



Uster, 8. Juni 2021
Nr. 640/2021
RegistraturV4.04.71

Seite 1/9

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); ANTWORT DES STADTRATES

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 9. April 2021 reichten die Ratsmitglieder Matthias Bickel, Paul Stopper und Ulrich Schmid bei der Präsidentin des Gemeinderates die Anfrage 640/2021 betreffend «Öffentlicher Verkehr Stadt Uster, Buslinie 818, Sportanlagen, Zwischenerkenntnisse und weitere Finanzierung (SRB Nr. 135, V2.09.40» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

«Im Beschluss Nr. 135, V2.09.40, 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 Rehbühl/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
Alterssiedlung Rehbühl	an	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Schulanlage Weidli	an	---	xx.51	---	---	---	x1.21	---	---	---	x1.51	---
Himmelriich	an	---	xx.52	---	---	---	x1.22	---	---	---	x1.52	---
Buchholz, Pfäffikerstrasse	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 der 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 können? 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 der 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 ZVV/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 Stadtrates, 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 415 800 Franken zustande? Wenn man von den totalen Kosten der 720 000 Franken ausgeht, welche die Stadt Uster diese Buslinie 818 pro Jahr kostet – also: beinahe ein ganzer Steuerprozentpunkt – und wir glücklicherweise nun die Unterstützung von 250 000 Franken pro Jahr durch den VZO/ZVV erhalten, dann kommt man auf 470 000 Franken, 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 unsteten Zeiten 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 400 000 Franken 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 «Luftibusses» in Uster nicht zum geflügelten Wort, ja zum Schimpfwort wird? Wie sieht die Öffentlichkeitsarbeit dazu aus?*
13. *Des Weiteren vermissen wir auch eine kritische Beurteilung der Situation durch VZO/ZVV. Wie können VZO/ZVV weiter Geld aus ihren Kassen sprechen, wenn sie keine Betriebszahlen liefern können, welche den Testbetrieb abschliessend als gut und nützlich einstuft? 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/ZVV 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 Mengen 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 beizutragen?»*

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Die Anfrage 640/2021 zielt auf die Auslastung der neuen Buslinie 818 sowie auf die zum Zeitpunkt des SRB Nr. 135 bezüglich Zwischenerkenntnis und weiterer Finanzierung der Buslinie 818 noch fehlenden, respektive seitens VZO noch nicht kommunizierten Zahlen ab. Die Zahlen für das Jahr 2020 liegen mittlerweile vor. Für repräsentative Aussagen zur Beurteilung der Buslinie 818 sind sie jedoch aufgrund des sehr aussergewöhnlichen Jahres für den öffentlichen Verkehr schwierig zu interpretieren. Auch die VZO wurden von der Corona-Krise wie die gesamte ÖV-Branche massiv getroffen. Die Fahrgastzahlen sind drastisch eingebrochen. 2019 konnte über das ganze VZO-Gebiet mit 22,5 Millionen Fahrgästen einen neuen Rekordwert erzielt werden. Ein Pandemiejahr später sind es noch rund 16,7 Millionen Fahrgäste, was einem Rückgang von 26 Prozent entspricht. Die Nachfrage ist damit auf das Niveau von 2008 gesunken.

Was für das VZO-Gebiet gilt, betrifft die Buslinie 818 zudem in besonderem Masse, waren doch die Sportanlagen über mehrere Monate ganz geschlossen.

Der Stadtrat ist weiterhin überzeugt, mit der Buslinie 818 die Synergien optimal auszuschöpfen, um das geforderte Ziel der Leistungsmotion Nr. 557/2016 einerseits und die Stabilisierung des Buslinie 812 andererseits erfüllen zu können. Dank der Nutzung dieser Synergie reicht der ursprünglich für zwei Jahre gesprochene Kredit letztlich für drei Jahre Testbetrieb. Die VZO teilen die Meinung des Stadtrates und unterstreichen die deutlich verbesserte Zuverlässigkeit des Gesamtsystems. Natürlich hätte sich der Stadtrat einen optimaleren Start der Buslinie 818 ausserhalb der Corona-Pandemie gewünscht. Aufgrund der momentan schwierigen Lage im öffentlichen Verkehr den Testbetrieb einzustellen, sieht der Stadtrat aber als falsches Zeichen. Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs bleibt weiterhin Teil seiner Strategie. Zudem ist die Buslinie 818 aktuell ein wichtiger Zubringer ins regionale Impfzentrum.

Frage 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?»

Antwort:

Die Antwort kann folgender Tabelle der VZO entnommen werden. Zum Zeitpunkt des Beschlusses Nr. 135 vom 23. März 2021 waren erst die Halbjahreswerte bekannt.



Linie	Jahreswert 2019	1. Halbjahr 2020	Jahreswert 2020
812	71 %	93 %	94 %
817	72 %	93 %	95 %
818	//	95 %	96 %

Fazit: Ohne die Linie 818 und die Linie 812 auf dem alten, zu langen Rundkurs war die Situation wie folgt:

- Die Busse verkehrten unpünktlich.
- Die Anschlüsse von Bus zu Bus funktionierten nicht.
- Die Verspätungen der Linie 812 übertrugen sich auf Buslinie 817.

Dank des Gesamtkonzeptes der Linien 812/817/818 verkehren die Linien jetzt pünktlich. Nebst dem Ziel, die Sportanlagen mit dem Bus zu erschliessen, profitieren alle Fahrgäste auf den Linien 812 und 817 von einem stabilen Fahrplan und gesicherten Anschlussverbindungen.

Frage 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?»

Antwort:

Der Bus 818 fährt seit Dezember 2019. Zahlen sind für das Jahr 2020 inzwischen vorhanden, wobei die Erläuterungen im Abschnitt Vorbemerkungen zu berücksichtigen sind.

Die Fahrgastzahlen 2020 sind:

- Linie 812: 235'891
- Linie 818: 148'561
- Linie 827: 196'068 (auf Stadtgebiet Uster)

Frage 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!".»

Antwort:

Ob die Fahrgäste des Busses 818 ohne dieses Angebot zu Fuss, mit dem Velo, mit dem Taxi, mit dem Auto oder einer anderen ÖV-Linie inkl. weiterem Fussweg zu den Sportanlagen gelangt wären, wird nicht erhoben.



Frage 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?»

Antwort:

Der Stadtrat gibt zu dieser Frage die Antwort der VZO wieder:

«Die gewählte Routenführung funktioniert und lässt einen Busbetrieb zu. An den genannten Stellen gibt es keine heiklen Verkehrssituationen. Die Einfahrt von der Gschwaderstrasse in den Kreisel haben die VZO vor Betriebsbeginn auch als mögliche Verspätungsquelle geortet. Der tägliche Betrieb zeigt nun jedoch, dass es (im Gegensatz zu diversen übrigen Stellen im VZO-Netz) auch während den Hauptverkehrszeiten zu keinen nennenswerten Verspätungen kommt.»

Frage 5:

«Weshalb soll die Covid-19-Pandemie ein Grund sein, dass VZO/ZVV keine Passagierzahlen liefern können? 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?»

Antwort:

Die Zahlen der VZO liegen inzwischen vor, siehe Antwort zu Frage 2. Der Prozess für die Erstellung der Nachfragezahlen 2020 lief dieses Jahr aufgrund der ausserordentlichen Situation im 2020 nicht wie in den vorherigen Jahren ab, da zuerst nationale Abstimmungen in der Nationalen Prüfkommision (NPK) nötig waren. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) entscheidet über den Publikationszeitpunkt der Fahrgastzahlen. Der Stadtrat führt keine eigene Umfrage durch, da die Daten von VZO und ZVV ausreichend sind.

Frage 6:

«Hat der 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?»

Antwort:

Sämtliche Ein- und Aussteigerzahlen werden durch Messsensoren in den Bussen automatisch erhoben. Ebenfalls die Fahrzeiten und Pünktlichkeitswerte von jeder einzelnen Busfahrt werden durch das Leitsystem aufgezeichnet und können durch die VZO ausgewertet werden. Die VZO bedienen die Stadt Uster halbjährlich mit einem Reporting. Der Stadtrat hat keine zusätzlichen Daten erhoben.

Frage 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?»

Antwort:

Im Rahmen der Leistungsmotion Nr. 557/2016 wurde eine Bestvariante erarbeitet, welche sowohl die Leistungsmotion erfüllt und zusätzlich die Buslinie 812 stabilisiert (vgl. dazu auch Antwort zu Frage 1, Anfrage Nr. 623/2018).



Frage 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 ZVV/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?»

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 5.

Frage 9:

«Auf welcher Grundlage basiert sodann der Entscheid des Stadtrates, 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?»

Antwort:

Die Grundlage ist noch die gleiche wie bei der Umsetzung der Leistungsmotion: Die Buslinie 818 erschliesst die Sportanlage Buchholz, welche mit Entspannung der epidemiologischen Lage auch wieder stärker frequentiert wird und ermöglicht zudem die Stabilisierung der Buslinie 812. Mit dem Impfzentrum ist vorübergehend ein weiterer Grund hinzugekommen. Für die Linie 818 besteht eine vom Bundesamt für Verkehr (BAV) verfügte Konzession, für welche die VZO basierend auf dem Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG) eine Transportpflicht aufrechtzuerhalten haben.

Frage 10:

«Wie kommen die erwähnten Kosten pro Jahr für die Stadt Uster von 415 800 Franken zustande? Wenn man von den totalen Kosten der 720 000 Franken ausgeht, welche die Stadt Uster diese Buslinie 818 pro Jahr kostet – also: beinahe ein ganzer Steuerprozentpunkt – und wir glücklicherweise nun die Unterstützung von 250 000 Franken pro Jahr durch den VZO/ZVV erhalten, dann kommt man auf 470 000 Franken, die für die Stadt Uster pro Jahr anfallen – und offenbar auch weiter anfallen werden, wenn es nach dem Willen des Stadtrats geht.»

Antwort:

Die Differenz zwischen 415 800 Franken und 470 000 Franken ergibt sich durch die Anrechnung des ZVV-Einnahmeanteils.

Frage 11:

«Wie kann es der Stadtrat in diesen unsteten Zeiten 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 400 000 Franken 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?»

Antwort:

Es handelt sich um einen bereits gesprochenen Kredit, welcher erfreulicherweise für drei statt wie angenommen zwei Jahre reicht. Die Budgetplanung der Stadt Uster läuft ansonsten gemäss dem üblichen Ablauf.

Frage 12:

«Was unternimmt der Stadtrat, damit der Eindruck des «Luftibusses» in Uster nicht zum geflügelten Wort, ja zum Schimpfwort wird? Wie sieht die Öffentlichkeitsarbeit dazu aus?»



Antwort:

Das geflügelte Wort hat angesichts von fast 150'000 transportierten Fahrgästen keine sehr grossen Flügel. Die VZO plant zudem eine Kampagne zur weiteren Bekanntmachung des Angebotes, welche lanciert wird, wenn die Sportanlagen wieder uneingeschränkt geöffnet haben.

Frage 13:

«Des Weiteren vermissen wir auch eine kritische Beurteilung der Situation durch VZO/ZVV. Wie können VZO/ZVV weiter Geld aus ihren Kassen sprechen, wenn sie keine Betriebszahlen liefern können, welche den Testbetrieb abschliessend als gut und nützlich einstuft? Zahlt hier die Allgemeinheit einfach mit – also auch das Säuliamt, das Zürcher Unterland und andere?»

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 5. Die ZVV-Leistung umfasst die Hauptverkehrszeit mit normaler Abrechnung gemäss Verbundangebot.

Frage 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.»

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 5. Die Fahrgastzahlen werden mit vollautomatischen Zählsystem in den Fahrzeugen erfasst. Sensoren bei den Türen zählen ein- und aussteigende Fahrgäste an jeder Haltestelle, Punkt- und Minutengenau. Die Zeiten, als die Chauffeurinnen und Chauffeure mit Papier und Bleistift manuelle Zähllisten ausfüllten, sind dank der Digitalisierung gemäss VZO seit Jahren Vergangenheit.

Frage 15:

«Haben VZO/ZVV 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?»

Antwort:

Der Stadtrat gibt zu dieser Frage die Antwort der VZO wieder:

«Einerseits reichen Kleinbusse nicht für alle Kurse aus, andererseits trafen diverse Kundenreklamationen ein, welche aufgrund der Pandemie in den Bussen mehr Platz forderten (grössere Gefässe, mehr Entlastungsbusse). Die VZO sind folglich der Ansicht, dass der gewählte Weg ein guter Kompromiss ist.»

Nebenbei würden die VZO auch nicht über eine ausreichende Anzahl von Kleinbussen verfügen und die Zumietung solcher Fahrzeuge würde hohe Mehrkosten auslösen (Miete, Ausrüstung mit Leitsystem, Kassensystem, Fahrgastzählsystem, Garagierung, etc.). Die Vollkosten für einen Standardbus sind im Vergleich zu einem Kleinbus identisch, da die Hauptkosten der Personalaufwand umfasst, egal ob der Chauffeur/die Chauffeuse einen Gelenkbus oder Kleinbus lenkt.

Im Weiteren galt während der Corona-Krise als Vorgabe des Bundes, den **bestehenden** Fahrplan mit den **bestehenden** Linien zu betreiben und nicht irgendwelche Veränderungen an den Linienführungen vorzunehmen. Ebenso erteilte der Bund die Weisung, die Fahrzeuggrössen nicht zu verkleinern, um den Fahrgästen die Einhaltung der Abstandsregeln im ÖV zu ermöglichen.



Frage 16:

«Wie viele Liter Treibstoff verbrauchen die Kursfahrzeuge der Buslinie 818 pro Tag, pro Woche, Monat und Jahr und welche Mengen an CO₂ und anderen Schadstoffen werden dabei ausgestossen?»

Antwort:

Der Stadtrat verweist auf den jährlichen Umweltbericht gemäss Norm ISO 14001 der VZO:
<https://www.vzo.ch/files/files/PDFs/VZO-Umweltbericht-2019.pdf>

Frage 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 beizutragen?»

Antwort:

Nein, der Stadtrat hat sich im Postulat 592/2020 «Einführung von Rufbussen oder Ruftaxis in Uster» damit auseinandergesetzt und erachtet diesen Ansatz als nicht zielführend.

Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Antwort auf die Anfrage 612/2021 der Ratsmitglieder Matthias Bickel, Paul Stopper und Ulrich Schmid betreffend «Öffentlicher Verkehr Stadt Uster, Buslinie 818, Sportanlagen, Zwischenerkenntnisse und weitere Finanzierung (SRB Nr. 135, V2.09.40)» Kenntnis zu nehmen.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler
Stadtschreiber