



Stadt
Schlieren



Gemeindeabstimmung vom 5. Juni 2016

- Neugestaltung des Stadtplatzes
- Volksinitiative „Ortsbus in Schlieren“

An die Stimmberechtigten von Schlieren

Sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Gemäss § 13 Ziff. 5 in Verbindung mit § 38 Ziff. 2.1 sowie § 13 Ziff. 4 Gemeindeordnung unterbreiten wir Ihnen die beiden nachstehenden Vorlagen zur Abstimmung:

Vorlage 1:

Bewilligung eines Kredites von Fr. 8'050'000.00 für die Neugestaltung des Stadtplatzes

Vorlage 2:

Volksinitiative „Ortsbus in Schlieren“

Wir laden Sie ein, die Vorlagen zu prüfen und auf den Stimmzetteln Ihrem Willen mit „Ja“ oder „Nein“ Ausdruck zu verleihen.

STADTRAT SCHLIEREN

Toni Brühlmann
Stadtpräsident

Ingrid Hieronymi
Stadtschreiberin

Die Akten zu beiden Geschäften liegen ab dem 13. Mai 2016 in der Stadtkanzlei, Freiestrasse 6, zur Einsicht auf. Der Beleuchtende Bericht wird allen Stimmberechtigten zugestellt. Zudem kann dieser im Internet unter www.schlieren.ch (Politik, Abstimmungen und Wahlen, 5. Juni 2016) heruntergeladen werden.

Stimmabgabe und Urnenöffnungszeiten: Es wird auf die Hinweise auf dem persönlichen Stimmrechtsausweis verwiesen.

Die beiden Vorlagen in Kürze:

Vorlage 1:

Bewilligung eines Kredites von Fr. 8'050'000.00 für die Neugestaltung des Stadtplatzes

Das Zentrum von Schlieren wird durch den Bau der Limmattalbahn und den damit verbundenen Umbau des Kreisels an der Ringstrasse grosse Neuerungen erfahren. Für die Neugestaltung des Stadtplatzes als wichtiger Identifikationspunkt soll ein Kredit von 8,05 Millionen Franken genehmigt werden. Blickfang und zentrales Element des neu gestalteten Platzes wird ein Dach sein, der sogenannte „Flügel“, welcher den Platz und die Haltestelle der Limmattalbahn als verbindendes Element überspannt. Ein attraktiver Nebelbrunnen, ein spezielles Lichtkonzept sowie einladende Sitzgelegenheiten sollen eine hohe Aufenthaltsqualität schaffen. Ein grosser Teil der Fläche soll frei bleiben, um temporäre Nutzungen und Veranstaltungen zu ermöglichen. Das Projekt ist im Agglomerationsprogramm des Bundes enthalten, weshalb sich die Kosten voraussichtlich um 2.6 Mio. Franken auf rund 5,5 Mio. Franken reduzieren werden. Das Gemeindeparlament hat der Vorlage des Stadtrates am 1. Februar 2016 ohne Gegenstimme zugestimmt.

Stadtrat und Gemeindeparlament empfehlen Annahme der Vorlage.

Vorlage 2:

Volksinitiative „Ortsbus in Schlieren“

Am 3. September 2013 wurde die Volksinitiative „Ortsbus in Schlieren“ mit 617 Unterschriften eingereicht. Diese verlangt einen Ortsbus zur besseren Erschliessung und Anbindung der Quartiere an den bestehenden öffentlichen Verkehr. Im Initiativtext werden dazu drei Verbindungen festgelegt.

Der Antrag des Stadtrates an das Gemeindeparlament, in einem Gegenvorschlag lediglich zwei der drei Verbindungen zu berücksichtigen, wurde am 23. Juni 2014 abgelehnt. In der Folge arbeitete der Stadtrat im Auftrag des Parlamentes eine Umsetzungsvorlage auf Grundlage der Volksinitiative aus. Für die genaue Festlegung der Linienführung und die dafür notwendigen Haltestellen stützte er sich auf detaillierte Empfehlungen der Verkehrsbetriebe Zürich. Für die vom Stadtrat ausgearbeitete Lösung, welche eine von verschiedenen Möglichkeiten zur Umsetzung der Initiative darstellt, würden jährliche Betriebskosten von Fr. 1'150'000.00 und einmalige Investitionskosten von Fr. 415'900.00 anfallen. Die Umsetzungsvorlage wurde vom Parlament am 16. März 2015 abgelehnt, weshalb nun die Volksinitiative zur Abstimmung gelangt.

Stadtrat und Gemeindeparlament empfehlen Ablehnung der Initiative.

Vorlage 1:

Bewilligung eines Kredites von Fr. 8'050'000.00 für die Neugestaltung des Stadtplatzes

Antrag

Für die Neugestaltung des Stadtplatzes wird ein Kredit von Fr. 8'050'000.00 bewilligt. Diese Kreditsumme erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindexes zwischen Aufstellung der Kostenvoranschlags (September 2015) und der Bauausführung.

Beleuchtender Bericht des Stadtrates

1. Ausgangslage

Das Zentrum Schlierens inklusive Stadtplatz steht im Fokus übergeordneter kantonalen Vorhaben. Die Limmattalbahn, deren Finanzierung von den Stimmberechtigten des Kantons Zürich am 22. November 2015 angenommen wurde, wird quer über den Stadtplatz führen und die neue Verkehrsführung des Kreisels wird den Stadtplatz umrahmen.

Im Jahr 2004 wurde basierend auf dem Stadtentwicklungskonzept mit den Planungen für die Neugestaltung des Zentrums begonnen. Das Zentrum von Schlieren sollte dabei fassbarer und klarer erkennbar als bis anhin werden. Ein eindeutiger Identifikationspunkt fehlt bis jetzt. Grundlage zur Weiterentwicklung des Zentrums bildete ein Studienauftrag aus dem Jahr 2005.

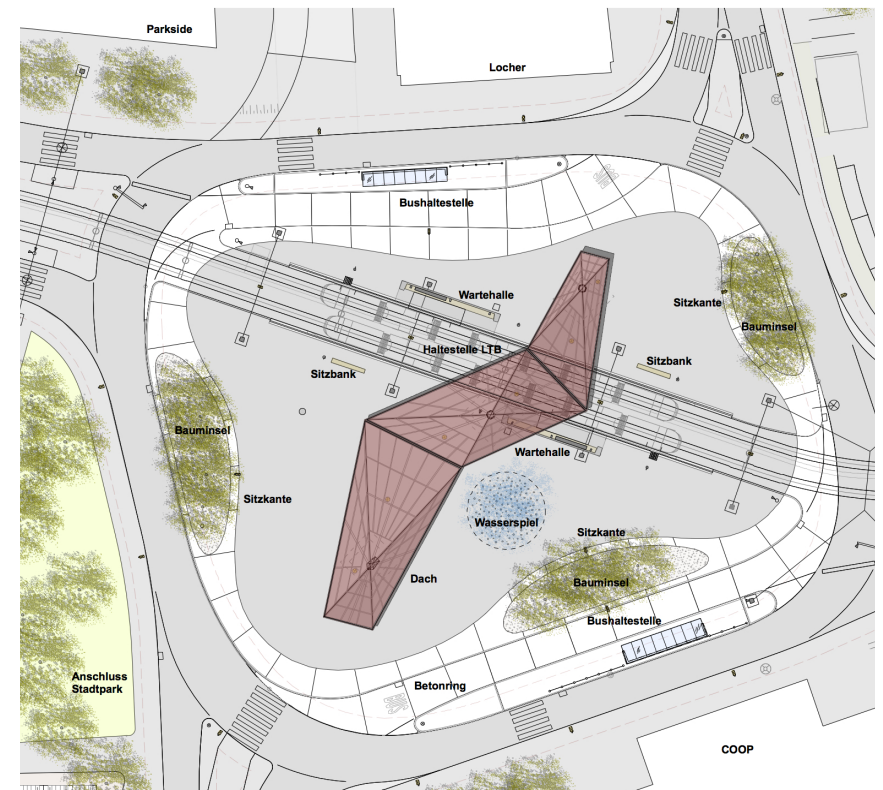
Auf dieser Basis entstanden die Verkehrsführung des neuen Kreisels und die Trasséführung der Limmattalbahn. Mit diesen kantonalen Grossprojekten werden die Verkehrsinfrastruktur für die Stadtentwicklung der nächsten Jahrzehnte bereitgestellt und das Ortsbild sowie das Zentrum massgeblich aufgewertet und gestaltet. Es bietet sich an diesem Ort eine einmalige Chance für eine positive Stadtentwicklung. Mit einer gut geplanten, angemessenen Neugestaltung des Stadtplatzes im Inneren des Kreisels wird diese Chance genutzt. Als Pendant zum grünen Stadtpark entsteht in der Stadt ein urbaner Freiraum, der einen markanten Identifikationspunkt darstellt und eine Art Adresse der Stadt Schlieren im Zentrum markiert.

Mit Beschluss vom 27. Januar 2014 beantragte der Stadtrat dem Gemeindeparlament einen Projektierungskredit für die Überarbeitung des Vorprojektes und die Erstellung des Bauprojektes. Am 7. Juli 2014 genehmigte das Gemeindeparlament den Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 785'000.00. Damit erhöhten sich die gesamten Projektierungskosten inklusive Vorleistungen auf Fr. 974'000.00. Mit der Projektierung wurde das Gewinnerteam des Studienauftrags von 2005, bestehend aus Kuhn Landschaftsarchitekten und weberbrunner architekten, beauftragt.

2. Projekt

Gestaltungskonzept

Das Projekt beinhaltet den Stadtplatz und den Anschluss an den angrenzenden Stadtpark. Das Zusammenspiel von Platz und Park definiert das Zentrum von Schlieren neu und schafft einen eigenen Charakter und eine neue Identität.



Übersichtsplan Stadtplatz

Durch die Verschiebung der heutigen Verkehrsachse Badenerstrasse entstehen im Stadtpark neue Flächen, die für unterschiedliche Veranstaltungen nutzbar sind und zudem Spielraum für weitere Entwicklungen offen lassen (insbesondere Kulturplatz, Neubau Stadtssaal). Der Stadtpark tritt dabei mit einem kräftigen Baumhain gegenüber dem Stadtplatz auf. Der Stadtplatz selber ist ein offener Stadtraum, der sich selbstbewusst im Zentrum manifestiert und für das Zentrum von Schlieren steht.

Ein Dach, der so genannte ‚Flügel‘, überspannt den Platz und die Haltestelle der Limmattalbahn. Der ‚Flügel‘ auf dem Stadtplatz schafft zusammen mit dem Wasserspiel, den Baumpolstern und Sitzkanten optimale Voraussetzungen für ein belebtes Stadtzentrum mit Charakter und Qualität. Die Limmattalbahn und auch die Haltestellen der Busse werden dabei als eigenständige Elemente mit einer eigenen Gestaltung auf dem Stadtplatz wahrgenommen.

Flügel



Visualisierung Stadtplatz

Der erwähnte ‚Flügel‘ des Stadtplatzes visualisiert in der Mitte von Schlieren von weitem sichtbar in allen drei Dimensionen die Bedeutung des Zentrums. Das Dach überspannt proportional zur Platzgrösse auch die Limmattalbahn und verbindet somit räumlich die beiden Seiten. Der Flügel ist als zentrisch aufgebautes Rippentragwerk auf drei eingespannten Stützen konstruiert. Die diagonalen Hauptträger verlaufen zum Rand hin konisch abnehmend. Jede der drei polygonal viereckigen Flächen wird in zwei dreieckige Ebenen aufgespannt.

Die ganz eigene Faszination des ‚Flügels‘ besteht in den folgenden, wesentlichen Merkmalen:

- eine streng logische und doch komplex wirkende Geometrie
- eine enorme Gesamtspannweite auf lediglich drei Stützen bei einer präzisen Filigranität
- eine unverkennbare Materialisierung als rötlich grundierter Stahlbau.

Es handelt sich dabei nicht um ein klassisches Dach mit Nutzungsanforderungen wie Regen-, Wind- und Wetterschutz. Diese Anforderungen werden durch die separaten Wartehallen der Limmattalbahn und durch die Bushäuschen erfüllt. Die obere Dachfläche ist für Wartungs- und Reinigungsarbeiten begehbar. Die trapezförmigen Kassettenfelder sind abnehmbar konstruiert und können deshalb einfach gewartet werden. Losgelöst vom Nutzungsanspruch bietet das Dach eine grosse witterungsgeschützte Fläche für einen Wochenmarkt oder saisonale Stände mit Blumen, Glühwein oder Maronis.

Die skulpturale Form des ‚Flügels‘ ahmt die dynamische Bewegung des Kreisverkehrs wie ein Rotationsflügel nach und bietet einen allseitigen Perspektivenwechsel, sowohl hinsichtlich Form als auch Grösse.

Lichtkonzept

Das Beleuchtungskonzept ist integraler Bestandteil des ‚Flügels‘, aber auch der gesamten Platzbeleuchtung. Um Blendungen der Fussgänger und der übrigen Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden, wird nicht das Dach angeleuchtet, sondern dieses bietet selbst eine diffus leuchtende Untersicht, welche die Platzfläche in eine angenehme Lichtstimmung taucht und die unterschiedliche Tag- respektive Nachtatmosphäre unterstützt.

Der Stadtplatz wird von Fassade zu Fassade einheitlich beleuchtet. Dabei wird eine Lichtpunkthöhe von 7,50 m angestrebt. Entlang der Ringstrasse und bei den Baumgruppen sind Mastleuchten vorgesehen.

Dem Sicherheitsgefühl auf dem Stadtplatz am Abend und in der Nacht wird durch dieses Beleuchtungskonzept besonders stark Rechnung getragen. Es sind durchgehend LED-Leuchten der neuesten Generation vorgesehen.

Platzgestaltung

Ein Ring aus Ortsbeton fasst unterschiedliche Funktionen wie Bushaltestellen, Bauminseln sowie Aufenthaltsorte zusammen und gibt eine grosszügige, offene Fläche im Zentrum frei. Zusammen mit dem ‚Flügel‘ bildet dieser Ring eine gestalteri-

sche Einheit im neuen Zentrum von Schlieren. Der innenliegende Platzbereich ist in Asphalt geplant und führt so bewusst einen durchgehenden Platzbelag von Fassade zu Fassade weiter. Mit der Möblierung des Platzes wird zurückhaltend und sparsam umgegangen. Der Betonring wölbt sich jeweils im Bereich der Bauminselfen zur Sitzkante. Im Schatten der Bäume liegend bietet der Stadtplatz neben der Funktionalität eine hohe Aufenthaltsqualität.

Der Nebelbrunnen – bestehend aus im Asphaltbelag eingelassenen Sprühdüsen – erzeugt eine feine, über dem Platz schwebende Wolke. Ist der Brunnen nicht in Betrieb (zum Beispiel im Winter oder bei grösseren Veranstaltungen), kann die Fläche uneingeschränkt genutzt, befahren und gereinigt werden. Die Wolke des Nebelbrunnens wird mittels Bodeneinbauleuchten beleuchtet und ergibt je nach Witterung eine besondere und beinahe mystische Stimmung auf dem Platz.



Visualisierung Begegnungsort Stadtplatz

Die restliche Platzfläche und der Bereich unter dem Dach sollen frei bleiben, um temporäre Nutzungen und Veranstaltungen aufnehmen zu können. Technische Ausstattungen wie Wasser- und Elektroanschlüsse werden daher auf beiden Platzseiten vorgesehen.

3. Landüberträge

Die Stadt Schlieren hat dem Kanton Zürich Flächen von insgesamt 1'065 m² abgetreten, welche zum Bau des Verkehrskreises erforderlich sind. Im Gegenzug hat der Kanton Zürich der Stadt Schlieren Strassenflächen von insgesamt 1'437 m² unentgeltlich abgetreten. Diese bilden nun einen Teil des Stadtplatzes. Im Falle einer Bebauung würde eine Mehrwertabschöpfung zugunsten des Kantons Zürich fällig.

| Landübertrag durch den Kanton an die Stadt Schlieren in Zusammenhang mit dem Verkehrskreis | | | | |
|--|----------|------------------------|-----------------------------|---------------|
| Ord.-Nr. | Kat.-Nr. | Objekt | Fläche [ca.m ²] | Fr. |
| 16 | 8075 | Strassengebiet / Platz | 850 | unentgeltlich |
| 17 | 8078 | Strassengebiet / Platz | 490 | unentgeltlich |
| 18 | 8077 | Strassengebiet / Platz | 97 | unentgeltlich |
| Gesamtfläche | | | 1'437 | |

Die übrigen Flächen des Stadtplatzes sind bereits Eigentum der Stadt Schlieren in der Zentrumszone. Mit der Neugestaltung des Stadtplatzes werden die Grundstücke vom Finanzvermögen in das Verwaltungsvermögen übertragen.

| Übertrag Finanzvermögen in Verwaltungsvermögen | | | | |
|--|---|----------------------------------|-------------------|--|
| Kat.-Nr. | Flächenanteil Stadtplatz [ca.m ²] | Bilanzwert [Fr./m ²] | Fr. | |
| 7995 | 1'107 | 360 | 398'520.00 | |
| 7992 | 487 | 360 | 175'320.00 | |
| 3347 | 488 | 552 | 269'376.00 | |
| 7989 | 36 | 360 | 12'960.00 | |
| 7982 | 8 | 360 | 2'880.00 | |
| Total | 2'126 | | 859'056.00 | |

Grundstücke im Verwaltungsvermögen der Stadt dienen der öffentlichen Aufgabenerfüllung, zum Beispiel als Standort für ein Schulhaus, ein Altersheim oder wie hier als Strassengebiet und Platz. Grundstücke im Finanzvermögen der Stadt müssen im Hinblick auf die Nutzung als Strassengebiet und Platz ins Verwaltungsvermögen übertragen werden. Dabei wird der Buchwert der Grundstücke dem Projekt belastet.

Die Grundstückskosten für den Stadtplatz Schlieren (nachfolgend BKP 0) betragen demnach Fr. 859'056.00.

4. Kosten

Baukosten

Es ist mit folgenden Baukosten (Kostengenauigkeit +/- 10 %; alle Angaben inkl. MWST) zu rechnen:

| | Bezeichnung | Total Fr. inkl. MWST |
|-------|---|----------------------|
| BKP 0 | Grundstück | 859'056.00 |
| BKP 1 | Vorbereitungsarbeiten | 1'454'950.00 |
| BKP 2 | Gebäude | 1'415'150.00 |
| BKP 4 | Platz / Umgebung | 3'520'100.00 |
| BKP 5 | Baunebenkosten (inkl. Bauherrenunterstützung und Öffentlichkeitsarbeit) | 257'900.00 |
| BKP 6 | Reserve (ca. 10 % von BKP 2 und 4) | 542'844.00 |
| | Total | 8'050'000.00 |

Folgekosten

Gemäss dem massgebenden Rechnungslegungsmodell HRM 2 erfolgt die Abschreibung linear über 40 Jahre. Dies ergibt pro Jahr einen Betrag von Fr. 205'000.00. Für Zinsen (Annahme Zinssatz von 1.5 %) fallen voraussichtlich jährliche Kosten von Fr. 125'000.00 an. Hinsichtlich Unterhalt von Bäumen, Brunnen und Flächen, umfassender Reinigung sowie Schneeräumung ist jährlich mit Kosten von rund Fr. 25'000.00 zu rechnen, woraus sich nachstehende Folgekosten ergeben:

| | Annahmen / Umfang | Fr. pro Jahr |
|--------------|--|-------------------|
| Abschreibung | Gemäss HRM2; linear; Dauer 40 Jahre | 205'000.00 |
| Zinsen | Annahme Zinssatz 1.5 % ca. | 120'000.00 |
| Unterhalt | Reinigung, Unterhalt, Schneeräumung (Bäume, Brunnen, Flügel, Bodenflächen) | 25'000.00 |
| | Total | 350'000.00 |

In der Investitionsplanung 2015 bis 2019 sind folgende Beträge eingestellt:

| | Umfang | Fr. |
|------------------|--|---------------------|
| früher; bis 2014 | Vorbereitung, Vorprojekt | 490'000.00 |
| 2015 | Planung; inkl. Bauprojekt | 485'000.00 |
| 2016 | Vorbereitung Bau | 300'000.00 |
| 2017 bis 2019 | Realisierung koordiniert mit Limmattalbahn | 6'775'000.00 |
| später | | 0.00 |
| | Total | 8'050'000.00 |

Bundesbeitrag

Das Vorhaben Neugestaltung Stadtplatz wurde im Agglomerationsprogramm der 1. Generation aufgenommen. Der Bundesbeitrag beträgt voraussichtlich 30 bis 35 % der Investitionskosten, was rund 2.6 Mio. Franken entspricht. Der Bundesbeitrag wird als Rückvergütung erstattet. Hierzu muss ungefähr sechs Monate vor Baubeginn ein Finanzierungsgesuch eingereicht werden. Die Kosten der Stadt Schlieren werden sich demzufolge voraussichtlich um 2.6 Mio. Franken auf rund 5.5 Mio. Franken reduzieren.

5. Termine

Die Realisierung des Stadtplatzes richtet sich massgeblich nach dem Baubeginn und dem Bauablauf der Limmattalbahn und des Verkehrskreisels. Derzeit finden inhaltliche Schnittstellen-Abstimmungen zwischen dem Projekt Stadtplatz und den beiden kantonalen Projekten statt. Insbesondere im Bereich des Tiefbaus (Aushub, Werkleistungen) muss die Bauausführung gut koordiniert werden. Dies soll bereits in der Submissionsphase berücksichtigt werden.

Der Terminplan präsentiert sich aus heutiger Sicht wie folgt:

| | |
|--|--|
| Kantonale Volksabstimmung zur Limmattalbahn | 22. November 2015 |
| Vorlage Objektkredit Stadtplatz zuhanden Gemeindeparlament | 1. Februar 2016 |
| Volksabstimmung über Objektkredit | 5. Juni 2016 |
| Projektfestsetzung / Baubewilligung | Juli 2016 |
| Unternehmersubmission | Februar 2017 |
| Ausführungsprojekt | Mai – September 2017 |
| Baubeginn in Abhängigkeit von LTB und Kreisel | ab Februar 2017 – voraussichtlich 2019 |

6. Beschluss des Gemeindeparlaments

An der Sitzung des Gemeindeparlamentes vom 1. Februar 2016 wurde die Vorlage des Stadtrates einhellig befürwortet. Es wurde insbesondere betont, dass ein attraktives Zentrum für Schlieren von grösstem Interesse ist. Verschiedentlich wurden zwar die hohen Kosten erwähnt, gleichzeitig wurde aber auch darauf hingewiesen, dass unter Berücksichtigung des zu erwartenden Beitrages des Bundes eine Änderung oder gar Ablehnung des Projektes auch aus finanzieller Sicht nicht als angezeigt erscheint. Der einzige grössere Diskussionspunkt war die Gestaltung des Bodens. Ein Antrag, den Kredit um 450'000 Franken zu erhöhen, um den Asphaltbelag etwas farbiger zu gestalten, wurde vom Parlament mit 20 zu 9 Stimmen abgelehnt. In der Schlussabstimmung sprachen sich die Parlamentarier mit 30 zu 0 Stimmen für die Vorlage des Stadtrates aus.

7. Abstimmungsempfehlung

Stadtrat und Gemeindeparlament empfehlen Annahme der Vorlage.

Vorlage 2:

Volksinitiative „Ortsbus in Schlieren“

Beleuchtender Bericht des Stadtrates

1. 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 Verkehr 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

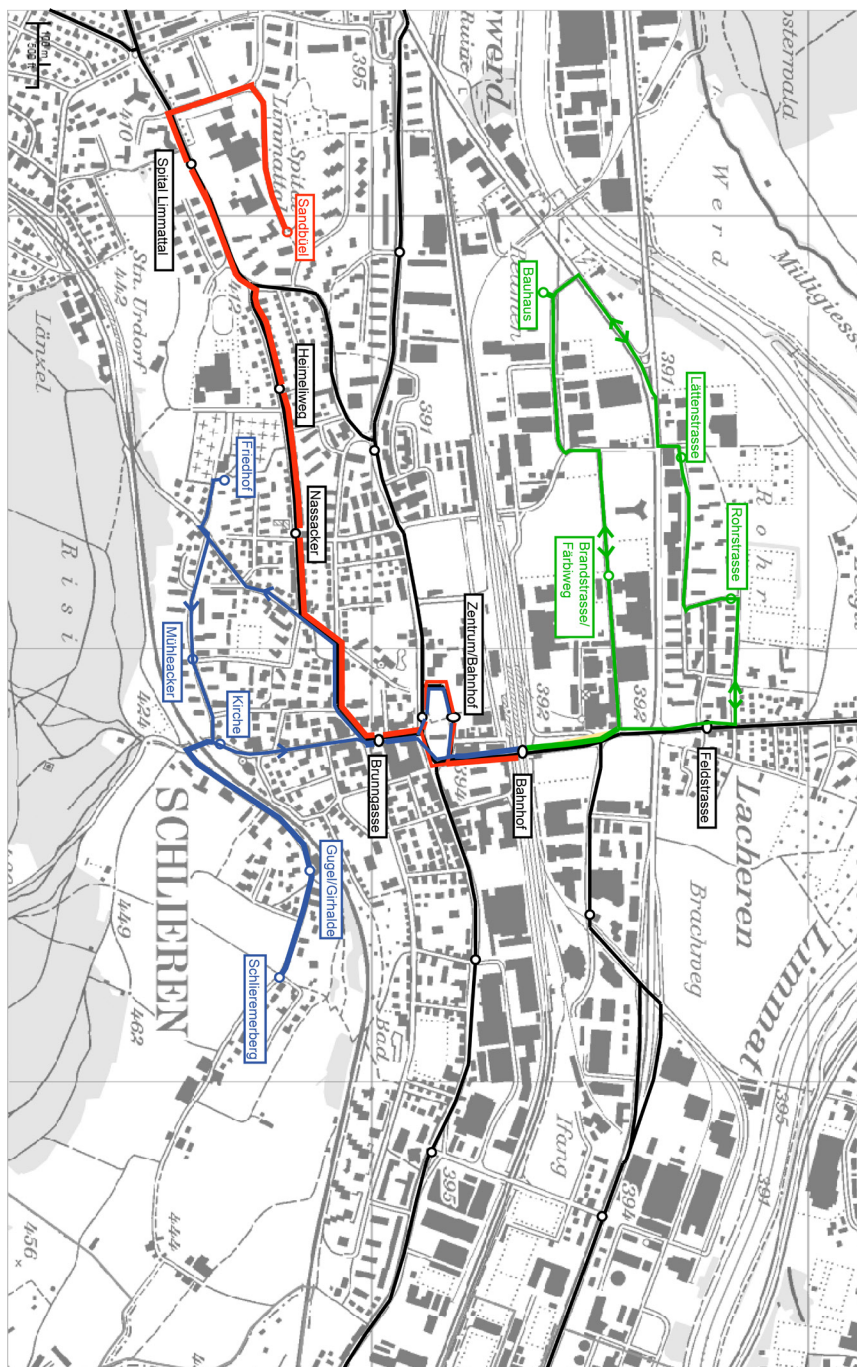
Bahnhof – Brandstrasse – Sporthalle im Rohr – Bauhaus – Bahnhof Schlieren

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.“

2. Verfahren

Es handelt sich um eine Initiative in der Form der allgemeinen Anregung. Gemäss § 20 der Gemeindeordnung benötigt eine Volksinitiative die Unterstützung von mindestens 200 Stimmberechtigten. Am 21. Oktober 2013 erklärte der Stadtrat die Volksinitiative mit 617 gültigen Unterschriften als zustande gekommen.



Mit Beschluss vom 16. Dezember 2013 beantragte der Stadtrat dem Gemeindeparlament, die Rechtmässigkeit der Initiative zu beschliessen, die Initiative abzulehnen und einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Im Gegenvorschlag sollten die Verbindungen 1 und 3 der Initiative berücksichtigt werden, die Verbindung 2 hingegen wegfallen. Als Gründe dafür wurden aufgeführt, dass das Spital Limmattal und das Alterszentrum Sandbühl mit den Buslinien 302 und 308 schon heute gut erschlossen sind, für die Bewohner des Alterszentrums zudem ein privater „Sandbühlbus“ zur Verfügung steht und zusätzlich mit der Limmattalbahn eine weitere Verbindung geplant ist.

Das Gemeindeparlament erklärte die Initiative am 23. Juni 2014 als gültig und beauftragte den Stadtrat, eine Umsetzungsvorlage auszuarbeiten.

3. Umsetzungsvorlage

Der Stadtrat arbeitete gemäss Auftrag des Gemeindeparlaments die nachfolgend beschriebene Umsetzungsvorlage zur Volksinitiative aus. Die Projektskizze stellt eine Möglichkeit dar, die Initiative umzusetzen. Es sind aber durchaus auch andere Lösungen denkbar.

3.1 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. Gemeinden sind 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.

3.2 Linienführung und Fahrplan

Für die Festlegung der Linienführung und der Haltestellen stützt sich die Umsetzungsvorlage auf detaillierte Empfehlungen der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ).

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.

Schlaufe 1, Umlaufzeit mind. 22 Minuten

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

Schlaufe 2, Umlaufzeit mind. 27 Minuten

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

Schlaufe 3, Umlaufzeit mind. 17 Minuten

Bahnhof (Engstringerbrücke) – Feldstrasse – Rohrstrasse/Lättenstrasse – Lättenstrasse/Sporthalle Unterrohr – Bauhaus (Wendeschlaufe) – 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 Schleifen die Taktzeit von 60 Minuten überschritten werden soll, ist der Einsatz von zwei Fahrzeugen zwingend erforderlich. Aufgrund dessen werden die drei Schleifen von zwei Fahrzeugen, zeitversetzt um 45 Minuten, mit einer Umlaufzeit von 90 Minuten befahren. Dadurch ergibt sich auf den drei Schleifen 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.

3.3 Haltestelleninfrastruktur

Neben den sieben bestehenden müssen gemäss der vorgängig erwähnten Studie der VBZ die nachstehenden zehn Haltestellen neu erstellt werden:

Schlaufe 1

- Sandbühl

Schlaufe 2

- Katholische Kirche/Uitikonerstrasse)
- Gugel/Gyrhalde
- Schlieremerberg/Kilchbühlstrasse (Wendeschlaufe)
- Kampstrasse/Mühleacker
- Friedhof

Schlaufe 3

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

3.4 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, Färbweg) 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 es 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 Wendeschlaufen Sandbühl, Bauhaus und Friedhof werden jedoch auf jeden Fall schon für die Testphase mit den erforderlichen Haltestellenbreiten erstellt.

3.5 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.

3.6 Kosten

Investitionskosten

Für die Erstellung der neuen Haltestellen gemäss den Vorgaben der Verkehrsbetriebe Zürich wurden folgende Investitionskosten ermittelt:

| Haltestelle | Ausbau Testphase | Ausbau behindertengerecht | Vollausbau | Total |
|---------------------------------------|-------------------|---------------------------|-------------------|-------------------|
| Katholische Kirche / Uitikonerstrasse | 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. Dieser beinhaltet die Erstellung von Sitzgelegenheiten bei allen Haltestellen und einer Wartehalle mit WC-Anlage bei der Haltestelle Bauhaus.

Betriebskosten

Die jährlichen Kosten für den Betrieb des Ortsbusses betragen, gemäss Kostenschätzung der VBZ, 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.

Die Betriebskosten setzen sich wie folgt zusammen:

| Kostenart | Betrag |
|----------------------------|---------------------|
| Personalkosten | 860'000.00 |
| Variable Kosten | 110'000.00 |
| Garagierung | 20'000.00 |
| Verwaltung | 60'000.00 |
| Energie | 25'000.00 |
| Kapitalkosten 2 Kleinbusse | 75'000.00 |
| Total | 1'150'000.00 |

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.

3.7 Ablehnung der Umsetzungsvorlage durch Stadtrat und Gemeindeparlament

Der Stadtrat empfahl die Ablehnung der im Auftrag des Gemeindeparlamentes ausgearbeiteten Umsetzungsvorlage, da er die von den Initianten verlangte und zwangsläufig in der Umsetzungsvorlage enthaltene Linienführung nicht als praxistauglich erachtete. Zudem befand der Stadtrat die jährlichen Betriebskosten von brutto Fr. 1'150'000.00 als unverhältnismässig angesichts der Tatsache, dass die Stadt Schlieren heute für das gesamte Angebot des öffentlichen Verkehrs jährlich rund Fr. 1'600'000.00 aufwendet.

Das Gemeindeparlament lehnte die Umsetzungsvorlage an der Sitzung vom 16. März 2015 mit 24 zu 7 Stimmen ab. Die Mehrheit des Parlamentes unterstützte die Argumentation des Stadtrates und bekräftigte, dass das Kosten-/Nutzenverhältnis nicht zu überzeugen vermochte. Zudem sei das Stadtgebiet bereits hinreichend erschlossen. Eine Minderheit des Parlamentes betonte, dass über 600 Stimmbürger den Wunsch nach einem Ortsbus zum Ausdruck gebracht hätten und wies darauf hin, dass günstigere Varianten hätten ausgearbeitet werden können, welche der Volksinitiative ebenfalls entsprechen würden.

4. Stellungnahme des Stadtrats zur Initiative

Eine Realisierung der von den Initianten geforderten Erweiterung der Ortsbusverbindungen wäre - auch wenn die vorstehend beschriebene Umsetzungsvorlage nur eine aus verschiedenen Umsetzungsmöglichkeiten darstellt - mit sehr hohen Kosten verbunden. Der Zusatznutzen würde in keinem akzeptablen Verhältnis zum Aufwand stehen. Zudem wird mit der Initiative über das Ziel hinaus geschossen. Während die Erweiterung des Ortsbusnetzes um die Verbindungen 1 und 3 Sinn machen würde, erachtet der Stadtrat die Verbindung 2 als nicht notwendig. Das Spital Limmattal und das städtische Alterszentrum Sandbühl sind heute schon durch die Buslinien 302 und 308 erschlossen. Zudem steht für Bewohnende des Alterszentrums, welche nicht mehr in der Lage sind, zu Fuss zur Busstation zu gehen, ein privater „Sandbühlbus“ zur Verfügung. Einen neuen Ortsbus für diese Verbindung einzurichten, wäre unverhältnismässig und spätestens, wenn die Limmattalbahn realisiert wird, auch unnötig.

In Anbetracht der obigen Ausführungen empfiehlt der Stadtrat die Initiative zur Ablehnung.

5. Stellungnahme des Gemeindeparlaments zur Initiative

An der Sitzung vom 31. August 2015 beschloss das Gemeindeparlament mit 18 zu 10 Stimmen, den Stimmberechtigten die Ablehnung der Volksinitiative zu empfehlen. Begründet wurde dies mit einem schlechten Kosten-/Nutzenverhältnis und einer ungenügenden Praxistauglichkeit der angestrebten Erweiterung des Busnetzes. Eine Minderheit des Parlaments sprach sich dafür aus, die Initiative zur Annahme zu empfehlen, da das Projekt durch Anpassung des Taktes und gegebenenfalls auch Wahl eines anderen Anbieters kostengünstiger realisiert werden könne als bisher angenommen.

6. Stellungnahme des Initiativkomitees

Das Initiativkomitee nimmt zur Abstimmungsvorlage wie folgt Stellung:

Der Wunsch einer besseren Anbindung der Schlieremer Aussenquartiere an den öffentlichen Verkehr besteht seit mindestens 1960. Bereits damals wurde der Ruf nach einer Busverbindung vom Bahnhof zum neu entstandenen Quartier Chamb laut. Während des Schlierenfestes im Jahre 1997 wurde ein Festbus betrieben, der sich grosser Beliebtheit erfreute. Schon zu diesem Zeitpunkt verband der Bus die Aussenquartiere mit dem Zentrum. Ein Postulat aus dem Jahre 2006, welches eine

Busverbindung vom Schlierenberg via Kampstrasse zum Bahnhof Schlieren zum Inhalt hatte, steht noch immer auf der Pendenzenliste des Stadtrates.

Am 13. September 2013 wurde die Volksinitiative Ortsbus dem Stadtpräsidenten mit 617 gültigen Unterschriften überbracht. Das überparteiliche Initiativkomitee verlangt eine bessere Anbindung der Quartiere Schlierenberg, Kampstrasse, Friedhof mit Abdankungshalle, Haus für Betagte Sandbühl und das Gebiet im Rohr an das bestehende öffentliche Verkehrsnetz. Zudem ist es dem Initiativkomitee ein Anliegen, dass auch die weniger mobilen Bewohnerinnen und Bewohner von Schlieren unsere Naherholungsgebiete wie den alten Reitplatz auf dem idyllischen Schlierenberg und den Limmatuferweg im Rohr aufsuchen können.

Anlässlich der Präsentation des Stadtentwicklungskonzepts vom 29. September 2015 durch die Firma Albert Speer + Partner im Salmensaal konnte man heraus hören, dass die Nord- Südverbindung in unserer Stadt zu wünschen übrig lässt. Zudem werden die Park+Ride-Plätze am Bahnhof einem Neubau weichen müssen, was zu einer weiteren Verschlechterung der Parksituation für die Nutzer der S-Bahn führen wird. Ein Ortsbus könnte diesem Umstand Rechnung tragen und den selbstverursachten Individualverkehr verringern.

Der Stadtrat und eine Mehrheit des Parlaments lehnen den Ortsbus aus Kostengründen ab. Die Exekutive und die ablehnenden Parlamentarier stützen ihre Argumente auf eine Umsetzungsvorlage, die im Wesentlichen auf Angaben der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich beruht. Wir sind überzeugt, dass andere, ebenfalls konzessionierte Transportunternehmen weit kostengünstigere Lösungen anbieten können.

Bitte verleihen Sie dem ausgewiesenen Bedarf nach einem Ortsbus in Schlieren mit einem JA an der Urne Nachdruck.

7. Weiteres Vorgehen bei Annahme oder Ablehnung der Initiative

Bei einem "Ja" zur Initiative wird der Stadtrat beauftragt, eine Umsetzungsvorlage auszuarbeiten. Der Stadtrat wird dann zu entscheiden haben, ob er dem Gemeindeparlament die vorstehend beschriebene Umsetzungsvorlage oder einen anderen Lösungsvorschlag unterbreitet.

Bei einem "Nein" ist das Verfahren beendet und die Initiative wird nicht umgesetzt.

8. Abstimmungsempfehlung

Stadtrat und Gemeindeparlament empfehlen Ablehnung der Initiative.