

Interpellation Dr. A. Jans / A. Oswald zur Aktion der ZVB/ZBB
"Sie sparen einen Franken"

Antwort des Stadtrates vom 29. Juni 1982

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

Mit Schreiben vom 4.6.1982 reichten die Herren Gemeinderäte
Armin Oswald / Dr. Armin Jans folgende Interpellation ein:

- "1. Wurde der Stadtrat vor dem 23. Mai 82 über die Erhebung
des Zuschlags von einem Franken beim Billettverkauf durch
den Buschauffeur orientiert? Wenn ja: Hat der Stadtrat da-
zu sein Einverständnis gegeben? Wenn nein: Wie stellt sich
der Stadtrat zu dieser Massnahme? Ist er nicht auch der
Meinung, dass sie unnötig, ja sogar kontraproduktiv ist?
2. Ist der Stadtrat bereit, sich zur Förderung des öffentli-
chen Verkehrs bei der ZVB und ZBB einzusetzen,
 - a) dass in den Bussen Billettautomaten installiert werden,
welche Rückgeld geben und an denen Einzelbillette ge-
kauft wie auch Coupons aus Billettheften entwertet wer-
den können?
 - b) dass der Zuschlag von einem Franken bei Billettgabe
durch den Buschauffeur - nicht zuletzt im Interesse von
älteren und behinderten Fahrgästen - umgehend wieder
abgeschafft wird?"

II.

Der Stadtrat erstattet hiezu folgenden Bericht:

Vorerst sei ausdrücklich festgehalten, dass der Zuschlag in den
Tarifen der ZBB und ZVB schon seit Jahren vorgesehen, bis heu-
te jedoch nur ausnahmsweise erhoben worden ist. Die entsprechen-
den Bestimmungen wurden mit geringfügigen formellen Aenderungen
in die neuen Tarifvorschriften übernommen. Sie lauten für die
ZBB:

Ziffer 1.03 Abs. 5 Tarif für die Beförderung von Personen, Ge-
päck und Gütern im internen Verkehr der ZBB, gültig ab 1./3.
März 1982:

"Reisende, die ab Haltestelle mit Billettautomat oder ab bedien-
ter Station die Billette beim Wagenführer beziehen, haben zum
tarifgemässen Fahrpreis einen Zuschlag von Fr. 1.-- zu bezahlen."

Die analoge Vorschrift lautet analog für die ZVB.

Mit der Installation von Billettautomaten an den wichtigsten Haltestellen (bisher: 21 Automaten/neu: 45 Automaten) werden folgende Ziele verfolgt:

- Entlastung der Buschauffeure vom Fahrausweisverkauf und der Billett-Entwertung. Der Chauffeur muss sich vermehrt auf den Strassenverkehr konzentrieren können.
- Beschleunigung der Betriebsabwicklung an den Haltestellen und damit weniger Verspätungen.
- Vereinfachung des Abrechnungswesens.

Diese Ziele können aber selbstverständlich nur erreicht werden, wenn die Passagiere ihre Fahrausweise so weit als möglich an den Billettautomaten lösen bzw. entwerten. Die Erfahrungen haben jedoch gezeigt, dass trotz Installation von Billettautomaten noch immer zu viele Fahrgäste ihr Billett beim Buschauffeur lösten. Hiefür dürfte, nebst einer gewissen ablehnenden Haltung gegenüber der Automatisierung (vor allem ältere und reiseungewohntere Leute), nicht zuletzt die Tatsache verantwortlich sein, dass es sich bei ZBB und ZVB um nur teilweise mit Billettautomaten ausgerüstete Verkehrsbetriebe handelt. Im Gegensatz zu den grösseren städtischen Unternehmungen muss der Buschauffeur bei den zugerischen Verkehrsbetrieben nach wie vor über das gesamte Billettsortiment und über Wechselgeld verfügen, um auch den an automatenlosen Haltestellen zustei-genden Fahrgästen Billette abgeben zu können. Verschiedene Fahrgäste stellten sich nun auf den Standpunkt, sie könnten die Billette ebenso gut wie am Automaten auch beim Buschauffeur beziehen. Die Erfahrungen haben weiter gezeigt, dass zahlreiche Fahrgäste durch gütliches Zureden allein nicht zur Benutzung der Billettautomaten veranlasst werden können.

Mit Weisung vom 10. Mai 1982 wurde daher angeordnet, den tarifarischen Zuschlag ab 23. Mai 1982 (Fahrplanwechsel) einheitlich zu erheben. Auf die Erhebung des Zuschlages soll nur in folgenden Fällen verzichtet werden:

- bei unbeholfenen, reiseungewohnten ältern Leuten, die sich mit den Billettautomaten nicht zurechtfinden,
- bei gehbehinderten, invaliden Personen, denen der Gang zum Billettschalter, z.B. in Zug Bf, nicht zugemutet werden kann,
- von Anschlussreisenden Bahn/Bus, wenn die Zeit zum Billettbezug am Schalter bis zur Abfahrtszeit nicht mehr ausreicht.

Zu den einzelnen, in der Interpellation aufgeworfenen Fragen nimmt der Stadtrat wie folgt Stellung:

1. Die Festsetzung der Tarife und der Vollzugsvorschriften fällt nach den geltenden statutarischen und reglementarischen Vorschriften in den Kompetenzbereich der Verwaltungsräte von ZBB und ZVB. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Tarife im Rahmen seiner Oberaufsichtsbefugnis zu prüfen und zu genehmigen. Gemäss den gesetzlichen und statutarischen Bestimmungen besteht keine Verpflichtung der ZBB und ZVB, den Stadtrat über Tarifmassnahmen zu orientieren, noch besteht ein sonstiger Anlass, um so weniger, als die

Stadt Zug in den Organen beider Gesellschaften angemessen vertreten ist und damit im Rahmen der Verwaltungsratsverhandlungen Einblick in die Tarifgestaltung erhält.

Die Zweckmässigkeit der getroffenen Massnahme darf angesichts der einleitend dargelegten Beweggründe zweifellos als gegeben betrachtet werden. Die Direktion war sich von Anfang an im klaren, dass eine solche Massnahme in gewissen Kreisen auf Kritik stossen würde. Sie hat den Schritt trotzdem vollzogen in der Erwartung, damit einen flüssigeren und sicheren Betriebsablauf erreichen und gleichzeitig zur längst gewünschten Entlastung des Chauffeurpersonals beitragen zu können. Die raschere Betriebsabwicklung liegt im übrigen auch im Interesse der Fahrgäste und bedeutet eine Attraktivitätssteigerung. Es ist daher falsch, die getroffene Massnahme zum vorneherein als kontraproduktiv zu bezeichnen.

2. a) Vor der Beschaffung der ersten Billettautomaten durch ZBB und ZVB wurden gründliche Abklärungen über die Vor- und Nachteile der Installation an den Haltestellen bzw. in den Fahrzeugen vorgenommen. Dabei konnte festgestellt werden, dass Verkehrsbetriebe mit Einheitstarif (Winterthur, St. Gallen) gute Erfahrungen mit mobilen Automaten gemacht haben, während die übrigen städtischen Verkehrsbetriebe stationären Automaten aus verschiedenen Gründen den Vorzug geben.

Im Falle der Installation der Billettautomaten an den Haltestellen findet die Abwicklung des Fahrausweisverkaufs und der Entwertung ausserhalb der Fahrzeuge und vor Abfahrt statt, womit die Fahrgäste beim Einsteigen über einen gültigen Fahrausweis verfügen. Damit sind folgende Vorteile verbunden:

- weniger Staus bei den Einstiegtüren, rascherer Fahrgastwechsel;
- Fahrgäste können unmittelbar nach dem Einsteigen Platz nehmen, wodurch das Unfallrisiko insbesondere älterer und behinderter Personen wesentlich verringert wird;
- weniger Schwarzfahrer und damit Erleichterung der stichprobenweisen Fahrausweiskontrolle. (Bei Installation mobiler Automaten besteht die Versuchung, mit dem Fahrausweisbezug bzw. mit der Entwertung zuzuwarten, bis ein Kontrolleur zusteigt).

Immerhin sollen die in der Interpellation angedeuteten Vorteile mobiler Billettautomaten nicht pauschal in Abrede gestellt werden. Als einer der wichtigsten Nachteile ist jedoch der Umstand zu erwähnen, dass eine verlässliche Einnahmenezuschreibung auf ZBB und ZVB kaum mehr vorgenommen werden könnte, da die Fahrzeuge im Rahmen der Betriebsgemeinschaft und in Beachtung der Unterhalts- und Service-Intervalle wechselweise auf ZBB- und ZVB-Linien eingesetzt werden. Bei Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile der beiden Varianten überwiegen im Falle der zugerischen Verkehrsbetriebe eindeutig die Vorteile stationärer Billettautomaten, weshalb ZBB und ZVB sich schliesslich für diese Variante entschieden haben. Zum heutigen Zeitpunkt, da bereits 45 stationäre Automaten in Betrieb sind, kann eine

zusätzliche Installation mobiler Apparate in den Fahrzeugen nicht mehr in Frage kommen. Im übrigen darf darauf hingewiesen werden, dass die mit den stationären Automaten gesammelten Erfahrungen positiv gewertet werden dürfen.

Angesichts der Vielzahl der Tarifstufen bei ZBB und ZVB, bedingt durch die grosse Ausdehnung des Netzes (Hünenberg - Raten), dürfte die Beschaffung entsprechend ausgerüsteter mobiler Billettautomaten auf grösste Schwierigkeiten stossen. Bis heute sind keine mobilen Automaten auf dem Markt erhältlich, die diesen Anforderungen genügen würden. Technisch bedingt würden solche Automaten relativ grosse Abmessungen erhalten und einen beträchtlichen Strombedarf aufweisen. Um eine speditive Verkehrsabwicklung sicherzustellen, müssten in den Normalautobussen zwei, in den Gelenkautobussen gar drei Automaten im Bereich der hintern Einstiege angeordnet werden. Die Installation dieser Zahl von Automaten wäre somit schon aus Platzgründen und aus Gründen der Energieversorgung technisch kaum realisierbar. Ausserdem wäre wegen den Erschütterungen in den Fahrzeugen mit zusätzlichen Störungen an der Elektronik und am empfindlichen Geldwechsler zu rechnen. Bei Automatenstörungen müssten die Fahrzeuge aus dem Kursbetrieb zurückgezogen werden, wobei die Auswechslung wiederum zu zusätzlichen betrieblichen Problemen und Kosten führen würde.

Im weitern schlagen die Interpellanten vor, die mobilen Automaten zusätzlich mit Restgeldrückgabe-Einheiten auszurüsten. Mit dieser Massnahme würden sich die Investitionskosten pro Automat nahezu verdoppeln. Die bei ZBB und ZVB gemachten Erfahrungen mit Restgeldrückgabe-Einheiten an einzelnen stationären Automaten fielen leider negativ aus. Die Störungsanfälligkeit war bedeutend höher als bei den übrigen Automaten, womit den Kunden nicht gedient war. Daher wurden die mit Restgeldrückgabe ausgerüsteten Billettautomaten ausgetauscht.

Vor Inkrafttreten der Weisung vom 10. Mai 1982 betreffend die Erhebung des Zuschlags wurden die Fahrgäste auf verschiedene Weise auf die Neuerung aufmerksam gemacht:

- Aushang von Kleinplakaten in den Fahrzeugen,
- Abgabe von Handzetteln an die immer noch beim Buschauffeur einsteigenden Fahrgäste,
- Einheftung eines farbigen Einlageblattes und Eindruck des entsprechenden Auszugs aus den Tarifbestimmungen in die neuen, wiederum gratis an sämtliche zugerischen Haushaltungen verteilten Taschenfahrpläne,
- Zeitungs publikationen und -Inserate.

2. b) Mit diesen öffentlichen Informationen durfte angenommen werden, dass die Busbenützer rechtzeitig und ausreichend über die Neuerung informiert waren. Immerhin war damit zu rechnen, dass anfänglich trotzdem gewisse Schwierigkeiten auftreten würden. Inzwischen haben sich die Fahrgäste aber weitgehend an die Massnahme gewöhnt, so dass der Zuschlag nur noch in Ausnahmefällen erhoben werden muss. Der Verkauf von Billetten durch die Buschauffeure

ist sehr stark zugunsten des Automatenverkaufs zurückgegangen, so dass das anvisierte Ziel im grossen und ganzen erreicht wurde. Bei älteren und behinderten Fahrgästen wird, wie schon erwähnt, auf den Zuschlag verzichtet. ZBB und ZVB sehen keine Veranlassung, auf die getroffene Massnahme wieder zu verzichten.

Antrag:

Der Stadtrat ersucht Sie, von diesen Ausführungen Kenntnis zu nehmen und die Interpellation Dr. A. Jans / A. Oswald zur Aktion der ZVB/ZBB "Sie sparen einen Franken" von der Geschäftsliste abzuschreiben.

Zug, 29. Juni 1982

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:

W.A. Hegglin

Dr. A. Müller