



Verkehrsbetriebe

VBSG-Linie 2; Verlängerung Hinterberg; Versuchsbetrieb

1 Ausgangslage

Das Quartier „Südliches Bruggen“ ist heute über die Bahnhöfe Bruggen und Haggen sowie über die VBSG-Linie 1 (Ast Wolfganghof) mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Wohngebiete Lehnstrasse und Hinterberg sowie Hechtackerstrasse / Oberstrasse liegen aber teilweise in grösserer Gehdistanz zu den nächsten Haltestellen; für grosse Teile dieser Gebiete ist deshalb die bisherige Erschliessungsqualität mit dem öV ungenügend. Dazu kommt die erhebliche Zahl von Neubauwohnungen, die in letzter Zeit in den Gebieten Hechtacker und Oberstrasse entstanden sind beziehungsweise entstehen. Aus diesen Gründen sind Verbesserungen in der öffentlichen Verkehrserschliessung dieses Gebietes anzustreben.

Das Stadtparlament hat am 14. Februar 2006 das Postulat „Verlängerung der Buslinie 2 und Erstellung der S-Bahnhaltestelle Hinterberg und Güterbahnhof“ erheblich erklärt. Zudem hat der Stadtrat am 12. Juni 2007 die Einfache Anfrage „Bessere Erschliessung der Quartiere im südlichen Bruggen mit öffentlichen Verkehrsmitteln“ beantwortet. In der Beantwortung der beiden Vorstösse werden Verbesserungen der öV-Erschliessung in Aussicht gestellt.

Das Konzept für das langfristige Gesamtangebot des öffentlichen Verkehrs wird im Rahmen des Richtplanes behandelt. Die jetzt vorbereiteten und kurzfristig realisierbaren Angebotsverbesserungen sind deshalb als Zwischenlösungen zu verstehen, die aufgrund des künftigen Gesamtkonzeptes längerfristig allenfalls noch angepasst werden können.



2 Verlängerung Buslinie 2

Auf den Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2007 soll die VBSG-Linie 2 bis in das Gebiet Hinterberg verlängert werden; im Sinne einer Sofortmassnahme wird damit die dringende Verbesserung des Busangebotes im Gebiet südliches Bruggen erreicht.

2.1 Linienführung

Die Verlängerung der Buslinie wird zunächst über die Oberstrasse, Hechtackerstrasse, Haggenstrasse, Lehnstrasse bis in das Gebiet Hinterberg führen. Nach dem geplanten Ausbau der Oberstrasse zwischen Rosenbüchel und Hechtackerstrasse ist vorgesehen, dass die Busse der VBSG-Linie 2 über die Oberstrasse statt über die Hechtackerstrasse und somit noch mehr durch den neu entstandenen Schwerpunkt der bestehenden und neuen Wohnbauten fahren werden. Das Ausbauprojekt für die Oberstrasse, die Vorlage an das Stadtparlament wird zur Zeit vorbereitet, ist auf die entsprechenden bautechnischen und fahrgeometrischen Anforderungen abgestimmt.

Der Fahrgastwechsel findet auf sieben zusätzlichen Haltestellen statt: Hechtacker, Bernhardswis, Bahnhof Haggen, Walserstrasse, Rickenweg, Hinterbergstrasse und Hinterberg (Endhaltestelle).

Die bestehende Haltestelle Ahorn stadtauswärts soll aufgehoben und neu gegenüber dem Haus Nr. 202 angelegt werden. Der bestehende provisorische Wendeplatz an der Ahornstrasse wird nicht mehr gebraucht, vorläufig aber noch beibehalten. Bei der späteren Linienführung über die Oberstrasse werden die Haltestellen Hechtacker, Bernhardswis und Bahnhof Haggen aufgehoben respektive versetzt.

2.2 Fahrplanangebot

Da eine zeitweise Verlängerung der VBSG-Linie 2 (beispielsweise nur jeder zweite Kurs) betrieblich nicht zweckmässig ist, wird die Verlängerung der VBSG-Linie 2 für alle Kurse vorgesehen. Das bisherige Taktangebot auf der Strecke der VBSG-Linie 2 soll beibehalten werden.

2.3 Fahrzeuge

Das vorgesehene Fahrplanangebot kann je nach Taktdichte mit 4 bis 6 Fahrzeugen gefahren werden. Gegenüber dem heutigen Angebot muss somit ein zusätzliches Fahrzeug einge-



setzt werden. Dieses wurde in der laufenden Fahrzeugbeschaffung noch nicht berücksichtigt. Es werden – wie auf der heutigen VBSG-Linie 2 – Gelenkbusse eingesetzt.

3 Massnahmen

3.1 Betriebsbedingte bauliche Sofortmassnahmen

Um einen sicheren und möglichst wenig gestörten Busbetrieb realisieren zu können, sind kleinere bauliche Anpassungen und Ergänzungen im Strassenraum notwendig. Die Lehnstrasse und der Hinterberg sind nur einseitig mit einem Trottoir versehen. Auf derjenigen Strassenseite, wo das Trottoir fehlt, müssen an den vorgesehenen Haltestellen auf der Fahrbahn Warteflächen für die Fahrgäste mittels entsprechender Belagsaufschiftungen erstellt werden. Die durchgeführten Testfahrten haben auch gezeigt, dass die beiden Knoten Lehnstrasse / Hinterberg und Hinterberg beim Haus Nr.15 korrigiert werden müssen. Zudem ist im Hinblick auf die zusätzliche Belastung durch den Busverkehr ein provisorischer Belagsersatz an der Lehnstrasse im Bereich Stockbergstrasse bis Rickenweg notwendig.

Diese zwingend notwendigen Massnahmen sind vor Betriebsbeginn als provisorische „Sofortmassnahmen“ zu erstellen. Nach erfolgreichem Versuchsbetrieb sollen diese Provisorien dann im Rahmen ohnehin notwendiger Strassensanierungen oder Werkleitungserneuerungen in definitive Massnahmen umgewandelt werden.

Bei den notwendigen Sofortmassnahmen handelt es sich im Sinne des Strassengesetzes um kleine und unbedeutende Strassenanpassungen, weshalb ein öffentliches Auflageverfahren nicht erforderlich ist.

3.2 Bauliche Folgemassnahmen

Lehnstrasse und Hinterberg sind Erschliessungsstrassen und nicht für die Achsbelastungen eines dichten Busbetriebes dimensioniert. Wegen dieser ungenügenden Tragfähigkeit der Strassenoberbauten sind in einigen Jahren grössere Beschädigung an der Fahrbahn zu erwarten.

Die Resultate der durchgeführten Sondagen zeigen, dass aufgrund der zusätzlichen Belastungen auf den Abschnitten der Lehnstrasse und am Hinterberg die Beläge und zum Teil auch die Foundationsschicht erneuert werden müssen. Diese zwar grundsätzlich in absehbarer Zeit ohnehin notwendigen Strasseninstandstellungen sind daher früher als geplant vorzunehmen.



Im Rahmen der ordentlichen Sanierungsprogramme war vorgesehen, die Lehnstrasse zwischen der Walserstrasse und der Stockbergstrasse noch im laufenden Jahr instand zu stellen und die Werkleitungen zu sanieren. Die notwendigen Strassenbau- und Werkleitungsarbeiten werden umgehend an die Hand genommen und ostwärts bis zur Haggenstrasse verlängert, damit der künftige Busbetrieb nicht sofort durch Bauarbeiten gestört werden wird. Die dabei einzubauenden Fahrbahnbeläge werden auf die notwendige Tragfähigkeit für den Busbetrieb verstärkt. Die entsprechenden Mehrkosten können der Buslinienverlängerung belastet werden.

3.3 Verkehrsmassnahmen

Für die Verlängerung der VBSG-Linie 2 ist es zwingend notwendig, dass der Abschnitt vom Hinterberg Nr. 19 bis Lehnhaldenstrasse künftig als Einbahnstrasse geführt wird.

Auf der Strecke von Ahorn bis Hinterberg müssen insgesamt 25 bestehende, nicht bewirtschaftete öffentliche Parkplätze aufgehoben werden, damit ein regelmässiger Busbetrieb ohne Störungen gewährleistet werden kann. Es betrifft dies die Strassenabschnitte

- Hinterberg mit 3 Parkplätzen
- Hechtackerstrasse mit 1 Parkplatz
- Lehnstrasse mit 17 Parkplätzen
- Oberstrasse mit 4 Parkplätzen

Im Bereich Lehnstrasse müssen während dem Winterdienst bei starkem Schneefall zeitweise alle Parkplätze für die Schneeräumung aufgehoben werden (System analog Oberhofstetten). Die notwendigen Verkehrsanordnungen sind vom Stadtrat zu verfügen und öffentlich auszuschreiben.

4 Kosten

Der Versuchsbetrieb soll dazu dienen, das neue Angebot zu testen und die tatsächlichen Bedürfnisse der Bevölkerung zu erkennen. Für diesen Versuchsbetrieb sind die Investitionen daher auf das Notwendigste zu beschränken.

4.1 Kosten der baulichen Sofortmassnahmen

Für die notwendigen baulichen Massnahmen, Signalisationen und Markierungen ist mit Kosten von insgesamt CHF 180'000 zu rechnen. Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:



1. Bauliche Anpassungen	CHF 130'000
2. Signalisation und Markierungen	CHF 20'000
3. Diverses (Pfosten, Vermessung)	CHF 10'000
4. Projekt und Bauleitung	CHF 10'000
5. Unvorhergesehenes	<u>CHF 10'000</u>
Total Kosten	<u>CHF 180'000</u>

Diese Investitionen für den Versuchsbetrieb sind der Investitionsrechnung für das laufende Jahr zu belasten. Als Folge der nicht vorhergesehenen Dringlichkeit konnten sie in der bisherigen Finanzplanung aber noch nicht berücksichtigt werden.

4.2 Jährlich wiederkehrende Kosten

Die zusätzlichen ungedeckten Kosten für die Verlängerung der VBSG-Linie 2 betragen jährlich CHF 620'000 (einschliesslich vier zusätzlicher Stellen).

Die Stadt bestellt die Leistungen für die Verlängerung der VBSG-Linie 2 wie die übrigen Angebote des Ortsverkehrs bei den Verkehrsbetrieben und geltet dem Unternehmen die ungedeckten Kosten ab. Für den dreijährigen Versuchsbetrieb ist daher für die Jahre 2008 bis 2010 im jeweiligen städtischen Budget ein entsprechender Posten zu berücksichtigen.

5 Versuchsziel

In Anlehnung an die kantonale Praxis wird nun für die Verlängerung Hinterberg ein auf drei Jahre befristeter Versuchsbetrieb durchgeführt. Anpassungen des Angebotes sollen auch im Rahmen des Versuchsbetriebs möglich sein. Vorbehalten bleibt auch, den Versuch bei zu geringer Nachfrage vorzeitig abzubrechen. Wie bei allen früheren Versuchsbetrieben soll auch für die Verlängerung Hinterberg als Massstab für die Ermittlung des Erfolgs vom erreichten Kostendeckungsgrad ausgegangen werden.

Bei den Neuerschliessungen Guggeien und Wolfganghof wurde ein Kostendeckungsgrad von etwa 50 Prozent als Voraussetzung für die Überführung in einen definitiven Betrieb festgelegt. Bei Einführung der Quartierverbindungsline 9 wurde zusätzlich verlangt, dass innerhalb der ersten zwei Jahre (beim damals noch auf fünf Jahren angesetzten Versuch) ein Kostendeckungsgrad von 30 Prozent erreicht werden müsse.

Es wäre unrealistisch, vor Abschluss der Überbauungstätigkeit eine Nachfrage zu erwarten, welche eine Kostendeckung von 50 Prozent ermöglicht. Als realistischer Massstab zur öko-



nomischen Nutzenabwägung sollte ein Kostendeckungsgrad von mindestens 30 Prozent für die dreijährige Versuchsdauer vorgegeben werden. Der Kostendeckungsgrad lässt sich mit verhältnismässigen Mitteln allerdings nur pro Linie, jedoch nicht pro Linienabschnitt ermitteln. Wie bereits in der Vorlage an das Stadtparlament zur VBSG-Linie 10 festgestellt, ist die Bemessung am Kostendeckungsgrad bereits auf einer neuen Buslinie schwierig, noch schwieriger ist dies jedoch auf einem verlängerten Abschnitt einer bestehenden Buslinie. Zudem können sich sowohl auf der Ausgaben- als auch Einnahmenseite ohne (wesentlichen) Einfluss der Stadt Änderungen ergeben, beispielsweise bei Anpassungen der Dieselpreise oder Einnahmenanteile aus dem Tarifverbund.

Massgebend ist letztlich die Nutzung des Angebotes auf dem neuen Streckenabschnitt, welche einfacher mit Fahrgastzahlen zu messen ist. Bei einer Vollkosten-Betrachtung ergibt sich bei obigen Zielgrössen des Kostendeckungsgrades aufgrund des heutigen Preisniveaus ein Zielwert für das erste Versuchsjahr von 530 Fahrgästen pro Tag, beziehungsweise von 800 Fahrgästen pro Tag im dritten Versuchsjahr. Das Potential der geplanten Erschliessung liegt im Bereich von 300 m bei rund 3'700 Personen (Arbeitsplätze und Einwohner).

Um bei mangelhafter Nachfrage das Aufwand-/Nutzenverhältnis auch während der Versuchsdauer in einem vernünftigen Verhältnis zu halten, bleiben Anpassungen am Angebot vorbehalten. Wenn nach dem ersten Betriebsjahr der Fahrgast-Zielwert nicht erreicht wird, sind Angebotsanpassungen vorzunehmen. Vor Ablauf des dreijährigen Versuchs ist auf der Basis der gesetzten Fahrgast-Zielwerte Bilanz zu ziehen und über das weitere Vorgehen zu beschliessen.

6 Petition Bus Hinterberg

Gegen die Ausbaupläne der VBSG-Linie 2 regt sich allerdings auch Widerstand im Quartier. Am 20. August 2007 wurde eine Petition mit rund 330 Unterschriften eingereicht, mit welcher der Stadtrat aufgefordert wird, das Projekt Busverlängerung in den Hinterberg zu stoppen. In der Petition bzw. im Begleitschreiben wird ausgeführt, dass das Quartier Hinterberg / Lehn bereits bestens mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sei (SBB, SOB, VBSG-Linien Stocken und Wolfganghof). Es seien keine wesentlichen Siedlungserweiterungen im Quartier mehr zu erwarten, die einen derartigen Ausbau der ÖV-Leistungen rechtfertigen würden. Die Strassenverhältnisse seien zudem in keiner Weise für einen Busbetrieb geeignet. Die Petitionäre befürchten enorm hohe Lärm- und Abgasimmissionen und taxieren einen Busbetrieb in der Wohn- und Tempo-30-Zone als Gefahrenquelle, insbesondere für Kinder. Die Betriebskosten stünden in krassem Missverhältnis zu der zu erwartenden Auslastung. Mit der Linienverlängerung würden falsche Prioritäten gesetzt; in der Stadt gebe es



zahlreiche andere Quartiere wie z.B. das Sömmerli, die eine schlechtere Erschliessungsqualität aufweisen. Die Petitionäre regen an, den Zugang zu den bereits bestehenden öffentlichen Verkehrsmitteln mit besserer Beleuchtung, sorgfältigerem Winterdienst und die Zugänglichkeit der Passarellen zu verbessern. Sie bedauern, dass zu keiner Zeit konkrete Bedarfsabklärungen im Quartier vorgenommen worden seien.

7 Einwohnerverein Bruggen

Der Vorstand des Einwohnervereins Bruggen unterstützt seit vielen Jahren die vielfältigen Bemühungen des Quartiers zur besseren Erschliessung des Hinterbergquartiers. Im Vorfeld der diesjährigen Hauptversammlung wurden der Stadt wiederum konkrete Fragen zu diesbezüglichen Absichten der Stadt gestellt. In der Folge beantwortete Stadtrat Fredy Brunner an der Hauptversammlung vom 26. April 2007 die Fragen und orientierte Vorstand und Quartier über die Absicht des Stadtrates, die Linie 2 der VBSG via Lehnstrasse zum Hinterberg – und nach Ausbau der Oberstrasse – via Rosenbüchel zu verlängern. Die Ankündigung wurde einmütig begrüsst und blieb ohne jeglichen ablehnenden Kommentar.

Der Vorstand bestätigt ausdrücklich, von den Absichten der Stadt orientiert worden zu sein, und unterstützt sowohl das Vorhaben wie die Absicht des Stadtrates, die Vorlage für einen dreijährigen Probetrieb dem Stadtparlament vorzulegen.

8 Würdigung

Mit der Verlängerung der VBSG-Linie 2 wird eine weitere Wohnsiedlung neu resp. besser mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen werden. Das vorliegende Konzept ist auf die Bedürfnisse zugeschnitten; es bringt dem Quartier eine vernünftige und wirtschaftlich verträgliche Erschliessung. Es liegt nun an den Bewohnern und Bewohnerinnen des Quartiers, das neue Angebot zu nutzen.

Ein Teil der Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers wendet sich mit der Petition gegen das Projekt für die Linienverlängerung. Aus der Quartierbevölkerung ist das Projekt aber auch deutlich öffentlich unterstützt worden, insbesondere der Vorstand des Einwohnervereins steht hinter diesem Vorhaben. Der Stadtrat beantragt dem Stadtparlament deshalb die Realisierung dieses dreijährigen Versuchsbetriebs als wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Quartiererschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.



9 Anträge

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Das Projekt für die Verlängerung der VBSG-Linie 2 Ahorn – Hinterberg im Rahmen eines dreijährigen Versuchsbetriebs wird gutgeheissen.
2. Für die baulichen Sofortmassnahmen im Kostenbetrage von CHF 180'000 wird ein entsprechender Verpflichtungskredit erteilt.
3. Für die durch den dreijährigen Versuchsbetrieb entstehenden ungedeckten Kosten der Verkehrsbetriebe von CHF 1'860'000 wird ein Verpflichtungskredit zulasten der Laufenden Rechnung erteilt. Die Aufwendungen werden als Angebot des Ortsverkehrs durch den städtischen Haushalt abgegolten und in die jährlichen Voranschläge eingestellt.
4. Es wird festgestellt, dass diese Beschlüsse gemäss Artikel 8 Ziffer 6a der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum unterstehen.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Übersichtsplan
Fahrplan
Bauliche Sofortmassnahmen

