

Gemeinde Neuhausen am Rheinflall
Einwohnerrätliche Kommission betreffend
Verlängerung des Versuchsbetriebs der Buslinie 7

Kommissionsbericht

Ausgangslage

An der Einwohnerratssitzung vom 7. März 2013 wurde beschlossen, zum Traktandum **Verlängerung des Versuchsbetriebs der Buslinie 7 mit einem auf den Pendlerverkehr reduzierten Fahrplan** eine einwohnerrätliche Kommission zu bilden.

Sitzung der einwohnerrätlichen Kommission vom 8. April 2013

Kommissionsmitglieder

Daniel Borer	Kommissionspräsident
Lenz Furrer	
Peter Schmid	
Marcel Stettler	
Marco Torsello	

Weitere Sitzungsteilnehmer

Stephan Rawyler	Gemeindepräsident
Walter Herrmann	Direktor VBSH

Protokoll

Ester Wermelinger

Bericht

Am 13. Dezember 2010 startete, nach Genehmigung durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Neuhausen, ein dreijähriger Versuchsbetrieb der Buslinie 7 (Victor von Bruns-Strasse bis Gewerbegebiet Rundbuck). In den ersten zwei Jahren erreichte der Versuchsbetrieb die geforderte Minimalauslastung nicht. Insbesondere auf den durch die Linie 7 exklusiv befahrenen Strecken war das Passagieraufkommen klar tiefer als gefordert. Auf den durch die Linien 1, 6, und 7 befahrenen Strecken entstand eine unnötige Konkurrenzsituation durch die Linie 7. Gerade diese Konkurrenzstrecke brachte der Linie 7 aber in den ersten zwei Jahren Fahrgäste, dies v.a. im Verkehr zum und vom Bahnhof Neuhausen SBB.

Nach Fahrplanumstellung der SBB mit reduzierten Halten in Neuhausen SBB sackten die Fahrgastzahlen auch auf der Konkurrenzstrecke ein. Damit verfehlt die

Linie 7 aktuell das geforderte Ziel der Minimalauslastung deutlicher als je zuvor. Aus diesem Grund diskutierten wir in der Kommission, unterstützt durch das Fachwissen von Herrn Herrmann, Direktor VBSH und Herrn Gemeindepräsident Rawyler die Möglichkeit und Bedarf, den Versuchsbetrieb der Linie 7 zeitlich zu verlängern.

Die Linie 7 wurde geschaffen, um die Bezirke Rundbuck und Viktor von Bruns-Strasse an den öffentlichen Verkehr anzubinden. Die Fahrgastzahlen v.a. in das Gebiet Rundbuck erreichten nie die gewünschten Zahlen, dies obwohl anfangs durch die dort ansässigen Betriebe der Busbetrieb ausdrücklich begrüsst wurde. Offensichtlich handelt es sich bei den meisten dort arbeitenden Beschäftigten um Pendler, die auf das Auto angewiesen sind und deshalb den öffentlichen Verkehr wenig benutzen. Eine Umfrage im Gewerbegebiet Rundbuck durch Peter Schmid zeigte auch, dass eine vermehrte Umlagerung vom Individual- auf den öffentlichen Verkehr in diesem Gebiet nicht zu erwarten ist.

Was den Friedhof Langacker betrifft, waren die Ein- und Ausstiege an der dortigen Haltestelle deutlichstens unter den Erwartungen zurückgeblieben.

Auch die Fahrgastzahlen zur Viktor von Bruns-Strasse waren in der bisher überprüften Periode ungenügend.

Wir diskutierten folgende Möglichkeiten zur Verbesserung der Fahrgastfrequenz:

Linie 7 über Brunnenwiesenstrasse

Um die Linien 1 und 6 nicht zu konkurrenzieren, müsste die Linie 7 von Bahnhof SBB kommend, in die Badische Bahnhofstrasse einfahren. Durch die Erhöhung der Frequenz auf den Geleisen der DB durch die Regionalbahn wird es zu häufigen Schliessungen der Barrieren an dieser Stelle kommen. Damit ist gerade ein Pendlerverkehr zum Bahnhof SBB in beiden Richtungen unsicher. Weiter ist die Brunnenwiesenstrasse für den Bus wohl befahrbar, aber auch hier kann es aufgrund des Strassencharakters zu Verzögerungen im Busfahrplan kommen. Überdies liegt das gesamte Gebiet im Bereich Brunnenwiesenstrasse im für den öffentlichen Verkehr geforderten Einzugsbereich von 300m bis zur nächsten Bushaltestelle (Linie 1).

Linie 7 über Poststrasse

Die Poststrasse ist bereits heute gut durch den öffentlichen Verkehr abgedeckt (Kriterien siehe oben). Ob der Bus vor dem Coop oder an der Zentralstrasse hält, ist unerheblich. Zudem würde der Knoten Wildenstrasse nicht mehr befahren.

Linie 7 über die Engestrasse

Das Gebiet Engestrasse ist durch die Linie 21 bereits heute ordentlich in hoher Frequenz abgedeckt. Zudem würde der Umweg über die Engestrasse ein primäres Zielgebiet der Linie 7 (Rundbuck) wegen längerer Fahrzeiten noch unattraktiver machen.

Linie 7 nach Flurlingen/Arowa

Dies wäre sehr begrüssenswert. Leider ist die Gemeinde Flurlingen nicht bereit, sich an den Kosten zu beteiligen.

Linie 7 ins Langriet

Wegen starker Schwankungen der Fahrgastzahlen (Ende von Sportveranstaltungen, Trainings) ist ein Betrieb mit Kleinbus nicht praktikabel.

Linie 7 mit auf Pendlerverkehr reduziertem Betrieb

Bereits heute wird die Linie 7 in die Zielgebiete zu Pendlerzeiten ungenügend benutzt. Eine Ausdünnung des Fahrplans hätte zur Folge, dass die Linie für andere Fahrgäste unattraktiv und damit noch weniger frequentiert würde. Weiter ist der Pendlerverkehr in der zeitlichen Ausdehnung schwierig zu definieren. Der durch öffentliche Gelder finanzierte Bus würde nur einer kleinen Gruppe von Pendlern in wenige Betriebe zur Verfügung gestellt.

Linie 7 als Rufbus

Die Linie 7 ist eine Linie in Gebiete mit Betrieben, wo die Maximalpendelfrequenz am Morgen und Abend zu erwarten ist. Bei den Busbenützern handelt es sich um Pendler, die mehr oder weniger immer zur gleichen Zeit Bus fahren (und dies entweder tun oder eben mit dem Auto kommen). Somit würde das System Rufbus (Bus in abgelegene ländliche Gebiete bei Bedarf) auf diesen Strecken nicht funktionieren.

Weitere Erwägungen

Verlängerung des Trolleybusbetriebs in das Rundbuckgebiet

Mit einem Oberleitungspreis von 1000 Franken pro Meter würde die ein Kilometer lange Strecke eine Million Franken kosten. Darüber hinaus ist der Trolleybus nur auf Strecken mit hohem Passagieraufkommen rentabel. Dies ist im Gebiet Rundbuck nicht zu erreichen.

Verlängerung der Linie 6 bis an die Viktor von Bruns-Strasse

Diese Möglichkeit wäre verlockend. Leider scheidet sie vorderhand an der Bahnunterführung SBB, die für gewöhnliche Linienbusse aufgrund der Höhe nicht passierbar ist.

Die Linie 7 wurde geschaffen, um die Gebiete Rundbuck und Viktor von Bruns-Strasse durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Leider blieben die Fahrgastzahlen gerade in diese Zielgebiete über den gesamten beobachteten Zeitraum zu tief. Wir sehen keine Möglichkeiten, die Fahrgastzahlen auf diesen Randstrecken zu erhöhen. Offensichtlich ist das Bedürfnis kleiner als das Busangebot. Die Kommission äussert sich in toto klar für den öffentlichen Verkehr. Eine Anbindung der Gebiete Rundbuck und Viktor von Bruns-Strasse an den öffentlichen Verkehr wäre zwar begrüssenswert, aber, wie es der Versuchsbetrieb gezeigt hat, nicht mit der geforderten (sehr tief angesetzten) Wirtschaftlichkeit zu betreiben.

Bei aktueller Finanzlage der Gemeinde wäre es nicht zu verantworten, Mittel für fast leer fahrende Busse einzusetzen. Darüber hinaus sind diese Fahrten mit so wenig Passagieren auch ökologisch nicht zu verantworten. Weiter ist die aktuelle Linienführung in Hinsicht auf die Zielgebiete optimal gewählt. Es ist nicht zu erwarten, dass eine Veränderung derselben eine Erhöhung der Fahrgastzahlen mit sich bringen würde.

Wir haben deshalb wie folgt abgestimmt:

Wer ist für eine Weiterführung des Versuchsbetriebes in gleiche Form wie heute über die aktuellen drei Jahre Versuchsbetrieb hinaus?

Kommission einstimmig dagegen

Wer ist für eine Weiterführung mit reduziertem Versuchsbetrieb gemäss Antrag Gemeinderat über die aktuellen drei Jahre Versuchsbetrieb hinaus?

dafür: 1 Kommissionsmitglied
dagegen: 4 Kommissionsmitglieder

Wer ist der Meinung, dass das System Rufbus weiter geprüft werden sollte?

Kommission einstimmig dagegen

Somit wird der Antrag des Gemeinderates, den Versuchsbetrieb der Linie 7 drei Jahre weiterzuführen, von der Kommission mit 4:1 Stimmen abgelehnt.

Die Kommission empfiehlt dem Einwohnerrat, den Antrag des Gemeinderats betreffend Verlängerung des Versuchsbetriebs der Linie 7 (Verbindung Victor von Bruns-Strasse – Rundbuck) mit einem auf den Pendlerverkehr reduzierten Fahrplan abzulehnen.

Neuhausen am Rheinfall, 21. April 2013

Der Kommissionspräsident



Einwohnerrat Dr. Daniel Borer

Die Protokollführerin



Ester Wermelinger