

Sitzung vom 07. März 2023

Beschl. Nr. **2023-71**

6.5.1 Öffentlicher Verkehr
Postulat von Kannathasan Muthuthamby (SP) und Sait Acar (SP) vom
14. Dezember 2022 betr. «Anschluss des Quartiers Sonnenberg an den
öffentlichen Verkehr»; Ablehnung

Ausgangslage

Die Abklärungen zu einer Einführung von Rufbussen im Quartier Sonnenberg wurde vom Grossen Gemeinderat aus Kostengründen verworfen.

Mit dem Postulat soll die Möglichkeit geprüft werden, wie die Situation für die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers Sonnenberg mit wenig Kosten oder kostenneutral verbessert werden kann. In der Analyse der OGS Beratungsteam AG vom Januar 2022 ist unter B3.2 (S.76-84) einer Verlängerung der Buslinie 184 bis zum Büchel untersucht worden. Diese Verlängerung würde mit den heute eingesetzten drei Fahrzeugen der Linie 184 bewerkstelligt werden können. Das dadurch freiwerdende Fahrzeug der Linie 153 könnte anstelle der Strecke Busbahnhof - Büchel eine andere Strecke durch das Quartier Sonnenberg bedienen.

Die Postulanten bitten den Stadtrat zu prüfen:

- Welche Auswirkungen würde eine Verlängerung der Buslinie 184 bis zum Büchel für die Anschlüsse dieser Buslinie auf der gesamten Strecke haben?
- Lässt sich die Konzessionierung der Betreiber VBZ für die Linie 184 und SZU für die Linie 153 gemeinsam mit den Betreibern und der ZW so anpassen, dass eine Verlängerung der Linie 184 bis zum Büchel und eine neue Streckenführung für den Bus 153 durch Sonnenbergquartier möglich wird?
- Welche zusätzlichen einmaligen und wiederkehrenden Kosten wären allenfalls damit verbunden?

Erwägung

Der Stadtrat von Adliswil hat zur Beantwortung der Motionen zur Verbesserung und zum Ausbau der Buslinien 151 und 153 vom 18. November 2020 bei der OGS Beratungsteam AG eine umfassende Grundlagenstudie zur öV-Erschliessung von Adliswil in Auftrag gegeben. Gestützt auf diese Grundlagenstudie bitten die Postulanten den Stadtrat zur Prüfung mehrerer Fragen im Hinblick auf einen besseren Anschluss des Quartiers Sonnenberg an den öV.

Die Grundlagenstudie analysiert die Erschliessungsgüte des Sonnenbergs auf unterschiedliche Arten (Seiten 22 – 27). Gestützt auf die Angebotsverordnung des Kantons Zürich oder die Einteilung der öV-Güteklassen des Bundes gelten die Siedlungsgebiete des Sonnenbergs als durch den öV erschlossen. Die Wegzeitanalyse unter Berücksichtigung der Höhenunterschiede zeigt aber auf, dass der Sonnenberg teilweise ausserhalb einer vom OGS Beratungsteam definierten «Komfortgrenze» für hohe Ansprüche an kurze Wegzeiten zu den Haltestellen liegt. Zudem ist gemäss der kantonalen Angebotsverordnung §4a eine

Neuerschliessung abhängig von einer genügenden Wirtschaftlichkeit, welche aufgrund der geschätzten geringen Nachfrage kaum erreichbar sein wird. Ein Anspruch für eine bessere öV-Erschliessung des Sonnenbergs kann deshalb gegenüber dem ZVV nicht gut begründet werden und die Stadt Adliswil müsste diese selbst finanzieren.

Auswirkungen einer Verlängerung der Linie 184 bis Büchel und Konzessionierung

Die Linien 184 und 185 der VBZ sind heute fahrplantechnisch miteinander verknüpft und auf die Anschlüsse am Bahnhof Wollishofen ausgerichtet. Dadurch sind die Umsteigezeiten am Bahnhof Adliswil vordefiniert und zwar so, dass im künftigen SZU-Grundtakt von 15 Minuten der Anschluss nur in eine Richtung klappt. Zudem fehlt dann im Büchel eine Pufferzeit, so dass allfällige Verspätungen aus der Stadt auf die Fahrt nach Zürich übertragen werden, d.h. der Anschluss Büchel – SZU gefährdet ist.

Werden die Anschlüsse auf den Bahnhof Adliswil ausgerichtet, gehen die Anschlüsse im Bahnhof Wollishofen mindestens in einer Richtung verloren. Diese Massnahme wurde deshalb in der Grundlagenstudie (Seite 84) zum heutigen Zeitpunkt nicht zur Umsetzung empfohlen, sondern müsste bei anstehenden Veränderungen auf den Linien 184/185 und einer ganzheitlichen Betrachtung des Korridors durch die SZU und die VBZ speziell geprüft werden. Dabei ist zu erwarten, dass das im Postulat erwähnte möglicherweise eingesparte Fahrzeug auf der für beidseits gute Anschlüsse ausgebauten neuen Linie 184 gebraucht wird.

Der ZVV definiert die Zuständigkeiten der Marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen VBZ und SZU. Die von den Postulanten gewünschte Linienerweiterung der Linie 184 müsste in einer Studie analysiert und beschlossen werden. Dann müsste der ZVV über die Angebotsbestellung bei den Verkehrsunternehmen die Konzessionen für die betroffenen Linien, inkl. die mögliche neue Linie 153, neu zuteilen.

Wie in der Ausgangslage erläutert, beurteilt der ZVV den Sonnenberg als durch den öV erschlossen. Gemäss §4a der Angebotsverordnung muss eine neue Streckenführung der Linie 153 durch das Sonnenbergquartier als Neuerschliessung behandelt werden, d.h. es muss auch ein Wirtschaftlichkeitsnachweis mit Nachfrageschätzung, Betriebskosten und Grad der Eigenwirtschaftlichkeit erbracht werden. Diese Wertung erfolgt dabei in der Regel unabhängig von möglichen Synergiegewinnen auf anderen Linien im gleichen Perimeter.

Kosten, einmalige und wiederkehrende

Kostenneutral wäre eine Verlängerung der Linie 184 nicht zu realisieren. Eine plausible Kostenschätzung zum heutigen Zeitpunkt ist jedoch nicht möglich, da diese stark von den zutreffenden Ausbaumassnahmen auf der Linie 184 abhängig sein wird.

Die Kosten einer von den Postulanten gewünschten neuen Linie 153 sind abhängig vom Fahrplan und werden sich in der gleichen Grössenordnung der heutigen Linie 153 bewegen, d.h. CHF 700'000 bis CHF 1'000'000. Als einmalige Kosten fallen insbesondere die Neubauten der Haltestellen und der Ausbau der Endhaltestelle Büchel für zwei Linien an. Je nach Anzahl und Lage der Haltestellen werden die Investitionskosten CHF 500'000 bis CHF 1'000'000 betragen. Muss der Büchel als Endhaltestelle für einen Gelenkbus nach den Richtlinien des Behindertengleichstellungsgesetzes ausgebaut werden, müsste eine Wendemöglichkeit vorgesehen werden.

Zukunft


Die SZU wird voraussichtlich im Jahr 2030 den Grundtakt der S4 von heute 20' (Hauptverkehrszeiten 10') auf einen 15'-Takt wechseln (Hauptverkehrszeiten 7,5'). Auf diesen Zeitpunkt wird das Busnetz entlang der S4 komplett überarbeitet. Die Planung dafür beginnt frühestens 2025. In der Planungsarbeit werden dann auch Möglichkeiten für die heute noch nicht feinmaschig durch Bus erschlossenen Quartiere geprüft. Ein vorgängiger Ausbau bestehender oder die Schaffung neuer Linien, welche nicht mit einer vor der generellen Überarbeitung stehenden Busnetzplanung abgestimmt werden können, erscheint auch kostenmässig als nicht vorteilhaft.

Auf Antrag der Ressortvorsteherin Werkbetriebe fasst der Stadtrat, gestützt auf Art. 81 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates, folgenden

Beschluss:

- 1 Das Postulat von Kanny Muthuthamby (SP) und Sait Acar (SP) vom 14. Dezember 2022 betreffend «Anschluss des Quartiers Sonnenberg an den öffentlichen Verkehr» wird abgelehnt.
- 2 Dieser Beschluss ist öffentlich.
- 3 Mitteilung an:
 - 3.1 Grosser Gemeinderat
 - 3.2 Ressortleiterin Werkbetriebe

Stadt Adliswil



Farid Zeroual
Stadtpräsident



Thomas Winkelmann
Stadtschreiber