

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 18. November 2015

**982.**

### **Schriftliche Anfrage von Simone Brander und Marc Bourgeois betreffend Wirtschaftlichkeit und Kostendeckungsgrade der einzelnen Tram- und Buslinien der VBZ, Art und Umfang der erhobenen Daten und Möglichkeiten für deren Veröffentlichung**

Am 19. August 2015 reichten Gemeinderätin Simone Brander (SP) und Gemeinderat Marc Bourgeois (FDP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2015/268, ein:

Im Zusammenhang mit der strategischen Weiterentwicklung sowie der punktuellen Optimierung des Liniennetzes der VBZ werden immer wieder Forderungen an die Politik herangetragen, deren Erstbeurteilung nur in Kenntnis der Kosten und Erlöse der einzelnen VBZ-Linien vorgenommen werden kann. Leider konnten wir keine entsprechenden, öffentlich zugänglichen Kennzahlen wie bspw. eine Linienkostenrechnung, eine Deckungsbeitragsrechnung oder dgl. ausfindig machen. Das Geschäftsreglement des Verkehrsverbundes des Kantons Zürich fordert, dass das freizügig benutzbare Verkehrsangebot auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtet ist. Deshalb ist davon auszugehen, dass die VBZ gegenüber dem ZVV auch Rechenschaft über die Wirtschaftlichkeit ihres Angebots ablegen muss und über entsprechende Zahlen verfügt.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen, wobei der Fokus auf kostenrechnerischen, nicht finanzbuchhalterischen Zahlen liegt:

1. Welche Daten werden zur Wirtschaftlichkeit der Tram- und Buslinien der VBZ bereits heute erhoben?
2. Werden diese Daten heute schon veröffentlicht? Falls nein, weshalb nicht?
3. Über welche Daten zur Wirtschaftlichkeit der Tram- und Buslinien informiert die VBZ den ZVV und in welchen zeitlichen Intervallen?
4. Wie sehen die Kostendeckungsgrade der einzelnen Tram- und Buslinien der VBZ heute aus?
5. Wie sieht der durchschnittliche Kostendeckungsgrad der VBZ-Linien aus? Wie hat sich dieser über die letzten 15 Jahre (in 5-Jahres-Schritten) entwickelt?
6. Gibt es VBZ-Angebote, deren Kostendeckungsgrad über 100 % liegt? Was sind die Gründe dafür?
7. Wurden hinsichtlich des von der VBZ für sich oder für den ZVV erhobenen Zahlenmaterials schon Überlegungen angestellt, diese im Rahmen von Open Data Zürich grundsätzlich zu veröffentlichen? Falls ja, wann ist mit der systematischen Veröffentlichung der Zahlen zu rechnen? Falls nein, weshalb nicht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

#### **Zu Frage 1 («Welche Daten werden zur Wirtschaftlichkeit der Tram- und Buslinien der VBZ bereits heute erhoben?»):**

Die Verkehrsbetriebe (VBZ) erheben Leistungskennzahlen wie gefahrene Kilometer und geleistete Dienstplanstunden pro Linie sowie die Kosten pro Fahrzeugtyp. Mit Hilfe der Kostenrechnung werden anschliessend die Vollkosten der einzelnen Linien errechnet. Die Kostenrechnung ist dabei als mehrstufige Deckungsbeitragsrechnung ausgestaltet. Neben den aufgrund der gefahrenen Kilometer oder geleisteten Stunden direkt zurechenbaren variablen Kosten rechnet sie stufenweise Fixkosten nach einem Schlüssel den einzelnen Linien zu, beispielsweise in einer letzten Phase die Kosten der allgemeinen Verwaltung.

Es werden des Weiteren Kennzahlen zur Produktivität im Fahrdienst, in der Technik und der Infrastruktur erhoben. Diese Zahlen zeigen, wie viele durchschnittliche Arbeitsstunden netto je Mitarbeitende oder Mitarbeitenden in oder an den Fahrzeugen oder an den Arbeitsobjekten der Infrastruktur geleistet werden.

Bei der Berechnung des Kostendeckungsgrads werden die Kosten den Erlösen pro Linie gegenübergestellt. Die Erlöse stellen zum grössten Teil die Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrausweisen dar, in geringerer Masse fliessen hier auch Nebenerträge ein. Analog der Kostenseite sind auch bei den Verkehrserträgen nur aggregierte Zahlen vorhanden und

müssen wiederum mit einer Zuschlüsselung auf die Linien verteilt werden. Die VBZ erheben zwar Daten, die für eine Ertragszuscheidung notwendig sind (Einsteigende und Personenkilometer pro Linie), sie führen aber selbst keine solche Rechnung durch. Diese Aufgabe übernimmt der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), der seinerseits über die nötigen Daten auf der Ertragsseite verfügt (z. B. benutzte Fahrausweise und gefahrene Distanzen). Die Erträge werden mittels Personenkilometer (Gewicht 70 Prozent) und Einsteigende (Gewicht 30 Prozent) den einzelnen Linien zugeschrieben.

**Zu Frage 2 («Werden diese Daten heute schon veröffentlicht? Falls nein, weshalb nicht?»):**

Die VBZ zeigen in ihrem Geschäftsbericht aggregierte Leistungskennzahlen, Fahrgastzahlen sowie Bilanz und Erfolgsrechnung mit Anhang. Da die VBZ auch Infrastrukturbetreiberin sind, haben sie gemäss Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV, SR 742.221) im Anhang zusätzlich eine Investitionsrechnung für die Sparte Infrastruktur zu veröffentlichen.

Weder im Geschäftsbericht noch in anderen Publikationen der VBZ werden Kosten, Erträge oder darauf basierende Kennzahlen pro Linie ausgewiesen. Sie würden den Umfang der Berichte sprengen, andererseits sind die Zahlen erst sehr zeitverzögert vorhanden, und bei den Verkehrserträgen ist der ZVV Dateneigner, der seinerseits über eine Publikation entscheiden müsste.

Das Finanzierungssystem im ZVV funktioniert ohne eine Ertragszuscheidung. Der ZVV ersetzt den Unternehmen nach § 25 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) den Betriebsaufwand, der ihnen aus den Leistungen für den Verkehrsverbund entsteht. Die Verkehrsunternehmen liefern alle Erträge aus dem Verbundtarif an den ZVV ab. Als Grundlage für die Verkehrsplanung im ZVV dient die Angebotsverordnung (LS 740.3). Diese verzichtet auf die Nutzung von Kostendeckungsgraden einzelner Linien bei der Konstruktion des integralen und unter den Verkehrsmitteltypen vernetzten Systems des öffentlichen Verkehrs. Aus dieser Optik ist es sehr fraglich, ob die Bekanntgabe der Kostendeckungsgrade einen Beitrag im bewährten Fahrplanverfahren liefern kann, in dem regionale Verkehrskonferenzen, interessierte Kreise und schlussendlich die Öffentlichkeit zu den Fahrplandwürfen Stellung nehmen können.

Die Veröffentlichung von Detailzahlen aus der Kostenrechnung schaffen Konkurrentinnen und Konkurrenten der VBZ zudem einen Wettbewerbsvorteil bei Ausschreibungen von Linien oder beim Verkauf von Extrafahrten. Es ist dank dieser Zahlen einfach möglich, die mit Vollkosten offerierenden VBZ preislich zu unterbieten, wobei die VBZ im Gegenzug keine Möglichkeit haben, die Kostensätze dieser Mitbewerbenden in Erfahrung zu bringen.

**Zu Frage 3 («Über welche Daten zur Wirtschaftlichkeit der Tram- und Buslinien informiert die VBZ den ZVV und in welchen zeitlichen Intervallen?»):**

Gemäss dem aktuellen Transportvertrag zwischen dem ZVV und den VBZ haben die VBZ eine Kostenrechnung gemäss dem «Handbuch Kostenrechnung ZVV» zu führen und müssen diese mit den der Kostenrechnung zugrunde liegenden Leistungskennzahlen einmal jährlich bis spätestens zum 31. Mai liefern. Fahrgasterhebungen sind gemäss der «Richtlinie über die Fahrgastzählungen und Nachfrageberechnungen» laufend zu liefern, und zweimal jährlich ist eine aktualisierte Fahrzeugdatenbank mit finanziellen Angaben abzuliefern.

**Zu Frage 4 («Wie sehen die Kostendeckungsgrade der einzelnen Tram- und Buslinien der VBZ heute aus?»)**

Die aktuellsten Zahlen betreffen das Jahr 2013, da die Verkehrserträge im Gegensatz zu den Kosten- und Leistungswerten aus dem Jahr 2014 noch nicht vorliegen.

Für die Linien, für die die VBZ die Personenbeförderungskonzession besitzen, ergaben sich gemäss Berechnung des ZVV die folgenden Kostendeckungsgrade:

Linie	Kostendeckungsgrad in %	Linie	Kostendeckungsgrad in %
301	50,30	70	40,60
302	64,70	72	97,70
303	73,30	73	14,90
304	62,30	75	52,20
305	30,00	76	35,60
314	37,80	77	34,00
743	46,80	78	45,00
744	35,90	79	16,20
747	75,70	80	84,10
751	41,10	89	57,80
753	77,00	91	20,80
786	62,60	94	100,40
919	47,30	95	49,40
2	94,20	161	50,60
3	87,60	162	30,30
4	74,10	163	25,00
5	59,90	165	58,20
6	55,70	184	31,00
7	73,80	185	36,40
8	59,30	306	57,90
9	65,70	307	19,90
10	65,50	308	56,40
11	76,50	309	63,80
13	80,10	311	49,50
14	95,30	325	47,40
15	71,30	910	49,90
17	47,50	912	62,70
23	31,40	916	52,60
24	72,80	917	8,80
25	24,60	918	27,10
29	26,50	N1	162,10
31	89,10	N11	110,90
32	86,00	N12	99,30
33	85,10	N13	180,00
34	61,90	N14	97,10
35	27,20	N15	81,30
37	26,90	N16	111,10
38	21,00	N17	52,70
39	17,30	N18	72,50
40	16,20	N19	107,90
46	73,00	N2	176,30
61	77,00	N30	56,60
62	80,20	N4	171,80
63	72,60	N5	192,70
64	31,50	N6	153,70
66	35,80	N7	96,40
67	50,20	N8	169,90
69	58,00		

**Zu Frage 5** («Wie sieht der durchschnittliche Kostendeckungsgrad der VBZ-Linien aus? Wie hat sich dieser über die letzten 15 Jahre (in 5-Jahres-Schritten) entwickelt?»):

Im Fahrplanjahr 1998/99, das von Mai 1998 bis Mai 1999 dauerte, betrug der Kostendeckungsgrad 58,6 Prozent. Im Jahr 2003, in dem das erste Mal das Kalender- und Fahrplanjahr vereinfachend als deckungsgleich angenommen wurde, betrug dieser 67,0 Prozent, im Jahr 2008 betrug er 62,2 Prozent und 2013 waren es 70,9 Prozent.

**Zu Frage 6** («Gibt es VBZ-Angebote, deren Kostendeckungsgrad über 100 % liegt? Was sind die Gründe dafür?»):

Die Antwort zu Frage 4 zeigt, dass es Linien mit einem Kostendeckungsgrad von mehr als 100 Prozent gibt. Ausserdem sind die Nachtbuslinien gesamthaft kostendeckend, wie es als Vorgabe vom Kantonsrat beschlossen wurde.

Der Nachtbusbetrieb erreicht eine Kostendeckung dank des Nachtzuschlags und des Sponsorings. Hohe Deckungsgrade entstehen durch ganztägig hohe Belegungen der Fahrzeuge, die möglichst bis zu den Endhaltestellen hoch bleiben. Ausserdem fahren diese Linien tendenziell mit höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten. Auf der Kostenseite wirkt sich positiv aus, wenn die Hin- und Rückfahrtswege von und zu den Depots und Garagen kurz sind und geringe Anteile an Wendezeiten kostenseitig belasten. Bei der Linie 94 (Bahnhof Oerlikon–Zentrum Glatt) kommt das Resultat primär durch einen hohen Verkehrsertrag zustande.

**Zu Frage 7** («Wurden hinsichtlich des von der VBZ für sich oder für den ZVV erhobenen Zahlenmaterials schon Überlegungen angestellt, diese im Rahmen von Open Data Zürich grundsätzlich zu veröffentlichen? Falls ja, wann ist mit der systematischen Veröffentlichung der Zahlen zu rechnen? Falls nein, weshalb nicht?»):

Die VBZ beteiligen sich aktiv am Portal Open Data Zürich. Von Interesse für die Nutzenden oder Entwicklerinnen und Entwickler von Applikationen sind primär Daten für Online-Anwendungen, die auf geographischen Informationssystemen und Fahrplan- oder aktuellen Standortdaten sowie Frequenzerhebungen in Fahrzeugen und auf den Haltestellen beruhen. Diese Daten sollten möglichst ohne Zeitverzögerung und abgelegt in strukturierten Datenbanken zur Verfügung stehen.

Natürlich können vereinzelt auch Verkehrserträge oder Zahlen aus der Kostenrechnung für die Nutzenden dieser Portale von Interesse sein. Die Frage ist allerdings, ob sie aufgrund der geringen Periodizität und der massiven zeitlichen Verzögerung noch von Nutzen sind. Meistens reichen Interessierten aggregierte Zahlen, wie sie im Geschäftsbericht zu finden sind. Bei Bedarf kann auch eine Anfrage an die VBZ gemacht werden, die weitere verfügbare Zahlen bei Bedarf gerne zur Verfügung stellen.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**