

Fragen an den ZVV im Zusammenhang mit der nicht übernommenen Buslinie 237

Buslinie 237 – Selbstfinanzierung

- 1) Die Gemeinde Stallikon kaufte gemäss Vertrag vom 17. November 2009 die Buslinie 237 vom Bahnhof Birmensdorf via Sellenbüren, Stallikon, Aumühli, Sonnenberg, Sekundarschulhaus Schachen zum Bahnhof Bonstetten und zurück. Die Buslinie wurde von Montag bis Samstag betrieben und zwar grundsätzlich von 06.00 bis 24.00 Uhr.
- 2) Weil der Taktfahrplan nicht gebrochen werden durfte und auf den Stundenplan der Sekundarschule keine Rücksicht nahm, kaufte die Gemeinde Stallikon für die Schultage je drei weitere Kurse („Schülerkurse“ von Wolfenhof – Aumühli – Schlaufe nach Diebis und zurück nach Stallikon – Beerimoos – nach Bonstetten Schulhaus bzw. Rückweg).
- 3) Mit Vertrag vom 11. August 2010 kaufte die Gemeinde Stallikon beim ZVV eine weitere Fahrt um 00.28 Uhr vom Bahnhof Bonstetten nach Stallikon/Diebis.
- 4) Die Kosten für die Leistungen gemäss 1) und 2) wurden im Vertrag der Gemeinde Stallikon mit dem ZVV auf Fr. 780'932.00 beziffert. Davon übernahm der ZVV gemäss Vertrag Fr. 100'000.00.
- 5) Für Einnahmen aus Billetverkauf etc. wurden der Gemeinde 10% der restlichen Kosten von Fr. 680'932.00 gutgeschrieben, d.h. Fr. 68'093.20. Damit verblieben noch Fr. 612'838.80. Weil die Steuerverwaltung solche Kaufpreise als Subvention behandelt, kam es zu einer Mehrwertsteuer-Vorsteuerkürzung, welche die Gemeinde zu tragen hatte, von 3.5%, so dass die Gemeinde pro Jahr Fr. 634'288.00 zu bezahlen hatte. Einen Teil konnte sie der Sekundarschule weiterverrechnen.
- 6) Damit die Sekundarschüler die Buslinie 237 benützen konnten, bezahlte die Sekundarschule Busabonnements für Fr. 30'744.00 (2010).
- 7) Der ZVV wird zu einem Drittel von der öffentlichen Hand finanziert und zu zwei Dritteln von den Fahrgästen. Das ergibt den Selbstfinanzierungsgrad von 65%. Dabei handelt es sich allerdings um eine Durchschnittszahl, die sich aus so und so vielen Fällen mit höherer Selbstfinanzierung und weiteren Fällen mit tieferer Selbstfinanzierung zusammensetzt. Die Streuung dürfte beträchtlich sein und ist ebenso unbekannt wie der Median. Der ZVV vergleicht den durchschnittlichen Selbstfinanzierungsgrad mit dem Selbstfinanzierungsgrad der Buslinie 237, der nur 25% betragen habe.
- 8) Die Buslinie 237 wurde im Fahrplan jahrelang nicht richtig aufgeführt (vgl. nachfolgend 10). Bei Verbindungssuchen im Online-Fahrplan wurde die Linie meistens nicht genannt und stattdessen komplizierte und sinnlose Umwege vorgeschlagen. Das wurde mehrfach moniert und wurde damit erklärt, dass das bei §20-Leistungen so üblich sei. Entsprechend erkannten viele potentielle Fahrgäste nicht oder erst spät, dass und wie sie die Linie 237 nutzen konnten. Dadurch wurde die Selbstfinanzierung erheblich gedrückt.

Zu den finanziellen Aspekten ergeben sich folgende Fragen

1. Gemäss vorliegender Auswertungen von PostAuto Zürich für die Fahrplanperiode vom 9.12.2012 bis 14.12.2013 betrug die Auslastung von Montag bis Freitag 13.23, am Samstag 10.67 und von Montag bis Samstag 12.81 Fahrgäste pro Fahrt. Bei total 43 Fahrten pro Tag ergibt das bei 51 Wochen (Feiertage) zu 6 Tagen total etwa 168'000 Fahrgastfahrten im Jahr.
 - a. Bitte teilen Sie mit, was für einen Fahrpreis Sie in Ihrer Kostenrechnung pro Fahrgastfahrt berechneten.
 - b. Bitte teilen Sie mit, wie Sie diesen Preis pro Fahrgastfahrt bestimmten.

2. Gemäss Auskunft von Herrn Brühwiler vom 11. September 2014 habe der Selbstfinanzierungsgrad der Buslinie 237 nur 25% betragen. Bitte teilen Sie mit, wie diese 25% berechnet wurden.

3. Nicht alle Verbindungen haben denselben Selbstfinanzierungsgrad. Bei Bahn, Schiff und Bus dürften sich Unterschiede ebenso ergeben wie innerhalb der einzelnen Gruppen. Sinnvoll ist der Vergleich mit dem Selbstfinanzierungsgrad von Buslinien.
 - a. Bitte teilen Sie mit, welches der Selbstfinanzierungsgrad von Buslinien des ZVV im Durchschnitt ist.
 - b. Bitte teilen Sie mit, welches die Streuung bei diesem Selbstfinanzierungsgrad ist.
 - c. Bitte teilen Sie mit, welches der Median des Selbstfinanzierungsgrades der Buslinien ist.

4. Es liegt in der Natur der Sache, dass neue Buslinien einen weniger hohen Selbstfinanzierungsgrad haben als alte Linien; die Leute müssen sich darauf einstellen, was lange dauern kann. Weiter dürfte es auch einen Unterschied zwischen Linien und Kursen geben.
 - a. Bitte teilen Sie mit, welches die Selbstfinanzierungsgrade der neu übernommenen *Buslinien* des ZVV von 2008 bis 2013 waren.
 - b. Welches waren Streuung und Median?
 - c. Bitte teilen Sie mit, welches die Selbstfinanzierungsgrade von neu übernommenen *Buskursen* des ZVV von 2008 bis 2013 waren.
 - d. Welches waren Streuung und Median?

Buslinie 237 – Übernahmefrage

9) Diskutiert wird, ob die Gemeindeverwaltung und die Stimmbürger von Stallikon bei ihren Entscheiden zur Buslinie davon ausgehen durften, dass der ZVV die Buslinie übernehmen und selbst betreiben werde, wenn die folgenden Kriterien erfüllt seien:

- Kostendeckungsgrad von 30% oder 10 Einsteiger pro Kurs
- Genügend Mittel des ZVV zur Finanzierung der Übernahme

Diese Bedingungen wurden so im Begleitbrief des ZVV zum in 1) genannten Vertrag umschrieben. Allerdings wurde die Übernahme nicht fix versprochen sondern hiess es:

Wir möchten an dieser Stelle auf unsere Kriterien zur Übernahme von §20-Angeboten ins normale Verbundangebot hinweisen, Die Übernahme wird im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens auf Antrag der Gemeinde durch die zuständige marktverantwortliche Verkehrsunternehmung, in Ihrem Fall PostAuto Zürich, eingegeben und durch den ZVV überprüft: Die Auslastung der bestellten Angebote sollte so hoch sein, dass sich in der Linienerechnung des ZVV im Minimum ein Kostendeckungsgrad von 30% errechnet. Wird dieser Kostendeckungsgrad nicht erreicht, kann auch eine Übernahme erfolgen, wenn im Durchschnitt mindestens 10 Einsteiger pro Kurs das Angebot benutzen. Zusätzlich müssen im Rahmen des Fahrplanverfahrens genügende Mittel für eine Übernahme vorhanden sein.“

10) Der Vertrag war auf drei Jahre befristet. Dann sollte die Gemeinde ein Übernahmege-such stellen. Weil die Übernahmekriterien gemäss 9) trotz der Hindernisse gemäss 8) erfüllt waren, stellte die Gemeinde den Antrag, doch wurde dieser mit der Begründung abgewie-sen, dass das Fahrplanverfahren geändert habe. Die Gemeinde wurde eingeladen, den Ver-trag um ein Jahr zu verlängern.

11) Das geschah. Die Übernahmekriterien gemäss 9) wurden um rund 30% übererfüllt und folglich beantragte die Gemeinde die Übernahme der Linie durch den ZVV. Dieser lehnte jedoch ab, weil die Mittel dazu fehlen würden.

12) In den folgenden Gesprächen stellte sich heraus, dass der ZVV die von den Gemeinden nach § 20 gekauften Leistungen in aller Regel übernimmt, wenn die Kriterien gemäss 9) er-füllt wurden. Das habe man auch im Falle der Buslinie 237 im Sinn gehabt, doch seien dann Bedenken entstanden, weil es um ein grosses Projekt ging. Die Übernahme der Linie 237 sei deshalb nicht budgetiert worden, als der entsprechende Antrag der Gemeinde anstand, so dass die Übernahme praktisch das ganze Budget beansprucht hätte.

Zur Nicht-Übernahme ergeben sich die folgenden Fragen

5. Trifft die Zusammenfassung in 12) zu? Was wäre zu korrigieren?
6. Warum machte der ZVV der Gemeinde die Mitteilung betreffen Übernahmekriterien, wenn eine Übernahme auch dann nicht infrage kam, wenn die genannten Kriterien um rund 30% übererfüllt wurden?
7. In wie vielen Fällen übernahm der ZVV in den Jahren 2008 bis 2013 zuvor von den Gemeinden nach §20 gekaufte Verbindungen, bei denen eine Auslastung von *weni-ger* als 12.81 bzw. 13.23 Fahrgästen pro Fahrt betrug?
8. Übernahme der ZVV auch Linien oder Kurse, bei denen die Auslastung weniger als 10 Fahrgäste pro Fahrt betrug?
9. In wie vielen Fällen übernahm der ZVV in den Jahren 2008 bis 2013 solche Verbin-dungen *nicht*, obwohl eine Auslastung von 12.81 bzw. 13.23 Fahrgästen (und mehr) pro Fahrt erreicht wurde?