

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 5. Dezember 2012

1564. Schriftliche Anfrage von Ruth Anhorn und Margrit Haller betreffend Buslinie 78, Betriebskonzept und Entwicklung der Betriebskosten. Am 5. September 2012 reichten die Gemeinderätinnen Ruth Anhorn (SVP) und Margrit Haller (SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2012/331, ein:

Mit dem Postulat Nr. 2005/213 vom 1.6.05 wurde der Stadtrat aufgefordert zu prüfen, wie gewährleistet werden kann, dass die Buslinie Nr. 78 ab 20h (Schichtwechsel/Zusammenlegung der beiden Linien 35 und 78) und an Sonntagen von Midibussen auf Kleinbusse auf den Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2005 oder spätestens auf Mitte Dezember 2006 umgestellt werden kann.

Dieses Postulat wurde dem Stadtrat am 15.6.05 ohne Diskussion überwiesen. Seit Dezember 2006 stehen nun ganztags (ca. 06.00 h–00.40 h) die MAN A35-Busse mit 25 Sitz- und 21 Stehplätzen im Einsatz.

Wie aus dem Geschäftsbericht des Stadtrates 2011 sowie aus der Antwort der Schriftlichen Anfrage 2008/186 vom 20.8.08 hervorgeht, ist er nicht bereit, zu den oben erwähnten Zeiten auf Kleinbusse umzustellen, da es auf einzelnen Streckenabschnitten nach 20 Uhr zu Kapazitätsengpässen kommen würde, d. h., Kleinbusse bieten auch zu wenig Platz, um die Nachfrage abends zu bewältigen.

Aus diesen Stellungnahmen und der aktuellen Situation bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Der Bahnhof Altstetten wird als Umsteigeort (S-Bahn–Bus) viel und zu gewissen Zeiten sehr stark genutzt. Wie hoch ist die heutige Personenfrequenz auf der Buslinie 78 nach 20 h am Bahnhof Altstetten in Fahrtrichtung Farbhof über Dunkelhölzli
 - a) an den Wochentagen Montag bis Freitag
 - b) am Samstag
 - c) am Sonntag?
2. Gemäss der Antwort der Schriftlichen Anfrage 2008/186 wurden die Frequenzen auf dem Streckenabschnitt Dunkelhölzli–Farbhof am Sonntag nochmals überprüft und hat feststellen müssen, dass die Frequenzen eher tief sind. Nun ist der Betriebsbeginn am Sonntag auf 9.30 Uhr verschoben worden, um so die Lärmbelastung im Quartier zu reduzieren, das den Anlass für das Postulat gegeben habe. Das Postulat verlangte die Einführung von Kleinbussen ab 20 h, um die Lärmbelastung im Quartier zu reduzieren. Nach wie vor verkehrt am späteren Abend der Bus 78 zwischen Dunkelhölzli und Farbhof nur mit einzelnen Personen, oft sogar leer. Wie hoch sind die heutigen Personenfrequenzen zwischen Dunkelhölzli und Farbhof
 - a) an den Wochentagen Montag bis Freitag
 - b) am Samstag
 - c) am Sonntag?
3. Wie hoch muss der Kostendeckungsgrad sein, dass Teile vom Liniennetz gestrichen werden? Wer gibt diese Zahl vor?
 - a) der ZVV
 - b) die VBZ?
4. Die VBZ müssen ihre Betriebskosten ab 2016 um rund 16,3 Millionen Franken senken. Im laufenden Jahr (2012) sind dies 4,3 Millionen Franken, von 2013 bis 2016 jedes Jahr zusätzlich 3 Millionen. Wie ist die Meinung des Stadtrates, die Buslinie 78 nach 22 Uhr zwischen Dunkelhölzli und Farbhof täglich ausser Betrieb zu setzen? Die Midibusse verursachen im verkehrsberuhigten Wohnquartier (30 Km-Zone) beim aufwärts und abwärts fahren erhebliche Geräuschemissionen.

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Verkehrsbetriebe (VBZ) legen ihren Fahrzeugpark bezüglich Fahrzeugtypen und Stückzahlen so aus, dass der Bedarf in den Spitzenstunden damit abgedeckt werden kann.

Derzeit verkehren auf der Buslinie 78 zwischen Bändliweg und Dunkelhölzli von Montag bis Samstag von Betriebsbeginn bis 20.00 Uhr zwei Standardbusse. Zu den gleichen Zeiten verkehren auf der Linie 35 auf der Strecke Solidapark–Farbhof–Dunkelhölzli–Friedhof Eichbühl Midibusse. Ab 20.00 Uhr und am Sonntag werden die zwei Linien verknüpft und mit den vorhandenen Midibussen der Linie 35 betrieben. Diese verlängerte Linie 78 verkehrt dann auf der Strecke Bändliweg–Dunkelhölzli–Farbhof.

Der Einsatz von Midibussen ist zwingend, um auf den Kursen und Streckenabschnitten mit den höchsten Fahrgastfrequenzen garantiert alle Fahrgäste befördern zu können. Die Kapazität eines Kleinbusses vom Typ Mercedes Sprinter mit 14 Sitz- und 9 Stehplätzen (bei vier Personen pro m² Stehplatzfläche) würde dazu nicht ausreichen, es müssten Fahrgäste stehen gelassen werden. Die eingesetzten Midibusse vom Typ MAN A35 bieten mit 25 Sitz- und 21 Stehplätzen genügend Platz.

Am späteren Abend würde die Kapazität eines Kleinbusses zu gewissen Zeiten durchaus ausreichen. Die VBZ betreiben derzeit aber nur drei Kleinbusse vom Typ Mercedes Sprinter sowie zwei Kleinbusse vom Typ Fiat Ducato (kurz vor der Ausmusterung), die mit Einsätzen auf den Linien 39, 66, 73 und 307 voll ausgelastet sind. Es sind deshalb gar keine Kleinbusse vorhanden, die abends auf der Linie 78 eingesetzt werden könnten. Für einen Einsatz an wenigen Stunden pro Tag extra zusätzliche Fahrzeuge zu beschaffen und zu unterhalten, ist wirtschaftlich nicht vertretbar. Auch ein Abtausch oder ein «Bus-Sharing» mit anderen Verkehrsunternehmen ist keine Option, da diese genau in der gleichen Situation sind und keine Kleinbusse haben, die sie in Randzeiten nicht brauchen – zumal eine solche Lösung wegen der nötigen Transferfahrten ebenfalls wenig wirtschaftlich und nicht ökologisch wäre.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1: Die mittlere Fahrzeugbelegung der Linie 78 am Bahnhof Altstetten in Richtung Farbhof über Dunkelhölzli nach 20.00 Uhr präsentiert sich wie folgt:

a) *Montag bis Freitag:*

Je nach Kurs zwischen 19 Personen (Kurs mit Abfahrt um 20.00 Uhr) und drei Personen (letzter Kurs mit Abfahrt um 00.30 Uhr).

b) *Samstag:*

Je nach Kurs zwischen 16 Personen (Kurs mit Abfahrt um 20.30 Uhr) und sieben Personen (Kurse mit Abfahrt um 20.45 Uhr und 24.00 Uhr).

c) *Sonntag:*

Je nach Kurs zwischen 15 Personen (Kurs mit Abfahrt um 21.00 Uhr) und drei Personen (Kurs mit Abfahrt um 00.30 Uhr).

Die höchste Belegung der Fahrzeuge wird aber jeweils erst nach dem Bahnhof Altstetten am oder kurz vor/nach dem Lindenplatz erreicht. Unter der Woche liegt die höchste Belegung im Mittel nahe an der maximalen Anzahl der Sitz- und Stehplätze eines Kleinbusses oder übersteigt diese sogar. Es muss also zwingend ein Midibus eingesetzt werden, damit alle Fahrgäste mitgenommen werden können.

Zu Frage 2: Die mittlere Fahrzeugbelegung der Linie 78 zwischen Dunkelhölzli und Farbhof präsentiert sich wie folgt:

a) *Montag bis Freitag (nach 20.00 Uhr):*

Je nach Kurs und Richtung zwischen null und sechs Personen.

b) *Samstag (nach 20.00 Uhr):*

Je nach Kurs und Richtung zwischen null und fünf Personen.

c) *Sonntag (ganztags):*

Je nach Kurs in Richtung Farbhof bis zu 29 Personen, in Richtung Bändliweg bis zehn Personen.

Für den Sonntag fordert das in der Anfrage angesprochene Postulat, GR Nr. 2005/213, eine generelle Umstellung des Betriebs auf Kleinbusse, weshalb die Fahrgastzahlen während des ganzen Tages und auf der gesamten Strecke zu betrachten sind. Im Zeitraum zwischen 16.00 Uhr und 20.00 Uhr ist die mittlere Belegung der Fahrzeuge am höchsten, in Richtung Bändliweg sind auch einzelne Kurse am Vormittag und frühen Nachmittag gut ausgelastet. Am Sonntag würde ein Kleinbus ganz klar nicht ausreichen, um alle Fahrgäste zu befördern.

Zu Frage 3: Es gibt keine generelle Vorgabe, wonach ein Angebot unter einem minimalen Kostendeckungsgrad eingestellt wird. Bei knappen Mitteln der öffentlichen Hand erfolgt jedoch eine Überprüfung von Linien mit niedrigem Kostendeckungsgrad – einen entsprechenden Überprüfungsauftrag erhielten die VBZ letztmals auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2006 hin. Überprüft wurden damals Quartierbuslinien, welche nicht mindestens einen Kostendeckungsgrad von 30 Prozent erreichten.

Als weiterer Anhaltspunkt kann auch der minimale Kostendeckungsgrad gelten, den der ZVV verlangt, damit ein bisher nach § 20 PVG durch eine Gemeinde oder einen privaten Dritten finanziertes Zusatzangebot ins reguläre Verbundangebot übernommen werden kann – dies auch nur unter dem Vorbehalt, dass genügend finanzielle Mittel vorhanden sind. Diese Grenze liegt ebenfalls bei einem Kostendeckungsgrad von 30 Prozent oder alternativ bei durchschnittlich zehn Fahrgästen pro Kurs.

Zu Frage 4: Die VBZ haben sich in einer Zielvereinbarung mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) zu einer dauerhaften Kostensenkung von 16,3 Millionen Franken in den Jahren 2012 bis 2016 verpflichtet. Finanzielle Basis für die Kosteneinsparung ist die so genannte Basis-kalkulation 2012, die sich aus den Fahrplanleistungen des Jahres 2012 ableitet (für nähere Ausführungen siehe STRB 846/2012). Die Kostensenkung ist durch eine Steigerung der Produktivität zu erreichen, d.h. durch eine Verbesserung des Preis-Leistungs-Verhältnisses. Veränderungen im Angebot während der Dauer der Zielvereinbarung werden dabei rechnerisch korrigiert. Ein Verzicht auf heute bestehende Leistungen trägt deshalb nicht zum Erreichen der Kostensenkungsziele bei, das maximal zulässige Leistungsentgelt würde einfach um den Betrag der wegfallenden Leistung nach unten korrigiert.

Dass die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs zu den Endhalttestellen hin mit weniger Personen besetzt sind als im Zentrum, ist eine bekannte Tatsache. Daraus darf aber nicht der Schluss gezogen werden, dass das öV-Angebot in den Aussenquartieren eingestellt werden kann: Die einzelnen Halttestellen zeigen teilweise nicht wesentlich weniger ein- und aussteigende Fahrgäste als diejenigen im Zentrum. Bei einer Einstellung von Aussenästen würde auch die Auslastung auf den zentralen, gut ausgelasteten Streckenabschnitten sinken. Fahrgäste, die erst spät abends heimkehren, müssten auch bei der Hinfahrt am Tag auf den öV verzichten und auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Um die politischen Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft und des Programms Stadtverkehr 2025 (Umsetzung der Städteinitiative) erreichen zu können, setzt sich der Stadtrat deshalb dafür ein, dass die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich während sieben Tagen in der Woche und auch in den Randzeiten eine möglichst durchgängige Reisekette des öffentlichen Verkehrs nutzen können.

Vor dem Stadtrat
die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti