

B. Rechtliches

Es handelt sich um eine Initiative in der Form der allgemeinen Anregung über einen Gegenstand, welcher gemäss § 38 Ziff. 2.2 der Gemeindeordnung dem Obligatorischen Referendum untersteht.

C. Verfahren

Mit SRB 103 vom 22. März 2013 entschied der Stadtrat betreffend Vorprüfung der Initiative und stellte fest, dass die Unterschriftenliste, der Titel und die Begründung den Bestimmungen von § 123 des Gesetzes über die Politischen Rechte (GPR) entsprechen.

Am 24. Mai 2013 wurde die Initiative in der Limmattaler Zeitung und im Amtsblatt des Kantons Zürich publiziert und die Sammelfrist bekanntgegeben.

Am 3. September 2013 überreichten Vertreter des Initiativkomitees dem Stadtpräsidenten 72 Unterschriftenbogen mit insgesamt 617 gültigen Unterschriften.

Mit SRB 283 vom 21. Oktober 2013 erklärte der Stadtrat die Volksinitiative als zustande gekommen.

Innerhalb von 4 Monaten, vom Tag der Initiativeeinreichung an gerechnet, muss der Stadtrat über die Rechtmässigkeit der Initiative befinden und beschliessen, welchen der nachstehenden Entscheide er dem Parlament beantragt:

- a. Ablehnung der Initiative
- b. Ablehnung der Initiative und Zustimmung zum beantragten Gegenvorschlag
- c. Zustimmung zur Initiative und Zustimmung zum beantragten Gegenvorschlag
- d. Ausarbeitung einer ausformulierten Vorlage, die der Initiative entspricht (Umsetzungsvorschlag) mit oder ohne Gegenvorschlag.

Gemäss § 134 Abs. 1 GPR trifft das Gemeindeparlament innerhalb von neun Monaten nach Einreichung der Initiative (bis spätestens 3. Juni 2014) den oben dargelegten Entscheid.

D. Prüfung der Rechtmässigkeit

Eine Initiative ist rechtmässig, wenn sie weder gegen übergeordnetes Recht verstösst, dem Grundsatz der Einheit der Materie Rechnung trägt und nicht offensichtlich undurchführbar ist.

Mit der vorliegenden Initiative wird der Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur gefordert. Voraussetzung für die Projektierung von solchen Ausbauten ist der Eintrag in die entsprechenden Verkehrsrichtpläne. Der kommunale Verkehrsrichtplan befindet sich derzeit in Revision, wobei anzumerken ist, dass die öffentliche Planaufgabe bereits durchgeführt und der Stadtrat mit Beschluss vom 18. November 2013 den Antrag auf Festsetzung des kommunalen Richtplanes an das Gemeindeparlament überwiesen hat. Die in der Initiative geforderten Busverbindungen sind zwar im jetzt vorliegenden revidierten kommunalen Richtplan nicht enthalten, es ist allerdings jederzeit möglich, nach einer Annahme der Initiative eine weitere Revision des Richtplans zu initiieren.

Gemäss § 20 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) sind Gemeinden befugt, zusätzliche Linien zum Verbundangebot einzuführen, wobei sie die entsprechenden Kosten für die zusätzlichen Angebote zu tragen haben. Gemäss § 4 PVG gewährt der Kanton Beiträge an Investitionen für feste Anlagen, welche in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des Verkehrsverbundes das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern oder verändern. Der Erhalt von Beiträgen erfordert also eine enge Zusammenarbeit mit Kanton und ZVV.

Das Gesetz über den Bau und den Unterhalt der öffentlichen Strassen (Strassengesetz) enthält keine Bestimmungen, die dem Anliegen der Initiative entgegenstehen.

Die Initiative widerspricht der geltenden Gesetzgebung nicht, und sie ist nicht offensichtlich undurchführbar. Deshalb ist ihre Rechtmässigkeit zu bejahen.

E. Früherer Vorstoss in Sachen Ortsbus

Seit Beginn des neuen Jahrtausends sind die Busverbindungen in Schlieren und die Anbindungen an Dietikon und Urdorf in regelmässigen Abständen thematisiert worden.

Im Jahr 2005 legten die Verkehrsbetriebe Zürich VBZ ein „Buskonzept Limmattal“ vor, welches unter anderem die nachstehenden Punkte beinhaltet:

- Verlängerung der Buslinie 307 vom Bahnhof Schlieren in die Gebiete Rietbach und Giessen (Dietikon);
- Neue Linie Zentrum Urdorf bis SBB-Brücke Schlieren;
- Direktführung der Linie 301 von Glanzenberg nach Oberurdorf unter Auslassung des Spitals Limmattal.

In ihrer Stellungnahme vom 26. September 2005 zu diesem „Buskonzept Limmattal“ äusserte sich die Stadt Schlieren positiv zur Verlängerung der Buslinie 307 und zur neuen Linie Zentrum Urdorf bis SBB-Brücke Schlieren. Die Direktführung der Linie 301 lehnte sie hingegen ab, weil dadurch das Spital von den Gemeinden Weiningen, Geroldswil und Teilen der Stadt Dietikon nicht mehr direkt erschlossen gewesen wäre. In der Stellungnahme ist auch festgehalten, dass mit dem vorgelegten Buskonzept die Anbindung des Schlieremerberges weiterhin ungelöst bleibt.

Mit ihrem Postulat vom 9. Oktober 2006 über eine Busverbindung Alter Zürichweg / Kampstrasse / Zentrum hat Silvia Arnet diese Thematik erneut aufs politische Parkett gebracht. Den daraufhin erarbeiteten Antrag auf Erteilung eines Kredits von Fr. 630'992.-- für einen zweijährigen Versuchsbetrieb eines durch die VBZ betriebenen Ortsbusses Alter Zürichweg – Zentrum – Rietbach lehnte das Gemeindeparlament jedoch mit Beschluss vom 3. September 2007 ab, belies das Postulat aber auf der Pendenzenliste.

F. Optionen für eine neue Busverbindung

Die Volksinitiative äussert gestützt auf Art. 20 der Gemeindeordnung das Begehren, die Quartiere von Schlieren wie folgt durch einen Ortsbus mit dem Zentrum zu verbinden:

Verbindung 1: Bahnhof - Zentrum - Schlieremerberg - Kampstrasse - Friedhof - Zentrum - Bahnhof Schlieren

Verbindung 2: Bahnhof - Urdorferstrasse - Sandbühl - Zentrum - Bahnhof Schlieren

Verbindung 3: Bahnhof - Brandstrasse - Sporthalle im Rohr - Bauhaus - Bahnhof Schlieren

Damit wird die Frage der Erschliessung des Schlieremerberges und des Gebietes Rietbach sowie zusätzlich des Hauses für Betagte Sandbühl erneut aktuell.

Die Überlegungen des Stadtrates betreffend diese Verbindungen präsentieren sich wie folgt:

Der heute gültige Fahrplan bietet insgesamt ein gutes Busnetz in Schlieren und gewährleistet die Verbindungen nach Urdorf (sogar bis nach Birmensdorf) und Dietikon. Eine Erschliessung der Gebiete Schlieremerberg und Rietbach ist aber nicht gegeben.

Verbindung 1 und 3:

Mit Beschluss vom 3. September 2007 hat das Gemeindeparlament den Antrag des Stadtrats für einen Kredit von Fr. 630'992.-- für einen zweijährigen Versuchsbetrieb eines Ortsbusses Alter Zürichweg - Zentrum – Rietbach abgelehnt. Das entsprechende Postulat von Silvia Arnet wurde jedoch als nicht erledigt auf der Pendenzenliste belassen. Die damals vom Stadtrat vorgeschlagene Linienführung Schlieremerberg (Wendeschlaufe) - Kampstrasse - Friedhof - Schulhaus Hofacker - Gyrhalden - Bahnhof Schlieren (Brücke) - Brandstrasse - Rietbachstrasse - Wiesenstrasse (Wendeschlaufe), deckt sich weitgehend mit den in der Initiative vorgeschlagenen Verbindungen 1 und 3. Einzig die in der Initiative vorgeschlagenen Haltestellen Unterrohrstrasse und Lättenstrasse sind nicht enthalten.

Die weiteren Eckdaten zur im Zusammenhang mit dem Postulat von Silvia Arnet vorgeschlagenen Linienführung sind:

- Kleinbus
- Betriebszeiten Mo. - Fr. 06.00 - 19.00, Sa. 07.00 - 18.00
- 30'-Takt.

Zurzeit befährt die Buslinie 307 wegen der intensiven Bautätigkeit im Geviert Wiesenstrasse - Goldschlängistrasse - Brandstrasse - Engstringerstrasse eine verkürzte Linie. Die Haltestellen Bahnhof Nord, Goldschlängistrasse und Brandstrasse werden nicht mehr bedient. Diese verkürzte Linienführung ist im Verbundfahrplan 2014 – 2015 enthalten. Ob diese Haltestellen nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in den Fahrplan der Linie 307 aufgenommen werden sollen und ob eine Verlängerung über Bauhaus - Bernstrasse - Goldschlängistrasse möglich und sinnvoll ist, kann im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2016 – 2017 geprüft werden. Mit einer Haltestelle Ecke Bernstrasse / Goldschlängistrasse könnte auch die Sporthalle im Rohr erschlossen werden, ohne die Buslinie durch die Quartiere Unterrohr und Rohr zu führen.

Die Fahrgastmessungen der VBZ auf der Schlaufe Bahnhof Nord – Rietbachstrasse - Brandstrasse zeigten jedoch sehr dürftige Fahrgastzahlen, was bei Schlaufenfahrten ein nicht unübliches Problem ist.

Deshalb gibt es auch Überlegungen, ob eine Buslinie 307 nicht am sinnvollsten nördlich der Bahnlinie die Bahnhöfe Altstetten – Schlieren und Glanzenberg miteinander verbinden sollte, womit einerseits die Gebiete Reitmen und Meuchwis in beiden Richtungen erschlossen wären und andererseits, aufgrund der Bahnhofanbindungen, eine höhere Attraktivität auch für die Fahrgäste ausserhalb der Gebiete Reitmen und Meuchwis erreicht würde.

Als weitere Alternative könnte auch der Bauhausbus als neues Angebot ins VBZ-Netz aufgenommen werden.

Verbindung 2:

Die Verbindung 2 stand bisher nie zur Diskussion, weil das Spital Limmattal und damit auch das Sandbühl heute schon von den Buslinien 302 und 308 erschlossen sind und für Bewohner des Sandbühls, welche zu Fuss nicht mehr in der Lage sind, zur Busstation zu gehen, ein privater „Sandbühlbus“ zur Verfügung steht. Einen neuen Ortsbus für diese Verbindung einzurichten wäre unverhältnismässig und spätestens, wenn die Limmattalbahn realisiert wird – davon kann derzeit mit guter Hoffnung ausgegangen werden - auch unnötig.

G. Kommunalen Richtplan

Die Abteilung Bau und Planung hat den Antrag zum Mitbericht erhalten. Die Bemerkungen zum kommunalen Richtplan sind entsprechend im nachstehenden Text eingeflossen.

Im revidierten kommunalen Richtplan, der vom Stadtrat mit Beschluss vom 18. November 2013 zur Festsetzung an das Gemeindeparlament überwiesen worden ist, sind keine kommunalen Festlegungen zum öffentlichen Verkehr enthalten. Dies ist nicht notwendig, weil die übergeordneten Festlegungen der regionalen und kantonalen Richtplanung ein vollständiges Erschliessungsangebot gemäss kantonalen Angebotsverordnung enthalten.

Nach einer Annahme der Initiative oder eines Gegenvorschlages kann der kommunale Richtplan falls erforderlich in einer weiteren Revision entsprechend angepasst werden.

H. Kostenschätzung

Wie in der Berichterstattung zum Postulat von Silvia Arnet dargelegt, bietet die Variante einer Einbindung in das Liniennetz des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV den Vorteil, dass die Linie nach Ablauf eines mindestens zweijährigen Versuchsbetriebes und bei entsprechender genügender Auslastung ins Regelangebot übernommen werden könnte. Der Versuchsbetrieb müsste dann aber von Beginn weg durch den ZVV (bzw. für den konkreten Fall durch die VBZ) übernommen werden.

Die Kosten für den zweijährigen Versuchsbetrieb einer Ortsbuslinie Alter Zürichweg – Zentrum – Rietbach werden in der vorgängig erwähnten Berichterstattung mit rund Fr. 630'000.-- beziffert. Wird die Linie nach Ablauf des Versuchsbetriebes ins Regelangebot übernommen, betragen die jährlichen Kosten danach rund Fr. 90'000.--.

Ebenfalls wurde in diesem Zusammenhang seinerzeit der Betrieb der Ortsbuslinie durch einen privaten Betreiber geprüft. Dies hätte zu Kosten von rund Fr. 525'000.-- für den zweijährigen Versuchsbetrieb und von rund Fr. 240'000.-- pro Jahr in den Folgejahren geführt.

Die Initianten der Ortsbusinitiative schätzen die Kosten für den Betrieb des Ortsbusses mit allen drei in der Initiative vorgeschlagenen Linienästen auf eine Grössenordnung von Fr. 450'000.-- pro Jahr.

Die notwendigen Ausgaben für einen zweijährigen Versuchsbetrieb übersteigen in jedem Fall die Finanzkompetenz des Stadtrates und unterliegen mit voraussichtlich über Fr. 500'000.-- auch im Gemeindeparlament dem fakultativen Referendum. Die späteren jährlichen Betriebskosten liegen in der Finanzkompetenz des Gemeindeparlamentes und, wenn sie Fr. 200'000.-- pro Jahr übersteigen, dem obligatorischen Referendum.

I. Gegenvorschlag

Der Stadtrat schlägt vor, einen als allgemeine Anregung formulierten Gegenvorschlag zu erarbeiten und dann zusammen mit der Initiative dem Gemeindeparlament und dem Stimmvolk zum Entscheid vorzulegen. Dieser Gegenvorschlag beruht auf folgenden Eckpunkten:

- Für das Anliegen der Volksinitiative wird bezüglich **Verbindung 1 und 3** ein Gegenvorschlag auf Basis der unter Punkt F dieser Weisung erläuterten Optionen erarbeitet;
- Das Anliegen der Volksinitiative wird bezüglich **Verbindung 2** im Gegenvorschlag nicht berücksichtigt.

Antrag an das Gemeindeparlament:

1. Es wird festgestellt, dass die Volksinitiative "Ortsbus in Schlieren" im Sinne von § 121 GPR rechtmässig ist.
2. Die Initiative wird abgelehnt und es wird ihr ein Gegenvorschlag gegenüber gestellt.
3. Der Stadtrat wird beauftragt, einen Gegenvorschlag zur Initiative in der Form der allgemeinen Anstrengungen im Sinne von Punkt I der obigen Weisung auszuarbeiten und dem Gemeindeparlament Bericht und Antrag einzureichen.
4. Mitteilung an
 - Gemeindeparlament
 - Vorsteher Werke, Versorgung und Anlagen
 - Vorsteher Bau und Planung
 - Abteilungsleiter Werke, Versorgung und Anlagen
 - Abteilungsleiter Bau und Planung
 - Stadtschreiberin
 - Archiv

Status: öffentlich

STADTRAT SCHLIEREN



Toni Brühlmann
Stadtpräsident



Ingrid Hieronymi
Stadtschreiberin