



Zuteilung: KPB/RPK

Antrag des Stadtrates betreffend Angebot und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (Antrag Nr. 384)

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, gestützt auf Art. 19 lit. a) und f) der Gemeindeordnung vom 25. November 2007, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Vom Bericht des Stadtrates betreffend Angebot und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs wird Kenntnis genommen.
2. Der Gemeinderat wünscht beim Angebot des öffentlichen Verkehrs keinen Leistungsabbau und ist deshalb im Rahmen der Budgetierung bis auf Weiteres bereit, die dazu nötigen Mittel bereitzustellen.
3. An der etappenweisen Verwirklichung des Konzeptes der Durchmesserlinien wird festgehalten.
4. Mitteilung an den Stadtrat.

Referent des Stadtrates: Abteilungsvorsteher Bau, Thomas Kübler

Geschäftsfeld / Leistungsgruppe

Stadtraum und Natur / Stadt- und Verkehrsplanung

A Strategie

Leitbild	Uster als attraktiver Wohnstandort mit hoher Naherholungsqualität Eine gute Verkehrserschliessung durch den öffentlichen und privaten Verkehr ist uns ein wichtiges Anliegen.
Strategischer Schwerpunkt Nr.	Die Ausgestaltung des Verkehrs dient der Realisierung der strategischen Ziele (attraktiver Wohnstandort, Entwicklungspotenzial für Unternehmen).
Strategisches Ziel	Die Verkehrsplanung setzt den Schwerpunkt auf eine Verbesserung der Verkehrsführung im Zentrum und der Autobahnanbindung. Sie berücksichtigt dabei Langsamverkehr, den öffentlichen Verkehr und den privaten Verkehr.
Massnahme	Neu: Uster setzt sich im Rahmen der Ausarbeitung der jeweiligen Verbundfahrplanprojekte weiterhin konsequent dafür ein, dass sie von den für die VZO freigegebenen Mitteln optimal profitiert.

B NPM: Wirkungs- und Leistungsziel, das mit Antrag verfolgt wird

Bestehend	Wahrung der städtischen Interessen für einen flächendeckenden und leistungsfähigen öffentlichen Verkehr.
Neu	-

B1 Leistung, die mit diesem Antrag erbracht werden soll

Bestehend	Verkehrsplanung und öffentlicher Verkehr
Neu	-

B2 Indikator, der zur Messung der Zielerreichung verwendet werden soll

Bestehend	keine
Neu	keine

B3 Kennzahl/en, die aufgrund dieses Antrages aufgenommen werden

Bestehend	
Neu	keine

B4 Finanzen (inkl. allf. Personalkosten), die aufgrund dieses Antrages benötigt werden

Einmalig Investitionsrechnung	keine
Einmalig Laufende Rechnung	Fr. im Globalkredit Jahr noch nicht enthalten
Folgekosten total	Fr. offen, gemäss Abrechnung ZVV
- davon Kapitalfolgekosten	Fr. (kein Bestandteil Globalkredite)
- davon übrige Mehrkosten	Fr. im Globalkredit ab Jahr einzustellen (Mehrkosten = übrige Folgekosten ./ Erträge Globalkredit)

B5 Personal, welches aufgrund dieses Antrages benötigt wird

Veränderung

Begründung bei Veränderung:

keine

C Bemerkungen zu Konzepten, anderen bestehenden Dokumenten, Grundlagen etc

1. Worum es geht

Für die Bewältigung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich definiert der im Jahre 1990 gegründete Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) die strategischen Ziele, trägt die Finanzverantwortung und übernimmt das strategische Marketing. Die Grundsatzentscheide betreffend Angebot und Budget liegen indes beim Regierungs- und Kantonsrat. Infolge der angespannten Lage des kantonalen Finanzhaushaltes stoppte der Zürcher Verkehrsverbund im Februar 2010 den geplanten Ausbau des Angebotes für das Fahrplanverfahren 2011–2012 in der Höhe von rund 19 Millionen Franken. Von diesem Entscheid ist auch die Stadt Uster betroffen. Das angestrebte Konzept der Durchmesserlinie samt Angebotsverbesserung bleibt dadurch bis auf Weiteres sistiert.

Es kommt hinzu, dass durch die pauschale Budgetkürzung durch den Gemeinderat Uster beim Geschäftsfeld Stadtraum und Natur folgerichtig ein Leistungsabbau beim Stadtbus diskutiert resp. das bestehende Angebot hinterfragt werden muss.

2. Angebotsplanung auf dem Stadtgebiet Uster

Für die eigentlichen Verkehrsleistungen sind die im ZVV zusammengeschlossenen acht marktverantwortlichen Verkehrsunternehmungen zuständig. Im Einzugsgebiet der Stadt Uster sind es für die Gemeinden Greifensee und Volketswil die Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG), für die Nachbargemeinde Pfäffikon die Postauto Region Zürich und für die Gemeinde Maur die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ).

Marktverantwortlicher Betrieb für die Stadt Uster und das Zürcher Oberland sind die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO). Die VZO sorgen dafür, dass der öffentliche Verkehr im Zürcher Oberland und somit auch in Uster funktioniert, die Fahrpläne optimal ausgestaltet und die Budgetvorgaben des ZVV eingehalten werden. Ihnen unterstellt sind kleinere und mittlere konzessionierte Verkehrsunternehmen wie z. B. die Ryffel AG aus Uster, welche primär für Fahrleistungen auf bestimmten Strecken verantwortlich sind.

Den VZO steht die Regionale Verkehrskonferenz (RVK) bei. Darin sind die 13 politischen Gemeinden des durch die VZO abgedeckten Gebietes im Kanton Zürich vertreten. An den Sitzungen der RVK werden die Anliegen der Gemeinden zu den Fragen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere zur Angebotsplanung, koordiniert. Die RVK tagt in der Regel zweimal pro Jahr und übernimmt auch eine Schnittstellenfunktion bei der Information der Bevölkerung.

Der Ablauf der Angebotsplanung gestaltet sich in der Regel wie folgt:

Der ZVV stellt den VZO für den Ausbau des Busverkehrs im Oberland ein Budget zur Verfügung. Für das Jahr 2011/2012 waren es 1,1 Millionen Franken. Dieser Betrag musste nun entsprechend der Wünsche der in der RVK Oberland vertretenen 13 Gemeinden (Wetzikon, Rüti, Bäretswil, Gossau, Grüningen, Hinwil, Seegräben, Wald, Mönchaltorf, Dürnten, Bubikon, Fischenthal und Uster) verteilt werden. Es liegt in der Natur der Sache, dass sich dabei jede Gemeinde ein besonders grosser Anteil des zur Verfügung stehenden Budgets sichern will. Die Stadt Uster positionierte sich mit einem eigens erarbeiteten Buskonzept Uster und lobbyierte in der Vergangenheit in der RVK erfolgreich. Die erste Etappe der Durchmesserlinie «Niederuster» konnte erfolgreich realisiert werden.

Mit Schreiben vom 5. Februar 2010 hat nun der ZVV die zugesagten Mittel kurzfristig gestrichen. In der Praxis bedeutet dies, dass die im Bericht des Stadtrates betreffend Verwirklichungsstand aktueller Verkehrsplanungsfragen sowie Verkehrskonzept Uster 2010 kommunizierten Verbesserungen für das Gebiet Oberuster-Wageren und für das Gebiet Oberuster-Nossikon nicht zum Tragen kommen. Somit kann für Uster im Fahrplanverfahren 2011–2012 nur mit marginalen technischen Änderungen gerechnet werden.

3. Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs

Der Zürcher Verkehrsverbund finanziert sich etwa zur Hälfte aus Verkehrserträgen und zur anderen Hälfte aus Subventionen. Dabei tragen der Kanton Zürich und die Zürcher Gemeinden je ca. 1/5 bei. Der Beitrag der einzelnen Gemeinden basiert auf einem Kostenteiler, welcher durch den ZVV in vier Raten pro Jahr eingefordert wird. Die Steuerkraft und die Anzahl der anrechenbaren gewichteten Haltestellen-Abfahrten bilden bei der Berechnung die Basis. Je nach Geschäftsgang und Erschliessungsgrad der einzelnen Gemeinden variiert der jährliche Kostenbeitrag. Er entwickelte sich für die Stadt Uster in den vergangenen Jahren wie folgt:

Jahr	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Akontobeitrag	1'593'519	1'330'618	2'345'199	2'253'745	1'496'424	1'779'486	1'947'562	2'363'208
Zu-/Abnahme gegenüber Vorjahr		-16 %	+76 %	-4 %	-34 %	+20 %	+9 %	+21 %

Die obenstehenden Werte zeigen, dass sich das Budget des ZVV stetig erhöht. Pro Jahr waren es in den vergangenen 8 Jahren im Schnitt 100 000 Franken. Die Sprunghaftigkeit der Beitragshöhe basiert auf der Tatsache, dass die rechnerisch ermittelten budgetierten Akontobeiträge mit dem Resultat des Geschäftsganges der vergangenen Jahre inklusive Zinsen korrigiert wird. Ein weiterer entscheidender Punkt ist auch die Angebotsverbesserung auf dem Stadtgebiet Uster. Uster profitierte in den vergangenen Jahren von der Einführung der S15 sowie vom Ausbau des Angebotes in den Randstunden.

Das Budget 2010 ging von einer provisorisch berechneten Akontozahlung für Uster von 2 268 411 Franken aus. Aufgrund der nun vorliegenden, detaillierten Unterlagen muss neu von einem Betrag von 2 363 208 Franken ausgegangen werden. Das durch den Gemeinderat reduzierte Globalbudget des Geschäftsfeldes Stadtraum und Natur von 3,8 Millionen Franken wird also in der Rechnung um voraussichtlich weitere ca. 95 000 Franken strapaziert.

Jeder S-Bahn-Halt auf dem Stadtgebiet von Uster wird in Rechnung gestellt. Für das Jahr 2010 präsentiert sich die Situation wie folgt: Die Akontobeiträge 2010 der Gemeinden betragen 171,3 Millionen Franken, was einer Zunahme von rund 20 Millionen Franken gegenüber 2009 entspricht. Dies ist einerseits auf die höhere Kostenunterdeckung und andererseits auf die geringere Rückerstattung aufgrund der Rechnung 2008 zurückzuführen. Uster muss gemäss untenstehender Tabelle 1,37114 % übernehmen, was dem veranschlagten Budget von 2 363 208 Franken entspricht. Der prozentuale Kostenanteil setzt sich wie folgt zusammen:

Gemeinde	Berichtigte Steuerkraft		anrechenbare, gewichtete Haltestellenabfahrten		Kostenanteil Uster in %
	Franken	in %	absolut	in %	
Uster	92'515'914	1,95019	3'055'335	1,22638	
Gewichtung	20 %	0,39004	80 %	0,98110	1,37114

Für diesen Betrag erhält die Stadt Uster auf ihrem Stadtgebiet pro Jahr 2 206 855 Haltestellen-Abfahrten. S-Bahn-Abfahrten werden stärker gewichtet als Bus-Abfahrten.

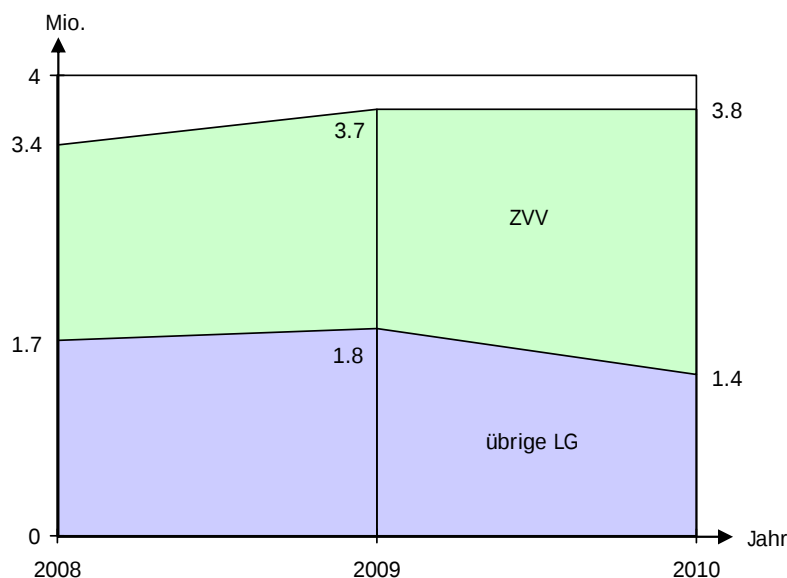
Verkehrsmittel	Gewichtungsfaktor	Anzahl Abfahrten	anrechenbar	gewichtet
SBB S-Bahn	9	106'060	106'060	954'540
Busse	1	2'100'795	2'100'795	2'100'795
Total			2'206'855	3'055'335

Bricht man nun den budgetierten Kostenbeitrag der Stadt Uster an den öffentlichen Verkehr für das Jahr 2010 von neu 2 363 208 Franken auf die nachgewiesenen gewichteten 3 055 335 Abfahrten herunter, so kostet in Uster eine anrechenbare Abfahrt für den Bus 77 Rappen. Bei der S-Bahn beträgt dies das 9-fache resp. ca. 7 Franken. Die rechtlichen Grundlagen für diese Ausgaben basieren auf dem Personenverkehrsgesetz (PVG) und der Kostenverteilerverordnung.

4. Globalbudget und Kosten für den öffentlichen Verkehr

Die Kosten für den öffentlichen Verkehr sind Bestandteil des Globalbudgets des Geschäftsfeldes Stadtraum und Natur. Dieses Globalbudget wurde durch den Stadtrat für das Jahr 2010 auf 4 Millionen Franken veranschlagt. Der Anteil für den öffentlichen Verkehr beträgt 2 360 000 Franken. Das bedeutet, dass diese gebundenen Ausgaben für den ZVV ca. 59 % des Globalbudgets ausmachten. Nun kürzte der Gemeinderat das Globalbudget pauschal um 200 000 Franken auf neu 3,8 Millionen Franken. Der Anteil für den öffentlichen Verkehr erhöhte sich dadurch sogar auf 62 %. Da solche pauschalen Budgetkürzungen beim öffentlichen Verkehr kurz- und mittelfristig nicht greifen, muss die Budgetkürzung auf die verbleibenden Leistungsgruppen verteilt werden. Da in diesen Leistungsgruppen, wie die untenstehende Aufstellung zeigt, im vergangenen Jahr keine Zunahme erfolgte, muss von einem einseitigen Leistungsabbau zulasten der Natur und Landwirtschaft, der Forstwirtschaft und der Stadt- und Verkehrsplanung gesprochen werden. Kurzfristig können in diesen Geschäftsfeldern zwar Sparanstrengungen erbracht werden, langfristig greifen diese indes nicht.

	2008	2009	2010	%
Globalkredit Stadtraum und Natur	3'452'000	3'715'000	3'800'000	100
./. Beitrag ZVV	1'779'000	1'947'000	2'363'000	62
Übrige Leistungsgruppen	1'673'000	1'768'000	1'437'000	38



Entwicklung Globalbudget Stadtraum und Natur

Die obenstehende Grafik verdeutlicht, dass die Zunahme des Globalbudgets auf den Mehrausgaben für den öffentlichen Verkehr basiert. Bei den verbleibenden Aufwendungen der anderen drei Leistungsgruppen unterbreitete der Stadtrat dem Gemeinderat gegenüber 2009 sogar eine Budgetkürzung von 36 000 Franken. Der Gemeinderat indes hat diese Sparbemühungen nicht honoriert, im Gegenteil. Die pauschale Budgetkürzung von 200 000 Franken wird nicht auf den Verursacher umgewälzt. In An-

betrachtet, dass die Personalkosten 23 % des Globalbudgets ausmachen, müssen also die Einsparungen von 236 000 Franken auf den restlich verbleibenden 20 % verteilt werden. In der Praxis bedeutet dies einen Leistungsabbau von 35 %. Dieser Fehlbetrag kann mit «Pflästerli-Übungen» nicht wettgemacht werden. Weder die Streichung des Beitrages für die Viehprämierung noch andere kleine Sparmassnahmen machen diesen Betrag von 236 000 Franken wett. Auch die Vernachlässigung der Pflege der städtischen Grünanlagen und des Jungwuchses im Forst stellen auf die Dauer aus der Sicht des Geschäftsfeldes keine verantwortbare Massnahme dar. Aus diesen Gründen muss – sofern überhaupt nötig – der Sparhobel dort angesetzt werden, wo in den letzten Jahren auch die bemängelte Kostensteigerung stattfand: beim öffentlichen Verkehr. Dies ist jedoch kurzfristig nicht möglich und bedingt das politische Bekenntnis des Gemeinderates zu diesem unpopulären und für die Bevölkerung schwer verständlichen Schritt.

5. Sparpotenzial beim öffentlichen Verkehr für die Stadt Uster

Wie die vorstehenden Erläuterungen aufzeigen, bewegt sich die Stadt Uster bei der Mitgestaltung des öffentlichen Verkehrs in einem äusserst engen Korsett. Ein Abbau bei der S-Bahn, welche die Stadt Uster momentan jährlich ca. 735 000 Franken kostet, ist illusorisch. Auch die Einflussnahme auf den Abbau bei den Regionalbuslinien ist beschränkt, beträfe dies doch auch unsere Nachbargemeinden und wäre somit im Rahmen der RVK kaum durchsetzbar.

Das einzige Sparpotenzial sieht der Stadtrat bei einem Leistungsabbau des Ortsbusses. Gegen einen solchen Leistungsabbau würden sich mindestens die Mitglieder der RVK nicht zur Wehr setzen, stünde doch dadurch unseren Nachbargemeinden mehr Mittel für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung. Das Einsparpotenzial liegt somit bei den Ortsbuslinien 811, 812, 813, 814, 816 und 817. Mit jeder Busabfahrt, die auf diesen Linien gestrichen wird, kann die Stadt Uster 77 Rappen einsparen. Sofern dies vom Gemeinderat wirklich gewünscht wird, ist die Abteilung Bau bereit, verschiedene Varianten und Szenarien zusammen mit den VZO durchzurechnen. Im Vordergrund steht die Ausdünnung des Angebotes ausserhalb der Hauptverkehrszeiten. Die Idee, nur jede zweite Bushaltestelle anzufahren, würde zwar der Stadt Uster, nicht aber den VZO, Einsparungen bringen. Die VZO hat deshalb bereits signalisiert, dass eine solche Lösung nicht akzeptiert würde. Auch darf man sich vom Einsparpotenzial keine falschen Hoffnungen machen. Rechnet man pro Linie mit 10 Haltestellen, so ergibt sich pro Jahr eine Einsparung von ca. 1925 Franken pro werktätigem Rundkurs.

6. Empfehlungen des Stadtrates

Der Stadtrat spricht sich dezidiert gegen einen Leistungsabbau beim öffentlichen Verkehr aus. Der Stadtrat ist aber auch der Ansicht, dass Mehrkosten beim öffentlichen Verkehr nicht auf die Leistungsgruppen Natur und Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Stadt- und Verkehrsplanung abgewälzt werden dürfen. Eine solche Tendenz hätte zur Folge, dass diese für die Stadtentwicklung wichtigen Leistungsgruppen in Zukunft die geforderten Leistungen nicht mehr ordnungsgemäss bewältigen können.

STADTRAT USTER

Martin Bornhauser
Stadtpräsident

Hansjörg Baumberger
Stadtschreiber

Beilagen (Aktenaufgabe Gemeinderat):

- Zusammenfassung «Buskonzept Uster» vom 06.03.2007
- Ergebnisbericht «Buskonzept Uster» vom 08.03.2007