

## Zirkularbeschluss vom 18. Februar 2021

Beschl. Nr. **2021-56**

0.5.0 Allgemeines

Motion betreffend Verbesserung und Ausbau der Buslinie 151 (Zopf-Quartier) von Bernie Corrodi (FW), Heinz Melliger (FW), Harry Baldegger (FW) und Daniel Frei (FW); Ablehnung

### Ausgangslage

Am 18. November 2020 wurde von Bernie Corrodi, Heinz Melliger, Harry Baldegger und Daniel Frei (alle Freie Wähler) eine Motion betreffend «Verbesserung und Ausbau der Buslinie 151 (Zopf-Quartier)» eingereicht. Der Stadtrat wird beauftragt, die Buslinie 151 zu ergänzen und auszubauen, so dass diese Linie auf dem Rückweg über die Feldblumenstrasse geführt wird (mit mindestens zwei zusätzlichen Haltestellen).

Alternativ dazu soll auch ein Rufbus geprüft werden, wie es die VBZ in der Stadt Zürich macht. Das Fahrzeug muss aber zwingend grösser sein als in der Stadt Zürich, damit auch ein Kinderwagen oder Rollstuhl mitgenommen werden kann. Als Beispiel sei auf den Personentransporter der Sihlsana verwiesen, der seit rund 10 Jahren klaglos im Einsatz steht.

Die Motionäre begründen ihren Vorstoss wie folgt:

Aufgrund von Hinweisen der Bewohner im Gebiet Sonnenberg hatten die Freien Wähler im Februar 2020 anlässlich eines öffentlichen Polit-Kafi zur Diskussion zum Thema «ÖV-Sonnenberg» eingeladen. Diese Plattform wurde rege genutzt und hat deutlich gezeigt, dass im Gebiet Sonnenberg aktiver Handlungsbedarf besteht. Die knapp 5000 Einwohner in diesen Quartieren von Adliswil haben ein Anrecht auf den Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Vor allem die ältere Generation, die Pendler, die Schüler und Hausfrauen mit Kinderwagen sind angewiesen auf eine Busverbindung durch das Quartier, zumal der öffentliche Verkehr oberhalb der Sihltalstrasse auf der Felseneggseite fast inexistent ist.

Das Verbessern des öffentlichen Verkehrs dient auch den Legislaturzielen des Stadtrats in den Bereichen Infrastruktur, Wohnen im Alter, Energiestadt usw.

Der bis anhin als Gegenargument benutzte «Anschluss an den Fahrplan» ist irrelevant. Die Fahrzeit verlängert sich um maximal 4-6 Minuten, der SZU-Fahrplan andererseits wird künftig mit einem 7.5 Minuten Takt geplant.

Ein weiteres Gegenargument war immer die Busgrösse, und die baulichen Einschränkungen im Gegenverkehr. Man kann kleinere Busse anschaffen, wie das die VBZ auch macht. Bauliche Hindernisse sind nicht für die Ewigkeit bestimmt, sondern können entfernt werden und die Streckenführungen kann man auch auf Einbahnverkehr umstellen.

Eine 2016 eingereichte Interpellation wurde damals von 1310 Personen unterzeichnet. Ein wichtiges Argument, dass 2020 endlich die Zeit reif ist, den ÖV zu stützen.

Selbstverständlich kostet das etwas, und gerade jetzt scheint es schon kühn zu sein, eine solche Motion einzureichen. Aber der Stadtrat ist gebeten, kreative Lösungen in Betracht zu ziehen. Die Finanzierung soll über die Billetverkäufe getragen werden, aber auch durch Sponsoring wie etwa Pro Senectute, Stiftungen etc. und Werbemöglichkeiten des lokalen Gewerbes.

## Erwägungen

Gemäss kantonaler Angebotsverordnung im öffentlichen Personenverkehr PVG (LS 740.3 vom 14. Dezember 1988) gilt das erwähnte Gebiet als erschlossen. Es besteht daher kein Anspruch auf eine (zusätzliche) Erschliessung. Da es aktuell im Fahrplanverfahren 2022-2023 keinen finanziellen Spielraum gibt, ist eine Finanzierung durch den ZVV derzeit ausgeschlossen. Aus Sicht der SZU und des ZVV ist die Motion abzulehnen.

Mit Stadtratsbeschluss 2019-381 vom 18. Dezember 2019 wurde in der Beantwortung des Postulats von Wolfgang Liedtke (SP) u.a. auch die Thematik «Rufbus» behandelt. In seiner Antwort hat sich der Stadtrat gegen eine finanzielle Beteiligung an Taxifahrten, Ruftaxis oder an einem Rufbus ausgesprochen.

In sehr nachfrageschwachen Gebieten oder für nachfrageschwache Zeiten können gemäss ZVV alternative Bedienungsformen geprüft werden, wie z.B. ein Rufbus. Grundsätzlich ist dem klassischen Linienverkehr gemäss den Erfolgsfaktoren den Vorzug zu geben. Die Prüfung erfolgt über das zuständige Marktverantwortliche Verkehrsunternehmen (SZU) und wird im Fahrplanverfahren behandelt. Mit Rufbussen hat die SZU bisher keine Erfahrungen. Da im kommenden Fahrplanverfahren keine finanziellen Möglichkeiten bestehen, müsste ein Rufbus von der Stadt Adliswil selbst finanziert werden.

Der Stadtrat erachtet es als nicht realistisch, eine Kreditvorlage innerhalb von 12 Monaten auszuarbeiten, welche die genannten Bedürfnisse der Motion an den Öffentlichen Verkehr im Bereich der Busverbindung des Busses 151 gerecht wird. Zur Zeit muss von einer vollständigen Kostenübernahme zu Lasten der Stadt Adliswil ausgegangen werden, die Kosten erachtet der Stadtrat als nicht verhältnismässig.

Der Stadtrat kann sich jedoch vorstellen, Erfahrungswerte bei Gemeinden einzuholen, welche bereits in ihrer Gemeinde mit dem System von Rufbussen arbeiten.

Der Stadtrat ist sehr interessiert, ein gutes und attraktives Angebot des Öffentlichen Verkehrs in Adliswil zu haben. Eine mögliche Verbesserung für bestehende Buslinien oder die Möglichkeit eines Rufbusses sollen ergebnisoffen überprüft werden im Rahmen des geplanten neuen Buskonzeptes der SZU im Jahre 2024 oder 2025.

Die Motion wird aufgrund der erwähnten Argumenten abgelehnt.

Auf Antrag der Ressortvorsteherin Werkbetriebe fasst der Stadtrat, gestützt auf Art. 74 Ziff. 1 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderats der Stadt Adliswil, folgenden

**Zirkularbeschluss:**

- 1 Der Stadtrat lehnt die Motion von Bernie Corrodi, Heinz Melliger, Harry Baldegger und Daniel Frei (alle Freie Wähler) betreffend «Verbesserung und Ausbau der Buslinie 151 (Zopf-Quartier)» ab.
- 2 Dieser Beschluss ist öffentlich.
- 3 Mitteilung an:
  - 3.1 Grossen Gemeinderat
  - 3.2 Ressortleiter Werkbetriebe

Stadt Adliswil  
Stadtrat

Farid Zeroual  
Stadtpräsident

Thomas Winkelmann  
Stadtschreiber