



Uster, 6. April 2021
Nr. 592/2020
V4.04.71

Seite 1/10

**POSTULAT 592/2020 PATRICIO FREI (GRÜNE): «EINFÜHRUNG VON RUFBUSSEN ODER RUFTAXIS IN USTER»;
BERICHT UND ANTRAG DES STADTRATES**

Der Stadtrat beantragt den Gemeinderat, gestützt auf Art. 46a Abs. 4 der Geschäftsordnung des Gemeinderates vom 20. März 2017, folgende Beschlüsse zu fassen:

- 1. Dem Bericht und Antrag zum Postulat 592/2020 wird zugestimmt.**
- 2. Das Postulat wird als erledigt abgeschrieben.**
- 3. Mitteilung an den Stadtrat.**

Referent des Stadtrates: Abteilungsvorsteher Bau, Stefan Feldmann



Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 9. Juni 2020 reichte das Ratsmitglied Patricio Frei bei der Präsidentin des Gemeinderates das Postulat 592/2020 betreffend «Einführung von Rufbussen oder Ruftaxis in Uster» ein.

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

«Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen, ob der Einsatz von Rufbussen oder Ruftaxis eine Möglichkeit wäre, Einwohnerinnen und Einwohner sowie Angestellte, welche über keine oder nur eine ungenügende Anbindung an den öffentlichen Verkehr verfügen, einen Anschluss an das ÖV-Netz zu ermöglichen.»

Begründung:

Noch immer gibt es Teile der Stadt Uster, die nicht oder schlecht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. So könnten zum Beispiel die Bewohnerinnen und Bewohner von Werrikon, des Altersheim Dietenrain sowie Arbeiterinnen und Arbeiter auf dem Industrieareal Trümpler von einem Rufbus oder Ruftaxi profitieren (Diese Aufzählung ist nicht abschliessend). Ein Ruftaxi oder ein Rufbus stellen eine optimale, kosteneffiziente Alternative zum Linienbusbetrieb dar. Das ÖV-Netz wird dadurch zeitlich und geografisch sinnvoll ergänzt. Ein Rufbus oder Ruftaxi verkehrt nach einem festen Fahrplan und muss spätestens eine Stunde vor Abfahrt reserviert werden.

Dübendorf bietet ein Ruftaxi für zwei Ortsteile zum Ortstarif (ZVV-oder SBB- Billett) seit Jahren an. Ein Taxiunternehmen stellt mit seiner Fahrzeugflotte bei Bedarf den Transport sicher. Gemäss Vertrag mit der Taxiunternehmung wird die Gemeindekasse nur dann belastet, wenn das Ruftaxi tatsächlich angefordert wird. So verursacht das Ruftaxi in Dübendorf jährlich Kosten von rund einem Fünftel einer regulären Buslinie.

Auch in Maur wurde das Angebot ausgebaut und das Ruftaxi fährt neu im Halbstunden-Takt. In Hinwil werden Aussenwachen mit dem Buxi (Rufbus) erschlossen. In Zürich Altstetten und Albisrieden kann ab diesem Sommer mit FlexNetz ein Rufbus per App angefordert werden.

Die Postauto AG bietet seit 1995 ein Publicar-Angebot an, welches spezifisch auf die Grundversorgung von Aussenwachen und Streusiedelungen ausgelegt ist.

Dies zeigt: Es bestehen zahlreiche gut funktionierende Rufbus- und Ruftaxi-Konzepte, die in ihren Grundzügen übernommen werden könnten. Die Digitalisierung bietet neue Möglichkeiten, wie das Flex-Netz der Stadt Zürich zeigt. Diese Art Rufbus fährt digital gesteuerte, dem Kundenbedürfnis optimal angepasste Routen.»

Anlässlich seiner Sitzung vom 9. November 2020 überwies der Gemeinderat das Postulat dem Stadtrat.

Dieser nimmt dazu wie folgt Stellung:

Bericht

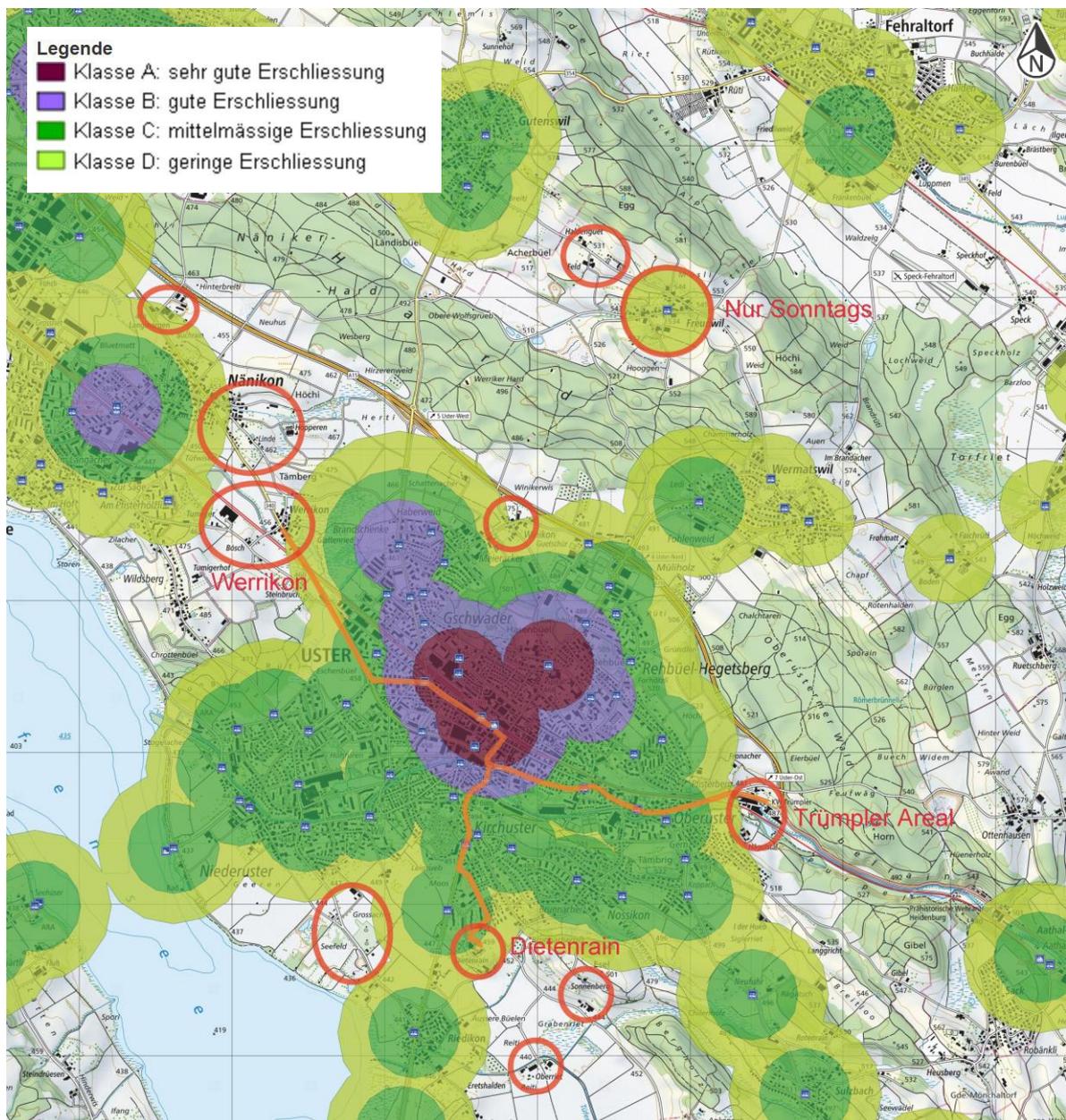
1. Ausgangslage

Die Stadt Uster verfügt über ein ausgezeichnetes ÖV-Angebot. Mit der S-Bahn verfügt Uster über schnelle Anschlüsse und kurze Wege von und nach Zürich sowie weiteren Destinationen in der Region. Ein dichtes Busnetz verbindet die Quartiere mit dem Bahnhof und sorgt auch dafür, dass die



Aussenwachen von Uster und die angrenzenden Gemeinden optimal erreichbar sind. Unter der Annahme, dass höchstens 1000 Einwohnende (d. h. weniger als 3 Prozent der Einwohnenden) verteilt auf die aufgelisteten Gebiete (Werrikon oder z. B. auch das Pflegezentrum Dietenrain) einen längeren Fussweg zur nächsten Haltestelle haben, kann Uster als sehr gut durch den ÖV bedient bezeichnet werden.

Gemäss den ÖV-Güteklassen sind mehrere kleine Gebiete nicht erschlossen (rote Kreise), wie nachstehende Grafik zeigt. Freudwil ist nur Sonntags nicht erschlossen.





Die Abbildung zeigt, dass die meisten nicht erschlossenen Gebiete einzelne Gehöfte oder Einzelgebäude sind. Die grössten zusammenhängenden Gebiete mit dem entsprechend grössten Potenzial für ein Rufbus- oder ein Ruftaxi-System sind:

- Werrikon, welches ca. 270 Einwohner zählt. Gemäss Angebotsverordnung Art. 4 müssen Gebiete ab 300 Einwohnenden mit dem ÖV erschlossen werden. Somit fällt Werrikon aus dieser Bestimmung. Zurzeit hat Werrikon eine Sonderlösung (Subventionierung Taxifahrten von 800 Franken/Jahr).
- Das Trümpfer-Areal, welches ein grosses Arbeitsplatzgebiet ohne ÖV-Erschliessung ist. Die meisten Beschäftigten, Kunden und Besucher reisen mit dem MIV an. Es stehen ca. 150 Parkplätze zur Verfügung. Der grösste Arbeitsgeber ist die Schindler & Scheibling AG mit rund 80 Mitarbeitenden.
- Das Pflegezentrum Dietenrain liegt gemäss der ÖV-Güteklasse zwischen der Klasse C und D, wobei C eine mittelmässige und D eine geringe Erschliessung bedeutet. Das Gebiet ist somit mit dem ÖV erschlossen. Eine Ausnahme ist die Frühschicht am Sonntag, für welche die Mitarbeitenden den ÖV nicht benutzen können. Zudem stellt die Distanz zur nächsten Haltestelle für viele Bewohnende des Pflegezentrums eine Hürde für die Benutzung des ÖV dar.

2. Systeme Rufbus/Ruftaxi

In der Schweiz gibt es verschiedene Anwendungsbeispiele von Rufbussen und Ruftaxis. Grundsätzlich handelt es sich dabei um bedarfsorientierte Angebote, welche auf Abruf verkehren. Oft wird dieses Angebot an Randzeiten und/oder an abgelegenen Orten eingesetzt. In der Regel ist der Anschluss an das ÖV-Netz gewährleistet.

Ein Rufbus wird von einem ÖV-Betreiber betrieben. Das Fahrzeug und der Chauffeur sind auf Abruf bereit. Es wird nach einem bestimmten Fahrplan und an definierten Haltestellen gefahren. Es wird nur die Leerfahrt eingespart. Die Betriebskosten für einen Rufbus können gemäss den Verkehrsbetriebsbetrieben Zürichsee und Oberland (VZO) dem einer Buslinie gleichgesetzt werden. Die Anzahl Fahrgäste pro Fahrt hingegen sind oft deutlich tiefer.

Ein Ruftaxi wird von einem Taxiunternehmen betrieben. Das Fahrzeug und der Chauffeur sind auf Abruf bereit. Das Fahrzeug verkehrt zu bestimmten Zeiten und an definierten Haltestellen. Es wird nur die effektive Fahrt verrechnet, üblicherweise über einen vertraglich geregelten Fixpreis mit dem Taxiunternehmen. Wird ein Ruftaxi ohne ÖV-Konzession betrieben, so darf das Fahrzeug maximal neun Plätze (inkl. Chauffeur) aufweisen.

Alle Systeme, bei welchen der Fahrgast gleichzeitig der Fahrer des Angebotes ist, sind nicht Bestandteil des Postulates. Folglich werden Car-Sharing- oder Bike-Sharing-Systeme (z. B. Mobility oder Enuu) nicht behandelt. Der Fokus liegt auf sogenannten Ride-Sharing- bzw. Ride-Pooling-Angeboten, bei welchen die Fahrt «geteilt» wird und sich ein oder mehrere Fahrgäste befördern lassen. Angebotsansätze aus bereits bestehenden (Pilot-)Konzepten sollen in ihren Grundzügen übernommen werden, d. h. zur Lösungsfindung wird von Neuentwicklungen abgesehen und es werden nur bereits in der Schweiz bestehende Angebote analysiert.

2.1. VBZ Pikmi (FlexNetz)

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) testen mit Pikmi seit November 2020 die erste On-Demand Lösung für die Stadt. Das Pikmi ist ein nachfragegesteuertes Angebotssystem, welches bei Bedarf verkehrt. Es wird den bestehenden Linienverkehr in der Stadt Zürich in den Quartieren Altstetten und Albisrieden ergänzen. Die Kleinbusse stehen jeden Abend von 20.00 bis 24.00 Uhr im Einsatz. Der Abendbus ist vollständig in den ÖV-Zontarif integriert. Die Fahrt kann über eine App angefragt



werden. Der Pilotbetrieb dauert bis April 2022, die endgültigen Ergebnisse des Pilotbetriebes sind erst dann verfügbar.

2.2. mybuxi

Dieses Angebot ermöglicht Fahrten im ländlichen Raum auf Bestellung ohne festen Fahrplan und ohne vorgegebene Strecke. Die Anmeldung erfolgt via App oder Telefon und die virtuellen Haltepunkte sind via App einsehbar. Eine Einzelfahrt kostet 5 Franken. Die Betriebszeiten sind dem ÖV angepasst und meistens wird ein Bahnhof angesteuert. Das Angebot im Kanton Bern fährt seit April 2019. Mit etwa 3000 Fahrgästen pro Monat ist das Angebot in Herzogenbuchsee sehr gut nachgefragt. In Ostermundigen wurde der Betrieb aufgrund geringer Fahrgastzahlen im April 2021 eingestellt. Der Erfolgsnachweis ist noch ausstehend.

2.3. Taxito

Taxito ist ein Mitfahrdienst (Car-Pooling), der den öffentlichen Verkehr in ländlichen Regionen und zu Randzeiten ergänzt. Mit der Mitfahrt im Privatauto ist dies ein Punkt-zu-Punkt-Angebot. Die Fahrgäste können ihr Ziel an definierten Haltestellen per SMS sichtbar machen. Die Ticketkosten liegen aktuell bei 2 Franken pro Fahrt. Das Angebot gibt es seit Sommer 2015 und wird erfolgreich in den Regionen um Genf, Bern, Luzern und Chur betrieben.

2.4. Sowiduu

Sowiduu war ein gratis On-Demand Shuttle-Service in der Region Biel. Der Pilotbetrieb wurde durch die Verkehrsbetriebe Biel (VB) initiiert und in Zusammenarbeit mit den SBB und den Gemeinden während sechs Wochen im Herbst 2019 durchgeführt. Mit Minibussen wurde ein Tür-zu-Tür-Angebot in vier Gemeinden um Biel bereitgestellt. Die Fahrten konnten per App gebucht werden. Es gab keinen fixen Fahrplan und auch keine fixen Haltestellen. Ähnliche Fahrten wurden gebündelt. Während der Testphase standen zwei Fahrzeuge von 06.00 bis 21.30 Uhr zur Verfügung. Es wurde vor allem die besseren Tangentialverbindungen aus den umliegenden Gemeinden zum Centre Brügg aber auch zum Bahnhof Brügg und Nidau genutzt. Noch gelten flexible On-Demand Services nicht als offizielle ÖV-Angebote und können daher nicht regulär bestellt und finanziert werden. Bis zur Klärung der rechtlichen Rahmenbedingungen steht eine Weiterführung aktuell nicht zur Diskussion.

2.5. Kollibri

Mit dem Pilotversuch testete die Postauto Schweiz AG in Brugg einen neuen Mitfahrdienst auf Abruf. Das Tür-zu-Tür-Shuttle-Angebot soll Lücken des ÖV schliessen. Die Fahrkosten lagen zwischen den ÖV-Kosten und einer Taxifahrt. Das GA und Halbtaxi war nicht gültig. Neben der AMAG arbeitet die Postauto Schweiz AG mit zwei lokalen Taxiunternehmen und den SBB zusammen. Das Pilotprojekt Kollibri kostet rund 850 000 Franken. Es wurden eigene Fahrzeuge gekauft und somit die Kosten in die Höhe getrieben.

Das Pilotprojekt wurde nach einem Jahr wie geplant im Oktober 2019 beendet und es wurde eine positive Bilanz gezogen. Durchschnittlich wurden 30 Fahrten pro Tag über die App gebucht. Dies entspreche etwa den Erwartungen. Am meisten gebucht wurden die Sammeltaxis zu Randzeiten und am Wochenende. Das Angebot wurde aufgrund fehlender Finanzierung eingestellt.

2.6. Fixtaxi Bauma

Im November 2016 hat ein Ortsbus den Betrieb aufgenommen, welcher aber aufgrund der tiefen Auslastung wieder eingestellt werden musste. Anstelle des Ortsbusses wurde im Januar 2019 ein Ruftaxi eingeführt. Seit April 2019 verkehrte das frühere Ruftaxi als sogenanntes Fixtaxi nach einem



vorgegebenen Fahrplan. Auch dieses Angebot konnte nie mit einem akzeptablen Kosten-/Nutzenverhältnis betrieben werden. Eine Fahrt kostete für den Gast drei Franken. Die Fahrten glichen einer durch die Gemeinde subventionierten Taxifahrt. So musste der Versuchsbetrieb eines Ruftaxis in Bauma aufgrund geringer Fahrgäste und hohen Kosten (19 bis 36 Franken pro Fahrgast und Fahrt) Ende 2019 eingestellt werden.

2.7. VZO-Buxi

Das Buxi ist ein Kleinbus, der jeweils abends nach einem festen Fahrplan fährt. Vom Bahnhof Hinwil, Bubikon oder Rüti fährt das Buxi anstelle des Linienbusses flächendeckend in die umliegenden Gebiete. Zum Bahnhof fährt das Buxi von den ÖV-Haltestellen nur mit einer vorgängigen telefonischen Anmeldung. Es gilt der ÖV-Tarif.

2.8. PostAuto PubliCar

Das wohl bekannteste Produkt dürfte das Rufbusmodell von PostAuto sein, welches unter der Marke PubliCar angeboten wird. Dieses Rufbus-/Ruftaxisystem ist eine komplette Alternative (keine Ergänzung) zum Linienbusbetrieb in dünn besiedelten Gebieten. Der Fahrgast muss seine Fahrt im Voraus über eine App oder telefonisch buchen.

2.9. Ruftaxi Niederhasli

Im Kanton Zürich wird von PostAuto in Niederhasli ein PubliCar vom Bahnhof nach Nassenwil und das Industriegebiet Oberhasli erfolgreich betrieben. Das Ruftaxi verkehrt nach einem festen Fahrplan auf Abruf und es gilt der normale ZVV-Tarif.

2.10. Ruftaxi Dübendorf

Das Ruftaxi verkehrt nur nach telefonischer Voranmeldung bis spätestens 60 Minuten vor Abfahrt zu den im Fahrplan angegeben Fahrzeiten für die Ortsteile Gockhausen, Geeren und im Quartier In der Fuchshütte mit 3 000 Einwohnenden. Der Fahrgast muss den Transportwunsch bei der Fahrtbestellung angeben. Das Ruftaxi wird von einem lokalen Taxiunternehmen betrieben und es gilt der normale ZVV-Tarif.

Die Gemeinde Dübendorf ist zufrieden mit dem Ruftaxi Angebot, da damit das relativ grosse Einzugsgebiet mit dem ÖV an das Zentrum und den Bahnhof angebunden werden kann. Das Ruftaxi schlägt jährlich mit rund 25 000 Franken zu Buche, was im Gegensatz zur Alternative eines zusätzlichen Ortsbusses für ungefähr eine Viertelmillion Franken deutlich tiefer ist. Eine Fahrt kostet die Stadt Dübendorf zwischen 10 und 20 Franken. Dank der guten Erfahrungen wurde die Versuchsphase in einen regulären Betrieb aufgenommen.

2.11. Ruftaxi Maur

In der Gemeinde Maur besteht seit Dezember 2017 ein Ruftaxibetrieb. Es dient der Schliessung der Fahrplanlücken der Buslinien an Vor- und Nachmittagen. Das Ruftaxi in Maur verkehrt nach einem festen Fahrplan auf Abruf. Die Fahrgebühren betragen für jeden Fahrgast pauschal 5 Franken. Diese Gebühr ist dem Taxiunternehmen vor Fahrantritt zu entrichten. Die Anmeldung erfolgt via Telefonanruf eine Stunde vor Antritt der Fahrt.

2.12. Ruftaxi Kloten

Das Ruftaxi verkehrte nach einem festen Fahrplan auf Abruf an definierten Haltstellen für das Gebiet Gerlisberg (ca. 130 Einwohnende). Es wurde von einem lokalen Taxiunternehmen betrieben. Das Ruftaxi in Kloten wurde Ende 2020 eingestellt. Die Nachfrage von und nach Gerlisberg war zu



gering und die Kosten, ca. 35 000 Franken pro Jahr, zu hoch für die Stadt Kloten. Das Ruftaxi wurde nicht auf dem Fahrplan aufgeschaltet, es musste ein Zuschlag von 5 Franken bezahlt werden und die Kommunikation war nicht ausreichend für einen erfolgreichen Versuchsbetrieb. Es wurden im Schnitt ca. zwei Personen pro Tag befördert und die Fahrt kostete die Stadt Kloten ca. 20 Franken.

3. Schlussfolgerung Systeme

Es existieren die unterschiedlichsten Systeme. Einige Systeme mussten eingestellt werden. Meistens war der Grund die niedrige Auslastung (geringe Nachfrage) und die hohen Kosten. Es fehlen aktuell die rechtlichen Grundlagen, um On-Demand-Angebote in die ÖV-Bestellung zu integrieren.

Die im Postulat erwähnten Taxilösungen von Dübendorf und Maur werden durch diese Gemeinden vollumfänglich finanziert. Die erhofften Fahrgastbündelungen finden bei allen untersuchten Angeboten nur äusserst selten statt. Viel mehr werden einzelne Fahrgäste mit individuellen Fahrtwünschen befördert.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass ein Rufbus-System eines ÖV-Betreibers deutlich teurer ist und mit den Kosten einer Einführung einer Buslinie ähnlich kommt. Ein Ruftaxi-System in Zusammenarbeit mit einem Taxiunternehmen ist deutlich günstiger, da nur die effektive Fahrt verrechnet wird.

4. Situation in Uster

Aufgrund der Ausgangslage lässt sich festhalten, dass in der Stadt Uster drei Gebiete nicht oder schlecht erschlossen sind (Werrikon, Trümpler-Areal, Pflegezentrum Dietenrain). Diese Gebiete sind alle verhältnismässig klein und über das Stadtgebiet verteilt. Somit sind keine Bündelungseffekte zwischen den einzelnen Gebieten möglich.

Für die vertiefte Abklärung haben Gespräche mit den möglichen Partnern für ein Rufbus oder Ruftaxi stattgefunden. Dies sind die VZO als regionale ÖV-Betreiberin und Partnerin der Stadt Uster in allen Fragen zum öffentlichen Verkehr sowie das in Uster tätige Taxiunternehmen yourmile AG (Betreiber Heiniger Taxi).

4.1. VZO

Die VZO stehen einem Rufbus-System eher kritisch gegenüber. Die nur leicht tieferen Betriebskosten eines Rufbusses stehen tiefen Fahrgastzahlen gegenüber. Daraus resultieren überdurchschnittlich hohe Kosten pro Fahrgast.

Aus Sicht der VZO wäre noch am ehesten für Werrikon eine mögliche Bündelung von Fahrtenwünschen zu erwarten, wodurch sich die Betriebskosten auf mehrere Fahrgäste verteilen liessen. Bei näherer Betrachtung ist jedoch auch für dieses Gebiet ein Zusatzangebot nicht zweckmässig. Weil die wohl tiefen Fahrgastzahlen den vergleichbaren Betriebskosten einer Buslinie gegenüberstehen, ist mit überdurchschnittlich hohen Kosten pro Fahrt und Fahrgast zu rechnen. Die VZO empfehlen der Stadt Uster unter Berücksichtigung der heutigen Faktenlage, auf eine Einführung eines Rufbusses oder Ruftaxis zu verzichten.

In der Stadt Wetzikon wurde ebenfalls ein Postulat zur Thematik Rufbus und Ruftaxi eingereicht. Die Stadt Wetzikon ist aufgrund der Empfehlung der VZO zum Schluss gekommen, keinen Rufbus einzuführen. Die Situation in Wetzikon ist vergleichbar mit Uster – das nicht erschlossene Gebiet Ettenhausen hat ca. 150 Einwohnende.



4.2. Taxiunternehmer (yourmile AG)

Die yourmile AG (auch 7x7) sind die Betreiber des Heiniger Taxi Uster. Sie haben Erfahrung mit Ruftaxis in Birmensdorf und Kloten gesammelt und haben prinzipiell das nötige Know-how für den Betrieb eines Ruftaxis. Die Zusammenarbeit mit Gemeinden und die Leistungen sowie Kosten für das Ruftaxi werden vertraglich vereinbart. Beispielsweise in Kloten wurde ein Fixpreis pro Person verrechnet, jedoch nicht die Standzeit.

4.3. Umsetzungsmöglichkeit

Die Einschätzungen der VZO und des Taxiunternehmers sowie ein Vergleich mit den bestehenden oder getesteten Systemen zeigen, dass bei vergleichbaren Problemstellungen wie in Uster mit grundsätzlich guter ÖV-Erschliessung und kleineren schlecht erschlossenen Gebieten am ehesten Ruftaxis sinnvoll sind.

Ein Ruftaxi kann mit einem lokalen Taxiunternehmen mit geringen Kosten betrieben werden. Dabei sind drei Erfolgsfaktoren für einen erfolgreichen Betrieb massgebend: Die Integration in den Fahrplan, damit das Angebot in den ÖV-Apps sichtbar wird, eine gute Kommunikation und definierte Haltepunkte (kein Tür-zu-Tür-Angebot).

Ein zentraler Hub an einem ÖV-Knoten ist eine gute Ausgangslage. Hier stellt sich zusätzlich zu den Fragen zu Betrieb, Kosten und Nutzen das Problem der räumlichen Verortung des Rufbusses. Der Raum am Bahnhof Uster ist bereits heute stark beansprucht, der Bushof ist vollständig ausgenutzt.

Das System eines Rufbusses kommt für die Stadt Uster nicht infrage. Die Kosten eines Rufbusses sind einem Linienbus gleichzusetzen und sind nur geeignet, um grössere Gebiete mit mehr Bündelungspotenzial zu erschliessen.

5. **Kosten und Nutzen**

Die Stadt Uster hat grundsätzlich die Möglichkeit, zusätzliche Angebote selbst zu finanzieren. Wird das Angebot in den ÖV-Tarif eingebunden, dürfen für die Nutzer keine zusätzlichen Kosten entstehen. Entgegen anderen Kantonen gilt im Kanton Zürich in diesem Fall einzig der ZVV-Tarif. Die ZVV-Tickets, das GA und die Halbtax-Abonnemente müssen auf jegliche Rufbus/Ruftaxisysteme angewendet und vollumfänglich anerkannt werden. Weitere Zuschläge – zur Minderung des Betriebsdefizites – dürfen nicht erhoben werden.

Die Betriebskosten für einen Rufbus eines ÖV-Anbieters sind mit einer Buslinie gleichzusetzen und werden auf ca. 250 000 Franken im Jahr geschätzt. Die hohen Kosten kommen zustande, da Fahrzeug und Fahrer bis zur Abfahrt des letzten Kurses in Bereitschaft sein müssen und nur die Leerfahrten eingespart werden können. Somit ist das Sparpotenzial gegenüber einem Linienbetrieb klein.

Ein Ruftaxi von einem Taxiunternehmer kann deutlich günstiger betrieben werden, da dabei nur die effektive Fahrt berechnet wird. Das Fahrzeug, der Chauffeur und die Leerfahrten werden in einem fixen Betrag für die Fahrten eingerechnet. Der Vergleich mit dem Ruftaxi in Dübendorf und Kloten ergibt ca. 20 Franken pro Fahrt. Es wird nur die effektive Fahrt des Kunden in Rechnung gestellt. In Dübendorf betragen die Kosten im Durchschnitt ca. 25 000 Franken pro Jahr. In Kloten lagen die Kosten bei ungefähr 35 000 Franken pro Jahr.



Das Potenzial ist schwierig abzuschätzen. In Kloten mit vergleichbarer Gebietsgrösse wie Werrikon wurde das Angebot gemäss Angaben der Stadt Kloten für durchschnittlich zwei Fahrten am Tag genutzt. Die Stadt Dübendorf gibt eine durchschnittliche Benützung von 7 Fahrten pro Tag an, für ein zehnmal grösseres Einzugsgebiet.

Optimistisch könnte für die drei Gebiete Werrikon, Trümpler-Areal und Pflegezentrum Dietenrain von zwei bis vier Fahrten ausgegangen werden, bei Kosten von 20 000 bis 40 000 Franken. Dies ergibt Kosten von ca. 25 bis 30 Franken pro Fahrt für die Stadt Uster.

Der Nutzen für das Klima ist ebenfalls schwer abzuschätzen. Da der Bündelungseffekt erfahrungsgemäss praktisch nicht vorhanden ist, wird pro Fahrt trotzdem nur eine Person befördert und die Fahrdistanz verdoppelt sich sogar, da das Ruftaxi beispielsweise vom Bahnhof nach Werrikon und wieder zurückfahren muss. Die Stadt Uster könnte Einfluss auf die Antriebsart des Ruftaxis nehmen, was jedoch wiederum die Kosten erhöhen würde. Wird angenommen, dass durch das Angebot und die Anbindung an den Bahnhof längere Autofahrten vermieden werden, sieht die Bilanz jedoch besser aus.

6. Alternativen prüfen

Neben dem System des Ruftaxis gibt es zahlreiche andere Mobilitätsangebote, welche unabhängig vom eigenen Autobesitz schlecht erschlossene Gebiete ans Zentrum und die nächste grössere ÖV-Haltestelle anbinden und erfolgreich in der Schweiz und im Ausland betrieben werden. Für Werrikon wäre ein Mobility-Standort eine prüfungswerte Alternative für eine komfortable Erschliessung. Eine entsprechende Initiative des Ortsvereins Werrikon wäre zu begrüessen. Die Pendlerstrecke zum Trümpler-Areal könnte mit neuen Sharing-Angeboten für die letzte Meile abgedeckt werden. Die E-Trottinettes sind in Uster bereits ausgerollt.

7. Fazit

Der Stadtrat anerkennt grundsätzlich die Bestrebungen des Postulats, den öffentlichen Verkehr zu fördern. Dies entspricht auch der Strategie Uster 2030 «Uster steigt um und entwickelt sich zur ÖV-freundlichen Stadt» des Stadtrates. Die Abklärungen haben aber gezeigt, dass Uster bereits flächendeckend über eine sehr gute ÖV-Erschliessung verfügt. Das Umlagerungspotenzial wird jedoch aufgrund der Erfahrungen der bereits eingesetzten Systeme als gering eingeschätzt. Demgegenüber stehen hohe Kosten. Mit Kosten von 25 bis 30 Franken pro Fahrt entspricht das Ruftaxi unter dem Strich subventionierten Taxifahrten.

Der Stadtrat kommt zum Schluss, dass dieser Betrag in anderen Projekten mit günstigerem Kosten-/Nutzen-Verhältnis einerseits besser zur Zielerreichung des Umsteigens eingesetzt werden kann und andererseits einer breiteren Bevölkerungsschicht zugutekommt. Deshalb werden die Abklärungen für ein Angebot eines Rufbus/Ruftaxi nicht weiterverfolgt.



Antrag

Der Stadtrat beantragt den Gemeinderat, gestützt auf Art. 46a Abs. 4 der Geschäftsordnung des Gemeinderates vom 20. März 2017, folgende Beschlüsse zu fassen:

- 1. Dem Bericht und Antrag zum Postulat 592/2020 wird zugestimmt.**
- 2. Das Postulat wird als erledigt abgeschrieben.**
- 3. Mitteilung an den Stadtrat.**

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler
Stadtschreiber