



Protokollauszug
23. Sitzung vom 15. Dezember 2014

355/2014 01.05.40 Volksinitiative "Ortsbus in Schlieren"
Vorlage Nr. 25/2013: Bericht und Antrag des Stadtrates
auf Ablehnung der Umsetzungsvorlage

Referent des Stadtrates

Stefano Kunz
RV Werke, Versorgung und Anlagen

WEISUNG

A. Initiativbegehren

Am 3. September 2013 wurde die Volksinitiative „Ortsbus in Schlieren“ eingereicht. Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

"Volksinitiative 'Ortsbus in Schlieren'
Ortsbus zur Erschliessung und Anbindung an den bestehenden öffentlichen Ver-
kehr der einzelnen Quartiere der Stadt Schlieren.

Die unterzeichneten in Schlieren stimmberechtigten Personen stellen hiermit gestützt auf Art. 20 der Gemeindeordnung folgendes Begehren:

Die Quartiere von Schlieren werden wie folgt durch einen Ortsbus mit dem Zentrum verbunden.

Bahnhof – Zentrum – Schlierenberg – Kampstrasse – Friedhof – Zentrum – Bahnhof Schlieren

Bahnhof – Urdorferstrasse – Sandbühl – Zentrum – Bahnhof Schlieren

Bahnhof – Brandstrasse – Sporthalle im Rohr – Bauhaus – Bahnhof Schlieren

Begründung:

Die enorme Bautätigkeit in Schlieren hat nicht nur ein starkes Anwachsen der Wohnbevölkerung gebracht, sondern fordert auch laufende Anpassungen im Bereich Infrastruktur. Dem lokalen Zubringer an die bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel konnte bis anhin nicht die nötige Aufmerksamkeit geschenkt werden. Dem Initiativkomitee ist es ein Anliegen, dass die neu entstandenen wie auch die bisherigen Quartiere an die bestehenden Bus- und Bahnlinien angeschlossen werden. Damit würde auch der selbst verursachte Individualverkehr etwas eingedämmt."

B. Verfahren

Es handelt sich um eine Initiative in der Form der allgemeinen Anregung.

Mit SRB 283 vom 21. Oktober 2013 erklärte der Stadtrat die Volksinitiative als zustande gekommen. Das Gemeindeparlament erklärte die Initiative am 23. Juni 2014 als gültig und beauftragte den Stadtrat, eine Umsetzungsvorlage auszuarbeiten und dem Gemeindeparlament eine Abstimmungsempfehlung zu unterbreiten.

Da der Betrieb einer dem Begehren der Initianten entsprechenden neuen Buslinie mit jährlich wiederkehrenden Kosten von über Fr. 200'000.00 verbunden wäre, ist die Umsetzungsvorlage unabhängig davon, ob sie vom Gemeindeparlament zur Annahme oder zur Ablehnung empfohlen wird, gestützt auf § 38 Ziff. 2.2 der Gemeindeordnung der Urnenabstimmung zu unterbreiten.

C. Umsetzungsvorlage

Gestützt auf § 134 Abs. 1 des Gesetzes über die Politischen Rechte (GPR) unterbreitet der Stadtrat dem Gemeindeparlament die nachfolgende Umsetzungsvorlage:

Erschliessungssituation

Gemäss Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) ist das gesamte Gemeindegebiet Schlieren in hinreichender Weise mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Es bestehen demzufolge keine gesetzlich relevanten Erschliessungslücken. Gemäss § 20 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) sind Gemeinden jedoch befugt, zusätzliche Linien zum Verbundangebot einzuführen, wobei sie die entsprechenden Kosten für die zusätzlichen Angebote, unter Anrechnung von vertraglich zu vereinbarenden Einnahmeanteilen, zu tragen haben.

Linienführung und Fahrplan

Der Umsetzungsvorschlag sieht vor, die Gebiete Schlieremerberg und Rohr/Unterrohr sowie das Haus für Betagte Sandbühl (Alters- und Pflegeheim) mit einem Ortsbus als lokalem Zubringer besser an die bestehenden regionalen und überregionalen öffentlichen Verkehrsmittel anzuschliessen. Zu diesem Zweck soll ein Kleinbus in drei Schlaufen die nachstehenden Haltestellen mindestens im Stundentakt bedienen.

Schleufe 1, Umlaufzeit mind. 22 Minuten

Bahnhof (Engstringerbrücke) – Zentrum/Bahnhof – Brunngasse – Nassacker – Heimeliweg – Spital Limmattal – Sandbühl – Spital Limmattal – Heimeliweg – Nassacker – Brunngasse – Bahnhof (Engstringerbrücke)

Schleufe 2, Umlaufzeit mind. 27 Minuten

Bahnhof (Engstringerbrücke) – Zentrum/Bahnhof – Brunngasse – Friedhof (Wendeschleufe) – Kampstrasse/Mühleacker – Gugel – Kilchbühlstrasse (Wendeschleufe) Gugel – Uitikonerstrasse/Katholische Kirche – Brunngasse – Bahnhof (Engstringerbrücke)

Schleufe 3, Umlaufzeit mind. 17 Minuten

Bahnhof (Engstringerbrücke) – Feldstrasse – Rohrstrasse/Lättenstrasse – Lättenstrasse/Sporthalle Unterrohr – Bauhaus (Wendeschleufe) – Brandstrasse/Färbweg - Bahnhof (Engstringerbrücke).

Die Summe der einzubeziehenden Zeiten eines Umlaufs beträgt - ohne Chauffeurpause - je nach Verkehrsaufkommen zwischen 66 und 74 Minuten. Da in keiner der Schlaufen die Taktzeit von 60 Minuten überschritten werden soll, ist der Einsatz von zwei Fahrzeugen zwingend erforderlich.

Aufgrund dessen werden die drei Schlaufen von zwei Fahrzeugen, zeitversetzt um 45 Minuten, mit einer Umlaufzeit von 90 Minuten befahren. Dadurch ergibt sich auf den drei Schlaufen ein 45-Minuten-Takt.

Das Anpassen der Fahrplanlagen an die S-Bahn und andere Buslinien zur Anschlussherstellung an die Haltestelle Schlieren Bahnhof ist problemlos möglich. Für detaillierte Angaben zur Linienführung und zum Fahrplan wird auf das „Fact sheet: Ortsbus Schlieren“ der Verkehrsbetriebe Zürich vom 5. Dezember 2014 verwiesen.

Haltestelleninfrastruktur

Neben den sieben bestehenden müssen die nachstehenden zehn Haltestellen neu erstellt werden:

Schleufe 1

- Sandbühl

Schleufe 2

- Katholische Kirche/Uitikonstrasse)
- Gugel/Gyrhalde
- Schlieremerberg/Kilchbühlstrasse (Wendeschleufe)
- Kampstrasse/Mühleacker
- Friedhof

Schleufe 3

- Rohrstrasse/Lättenstrasse
- Unterrohr/Sporthalle
- Bauhaus
- Brandstrasse

Behindertengerechtigkeit

Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz müssen bis 2023 alle Bushaltestellen behindertengerecht ausgebaut sein. Die Stadt Schlieren hat diese Vorgaben seit Inkrafttreten des Gesetzes 2004 kontinuierlich umgesetzt, indem bei Strassenprojekten darauf geachtet wurde, dass die bestehenden Bushaltestellen auf ihre Behindertengerechtigkeit hin überprüft und wo nötig angepasst wurden. Von den sieben an Kommunalstrassen gelegenen Bushaltestellen haben zurzeit noch drei (Steinacker, Rütistrasse, Färbiweg) eine Kantenhöhe von weniger als 16 cm (Haltestellen an Kantonsstrassen müssen vom Kanton angepasst werden). Die erforderlichen Haltestellenbreiten von 2.90 m bzw. minimal 2.30 m können jedoch nicht bei allen Haltestellen umgesetzt werden, da die Strassenbreiten für den Busverkehr bereits minimal gewählt sind und damit eine Verbreiterung der 2.00 m breiten Trottoirs Richtung Strasse nicht möglich ist. Eine Verbreiterung nach hinten hingegen bedingt die Beanspruchung von privaten Vorgärten und Vorplätzen und bedarf damit der Zustimmung der privaten Eigentümer. Auch dies ist nicht in allen Fällen umsetzbar.

Für die neuen Haltestellen des Ortsbusses ist sinnvoll, diese schon für die Testphase mit 16 cm Kantenhöhe zu erstellen. Die Haltestellenbreiten können aber auch bei diesen Haltestellen nicht überall umgesetzt werden. Die neuen Wendeschleifen Sandbühl, Bauhaus und Friedhof werden jedoch auf jeden Fall schon für die Testphase mit den erforderlichen Haltestellenbreiten erstellt.

Für detaillierte Angaben zu den Haltestellen wird auf die Studie Aus- und Umbau Bushaltestellen mit Kostenvoranschlag „Volksinitiative Ortsbus, Studie Bushaltestellen“ vom November 2014 verwiesen.

Fahrzeuge

Für den Ortsbus kommen Kleinbusse mit 15 bis 17 Sitzplätzen und 6 bis 7 Stehplätzen zum Einsatz. Die Busse erfüllen die Anforderungen an behindertengerechte Fahrzeuge.

D. Kosten

Investitionskosten

Für die Erstellung der neuen Haltestellen sind die nachstehenden Investitionen erforderlich:

Haltestelle	Ausbau Testphase	Ausbau behinderten- gerecht	Vollausbau	Total
Katholische Kirche / Uitikonstrasse	9'500.00	22'800.00	4'800.00	37'100.00
Gugel	19'200.00	43'200.00	9'600.00	72'000.00
Schlieremerberg / Kilchbühlstrasse	38'000.00	22'800.00	4'800.00	65'600.00
Kampstrasse	9'500.00	22'800.00	4'800.00	37'100.00
Friedhof	9'500.00	22'800.00	4'800.00	37'100.00
Sandbühl	30'300.00	21'800.00	4'800.00	56'900.00
Rohrstrasse	9'500.00	21'800.00	4'800.00	36'100.00
Unterrohr Sporthalle	9'500.00	22'800.00	4'800.00	37'100.00
Bauhaus	79'200.00	900.00	161'000.00	241'100.00
Total	214'200.00	201'700.00	204'200.00	620'100.00

Wie im Abschnitt „Behindertengerechtigkeit“ beschrieben, soll der behindertengerechte Ausbau wo immer möglich schon während der Testphase umgesetzt werden. Damit resultieren für die Testphase einmalige Investitionskosten von Fr. 415'900.00. Der Vollausbau mit Kosten von Fr. 204'200.00 kann auch nach Ablauf der Testphase realisiert werden.

Betriebskosten

Die jährlichen Kosten für den Betrieb des Ortsbusses betragen Fr. 1'150'000.00. Da es sich gemäss § 20 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) um eine zusätzliche, von der Stadt verlangte Buslinie handelt, müssen diese Kosten abzüglich eines vertraglich festzulegenden Einnahmeanteils für eine Testbetriebsphase von vier Jahren von der Stadt Schlieren getragen werden. Erfahrungen aus anderen Ortsbusprojekten zeigen, dass mit einem Einnahmeanteil von ca. 10% der Betriebskosten, also mit ca. Fr. 115'000.00, gerechnet werden kann, womit Nettobetriebskosten zu Lasten der Stadt Schlieren von Fr. 1'035'000.00 resultieren.

Bei einer entsprechend hohen Auslastung ist es zwar möglich, aber keinesfalls garantiert, dass der Ortsbus nach diesem Testbetrieb ins Regelangebot des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV übernommen und damit ein Teil der jährlichen Betriebskosten vom ZVV getragen wird. Wird der Ortsbus nicht ins Regelangebot übernommen, müssen die Betriebskosten, abzüglich der errechneten Einnahmen, auch weiterhin vollumfänglich von der Stadt Schlieren getragen werden.

E. Empfehlung der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ)

Das von der Ortsbuslinie betroffene Gebiet von Schlieren gilt gemäss § 4 der Angebotsverordnung des Kantons Zürich als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Ortsbuslinie ist daher als Angebotserweiterung nach § 20 PVG (Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr) zu betrachten und zu finanzieren. Die VBZ als marktverantwortliche Unternehmung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) empfiehlt, die Betriebszeiten am Freitag entsprechend den Öffnungszeiten des Bauhauses bis 21.00 Uhr anzupassen.

F. Fazit

Der Stadtrat empfiehlt dem Gemeindeparlament die Ablehnung der von diesem in Auftrag gegebenen Umsetzungsvorlage, da die von den Initianten verlangte und zwangsläufig in der Umsetzungsvorlage enthaltene Linienführung nicht als praxistauglich erachtet wird.

Zudem sind die jährlichen Betriebskosten von brutto Fr. 1'150'000.00 (netto 1'035'000.00) unverhältnismässig angesichts der Tatsache, dass die Stadt Schlieren heute für das gesamte Angebot des öffentlichen Verkehrs gemäss Voranschlag 2014 jährlich Fr. 1'589'500.00 aufwendet.

G. Gelegenheit zum Rückzug der Initiative

Gemäss § 138c Abs. 4 des Gesetzes über die politischen Rechte kann eine Initiative bis zur Anordnung der Volksabstimmung zurückgezogen werden. Bevor der Stadtrat die Volksabstimmung anordnet, hat er gemäss § 66 Abs. 1 der Verordnung über die politischen Rechte dem Initiativkomitee Gelegenheit zum Rückzug zu geben.

Der Stadtrat beschliesst:

1. Dem Gemeindeparlament wird beantragt zu beschliessen:
 - 1.1. Die Umsetzungsvorlage zur Volksinitiative „Ortsbus in Schlieren“ und die damit verbundenen jährlichen Betriebskosten von Fr. 1'150'000 und einmaligen Investitionskosten von Fr. 415'900.00 wird abgelehnt.
 - 1.2. Der Stadtrat wird - vorbehältlich Rückzug der Initiative durch das Initiativkomitee - beauftragt, die Urnenabstimmung anzuordnen und den Beleuchtenden Bericht an die Stimmberechtigten zu verfassen.
2. Mitteilung an
 - Gemeindeparlament
 - Geschäftsleiter
 - Stadtschreiberin
 - Abteilungsleiter Werke, Versorgung und Anlagen
 - Abteilungsleiter Bau und Planung
 - Abteilungsleiter Finanzen und Liegenschaften
 - Leiter Finanzen und Informatik
 - Archiv

Status: öffentlich

STADTRAT SCHLIEREN


Toni Brühlmann
Stadtpräsident


Ingrid Hieronymi
Stadtschreiberin