

<p>Vorlage: Bericht und Antrag betreffend eines Versuchsbetriebes der Linie 7 (Verbindung Victor-von-Brunns Strasse – Rundbuck) Kommissionsbericht</p>
--

1.0 Sitzung der Kommission

1.1 1. Sitzung Dienstag 12. Januar 2010

2.0 Konstituierung der Kommission

2.1 ER Markus Anderegg FDP Präsident
ER Christian di Ronco CVP
ER Lenz Furrer ÖBS
ER August Hafner SP
ER Arnold Isliker SVP

Stephan Rawyler Gemeindepräsident
Walter Herrmann Direktor VBSH

Esther Wermelinger Protokoll

3.0 Ausgangslage

3.1 An der Einwohnerratssitzung vom 10. Dezember 2009 hat der Rat beschlossen, für die vorgenannte Vorlage eine Spezialkommission zur Klärung von weiteren Detailfragen sowie zur grundlegenden Überprüfung des Anliegens als Basis der notwendigen Volksabstimmung zu bilden. Grundsätzliches Eintreten zur Vorlage war von allen Parteien unbestritten. Nachstehend folgende gestellte Hauptfragepunkte:

- Generelle Linienführung, eventuell Zusatzschleife Quartier Engestrasse
- Anschlüsse Chlaffental und/oder Langriet/ Sportanlagen
- Bustyp, Busgrösse, Art des Fahrzeuges, Komfort, Behindertentauglichkeit
Reservebus
- Wendeproblematik an der Victor-von-Brunns Strasse, Höhe SBB-Unterführung
- Finanzierung, Beitragsleistungen des Kantons
- Kostenproblematik, Personalkosten Busfahrer/Busfahrerin, Fahrausweiskategorie
- Fahrplanabstimmung Korrespondenzbusse und Bahn, Taktfahrplan, Haltestellen
- Bus-Privatunternehmerlösung unter VBSH-Dach (Konzessionsinhaberin)
- Weitere Optionen in der Zukunft bei positiver Fahrgastzahlenentwicklung
- Anschlüsse Laufen-Uhwiesen (Weiler Nohl) und Jeststetten (Ortsteil Altenburg)

- 3.2 Nach Genehmigung dieser Vorlage untersteht der beantragte Kredit zwingend einer Volksabstimmung. Deshalb ist die Vorlage entsprechend sorgfältig vorzubereiten, respektive es sollten möglichst alle offenen Fragen oder Ungereimtheiten ausgeräumt sein, damit die Abstimmungsvorlage positiv aufgenommen wird und einer genauen Detailprüfung bei der Bevölkerung standhält.

4.0 Diskussion

- 4.1 Die generelle Linienführung wurde eingehend inklusive der Option Busschleife Quartier Enge besprochen und trotz der offenen Kritik einer weitläufigen, parallelen Doppelführung mit der Linie 1 als schlussendlich richtig befunden. Die Zusatzschleife in's Engequartier wurde wegen der dadurch verlängerten Fahrzeit als kontraproduktiv verworfen.
- 4.2 Die möglichen weiteren Anschlüsse Chlaffental und Langriet wurden wegen zu hoher Kosten verworfen. Ausserdem sind die Benutzer-Frequenzen zu tief, um einen Busbetrieb einzurichten. Beim Langriet (Sportanlagen) besteht ausserdem das Problem, dass die Benutzerzeiten (Schwerpunkt abends) ziemlich quer zu einem normalen Busfahrplan stehen.
- 4.3 Zur Beurteilung des zum Einsatz geplanten Minibus-Typen standen der Kommission 2 verschiedene Fahrzeuge auf dem Platz für Alli zur Begutachtung bereit. Diese Busse verfügen über einen guten Komfort und würden durch die Betreiber neu angeschafft und noch weiter optimiert, sodass die Kommission die Fahrzeuge für gut und tauglich befand. Die Busse sind auch bedingt leicht absenkbar für den bequemen Zugang (Behindertenzugang mit Einhängen einer manueller Rampe durch den Chauffeur). Ein Reservebus (gleicher Typ) muss ebenfalls immer vorhanden sein (die VBSH verfügt über keine Mini-Busse).
- 4.4 Das Wenden an der Victor-von-Brunns Strasse ist zum heutigen Zeitpunkt nur mit Minibussen möglich. Ausserdem gibt es mit allenfalls grösseren und höheren Bus-Modellen wegen der Durchfahrthöhe an der SBB-Unterführung (bei der Fa. Corra Transporte) schnell Probleme.
- 4.5 Die Finanzierung wurden vor allem wegen des Gemeinkostenzuschlages von 15% und des Kantonsbeitrages über 20% (def. Bestätigung steht noch aus) untersucht. Ausserdem kam auch ein ev. frühzeitiges Vertrags-Austeigeszenario zur Sprache.
- 4.6 Entscheidender Faktor der Kostenberechnungen sind eindeutig die Personalkosten. Diese werden durch die Fahrausweiskategorie massgebend bestimmt. Wegen der Angleichung an EU-Recht und EU-Normen könnte ca. 2013 in diesem Bereich eine nicht unbedeutende Personalkostenteuerung anstehen.
- 4.7 Soweit möglich ist der Fahrplan in der komplexen Fahrplan-Anschluss-Problematik abgestimmt worden. Die Haltestellen wurden aus Kostengründen bewusst minimal gestaltet. Eine Taktverdichtung (Spitzenfrequenzen) ist momentan kein Thema und wäre sehr teuer.
- 4.8 Die Bus-Privatunternehmerlösung unter dem generellen VBSH-Dach wurde positiv beurteilt und begrüsst (Tarife, Billetautomaten, Qualitätssicherung etc. durch VBSH). Auch das Erscheinungsbild der Fahrzeuge wird ähnlich wie die VBSH-Busse gestaltet (weiss mit VBSH-Logo, aber ohne gelbe Streifen). Die Bus-Fahrerinnen und Bus-Fahrer tragen Kleider der VBSH.

- 4.9 Zukünftige Optionen wurden in der Kommission geprüft, weil das Problem der morgendlichen/abendlichen Frequenz, wenn alle gleichzeitig zur Arbeit gehen wollen oder Feierabend haben und der Minibus dann schnell voll ist (ca. 16 Plätze), besteht. Ausserdem könnte es ein ähnliches Problem geben z.B. bei Beerdigungsanlässen, wenn alle Besucher gleichzeitig kommen oder gehen wollen. Die nächste, höhere Bus-Klasse wäre der Midi-Bus. Allerdings käme diese Variante wegen der Fahrer-Kategorie, nicht wegen der Fahrzeugbetriebskosten, fast so teuer wie dann die normale Maxi-Busklasse. Ausserdem tauchen dann massive bauliche Probleme gemäss Punkt 4.4 auf. Trotzdem wurde dieses Szenario als ganz wichtig beurteilt, damit man gewappnet wäre, wenn die Linie 7 sich sehr positiv entwickeln würde und somit auch ein besserer finanzieller Deckungsgrad erfolgen würde, was wir alle hoffen. Eventuell bekämen wir auch von den Privat-Unternehmern kostengünstige Angebotsvarianten, damit allenfalls auf diesem Wege sich ein Midi-Bus rechnen liesse.
- 4.10 Weitere Anschlüsse der Nachbargemeinden wären nur unter einer relevanten Kostenbeteiligung der betroffenen Gemeinden und der Kantone SH/ZH denkbar. Eine entsprechende Anfrage an Flurlingen viel negativ aus, weil ein Anschluss ohne Kostenbeteiligung (!?) gewünscht wurde.

5 Detailberatung

- 5.1 Die Detailberatung wurde seitenweise durchbesprochen, einige Fragen gestellt und beantwortet sowie weitere Detailklärungen eingebracht. Es wurden jedoch keine Änderungen beschlossen.

6 Beschlussfassung

- 6.1 Die Vorlage geht zurück an den Einwohnerrat mit dem Antrag der Kommission, die unveränderte Fassung der Vorlage mit einem entsprechenden Kommentar des Kommissions-Präsidenten zu genehmigen und dem Antrag des Gemeinderates zuzustimmen. Die Kommissionsmitglieder haben diesem Beschluss einstimmig und ohne Gegenstimmen oder Enthaltungen zugestimmt.

7 Verschiedenes

Der Kommissionspräsident dankt den Kommissionsmitgliedern für ihre angenehme und engagierte Mitarbeit zum gestellten Thema. Weiter danken wir dem Gemeindepräsidenten und dem Direktor der VBSH für die professionelle Beantwortung aller gestellten Fragen.

Der Kommissionspräsident

ER Markus Anderegg

Neuhausen am Rheinfall 18. Januar 2010