



Uster, 9. April 2021
 Nr. 640/2021
 V4.04.71

Anfrage 640/2021 von Matthias Bickel (FDP), Paul Stopper (BPU) und Ulrich Schmid (CVP):

Öffentlicher Verkehr Stadt Uster, Buslinie 818, Sportanlagen, Zwischenerkenntnisse und weitere Finanzierung (Beschluss Nr. 135 / V2.09.40 des Stadtrates)

Im Beschluss Nr. 135 / V 09.40 des Stadtrates betreffend der Zwischenerkenntnisse zur Buslinie 818 und ihrer weiteren Finanzierung schreibt der Stadtrat unter anderem:

«Verkehrstechnisch stellt die Buslinie 818 nach wie vor eine gelungene Ergänzung des Ustermer Stadtbussystems dar. Sie erschliesst das Spital, die Alterssiedlung Rehbühl, die Schulanlage Weidli, das Wohnquartier Rehbüel / Hegetsberg und die Sportanlage Buchholz. Sie ermöglicht gleichzeitig eine Verbesserung der Pünktlichkeit auf der Buslinie 812, womit das aktuelle Bussystem eine Stabilisierung erhält. Damit stellt die Buslinie 818 einen wichtigen Beitrag der Verkehrsstrategie «Uster steigt um!» dar, was deren weiterführende Finanzierung rechtfertigt».

Die Pünktlichkeit ist sicher ein wichtiger Parameter. Für die Buslinie 818 noch entscheidender aber ist ihre Auslastung. Dazu vermerkt der Stadtrat:

«Seitens ZVV und VZO werden aktuell aufgrund der Corona- Situation generell keine Zahlen zur Pünktlichkeit und Auslastung des ÖV veröffentlicht».

Die ÖV-Bedienung im Bereich Spital / Rehbühl / Sportanlagen sieht folgendermassen aus:

Linie		812	818	812	830	812	818	827	812	830	818	830
Uster	ab	xx.45	xx.46	xx.00	x1.01	x1.15	x1.16	x1.16	x1.30	x1.31	x1.46	x2.01
Spital	an	xx.47	xx.49	xx.02	x1.04	x1.17	x1.19	x1.19	x1.32	x1.34	x1.49	x2.04
Reithalle	an	---	xx.50	---	x1.05	---	x1.20	x1.20	---	x1.35	x1.50	x2.05
Alterss. Rehbühl	an	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Schulanlage Weidli	an	---	xx.51	---	---	---	x1.21	---	---	---	x1.51	---
Himmelriich	an	---	xx.52	---	---	---	x1.22	---	---	---	x1.52	---
Buchholz, Pfäffikerstr	an	---	xx.53	---	x1.06	---	x1.23	x1.21	---	x1.36	x1.53	x2.06
Sportanlage	an	---	xx.53	---	---	---	x1.25	---	---	---	x1.53	---

Fazit: Es kann nicht behauptet werden, das Spital sei ohne die Buslinie 818 ungenügend erschlossen. Die Haltestellen Weidli und Himmelriich (sowie die Endhaltestelle «Sportanlage») der Buslinie 818 werden nur noch halbstündlich bedient, also eine bedeutende Verschlechterung gegenüber der Zeit vor der Einführung der Buslinie 818.



In der Bevölkerung wird vielfach bemängelt, dass der ÖV stets leer herumfahre. Wir wissen, dass dieser Eindruck subjektiv und emotional ist, und dass das Bild in Randstunden zum ÖV gehört. Die Buslinie 818 hilft nun leider nicht, dieses Image zu korrigieren. In der Bevölkerung heisst die Buslinie 818 bereits "Luftibus" – weil er vor allem Luft transportiert. Diese Wahrnehmung sollte berücksichtigt werden, denn mit zu vielen Buslinien, die leer oder fast leer auf Usters Strassen herumfahren, gefährdet der Stadtrat das Erfolgskonzept des ZVV.

Wir stellen dem Stadtrat folgende Fragen:

1. Auf welche Buslinie beziehen sich die erwähnten "93 bis 95 Prozent"? Und auf welchen Wert hat sich die Pünktlichkeit der Buslinie 812 von den erwähnten 71 Prozent verbessert?
2. Was sind die Zahlen der beiden Testjahre? Wie zeigt sich die prozentuale Aufteilung auf die drei Buslinien, welche die Haltestellen «Buchholz» an der Pfäffikerstrasse und «Sportanlagen» an der Gschwaderstrasse ansteuern – vor allem: wie unterstützt dabei die Buslinie 818 nun? Kurz: Lohnt sich der Einsatz der Buslinie 818 und warum?
3. Wie viele Auto- / Taxifahrten in die Sportanlage Buchholz konnten durch die Test-Buslinie 818 verhindert werden? Dies ist schliesslich das Hauptargument der Leistungsmotion und des Verkehrsstrategie des Stadtrats "Uster steigt um!".
4. Welche Erfahrungen sind bis jetzt im Betrieb gemacht worden? Wie stufen VZO / ZVV die gewählte Routenführung ein? Gibt es Punkte, die heikle Verkehrssituationen provozieren - zum Beispiel auf der Gschwaderstrasse oder am Kreisel zur Pfäffikerstrasse hin? Kommt es gerade auch dort zu Verspätungen während den Stosszeiten, wenn der Verkehr von der Autobahnausfahrt her den Kreisel praktisch lahmlegt?
5. Weshalb soll die Covid-19-Pandemie ein Grund sein, dass VZO / ZVV keine Passagierzahlen liefern kann? Wenn die Zahlen wegen der speziellen Situation nicht vorliegen – welche Erfahrungen haben VZO / ZVV davor gesammelt? Und führte die Stadt eigene Umfragen unter den Besuchern der Sportanlage betreffend Benützung der Verkehrsmittel durch? Falls nicht, weshalb nicht?
6. Hat Stadtrat parallel zu VZO / ZVV selber verlässliche Pünktlichkeitsdaten und Passagierfrequenzen auf den Buslinien 812, 818, 827 und 830 erhoben? Massgebend sind die Ein- und Aussteiger an allen Haltestellen der vier Buslinien und die durchfahrenden Passagiere. Der Kredit des Gemeinderates war aktiv und verlangte nach Resultaten. Solche Zahlen könnten von der Verkehrsplanung der Stadt Uster selbständig erhoben werden. Wenn der Stadtrat von der neuen Buslinie 818 derart überzeugt ist, sollten diese Zahlen ja überzeugend sein und als Erfolg publiziert werden können.
7. Es ist dabei durchaus positiv, dass die Situation der Buslinie 812 durch die Reorganisation entspannt werden konnte, doch braucht es dafür eine neue Buslinie? Welche anderen Massnahmen wären möglich, um das gleiche Ziel ebenfalls zu erreichen – wenn auch mit kleinen Einbussen vielleicht – und welche wären diese?
8. Wie lautet der Vertrag zwischen der Stadt Uster und VZO / ZVV hinsichtlich Lieferung von Pünktlichkeitsdaten und Passagierfrequenzen? Warum hat die Stadt den Betrieb der Buslinie 818 nicht sofort eingestellt, als klar wurde, dass die Veröffentlichung von verlässlichen Zahlen von VZO / ZVV offenbar nicht möglich ist und



- somit für die Stadt keine Grundlage für einen seriösen Entscheid zur Weiterführung der Buslinie 818 vorhanden war? Wann teilte der ZVW / VZO der Stadt Uster mit, dass sie keine Zahlen erhalten werde? Wie kann der Stadtrat ohne Kenntnis von Pünktlichkeitsdaten und Passagierfrequenzen von einer» «gelungenen Ergänzung des Ustermer Stadtbussystems» sprechen?
9. Auf welcher Grundlage basiert sodann der Entscheid des Stadtrats, den Betrieb der Buslinie 818 weiterzuführen – erst recht, wenn die Hauptdestinationen Schulen, Spital, und vor allem die Sportanlage Buchholz nicht oder nur eingeschränkt zugänglich waren / sind, wie der Stadtrat selber erwähnt? Zumal eine Entspannung der Covid-19-Situation noch in weiter Ferne liegt? Und dies zeigte sich schon im Herbst 2020 beim Ausbruch der zweiten Covid-19-Welle.
 10. Wie kommen die erwähnten Kosten pro Jahr für die Stadt Uster von CHF 415'800 zustande? Wenn man von den totalen Kosten der CHF 720'000 ausgeht, welche die Stadt Uster diese Buslinie 818 pro Jahr kostet – also: beinahe ein ganzer Steuerprozentpunkt – und wir glücklicherweise nun die Unterstützung von CHF 250'000 pro Jahr durch den VZO / ZVW erhalten, dann kommt man auf CHF 470'000, die für die Stadt Uster pro Jahr anfallen – und offenbar auch weiter anfallen werden, wenn es nach dem Willen des Stadtrats geht.
 11. Wie kann es der Stadtrat in diesen unstillen Zeit von Covid-19 und angespannter Finanzlage der Stadtkasse verantworten, den Restbetrag nach Ablauf der vereinbarten zwei Jahre Testbetrieb einfach für ein drittes Testjahr einzusetzen, zumal der Restbetrag des Kredits von gut CHF 400'000 nicht mehr für ein ganzes Betriebsjahr reichen wird? Vgl. Zahlen in Frage 10. Welche Massnahmen hat der Stadtrat ergriffen, um wenigstens nicht in ein Defizit zu schlittern?
 12. Was unternimmt der Stadtrat, damit der Eindruck des «Luftbusses» in Uster nicht zum geflügelten Wort, ja zum Schimpfwort wird? Wie sieht die Öffentlichkeitsarbeit dazu aus?
 13. Des Weiteren vermischen wir auch eine kritische Beurteilung der Situation durch VZO / ZVW. Wie können VZO / ZVW weiter Geld aus ihren Kassen sprechen, wenn sie keine Betriebszahlen liefern können, welche den Testbetrieb abschliessend als gut und nützlich einstufen? Zahlt hier die Allgemeinheit einfach mit – also auch das Säuliamt, das Zürcher Unterland und andere?
 14. Warum können die Bus-Chauffeure/-innen die Auslastung der Buslinie 818 nicht mitzählen? Zum Beispiel auch nur grob in Viertelschritten: Der Bus ist ein Viertel voll / zwei Viertel voll etc. Und dies statistisch verteilt auf den ganzen Tag? Da wegen Covid-19 keine Billette im Bus verkauft werden, wäre diese sporadische Aufgabe zumutbar. Solche Erhebungen könnten dann in die Beurteilung einfließen – natürlich soll man der Covid-19-Situation auch Rechnung tragen.
 15. Haben VZO / ZVW den Einsatz ihrer Fahrzeuge am Passagieraufkommen angepasst vor allem auch beim Covid-19-bedingten Rückgang der Passagierzahlen? Würden die VZO auf der Buslinie 818 bei konstant kleinem Passagieraufkommen Kleinbusse statt Standardbusse (mit bis zu 31 Sitzplätzen) einsetzen?
 16. Wie viele Liter Treibstoff verbrauchen die Kursfahrzeuge der Buslinie 818 pro Tag, pro Woche, Monat und Jahr und welche Menge an CO₂ und anderen Schadstoffen werden dabei ausgestossen?
 17. Kann sich der Stadtrat vorstellen, für die wenigen Passagiere vom Bahnhof zur Sportanlage die Dienste der Ustermer Taxis in Anspruch zu nehmen – vor allem



auch, um den CO₂-Ausstoss zu reduzieren und einen Beitrag zur Klimastrategie bei-
tragen?

Uster, 9. April 2021

Matthias Bickel (FDP)

Paul Stopper (BPU)

Ulrich Schmid (CVP)