



**Protokollauszug**  
**3. Sitzung vom 6. Februar 2017**

**34/2017 36.05.30 Postulat von Gaby Niederer betreffend "Ruftaxi"**  
**Antrag auf Abschreibung**

**1. Postulat**

Am 7. Juni 2016 ist das folgende Postulat von Gaby Niederer eingegangen und am 4. Juli 2016 vom Gemeindeparlament an den Stadtrat überwiesen worden:

*„Wir bitten den Stadtrat zu prüfen, wie ein Ruftaxi als Ergänzung zum ÖV für Bewohnerinnen und Bewohner von Liegenschaften, die ausserhalb eines definierten Rayons bis zur nächstgelegenen ÖV-Haltestelle liegen, eingerichtet werden kann.“*

**Begründung**

*45% der stimmenden Schlieremer Bevölkerung haben am 5. Juni 2016 die Initiative Ortsbus unterstützt und somit eine bessere Anbindung der Aussenquartiere mit dem Zentrum gefordert. Es besteht damit ein unverkennbares Bedürfnis nach einer Lösung diesbezüglich. Der Quartierverein kann sich grundsätzlich vorstellen, dass mit einem Ruftaxi neben dem Stadtzentrum auch weitere Destinationen angebunden werden könnten, wie zum Beispiel das Limmattalspital oder der Friedhof resp. Die Abdankungshalle in Schlieren. Die Tarifgestaltung könnte sich im Sinne der Gleichbehandlung anderer ÖV-Benutzer im Rahmen der üblichen ÖV-Tarife bewegen.“*

**2. Bericht an das Gemeindeparlament**

**2.1. Ausgangslage**

Mit dem Postulat wird der Stadtrat beauftragt, im Sinne einer Gleichbehandlung der Bevölkerung in Aussenquartieren zu prüfen, wie das ÖV Angebot mit einem Ruftaxi ergänzt werden könnte.

ÖV-Angebote stehen grundsätzlich der gesamten Öffentlichkeit zur Verfügung und sind von Angeboten der Gemeinde abzugrenzen, welche nur für bestimmte Zwecke und Anspruchsgruppen (Menschen mit Mobilitätseinschränkung, Schulbus, Altersheimbus, Shuttlebus für Festanlässe) zur Verfügung stehen.

Soll das Angebot Ruftaxi nur der Bevölkerung bestimmter Aussengebiete (Schlieremerberg, Kampstrasse, Lättenstrasse) zur Verfügung stehen — sollen also nur diese Aussengebiete mit dem Ruftaxi erschlossen werden — stellt sich die Frage, wie die „Nutzungsberechtigung“ gesteuert werden kann.

Anhand von Beispielen anderer Gemeinden und im Kontakt zwischen den Verantwortlichen des Ressorts Werke, Versorgung und Anlagen und der Postulantin ist der nachstehende Variantenfächer betrachtet worden:

## **2.2. Variante 1 „Fixe Routen“**

Das Ruftaxi verkehrt zu vorgegebenen Fahrplanzeiten auf einer oder mehreren fixen Routen zwischen den Aussengebieten und dem Start- / Zielort im Stadtzentrum. Es verkehrt nur, wenn es tatsächlich, mindestens 60 Minuten im Voraus, abgerufen wird oder wenn am Start/Zielort Fahrgäste warten.

Das Postulat bezieht sich auf das Abstimmungsergebnis der Initiative Ortsbus, in welcher 45 % der stimmenden Bevölkerung Schlierens der Initiative zugestimmt haben. Die im Beleuchtenden Bericht vom 5. Juni 2016 zur Ortsbusinitiative vorgeschlagenen Routenführungen wurden weder vom Stadtrat, vom Gemeindeparlament, noch vom Initiativkomitee in Frage gestellt. Es ist deshalb sinnvoll und naheliegend, für die Bearbeitung dieser Variante eine ähnliche Routenführung vorzusehen.

### **2.2.1. Fahrplan und Routen**

Die Stadt Dübendorf betreibt seit Juni 2014 einen Ruftaxibetrieb nach Gockhausen und in das Quartier Chriesbach. Als Betriebskonzept hat sich dabei eine Linienführung mit festgelegten Zu- und Ausstiegstationen und einem fixen Fahrplan bewährt. Wünscht ein Kunde das Ruftaxi zu beanspruchen, meldet er sich bis spätestens 60 Minuten vor fahrplanmässiger Abfahrt beim Taxibetreiber an. Das Taxi fährt die festgelegte Route stündlich, jedoch nur, wenn eine entsprechende, termingerechte Anmeldung vorliegt. Dies gilt auch für die Rückfahrt ab Zentrumsstation in die Quartiere (die Anmeldung für die Rückfahrt kann natürlich schon bei der Hinfahrt direkt beim Taxichauffeur getätigt werden).

#### **Route 1**

Bahnhof (Taxistandplatz) – Zentrum/Bahnhof (Ringstrasse) – Bahnhof (Engstringerbrücke) – Rohrstrasse – Lättenstrasse – Goldschlägistrasse – Brandstrasse – Bahnhof (Engstringerbrücke) – Bahnhof (Taxistandplatz)

#### **Route 2**

Bahnhof (Taxistandplatz) – Zentrum/Bahnhof (Ringstrasse) – Uitikonerstrasse – Freiestrasse (Stadthaus) – Kesslerplatz – Langackerstrasse – Urdorferstrasse – Spitalstrasse – Färberhülistrasse (Notfallaufnahme) – Färberhülistrasse (Sandbühl) – Urdorferstrasse – Stationsstrasse – Freiestrasse (Stadthaus) – Uitikonerstrasse – Bahnhof (Taxistandplatz)

#### **Route 3**

Bahnhof (Taxistandplatz) – Zentrum/Bahnhof (Ringstrasse) – Uitikonerstrasse (kath. Kirche) – Alter Zürichweg – Alter Zürichweg (Wendepunkt Kirchbühlstrasse) – Kampstrasse – Mühleackerstrasse – Hofackerstrasse – Nassackerstrasse – Freiestrasse – Uitikonerstrasse – Bahnhof (Taxistandplatz)

Die drei Routen starten jeweils zur vollen Stunden (Route 1), 20 Minuten nach der vollen Stunde (Route 2) und 20 Minuten vor der vollen Stunde (Route 3) am Bahnhof (Taxistandplatz).

### **2.2.2. Tarifgestaltung**

Die Tarifgestaltung könnte sich in diejenige des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV eingliedern. Dabei gelten dieselben Ortstarife bzw. Zonentarife wie bei Benutzung einer Buslinie. Fahrgäste müssen also ein gültiges Billett für die Tarifzone 154 besitzen. Alternativ kann auch ein reduzierter, pauschaler Taxitarif von beispielsweise Fr. 5.00 pro Fahrgast verlangt werden. Dann aber gilt das Ruftaxi nicht als Angebot des öffentlichen Verkehrs, weil es nicht in die Tarifstruktur des ZVV eingebunden ist. Eine Integration des Ruftaxis in das ZVV-Angebot ist ein aufwendiger Prozess und dauert einige Zeit. Zudem ist eine Übernahme ins Regelangebot und damit die weitgehende Übernahme der Betriebskosten durch den ZVV sehr unwahrscheinlich. Jedenfalls hat der ZVV bisher nirgends ein Ruftaxi im Regelbetrieb. Es ist deshalb zielführender und sinnvoller, einen pauschalen Taxitarif von Fr. 5.00 anzusetzen. So kann auch der Testbetrieb rasch und fremdentscheidungsunabhängig (keine Zustimmung ZVV notwendig) gestartet werden.

### **2.2.3. Betriebszeiten/Fahrtanzahl**

Bei Betriebszeiten vom 06.00 Uhr bis 24.00 Uhr ergeben sich maximal 54 Einzelroutenfahrten pro Tag oder rund 20'000 pro Jahr. Das Ruftaxi in der Stadt Dübendorf wird in ca. 10 % der angebote-

nen Abfahrzeiten effektiv bestellt. Stellt sich in Schlieren eine ähnliche Inanspruchnahme ein, ergeben sich rund 2'000 Fahrten pro Jahr.

#### **2.2.4. Kosten**

Die jährlichen Kosten hängen stark von diesem Auslastungsgrad ab und können zum jetzigen Zeitpunkt nur auf Annahmen basierend beziffert werden. Bei Kosten für eine Einzelschleife von ungefähr Fr. 30.00 ergeben sich, unter Annahme einer 10-prozentigen Inanspruchnahme, Jahreskosten von ungefähr Fr. 60'000.00. Der Kostenbeitrag aus den Ticketverkäufen beträgt rund Fr. 15'000.00 pro Jahr (ein bis zwei Fahrgäste pro Fahrt), so dass sich die Nettokosten zu Lasten der Stadt auf ungefähr Fr. 45'000.00 pro Jahr belaufen.

### **2.3. Variante 2 „Aussenquartiere“**

Das Ruftaxi steht wie jedes normale Taxi während der Betriebszeiten des Taxiunternehmens zur Verfügung. Es darf nur von Bewohnenden/Nutzenden klar festgelegter Liegenschaften/Strassenabschnitte in den Aussenquartieren benutzt werden und verkehrt zum Start-/Zielort im Stadtzentrum (möglicherweise auch zu weiteren Destinationen). Bei der Rückfahrt wird das Ruftaxi zum Start-/Zielort bestellt. Damit das Taxi mehrere Fahrgäste mit der gleichen Fahrt aus einem bestimmten Aussenquartier abholen kann, sind die Fahrten mindestens 30 Minuten im Voraus zu bestellen. Das Taxi verkehrt nur zweimal stündlich, jeweils zur vollen und halben Stunde.

#### **2.3.1. Gebietswahl**

In Absprache mit der Postulantin werden dieser Variante die von ihr bei der Überweisung des Postulates an der Gemeindeparlamentssitzung vom 4. Juli 2016 bezeichneten Gebiete Schlieremerberg, Kampstrasse und Lättenstrasse zugrunde gelegt. In die Überlegungen miteinbezogen wird zusätzlich das Gebiet Langackerstrasse. Am Schlieremerberg wohnen 400, an der Kampstrasse 760, an der Lättenstrasse 680 und an der Langackerstrasse 800 Einwohner. Damit könnte in den berechtigten Gebieten 10 bis 15 % der Gesamtbevölkerung von diesem Angebot profitieren. In der Umsetzung kann/muss von den Einwohnern der berechtigten Gebiete jährlich ein entsprechender Berechtigungsnachweis angefordert werden, der dann bei Inanspruchnahme des Taxidienstes den Taxichauffeuren jeweils vorzuweisen ist.

#### **2.3.2. Betriebszeiten/Fahrtanzahl**

Bei Betriebszeiten vom 06.00 Uhr bis 24.00 Uhr und ein bis zwei Fahrten in jedes Gebiet pro Stunde ergeben sich maximal 108 Einzelfahrten pro Tag oder rund 40'000 pro Jahr.

#### **2.3.3. Kosten**

Bei Kosten für eine Einzelfahrt von ungefähr Fr. 15.00 ergeben sich, unter gleich bleibender Annahme bezüglich Auslastung vom 10 %, auch analoge Nettokosten zu Lasten der Stadt von rund Fr. 45'000.00. pro Jahr.

### **2.4. Variante 3 „Mobilitätseinschränkung“**

Das Ruftaxi steht wie jedes normale Taxi während den Betriebszeiten des Taxiunternehmens zu frei wählbaren Zeitpunkten auf Bestellung zur Verfügung. Es darf nur von einer eingeschränkten Anspruchsgruppe (Menschen mit Mobilitätseinschränkung) benutzt werden und verkehrt zu jedem beliebigen Zielort auf Schlierens Stadtgebiet und zurück.

#### **2.4.1. Anspruchsgruppen**

Die Benutzung des Ruftaxis steht nur Menschen mit eingeschränkter Mobilität zur Verfügung. Problematisch bzw. schwierig ist es, eine „Nachweisbedingung“ für eine eingeschränkte Mobilität festzulegen. Denkbar wären:

- eine Mindestalterseinschränkung oder Invaliditätsnachweis;
- eine ärztliche Bescheinigung;
- eine Einzelfallprüfung durch die Stadt.

All diese „Nachweisbedingungen“ sind unbefriedigend; denn die Fitness älterer Menschen ist sehr individuell. Auch Invalidität ist nicht per se mit einer Mobilitätsbeschränkung gleichzusetzen. Eine ärztliche Bescheinigung einzufordern, ist aus Sicht der Persönlichkeitsrechte und auch aus Kostengründen schwierig umzusetzen bzw. nur schwer praktikabel. Und die Einzelfallprüfung durch die Stadt führt zu unverhältnismässig grossem Aufwand. Aus diesem Grund wird diese Variante im Rahmen der Postulatsbeantwortung nicht weiter verfolgt.

## **2.5. Probetrieb**

Wie gut die Bedürfnisse der Bevölkerung mit einem Ruftaxibetrieb tatsächlich abgedeckt werden können und wie hoch die effektiven Kosten dafür sind, lässt sich zuverlässig nur mit einem einjährigen Probetrieb aus der Praxis heraus klären. Stellt sich beispielsweise eine Inanspruchnahme von 30 % anstelle der angenommenen 10 % ein, fallen auch die Betriebskosten dreimal höher aus.

## **2.6. Taxibetreiber**

Ein ortsansässiges Taxiunternehmen hat sich an der Ausarbeitung der Varianten aktiv beteiligt. Es bietet sich deshalb an, dieses Taxiunternehmen mit dem einjährigen Probetrieb zu beauftragen.

## **2.7. Kosten/Nutzen**

Der Beitrag an das ZVV-Angebot kostet die Stadt jährlich rund Fr. 1.6 Mio. Darin sind alle fahrplanmässigen S-Bahn- und Busfahrten für die gesamte Bevölkerung Schlierens enthalten. Würden beim Ruftaxi 100 % aller Fahrten in Anspruch genommen, würde sich also die gleiche Inanspruchnahme wie dies bei den Angeboten des ZVV der Fall ist einstellen, betrügen die jährlichen Kosten Fr. 450'000.00. Profitieren würden rund 15 % der Gesamtbevölkerung. Das Kosten-Nutzenverhältnis ist vergleichsweise also rund um einen Faktor 2 schlechter als dasjenige des ZVV-Angebotes. Zudem verkehren die meisten ZVV-Linien mehr als zweimal stündlich, was den Nutzen gegenüber dem Ruftaxi zusätzlich erhöht.

## **2.8. Finanzierung**

Investitionen und neue laufende Ausgaben der Stadt sind stets bezüglich Kosten-/Nutzen-Aspekt zu analysieren. Die Erfahrung zeigt, dass ein einmal eingeführtes Angebot, wenn auch nur zu Testzwecken, schwer wieder aufzuheben ist. Bei der Abwägung der finanziellen Folgen eines Ruftaxiangebotes geht der Stadtrat deshalb davon aus, dass mit einer Überführung des einjährigen Probetriebes in einen Regelbetrieb mit jährlich wiederkehrenden Ausgaben gerechnet werden muss.

## **2.9. Angebotsverbesserungen**

Das berechtigte Anliegen der Postulantin wird neben der hier vorliegenden Prüfung eines Ruftaxibetriebes auch in anderen Projekten mitgedacht.

- Mit der Verlängerung der Buslinie 307 bis zum Bauhaus und den neuen Haltestellen an der Goldschlägstrasse erhalten die Besucher der Sporthalle Unterrohr und die Bewohnenden und Betriebe im westlichen Abschnitt der Lättenstrasse eine Möglichkeit, mit dem Bus Richtung Bahnhof zu fahren.
- Mit einer allfälligen zusätzlichen Haltestelle des geplanten Ortsbusses Uitikon (Linie 201) an der Uitikonerstrasse auf Höhe der Kampstrasse würden die Bewohnenden und Betriebe des östlichen Abschnitts der Kampstrasse, des westlichsten Abschnittes des Alten Zürichwegs und die Besucher der Kirche eine Möglichkeit erhalten, mit dem Bus Richtung Zentrum und Bahnhof zu fahren.
- Mit der Limmattalbahn erhalten die Bewohnenden in den Gebieten Langackerstrasse und Spital eine bedeutende Verbesserung der Verkehrsanbindung.

## 2.10. Schlussfolgerung

Das Kosten-/Nutzenverhältnis eines Ruftaxibetriebes ist ungünstig. In Anbetracht der bereits getroffenen bzw. vorgesehenen Angebotsverbesserungen sind zusätzliche jährliche Kosten von mindestens Fr. 45'000.00 pro Jahr nicht vertretbar, zumal diese bei einer höheren Inanspruchnahme linear steigen würden. Der Stadtrat verzichtet deshalb auf die Einführung eines Probebetriebes für ein Ruftaxi. Das Postulat kann aus diesem Grund abgeschrieben werden.

### Der Stadtrat beschliesst:

1. Dem Gemeindeparlament wird beantragt zu beschliessen:

Das Postulat von Gaby Niederer betreffend „Ruftaxi“ wird im Sinne von Art. 79 der Geschäftsordnung des Gemeindeparlamentes als erledigt abgeschrieben.

2. Mitteilung an
  - Postulantin
  - Gemeindeparlament
  - Abteilungsleiter Werke, Versorgung und Anlagen
  - Archiv

Status: öffentlich

### STADTRAT SCHLIEREN

  
Toni Brühlmann  
Stadtpräsident

  
Ingrid Hieronymi  
Stadtschreiberin