

Gemeinderatssitzung 12/24 vom 25. Juni 2024 Protokollauszug

Verkehr, Rundfunk, Touristik	36.
Autokurse/ZVV/Buslinie	36.05
Haltestellen	36.05.00

Haltestellen Postauto: Erstellung behindertengerechte Bushaltestelle in Adlikon / Festsetzung des Projektes	85
---	----

Unterlagen zum Geschäft

- Auflageprojekt (technischer Bericht mit Kostenvoranschlag), FH-Ingenieure, April 2024
- Situation, 642-004-33_01 vom 26.04.2024
- Normalprofil, 642-004-33_02 vom 26.04.2024
- Landerwerbsplan, 642-004-33_03 vom 26.04.2024
- Einsprache von Bruno Winkler, dat. 12.06.2024

1. Ausgangslage

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), das seit dem 1. Januar 2004 in Kraft ist, hat zum Zweck, Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind. Das Gesetz gilt für öffentlich zugängliche Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billetbezug) und Fahrzeuge. Spätestens 20 Jahre nach Inkrafttreten, also bis 2024, müssen die bestehenden Bauten, Anlagen und Fahrzeuge behindertengerecht sein.

Es werden nicht nur körperlich behinderte Menschen, sondern auch Menschen mit Kinderwagen, Kleinkindern, Gepäckrollis usw., wie auch alle andern Menschen von der Komfortverbesserung profitieren, die im Rahmen einer behindertengerechten Bauweise im öffentlichen Strassenraum realisiert wird. Es ist die Aufgabe von Kanton und Gemeinden, die gesetzlichen Bestimmungen termingerecht umzusetzen.

2. Vorgeschichte

Das Projekt wurde 2021/2022 durch die Gemeinde Adlikon mit der Standortevaluation gestartet, wobei auch verkehrsberuhigende Massnahmen abgeklärt wurden. Im Zusammenhang mit der Fusion von Andelfingen mit Humlikon und Adlikon per 01.01.2023 wurde das Projekt der Gemeinde Andelfingen übertragen.

Die bisherige Bushaltestelle an der Dorfstrasse ist ohne irgendwelche baulichen Massnahmen ausser einer Haltestellen-/Fahrplantafel ausgestattet. Es konnte keine geeignete Haltestelle an der bestehenden Buslinie gefunden werden, die einerseits geometrisch den heutigen Anforderungen entsprechen, andererseits dem Anspruch der zentralen Lage entsprechen würde. Daher

wurde in Absprache mit der Postauto AG eine neue Linienführung via Unterdorfstrasse / Weinlandstrasse anstelle der Linienführung via Dorfstrasse – Adlikerstrasse untersucht und mittels Beurteilung des Verkehrsknoten an der Kreuzung Weinlandstrasse – Unterdorfstrasse geprüft. Es bietet sich als einzige gangbare Variante eine neue Bushaltestelle auf der Höhe der Liegenschaft Unterdorfstrasse 9 an.

Mit Beschluss vom 02.08.2023 wurde der Auftrag zur Ausarbeitung des Auflageprojektes und des Kostenvoranschlages an das Ingenieurbüro F+H Partner, Rickenbach, vergeben. Mit Datum vom 26.04.2024 liegen nun die entsprechenden Unterlagen vor.

3. Planaufgabe gemäss Strassengesetz

Es handelt sich vorliegend um eine Veränderung des Strassenkörpers, allerdings eindeutig von untergeordneter Bedeutung. Gemäss § 15 Abs. 2 Strassengesetz (StrG) werden Strassenprojekte auf Gemeindestrassen vom Gemeinderat festgesetzt. Die Pläne wurden gemäss § 16 und 17 StrG am 14.05.2024 amtlich publiziert und während 30 Tagen öffentlich aufgelegt.

4. Einsprache

Innert Frist ging eine Einsprache von Bruno Winkler, eines Einwohners des Dorfes Andelfingen, ein. Der Einsprecher stellt in seiner Einsprache selbst fest, dass er von der Bushaltestelle weder berührt ist, noch ein schutzwürdiges Interesse vorzuweisen habe. Seine Einwendung sei rein verkehrstechnisch zu betrachten mit dem Ziel, für die betroffene Bevölkerung den bestmöglichen Standort aufzuzeigen. Die Einsprache bemängelt diverse technische Punkte der Ausführung und bringt alternative Standorte ins Spiel. Zudem wird eine fehlende Einbindung der Bevölkerung bemängelt.

4.1 Beurteilung der Einsprache

Gemäss § 17 Abs. 4 wird über Einsprachen mit der Festsetzung entschieden. Der Gemeinderat beurteilt die Einsprache wie folgt:

Vorab ist festzustellen, dass es sich vorliegend um ein Projekt handelt, das gemäss StrG zweifelsfrei als untergeordnet zu beurteilen ist. Entsprechend ist das gewählte Vorgehen nach §§ 16 und 17 StrG korrekt (und im Übrigen entgegen des Hinweises des Einsprechers auch im technischen Bericht genau so beschrieben). Gemäss § 17 Abs. 1 StrG richtet sich die Legitimation nach den Vorschriften des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG) und dürfte vorliegend – wie vom Einsprecher selbst ausgeführt - nicht gegeben sein. Da es indessen Sache der Rekursinstanzen wäre, über die Legitimation zu entscheiden, ist auf die Einsprache nachstehend trotzdem sachlich einzugehen:

Es ist vorzuschicken, dass die Projektpläne der beiden Bushaltestellen der entsprechenden Fachstelle der Kantonspolizei Zürich sowie der Postauto AG zur Stellungnahme zugestellt und deren Rückmeldungen im Projekt berücksichtigt wurden. Der direkt betroffene Anstösser von Adlikon wurde in die Projektierung miteinbezogen. Auf dessen Anregungen und Wünsche wurde soweit technisch möglich eingetreten (siehe Protokoll Besprechungen Anstösser vom 23. November 2023).

In Adlikon wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudien bereits 2021/2022 mögliche Standorte evaluiert und Varianten geprüft. Die Kernzone im Ortsteil von Adlikon zeichnet sich aus durch eine hohe bauliche Dichte, zahlreiche, direkt giebelständig an die Strassenkante oder traufstän-

dige mit vorgelagertem Hofplatz gebaute Gebäude. Die Platzverhältnisse an der Dorfstrasse sind daher sehr beschränkt und räumlich eingeschränkt. Die Strassenbreiten lassen ein Kreuzen von Lastwagen oder landwirtschaftlichen Fahrzeugen stellenweise nicht zu. Des Weiteren sind Bushaltestellen einerseits möglichst nahe beieinander, andererseits zentral im Ortsteil anzuordnen.

Unter Berücksichtigung dieser Umstände wurde die Gesamtsituation überprüft und in einer ersten Phase nach einem geeigneten Standort im bestehenden Ortskern gesucht.

Durch ein beauftragtes Ingenieurbüro wurden eingehend die Standorte an der heutigen Position, beim ehemaligen Gemeindehaus und Restaurant Post sowie beim Werkgebäude geprüft. Es stellte sich heraus, dass die Platzverhältnisse an den heutigen wie auch an den in nächster Umgebung liegenden Standorten nicht ausreichen, um normkonforme Haltestellen realisieren zu können, die Liegenschaftenzufahrten aufrechtzuhalten oder die Befahrbarkeit der Kommunalstrassen und Hofzufahren, mitunter für landwirtschaftliche Fahrzeuge, gewährleisten zu können oder sie liegen zu dezentral. Des Weiteren wurde in Absprache mit der Postauto AG eine Anpassung der Buslinienführung überprüft, wobei sich herausstellte, dass die Haldenstrasse aufgrund ihres Ausbaustands nicht den Anforderungen für eine Befahrung durch einen Linienbus genügt.

In einer darauffolgenden Standortevaluation wurde die Lage der Bushaltestellen über das gesamte Siedlungsgebiet überprüft und ein neuer, geeigneter Standort gesucht. Unter Berücksichtigung einer möglichst zentralen Lage, der topographischen Gegebenheiten und dem Ausbaustandard der Erschliessungsstrassen hat sich der Standort an der Unterdorfstrasse 9 als Bestvariante herauskristallisiert.

4.2 Hinweise zu Kritikpunkten des Einsprechers

Lage / Linienführung Postauto

Die Linienführung wurde in Zusammenarbeit mit der Postauto AG erarbeitet. Durch Tribus AG wurde im Juni 2023 die Beurteilung des Verkehrsknotens vorgenommen mit der Erkenntnis, dass aus verkehrstechnischer Sicht die Buslinie auf die Unterdorfstrasse verlegt werden kann.

Anordnung Kapphaltestelle

Im Planungsprozess wurden sowohl die nördliche wie auch die südliche Anordnung der Einengung geprüft. Die Anordnung wurde bewusst nördlich gewählt, damit der dorfauswärts und strassenabwärts fahrende Verkehr keinen Vortritt mehr hat und damit eine Verkehrsberuhigung erzielt wird. Des Weiteren ist aus raumplanerischen Gründen die Erstellung der Haltestelle in der Landwirtschaftszone vom Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich (ARE) nicht gestattet worden. Lediglich innerhalb der Strassenparzelle (die aktuell auch noch in der LK liegt) wurde eine Ausnahmegewilligung der kantonalen Stelle ausgestellt. Zudem hätte mit dem Bau auf der nördlichen Seite eine kostspielige Fruchtfolgefächflächenkompensation erfolgen müssen.

Längsstreifen

Die Anbringung eines Längs- oder eines FGSO-Streifens wurde mit der Kantonspolizei Zürich diskutiert.

Der Längsstreifen würde mit seiner Breite von 1.50 m den Strassenraum stark einengen. Zum besseren Schutz der Fussgänger müssten zudem Pfosten angeordnet werden, durch welche es beim Kreuzen von Autos / LWK's und landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu Konflikten führen würde. Zudem sind die Schutzpfosten im Strassenunterhalt nachteilig. Das Anbringen eines FGSO-Streifens wurde von der Kantonspolizei nicht unterstützt aufgrund dessen, dass den Fussgängern eine falsche Sicherheit vermittelt wird. Aufgrund des DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) und der geringen Fahrgastzahlen wurde die vorgeschlagene Lösung jedoch für vertretbar beurteilt.

Fahrbahnbreite innerhalb der Kapphaltestelle

Die Breite von 4.0 Metern wurde bewusst unter Berücksichtigung des landwirtschaftlichen Verkehrs und aufgrund der Rückmeldungen der örtlichen Landwirte gewählt.

Gefälle im Bereich der Haltestelle

Die Vorgaben gemäss BehiGe wurden im Planungsprozess berücksichtigt und werden eingehalten.

Beleuchtung

Die Beleuchtung wurde gemäss den entsprechenden geltenden Vorschriften geplant.

4.3 Zu den vom Einsprecher vorgeschlagenen Alternativstandorten

Haltestelle Variante B Lodikerstrasse / Rest. Post

Grundsätzlich sind neue Haltestellen möglichst naheliegend zueinander zu erstellen. Im vorgeschlagenen Fall lägen die Haltestellen ca. 100 m voneinander entfernt, was als zu weit eingestuft wird. Wie bereits erwähnt, ist bewusst beabsichtigt, mit der Haltestelle ein entschleunigendes Hindernis zu schaffen. Zudem gilt auch hier, dass die Erstellung der Haltestelle innerhalb der Bauzone zu erfolgen hat und das ARE keine Bewilligung zur Erstellung aufgrund der Lage in der Landwirtschaftszone auf der Parzelle AD2912 bewilligt hätte. Als Kapphaltestelle im Kreuzungsbereich Unterdorfstrasse / Wybergstrasse wäre die Haltestelle verkehrssicherheits- sowie schleppkurventechnisch unmöglich.

Haltestelle Variante C Lodikerstrasse

Die Lodikerstrasse ist lediglich eine untergeordnete, der Landwirtschaft dienende asphaltierte Strasse mit einer Breite von 3.50 m. Damit ist ein Kreuzen von Fahrzeugen grundsätzlich nicht möglich. Der Ausbaustandard entspricht absolut nicht den Anforderungen für ein tägliches Befahren mit einem Postauto. Des Weiteren kämen auch hier beide Haltestellen in der Landwirtschaftszone und im Perimeter der Fruchtfolgeflächen zu liegen, was nicht bewilligungsfähig ist. Zudem sind die Gefällsverhältnisse / Geländeknicke mutmasslich zu gross, als dass sie durch ein Postauto ohne Aufsetzen befahrbar wären.

4.4 Miteinbezug Einwohnerschaft / Öffentlichkeit

Wie beschrieben, haben sich unter Berücksichtigung der Anforderungen und Gegebenheiten keine Alternativen ergeben, die in einem Öffentlichkeitsanlass sinnvoll hätten diskutiert werden können. Es ist Sache des Gemeinderats, geeignete Standorte zu evaluieren und die Sicherstellung von geeigneten, behindertengerechten Bushaltestellen umzusetzen. Es ist zudem anzumerken, dass keinerlei Einsprachen aus dem Ortsteil Adlikon zum Projekt der Bushaltestelle eingegangen sind. Es kann keine Rede davon sein, dass sich die Bevölkerung einen anderen Standort gewünscht hätte.

Ganz abgesehen davon musste die Bushaltestelle in Adlikon aufgrund dessen Lage in der Landwirtschaftszone zusätzlich auch einem baurechtlichen Bewilligungsverfahren unterzogen werden. Damit bestand sogar eine direkte Rekursmöglichkeit, die aber ebenfalls nicht genutzt wurde.

4.5 Fazit

Zusammengefasst erweist sich die Einsprache von Bruno Winkler als nicht zielführend, sie ist somit, falls eine Legitimation festgestellt würde, abzulehnen.

5. Austausch mit Adliker Einwohner

Während der Auflagefrist setzten sich Patrick Huber, Unterdorfstrasse 11, Adlikon, sowie Werner Brazerol, Unterdorfstrasse 2, Adlikon, mit der Gemeinde in Verbindung.

Ortsgespräch mit Patrick Huber

Patrick Huber ist Nachbar der geplanten Bushaltestelle. Er äusserte Bedenken betreffend des dorfauswärts fahrenden motorisierten Individualverkehrs. Aus seiner Sicht besteht die Gefahr, dass dieser nach der Befahrung der Haltestelle nicht sofort wieder auf die rechte Strassenseite zurückwechsle, sondern für eine kurze Zeitspanne auf der linken Strassenseite bleiben und damit nahe an seiner Liegenschaft und damit auf der falschen Strassenseite vorbeifahren würde. Im Gespräch vor Ort wurde im Beisein des Ressortvorstands am 31. Mai 2024 vereinbart, dass dieser vermuteten Tendenz mittels Leitsignal am neu zu versetzenden Kandelaber nahe seiner Parzellecke entgegengewirkt werden kann.

Telefongespräch mit Werner Brazerol

Während der Auflagefrist setzte sich Werner Brazerol, Unterdorfstrasse 2, Adlikon, bezüglich des Projekts telefonisch mit der Gemeinde in Verbindung. Herr Brazerol merkte an, dass er einen Witterungsschutz für die wartenden Fahrgäste vermisse. Das Anliegen von Herrn Brazerol wurde geprüft. Aufgrund der geringen Fahrgastzahlen ist die Erstellung und der damit verbundene Unterhalt nicht verhältnismässig. Daher wird auf die Erstellung eines Witterungsschutzes verzichtet.

6. Erwägungen zum Projekt

Das ausgearbeitete Projekt erfüllt in allen Teilen die Normen für einen behindertengerechten Ausbau.

Trotz der Verlegung der Haltestelle befinden sich diese weiterhin an einer zentral gut erreichbaren Lage in Adlikon. Die Ausgestaltung der Haltestelle führt zudem zu einer gewissen Verkehrsberuhigung.

Der neue Standort und die dadurch bedingte neue Linienführung des Busses wurden mit der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei und mit den Verantwortlichen für den Busbetrieb besprochen.

Für den Bus wurde zudem eine Beurteilung des neu zu befahrenden Verkehrsknotens Weinlandstrasse/Unterdorfstrasse in Auftrag gegeben. Diese fiel positiv aus.

Für den notwendigen Landerwerb wurde ein Gespräch mit dem betroffenen Grundeigentümer geführt, in welchem in Bezug auf die Entschädigung eine Einigung erzielt wurde.

Seitens des Amtes für Raumentwicklung liegt die Bewilligung des Standortes vor (Verfügung vom 27. Mai 2024).

Dem Projekt kann somit zugestimmt werden.

7. Kosten

Gemäss Kostenvoranschlag ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

▪ Bauarbeiten	CHF	115'000.00
▪ Nebenarbeiten	CHF	21'500.00
▪ Technische Arbeiten (inkl. Landerwerb)	<u>CHF</u>	<u>35'500.00</u>
Total Haltestelle	CHF	172'000.00
- Unvorhergesehenes (Reserve)	CHF	8'000.00
Mehrwertsteuer (gerundet)	CHF	15'000.00
Benötigter Kredit, inkl. MwSt.	<u>CHF</u>	<u>195'000.00</u>

Im Budget 2024 ist für den behindertengerechten Ausbau der Bushaltestellen Adlikon und Niederwil total ein Betrag von CHF 450'000.00 eingestellt. Dieser Betrag wird mit dem vorliegenden Bau sowie mit dem parallel laufenden Projekt in Niederwil (CHF 155'000.00) nicht ausgeschöpft.

Gemäss Art. 26 Abs. 2 Ziffer 3 der Gemeindeordnung (GO) liegt der Betrag in der Kreditkompetenz des Gemeinderates. Abgesehen davon würde es sich um gebundene Ausgaben im Sinne von § 103 Gemeindegesetz handeln.

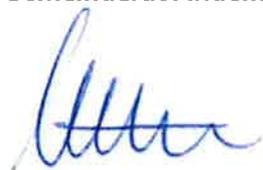
Die formelle Kreditbewilligung erfolgt indessen erst nach dem Vorliegen der Unternehmerofferten.

Beschluss

1. Das Projekt «Bushaltestelle Adlikon, Unterdorfstrasse – hindernisfreier Ausbau (BehiG)», gemäss Plänen und technischem Kurzbericht lauf Auflageprojekt, dat. 26.04.2024, wird genehmigt und im Sinne von § 15 Abs. 2 StrG festgesetzt.
2. Auf die Einsprache von Bruno Winkler wird gestützt auf § 17 Abs. 1 StrG infolge fehlender Legitimation nicht eingetreten.
3. Da die Frage der Legitimation letztlich von einer Gerichtsinstanz zu prüfen wäre, wird die Einsprache gestützt auf § 17 Abs. 4 StrG gemäss vorstehender Ausführungen eventualiter abgelehnt.
4. Bezüglich Anfechtbarkeit dieses Festsetzungsbeschlusses gemäss nachfolgender Öffnung des Rechtsweges wird auf § 17 Abs. 4 StrG verwiesen (Festsetzungsbeschluss kann nur von Personen angefochten werden, die Einsprache erhoben haben).
5. Gegen diesen Beschluss kann innert 30 Tagen von der Zustellung an gerechnet beim Baurekursgericht, Postfach, 8090 Zürich, schriftlich Rekurs erhoben werden. Die Rekursschrift ist in dreifacher Ausführung einzureichen. Sie muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Der angefochtene Beschluss ist beizulegen. Die angerufenen Beweismittel sind ebenfalls genau zu bezeichnen und, soweit möglich, beizulegen. Materielle und formelle Urteile des Baurekursgerichts sind kostenpflichtig. Die Kosten hat die im Verfahren unterliegende Partei zu tragen.

6. Mitteilung an:

- Herr Bruno Winkler, Altweg 18a, 8450 Andelfingen (eingeschrieben)
- Herr Philipp Kern, F + H Partner AG, Breitestrasse 1a, 8445 Rickenbach Sulz
- Herr René Müller, Leiter Finanzverwaltung
- Herr Marc Moser, Leiter Infrastruktur
- Akten

Gemeinderat Andelfingen

Peter Müller
Vize-Präsident



Patrick Waespi
Schreiber

Versandt am: 26.06.2024