor blau» in der Glattalstadt als identitätsbildende Elemente. Mit der Limmattalbahn wird die gegenseitige Durchdringung der Stadträume nochmals zunehmen. Und die Durchbindung der Trambahnlinien - wie beim Tram 10 - wird ein zentraler Erfolgsfaktor (Postulat KR-Nr. 316/2010). Die Diskussion darf daher nicht auf der Ebene Ein- oder Zwei-Richtungs-Fahrzeuge geführt werden.

Wenn wir weiter grenzüberschreitende Trambahnen bauen - was wir auch tun sollen - dann muss über innovative, zukunftstaugliche Eigentümer- und Betriebsstrukturen diskutiert werden. Innovativ war auch die Gründung des ZVV vor über 20 Jahren; dank dieses Erfolges müssen wir heute aber über eine weitergehende Zusammenarbeit diskutieren. Der ZVV als Schirmherr des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich übt zwar über den Rahmenkredit grossen Einfluss auf die Unternehmungen aus, ist aber kein Transportunternehmen. Er kann aufgrund des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) Tram- und Buslinien ausschreiben, sofern kein Leistungsauftrag zustande kommt. Sind bereits bei den Buslinien Fragezeichen zum Damoklesschwert Ausschreibung angebracht, so gilt dies erst Recht beim schienengebundenen ÖV - wo es überhaupt keinen Markt gibt. Es ist darüber nachzudenken, ob nicht alle beteiligten Akteure im Grossraum Zürich (Gemeinden und Kantone) eine einzige Betreiberorganisation bilden sollten. Ein offenbar erfolgreiches Modell zeichnet sich in Lyon (F) ab, wo das «Syndicat Mixte des Transports pour le Rhone et l'Agglomeration Lyonnaise» (SYTRAL) den Personennahverkehr organisiert. Schienen aus einer Hand sind eine Möglichkeit, die Organisation der Trambahnen zukunftstauglich zu gestalten und darüber hinaus Identität innerhalb des Grossraumes Zürich zu schaffen.

Wir ersuchen daher den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie stellt der Regierungsrat eine klare Führung kantonaler Vorhaben durch den Kanton sicher, um Grabenkämpfe der beteiligten Gemeinden und Transportunternehmen zu verhindern?
2. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass Trambahnen durchgebunden werden und je nach Funktion in der Kernstadt oder im Umland als Fein- oder Mittelverteiler funktionieren?

3. Welche Notwendigkeit sieht der Regierungsrat angesichts der Netzerweiterung von Trambahnen über die Kernstadt Zürich hinaus für eine Neuorganisation von Betreiberstrukturen - inklusive Forchbahn?
4. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Schaffung einer einzigen Infrastruktur- und Betreibergesellschaft für Trambahnen mit den Eigentümern Stadt Zürich, Marktgebiets-Gemeinden und Kanton(en) - quasi einer kantonalen Verkehrsbetriebe Zürich?
5. Gemäss Bahnreform 2 unterstützt der Bundesrat Branchen-GAV im öffentlichen Verkehr. Wie könnte ein solcher GAV im ZVV-Gebiet aussehen?

Peter Anderegg  
Marcel Burlet  
Sabine Ziegler