

# Protokolleintrag vom 25.03.2015

2015/89

**Interpellation von Hans Jörg Käppeli (SP) vom 25.03.2015:**

**Trambeschaffung durch die VBZ, Verbesserung der Zusammenarbeit mit dem ZVV sowie Organisation der Planungsgruppen und Schnittstellen zum Tiefbauamt der Stadt Zürich**

Von Hans Jörg Käppeli (SP) ist am 25. März 2015 folgende Interpellation eingereicht worden:

Die mediale Debatte um die Trambeschaffung hat offengelegt, dass das Verhältnis zwischen VBZ/Stadtrat und ZVV ziemlich angespannt zu sein scheint. Es ging viel Goodwill verloren. Der angerichtete Schaden ist finanziell kaum zu beziffern und die terminlichen Verzögerungen dürften sich auf Jahre belaufen.

Die Situation von VBZ und ZVV ist vergleichbar mit derjenigen von SBB und ZVV. Die Verkehrsunternehmen VBZ und SBB haben beide je die Marktverantwortung für einen definierten Bereich, haben einen Transportauftrag für ein Fahrplanangebot und stellen die erforderlichen Fahrzeuge. Sie sind ebenfalls zuständig für die Angebotsplanung, sowie für die Planung und Realisierung der Infrastrukturen. Beide müssen das Rollmaterial im Einvernehmen mit dem ZVV beschaffen. Beide werden an den täglich erbrachten Leistungen gemessen.

Für eine langfristige Sicherung des Transportauftrages an die VBZ ist die Aufrechterhaltung der anerkannt guten Leistungen und die gute Zusammenarbeit zwischen VBZ/Stadtrat und ZVV entscheidend.

Es stellt sich die Frage, ob bei einer besser funktionierenden Zusammenarbeit zwischen VBZ und ZVV eine Eskalation bei der Trambeschaffung in partnerschaftlichem Einvernehmen hätte vermieden werden können und damit gerichtliche Schritte nicht erforderlich gewesen wären.

In diesem Zusammenhang bitte ich um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Das Bild der VBZ in den Medien ist angeschlagen. Was unternimmt der Vorsteher der industriellen Betriebe, damit das Ansehen in der Öffentlichkeit, in der Politik und beim ZVV verbessert werden kann? Befürchtet der Stadtrat nicht eine pauschale Verurteilung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter?
2. Welche institutionellen Gremien bestehen zwischen VBZ und ZVV? Wie häufig tagen sie? Wer sind die Teilnehmenden?
3. Welche Rolle hat der Gemeinderat? Könnte ein Einbezug des Gemeinderats nicht dazu dienen, dass VBZ, ZVV und Gemeinderat in den Stossrichtungen besser übereinstimmen?
4. Wie hat sich das Verhältnis zum ZVV seit der Gründung des ZVV 1989 entwickelt?
5. Welche Stellen beschäftigen sich mit der Zusammenarbeit zwischen VBZ und ZVV, bzw. zwischen Stadtrat und ZVV?
6. Wie ist die für die Planung des Angebotes zuständige Gruppe der VBZ personell und fachlich dotiert? Mit welchen Projekten ist sie zurzeit vor allem beschäftigt?
7. Wie ist die für die Planung der Infrastruktur zuständige Gruppe der VBZ personell und fachlich dotiert?
8. Sollten die Planungsfachleute der VBZ nicht mit denjenigen des Tiefbauamtes in einer Einheit zusammengefasst werden? Ergeben sich dadurch nicht Vorteile wie Synergien und nahtlose Planungsprozesse? Was spricht gegen eine Konzentration der Kräfte? Könnte das nicht sogar den Planungsprozess beschleunigen?
9. Sind die Projektstrukturen der VBZ und des Tiefbauamtes noch zeitgemäss für die komplexen ÖV-Projekte? Müssten die VBZ nicht viel stärker die Rolle als Bestellerin (Definition der Anforderungen der Infrastrukturanlagen) wahrnehmen? Müsste andererseits das Tiefbauamt im Projektmanagement (Gesamtprojektleitung) gestärkt werden?

Mitteilung an den Stadtrat