

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 53. Ratssitzung vom 19. Juni 2019

1414. 2018/434

Weisung vom 14.11.2018:

Verkehrsbetriebe, Pilotprojekt «VBZ FlexNetz», Objektkredit

Antrag des Stadtrats

Für das Pilotprojekt «VBZ FlexNetz» der Verkehrsbetriebe wird ein Objektkredit von Fr. 2 983 000.–, einschliesslich Mehrwertsteuer, bewilligt (Preisstand 1. September 2018).

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

Sven Sobernheim (GLP): *Wie auch die Beratung in der Kommission zeigte, muss ich erst erklären, um was es in dieser Weisung nicht geht. Es geht nicht um autonomes Fahren bei der VBZ. Die betroffenen Busse werden alle von einem Chauffeur gefahren. Speziell am Pilotprojekt ist, dass es sich um ein durch die Nachfrage gesteuertes ÖV-Angebot handelt. Wir werden 18 Monate in Altstetten testen, wie es funktionieren wird, wenn während den Randzeiten von 20 Uhr bis 1 Uhr nachts ein Bus per App bestellt werden kann, der uns zu einer virtuellen Haltestelle im Quartier bringt. Es werden also nicht mehr alle Haltestellen im Quartier angefahren; es gibt deutlich mehr Haltestellen, als der konventionelle Bus anfahren würde. Die in der App sichtbaren Haltestellen werden dann angefahren, wenn sie benötigt werden. Es wird sich nicht um einen Taxi-Ersatz, sondern vielmehr um eine normale Buslinie handeln. Wenn das FlexNetz im Pilotprojekt im Betrieb sein wird, kann es sein, dass sie beim Letzigrund stehen und nach Hause in Altstetten wollen. Das kann als Zielort ausgewählt werden. Die FlexNetz-App gibt dann an, mit dem Tram 2 bis Farbhof zu fahren. Von dort wird dann der FlexNetz-Bus zur virtuellen Haltestelle im Quartier fahren. Es handelt sich um ein Angebot, das sich zwischen dem bestehenden Angebot und dem, was Private anbieten, bewegt. Das Pilotprojekt soll gewisse Fragen beantworten und darum wissenschaftlich begleitet werden. Die Nutzerfreundlichkeit soll dargestellt und die Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten aufgezeigt werden. Es soll aber auch mit Kundenfeedback bezüglich der Qualität und Attraktivität gearbeitet werden. Schliesslich soll auch mit einer Einschätzung der Wirtschaftlichkeit ermittelt werden, ob sich das Angebot nicht nur bewährt, sondern auch finanziell lohnt. Das Angebot soll die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern, in dem es ein Ausgleich vornimmt. Es handelt sich um einen Ausgleich der Nachteile, die der öffentliche Verkehr beispielsweise zu Randzeiten oder in Randgebieten haben kann. Wir bewegen uns an einem Ort, an dem wir nicht genau wissen, was geschehen wird. Darum handelt es sich um ein Pilotprojekt. Die ersten neun Monate wird das Angebot die Buslinie 35 in Altstetten mit fünf Fahrzeugen mit jeweils fünf Sitzplätzen ergänzt. In der zweiten Hälfte ist es möglich, dass die Buslinie 35 ab 20 Uhr eingestellt wird und dass das FlexNetz die Buslinie 35 ersetzt und ergänzt. Ob das so eintreten wird, wissen*

wir aber nicht. Das wird mit zwei der Klein-Fahrzeuge, die ich bewusst nicht als Kleinbus-Fahrzeuge bezeichne, ergänzt werden. Das Zielpublikum sind die bisherigen Nutzer der Buslinie 35, aber auch Nutzer, die das Angebot bisher nicht nutzen, weil es für sie zeitlich oder örtlich unattraktiv ist. Wie diese bisher unterwegs sind, zu Fuss, mit dem Velo, mit dem Taxi oder vielleicht wegen des schlechten Angebots dieser Zeit überhaupt nicht, wird hoffentlich mit dem Testversuch ermittelt werden. Im letzten Moment der Beratung in der Kommission tauchte das Thema der Behindertengerechtigkeit auf. So wie das Projekt aktuell angedacht ist, werden die Busse nicht behindertengerecht sein. Die Mehrheit begrüsst die Idee zum Pilotprojekt und ist bereit, 3 Millionen Franken dafür zu sprechen. Damit kann ermittelt werden, ob das eine Ergänzung des zukünftigen ÖV-Angebots und in einem Quartier mit einer grossen Fläche und wenig dichtem Raum eine Alternative sein kann. Die Diskussion zur Behindertengerechtigkeit werden wir in einem Begleitpostulat diskutieren können. Die Mehrheit ist überzeugt, dass die VBZ diesen Schritt wagen muss, auch wenn der Wermutstropfen, warum die VBZ das Projekt zusammen mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ausführen muss, nicht vollständig verstanden wird; eigentlich müsste der ZVV das zusammen mit der VBZ machen. Wir sind überzeugt, dass sich die VBZ mit Altstetten eine gute Örtlichkeit ausgewählt hat und dass auch im Sinne der «Smart City» ein wichtiger Schritt begangen wird.

Kommissionsminderheit:

Christoph Marty (SVP): Wir sehen es nicht als Gemeindeaufgabe, die Menschen von Türe zu Türe zu bringen. Mir ist keine Gemeinde bekannt, die einen solchen Vollservice anbietet. Auch haben wir Zweifel daran, dass der Teil der Bevölkerung, den solch massgeschneiderte Lösungen am meisten dienen würden – den ältesten unserer Mitbürger – wie weit sie mit applikationsbasierten Lösungen umgehen können. Das Model ist aus Deutschland bekannt. Dort gibt es Automobilkonzerne, die dieses System in verschiedenen Grossstädten anbieten, dies aber eher auf Hauptlinien und somit unter vollständig anderen Voraussetzungen. Das kleinräumige Zürich verfügt über eine exzellente ÖV-Versorgung. Die Zuglinien der SBB und die Hauptstrecken der VBZ decken nahezu hundert Prozent der ÖV-Personenbeförderungsleistung ab. Darum lässt sich unter solchen Prämissen kein Anbieter finden, der sich auf ein offenkundig unwirtschaftliches Projekt einlassen würde. Die Quartierbusse, die eine vertiefte Feinerschliessung anbieten, fahren relativ selten. Sie starten morgens spät und stellen den Betrieb am Abend relativ früh wieder ein. Es muss eingestanden werden, dass die vor über zwanzig Jahren eingeführten Quartierbusse nicht als Erfolgsmodell bezeichnet werden können. Es ist naheliegend, dass etwas geändert werden soll. Da in den Quartieren gezielt damit begonnen werden sollte, die Wahlmöglichkeit der individuellen motorisierten Mobilität zu sabotieren, ist es naheliegend, dass nun versucht wird, etwas Hybrides, eine Art öffentlicher MIV, einzuführen. Der ordnungspolitisch konsequente Weg wäre, schwach frequentierte Linien stillzulegen. Eines der wichtigen Legislaturziele von STR Michael Baumer ist es wahrscheinlich, dass er in zweieinhalb Jahren wiedergewählt wird. Ein sicherer Weg, das zu erschweren, wäre es, den Leuten Leistungen wegzunehmen, an die sie sich mittlerweile gewöhnten, auch wenn sie sie kaum nutzen. Was die Dienstabteilung ausarbeitete, ist eine Art Taxi-Dienst. Es handelt sich um eine Mischung zwischen Bus und Taxi-Dienst, ähnlich wie er vom Unternehmen Uber angeboten wird, nur dass dies auf Kosten

der Allgemeinheit erfolgt. Der Betrieb eines Kleinbusses mit dem Fahrer wird inklusive einem Gemeindegemeindekostenanteil mindestens hundert Franken pro Betriebsstunde kosten. Aller Voraussicht nach werden die Fahrzeuge im Mittel von einem bis zwei Passagieren etwa vier Mal pro Stunde genutzt werden. Wenn sie nicht bereits ein Abonnement besitzen, bezahlen die Passagiere etwa vier Franken für eine Fahrt. Wie ruinös dieses Geschäftsmodell sein wird, ist aus finanzieller Sicht absehbar. Wir sind darum gegen den Versuch in dieser Form. Wir stehen für einen leistungsstarken ÖV ein. Solche Hybridlösungen gehörten nicht dazu. Das abgedeckte Gebiet ist relativ gross. Wenn ein solcher Versuch gemacht wird, sollte er klein sein. Ein absehbares Scheitern wird somit auch zu einem kleinen Irrtum. Das Ganze wird in einem wirtschaftlichen Fiasko enden. Dass die drei Millionen Franken aller Voraussicht nach wenig zielführend ausgegeben werden, ist nur eine Seite des Ganzen. Solche Versuche werden vollständig misslingen und es ist bereits heute absehbar, dass den drei Millionen Franken gutes Geld nachgeworfen wird.

Ernst Danner (EVP) stellt namens der Parlamentsgruppe EVP folgenden Rückweiserungsantrag: Diese Weisung ist an den Stadtrat mit dem Auftrag, innerhalb von maximal sechs Monaten eine Weisung mit einem behindertengerechten Angebot, das Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung nicht ausschliesst, vorzulegen, zurückzuweisen. Das Projekt ist innovativ und zukunftsgerichtet. Eine Überprüfung lohnt sich sehr. Für uns ist es jedoch eine Selbstverständlichkeit und eigentlich trivial, dass ein solches Angebot im Jahr 2019 von Anfang an behindertengerecht ausgestaltet werden muss. Die Übergangsfrist, die dem ÖV für die Herstellung der Behindertengerechtigkeit eingeräumt wurde, ist bereits zu achtzig Prozent abgelaufen. Von den zwanzig Jahren bleiben noch knapp vier Jahre. Bis dann muss der öffentliche Verkehr vollständig behindertengerecht sein. Die Verhältnismässigkeit muss dabei berücksichtigt werden, das Central etwa wird auch im Jahr 2024 noch nicht behindertengerecht sein. Aber ein solches Projekt, das als etwas Zukunftsorientiertes betrachtet wird und ein Teil der «Smart City» sein sollte, darf nicht die mobilitätseingeschränkten Menschen ausschliessen. Das darf nicht sein. Mit dem Begleitpostulat besteht eine Behelfslösung. Für mich ist aber nicht nachvollziehbar, wieso die Kommission abgeschlossen hat. Sie stellte in der letzten Sekunde fest, dass das Projekt nicht behindertengerecht ist und vielleicht war die Überlegung, dass bereits so lange diskutiert wurde, dass nun abgeschlossen werden sollte. Das Projekt ist jedoch nicht zeitkritisch. Wenn wir zwei oder drei Monate länger warten, bietet das eine Grundlage für ein Projekt, das auch vorzeigbar ist. Als Stadt Zürich können wir kaum von einem innovativen und zukunftsorientierten Projekt sprechen, wenn es nicht behindertengerecht ist. Ich denke dabei nicht nur an Menschen im Rollstuhl. Viele ältere Menschen verfügen über eine eingeschränkte Mobilität und können beispielsweise nur hundert Meter weit mit Stöcken gehen oder sind auf einen Rollator angewiesen. Diese Menschen sind auf diese Busse angewiesen. Darum ist es aus unserer Sicht zwingend, dass von Anfang an Lösungen gesucht werden, die diesen Bedürfnissen gerecht werden. Dass bereits Gespräche geführt wurden, ist nicht ausreichend. Das Projekt muss von Anfang an sauber aufgegleist werden, erst dann können wir zu ihm stehen.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): Für eine wahrscheinliche Mehrheit kann ich erklären, warum der motivierte Rückweisungsantrag das falsche Mittel ist. Er verlangt, dass das Angebot dem Behindertengesetz entsprechen muss. Das Behindertengesetz hält fest, dass der Bus autonom benutzbar sein muss. Autonom nach dem heutigen Stand der Ansichten bedeutet aber nicht, dass ein Mensch eine Busklappe öffnen oder einer alten Frau mit ihrem Rollator in den Bus helfen muss. Dieses Angebot könnte wahrscheinlich auch mit diesen Bussen sichergestellt werden; der Chauffeur kann einer gebrechlichen Person mit einem Rollator helfen. Wenn die autonome Benutzung sichergestellt werden soll, braucht es ein Niederflurfahrzeug und eine 23 Zentimeter hohe Haltekante. Es geht um virtuelle Haltestellen. Diese sind in der App sichtbar. Im Strassenraum sind keine Anpassungen geplant. Wenn die autonome Benutzung für dieses dichte Netz sichergestellt werden soll, muss Altstetten gewissermaßen umgegraben werden – alle Trottoirkanten müssten auf 23 Zentimeter angehoben werden. Darum geht es im Begleitpostulat; um eine adäquate Ersatzlösung, nicht um eine autonome Benutzung. In diesem Pilotprojekt wird es auch schwierig werden, wenn jemand mit einem Zwillingsskinderwagen den Bus benutzen will. Das ist eine der Herausforderungen, mit der wir am Ende ein Fazit ziehen können. Der autonome Bus in Schaffhausen wird übrigens auch von einem Menschen begleitet, der die Klappe ausfahren kann, damit jemand im Rollstuhl einsteigen kann. Die Busse sind Fünfplätzer mit einem Chauffeur. Dieser verfügt über die Zeit und Möglichkeit, gebrechlichen Menschen beim Einsteigen zu helfen und kann den Rollator im Kofferraum verstauen. Wenn dem nicht so ist und wir nach sechs Monaten feststellen müssen, dass nicht alle, die den Bus nutzen wollen, das tun können, ist das Fazit klar und das Pilotprojekt wird beendet. Die motivierte Rückweisung ist abzulehnen, weil sie nicht realistisch und in diesem Zeitraum nicht lösbar ist und weil sie das Projekt wahrscheinlich nicht verbessert, sondern lediglich verhindert.

Heidi Egger (SP): Eigentlich überzeugte mich das Pilotprojekt «VBZ FlexNetz» vollständig und ich hätte das Projekt sehr gerne begleitet. Ob es der richtige Ort und die richtige Art ist, wäre nach Ablauf des Versuchs ersichtlich gewesen. Auch wäre möglich gewesen, dass der Versuch mit einer Taxi-Firma viel besser wäre, als eigene Busse einzukaufen. Aber auch das ist erst nach einem Versuch ersichtlich. Dass das Pilotprojekt aber Menschen mit Behinderung ausschliesst, geht nicht. Die EVP will mit dem motivierten Rückweisungsantrag, dass der Stadtrat in einem halben Jahr eine neue Weisung vorlegt, mit der die Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung nicht ausgeschlossen werden. Die SP stimmt dem Rückweisungsantrag zu. Sollte er abgelehnt werden, bleiben wir in der Enthaltung zum Projekt.

Andreas Egli (FDP): Das Grundproblem ist, dass während den Randzeiten die Quartierbusse schlecht ausgelastet sind. Werden diese Linien darum eingestellt, besteht in den Quartieren kein Angebot mehr. Fehlt dieses Angebot, wäre das ein Grund, ein Auto zu kaufen. Dieser Fall würde eintreten. Es ist insofern richtig, dass das Projekt «VBZ FlexNetz» nichts mit autonomen Fahrzeugen zu tun hat, da die aktuelle Planung Chauffeur

feure vorsieht. Womöglich werden Diesel-Fahrzeuge durch die Stadt fahren, indem einer der Quartierbusse, die allerdings in der Regel auch mit Diesel fahren, eingestellt wird. Mehrere Fahrzeuge werden unterwegs sein. Da diese mit Chauffeurs betrieben werden, wird das teuer werden. Aber um Erkenntnisse über die Nutzung und Chance der Fahrzeuge zu gewinnen, bedeutet es keinen Vorteil, wenn die Erkenntnisse erst gewonnen werden können, wenn die Fahrzeuge bereits da sind und festgestellt wird, dass die Konkurrenz bereits mit diesen Fahrzeugen unterwegs ist. Eine Möglichkeit ist, das Ganze als private Angelegenheit aufzugleisen. Andererseits halte ich es jedoch für positiv, dass das Unternehmen in vielen Bereichen marktwirtschaftlich, betriebswirtschaftlich und innovativ geführt wird. Wenn die Verwaltung innovativ vorgeht, unterstützen wir das. Darum sagen wir Ja zu diesem Versuch, der zeitlich und finanziell begrenzt ist. Aus diesem Versuch werden Erkenntnisse gewonnen über die VBZ. Auch bedeutet er einen Image-Gewinn für die VBZ, wenn sie sich als innovatives Unternehmen ausweisen kann, das Forschung betreiben kann. Bezüglich der Behindertengerechtigkeit des Projekts gibt es mehrere Aspekte, die berücksichtigt werden müssen. Ein wesentlicher Aspekt ist, dass einer dieser Busse, der nun zur vorübergehenden Stilllegung gedacht ist, effektiv behindertengerecht ist. Es kann nicht sein, dass im Rahmen eines solchen Testprojekts das Angebot bezüglich der Behindertengerechtigkeit verschlechtert wird. Das kommunizierten wir auch in der Kommission deutlich und darum reichten wir das nachfolgende Postulat gemeinsam ein. Vor diesem Hintergrund erscheint es mir seltsam, wenn es der erklärte Wille der Stadt ist, dass das Projekt behindertengerecht umgesetzt werden soll und trotz dieser Zusicherung das Projekt zurückgewiesen werden sollte und mit unbestimmten Auflagen später ein neuer Versuch gestartet werden soll. Die Rückweisung kommt für uns nicht in Frage. Es ist die Zusicherung der Verwaltung, dass eine Lösung für eine behindertengerechte Umsetzung gefunden wird und dass es zumindest nicht zu einer Verschlechterung der aktuellen Situation führt. Es ist darum seltsam, dass trotz der Kenntnis des Postulats und dieser Zusicherung der Verwaltung einerseits am Antrag zur Rückweisung festgehalten wird und dass dieser andererseits unterstützt wird, obwohl vorher in der Kommission die Mitarbeitsmöglichkeit bestand und diese schätzungsweise nicht genutzt wurde, obwohl das offenbar entsprechend dem Interesse und der Ansicht notwendig gewesen wäre. Es ist schade, dass hier der Verwaltung nicht das minimale Vertrauen geschenkt wird.

Res Marti (Grüne): Wir sind uns darüber einig, dass das Projekt ein Versuch ist und dass es sein kann, dass das System nicht funktionieren wird. Wir wissen nicht, wie sich der Versuch entwickeln wird, ohne dass er durchgeführt wird. Wenn keine Gemeinde bekannt ist, die über ein solches Angebot verfügt, lade ich nach Heiden ein, wo es einen «Rufbus» gibt. Nicht per App, aber per Telefon kann man sagen, wo man losfahren und wo man aussteigen will. Das System ist also bereits vorhanden, nur ist es nicht sehr optimiert, es stützt sich aber auf die Fach- und Ortskompetenz des Chauffeurs ab. Das System funktioniert gut. Ich bin mir aber sicher, dass das Angebot in Heiden nicht kostendeckend ist. Es handelt sich aber um einen besseren Dienst, als wenn sie einen Bus von A nach B und zurückfahren lassen würden. Die Frage der Behindertengerechtigkeit diskutierten wir in der Fraktion ausführlich. Wir sind aufgrund der Ausführungen in der Kommission sicher, dass die VBZ eine Lösung für die mobilitätsbehinderten Personen finden kann. Das erwarten wir. Das Angebot dient in den ersten neun Monaten lediglich

als Ergänzung zur Buslinie 35. Das bedeutet somit auch für mobilitätsbehinderte Personen keine Verschlechterung des aktuellen Angebots. Das Angebot bedeutet während des gesamten Zeitraums eine grosse Verbesserung für Personen mit Mobilitätsbehinderung – solange sie nicht auf einen Rollstuhl angewiesen sind – da die virtuellen Haltestellen deutlich näher sein werden. Das gilt für alle, die laufen können und beispielsweise mit einem Rollator oder einem Stock unterwegs sind. Wenn Personen auf einen Rollstuhl angewiesen sind, wird das jedoch mit den vorgesehenen Fahrzeugen nicht funktionieren. Wir sind uns aber sicher, dass die VBZ auch dafür eine Lösung finden wird. Eine Zusammenarbeit mit der Organisation Behinderten Transporte Zürich (BTZ) oder der Vorschlag von Andreas Egli (FDP) sind zwei Möglichkeiten für eine Lösung. Dementsprechend werden wir dem Rückweisungsantrag nicht zustimmen. Das Begleitpostulat werden wir aber natürlich unterstützen.

Hans Jörg Käppeli (SP): Ich setze mich seit Jahren für einen behindertengerechten ÖV ein. Alle sollen barrierefreien Zugang haben. Wenn es für Menschen im Rollstuhl funktioniert, profitieren auch Menschen mit Rollator, Kinderwagen oder Gepäck davon. Das ist sehr gut für wenig fitte, aber auch komfortabel für fitte Menschen und es handelt sich um ein Qualitätsmerkmal eines guten ÖV. Das Ein- und Aussteigen geht somit schneller, was zu kürzeren Reisezeiten führt. Mein Fokus liegt auf der Infrastruktur. Ich gebe zu, dass ich nicht wahrnahm, dass das FlexNet nicht behindertengerecht ist und dass viele Menschen davon ausgeschlossen sind. Entgegen der Aussage von Res Marti (Grüne) diskutierten wir nicht ausgiebig, sondern stellten das Hals über Kopf beim Abschluss fest. Dass ein Mangel besteht, wurde uns von Dritten zugetragen. Wir wurden überrumpelt. Darum enthielten wir uns in der Kommission. Es ist ziemlich peinlich, dass der VBZ und dem Stadtrat dieser Mangel bekannt war und dass er in der Weisung verschwiegen wurde. Dieser Weisung können wir nicht zustimmen. Es kann nicht sein, dass vielen Menschen der Zugang verweigert wird. Das ist diskriminierend. Ich verstehe nicht, dass STR Michael Baumer nicht besser für ein behindertengerechtes Angebot sensibilisiert ist. Als Präsident der BTZ müsste er sensibilisiert sein und dürfte ein Projekt nicht gutheissen, das nicht von Anfang an behindertengerecht ist. Einer solchen Weisung kann ich nicht zustimmen, ich werde Nein stimmen, auch wenn ich dann mit der SVP stimme. Ich bin nicht grundsätzlich gegen einen Pilotversuch. Manchmal muss etwas versucht werden, was hier grundsätzlich richtig ist. Ich bemängelte aber bereits in der Kommission, dass keine vorhergehende Erhebung darüber, was die Menschen wollen, was sie vermissen und welche Verkehrsbedürfnisse bestehen, vorhanden ist. Wenn diese Erhebung nicht erstellt wird, kann nach dem Versuch nicht herausgefunden werden, ob das Angebot tauglich ist, ob es eine Verbesserung bedeutet oder ob weiterhin Defizite bestehen. Was bei einem solchen Vorgehen geschieht, sieht man beim Beispiel Affoltern. Die VBZ kreierte dort ein neues Angebot. Im Dezember dieses Jahres hätte es eingeführt werden sollen. Der ZVV hätte jährlich knapp eine Viertel Million Franken zur Verfügung gestellt. Das Angebot war aber so schlecht, dass es für die Bevölkerung nicht in Frage kam und die VBZ musste es zurücknehmen. In Affoltern muss nun weitere zwei Jahre gewartet werden. Eine sorgfältige Bedarfserhebung hätte das verhindert. Der Perimeter ist massiv grösser, als das Gebiet, das von der Buslinie 35 abgedeckt wird. Das Angebot besteht zum weiterhin bestehenden Angebot von Tram und Bus. Das bedeutet eine Kannibalisierung: Es kostet und die Leute haben es ein wenig bequemer.

Stephan Iten (SVP): *Über das Votum von Hans Jörg Käppeli (SP) bin ich überrascht und auch ein wenig enttäuscht, dass diese Feststellung erst jetzt erfolgt. Ausgerechnet bei diesem Projekt kam die Forderung nach den entsprechenden Halteketten nie. Während der gesamten Zeit wurde der Mangel der Behindertengerechtigkeit nicht festgestellt. Auch für uns war vieles offen. Die Frage, wo die Busse parkieren, wenn sie nicht im Einsatz sind, konnte nicht beantwortet werden. Das Projekt ist noch nicht ausgereift. Wir verstehen, dass es sich um ein Pilotprojekt handelt. Aber auch bei Pilotprojekten sollten wichtige Punkte geklärt sein. Über die Erkenntnisse der EVP bin ich wiederum sehr überrascht. Das Projekt sei zielführend und zukunftsgerichtet. Das weiss aber selbst die VBZ nicht. Wenn die SP nun in die Enthaltung geht, bin ich gespannt, welchen Sinn dann das Begleitpostulat erfüllt. Es wäre einfacher gewesen, wenn die SP mit uns von Anfang an in der Ablehnung gewesen wäre. Die Busse werden nicht den Forderungen entsprechen; sie werden nicht mit den CO₂-Zielen vereinbar sein. Das wäre Grund genug für eine Ablehnung. Auch die GLP müsste die Weisung ablehnen. Ihre Fraktionserklärung hält Investitionen in die klimawandels- und fossilfreie Wirtschaft fest. Den Rückweisungsantrag lehnen wir zusammen mit der gesamten Weisung ab. Das Pilotprojekt braucht es nicht; es gibt bereits genügend Anbieter; es gibt Uber, Taxis und spezifische Möglichkeiten für die Behinderten.*

Pascal Lamprecht (SP): *Der öffentliche Verkehr ist aus meiner Sicht Teil der Grundversorgung. Es ist zu begrüßen, wenn die VBZ versucht, mit der Zeit zu gehen und einen unternehmerischen Geist zeigt. Auch die ökonomischen Folgen sind offen, auch wenn sie einem kalkulierbaren Risiko entsprechen. Wenn es allenfalls zu einem Ersatz der Buslinie 35 kommt, kann das gut aufgehen. Es handelt sich aber um eine Grundversorgung; nicht jede Grundversorgung muss gewinnbringend sein. Aus Sicht der SP besteht aber ein Fehler. Wir hoffen, dass dieser korrigiert wird; vielleicht durch den Rückweisungsantrag, weil keine zeitliche Dringlichkeit besteht. Das Zielpublikum wurde zu wenig angesprochen. Die Sprache war von Senioren, die keine App bedienen können oder die nach 20 Uhr nicht mehr draussen sind, für die genau dieses Angebot entstehen soll. Ein Zielpublikum sind aber auch die Kinder oder Jugendlichen, die beispielsweise nach dem Training nach Hause gehen. Im Quartier kommt es auch immer wieder zu Grossanlässen, für die ein Teil der Badenerstrasse gesperrt wird. Dann besteht beispielsweise die Nachfrage, dass Menschen vom Stauffacher oder von der Kalkbreite aus zum Farbhof fahren und ein solches Angebot gut nutzen können. Was uns stets störte, ist, dass der ZVV das Ganze sehr gerne beobachtet, sich aber nicht daran beteiligen will.*

Christoph Marty (SVP): *Das Argument mit den Grossanlässen ist per se ein Widerspruch. Die Busse verfügen über eine Handvoll Sitze – das geht nicht auf. Das Rufbus-Angebot besteht seit Jahrzehnten. Auch in Deutschland wurde es eingeführt. Dafür muss eine Stunde vorher angerufen werden. Das entspricht nicht dem vorliegenden Projekt. Die Behindertengerechtigkeit ist sehr gut gemeint. Da ich selbst Fahrzeuge in dieser Grösse habe und weiss, dass sie nicht wie ein Linienbus beliebig variabel sind, sehe ich diesbezüglich Probleme. Entweder können diese Fahrzeuge als Behinderten-transport oder als Personentransport benutzt werden. Gut gemeint ist in diesem Fall wieder nicht automatisch gut gemacht. Eine privatwirtschaftlich organisierte Sache wäre*

zu begrüßen. Wir lehnen einen Nanny-Staat, der uns vor der Haustüre absetzt, ab. Das Angebot konkurriert das Taxigewerbe teilweise. Die Taxibranche hat aber jetzt bereits mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Mit solchen Modellen werden diese Schwierigkeiten nicht kleiner. Zudem muss die Stadt nicht kostendeckend arbeiten. Drei Millionen Franken werden ausgegeben, um zu schauen, was geschehen wird. Private müssten hingegen kostendeckend arbeiten. Nach drei Jahren wird man erkennen, dass das Projekt nicht effizient war. Die drei Millionen wurden aber bereits ausgegeben; wenn nun noch zwei Millionen investiert werden, wird das Projekt vielleicht besser. In zwanzig Jahren werden es dann fünfzig oder hundert Millionen Franken sein, die für etwas Unbrauchbares ausgegeben wurden.

Sven Sobernheim (GLP): Es wurde argumentiert, dass es sich um eine seltsame Hybridlösung handle, die doppelt Geld kosten werde. Dem muss ich entgegenen, dass die Buslinie 35 mit ihrem Kostendeckungsgrad auch keine günstige Lösung darstellt. Der Test muss vollzogen werden, damit wir herausfinden können, welche Variante günstiger sein kann. Seit der ersten Frage, die in dieser Kommission gestellt wurde, waren zumindest gewisse Teile der SP sehr skeptisch. Erst war es die Idee von Hans Jörg Käppeli (SP), dass das FlexNetz in Affoltern angelegt werden sollte. Danach folgten keine Beanstandungen mehr, weil das Affoltern-Konzept von der VBZ gestoppt wurde. Dann erschien plötzlich im letzten Moment ein Rettungsanker; ein Vorwand, um das Projekt ablehnen zu können. Es handelt sich um ein Problem, das angegangen werden muss, aber nicht um eine Begründung, mit der man das Pilotprojekt an den Stadtrat zurückweisen kann. Das Problem wird mit dem Begleitpostulat angegangen. Eine Lösung kann so gefunden werden, beispielsweise könnte in der FlexNetz-App eine BTZ-Bestelloption eingeführt werden. Eine adäquate Ersatzlösung ist eine realistische Option für das Pilotprojekt; eine autonome Benutzung des FlexNetzes ist unrealistisch.

Joe A. Manser (SP): In der letzten Zeit machte die VBZ sehr viele gute Sachen und Fortschritte. Aber dieses Projekt gehört definitiv nicht dazu. In der Weisung sind über zwölf verschiedene Grundsätze, Aspekte und Absichten des Projekts aufgezählt. Mit keinem Wort wird die Frage der Zugänglichkeit für Mobilitätsbehinderte erwähnt. Dabei ist eigentlich klar: Es gibt ein Behindertengleichstellungsgesetz. Es gibt sogar eine Kantonsverfassung und eine UNO-Konvention. Das sind alles Gründe, warum klar sein sollte, dass es sich um einen Aspekt handelt, der zumindest dargelegt werden müsste. Dass Alternativen vorhanden sind und dass bei einem Pilotprojekt die Frage der Verhältnismässigkeit eine Rolle spielt, ist klar. Aber dass die Weisung das nicht thematisiert, kann nicht sein. Die Verwaltung verfügt über falsche Informationen oder Vorstellungen. So wurde eine Frist erwähnt, die erst im Jahr 2024 ablaufen wird. Das stimmt, aber das gilt weder für Neues noch für Provisorien. Irritierend ist auch, dass die VBZ seit vielen Jahren über eine Kommission für Menschen mit Behinderung und älteren Menschen verfügt. Sie tagt regelmässig und bespricht Themen, die die Nutzergruppe betrifft. Dass dieses Projekt nicht behindertengerecht ist, wurde dort nie thematisiert. Das kann nicht sein. Zur Freude nahm ich zur Kenntnis, dass eigentlich alle der Meinung sind, dass eine Lösung gefunden werden muss. Ich las das letzte Kommissionsprotokoll, wo ich aber auch «kostenneutral» las. Im Rahmen des eingestellten Betrags soll die Alternativ- oder Ersatzlösung gefunden werden. Das ist ein wenig blauäugig. Im Kreis 9 leben 80

bis 90 Menschen mit einem Rollstuhl und rund 800 Menschen, die mobilitätsbehindert sind. Ein Teil davon verfügt über ProMobil-Fahrberechtigungen. Das sind Menschen, die eine Bushaltestelle nicht erreichen können. Für einen Teil dieser Menschen könnte das Projekt also eine gute Lösung sein, wenn das Fahrzeug dafür geeignet wäre. Das ist jedoch offen. Es sind gewisse Risiken vorhanden. Ob der Ersatz mit dem vorliegenden Budget realisiert werden kann, bezweifle ich. Der gute Willen ist erkennbar, aber das Ganze ist noch zu blauäugig.

Derek Richter (SVP): *Das Angebot konkurrenziert private Anbieter direkt – unter anderem mich. Ich bin in diesem Metier unterwegs. Für unter 80 Franken pro Stunde kann ich mit einem solchen Fahrzeug nicht arbeiten. Das ist ein rein betriebswirtschaftlicher Faktor. Ich bin mit Fahrzeugen unterwegs, die einen mittleren fünfstelligen Betrag kosten. Der Stadtrat weiss, wieviel ein BTZ-Fahrzeug für Personen mit Mobilitätseinschränkungen kostet. 80 Franken sind hier nicht mehr haltbar. Ein solches Fahrzeug kostet einen sechsstelligen Betrag. Es handelt sich hier um einen Paradigmenwechsel. Die VBZ fährt nach Fahrplan. Jetzt soll plötzlich ein On-demand-System eingeführt werden und die private Konkurrenz darstellen. Das darf meines Erachtens nicht sein. Nun soll der Versuch auch noch im Sinne der 2000-Watt-Gesellschaft in die CO₂-Hysterie eingebettet werden. Es handelt sich um ein Konzept, das niemals eine tragbare Eigenwirtschaftlichkeit aufweisen kann. Heute besteht im ÖV ein Kostendeckungsgrad von ungefähr fünfzig Prozent. Wenn das Pilotprojekt ein zweistelliger Betrag erreichen kann, verspreche ich dem Stadtrat eine Schachtel Pralinen. Die VBZ könnte mit den drei Millionen Franken weit besseres erreichen, etwa Fahrgastinformationen oder zumutbares Rollmaterial.*

Andreas Egli (FDP): *Die SP brachte das Thema erst ganz am Schluss der Kommissionsberatungen ein. Dann waren wir uns alle einig, dass wenn das Projekt ausgeführt werden soll, die Behinderten nicht ausser Acht gelassen werden dürfen und dass ihnen ermöglicht werden muss, dass sie weiterhin am öffentlichen Verkehr teilnehmen können. Diese Lösung wurde gefunden und gemeinsam ein Postulat eingereicht. Jetzt aber befürwortet die SP den Rückweisungsantrag. Konkret würde das aber einem Entziehen der Verantwortung entsprechen. Wenn das die grösste Fraktion macht, müsste sie präsentieren können, wie sie sich das Projekt nach der Rückweisung vorstellt. Wenn dann die grösseren Quartierbusse eingesetzt werden sollen, ergibt das ökologisch gesehen keinen Sinn mehr. Die andere Möglichkeit ist, dass überall das Zürich-Bord erstellt wird. Das kann auch nicht die Absicht der Rückweisung sein. Andere Vorstellungen wurden bisher keine präsentiert. Das bedeutet, dass der Versuch nicht stattfinden kann. Das würde der Ablehnung der SVP entsprechen. Die Entwicklung von kleineren Fahrzeugen wird stattfinden. Die Zukunft wird auch ohne die SP stattfinden.*

Res Marti (Grüne): *Ich sagte nicht, dass wir die Probleme bezüglich der mobilitätsbehinderten Personen in der Kommission ausführlich diskutierten – wir diskutierten sie in der Fraktion ausführlich. In der Kommission wurde jedoch glaubwürdig versichert, dass eine Lösung erarbeitet wird. Ich bin überzeugt, dass diese kommen wird. Fünf Parkplätze werden sich in Altstetten finden lassen. Das Projekt wird indirekt vom ZVV be-*

zahlt. Er bezahlt nicht eine Versuchswelle nach der anderen. Die VBZ fährt heute bereits mehr als on demand im Sieben-Minuten-Takt, insbesondere in den Randgebieten fährt die VBZ oft mehr als on demand. Dort sucht die VBZ eine Alternative, damit sie nur noch fahren muss, wenn jemand das Angebot nutzen will.

Hans Jörg Käppeli (SP): Wir haben nicht gesagt, dass für den FlexNetz-Betrieb eine Infrastruktur ausgebaut werden muss. Beim normalen Linien-Betrieb stehe ich dezidiert für eine gute Infrastruktur ein; das gilt nicht fürs FlexNetz. Wenn etwas unvollständig ist, entspricht es einem normalen Vorgehen, erst die Beratungen weiterzuführen, also nicht abzuschliessen. Danach besteht beispielsweise die Möglichkeit von Dispositivanträgen. Wir entschieden uns für ein Begleitpostulat. Dort geht es um ein Angebot und darum, einen Mangel zu beheben. Es geht nicht um die Infrastruktur. Das Postulat hängt auch davon ab, ob der Stadtrat willens ist, es umzusetzen. Im Projekt funktionierten einige Sicherungen nicht. Eine davon ist die von Joe A. Manser (SP) erwähnte Kommission der VBZ. Die Leitung der VBZ stellte auch nicht fest, dass das Projekt nicht behindertentauglich ist. Ob auch die Fachstelle für Gleichberechtigung das Problem nicht sah, ist nicht bekannt. Die Mehrheit des Rats fordert beinahe wöchentlich Gleichberechtigung, Gleichstellung, Abbau von Ungleichbehandlungen und die Bekämpfung von Diskriminierungen. Das Geschlecht, die Ausrichtung, der Stand, die Herkunft, die Ausbildung, die wirtschaftliche Situation – all das wird berücksichtigt. Aber bezüglich der Behinderten ist diese Mehrheit salopp und lässt sie im Regen stehen.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

STR Michael Baumer: Es handelt sich um ein Projekt, das nicht einer Alltagsweisung entspricht. Die Stadt, das ÖV- sowie das gesamte Verkehrssystem der Stadt stehen vor zwei Herausforderungen. Eine ist das Bevölkerungswachstum, das auch in den kommenden Jahren weiterbestehen wird. Das gilt auch für die Arbeitsplätze, was eine Rolle für den Pendelverkehr spielt. Die andere Herausforderung ist, dass der technologische Wandel vor der Tür steht. Beinahe täglich kann in der Zeitung etwas über autonome Fahrzeuge gelesen werden. Es gibt die Vorstellung, dass der ÖV obsolet wird, wenn die autonomen Fahrzeuge alle Pendler vom Bahnhof abholen. Bei der VBZ und im Departement stellten wir Überlegungen an, wie eine solche Zukunft tatsächlich aussehen könnte. Wenn am Hauptbahnhof eine S-Bahn mit 400 Menschen ankommt, was morgens alle zwei Minuten geschieht, kann das nicht mit autonomen Fahrzeugen gelöst werden. Wir brauchen da unsere grossen Gefährte, unsere Trams und Busse, die eine Masse transportieren können. Ein Problem im ÖV-System besteht aber weiterhin: Die Quartiere sind teilweise sehr schwach erschlossen. Die Quartierbusse fahren in einem schlechten Takt und abends werden sie früh eingestellt. Das stellt die Erschliessung der Bevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr eigentlich nicht sicher. Der öffentliche Verkehr ist ein Netzwerk. Von einem Gefährt fahren sie zum nächst grösseren, das sie wiederum zu einem grösseren fährt. In den Quartieren ist das Netzwerk-System noch nicht ausgereift. Dort wollen wir die neuen Technologien nutzen. Wir müssen Innovationsprojekte ermöglichen. Sie erlauben uns, Verschiedenes auszuprobieren und wir können herausfinden, ob unsere Vorstellungen funktionieren werden und ob sie der Nachfrage

der ÖV-Kunden entsprechen. Es geht um den Erkenntnisgewinn über das Mobilitätsverhalten und -bedürfnisse. Dem Argument, dass vorher eine Umfrage getätigt werden sollte, muss ich entgegen: Die beste Umfrage sind die Bedürfnisse der Menschen, die das Angebot nutzen werden. Es handelt sich um ein sinnvolles Innovationsprojekt. Es ist nicht auszuschliessen, dass wir am Ende herausfinden, dass es nicht funktioniert. Der Erkenntnisgewinn ist für das weitere Vorgehen wichtig. Wir sind der Überzeugung, dass das Projekt einen Vorteil bedeutet. Die Diskussion über die Behindertentauglichkeit führten wir sehr intensiv aus. Ich verwehre mich absolut dagegen, dass wir etwas verschwiegen haben – ob absichtlich oder dass es uns nicht wichtig sei oder dass wir blauäugig oder salopp das Projekt angegangen sind. Joe A. Manser (SP) und ich sind Stiftungsratsmitglieder der BTZ; uns ist das richtige Vorgehen ein Anliegen. Zum Zeitpunkt der Weisung gingen wir davon aus, dass die Fahrzeuge tauglich sind. Danach fanden wir heraus, dass es keine solche Fahrzeuge in der entsprechenden Grösse gibt, die behindertentauglich sind. Darum entschieden wir uns, dass andere Lösungen gefunden werden müssen. Eine Möglichkeit ist eine Zusammenarbeit mit der BTZ. Wir müssen ein Ersatzangebot für Behinderte schaffen. Für Menschen, die mobil schlecht unterwegs sind, kann das FlexNetz genügend sein, da der Chauffeur helfen kann. Das Ersatzangebot für behinderte Menschen wollen wir anbieten, momentan sind wir auf der Suche nach der besten Lösung. Der bestehende Lösungsvorschlag entspricht nicht den Bedürfnissen. Die Rückweisung ist nicht hilfreich. Die Busse wurden in Strassburg evaluiert; marktreif sind sie noch nicht. Sie werden auch in sechs Monaten noch nicht marktreif sein. Wir werden sie oder ähnliche aber hoffentlich einsetzen können, wenn wir in einen definitiven Betrieb übergehen. Es geht heute um die Frage, wie wir die Mobilität in Zukunft bewältigen wollen. Dafür müssen wir über die heutigen Systeme hinausgehen. Linien-Netze werden nicht mehr ausreichen, wir müssen Angebote testen. Es geht nicht um ein Chauffieren von Türe zu Türe. Das würde dem Taxi-Gewerbe entsprechen. Es geht um einen Zubringer zu den Tramlinien. Die diskutierten Probleme und offenen Fragen sollen geklärt werden. Das ist das Ziel des Innovationsprojekts. Wir sind zuversichtlich, dass die Erkenntnisse erfolgen. Ich bin sehr froh, dass die VBZ innovative Lösungen sucht. Bereits aus den Diskussionen in der Kommission und im Gemeinderat kam es zu ersten Erkenntnisgewinnen. Wir sind zuversichtlich, dass auch in Zukunft Innovationsthemen angegangen werden. Wir wollen eine Lösung suchen und nehmen das Postulat selbstverständlich an.

Rückweisungsantrag der Parlamentsgruppe EVP:

Die Weisung 2018/434 für das Pilotprojekt «VBZ FlexNetz» wird mit dem Auftrag an den Stadtrat zurückgewiesen, innert sechs Monaten eine neue Weisung mit einem behindertengerechten Angebot vorzulegen, bei dem Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung nicht ausgeschlossen werden.

Der Rat lehnt den Rückweisungsantrag mit 46 gegen 74 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.

12 / 12

Schlussabstimmung

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zum Antrag des Stadtrats.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Antrags des Stadtrats.

Mehrheit: Sven Sobernheim (GLP), Referent; Pablo Bünger (FDP), Andreas Egli (FDP),
Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Olivia Romanelli (AL)
Minderheit: Christoph Marty (SVP), Referent; Präsident Stephan Iten (SVP)
Enthaltung: Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Sarah Breitenstein (SP), Heidi Egger (SP),
Hans Jörg Käppeli (SP), Mathias Manz (SP) i. V. von Simone Brander (SP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 59 gegen 20 Stimmen (bei 40 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Für das Pilotprojekt «VBZ FlexNetz» der Verkehrsbetriebe wird ein Objektkredit von Fr. 2 983 000.–, einschliesslich Mehrwertsteuer, bewilligt (Preisstand 1. September 2018).

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 26. Juni 2019 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 26. August 2019)

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat