

Zeitschrift: Heimatbuch Meilen
Herausgeber: Vereinigung Heimatbuch Meilen
Band: 43 (2003)

Artikel: Der Meilemer Bus
Autor: Märki, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-954235>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der Meilemer Bus



Es begann mit einer Studentenarbeit

Am Montagmorgen, 20. Januar 1986, fuhren eine Studentin und 29 Studenten aus dem ersten, dritten und fünften Semester der Abteilung Raumplanung am damaligen Interkantonalen Technikum Rapperswil (ITR), der heutigen Hochschule Rapperswil, mit dem Zug nach Meilen, um während einer Projektwoche in Gruppenarbeiten Entwürfe für einen Ortsbus zu machen. Das Programm dieser Woche war sehr streng, denn bereits am nächsten Morgen musste jede Gruppe in der Aula des ITR einen Entwurf vorstellen für ein Busnetz mit Fahrplan und Betriebskostenschätzung. Anschliessend folgten Referate zum Thema Busplanung vom Raumplanungsbüro Atlantis in Wallisellen. Die didaktische Idee dieses ersten Tages war, dass das Verständnis für die Theorie grösser ist, wenn jede Gruppe vorher «ins kalte Wasser geworfen» wird und beim Entwerfen von Projekten die Probleme der Busplanung selber erlebt hat.

Seit kurzem verkehren auf der Strecke nach Uetikon/Stäfa auch Gelenk-Autobusse.

Busbetrieb	Passagire pro Jahr	Betriebs- länge km	Aufwand jährlich. Fr.	Ertrag jährlich Fr.	Kosten- deckungsgrad
Zürich-Zollikon-Küsnacht-Zumikon	1'245'400	19.1	2'431'00	1'463'000	60%
Herrliberg	15'000	4.8	66'000	16'000	24%
Meilen-Uetikon	107'100	3.5	184'000	99'000	54%
Rapperswil und Umgebung	600'500	22.1	718'000	579'000	81%

Dies waren damals die einzigen Buslinien am rechten Ufer. Vor der Projektwoche stellte das Büro Atlantis für die Studierenden Kenndaten aus dem Jahr 1984 zusammen.

Acht Gruppenarbeiten

Nach der Pflichtaufgabe vom Montag konnten sich die Gruppen ihren frei gewählten Themen zuwenden. Ich beschreibe nun alle – vor 17 Jahren gemachten – Gruppenarbeiten und füge am Schluss jedes Mal meine persönliche Meinung aus heutiger Sicht bei.

Eine Gruppe plante eine Befragung und führte diese exemplarisch bei 28 Einwohnerinnen und Einwohnern durch, die mit einer Zufallsmethode ausgewählt worden waren. Mehr als die Hälfte dieser Befragten wünschten den Halbstundentakt und eine Betriebszeit von 6 bis 24 Uhr. Diese Wünsche sind heute bei den wichtigsten Buslinien erfüllt. Die Hälfte der Befragten waren bereit, für eine einfache Fahrt einen Franken zu bezahlen; heute bezahlt man dafür mit Halbtax-Abo Fr. 1.70.

Eine andere Gruppe wählte das Thema «Grundlagen für ein Busnetz». Die Gruppe vermutete, dass grössere Firmen und Institutionen individuelle Transportsysteme für ihre Angestellten hätten und ein öffentlicher Bus diese Angebote koordinieren und ablösen könnte. Die Befragung von 15 Firmen zeigte, dass diese Vermutung nur für deren drei richtig war. Heute ist vor allem die Klinik Hohenegg durch den Bus vorzüglich erschlossen, während die Stundenpläne der Schulen nicht auf den Takt des heutigen Bussystems umgestellt werden konnten.

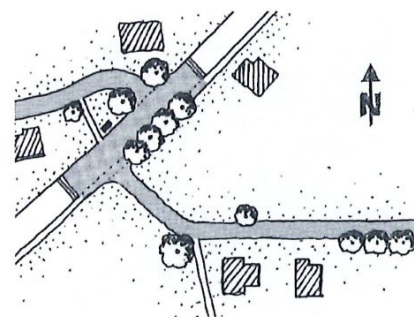
Mit dem Thema «Von der Haustür zur Bustür» gab sich eine Gruppe die Aufgabe, das menschliche Verhalten zu studieren. Wie wäre es ohne Auto, mit einem Bus? «Ich kann nicht ins Auto steigen, den Zündschlüssel nicht drehen und nicht losfahren. Ich muss Fahrpläne studieren und meinen Tagesablauf danach ausrichten. Ich muss neben jemandem sitzen, den ich nicht kenne, der vielleicht nicht gut riecht oder zu laut schwatzt.» Der Bus hat aber auch Vorteile: «Der Weg von der Haustür zur Bustür gibt mir die Gelegenheit, einige Worte mit der Nachbarin zu wechseln oder die Kinder zur Schule zu begleiten. Doch das braucht Zeit! Was mache ich mit der gewonnen Zeit? Sei ehrlich, du verträdelst sie!»

Eine andere Gruppe entwarf verschiedene Informations-Systeme. Viele von diesen Vorschlägen sind heute realisiert, z.B. die einheitlichen Informationstafeln des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV.

Die Gruppenarbeit «Boxli, die Alternative» kombinierte die Vorteile des eigenen Autos mit jenen des öffentlichen Verkehrs. Kleine Fahrzeuge befahren ferngesteuert die Strassen der Gemeinde und befolgen laufend die individuellen Kundenwünsche. Damals wie heute – eine Utopie.

Eine andere Gruppe empfahl flankierende Massnahmen, damit der Weg zum Bus einladend wird. «Wir suchen Räume, in denen wir gefahrlos laufen und verweilen können.» Als Beispiel studierte die Gruppe die Neuwiesenstrasse. Solche Ideen sind bis heute in Meilen kaum je realisiert worden. Gestaltungsplanungen konzentrieren sich auf den Dorfkern; eine gute Strassenraumgestaltung in den Quartieren ist kein politisches Thema für Meilen.

Eine Gruppe stellte sich das Thema «Ortsbusnetz, Fahrplan und Finanzierung». Für die Gemeinden Meilen, Herrliberg und Uetikon wurden fünf Buslinien vorgesehen. Diese würden den bestehenden Ortsbus Herrliberg und den seit der Aufhebung der Bahnlinie Meilen–Wetzikon bestehenden Regionalbus Meilen–Uetikon ersetzen. Es war vermutlich das erste Mal, dass mit dieser Gruppenarbeit der öffentliche Verkehr der drei Nachbargemeinden gemeinsam geplant worden ist. Heute sind dank des ZVV und der gemeinsamen Betreiberin Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) alle Buslinien koordiniert und optimal auf die SBB abgestimmt. Die Gruppe schätzte die auf die Gemeinde Meilen entfallenden Bruttobetriebskosten auf 1.2 Mio Franken – 1/30 des Betrages, den die Meilemerinnen und Meilemer jährlich für ihre privaten Autos ausgeben, 1/2 der jährlichen Kosten des öffentlichen Strassennetzes in Meilen. Die Schätzung war gut, wurde doch zwei Jahre später für ein ähnlich grosses Netz ein Bruttokredit von einer Million Franken pro Jahr bewilligt. Die Studentengruppe hatte einen Taktfahrplan geplant; heute eine Selbstverständlichkeit.



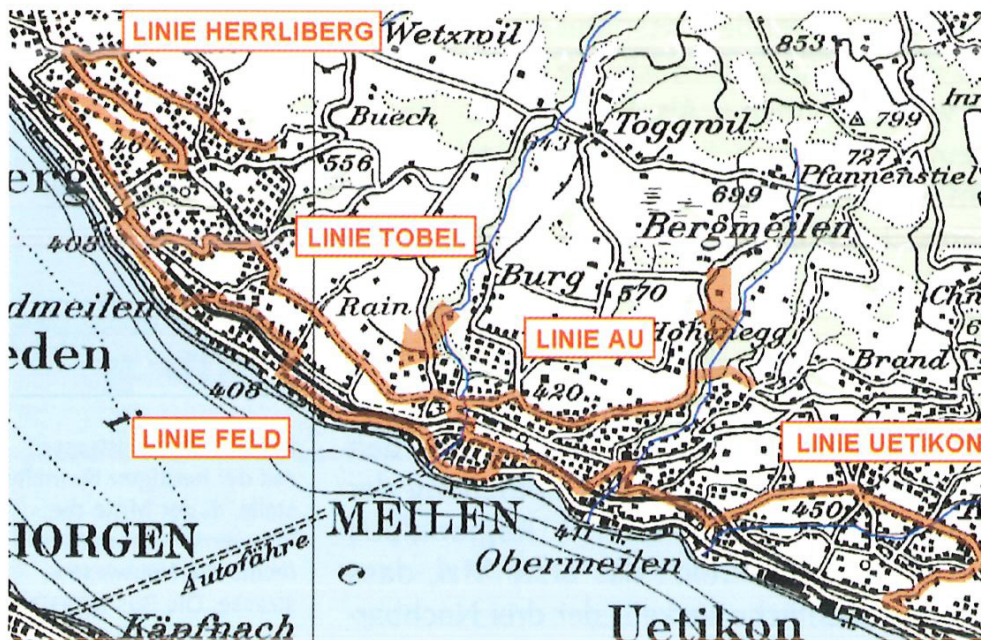
Links die Ormisstrasse mit der heutigen Bushaltestelle, in der Mitte die Pfannenstielstrasse und rechts die Neuwiesenstrasse. Die Bushaltestelle soll zum Fussgängerbereich aufgewertet werden, welcher die Verbindung zwischen den Quartieren für die Fussgänger attraktiv macht. Für die schraffierten Flächen gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h.

Wie viel von der Planung ist heute Realität?

Eine «Linie Tobel» wäre vom Dorf her über die Rainstrasse ins Eichholz und über die Bünishoferstrasse zum Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen hinunter geführt worden. Für die auf der Karte Seite 10 mit einem Pfeil bezeichnete enge Teilstrecke galt schon damals ein Fahrverbot. Für den öffentlichen Kleinbus wäre eine Ausnahme gewährt worden. Statt der «Linie Tobel» wird heute die Buslinie 971/972 vom Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen über die Bünishoferstrasse zur Humrigenstrasse und über die Forchstrasse in Herrliberg wieder zum Bahnhof hinunter geführt.

Die «Linie Feld» entspricht der heutigen Buslinie 921. Der einzige Unterschied besteht darin, dass der Bus heute über die Dorfstrasse und nicht wie damals vorgesehen über die Bahnhofstrasse zur Seestrasse fährt. Die «Linie Feld» hätte den Anschluss an die Fähre gewährleistet.

Die «Linie Au» entspricht der heutigen Linie 922 – mit dem wesentlichen Unterschied, dass der damals vorgesehene Kleinbus über den bestehenden befahrbaren Fussweg direkt zur Au hinüber gefahren wäre. Dies hätte es ermöglicht, dass der Bus in der von der SBB vorgegebenen Zeitlücke beim Bahnhof Meilen nicht nur die Hohenegg,



Planung und heutige Realität – vergleiche dazu den Lauftext.

sondern auch die Au hätte bedienen können. Dies hätte die heutige Buslinie 923 erübrigt, die über die Bergstrasse in Obermeilen zur Au führt.

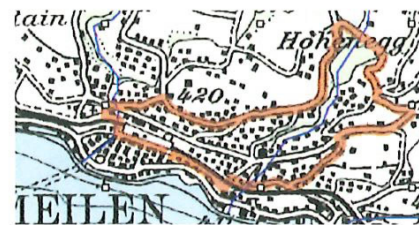
Auch mit der «Linie Uetikon» wäre eine sehr rationelle Buslinie geschaffen worden. Statt dass der Bus entsprechend der heutigen Linie 920 am Rande der Wohngebiete von Obermeilen über die Seestrasse zum Altersheim Dollikon fährt, wäre er mitten durch Obermeilen über die Alte Landstrasse zum Altersheim Dollikon gefahren. Unterdessen ist der Bahnübergang Alte Landstrasse allerdings aufgehoben worden. Die «Linie Uetikon» wäre dann vom Kleindorf zum Bahnhof Uetikon hinunter geführt worden. Jahrelang hatten stattdessen die meisten Buskurse im Kleindorf bei jeder Fahrt volle 24 Minuten lang auf die Rückfahrt nach Meilen gewartet! Heute führt die Linie 920 vom Kleindorf weiter nach Uetikon Binz bzw. die Linie 925 nach Männedorf–Stäfa.

Als Start ein Versuchsbus

Ende 1985 orientierte ich am ITR über meine Absicht, eine Projektwoche «Ortsbus Meilen» durchzuführen. Sofort meldete sich eine Gruppe bei mir mit dem Thema Versuchsbus. Ich wollte die Gruppe auf den Boden der Realität führen und erzählte von Konzessionsvorschriften, von langen Verfahrenswegen und grossen Kosten. Mit meinen väterlichen Ratschlägen wollte ich die jungen Studenten vor Enttäuschungen bewahren. Doch sie schlugen meine Ratschläge in den Wind und nahmen die Sache selber an die Hand. Freudig überrascht vernahm ich später die Erfolgsgeschichte dieser Gruppe: Die Firma Gebrüder Schneider betreibt gratis einen Versuchsbus, der Gemeinderat stimmt zu, ein Informationsblatt mit Fahrplan wird dem «Meilener Anzeiger» beigelegt und die Strassenarbeiter stellen provisorische Haltestellentafeln auf!

Dieser Versuchsbus fuhr während der Projektwoche im Halbstun-

dentakt: Am Donnerstag von 16.01 bis 19.01, am Freitag von 16.01 bis 21.01 und am Samstag von 09.01 bis 16.01. Mit diesen 33 Fahrten wurden 718 Personen befördert. Das Publikum war begeistert. Nachdem die Studenten immer wieder nach Unterschriftenbogen gefragt wurden, erhielten sie an den beiden letzten Tagen prompt 300 Unterschriften unter den von ihnen aufgesetzten Text «Die Unterzeichnenden würden es begrüßen, wenn in Meilen ein Ortsbus eingeführt würde».



Rundkurs, den der Versuchsbus der Studenten vom 23. Januar bis 25. Januar 1986 gefahren ist. Route und Fahrplan entsprechen genau dem Abendfahrplan der heutigen Buslinie 922/923.

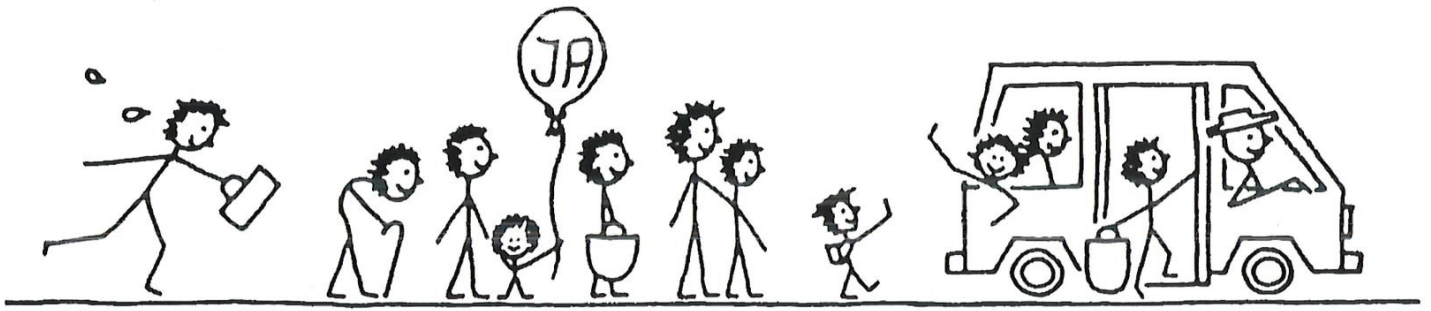
Resultate der Studienwoche

Am 6. Januar 1986 orientierte ich die Bevölkerung in der «Zürichsee-Zeitung» über die bevorstehende Studienwoche an der Abteilung Raumplanung am ITR zum Thema «Ortsbus Meilen». Es war dies wohl das erste Mal, dass die Presse dieses Thema behandelte. Die von mir gewünschten «Anregungen von Zeitungslesern» blieben allerdings aus. Am Freitag, 24. Januar 1986 stellten die Studierenden in der Aula des ITR ihre Arbeiten öffentlich vor. Ich hatte unter anderem den Gemeinderat Meilen und die politischen Parteien eingeladen. Als Gäste erschienen an dieser Veranstaltung ausschliesslich Vertreterinnen der SP. «Der Ortsbus – kein Thema für Meilen?» schrieb ich darum als Titel meines Schlussberichtes in der Zürichsee-Zeitung vom 30. Januar 1986. Im Mai darauf publizierten die Studierenden und ich am ITR die 70-seitige Broschüre «Anregungen zum Thema Ortsbus Meilen».

Ich verfolgte in Meilen das Thema politisch weiter und mit Hilfe unzähliger Frauen und Männer habe ich erreicht, dass heute der Bus in Meilen zum Alltag gehört. Anlass dazu war die Studienwoche gewesen. Für mich eine spannenden und befriedigende Arbeit, ich spüre dies noch heute, siebzehn Jahre später. Die anschliessende politische Arbeit war für mich – trotz des erfreulichen Erfolges – leider vorwiegend mit Enttäuschungen verbunden.

Eine Initiative mit 1'600 Unterschriften

«Und so hoffe ich, dass die Idee Ortsbus von privaten Initianten, Vereinen, Parteien und Behörden aufgenommen wird und der Ortsbus zu einem wichtigen Thema unserer Gemeinde wird», schrieb ich am Schluss eines Zeitungsartikels über die Projektwoche. Ich hoffte vergeblich auf eine Initiantin oder auf einen Initianten für einen politischen Vorstoss. So wurde ich – eigentlich wider Willen – vom dozierenden Professor zum politisierenden Initianten. Eine kleine Gruppe, die sich an der Schlussveranstaltung der Projektwoche in Rapperswil gefunden hatte, konnte zusätzlich zu mir noch fünfzehn weitere Erstunterzeichnende der Initiative Ortsbus Meilen aus verschiedenen Kreisen und Parteien gewinnen: Ruth und Hans-Peter Baier, Verena Ehrler, Toni Fischer, Hans Früh, Max Geisser, Beryl und Robert Keller, Monique Märki-Bonanomi, Stephanie Pruschansky, Barbara Seiler, Hansruedi Stadler, Rudolf Welter, Walter Winter und Cornelia Wunderli-Aeschlimann.



Dieses Logo von Anne-Marie Märki hat die Werbung für die Initiative und später noch während Jahren alle Tätigkeiten des Bus-Vereins begleitet.

Die Initiative gab dem Gemeinderat den Auftrag, bis zum 30. September 1987 für eine Gemeindeversammlung und für eine Urnenabstimmung eine Kreditvorlage für einen dreijährigen Versuchsbetrieb vorzulegen. Die Initiantinnen und Initianten hatten richtig vorausgesehen, dass der Gemeinderat kaum eine Kreditvorlage in ihrem Sinne vor die Bevölkerung bringen würde. Darum verlangten sie im Initiativtext Varianten: «Der Ortsbus verbindet die Wohngebiete von Meilen mit den Bahnhöfen. Wenn möglich wird das Busnetz mit den Nachbargemeinden verbunden. Bezüglich Busnetz, Fahrplan und Kosten werden verschiedene Varianten vorgelegt. Eine davon bietet im Stundentakt Anschlüsse an die Züge Richtung Zürich und zwar vom ersten bis zum letzten Kurs.»

Die Übergabe wurde von Verena Ehrler eindrücklich inszeniert. In einem geschmückten Bus fuhren die Erstunterzeichnenden und weitere Erwachsene mit vielen Kindern als Repräsentanten für die Vielfalt der zukünftigen Buspassagiere vor das Gemeindehaus und übergaben dem Gemeindepräsidenten die Initiative. Die Gemeindeversammlung vom 15. Dezember 1986 stimmte der Initiative zu.

Eile mit Weile

1990 sollte der ZVV gegründet werden; am 12. Mai 1986 wurde der Entwurf zum entsprechenden Gesetz veröffentlicht. Ortsbusse, die während mindestens drei Jahren gut frequentiert und kostengünstig betrieben wurden, sollten von Anfang an in den geplanten ZVV aufgenommen werden. Ich folgerte daraus, dass die Gemeinde viel Steuergeld sparen würde, wenn ihr Ortsbus ab 1987 fahren, der Versuchsbetrieb 1990 abgeschlossen und dann der Betrieb vom ZVV übernommen würde. Dies teilte ich bereits am 21. Juni 1986 dem Gemeinderat mit und bat ihn, mit der Bearbeitung der Kreditvorlage zu beginnen. Es war nämlich schon damals so gut wie sicher, dass die Initiative Ortsbus Meilen angenommen würde. Trotz dieser finanziellen Aspekte arbeitete der Gemeinderat nach meiner Meinung viel zu langsam, sodass der Ortsbus statt 1987 erst ab dem 10. Dezember 1988 fuhr. Diese Verzögerung war vermutlich die Ursache dafür, dass die Linie Obermeilen noch jahrelang mit Meilemer Steuergeldern finanziert werden musste.

Mein Drängen gegenüber der Zurückhaltung des Gemeinderates will ich darstellen mit einigen Zitaten aus einer Publikation von Felix Thurner:

«Busideen keimen nicht als Stubenpflanzen der Behörden, sondern als wildwuchernde Allmendpflänzlein, 'im Volk draussen'. Die Bekehrung erfolgt von unten nach oben. (...) Eigentlich hätten die Meilemer schon lange gerne einen Bus, aber man hat sie nie gefragt, und ihre Vordenker haben eventuell in Sachen Fortbewegung nicht ganz die gleichen Bedürfnisse wie das busfahrende Volk. (...) Paul Märki benützt den öffentlichen Verkehr. Der ehemalige Gemeindevorsteher von Meilen hat vor drei Jahren sein Auto nicht wie bisher im Fünfjahresrhythmus ersetzt, sondern ersatzlos verkauft. (Wieviele es ihm wohl gleich getan haben? Red.) Märki hat den Meilemern nun die Gelegenheit verschafft, sich zu einem Ortsbus zu äussern, denn er hat eine Initiative lanciert. Seine Mitbürger zeigten uneingeschränktes Interesse am Thema. (...) Frohwüchsig und ansteckend war die Idee vom Ortsbus Meilen, und bald war an dem Thema nicht mehr vorbeizukommen. Dafür sorgte auch Paul Märki, indem er im Wahlkampf um die Gemeinderatssitze persönlich bei allen Kandidaten aufkreuzte und ihnen ein Glaubensbekenntnis abnötigte. Das gehörte bisher nicht zum Stil: Und die sieben bisherigen, wieder kandidierenden Behördemitglieder mochten in der Folge ihre Meinung nur im kollegialen Chor abgeben. (...) Wie Märki die Sitzungen der vom Gemeinderat eingesetzten Bus-Kommission erlebt: Es ist, wie wenn in einer Hallenbadkommission lauter Nichtschwimmer sässen. (...) Die grossen Parteien hatten gemäss Presseberichten ebenfalls intensiv über das grosse Werk nachgedacht, und sie hatten dann auch ein Ja, mit Wenn und Aber, empfohlen. (...) Zur soliden Meinungsbildung (hatte die SVP) eine Umfrage gemacht. Es galt anzukreuzen, ob man dafür oder dagegen sei. Damit man die Gründe für ein Nein nicht alle selber suchen musste, waren für die ablehnende Antwort drei mögliche Begründungen vorgedacht und -gedruckt worden, sodass ein Kreuz zur Erklärung genügte. Die Ja-Begründung blieb freiwillig.»

Der politische Entscheid: Wieviel Bus darf's sein?

Die Kreditvorlage für die Abstimmung wurde ausgearbeitet vom Ingenieurbüro Hans Hasler in Meilen, begleitet von einer zwölfköpfigen Kommission. Die Kosten bezogen sich auf einen dreijährigen Versuchsbetrieb. Die Mehrheit der Kommission beantragte dem Gemeinderat die Variante Teilbetrieb. Nur drei in der Kommission vertretene Erstunterzeichnende der Initiative stimmten für den Vollbetrieb; es war ihnen während dreizehn Kommissionssitzungen nicht gelungen, auch nur eines der übrigen Kommissionsmitglieder für die Variante Vollbetrieb zu überzeugen! Einige Kommissionsmitglieder lehnten den Versuchsbetrieb sogar grundsätzlich ab.

Kreditvorlage Teilbetrieb	1'410'000
Linien Feld und Hohenegg	
Zusatzkosten für Vollbetrieb:	
1. Der Bus fährt auch am Abend	+ 207'000
2. Der Bus fährt auch am Sonntag	+ 63'000
3. Linie Eichholz	+ 648'000
4. Linie Alterszentrum Platten und Pfannenstiel	+ 429'000
5. Fahrplanverdichtung Linie Uetikon	+ 300'000
Kreditvorlage Vollbetrieb	3'057'000

Die Werbung der Initianten



Die Abstimmung über die Initiative hatte noch nichts gekostet, darum war sie auch schlank angenommen worden. In den folgenden Abstimmungen ging es jedoch um viel Geld, und so rechneten die Initiantinnen und Initianten mit einer grossen Opposition. Der Gemeinderat und die beiden grossen bürgerliche Parteien beantragten nämlich den «Teilbetrieb». Lediglich die kleinen Parteien, SP, EVP, CVP, Landesring und Grüne Partei machten sich für den Vollbetrieb stark. Für die Initiantinnen und Initianten stellte sich die Frage «Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach»? Eine Zustimmung der Bevölkerung zur Variante «Teilbetrieb» galt politisch als sicher; ob jedoch die doppelt so teure Variante «Vollbetrieb» eine Mehrheit bekäme, war sehr ungewiss. Die Initiantinnen und Initianten wählten das Risiko und setzten sich ein für die Variante «Vollbetrieb».

In der Lokalpresse erschienen ungezählte Inserate, Artikel und Leserbriefe. Die Initiantinnen und Initianten hatten kein Geld für Inserate und beschränkten sich darauf, Leserbriefe zu schreiben und persönlich einen Prospekt zu verteilen. Ich erinnere mich mit Vergnügen, wie ich mit meinem Sohn Hans diesen Prospekt erstellt habe. Er enthielt detailliert Entwürfe für alle Fahrpläne, den Netzplan und den Tarif. Aufgelockert wurde dieser technische Inhalt mit zahlreichen Figuren zum Thema Bus.

«Grundsätzlich war ich kein Befürworter des Meilemer Busses, denn man soll dem Gemeinwesen nicht immer neue Aufgaben aufbürden. Ich bin mir bewusst, dass ich meinen Prinzipien nicht ganz treu geblieben bin, denn nun habe ich während jener Monate, da ich nur mit Mühe zu Fuss vom Bahnhof auf die Halten gehen konnte, den Komfort des Busses schätzen gelernt. Die Verbindungen zur S-Bahn in Richtung Zürich sind ausgezeichnet.»

Hansruedi Fuhrer, Juni 2003.



Der Entscheid

Die vorberatende Gemeindeversammlung vom 19. Oktober 1987 zählte 682 Anwesende, knapp 9.5 Prozent der Stimmberechtigten. Sie entschied sich für die Variante Vollbetrieb als Kreditvorlage. Die «Zürichsee-Zeitung» kommentierte zwei Tage darauf: «Die Initianten hatten sich schlicht perfekt vorbereitet, sie wussten ihre Sache mit Hilfe von Folien, Skizzen und Zeichnungen ausserordentlich gut und verständlich darzustellen. Da blieb für den FDP-Mann und Vertreter des gegnerischen Standpunktes bloss ein mildes Lächeln aus dem Publikum, als er bekannte, halt nicht so viel Zeit für die Vorbereitungen gehabt zu haben: Die besser vorbereitete Partei hat überzeugt und gewonnen.» Weil der bewilligte Kredit über der Kompetenz der Gemeindeversammlung lag, kam das Geschäft an die Urne. Dazwischen fand ein vehementer Abstimmungskampf mit ungezählten Inseraten, Leserbriefen und öffentlichen Versammlungen statt.

An der Urnenabstimmung vom 6. Dezember 1987 beteiligten sich 64% der Stimmberechtigten; der Anteil der Ja-Stimmen betrug 60%. Den Initiantinnen und Initianten war gelegentlich vorgeworfen worden, sie hätten die vorangegangene Gemeindeversammlung manipuliert, indem sie alle Befürworter herangefahren hätten. Die Urnenabstimmung bewies, dass die Mehrheit der Bevölkerung für den Bus war, und zwar – entgegen den Anträgen von Gemeinderat und bürgerlichen Parteien – für die Variante «Vollbetrieb».

Der Bus-Vereins Meilen und seine Mitwirkenden

Die Vorbereitung für den Busbetrieb erforderte intensive Arbeiten in der gemeinderätlichen Buskommission, begleitet von den Verkehrsplanern Hans Hasler und H. Steinmann vom Ingenieurbüro Hasler in Meilen sowie von Arwed Looser von der Werbeagentur Team AG in Zürich. Mit dem politischen Entscheid war die Arbeit der Initianten abgeschlossen. Aber für einen erfolgreichen Busbetrieb war es weiterhin nötig, die Interessen der Busbenützer zu vertreten. Darum gründeten am 11. Februar 1988 Dorothee Alioth, Ruth und Hanspeter Baier, Margrit Berghoff, Theo Bürkli, Verena Ehrler, Markus Grob, Helen Hefti, Barbara Heusser, Christof Hungerbühler, Doris Leuzinger, Marcel Manser, Hans Märki, Paul und Monique Märki-Bonanomi, Emil Schaffner, Lisa Steffen, M. Soguel, Josef Strebel (Gemeinderat) und E. Wernhard und Susanne Heusser den Bus-Verein Meilen. Als Präsidentin wurde Susanne Heusser gewählt.

Alle Mitarbeitenden im Vorstand zu nennen würde zu weit führen. Der Schreibende selbst hat nach Susanne Heusser (1988/89) 1989–1999 als Präsident gewirkt; er wurde abgelöst von der bisherigen langjährigen Vizepräsidentin Verena Ehrler, die ihr Amt bis heute ausübt. Theo Bürkli hat 1995–2003 die «speziellen Aufgaben» betreut. In der «gemeinderätlichen Kommission für öffentlichen Verkehr» (früher «Bus-Kommission») haben mitgewirkt: Paul Märki 1986–1988, Verena Ehrler 1989–1993, François Kropf 1993–2002, seither Karl Heusser.

Der Bus fährt

Der Ortsbus wurde zu einem günstigen Zeitpunkt eingeführt: Kälte und Schnee erleichterten im Dezember 1988 (Start 10. Dezember) das Umsteigen. Zudem liess der Gemeinderat den Bus bis zum Jahresende zum Null-Tarif fahren. Vom 1. Januar 1989 an kosteten Fahrten innerhalb einer Zone 1 Franken, mit dem Halbtaxabo Fr. –.50. Pendler und Pendlerinnen konnten ein SBB-Abonnement «Meilen inklusiv» lösen. Damit hatten sie freie Fahrt auf dem gesamten Netz des Meilemer Busses.

Das erste Fahrplanheft, professionell gestaltet, herausgegeben vom Gemeinderat. Erschien zwei Mal – und dann gab's keinen Fahrplan mehr.



Das letzte von vier Fahrplanheften des Bus-Vereins. Wurde lückenlos abgelöst durch die VZO-Fahrplanhefte.



Bis zum Fahrplanwechsel im Frühjahr 1991 publizierte der Gemeinderat mehrfarbige, durch ein Werbebüro gestaltete Fahrplanhefte (Fr. 1.–) und für jede Buslinie ein einzelnes Blatt (gratis). Ohne Vorankündigung liess er es dann bleiben, so dass der Bus-Verein bis 1996/97 gratis verteilte Fahrplanhefte im Format A7 schuf, was für den Erfolg eines öffentlichen Verkehrsmittels von grosser Bedeutung ist. Von da an publizierten die VZO für alle ihre Buslinien, also auch für Meilen, eigene Fahrplanhefte.

Vom Oktober 1989 bis zum Oktober 1990 druckte der Bus-Verein jeden Monat ein Plakat, das in den Bussen und in einigen Läden von Meilen ausgehängt wurde. Es ging darum, den Bus und seine Vorteile bekannt zu machen, damit er von möglichst vielen Leuten benutzt würde. Als Blickfang diente ein Text, darunter wurden entsprechende Fahrplanhinweise beigefügt. Diese

Begrüsst Sie Ihr Auto beim Einsteigen?

Meilemer Bus

Meilemer Bus und SBB fahren bis Mitternacht

Ihre Ferienreise beginnt bei der Bushaltestelle

Wer holt mich am Abend am Bahnhof ab? Der Meilemer Bus.

Stellen Sie sich vor, es schneit, und sie brauchen nicht an die Schneeketten zu denken.

Meilemer Bus

Die Feldnerin im Bus braucht im Dorf keinen Parkplatz.

Einkaufen im Quartier: Die Meilemer Bus-Linie Eichholz-Hohenegg fährt im Stundentakt zu vier Landi-Filialen

Einkaufen mit dem Bus im Quartier: Zum Beispiel bei der Haltestelle Obermeilen

Im Sommer geplant, im grünen Dezember 1989 aufgehängt – zum Spott des Publikums!

Ein Entwurf für den Papierkorb wegen der zu erwartenden Opposition der Feldner Ladenbesitzer!

Sowohl diese Buslinie als auch diese vier Landi-Läden gab es im Jahre 1990.

Im unteren Teil des Plakates wurden 29 Geschäfte aufgezählt.

Texte entwarf der Vorstand des Busvereins in gemeinsamer Arbeit. Ich erinnere mich mit Vergnügen besonders an diese Sitzungen, denn meine hauptsächliche Arbeit für den Bus war leider meistens zermürend.

Vorschläge des Bus-Vereins

Im Laufe der Jahre unterbreitete der Bus-Verein dem Gemeinderat zahlreiche Vorschläge mit der Bitte, diese selber zu vollziehen oder sich bei den zuständigen Instanzen dafür einzusetzen. Hier seien einige kunterbunt herausgepickt:

- Im Bus Netzplan anbringen: wurde anfänglich befolgt. Heute nicht mehr möglich, weil die VZO ihre Busse auf dem ganzen Netz zirkulieren lassen.
- Billettkontrolle stichprobenweise: wurde erst mit der Übernahme durch den ZVV realisiert.
- Sitzbänke bei allen Bushaltestellen: erst teilweise verwirklicht.
- Informationssystem: erst seit wenigen Jahren werden die Bus-Chauffeure über Zugverspätungen orientiert.
- Busgesteuerte Signalanlagen: bei Baustellen sollten – trotz Mehrkosten – bei gewissen Buslinien die Signalanlagen vom Bus gesteuert sein, damit die Bahnanschlüsse gewährleistet sind.
- Bessere Bahnanschlüsse für Feldmeilen: ein sehr schwer lösbares Problem, weil die Züge in Meilen kreuzen. Grundsätzlich wäre eine Verbesserung nur dann möglich, wenn die Busse in Feldmeilen vermehrt auf den Bahnhof Meilen ausgerichtet wären.
- Bessere Verbindung zwischen Feld und Dorf: teilweise realisiert, Verbesserungen sind möglich.
- Aufnahme der Pfannenstiellinie in den ZVV: wäre möglich mit guter Argumentation und politischem Druck durch den Gemeinderat. (Das beste Argument wären entsprechende Frequenzen. Red.)
- Kein Taktbruch im Bahnfahrplan: der 1999 eingeführte und 2002 teilweise gemilderte Taktbruch sollte möglichst bald ganz beseitigt werden.



«Je älter ich werde, umso mehr bin ich im Alltag auf den Bus angewiesen. Ich schätze dieses regelmässige Angebot sehr. Ich brauche den

Bus vor allem beim Einkaufen oder wenn ich mit Gepäck auf Reisen gehe.» Verena Krapf, Juni 2003.

Regelmässige Abstimmungskämpfe

Nach den Kreditbewilligungen für den dreijährigen Versuchsbetrieb übernahm der ZVV die Linien Hohenegg und Feld – teilweise ohne Abend- und ohne Sonntagsbetrieb. Zu Lasten der Gemeinde Meilen mussten seither zahlreiche Kredite bewilligt werden. In allen Fällen stimmte die Bevölkerung den Anträgen des Bus-Vereins zu:

Gemeindeversammlung vom 21. Oktober 1991: Kredit Fr. 1'506'000.– für Linien Obermeilen (für 3 Jahre Sonntags- und Abendbetrieb) und Pfannenstiel (für 5 Jahre). Opposition der FDP.

Bereits ab Fahrplanwechsel 1993 liess der Gemeinderat den Bus auf der Linie Obermeilen – trotz bewilligtem Kredit – am Abend und am Sonntag nicht mehr fahren. 1994 wurde der noch heute geltende Rundkurs über Hohenegg–Au–Grueb eingeführt. Mein Kommentar im Jahresbericht 1993: «Hüst- und Hot-Methoden im öffentlichen Verkehr belasten die Steuerzahler.» Dem Bus-Verein gelang es dann, die Frequenzen auf dieser Linie zu steigern, indem er individuelle Fahrplaninformationen verfasste und in sämtlichen Haushaltungen von Obermeilen verteilten liess.

Gemeindeversammlung vom 12. Dezember 1994: Kredit Fr. 448'000.– für Linien Obermeilen und Pfannenstiel (bis 1997). Bewilligt gegen teilweise Ablehnungsanträge von Gemeinderat und FDP. Der Tages-Anzeiger brachte zwei Tage später die Schlagzeile «Ein Triumph für den Ortsbus. Wuchtiges Nein zu den Abbauplänen in Meilen».

Gemeindeversammlung vom 21. Oktober 1996: Kredit Fr. 816'000.– für Linien Obermeilen und Pfannenstiel (für zwei Jahre). Weder der Gemeinderat noch eine der bürgerlichen Parteien hatten einen Ablehnungsantrag gestellt. Hinter vorgehaltener Hand hörte man murren: «Gegen den Bus-Verein haben wir ja doch keine Chance.»

Gemeindeversammlung vom 14. Dezember 1998: Kredit Fr. 856'000.– für Linien Platten, Obermeilen und Pfannenstiel. Der Gemeinderat und sämtliche Parteien (mit Ausnahme der SP) beantragten Ableh-

Erfolgsrezept des Meilemer Busses

1. Immer derselbe starre Fahrplan, auch in der Nacht, auch am Sonntag.
2. Attraktive Bahnanschlüsse.
3. Anpassungen an die Nachfrage werden gemacht durch Zusatzkurse, und nicht etwa durch Lücken im Taktfahrplan.
4. Der Meilemer Bus fährt, wie die SBB, auch am Abend, auch am Sonntag.

Der erste Pfannenstiefahrplan 1988/89.
Pfannenstiefahrplan 1991/92.
Pfannenstiefahrplan 1995/96.
Pfannenstiefahrplan 2002/2003.



nung des Kredites für die Pfannenstiel-Linie. Die Gemeindeversammlung stimmte zwar zu, doch der notwendige Drittel der hiess den Antrag der FDP gut, den auf die Linie Pfannenstiel entfallenden Anteil des Kredites vor die Urne zu bringen.

Urnenabstimmung vom 7. Februar 1999: Kredit Fr. 398'000.– für Linie Pfannenstiel (zwei Jahre). Bei einer Stimmbeteiligung von 53% stimmte die Bevölkerung einmal mehr für den Pfannenstiel-Bus. Diesem Ergebnis war eine intensive Aufklärungsarbeit des Bus-Vereins vorangegangen, zum Beispiel bei strahlendem Winterwetter das Pfannenstiel-Fest vom 24. Januar 1999.

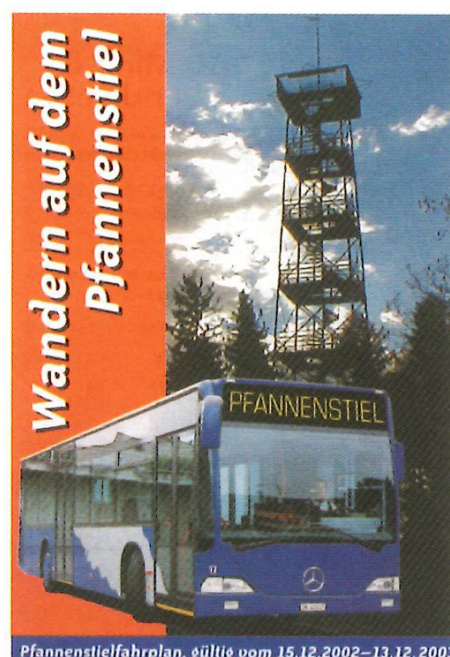
Gemeindeversammlung vom 11. Dezember 2000: Kredit Fr. 157'000.– für die Linie Pfannenstiel (zwei Jahre). Ohne Opposition. Seither ist der Pfannenstiel-Bus ins ordentliche Budget aufgenommen und die Bevölkerung muss keine ausserordentlichen Kredite mehr bewilligen. Die Linie Obermeilen ist inzwischen vom ZVV übernommen worden.

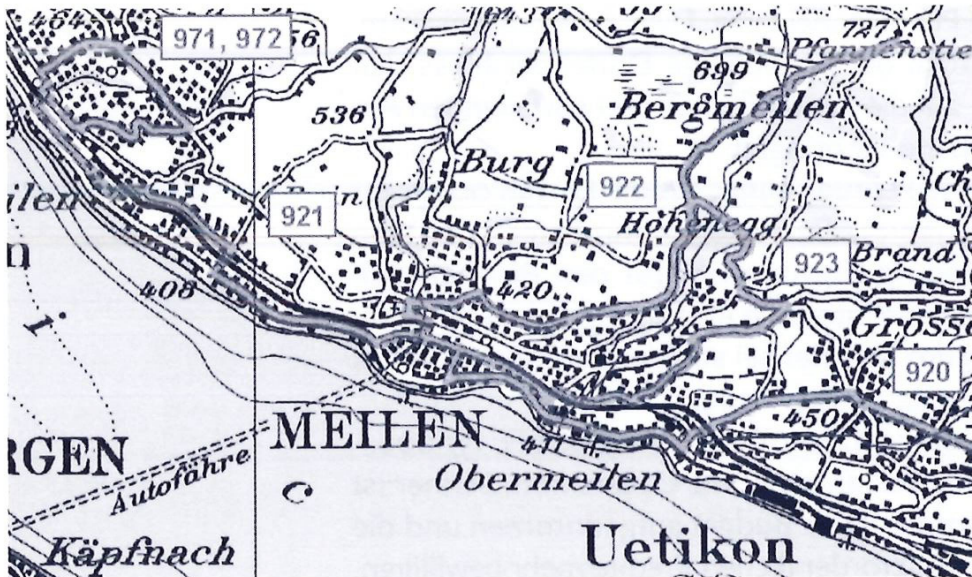
Der Pfannenstielbus

1988–1999: Rundkurs Meilen–Hohenegg–Vorderer Pfannenstiel–Toggwil–Burg–Meilen. Grundtakt zwei Stunden. Eine kostspielige Linienführung, die aber ganz Bergmeilen erschlossen hat.

1999–2001: An Werktagen über Herrliberg–Wetzwil, am Wochenende nur über Meilen zum Vorderen Pfannenstiel. Kein Takt. Eine kostspielige Linienführung mit einem schlechten Fahrplan. Der Bus-Verein hatte sich nur aus taktischen Gründen dafür eingesetzt. Seit 2001: Meilen–Hohenegg–Vorderer Pfannenstiel–Hohenegg–Meilen. Stundentakt. Eine sehr kostengünstige Lösung.

Im Laufe der Jahre konzentrierte sich die Arbeit des Bus-Vereins immer mehr auf die Pfannenstiel-Linie. Wichtig ist der Fahrplan, der seit jeher mit einem Plan zeigt, dass der Pfannenstiel der wichtigste Punkt des regionalen Wanderweges Zürich–Rapperswil ist. Seit 2001 gibt es die Webseite: www.pfannenstiel.ch





Netzplan im Jahre 2003.

Vom Meilemer Bus zu den ZVV-Linien 920 bis 972

Bereits bei der öffentlichen Orientierung 1986 durch die Studierenden in Rapperswil war klar, dass vor allem Frauen an einem Meilemer Bus interessiert sind. Bei der Vorbereitung der Abstimmungskampagnen konnte ich besonders auf die Mitarbeit der Frauen zählen. Mit dem Bus fahren neben solchen, die aus Prinzip ein öffentliches Verkehrsmittel wählen, vor allem betagte Frauen und solche ohne Zweitauto. Nur bei den Verkehrsspitzen der Pendler werden die Busse mehrheitlich von Männern benutzt. Zu den wenigen Zeitpunkten, bei denen der Stundenplan der Schule zum Busfahrplan passt, füllen Schulkinder mit fröhlichem Lärmen den Bus. Familien sieht man vor allem auf der Linie Pfannenstiel.

Die Firma Gebrüder Schneider AG war als Unternehmer verantwortlich für den Betrieb der Busse, seit 1950 für die Linie Meilen–Uetikon und seit 1988 für die zusätzlichen Linien des Meilemer Busses. Im Juni 1998 übergab die Firma den Busbetrieb der VZO, seit dem ersten Betriebstag dem Bund verantwortliche Konzessionärin der Busse in Meilen. Die VZO boten den 15 Chauffeuren einen neuen Arbeitsvertrag an und übernahmen die Fahrzeuge.

Bis zum 27. Mai 1990 hatte die Gemeinde Meilen den Meilemer Bus finanziert und die Einnahmen aus dem Billettverkauf bezogen. Von diesem Zeitpunkt an gingen diese Aufgaben an den ZVV, der im ganzen Kanton ein einheitliches Tarifsystern begründete. Die Linien Hohenegg und Feldmeilen übernahm der ZVV von Anfang an, d.h. er verrechnete deren Kosten nach einem einheitlichen Verteilungsschlüssel an den Kanton und an alle Gemeinden. Einige Teile des Meilemer Busbetriebes finanzierte der ZVV aber nicht. Es sind dies die Linien Pfannenstiel und Obermeilen sowie der Abend- und der Sonntagbetrieb der Linien Hohenegg und Feldmeilen. Die Gemeinde Meilen musste diese Teile des Betriebes selber finanzieren, abzüglich einer pauschalen Abgeltung für den Billettverkauf. Im Laufe der Jahre übernahm der ZVV allmählich alle übrigen Teile des Meilemer Busses, mit Ausnahme der Linie Pfannenstiel.

Nachwort der Redaktion

Paul Märki hat uns von Anfang an, als wir über das Thema Ortsbus sprachen, reinen Wein eingeschenkt und dann auch zu seinem Artikel geschrieben: «Als einer der Initianten schildere ich die Geschichte vor allem aus dieser Sicht. Zudem beleuchte ich vor allem jene Dinge, die mich persönlich besonders gefreut oder geärgert haben. Also keine ausgewogene Darstellung!» Ein Artikel aus neutraler Sicht wäre schwer aufzutreiben gewesen, aus eigener Kraft innert nützlicher Frist kaum zu schaffen und spannender geworden wohl auch nicht. So planten wir im Einverständnis mit Paul Märki, auch der politischen Gegenseite Raum zu einem Kommentar zu geben, und stiessen dafür auch auf Interesse. Leider hat aber schliesslich niemand seinen Namen geben wollen, «um frühere Diskussionen nicht neu zu entfachen». Dabei stehen natürlich gewisse Fragen durchaus im Raum und könnten auch wieder einmal aktuell werden. In grundsätzlicher Hinsicht liesse sich etwa formulieren:

- Wie haben sich die Frequenzen der einzelnen Linien in den letzten 15 Jahren entwickelt?
- Wie hoch ist jeweils der Kostendeckungsgrad?
- Gäbe es bei schwach frequentierten Linien oder zu Zeiten schwacher Frequenz kostengünstigere Lösungen als den Bus? Um eine einzige Person zu transportieren, kann ein Bus wohl nicht die Ideallösung sein!
- Ist ein Umsteige-Effekt vom Privatauto auf den Bus festzustellen? Oder fährt man zusätzlich Bus und geht weniger zu Fuss? Oder ist dies bei Pendlern und Spaziergängern verschieden?
- Hat der Busbetrieb Einfluss auf die Einkaufsgewohnheiten, d.h. fördert er das Aufsuchen zentral gelegener Geschäfte auf Kosten von Quartierläden, oder findet diese Entwicklung unabhängig vom Vorhandensein eines Busses statt?
- Wie steht es infolgedessen um die Ökobilanz?

Mit solchen Fragen wollen wir nicht den politischen Erfolg des Bus-Vereins schmälern.

Vielleicht sind mangels statistischen Materials auch gar nicht alle Fragen beantwortbar. Aber im Sinne parteipolitischer Neutralität des Heimatbuches hat sich die Reaktion erlaubt, sie zur Abrundung des Themas stellvertretend aufzuwerfen, ohne die Diskussion mit Antworten zu schliessen.

* Paul Märki
war Gemeindeingenieur
in Meilen und Professor
an der Fachhochschule
Rapperswil.