

GEMEINDE

**NEUHAUSEN
AM RHEINFALL**

CH-8212 Neuhausen am Rheinfall
www.neuhausen.ch



GEMEINDERAT

An den Einwohnerrat
Neuhausen am Rheinfall

Neuhausen am Rheinfall, 25. November 2009

**Bericht und Antrag
betreffend
eines Versuchsbetriebs der Linie 7 (Verbindung Victor-von-Bruns Strasse - Rundbuck)**

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

1. Ausgangslage

1.1 Fehlende Busverbindung zum Friedhof Langacker und zum Gewerbegebiet Rundbuck

Seit vielen Jahren bemängelt die Neuhauser Bevölkerung in Leserbriefen und in persönlichen Gesprächen mit Mitgliedern des Gemeinderats, dass der Friedhof Langacker sowie das Gewerbegebiet Rundbuck nicht vom öffentlichen Verkehr bedient werden. Unter den Gewerbebetrieben fand 1995 eine Umfrage statt. Eine weitere Umfrage fand 2004 statt, welche bestätigte, dass eine bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr gewünscht wird. Gemäss dieser Umfrage benützen rund 10 % der im Rundbuck tätigen Personen den öffentlichen Verkehr.¹

Die Infrac hat in der Studie zur Netzentwicklung 2007 aufgezeigt, wie der Friedhof Langacker und das Gebiet Rundbuck an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden könnte.² Infrac schlug vor, langfristig die nun vorgeschlagene Linie anzubieten.³

¹ Der Rücklauf der Fragebogen betrug 72 %.

² Schlussbericht vom 17. Dezember 2007, S. 32 ff. und 58

³ Schlussbericht vom 17. Dezember 2007, S. 64. Die als kurzfristige Massnahme vorgeschlagene Verlängerung der Linie 1 bis zum Schudelparkplatz (Schlussbericht vom 17. Dezember 2007, S. 60) lässt sich aus finanziellen Gründen mit einem Trolleybusbetrieb nicht realisieren. Zudem wäre das Gebiet Rundbuck weiterhin nicht angeschlossen.

Die gemeinderätliche Kommission öffentlicher Verkehr hat am 25. Mai 2009 bezüglich der Erschliessung des Chlaffentals, des Friedhofs Langacker und des Rundbucks empfohlen, ab Dezember 2010 einen dreijährigen Probetrieb vorzusehen. Der Gemeinderat hat am 17. Juni 2009 die von dieser Kommission vorgesehenen Massnahmen sowie den zugehörigen Zeitplan im Grundsatz genehmigt. Mit dem Bericht zur Kenntnisnahme betreffend Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Neuhausen am Rheinflall vom 17. Juni 2009, welchen der Einwohnerrat am 20. August 2009 zur Kenntnis genommen hat, erfolgte die Orientierung des Einwohnerrats.⁴ Am 22. September 2009 informierte das Planungsreferat die Bevölkerung über die Neuhauser Verkehrsprojekte, namentlich über die beantragte Verbindung.

Die Einführung einer neuen Buslinie bedarf einer Anpassung des Zusammenarbeitsvertrags mit der Stadt Schaffhausen, was aber rein formeller Natur sein dürfte.

1.2 Erschliessungsgrundsätze des Zürcher Verkehrsverbunds

Der Kanton Zürich regelt die Erschliessungsgrundsätze in § 4 der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung) vom 14. Dezember 1988 (OS 740.3) wie folgt:

- Es werden zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete mit mindestens 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen erschlossen.
- Die Siedlungsgebiete gelten als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, wenn die Luftlinienentfernungen zu einer Haltestelle, unter Vorbehalt besonderer topographischer Verhältnisse, folgende Werte nicht übersteigen:
 - 400 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Feinerschliessung dienen
 - 750 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Groberschliessung dienen.

2. Linienführung und Name

Die Linienführung ist wie folgt vorgesehen: Victor-von-Bruns Strasse – Neuhausen SBB – Bahnhofstrasse – Neuhausen Zentrum – Alusuisse – Kreuzstrasse – Neue Welt – Rhenania – Durstgraben – Friedhof – Buchweg - Tobeläckerstrasse – Gewerbestrasse. Die Linienführung ist damit in beiden Richtungen gleich.

Mit der Bezeichnung „Linie 7“ wird der Name der früheren Neuhauser Innerortslinie wieder aufgenommen.

⁴ Bericht zur Kenntnisnahme betreffend Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Neuhausen am Rheinflall vom 17. Juni 2009, S. 12 f.

3. Fahrplan

Die Linie verfügt über einen 30-Minuten-Takt von 06.19 Uhr (Neuhausen Zentrum nach Rundbuck) bis 19.03 Uhr (Rundbuck nach Neuhausen Zentrum). Die Busse verkehren von Montag bis Freitag, da sich die Busbenützerinnen und Busbenützer voraussichtlich vor allem aus den Mitarbeitenden der Gewerbebetriebe im Rundbuck- und im IVF Hartmann-Areal rekrutieren werden. Die Anbindung des Friedhofs auch am Wochenende rechtfertigt keinen halbstündlichen Kursbetrieb, insbesondere deshalb, da an den Wochenenden keine Bestattungen stattfinden. Die Busse verkehren den ganzen Tag hindurch im gleichen Takt, was die Merkbarkeit erleichtert. Auf wechselnde Fahrlagen der Züge wird in Kenntnis der damit verbundenen Probleme keine Rücksicht genommen, da der Fahrplan sonst völlig unübersichtlich würde. Dennoch ergeben sich am Bahnhof Neuhausen am Rheinfall insbesondere auf die S16 und die S33 gute Anschlüsse:

Ankunftszeit	zur Minute	Abfahrtszeit	zur Minute	Umsteigezeit in Minuten
Linie 7 vom Rundbuck	12	S16 nach Winterthur	17	5
Linie 7 vom Rundbuck	42	S33 nach Winterthur	49	7
S33 von Winterthur	10	Line 7 nach Rundbuck	17	7
S16 von Winterthur	41	Line 7 nach Rundbuck	47	6

Die Jahresleistung beträgt bei 3'300 Einsatzstunden des Fahrzeugs 51'000 Kilometer. Pro Tag verkehren 26 Kurspaare.

4. Haltestellenkonzept

Es können weitgehend bestehende Haltestellen verwendet werden; bei den neuen Haltestellen sind jedoch bauliche Massnahmen seitens der Gemeinde notwendig. Die Haltestellen im Rundbuck müssen mit den dort ansässigen Gewerbebetrieben respektive der IG Rundbuck abgesprochen werden. Die Federführung für die definitive Haltestellenanordnung liegt wegen der notwendigen baulichen Massnahmen bei der Gemeinde.

Da der Versuchsbetrieb bereits im Fahrplanjahr 2011 aufgenommen werden soll, können für die Haltestelleninfrastruktur keine Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes fliessen. Der Gemeinderat beabsichtigt daher, während der Dauer des Versuchsbetriebs nur die absolut notwendigsten Bauten vorzunehmen und grössere bauliche Massnahmen erst nach dem Entscheid für einen definitiven Betrieb zu realisieren. Damit kann die Gemeinde beim Wechsel zum definitiven Betrieb voraussichtlich von Beiträgen aus dem Agglomerationsprogramm profitieren.

5. Betrieb und Fahrzeug

Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen verfügen für das gesamte Gemeindegebiet über eine Konzession. Operativ soll der Betrieb einem Kleinbusunternehmen übertragen werden, welches im Auftrag der Verkehrsbetriebe Schaffhausen fahren wird und genügend gross ist, um beim Ausfall des regulären Kursfahrzeugs rasch ein Ersatzfahrzeug einsetzen zu können. Als Fahrzeug vorgesehen ist beispielsweise ein Fiat Ducato, welcher ein Sitzplatzangebot von maximal 16 Plätzen anbietet, womit für das Führen des Fahrzeugs ein Fahrausweis Kategorie D1 genügt. Die Ansprüche an das



Fiat Ducato (Bild von www.postauto.ch)

Fahrzeug werden im Zusammenhang mit der notwendigen öffentlichen Ausschreibung noch definitiv festgelegt (und sind natürlich kostenrelevant). Weniger hohe Ansprüche sind an das Reservefahrzeug zu stellen. Der Betrieb mit einem Kleinbus ist der voraussichtlichen Nachfrage angemessen und, vor allem wenn die Busse mit dem Fahrausweis Kategorie D1 geführt werden können, auch deutlich kostengünstiger als der Betrieb mit einem Standardbus. Zudem ist mit einem Kleinbus auch das Wenden an der Victor-von-Brunns Strasse ohne grössere Probleme im Bereich des Gaskessels möglich.

6. Ausschreibung

Aufgrund des Projektumfangs des Versuchsbetriebes ist eine öffentliche Ausschreibung erforderlich, welche die Verkehrsbetriebe Schaffhausen durchführen. In der Region Schaffhausen kommen wenigstens drei Unternehmen in Frage, welche die gewünschte Dienstleistung erbringen können. Um Zeit zu gewinnen, erfolgt die Ausschreibung parallel zur Beschlussfassung im Einwohnerrat sowie zur Volksabstimmung. Die Ausschreibung wird so ausgestaltet, dass bei einem allfälligen Verzicht auf eine definitive Lösung nach Abschluss des Versuchsbetriebs keine zusätzlichen Kosten entstehen.

7. Tarifwesen

Aus Platzgründen und um Kosten einzusparen schlagen die Verkehrsbetriebe Schaffhausen vor, dass die Chauffeusen und Chauffeure mit Billettausgabegeräten ausgerüstet werden, welche im Regionalverkehr üblich sind. Auf Billettautomaten kann somit verzichtet werden.

8. Nachfragepotential

Die Auswertung der im relevanten Umfeld der neuen Buslinie wohnenden Bevölkerung sowie der Arbeitsplätze zeigt folgendes Bild:

- Mit der geplanten Kleinbuslinie werden 77 Bewohnerinnen und Bewohner sowie rund 990 Arbeitsplätze im Bereich der Victor-von-Brunns Strasse und des Rundbucks zusätzlich erschlossen.
- Im Abschnitt Bahnhofstrasse - Durstgraben sind 1'324 Bewohnerinnen und Bewohner sowie 2'240 Arbeitsplätze durch die Trolleybuslinie 1 und durch die Linie 6 im 10-Minutentakt bereits gut erschlossen.

Erschlossene Einwohner/innen und Arbeitsplätze im 150 Meter-Gebereich				
Abschnitt	Erschlies- sung	Einwohner	Arbeits- plätze	Total
Victor-von-Brunns Strasse - Bahnhof Neuhausen	neu	5	570	575
Bahnhof Neuhausen - Neuhausen Zentrum	Linie 1	479	950	1'429
Neuhausen Zentrum - Kreuzstrasse	Linien 1 / 6	314	260	574
Kreuzstrasse - Durstgraben	Linie 1	531	40	571
Durstgraben - Rundbuck	neu	72	420	492
Total		1'401	2'240	3'641
- davon bereits erschlossen		1'324	1'250	2'574
- davon neu erschlossen		77	990	1'067

Arbeitsplätze bringen am Morgen und am Abend gute Auslastungen, nicht jedoch während des Tages. Die Frequenz zum und vom Friedhof dürfte aufgrund der Schätzung eher unregelmässig und bescheiden bleiben. Die Linie im weitgehenden Parallelverkehr mit bestehenden Linien verfügt über keine quartierübergreifenden Einrichtungen, welche zusätzliche Nachfrage generieren könnten. Unter der optimistischen Annahme, dass 10 Prozent des neu erschlossenen Potentials von 1'100 Personen zweimal täglich die Kurse der Linie 7 benützen, ergibt sich (inklusive Besucherinnen und Besucher des Friedhofs) eine Tagesfrequenz von rund 250 bis 300 Personen. Wie viele von diesen bereits heute den öffentlichen Verkehr benützen, lässt sich nicht bestimmen.

9. Kosten

9.1 Bauliche Massnahmen

Die nachstehenden Kosten werden der Laufenden Rechnung belastet.

Standort der Haltestelle	Baumassnahmen	Kosten Baumassnahmen	Kosten Markierung	Kosten Total
Victor-von-Brunns Strasse - Rundbuck				
Victor-von-Brunns Strasse	keine	0	0	0
Bahnhof SBB	keine	0	0	0
Zentralstrasse (neue Haltestelle Linie 1)	keine	0	0	0
Wildenstrasse (vor Migros)	keine	0	0	0
Alusuisse	keine	0	0	0
Kreuzstrasse	keine	0	0	0
Neue Welt	keine	0	0	0
Rhenania	keine	0	0	0
Durstgraben	Fundament	750	300	1'050
Friedhof	Fundament, Aushub, Koffer	750	300	
	Verbundsteine/ Belag	4'000	0	5'050
Buchweg	keine	0	300	300

Tobelackerstrasse	Fundament	750	0	750
Gewerbestrasse (Endhaltestelle)	Aushub, Koffer	750	300	
	Verbundsteine/ Belag	4'000	0	5'050
Rundbuck - Victor-von-Bruns Strasse				
Gewerbestrasse	Abhumusieren, Aufschüttung, Belag	5'300	0	
	Fundament	750	0	6'050
Buchweg		2'000	300	2'300
Friedhof	Abhumusieren Koffer, Belag	5'250	300	
	Fundament	750		
	Wartehäuschen	25'000		31'300
Durstgraben	keine	0	0	0
Rhenania	keine	0	0	0
Neue Welt	keine	0	0	
Kreuzstrasse	keine	0	0	0
Alusuisse	keine	0	0	0
Neuhausen Zentrum	keine	0	0	0
Gemeindehaus	keine	0	0	0
Bahnhofstrasse	Fundament	750	300	1'050
Bahnhof SBB	Fundament	750	300	1'050
Victor-von-Bruns Strasse	keine	0	0	<u>0</u>
Zwischentotal				53'950
Unvorhergesehenes				1'812
Mehrwertsteuer auf Fr. 55'762				<u>4'238</u>
Total				<u>60'000</u>

9.2 Betriebskosten

Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen rechnen mit folgenden Kosten für den dreijährigen Versuchsbetrieb, sofern ein Kleinbus mit maximal 16 Plätzen eingesetzt wird, welcher von einer Fahrerin respektive einem Fahrer mit dem Fahrausweis Kategorie D1 geführt werden kann:

Kleinbusbetrieb: 3 Jahre à 3'300 Stunden à Fr. 78.-- (inklusive Vorsteuerkürzung auf Leistungen des Subunternehmers)	772'000.00
Gemeinkostenzuschlag VBSH 15% (Verwaltung/Verkauf und Vertrieb, Betriebsüberwachung/Ausbildung)	116'000.00
Zusätzliche Fahrzeugausrüstungen (Kurs- und Ersatzfahrzeug: Bordrechner, Billettausgabegerät, Entwerter, Diverses)	50'000.00
Fahrgastinformation an 9 Haltestellen inklusive Fundamente	20'000.00
Reserve, Teuerung	<u>52'000.00</u>
Total für den dreijährigen Versuchsbetrieb	<u>1'010'000.00</u>

Die ermittelten Kosten basieren auf den Kalkulationen von Kleinbusunternehmen, welche den Schaffhauser Verkehrsbetrieben bekannt sind. Das Risiko für die Treibstoffpreisentwicklung liegt beim Offertsteller. Die Verkehrsbetriebe als Konzessionär werden den Vertrag mit dem Kleinbusunternehmen abschliessen. Die Gemeinde Neuhausen am Rheinflall ihrerseits schliesst mit den Verkehrsbetrieben einen Vertrag für den dreijährigen Versuchsbetrieb ab.

9.3 Erträge

Sehr schwierig einzuschätzen sind die Erträge. Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen sehen einstweilen vor, diese auf der Basis der Fahrgastzahlen mit der Gemeinde effektiv abzurechnen (Anzahl Fahrgäste x Durchschnittsertrag pro Fahrgast). Sobald zu einem definitiven Betrieb übergegangen wird, werden die Erträge in die Abgeltung miteingerechnet. Im Folgenden wird mit einer Auslastung von wenigstens 15 Prozent gerechnet.

9.4 Abgeltung der ungedeckten Kosten

Gestützt auf die Nachfrageschätzung und einen Kostendeckungsgrad von 15 Prozent sowie basierend auf den oben aufgeführten Kosten des Versuchs ist mit folgenden Abgeltungen zulasten der Gemeinde Neuhausen am Rheinflall zu rechnen:

	<i>pro Jahr</i>	<i>3 Jahre</i>
Betriebskosten	336'700	1'010'000
Anrechenbarer Ertrag (15 %)	<u>-50'500</u>	<u>-151'500</u>
Kostenunterdeckung	<u>286'200</u>	<u>858'600</u>
Anteil Kanton 20 %	57'200	171'600
Anteil Gemeinde Neuhausen am Rheinflall 80 %	<u>229'000</u>	<u>687'000</u>
Total Abgeltung	<u>286'200</u>	<u>858'600</u>

Die Anfrage beim Kanton betreffend Beitrag gemäss Art. 9 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 9. Mai 2005 (SHR 743.100) haben die Verkehrsbetriebe Schaffhausen am 17. November 2009 eingereicht.

9.5 Totalkosten

Für den dreijährigen Versuchsbetrieb der Linie 7 ergeben sich somit die nachstehenden Kosten:

Bauliche Massnahmen	60'000
Abgeltung der ungedeckten Kosten	858'600
Reserve	<u>11'400</u>
Total	<u>930'000</u>

Dieser Betrag untersteht gemäss Art. 11 lit. f der Verfassung der Einwohnergemeinde Neuhausen am Rheinflall vom 29. Juni 2003 (NRB 101.000) dem obligatorischen Referendum.

10. Versuchsziel

Für den Versuchsbetrieb muss festgelegt werden, welche Auslastung erreicht werden muss, damit sich die definitive Einführung rechtfertigt. Zudem sollten Anpassungen des Angebotes auch im Rahmen des Versuchsbetriebs möglich sein. Vorbehalten sollte auch bleiben, den Versuch bei zu geringer Nachfrage nach zwei Jahren vorzeitig abubrechen, was allerdings Ausstiegskosten verursachen würde.

Als realistischer Massstab zur ökonomischen Nutzenabwägung schlagen die Verkehrsbetriebe Schaffhausen vor, einen Kostendeckungsgrad von mindestens 15 Prozent für die dreijährige Versuchsdauer vorzugeben. Einen Kostendeckungsgrad in dieser Höhe weist die VBSH-Linie 8 Im Freien - Bahnhof - Mühlental auf. Um bei mangelhafter Nachfrage das Aufwand-/Nutzenverhältnis auch während der Versuchsdauer in einem vernünftigen Verhältnis zu halten, bleiben Anpassungen am Angebot vorbehalten. So ist vorstellbar, dass beispielsweise nach dem ersten Betriebsjahr Angebotsanpassungen vorgenommen werden, wenn nicht ein Kostendeckungsgrad von mindestens 10 Prozent (ausgedrückt in Fahrgästen) erreicht wird. Vor Ablauf des dreijährigen Versuchs muss auf der Basis eines Kostendeckungsgrades von 15 Prozent Bilanz gezogen und über das weitere Vorgehen beschlossen werden.

Ein Kostendeckungsgrad von 15 Prozent erfordert von Montag bis Freitag folgende Frequenzen:

Jahreskosten	Fr.	337'000.00
15 % Kostendeckungsgrad	<u>Fr.</u>	<u>51'000.00</u>
Kostenunterdeckung pro Jahr	Fr.	286'000.00

Durchschnittlicher Ertrag pro Fahrgast	Fr.	0.73
--	-----	------

Erforderliche Fahrgäste:

Fahrgäste pro Jahr	70'000 Personen
Fahrgäste pro Tag (an 253 Werktagen ohne Samstag)	ca. 280 Personen
Fahrgäste pro Fahrt (52 Fahrten/Tag)	ca. 5 Personen

Damit das gesetzte Ziel erreicht werden kann, muss jeder Kurs in beiden Fahrtrichtungen mit durchschnittlich fünf Personen besetzt sein. Es ist davon auszugehen, dass eine erhebliche Zahl der Benutzerinnen und Benutzer der neuen Buslinie bereits über Fahrausweise der Verkehrsbetriebe verfügt. Die Zielerreichung kann daher nicht am erfolgswirksamen, kaum messbaren effektiven Geldzufluss aus zusätzlichen Fahrausweisverkäufen gemessen werden. Die Beurteilung erfolgt nach dem oben dargestellten Modell insbesondere aufgrund der Fahrtenhäufigkeit. Das Ziel ist erreicht, wenn sämtliche Kurse mit durchschnittlich fünf Personen besetzt sind. Die Vorgabe einer Fahrtenhäufigkeit entspricht übrigens auch der Regelung des Bundes im Regionalverkehr.

11. Spätere Optionen

11.1 Chlaffental

Die Anbindung des Chlaffentals wäre möglich, wenn statt im 30- im 20-Minuten-Takt gefahren würde, was aber ein zweites Fahrzeug bedingen würde. Die Kosten würden dadurch deutlich ansteigen.

11.2 Laufen-Uhwiesen (Weiler Nohl) und Jestetten (Ortsteil Altenburg)

Keine respektive eine von der Aufhebung bedrohte Anbindung an den öffentlichen Verkehr haben Nohl und Altenburg. Der Kanton Schaffhausen möchte sich grundsätzlich die Möglichkeit offen halten, die Linie 7 mit einer Linie, welche Nohl und Altenburg anfährt, zu verbinden. Die dadurch entstehenden Kosten, namentlich auch mit Blick auf das einzusetzende Fahrzeug, müssten der Kanton oder allenfalls weitere Dritte wie die Gemeinden Laufen-Uhwiesen und Jestetten tragen.

11.3 Flurlingen

Möglich wäre eine Verlängerung der Linie nach Flurlingen, solange ein Kleinbus eingesetzt wird. Eine angemessene Kostenbeteiligung der Gemeinde Flurlingen wäre unabdingbar.

12. Antrag

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

Gestützt auf diese Ausführungen unterbreitet Ihnen der Gemeinderat folgenden Antrag:

Für einen dreijährigen Versuchsbetrieb auf der Linie 7 (Victor-von-Brunns Strasse - Rundbuck) wird ein Kredit von Fr. 930'000.-- bewilligt. Dieser Betrag wird den Rechnungen 2011 bis 2013 anteilmässig belastet.

Dieser Beschluss untersteht gemäss Art. 11 lit. f der Verfassung der Einwohnergemeinde Neuhausen am Rheinfall vom 29. Juni 2003 (NRB 101.000) dem obligatorischen Referendum.

Mit freundlichen Grüssen

NAMENS DES GEMEINDERATES



Dr. Stephan Rawyler
Gemeindepräsident

Olinda Valentinuzzi
Gemeindeschreiberin

Anhang

- 1) Linienplan
- 2) provisorischer Fahrplan Linie 7