

Sitzung vom 15. Februar 2022

Beschl. Nr. 2022-67

- 0.5.0 Allgemeines
Motion von Bernie Corrodi (FW), Heinz Melliger (FW), Harry Baldegger (FW) und Daniel Frei (FW) betr. "Verbesserung und Ausbau der Buslinie 151 (Quartier Zopf)"; Antrag an den Grossen Gemeinderat

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 (Quartier Zopf)» 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.

Begründung der Motionäre

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 anderseits wird künftig mit einem 7.5 Minuten Takt geplant.

Weitere Gegenargumente waren 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 wuchtiges 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

Mit SRB 287-2016 vom 1. November 2016 wurde eine Interpellation aus dem Grossen Gemeinderat Adliswil betreffend der «Ortsbus-Erschliessung Quartier Sonnenberg» durch den Stadtrat umfassend beantwortet. Der Stadtrat hat dabei eine 100%-Finanzierung für einen separaten Bus durch die Stadt Adliswil abgelehnt. Das Quartier Zopf war nicht Gegenstand dieser Interpellation.

Gegenüber den Forderungen von 2016 bezüglich der Buslinie 153 wird neu auch eine Umwegfahrt auf der Linie 151 gefordert. Die Linie 151 hat die knappsten Fahrzeiten aller drei Ortsbuslinien.

Gemäss kantonaler Angebotsverordnung im öffentlichen Personenverkehr PVG (LS 740.3 vom 14. Dezember 1988) sind alle erwähnten Gebiete erschlossen. Es besteht daher kein Anspruch auf ein zusätzliches Angebot. Da es aktuell im Fahrplanverfahren 2022-2023 keinerlei 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 u.a. auch die Thematik «Rufbus» behandelt. In seiner Antwort hat sich der Stadtrat gegen eine finanzielle Beteiligung an Taxifahrten 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 Unternehmen (SZU) und wird im Fahrplanverfahren behandelt. Mit Rufbussen hat die SZU bisher keine Erfahrungen. Im kommenden Fahrplanverfahren gibt es keinerlei finanziellen Spielraum. Ein Rufbus müsste von der Stadt Adliswil selbst finanziert werden.

Der Stadtrat kann sich vorstellen, bei einer Überweisung der Motion, Erfahrungswerte bei Gemeinden einzuholen, welche bereits in ihrer Gemeinde mit dem System von Rufbussen arbeiten. Danach könnte ein Pilotversuch gestartet werden, mit dem Ziel herauszufinden, ob der Bedarf für einen Rufbus besteht.

Der Stadtrat ist sehr interessiert, ein gutes und attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs in Adliswil zu haben. Beim Erarbeiten des neuen Buskonzepts für die Stadt Adliswil möchte der Stadtrat Verbesserungen für die Buslinien einbringen. Auch eine mögliche Verbesserung für bestehende Buslinien oder die Variante mit einem Rufbus sollen überprüft werden (diese offene Überprüfung soll im Rahmen des geplanten neuen Buskonzeptes der SZU im Jahre 2024 oder 2025 stattfinden).

Wenn der Grosse Gemeinderat der Stadt Adliswil bereit ist, die finanziellen Folgen einer solchen Verbesserung für einen Rufbus bzw. der Änderung der Route für den Bus 151 mitzutragen, soll diese Verbesserung angestrebt und im Grundsatz genehmigt werden.

An der Gemeinderatssitzung vom 10. März 2021 hat der Gemeinderat die «Motion betreffend Verbesserung und Ausbau der Buslinie 151 (Quartier Zopf)» von Bernie Corrodi (FW), Heinz Melliger (FW), Harry Baldegger (FW) und Daniel Frei (FW) als erheblich erklärt und den Stadtrat beauftragt die Motion innert Jahresfrist dem Grossen Gemeinderat zur Abstimmung zu unterbreiten.

Weiteres Vorgehen des Stadtrates

Der Stadtrat hat als Grundlage seines Antrages an den Grossen Gemeinderat eine breitere Auslegeordnung der möglichen öV-Erschliessung der Quartiere Zopf und Sonnenberg im Sinne einer Grundlagenarbeit oder Auslegeordnung erstellen lassen, welche

- das Nachfragepotential auch unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklung (Verdichtung) aufzeigt,
- unterschiedliche Varianten von öV-Linien bzw. eines öV-Netzes unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung und der Vernetzung mit anstossenden Buslinien (VBZ-Linien 70/184/185, Linie 156) entwickelt (inkl. Prüfung neuer Durchmesserlinien zur Attraktivitätssteigerung),
- Möglichkeiten mit alternativen Erschliessungsformen (z.B. Rufbus; Beitrag an Taxifahrten) zur Feinerschliessung diskutiert,
- die Machbarkeit und die Kostenfolgen der Varianten bzw. Angebotselementen ermittelt,
- die Möglichkeiten einer Mit-Finanzierung durch den ZVV aufzeigt.

Der Stadtrat hat deshalb eine Variantenstudie in Auftrag gegeben, damit die komplexen Zusammenhänge innerhalb eines öV-Netzes und der gesetzlichen Rahmenbedingungen kompetent und ganzheitlich betrachtet werden und der künftige Zustand mit dem neuen, verdichteten SZU-Angebot im 7.5'-Takt (Montag – Freitag von ca. 6.00 bis 8.30 Uhr und von 16.00 bis 19.00 Uhr) bzw. 15'-Takt (in den restlichen Zeiten) ab voraussichtlich 2028 berücksichtigt wird. Je Variante soll aufgezeigt werden, welche Schritte bereits kurzfristig, z.B. ab Fahrplan 2024, möglich wären. Die Grundlagenarbeit soll die diversen Möglichkeiten neutral beschreiben, ohne eine Bewertung oder konkrete Empfehlung zu Handen der Stadt Adliswil zu formulieren.

Das Variantenstudium fokussiert auf eine Optimierung des heutigen Angebotes, auf die Lösungsansätze der eingereichten Motionen sowie auf eine Verlängerung der VBZ-Linien 70 und 184/185. Wurde eine neue zweckmässige Variante erkannt, wurde auch diese bearbeitet.

Die Varianten wurden anhand folgender Kriterien generell beschrieben und bewertet:

- Attraktivität des Angebotes für die Kundschaft
- Erschliessungsqualität
- Fahrzeugbedarf
- Grob-Kostenschätzung anhand von Standardsätzen und einem generellen Betriebskonzept. Auf detaillierte Abklärungen zu Anschlägen und Umsteigezeiten wird in dieser Phase noch verzichtet.
- Technische und betriebliche Machbarkeit (qualitativ, aufgrund einer Ortsbegehung, ohne Kostenschätzung)

Mit dieser Auftragsformulierung wurde der Horizont bewusst über die konkreten Vorschläge der Motionen hinaus erweitert, um bei künftigen Verhandlungen mit dem ZVV als Grundlage zu dienen.

Auswertung der Variantenstudie

Die Gestaltung des öV-Angebots (§18 PVG) und des Tarifs (§17 PVG) liegt beim ZVV. Die Gemeinden können zusätzliche Linien und Linienergänzungen zum Verbundtarif einführen, tragen die Kosten jedoch selbst (§20 PVG). Einnahmeanteile werden vertraglich vereinbart.

Die Stadt Adliswil verfügt heute über ein insgesamt sehr gutes öV-Angebot. Die zur Diskussion stehenden Quartiere bzw. Strassenzüge sind grundsätzlich erschlossen, es besteht kein Rechtsanspruch auf eine bessere Erschliessung. Durch die Hanglage ist allerdings nachvollziehbar, dass die betreffenden Strassenzüge ausserhalb der Komfortzone für den Zugang/Abgang der Haltestellen liegen.

Die Varianten zur Verbesserung des Angebotes sind gegenseitig in Abhängigkeit und müssen gesamthaft beurteilt werden. Die beiden Motionen fordern Lösungen für je ein einzelnes Quartier. In der Umsetzung bestehen jedoch Abhängigkeiten bzw. Wechselwirkungen zwischen den Massnahmen bzw. Varianten. Da die Linien 151, 152 und 153 betrieblich miteinander verknüpft sind, haben Veränderungen bei den Linien 151 oder 153 auch Auswirkungen auf die anderen Linien.

Aus der Variantenstudie wird die Wechselwirkung zwischen den Varianten transparent:

Die künftige Fahrplankonstellation der SZU ist so gestaltet, dass der Handlungsspielraum für Umwegfahrten ohne den Einsatz eines weiteren Fahrzeuges eng begrenzt bleibt. Ausgangslage bzw. Basisvariante ist die heutige Streckenführung der Linien 151 und 153 mit auf die SZU angepasstem 15'-Takt. Für den Betrieb sind neu 3 Busse erforderlich. Aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen muss der ZVV in die Planung miteinbezogen werden, auch wenn die Kosten ausschliesslich durch die Stadt Adliswil getragen werden müssen.

Eine Änderung der Linie 151 über die Feldblumenstrasse führt zu einer Zunahme der totalen Wegzeit für einige Bewohnerinnen und Bewohner der Zelgstrasse und bewirkt dadurch wohl eine Abnahme der Fahrgäste aus der Zelgstrasse. Die Haltestelle Bodenacker, mit grosser Nachfrage stadteinwärts, würde nicht mehr bedient werden bzw. die Fahrgäste müssten zur Feldblumenstrasse hinaufgehen. Zudem würde mit der Fahrt über die Feldblumenstrasse die vorhandene Zeitreserve aufgebraucht und stünde nicht mehr für die Linie 153 zur Verfügung.

Pünktliche Anschlüsse zur S4 in der Hauptverkehrszeit sind nur mit einer neuen Haltestelle Bhf. West (Rellstenbrücke) möglich und in Linienverbindung mit Linie 152. Zudem sind Widerstände im Quartier aufgrund der Immissionen und Sicherheitsbedenken (Schule) möglich.

Eine Änderung der Linie 151 über die Zopfstrasse verbessert die Erreichbarkeit der Feldblumenstrasse leicht. Es ist eine leichte Zunahme von Fahrgästen aus der Zopf- und der Feldblumenstrasse zu erwarten. Pünktliche Anschlüsse zur S4 in der Hauptverkehrszeit sind jedoch nur mit einer neuen Haltestelle Bhf. West (Rellstenbrücke) gewährleistet und in Kombination der Linien 152 und 153 nur mit einem zusätzlichen Bus möglich. Die technische Machbarkeit einer Haltestelle West (beidseitig der Strasse) auf der Rellstenbrücke muss geprüft werden und wird zu sehr hohen Investitionskosten führen (geschätzt > CHF 1 Mio.). Allfälliger Landbedarf kann erschwerend wirken und der direkte Zugang zum Bahnhof bedingt einen Treppenabgang ab der Passerelle und zwei Lifte, um ihn behindertengerecht gestalten zu können.

Die Nachfrage auf den bestehenden Linien 151 und 153 ist zu hoch, um die ganzen Quartiere mit einem wirtschaftlichen alternativen Angebot zu bedienen, d.h. die Linienbetriebe müssen bestehen bleiben und alternative Angebote können nur zur Erschliessung der betroffenen Strassenzüge untersucht werden.

Die eingereichten Motionen verlangen für diese Strassenzüge eine ergänzende Erschliessung zum Linienbetrieb. Zielgruppen sind insbesondere Personen mit eingeschränkter Mobilität wie z.B. ältere Personen, Personen mit Kinderwagen oder Gepäck usw., für welche die Anmarschwege zu den heute bestehenden Haltestellen zu anstrengend sind. Zielsetzung ist deshalb die Sicherstellung der grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse.
=> Angebot nur Werktags 7 – 19 Uhr mit reduzierter Häufigkeit gegenüber dem Linienbetrieb.

Das Fahrzeug muss genügend gross sein, um auch Kinderwagen oder einen Rollstuhl transportieren zu können.

Fazit

In Abwägung der Forderung aus den Motionen, der Auswertung der Variantenstudie aller in nachfolgender Tabelle zusammengefassten Varianten, den Rahmenbedingungen und den Kosten- Nutzenüberlegungen bietet sich ein Rufbus als Alternative einer Ausweitung der bestehenden Buslinien an, welcher die Gebiete Zopf-, Feldblumen- und Sonnenbergstrasse abdeckt.

Rufbusse wurden in schwach besiedelten, flächigen Gebieten mit disperter Nachfrage entwickelt. In Adliswil handelt es sich dagegen eher um zwei auf das Zentrum und den Bahnhof ausgerichtete Korridore. Um die Verkehrssicherheit, behindertengerechte Standards und kalkulierbare Fahrzeiten gewährleisten zu können, müssen Routen und Haltepunkte definiert werden. Je nach dem sind auch verkehrssichere Wendeplätze vorzusehen.

Allgemeingültige Erkenntnisse aus vielen Versuchsbetrieben von alternativen Angeboten sind:

- Die Kosten liegen in einem ähnlichen Rahmen wie bei einem Linienangebot, da in beiden Fällen Fahrpersonal und ein Fahrzeug vorhanden sein müssen.
- Haltepunkte müssen definiert werden und führen zu Investitionen.
- Die realisierbare Belegung bei reinen Rufbussen im Flächenverkehr liegt im Bereich von 1.5 – 2.5 Personen / Fahrt, da die Bündelung der Nachfrage fehlt. Der Kostendeckungsgrad ist entsprechend tief.

Ergänzungen zur Tabelle; Wechselwirkungen zwischen den Varianten

Mit neuen Linienführungen ist immer ein zusätzlicher Bus erforderlich:
Mehrkosten ca. CHF 500'000 bis CHF 750'000 pro Jahr – je nach Einsatz.

Der Fahrplan der Linie 152 richtet sich nach den Massnahmen auf den Linien 151 bzw. 153.

Die Zeiten des Fahrplans bleiben immer knapp, eine Detailbetrachtung mit dem Betreiber ist zwingend.

	151 IST+	151 Feldlumen-strasse	151 Zopfstrasse	153 IST+	153 Sonnenberg-strasse	Verlängerung Linie 70	Verlängerung Linie 184, aktuell wenig zweckmässig	Alternative Angebote
151 IST+				Basisvariante mit 15'-Takt, 3 Busse	4 Busse		ok	ok
151 Feldlumen-strasse				knapp mit 3 Bussen	4 Busse		ok	nur Sonnenberg
151 Zopfstrasse				knapp mit 3 Bussen	4 Busse		ok	nur Sonnenberg
153 IST+	Basisvariante mit 15'-Takt, 3 Busse	knapp mit 3 Bussen	knapp mit 3 Bussen			2+2 Busse		ok
153 Sonnenberg-strasse	4 Busse	4 Busse	4 Busse			153+152 knapp mit 2 Bussen		Taxigutschein Feldblumenstrasse
Verlängerung Linie 70				2+2 Busse	153+152 knapp mit 2 Bussen		ok, neue Lösung für Linie 152	ok
Verlängerung Linie 184, aktuell wenig zweckmässig	ok	ok	ok			ok, neue Lösung für Linie 152		ok
Alternative Angebote	ok	nur Sonnenberg	nur Sonnenberg	ok	Taxigutschein Feldblumenstrasse	ok	ok	

Legende

	Generelle Überlegungen
	Prio 1, im Fokus der Motion
	rote Schrift: Weiterführung bestehender Linien auf 15'-Takt der SZU, 3 Busse notwendig
	Prio 2, subjektive Gewichtung
	Linie 184, Spezialfall, kommt in Zukunft in Betracht, mit Einführung 7,5'-Takt

Rahmenbedingungen zu alternativen Angeboten

Alternative Angebote werden, wenn sie erfolgreich sind, dem Linienbetrieb Fahrgäste wegnehmen, d.h. den Kostendeckungsgrad der bestehenden Linien reduzieren. Da der Konzessionär der bestehenden Linien einem neuen Angebot zustimmen muss, soll einerseits diese Konkurrenz tief und gleichzeitig der Aufwand für das Zusatzangebot überschaubar gehalten werden.

=> Im Einsatz soll nur ein Fahrzeug für beide Quartiere stehen.

Grundsätzlich kann der normale ZVV-Tarif angewandt werden. Da es sich jedoch bei einem Rufbusangebot explizit um eine individualisierte Zusatzleistung handelt, sind bei Rufbussen i.d.R. Sondertarife oder Zuschläge zum normalen Ticket von CHF 3.00 bis 5.00 üblich. Mit einem Sondertarif oder Zuschlag sind Verkehrserträge von CHF 50'000 (55 Personenfahrten à CHF 3.00) bis CHF 110'000 (122 Fahrten à CHF 3.00) realisierbar.

=> Die Tarifhoheit im öffentlichen Verkehr liegt beim ZVV. Die Anwendung des ZVV-Tarifs und/oder eines Zuschlags muss mit dem ZVV abgesprochen und eine Ertragszuscheidung (Anteile ZVV und Stadt) ausgehandelt und vereinbart werden.

Die prognostizierte Nachfrage von 55 – 122 Personenfahrten pro Tag scheint auf den ersten Blick zwar tief. Unter Berücksichtigung der Erfahrungswerte von bestehenden Rufbus-systemen wird ein Fahrzeug trotzdem ganztags unterwegs sein und am späteren Nachmittag können Überlastungen, d.h. längere Wartezeiten, möglich sein. Das Fahrpersonal kann damit nicht anderweitig eingesetzt werden, um Kosten zu sparen.

Nachfrageschätzung Neukunden	Feldblumenstrasse		Sonnenbergstrasse		Total
	Nord	Süd	Nord	Süd	
Einwohner + Arbeitsplätze	130	140	144	599	1013
ÖV-Potential (spez. Verkehrsauf-kommen 2.5; Anteil ÖV 12%)	39	42	43	180	304
Fahrten Neukunden (Annahme 40%)	16	17	17	72	122
					eher Rufbus
<i>talwärts</i>	5	6	6	24	40
<i>bergwärts</i>	10	11	12	48	81

Tabelle: Nachfrageschätzung unter Annahme einer Hauptreisezeit zwischen 07.00 und 19.00 Uhr und einer gleichmässigen Verteilung entspricht dies 5 bis 10 Personenfahrten pro Stunde (beide Richtungen zusammen).

Aufgrund der stärkeren Nutzung bergwärts wird die Nachfrage am späteren Vormittag bzw. späteren Nachmittag eher höher ausfallen: unter Annahme von 2/3 der Nachfrage bergwärts während 5 Stunden resultieren 7 bis 16 Fahrgäste pro Stunde.

Damit ist eine Kapazität des gewünschten Kleinbusses mit max. 9 Plätzen sowohl erforderlich wie auch ausreichend. Diese Fahrzeugkategorie (max. Gesamtgewicht 3.5t) kann mit einem Fahrausweis B1/D1 («Taxifahrer») gefahren werden. Achtung: Der Zugang für einen Rollstuhl braucht eine Spezialkonstruktion bzw. ein spezielles Fahrzeug.

Die Nachfrageschätzung erfolgt einerseits über das in der Analyse definierte Potential von Neukunden (Personen, welche den öV heute nicht nutzen) und andererseits aufgrund von Erfahrungswerten aus dem Mikrozensus 2015 für Personen > 65 Jahren.

Bei einem Rufbus (mit dem gewünschten Kleinbus) mit variabler Streckenführung hat sich die Definition von Haltepunkten bewährt:

- Fahrgast und Rufbus müssen sich «finden»; in Abweichung zum Taxi wartet der Rufbus nicht auf einen verspäteten Fahrgast.
- Das Dispositionssystem braucht klar definierte, verkehrstechnisch sichere Orte (zum Ein- und Aussteigen) für eine verlässliche Planung der Fahrstrecken und Fahrzeiten.
- Der Kleinbus muss jederzeit sicher verkehren können; Haltepunkte müssen sicher, zulässig und für den Fahrgast komfortabel sein. Wendemanöver mit Rückwärtsfahrten sind zu vermeiden.
- Trotz individuellem Angebot soll eine gewisse Effizienz erreicht werden; Haltepunkte sollten einen Abstand von rund 100m aufweisen.

Die befahrbaren Strassen, Wendeplätze und die Haltepunkte sind vorweg mit den beteiligten Fachstellen zu definieren.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Gestaltung des öV-Angebots (§18 PVG) und des Tarifs (§17 PVG) liegen beim ZVV. Gemeinden können zusätzliche Linien und Linienergänzungen zum Verbundtarif einführen, tragen die Kosten aber selbst (§20 PGV). Einnahmenanteile werden vertraglich geregelt.

Die rechtliche Situation für alternative Angebote, insbesondere mit Fahrzeugen mit max. 9 Plätzen und ohne Ausrichtung auf das öV-Netz, weist noch einige Grauzonen auf. In Adliswil kann die Stadt mit einem Kleinbus (max. 9 Plätze) und einem Verzicht auf die Bedienung des Bahnhofs (keine Ausrichtung auf den öV) grundsätzlich eigenständig eine kantonale Bewilligung ausserhalb des Personenverkehrsgesetztes beantragen. Da der ZVV im Genehmigungsverfahren aber sowieso zur Stellungnahme eingeladen wird und durchgehende Fahrausweise wünschbar sind, scheint dieses Vorgehen wenig zweckmässig.

Die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes müssen bei einer eidg. Konzession erfüllt werden. Dies entspricht auch der Forderung der Motion.

Kostenschätzung

Die Schätzung für wiederkehrende Kosten für einen Rufbus-Betrieb von Montag – Samstag von 7 bis 19 Uhr, betrieben durch ein bestehendes Unternehmen (Telefonzentrale inklusive), beläuft sich auf > CHF 300'000 (zwischen rund CHF 280'000 / Jahr und CHF 360'000 / Jahr).

Der Initialaufwand für den Systemaufbau beträgt rund CHF 125'000, bedingt eine Projektleitung durch die Stadt oder die SZU und zusätzlich mehrere CHF 100'000 (zur genauen Schätzung ist ein Vorprojekt notwendig) für die Erstellung von Haltepunkten, welche behindertengerecht und auf das Fahrzeug abgestimmt erstellt werden müssen sowie allenfalls verkehrstechnischen Anpassungen. Daraus resultieren wiederkehrende Kosten für Abschreibungen und für den Unterhalt der Haltepunkte, welche in ihrer Höhe nach der Ausarbeitung eines Vorprojektes ermittelt werden können.

Die Tarifhoheit im öffentlichen Verkehr liegt beim ZVV. Die Anwendung des ZVV-Tarifs und/oder eines Zuschlags muss mit dem ZVV abgesprochen und eine Ertragszuscheidung ausgehandelt und vereinbart werden.

Diesen Kosten stehen Erträge – bei einem Zuschlag von CHF 3.00 pro Fahrt - von CHF 50'000 bis CHF 110'000 wiederkehrend gegenüber.

Das Ressort Werkbetriebe wird zudem die Verbesserungsvorschläge für die Stadt Adliswil prüfen (fehlende Fusswegverbindung von der Haltestelle Bodenacker zur Feldblumenstrasse schaffen, erneute Überprüfung und Sicherstellung von zuverlässigen, zügigen Fahrten durch Quartierstrassen und von einem direkten Perronzugang ab der Passerelle beim nördlichen Perronende Bahnhof Adliswil sowie den Bau einer öffentlichen Liftanlage beim Schulhaus Hofern).

Auf Antrag der Ressortvorsteherin Werkbetriebe fällt der Stadtrat, gestützt auf Art. 37 Abs. 1 Bst. e der Gemeindeordnung der Stadt Adliswil und Art. 75 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates Adliswil, folgenden

Beschluss:

1 Dem Grossen Gemeinderat werden folgende Anträge unterbreitet:

- 1.1 Gemäss Forderungen in der Motion betreffend Verbesserung und Ausbau der Buslinie 151 (Quartier Zopf) von Bernie Corrodi (FW), Heinz Melliger (FW), Harry Baldegger (FW) und Daniel Frei (FW) soll ein Rufbus eingeführt werden für die Dauer von 5 Jahren (danach soll eine Überprüfung erfolgen) nach Kostenschätzung gemäss Erwägungen und vorbehältlich der Unterstützung durch den ZVV.

- 1.2 Der Grosse Gemeinderat beauftragt den Stadtrat dazu ein Vorprojekt auszuarbeiten, inkl. Einholung der notwendigen Bewilligungen, für die Submission des Betreibers, die Massnahmen- und Kostenermittlung (+/- 25%). Der Stadtrat verhandelt dazu die Rahmenbedingungen mit der SZU, klärt die notwendigen Investitionen in die Haltestellen und Verkehrsmittel und führt das neue Angebot (frühestens möglich ab 2024) ein, vorbehältlich der Genehmigung durch den Grossen Gemeinderat und allenfalls durch die Stimmberchtigten an der Urne.
 - 1.3 Die Motion betreffend «Verbesserung und Ausbau der Buslinie 151 (Quartier Zopf)» von Bernie Corrodi (FW), Heinz Melliger (FW), Harry Baldegger (FW) und Daniel Frei (FW) wird als erledigt abgeschrieben.
 - 1.4 Veröffentlichung von Dispositivziffern 1.1 bis 1.3 im amtlichen Publikationsorgan.
 - 1.5 Mitteilung von Dispositivziffern 1.1 bis 1.3 an den Stadtrat.
- 2 Dieser Beschluss ist öffentlich.
- 3 Mitteilung an:
- 3.1 Grosser Gemeinderat Adliswil
 - 3.2 Stadtschreiber
 - 3.3 Ressortleitende

Stadt Adliswil
Stadtrat

Farid Zeroual
Stadtpräsident

Thomas Winkelmann
Stadtschreiber