

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

23.08.2006

930.

Schriftliche Anfrage von Marianne Spieler Frauenfelder betreffend ZVV, Einsatz von Privatunternehmen

Am 10. Mai 2006 reichte Gemeinderätin Marianne Spieler Frauenfelder (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2006/175 ein:

Der Zürcher Verkehrsverbund plant auf den kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2006 verschiedene Angebotsänderungen.

Dabei werden einerseits private Taxiunternehmen bei den Quartierbussen am Abend und am Wochenende eingesetzt und andererseits Früh-Kurse am Sonntagmorgen gestrichen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Überlegungen haben den Stadtrat dazu bewogen, Privatunternehmen einzusetzen?
2. Ist damit ein Stellenabbau beim VBZ-Personal verbunden?
3. Mit welchen Kostenersparnissen wird gerechnet?
4. Gedenkt der Stadtrat, weitere solche Privatisierungs-Projekte im öffentlichen Verkehr zu prüfen resp. durchzuführen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Die in der Anfrage erwähnten Angebotsänderungen bei den Quartierbuslinien sind das Ergebnis eines Überprüfungsauftrages des ZVV. Die VBZ waren aufgefordert, für Linien mit einem Kostendeckungsgrad unter 20% eine Analyse der Linienfunktion vorzunehmen und Vorschläge der Aufwandreduktion bzw. Nachfragesteigerung zu entwickeln. Im Quartierbusbereich verfolgte der Stadtrat die Strategie, durch eine Harmonisierung des Betriebsbeginns am Wochenende sowie nachfragegerechte Angebotsreduktionen auf einzelnen Linien die Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems zu erhöhen und dieses langfristig zu sichern. Die geforderten Einsparungen durch das Streichen ganzer Linien zu erbringen, war aus Sicht des Stadtrates keine Option.

Zu Frage 1: Die Nachfrage auf der betroffenen Linie 66 auf dem Streckenast Morgental-Neubühl ist abends ab 20.00 Uhr und am Wochenende gering und kann mit einem Kleinbus abgedeckt werden. Zur dringend nötigen Verbesserung des Kostendeckungsgrades muss dieses Kostensenkungspotenzial unbedingt genutzt werden. Die Beschaffung und Vorhaltung eines entsprechenden Fahrzeuges in der VBZ-Flotte für dieses beschränkte Zeitfenster ist aber nicht wirtschaftlich. Deshalb wird die entsprechende Fahrleistung – mit dem entsprechenden Fahrzeug – bei einem privaten Transportunternehmen eingekauft. Dieses ist an die Qualitätsvorgaben der VBZ gebunden und erfüllt den publizierten Fahrplan – es handelt sich also nicht um einen so genannten Ruftaxibetrieb. Die VBZ können mit der Vergabe an einen Dritten ihre Betriebskosten und die Reservehaltung bei den Fahrzeugen optimieren, während sich für die Kundschaft keine merkbare Angebotsverschlechterung ergibt. Mit dem innovativen Konzept können die entsprechenden Arbeitsplätze im öffentlichen Verkehr gesichert werden, die Alternative wäre nämlich eine Einstellung der Fahrleistungen gewesen.

Zu Frage 2: Die neu extern vergebenen Fahrleistungen entsprechen umgelegt 1,0 Stellenwerten oder 1600 Stunden pro Jahr, zusätzlich entfallen bei den VBZ 0,1 Stellenwerte für

Garagenzufahrten. Bei den VBZ ergibt sich aber trotzdem kein Personalabbau, da zum gleichen Fahrplanwechsel die Leistungen auf anderen Linien ausgebaut werden. Von den bisher regelmässig auf der Linie 66 eingesetzten Fahrdienstmitarbeiterinnen wurde eine bereits im März 2006 pensioniert, die andere wird per Ende Jahr in den Altersruhestand treten.

Zu Frage 3: Durch das gewählte Betriebskonzept und die externe Vergabe rechnen die VBZ mit Einsparungen in den Betriebskosten von rund Fr. 40 000.-- pro Jahr.

Zu Frage 4: Der Stadtrat begrüsst die sinnvolle Zusammenarbeit mit dem lokalen Gewerbe. Im vorliegenden Fall der Linie 66 gibt es zu bestimmten Betriebszeiten eine temporäre Fremdvergabe, tagsüber unter der Woche fahren weiterhin Mitarbeitende der Verkehrsbetriebe mit Fahrzeugen der eigenen Flotte. Die Verkehrsbetriebe verfügen nach wie vor über die Eidgenössische Personenbeförderungskonzession für die betroffene Linie. Die Verkehrsbetriebe können die vergebenen Leistungen unter veränderten Randbedingungen rasch und komplett ins eigene Portefeuille integrieren.

Die Verkehrsbetriebe arbeiten seit vielen Jahrzehnten erfolgreich mit Transportbeauftragten zusammen. Diese Leistungen bilden heute einen wesentlichen Teil des Angebots der Verkehrsbetriebe – vor allem bei Linien, welche auch Gebiete ausserhalb der Stadt bedienen. Die damit verbundenen Arbeitsplätze sind attraktiv und längerfristig sicher. Die Stadt Zürich ihrerseits entlastet sich damit auch von grossen Investitionen in Garageninfrastruktur und Fahrzeuge.

Die Vorteile des bewährten Zusammenarbeitsmodells sollen auch weiterhin genutzt und dieses – wo sinnvoll – situativ ausgebaut werden. Eine systematische Vergabe ganzer Linienpakete an Dritte ist aus heutiger Sicht nicht geplant.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy