



SRB-Nr. 48

Einfache Anfrage betreffend Vorgehen Stadtbuss von Gemeinderat Robert Zahnd

Beantwortung

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

In der Gemeinderatssitzung vom 27. November 2012 reichte Gemeinderat Robert Zahnd eine Einfache Anfrage an den Stadtrat nach Art. 45 des Geschäftsreglements für den Gemeinderat ein.

Vorbemerkungen

Gemäss Art. 31 Ziff. 1 bis 3 der Gemeindeordnung (GO) hat der Gemeinderat finanzielle, rechtsetzende und allgemeine Befugnisse. Die Aufzählung der Befugnisse in diesem umfangreichen Kompetenzkatalog ist abschliessend. Die Linienführungen des Stadtbusses Frauenfeld sind in dieser Aufzählung nicht aufgeführt. Der Gemeinderat bzw. die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben in der Vergangenheit denn auch stets über Kredite gemäss Art. 31 Ziff. 1 GO für neue Versuchslinien oder definitive neue Buslinien entschieden und nicht über konkrete Linienführungen. Selbstverständlich waren die Linienführungen in den betreffenden Botschaften stets beschrieben worden, um den Kreditantrag zu begründen. Im rechtlichen Sinn wurden aber Kredite beschlossen und nicht Linienführungen.

Letztmals war dies bei der Überführung des Versuchsbetriebs der Linie 4, Huben, in einen definitiven Betrieb im September 2006 der Fall. Auch bei der Stadtbuss-Linie 5, Juch, die zurzeit noch als Versuchsbetrieb läuft, wurde mit Botschaft vom 5. Mai 2009 ein Bruttokredit von 916'000 Franken für einen vierjährigen Versuchsbetrieb, sowie mit Botschaft vom 6. Dezember 2011 ein Zusatzkredit für die Verlängerung des Versuchsbetriebs und ein Mehrangebot beschlossen.

In den vergangenen Jahren hat der Stadtrat immer wieder Anpassungen an den Linienführungen, den Standorten von Haltestellen sowie beim Fahrplanangebot beschlossen. Dies immer in

Absprache mit der „Kommission für den Stadtbus und den öffentlichen Verkehr“ (ÖV-Kommission). Diese Anpassungen erfolgten jeweils innerhalb des vorgegebenen Kostenrahmens. Beispiele sind:

- Linie 4, Huben; Rückfahrt ab Haltestelle Huben Richtung Obholz via Bühl (vorgängig befuhr der Bus die nördlich gelegene Gemeindestrasse). Stadteinwärts; Verlegung der Linienführung von der Spannerstrasse über die Staubeggstrasse.
- Linie 1, Spital; Verlegung der Linienführung stadteinwärts von der Freiestrasse/Oberstadtstrasse hin zur Rheinstrasse.
- Linie 3, Plättli Zoo; stadtauswärts, Aufhebung der Haltestelle Friedhof (Bedienung nur stadteinwärts).

Die konkrete Linienführung des Stadtbusses sowie Massnahmen zur Optimierung der Umlaufzeiten gehören innerhalb des bewilligten Kreditrahmens in die abschliessende Zuständigkeit des Stadtrates. Wäre dem nicht so, müsste jede noch so kleine Routenänderung dem Gemeinderat vorgelegt werden.

Dass die Pünktlichkeit der Stadtbusse seit einiger Zeit rapide abgenommen hat, wurde immer wieder kritisiert. Die damit verbundenen Unannehmlichkeiten wie ruppige Fahrweise, gestresste Buschauffeure und das Verpassen von Anschlüssen wurden z.B. im Rahmen des Generationen-Workshops von Juni 2012, der Erarbeitung des UNICEF-Labels „Kinderfreundliche Gemeinde“ und in Link-Umfragen aufgegriffen bzw. bemängelt. Geplant war ursprünglich ein neues Stadtbuskonzept auf den Fahrplanwechsel 2014 hin mit zusätzlichen Optionen per 2018. Die Situation verschärfte sich jedoch zusehends und wurde von PostAuto und vom beigezogenen Verkehrsexperten als unzumutbar bezeichnet. Der Stadtrat sah sich deshalb gezwungen, mit Sofortmassnahmen eine Verbesserung der Fahrplanstabilität anzustreben und diese bereits auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2012 in Kraft zu setzen. Diese Sofortmassnahmen, die gestützt auf Vorschläge eines spezialisierten Verkehrsplanerbüros in Zusammenarbeit mit der ÖV-Kommission vom Stadtrat beschlossen wurden, fallen gemäss Art. 36 Abs. 5 GO in die Kompetenz der Exekutive.

Es wurde stets kommuniziert, dass diese Sofortmassnahmen ein Versuch sind. Wenn eine Massnahme die Wirkung verfehlt, soll sie auf den nächsten Fahrplanwechsel korrigiert werden. Dass die beschlossenen Massnahmen nicht überall Anklang finden würden, war dem Stadtrat bewusst. Damit die Pünktlichkeit kurzfristig verbessert werden kann, mussten diese teilweise unpopulären Massnahmen zügig auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2012 hin umgesetzt werden. Ein vorzeitiger Einbezug der Öffentlichkeit war aufgrund der längeren Bearbeitungsdauer im Zusammenhang mit den sehr unterschiedlichen Ansprüchen und Anforderungen an

einen Stadtbusbetrieb dabei nicht möglich. Der Stadtrat hat sich letztlich zu einer raschen Umsetzung der Massnahmen mit dem Ziel einer ruhigeren Fahrweise und einer grösseren Fahrplan-Stabilität durchgerungen. Er hat im Übrigen nie kommuniziert, die von ihm angeordneten Änderungen könnten nicht mehr rückgängig gemacht werden, wie das der Fragesteller darstellt. Unterjährig sind wohl kleine Routenänderungen möglich, grössere Umstellungen jedoch stets nur auf einen Fahrplanwechsel hin.

Als Kurzfristkonzept ab 2014 ist ein Ausbau des Liniensystems mit entsprechenden Mehrkosten angedacht. Für den Stadtrat war von Anfang klar, dass ein solches weiterführendes Konzept aufgrund der zu erwartenden Mehrkosten dem Gemeinderat vorzulegen ist. Vorgängig sollen die Parteien, die Quartiervereine, die Petitionskomitees und die Öffentlichkeit in geeigneter Form informiert und in die Entscheidungsfindung einbezogen werden.

Die Ergebnisse aus dem Versuch mit den Sofortmassnahmen werden Ende Februar 2013 ausgewertet. Das Controlling umfasst Zeitmessungen, Passagier- und Chauffeur-Befragungen, sowie Überprüfungen der Pünktlichkeit am Bahnhof mittels GPS. Gestützt darauf und auf die Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit wird der Stadtrat entscheiden, ob sofort Korrekturen notwendig und möglich sind. Im Frühjahr (Mai/Juni) 2013 wird der Stadtrat einen Vorschlag für ein definitives Konzept 2014 an die Vernehmlassungsadressaten geben. Der Gemeinderat wird nach der Überarbeitung im Herbst 2013 über einen Kreditantrag zu diesem Konzept zu entscheiden haben.

Die Anpassung eines Buskonzepts bedingt eine längere Vorlaufzeit. Ein Konzept, das auf den ordentlichen Fahrplanwechsel im Dezember umgesetzt wird, muss spätestens im Juli davor bekannt und beschlossen sein. Wenn zusätzlich Busse zu beschaffen sind, muss ein Beschluss mindestens ein Jahr vor der Umsetzung gefällt werden (Herstellungsfrist). Löst ein Konzept grundlegende Veränderungen mit zusätzlicher Busbeschaffung aus, ist dieses rund eineinhalb Jahre vor dem Start zu beschliessen. Dies war für den Stadtrat beim Beschluss zur Umsetzung der aktuellen Sofortmassnahmen mitentscheidend.

Der Stadtrat beantwortet die einzelnen Fragen wie folgt:

1. *Warum hat der Stadtrat sich nicht an die Gemeindeordnung gehalten und dem Gemeinderat eine Vorlage unterbreitet?*

Wie eingangs erwähnt, fällt die Festlegung der Stadtbuslinien gemäss Gemeindeordnung nicht in die Kompetenz des Gemeinderates. Entgegen der Ansicht des Fragestellers beruft sich der Stadtrat auch nicht auf Art. 36 Abs. 6 GO, der ihn ermächtigt, dringliche Massnahmen anzuordnen, wenn die zeitliche und/oder sachliche Dringlichkeit es erfordert. In diesem Fall wäre er verpflichtet, unverzüglich die Zustimmung des Gemeinderates einzuholen. Diese Bestimmung kommt aber nur dann zur Anwendung, wenn der Stadtrat aufgrund der Dringlichkeit in die Kompetenz des Gemeinderates eingreift. Dies ist hier jedoch nicht der Fall.

2. *Um was für ein Vorgehen handelt es sich nach Meinung des Stadtrates und wo ist dieses geregelt?*

Nach Art. 36 Abs. 5 GO fallen alle Geschäfte in die Zuständigkeit des Stadtrats, die nach kantonalem Recht, nach der Gemeindeordnung und aufgrund von Gemeindebeschlüssen der Gemeinde zugeordnet sind und für deren Erledigung nicht ausdrücklich die Zuständigkeit eines anderen Gemeindeorgans vorgesehen ist.

Die Geschäfte, die obligatorisch der Volksabstimmung unterstehen, sind in Art. 8 GO geregelt. Die Befugnisse des Gemeinderates legt Art. 31 GO abschliessend fest. Somit fallen alle Geschäfte, die in diesen beiden Bestimmungen nicht ausdrücklich geregelt werden, in die Zuständigkeit des Stadtrates.

3. *Wenn der Gemeinderat schon nicht miteinbezogen worden ist, warum wurde diese Anordnung nicht öffentlich aufgelegt mit der Möglichkeit Einsprache, wie das bei jeder Signalisationsänderung der Fall ist?*

Die öffentliche Auflage der verkehrstechnischen Signalisationen wurde gesetzesgemäss durchgeführt. Eine öffentliche Auflage zu Linienführung und Betrieb sieht die Gesetzgebung nicht vor, da die Busse auf dem öffentlichen Strassennetz verkehren.

Dem Stadtrat war es ein Anliegen, den Gemeinderat über die bevorstehenden Sofortmassnahmen und das Stadtbuskonzept zu informieren. Dies fand anlässlich der Gemeinderatssitzung vom 19. September 2012 ausserhalb des Protokolls statt.

4. *Gilt der Grundsatz nicht mehr, dass mit dem Stadtbus alle wichtigen Zielpunkte (Friedhof Oberkirch) in der Stadt angefahren werden sollten?*

Am Grundsatz, dass der Stadtbus die wichtigen Zielpunkte in der Stadt anfahren soll, wurde nichts geändert. Der Friedhof gehört zu den wichtigen öffentlichen Anlagen. Um eine Verbesserung der Fahrplanstabilität zu erreichen, wurde diese Haltestelle um 200 Meter stadteinwärts verlegt. Der Friedhof Oberkirch gilt damit immer noch als mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Im Rahmen der Auswertung des Versuchsbetriebs mit den Sofortmassnahmen werden Optimierungen geprüft und allenfalls kurzfristig umgesetzt.

5. *Was kostet die ganze Übung, Planung, neue Fahrpläne, Strassensignalisationen, Wartehäuschen etc.?*

Für das Stadt- und Regionalbuskonzept (Sofortmassnahmen 2012, Kurzfristmassnahmen 2014, Mittelfristmassnahmen 2018) betrugen die Gesamtkosten der externen Verkehrsplaner 62'000 Franken. Bei einer Aufteilung auf die unterschiedlichen Zeiträume sowie Stadt- und Regionalbus kann von entsprechenden Aufwendungen für die Sofortmassnahmen von rund 20'000 Franken ausgegangen werden. Die Arbeiten am Fahrplan kosten ca. 14'000 Franken, das Haltestellenmaterial einschliesslich Montage rund 19'000 Franken. Für die Information (Flyer) und den Versand in alle Haushaltungen wurden rund 12'500 Franken aufgewendet, für bauliche Massnahmen inkl. Lichtsignalanlagen 8'500 Franken und für die Dienstleistungen des Transportbeauftragten (PostAuto) 23'000 Franken.

Frauenfeld, 19. Februar 2013

NAMENS DES STADTRATES FRAUENFELD
Der Stadtammann Der Stadtschreiber

Beilage:

Einfache Anfrage

Robert Zahnd

Försterhausstr. 34

8500 Frauenfeld

Einfache Anfrage

Vorgehen Stadtbus

Der Stadtrat sorgt mit der Änderung der Stadtbuslinien für rege Diskussionen.

Rechtliche und planerische Grundlagen aus meiner Sicht:

1. Die jetzigen vier Stadtbuslinien (ohne Linie 5) beruhen allesamt auf einem Volksentscheid, dem jeweils ein durch den Gemeinderat genehmigter dreijähriger Versuchsbetrieb vorangegangen ist.
2. Gem. Gemeindeordnung Art. 36 kann der Stadtrat ausserordentliche Massnahmen anordnen, wenn es die zeitliche und/oder sachliche Dringlichkeit erfordert. Er ist jedoch verpflichtet, unverzüglich die Zustimmung des Gemeinderates einzuholen.
3. Grundsätzlich, so wurde einstmals vereinbart, fährt der Stadtbus die wichtigen Punkte im Stadtgebiet an, also den Bahnhof, wichtige Orte wie Spital, das Alters- und Pflegeheim, Schulen, Altstadt, Einkaufszentren und auch den **Friedhof Oberkirch** usw.

Das Vorgehen des Stadtrates:

Der Stadtrat begründet sein Vorgehen mit seinem „Recht“ über Versuchsbetriebe selber zu entscheiden und er könne die von ihm angeordneten Änderungen nicht mehr rückgängig machen.

Dieses Vorgehen stelle ich in Frage und erwäge dazu, mittels parlamentarischem Vorstoss vorzugehen, damit zukünftig dem Stadtrat der Weg für solche Veränderungen vorgegeben werden kann.

Vorgängig bitte ich betr. Der Stadtbus-Linienänderung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Warum hat der Stadtrat sich nicht an die Gemeindeordnung gehalten und dem Gemeinderat eine Vorlage unterbreitet?
2. Um was für ein Vorgehen handelt es sich nach Meinung des Stadtrates und wo ist dieses geregelt?
3. Wenn der Gemeinderat schon nicht miteinbezogen worden ist, warum wurde diese Anordnung nicht öffentlich aufgelegt mit der Möglichkeit zur Einsprache, wie das bei jeder Signalisationsänderung der Fall ist?
4. Gilt der Grundsatz nicht mehr, dass mit dem Stadtbus alle wichtigen Zielpunkte (Friedhof Oberkirch) in der Stadt angefahren werden sollten?

5. Was kostet die ganze Übung, Planung, neue Fahrpläne, Strassensignalisationen, Wartehäuschen etc.?

Frauenfeld, 27. November 2012

R. Zahnd

