wetzikon

Stadtrat

Auszug aus dem Protokoll Sitzung vom 4. November 2020

2020/221 0.04.05.03 Postulat
Postulat "Einführung eines Rufbusses (Ruftaxis) in Wetzikon", Bericht und Antrag (Parlamentsgeschäft 19.03.03)

Beschluss Stadtrat

1. Antrag und Bericht zum Postulat "Einführung eines Rufbusses (Ruftaxis) in Wetzikon" werden genehmigt und dem Parlament zur Beschlussfassung unterbreitet.

2. Öffentlichkeit des Beschlusses:
   – Der Beschluss ist per sofort öffentlich.

3. Mitteilung durch Sekretariat an:
   – Parlamentsdienste (als Antrag und Bericht)
   – Ressortvorstand Tiefbau + Energie
   – Geschäftsbereich Bau + Infrastruktur
   – Abteilung Tiefbau
   – Bereichsleiter Tiefbau/Strassenwesen

Erwägungen

Das Ressort Tiefbau + Energie unterbreitet dem Stadtrat den Antrag und den Bericht zum Postulat "Einführung eines Rufbusses (Ruftaxis) in Wetzikon" zur Überweisung an das Parlament.

Antrag und Bericht an das Parlament

Parlamentsgeschäft 19.03.03

Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Parlament, es möge folgenden Beschluss fassen:
(Zuständig im Stadtrat Pascal Bassu, Ressort Tiefbau + Energie)

Dem Bericht des Stadtrats wird zugestimmt und das Postulat "Einführung eines Rufbusses (Ruftaxis) in Wetzikon" abgeschrieben.

Bericht

Ausgangslage

Das Parlament hat dem Stadtrat am 2. September 2019 das Postulat "Einführung eines Rufbusses (Ruftaxis) in Wetzikon" zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. Es ist gemäss Art. 44 der Geschäftsordnung des Parlaments (GeschO Parlament) eine "Aufforderung an den Stadtrat zu prüfen, ob eine Massnahme in seiner Kompetenz zu treffen oder ob ein Beschluss in der Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates zu fassen sei". Nach Art. 45 Abs. 4 GeschO Parlament hat der Stadtrat über ein überwiesenes Postulat innert neun Monaten Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen.

Die Frist zur Berichterstattung und Antragsstellung zum Postulat "Einführung eines Rufbusses (Ruftaxis) in Wetzikon" wurde auf Antrag des Stadtrats an der Parlamentssitzung vom 25. Mai 2020 um sechs Monate, bis zum 2. Dezember 2020, erstreckt. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Der Stadtrat hatte demnach zu prüfen, ob der Einsatz eines digital gesteuerten Rufbusses oder eines Ruftaxis eine Möglichkeit wäre, Einwohnerinnen und Einwohner, welche über keine oder nur eine ungenügende ÖV-Erschliessung verfügen, an das ÖV-Netz anzuschliessen.

Bis Ende 2019 aktualisierte ein spezialisiertes Verkehrsplanungsbüro im Rahmen der regelmässigen Überprüfung des Buskonzeptes dessen Grundlagen aufgrund des Siedlungswachstums und des aktuellen Busnetzes und führte eine Erfolgskontrolle des heutigen Buskonzeptes durch. Das Thema "Einführung eines Rufbusses (Ruftaxis) in Wetzikon" wurde im Zuge dieser Arbeiten ebenfalls analysiert.

Abhängigkeit zum Buskonzept 2020

Das aktualisierte Buskonzept Wetzikon 2020 kommt zum Schluss, dass am bestehenden Buskonzept konzeptionell festgehalten wird. Es entspricht der heutigen Mobilitätsnachfrage und lässt sich künftig modular in denjenigen Stadtteilen ausbauen, in welchen künftig eine zusätzliche Nachfrage zu erwarten ist. Die Stadt Wetzikon gilt gemäss §4 der Angebotsverordnung als flächendeckend erschlossen. Die Gebiete Schöneich und Ettenhausen sind weiterhin nicht durch ein Verbundangebot zu erschliessen, da ein sehr tiefer Kostendeckungsgrads erwartet wird. Dies gilt gleichermassen für einen möglichen Rufbus.

Um der vollständigen Berichterstattung dennoch nachzukommen und darin die Möglichkeiten sowie die daraus ergehenden Kosten für ein Rufbuskonzept aufzuzeigen, wurden mögliche Erfahrungen aus bereits lancierten Projekten – auf dem überarbeiteten Buskonzept aufbauend – untersucht. Mit der

Analyse und Einschätzung der Einführung eines Rufbusses/Ruftaxis wurde, aufgrund der detaillierten Kenntnisse und Mitarbeit am aktualisierten Buskonzept sowie der bestmöglichen Einbettung eines solchen Systems in den bestehenden öffentlichen Verkehr in Wetzikon, die VZO beauftragt.

Damit mögliche Zusammenarbeitsformen, unter Berücksichtigung der betrieblichen Bedingungen und Verfügbarkeiten geklärt werden konnten, wurden die konkreten Erwartungen bezüglich Art und Umfang mit den Postulanten vorgängig beraten.

Abgrenzung der Abklärungen

Systeme, bei welchen der Fahrgast gleichzeitig der Fahrer des Angebotes ist, wurden bei der Behandlung der Fragestellung ausser Acht gelassen. Folglich wurden Car-Sharing- oder Bike-Sharing-Systeme (z.B. Mobility oder Enuu) nicht untersucht. Der Fokus lag auf sogenannten Ride-Sharing- bzw. Ride-Pooling-Angeboten, bei welchen die Fahrt "geteilt" wird und sich ein oder mehrere Fahrgäste befördern lassen. Angebotsansätze aus bereits bestehenden (Pilot-)Konzepten sollen in ihren Grundzügen übernommen werden. Das heisst zur Lösungsfindung wurden für den Bericht und Antrag an das Parlament von Neuentwicklungen für Wetzikon abgesehen und nur bereits in der Schweiz bestehende Angebote analysiert.

Anwendungsbereich Rufbus/Ruftaxi in Wetzikon

In und aus möglichen Gebieten für einen Rufbus/Ruftaxi-Einsatz gibt es unterschiedlichste Anbindungszwecke. So besteht bei den Wohngebieten vor allem eine Nachfrage aus diesen Gebieten (Verkehrsquellen). Bei den Industrie-, Einkaufs- und Naherholungsgebieten ist dies genau umgekehrt (Verkehrsziele) und es resultieren unterschiedlichste Verkehrszwecke (Pendlerverkehr in die Industrie, Einkaufsverkehr zu den Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitverkehr in die Naherholungsgebiete).

Im Postulat wurden für einen Rufbus/Ruftaxi-Einsatz diverse Zielpunkte (bzw. Startpunkte) genannt. Aufgrund des Verweises, dass die Aufzählung nicht abschliessend sei, wurde diese ergänzt und zur weiteren gesamthaften Beurteilung wie folgt charakterisiert (Einsatzgebiete, Einsatzzwecke und Angebot):

mögliche Gebiet für Rufbus/Ruftaxi-Einsatz	**Anbindungszwecke primär**			**Weitere Eigenschaften (u.a. Nachfrage)**
	Pendler-verkehr	**Einkaufs-verkehr**	**Freizeit-verkehr**	
Wohngebiete: Ettenhausen, Robank/Medikon, Breitistrasse/Berglistrasse	aus dem Gebiet	aus dem Gebiet	aus dem Gebiet	konstanteste Nachfrage; Nachfragespitze zu Hauptverkehrszeiten
Industriegebiete: Schöneich, westliche Motorenstrasse	in das Gebiet	eher nein	nein	tagsüber, nicht sonntags; Nachfragespitze zu Hauptverkehrszeiten
Zentrales Einkaufsgebiet: Oberwetzikon / Zentrum / Schloss	eher nein	in das Gebiet	nein	tagsüber, nicht sonntags; Nachfragespitze am frühen Abend und samstags
Naherholungsgebiete: Badi Auslikon, Allenberg, Ambitzgiriet	nein	nein	in das Gebiet	sehr wetterabhängig, Nachfragespitze an Samstag und Sonntag
ÖV-Drehscheiben: Bhf. Wetzikon, Bhf. Kempten, Oberwetzikon	in und aus Gebiet	eher nein	in und aus Gebiet	als Umsteigepunkt für Fahrgäste in/aus obigen Wohn- und Industriegebieten; Nachfragespitze zu Hauptverkehrszeiten

Zwischenfazit

Für ein auf die vorstehende Auflistung ausgerichtetes Rufbus/Ruftaxi-Angebot würde dies ein stadtweites System mit langen Betriebszeiten sowie je nach Tag und Tageszeit stark variierender Nachfrage bedeuten.

Unter der Annahme, dass während den Hauptverkehrszeiten fünf Fahrzeuge (Spitze zur Hauptverkehrszeit Wohnen/Industrie; zuzüglich Reservefahrzeug) verfügbar sein müssen und zur übrigen Zeit für eine minimal attraktive Verfügbarkeit weiterhin deren drei, resultieren Jahresvollkosten in der Höhe von ca. 2,2 Mio. Franken (+/- 25 %).

Es bestünden dabei erhebliche Unsicherheiten zur realen Nachfrage, zur resultierenden Nachfragespitze und folglich zu der für ein attraktives Angebot notwendigen Anzahl Fahrzeuge (minimale Wartezeiten und maximale Fahrtmöglichkeiten für Fahrgäste versus maximale Auslastung und minimale Standzeiten der Fahrzeuge).

Zusammenfassend entfällt die Idee gemäss Postulat, eine kosteneffiziente Alternative zum Linienbusbetrieb betreiben zu können.

Testbetrieb wäre höchstens für Ettenhausen denkbar

Müsste unter allen Umständen zumindest ein selbstfinanzierter Testbetrieb lanciert werden, sollte das finanzielle Risiko und die Fixkosten für die Stadt Wetzikon möglichst minimiert werden.

Bereits ein Testbetrieb ist nur dann verhältnismässig, wenn mit einem Betreiber (z.B. ein lokaler Taxiunternehmer) eine zweckmässige Vereinbarung getroffen werden kann, wonach nur effektiv durchgeführte Fahrten zu vertretbaren Kosten verrechnet werden (Fahrtenpauschalen). Sobald separat auch Standzeiten verrechnet würden oder dafür eine Pauschale entrichtet werden müsste, erhöhen sich die Fixkosten in den Bereich eines Linienbusses und das Kosten/Nutzen-Verhältnis wäre definitiv unverhältnismässig.

Ebenfalls ist vorerst von einer flächendeckenden Lösung abzusehen und das Anliegen in einem abgrenzbaren Gebiet mit den grössten Erfolgsaussichten zu testen. Als Testgebiet könnte höchstens Ettenhausen empfohlen werden. Hier wird noch am ehesten eine marginale Nachfrage erkannt (siehe Buskonzept 2020).

Ein solcher Test könnte schliesslich aufzeigen, ob und wie sich das Angebot in Bezug auf Nachfrage, Akzeptanz und Kosten bewährt.

Bestehende Systeme und Anwendbarkeit am Beispiel Ettenhausen

In der Schweiz bestehen, resp. bestanden diverse Rufbus/Ruftaxi-Systeme. Als Aktenbeilage zu diesem Bericht wird eine Auswahl verschiedener Systeme aufgezeigt, bezüglich Stärken/Schwächen charakterisiert und mit einem Grobfazit am Beispiel einer Anwendung in Ettenhausen bewertet (Gegenüberstellung bestehender Rufbus-Ruftaxi-Systeme vom 24. August 2020).

Angewendet auf Wetzikon bewähren sich diverse dieser bestehenden Rufbus/Ruftaxi-Systeme nicht:

System	Grobfazit für Anwendung in Wetzikon
Ruftaxi Dübendorf	Grundsätzlich möglich; absolute Kosten (aber auch Nachfrage) wohl tiefer als bei Linienbus. Kosten pro Fahrgast hoch.
Ruftaxi Maur	Grundsätzlich möglich; absolute Kosten (aber auch Nachfrage) wohl tiefer als bei Linienbus. Kosten pro Fahrgast hoch.
Ruftaxi bzw. Fixtaxi Bauma	Auch diverse Fahrplanänderungen konnten den Erfolg nicht herbeiführen, eingestellt per Ende 2019.
VZO-Buxis Hinwil, Bubikon und Rüti	Faktisch kein Rufbus-System, da alle Fahrten ab Bahnhof publiziert. Somit für Rufbus-System Wetzikon nicht anwendbar.
VBZ-FlexNetz	Mittel- bis langfristig bei Erfolgsnachweis zu prüfen. Weitere Erkenntnisse ab Abschluss Pilotbetrieb Frühling 2022.
Kollibri (Brugg)	Zurzeit eingestellt. Kann unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden. Weiterhin offene Fragen zur Finanzierung – wer trägt das Defizit? Eher ÖV oder eher MIV?
mybuxi	Erfolgsnachweis fehlt.
Taxito	Taxito nur bei Punkt-zu-Punkt-Verbindung zweckmässig. MIV von/nach Ettenhausen kaum in selber Richtung wie Zielpunkt der möglichen Mitfahrer. Bezüglich räumlicher Anwendung für Ettenhausen ungeeignet.
Publicar PostAuto	"Publicar" selbst ist kein Produkt, nur die Vermarktung dessen bzw. nur Markennamen für eine Vielzahl verschiedenster Ausprägungen. System als solches somit nicht anwendbar.

Folglich bewährt sich für einen möglichen Erstversuch in Ettenhausen wenn dann nur der Funktionstyp "Taxibetrieb" (z. B. Ruftaxi Dübendorf oder Maur).

Mögliches Angebot am Beispiel Ettenhausen

Nachfolgend sind die Angebotselemente für einen möglichen Rufbus/Ruftaxi-Testbetrieb von/nach Ettenhausen dargestellt:

Betriebszeiten	Mindestens Montag bis Freitag 6 Uhr bis 20 Uhr
Perimeter	Ettenhausen ↔ gesamtes Stadtgebiet
Zugangspunkte	Ettenhausen
	Grundsätzlich gesamtes, per eingesetztem Fahrzeug erreichbares Stadtgebiet (von/nach Ettenhausen); empfehlenswert sind zentrale Punkte, nicht Tür-zu-Tür.
Takt	Kein Takt (Angebot und Strecke auf Abruf)

Eine Kostenschätzung für ein solches Angebot ist zum jetzigen Planungszeitpunkt nicht zweckmässig, da zuerst diverse Faktoren geklärt werden müssten. So werden diese Kosten vor allem durch die gewünschten Betriebszeiten und die Fahrtenpauschalen des Betreibers beeinflusst.

Diverse offene Fragen wären zusätzlich noch zu klären

Keine Minderung des Betriebsdefizites / Finanzierung durch die Stadt Wetzikon sichern

Entgegen anderer Kantone in der Schweiz gilt im Kanton Zürich einzig der ZVV-Tarif. Die ZVV-Tickets, das GA und die Halbtax-Abonnemente müssen auf jeglichen Rufbus/Ruftaxisystemen angewendet und vollumfänglich anerkannt werden. Jegliche Zuschläge auf Fahrpreisen sind rechtlich nicht zulässig, womit der Kostendeckungsgrad nicht künstlich verbessert werden könnte. Sobald die Bereitschaft, den tiefen Kostendeckungsgrad aus der Stadtkasse zu finanzieren nicht mehr gegeben ist, muss das Rufbusangebot eingestellt werden.

Konkurrenzsituation zu anderen Verkehrsformen

Das Angebot konkurriert das Taxigewerbe teilweise. Die Taxibranche hat aber jetzt bereits mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Mit solchen Modellen werden diese Schwierigkeiten nicht kleiner. Ein Ruftaxi ohne Zusammenarbeit mit lokalem Taxiunternehmer wäre problematisch hinsichtlich Konkurrenzierung des lokalen Taxigewerbes durch subventionierte Taxilösungen.

Bushof / Abstellplätze der Fahrzeuge

Da Haltekanten des Bushofs beim Bahnhof Wetzikon durch die Belegung mit den bestehenden Kursen bereits heute weitgehend ausgelastet sind, würde ein dort geplanter Halt eines Ruftaxis kaum möglich sein. Die Frage, wo die Fahrzeuge parkieren, wenn sie nicht im Einsatz sind, müsste im Grundsatz noch geklärt werden.

Anwendungspflicht Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) für Fahrzeuge und Halteorte

Die Stadt Wetzikon setzt sich unter anderem für die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen im Strassenraum ein. Somit müsste auch ein möglichst stufenloser Zugang zum Fahrzeug gewährleistet werden. Die Zugangspunkte sollten daher dem Fahrzeugtyp angepasst sein, damit ein niveaugleicher Einstieg gemäss den technischen Anforderungen an das Behindertengleichstellungsgesetz erfüllt wird.

Raumplanung

Möchte die Suburbanisierung raumplanerisch gefördert werden oder nicht?

Fazit und Empfehlung

Die Betriebskosten für einen Rufbus/Rutaxi sind mit einer Buslinie gleichzusetzen. Die Anzahl Fahrgäste pro Fahrt hingegen sind oft deutlich tiefer. Alle im Rahmen des Postulats untersuchten Systeme waren nur durch ein starkes, finanzielles Engagement der Kommunen realisierbar. Das im Postulat erwähnte Pilot-Projekt "Kollibri" in Brugg kostete rund 850'000 Franken und wurde nach einem Jahr infolge fehlender Finanzierung und zu wenigen Fahrgästen gestoppt. Die im Postulat erwähnten Taxilösungen von Dübendorf und Maur werden durch diese Gemeinden vollumfänglich finanziert. Die erhofften Fahrgastbündelungen finden bei allen untersuchten Angeboten nur selten statt. Vielmehr werden einzelne Fahrgäste mit individuellen Fahrtwünschen befördert. Die Fahrten gleichen so einer durch die Gemeinde subventionierten Taxifahrt. Beispielweise musste der Versuchsbetrieb eines Ruftaxis in Bauma kürzlich aufgrund geringer Fahrgäste und hohen Kosten (19 bis 36 Franken pro Fahrgast und Fahrt) eingestellt werden.

Am ehesten wäre für Ettenhausen eine mögliche Bündelung von Fahrtenwünschen (Ettenhausen – Stadtzentrum – Bahnhof) zu erwarten, wodurch sich die Betriebskosten auf mehrere Fahrgäste verteilen liessen. Bei der Erschliessung der im Postulat erwähnten Naherholungsgebiete ist mit vielen Einzelfahrten zu rechnen, was einer durch die Stadt subventionierten Taxilösung gleichkommen würde.

Weil die wohl tiefen Fahrgastzahlen den vergleichbaren Betriebskosten einer Buslinie gegenüberstehen, ist mit überdurchschnittlich hohen Kosten pro Fahrt und Fahrgast zu rechnen.

Somit entfällt die Idee gemäss Postulat, eine kosteneffiziente Alternative zum Linienbusbetrieb betreiben zu können. Der Stadtrat empfiehlt unter Berücksichtigung der heutigen Faktenlage, auf eine Einführung eines Rufbusses oder Ruftaxis zu verzichten.

Akten

- Gegenüberstellung bestehender Rufbus-Ruftaxi-Systeme vom 24.08.2020 (Beilage zu Antrag und Bericht)
- Bericht Buskonzept Wetzikon vom Mai 2020
- SRB 126 Nichtentgegennahme Postulat Einführung eines Rufbusses (Ruftaxis) in Wetzikon vom 10. Juli 2019
- 19.03.03 Postulat Kündig-Albrecht Einführung eines Rufbusses (Ruftaxis) in Wetzikon vom 08.04.2019

Für richtigen Protokollauszug:

Stadtrat Wetzikon
Martina Buri, Stadtschreiberin