

EINWOHNERRAT BRUGG

Factsheet des Stadtrats zum Postulat von Reto Bertschi und Mitunterzeichnenden «Einführung eines Stadtbusses»

1. Postulat

Das überparteiliche Postulat betreffend Einführung eines Stadtbusses wurde an der Sitzung des Einwohnerrates vom 23. Juni 2023 mit folgendem Antrag eingereicht:

«Der Stadtrat wird aufgefordert, durch die Einführung eines städtischen oder regionalen Busbetriebs die Erreichbarkeit der einzelnen Stadtteile zu verbessern. Die Verbindung zwischen den einzelnen Stadtteilen soll ohne Umsteigen ermöglicht werden.»

Begründet wurde das Postulat einerseits mit den eher dezentralen Bahn- und Postauto-Haltestellen im Ortsteil Schinznach-Bad (SBB Bahnhof Schinznach-Bad; Postautohaltestelle Kurzentrum Schinznach-Bad) sowie mit fehlenden Direktverbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen (ohne Umsteigen am Bahnhof Brugg). Im Hinblick auf einen möglichen Zusammenschluss mit der Gemeinde Villnachern wurde vorgeschlagen, die Möglichkeit eines Rundkurses zu prüfen, der die einzelnen Ortsteile verbindet (Bahnhof Brugg – Wildschachen – Kurzentrum – Bahnhof Schinznach-Bad – Schulhaus / Volg Schinznach-Bad – Villnachern – Umiken – Bahnhof Brugg).

2. Zuständigkeit für den öffentlichen Verkehr

Die Zuständigkeit für die Planung, Organisation und Bestellung des Angebots im öffentlichen Verkehr (öV) und insbesondere im regionalen öV liegt beim Kanton. Im Zusammenhang mit der Optimierung der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden im Jahr 2018 wurde auch die Finanzierung des öV dem Kanton übertragen. Dementsprechend ist die Postauto Aargau nicht selbst für die Angebotsplanung zuständig. Sie ist eine öV-Dienstleisterin im Auftrag des Kantons.

Federführend für die Planung und Bestellung des öV-Angebots im Kanton Aargau ist die Abteilung Verkehr des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU). Die Grundlage für die

Planung des öV ist das «Mehrjahresprogramm öV 2020», eine Gesamtplanung für den öV im Kanton Aargau (beschlossen durch den Grossen Rat am 3. Dezember 2019). Bis ins Jahr 2035 soll der öV im Kanton Aargau schrittweise weiterentwickelt werden. Demzufolge soll in Brugg das Bahnangebot Richtung Baden-Zürich und Aarau-Olten schnelle Verbindungen im 15-Minuten-Takt umfassen. Abgestimmt auf das verbesserte Bahnangebot sollen im Kernbereich die Buslinien ebenfalls im 15-Minuten-Takt verkehren.

Neben den durch den Kanton finanzierten Angeboten können Gemeinden, nach Rücksprache mit dem BVU, zusätzliche Angebote auf bestehenden oder zusätzlichen Buslinien direkt bei den Transportunternehmen (z.B. Postauto Aargau) bestellen. Diese sind für die Gemeinden kostenpflichtig. Der Betrieb der Zusatzangebote muss während einer Pilotphase von drei Jahren selbst finanziert werden. Nach drei Jahren prüft der Kanton, ob das Angebot eine genügend grosse Nachfrage und Kostendeckung generiert, d.h. ob ein Bedarf für dieses Angebot besteht. Mit über 20 Personen im Durchschnitt pro Kurs wird die Nachfrage (für einen 30-Minuten-Takt) als genügend taxiert, so dass das Angebot durch den Kanton getragen werden kann.

Die Kosten für zusätzliche Angebote betragen jährlich ca. CHF 40'000 pro Stunde (bei einem Betrieb an allen Tagen). Bei einem Tagesbetrieb eines neuen Angebots von 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr ist somit mit einem jährlichen Aufwand von ca. CHF 0,5 Mio. pro eingesetztes Fahrzeug zu rechnen. Dazu kommen allfällige Kosten für die Infrastruktur von neuen Bushaltestellen. Falls auf einer neuen Linie der Einsatz von mehreren Fahrzeugen nötig wäre, würden sich die jährlichen Kosten entsprechend vervielfachen.

Für den Betrieb von Durchmesserlinien erachtet das BVU in der Region Brugg das Potenzial für eine genügend grosse Nachfrage als nicht gegeben. Die Pendlerströme sind hauptsächlich auf die Bahnanschlüsse ausgerichtet. Im Weiteren müssten beim Bahnhof Brugg die Bahnanschlüsse mit Wartezeiten gesichert sein, wodurch ein wichtiger Vorteil von durchfahrenden Linien verloren gehen würde.

Für die Einführung eines Rundkurses zusätzlich zum bestehenden Angebot, wird das Nachfragepotenzial noch geringer eingeschätzt. Es ist nicht zu erwarten, dass ein solcher Kurs nach der Pilotphase aus dem öV-Budget des Kantons finanziert würde. Die Kosten für den

Betrieb eines Rundkurses würden somit auch längerfristig der Erfolgsrechnung der betroffenen Gemeinden belastet. Ein Rundkurs müsste in der Regel gegenläufig, in beiden Richtungen, betrieben werden, was zu einer Verdoppelung der Betriebskosten führen würde.

3. Aktuelles Bus-Angebot

Aktuell besteht im Kernbereich ab dem Bahnhof Brugg während den Tageszeiten an Werktagen folgendes Bus-Angebot:

- Windisch – Hausen – Birrfeld: 15-Minuten-Takt
- Lauffohr: 15-Minuten-Takt zu Hauptverkehrszeiten, sonst 30-Minuten-Takt
- Bodenacker – Bad Schinznach: 30-Minuten-Takt
- Umiken – Villnachern: 30-Minuten-Takt plus Zusatzkurse in den Hauptverkehrszeiten
- Unterwindisch: 30-Minuten-Takt

Am Wochenende reduziert sich das Angebot auf 30-Minuten- oder Stunden-Takte.

4. Kostenschätzungen

Für den im Postulat vorgeschlagenen Rundkurs hat das BVU eine Kostenschätzung erstellt. Ein solcher Rundkurs könnte, gegenläufig, im 30-Minuten-Takt verkehren und damit die heutige Linie 368 (Brugg – Wildschachen – Bad Schinznach) ersetzen. Auf dieser werden heute 2 Fahrzeuge eingesetzt. Der Rundkurs könnte voraussichtlich mit 3 Fahrzeugen betrieben werden, was einem zusätzlichen Fahrzeug entspricht. Somit würden Mehrkosten von ca. CHF 500'000.- pro Jahr ausgelöst werden.

Die jährlichen Kosten für eine Erschliessung des südlichen Teils von Schinznach-Bad (ohne Rundkurs) durch eine Verlängerung der Buslinie 368 vom Kurzentrum bis Schulhaus / Volg, würden ca. CHF 120'000 bis CHF 150'000 betragen.

Aufgrund des geringen erwarteten Nutzens der Querverbindung Schinznach-Bad – Villnachern wird sich der Kanton voraussichtlich nicht an den Mehrkosten eines Rundkurses beteiligen. Diese müssten von der Stadt Brugg getragen werden. Auch das Nachfragepotenzial

bei einer Erschliessung des südlichen Teils von Schinznach-Bad (ohne Rundkurs) erachtet das BVU als zu wenig ausreichend für eine Finanzierung durch den Kanton.

Nicht eingerechnet in den obigen Schätzungen sind die Infrastrukturkosten für neue Bushaltestellen mit Warteraum und einem allfälligen Wendepplatz.

5. Postulat Ulrich Merholz und Reto Bertschi betreffend Brugger Ortsbusnetz vom 21. Oktober 2021

An der Sitzung des Einwohnerrates vom 21. Oktober 2021 haben Ulrich Merholz und Reto Bertschi ein Postulat eingereicht, mit dem die Erhöhung der Frequenzen des öV-Angebots im Stadtgebiet (mind. 15-Minuten-Takt) sowie eine bessere Erschliessung des Ortsteils Schinznach-Bad beantragt wurde.

Der Stadtrat hatte dazu ein Factsheet erstellt, mit der Empfehlung, das Postulat nicht zu überweisen. Dieser Empfehlung ist der Einwohnerrat an der Sitzung vom 25. März 2022 gefolgt. Das Postulat wurde nicht überwiesen.

6. Haltung des Stadtrats

Die Zuständigkeit für die Planung, Organisation und Bestellung des Angebots im öffentlichen Verkehr und insbesondere im regionalen öV liegt beim Kanton. Zusätzliche Angebote sind durch die betroffenen Gemeinden oder Private (z.B. Firmen) zu finanzieren.

Der Stadtrat erachtet es als wenig zielführend und sinnvoll, das bestehende öV-Konzept des Kantons infrage zu stellen und ein eigenes Stadtbusnetz zu konzipieren und zu finanzieren. Das entsprechende Nachfragepotenzial wird als sehr gering eingeschätzt. Es steht in keinem vertretbaren Verhältnis zu den vermutlichen Kosten, die durch die Einwohnergemeinde zu tragen wären. Der Stadtrat empfiehlt dem Einwohnerrat, das Postulat betreffend Einführung eines Stadtbusses nicht zu überweisen.

Brugg, 12. September 2023

NAMENS DES STADTRATES

Frau Stadtammann: Der Stadtschreiber:

