

Protokoll der 4. Sitzung 2016 des Einwohnerrates Beringen

vom 5. Juli 2016, 20.00 Uhr, Saal 1,
Restaurant Gemeindehaus, Beringen

Vorsitz: Martin Rüedi

Aktuarin: Ute Schaad

Traktanden

1. Protokoll der Sitzung vom 10. Mai 2016
2. Interpellation „Abbau im öffentlichen Verkehr“ - Begründung durch die Interpellantin
- Beantwortung durch den Gemeinderat
3. Vorlage über die Bildung von Rückstellungen für die Sanierung des Schulhauses Zimmerberg I und den Neubau einer Doppeltturnhalle vom 6. Juni 2016
4. Vorlage über den Ausbau des Sonnenweglis vom 6. Juni 2016
5. Abrechnung über die Hochwasserschutzmassnahmen des Lieblosentalbaches im Abschnitt Unterdorf vom 22. Februar 2016
6. Abrechnung über die Sanierung der Strassenbeleuchtung vom Coop bis Ortsausgang West, inkl. Weihnachtsbeleuchtung vom 22. Februar 2016
7. Abrechnung über die Sanierung Schützweg Nord vom 22. Februar 2016
8. Abrechnung über den Ausbau und die Sanierung Mühleweg vom 22. Februar 2016
9. Abrechnung über die Sanierung Löwenhof vom 22. Februar 2016
10. Abrechnung über die Sanierung Eggeweg Süd vom 22. Februar 2016
11. Abrechnung über die Sanierung Neuweg Ost vom 22. Februar 2016
12. Abrechnung über die Sanierung des Schliesssystems Schulareal Zimmerberg vom 22. Februar 2016
13. Abrechnung Optimierung Zugang Nord Bad. Bahnhof Beringen vom 7. März 2016
14. Abrechnung über die Erstellung einer Photovoltaikanlage auf dem Schulhaus Zimmerberg II vom 4. April 2016
15. Verschiedenes

Anwesend:

Gemeinderat: Nadja Baumann, Astrid Schlatter, Andreas Keller, Gemeindepräsident Hansruedi Schuler, Gemeindeschreiber Florian Casura

Einwohnerrat: Martin Rüedi, Gerold Baur, Moritz Bolli, Hugo Bosshart, Beatrix Delafontaine, Sandra Ehrat, Lisa Elmiger, Fabian Hell, Marcel Holenstein, Peter Maag, Christian Näf, Sibylle Tschirky, Roger Walter, Erwin Zoller.

Entschuldigt: Eva Neumann

Der Einwohnerratspräsident Martin Rüedi begrüsst die anwesenden Einwohnerräte sowie die Gemeinderäte, Medien und Gäste zur 4. Einwohnerratssitzung des Jahres 2016. Entschuldigt hat sich Eva Neumann. Die Einladung und Traktandenliste sind rechtzeitig zugestellt worden, keine Änderungswünsche.

Traktandum 1: Protokoll der Sitzung vom 10. Mai 2016

Das Protokoll wird verdankt und genehmigt.

Traktandum 2: Interpellation „Abbau im öffentlichen Verkehr“ - Begründung durch die Interpellantin - Beantwortung durch den Gemeinderat

Sibylle Tschirky: Mit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2015 hat sich die Situation im öffentlichen Verkehr für die Beringer Einwohner schlagartig stark verschlechtert, insbesondere für das Engequartier. Die Bevölkerung ist seit diesem Um- und Abbau des ÖV's unzufrieden. Wir haben zum Beispiel mit dem Bus und Zug tagsüber nur noch einen Halbstundentakt. Hinzu kommt ein unkonstanter Fahrplan den man sich nicht mehr einprägen kann sowie unattraktive und immerzu steigende Fahrkartenpreise.

Die Verbindungen nach Zürich und Winterthur haben sich zwar verbessert aber für einen grossen Teil der Bevölkerung, welcher in der Region Schaffhausen bleibt, ist der Weg zur Arbeit zum Teil sehr umständlich geworden. Der Viertelstundentakt mit dem Zug bewährt sich nicht für alle Pendler und ist für viele Beringer keine gute Alternative. Uneingeschränkt profitieren vom Viertelstundentakt kann nur ein kleiner Teil der Beringer Bewohner, die vom Dorfzentrum und Feld.

In Beringen stehen 5 Bushaltestellen plus eine zusätzliche beim Dorfplatz, von wo früher Entlastungsbusse fuhren. Seit dem Fahrplanwechsel wird jetzt von der Bevölkerung aus den Quartieren Höhenweg, Hägli und Enge ein weiter Weg zu den beiden Bahnhöfen, welche am Rande des Dorfes stehen, abverlangt.

Wer zum Beispiel um sieben oder acht Uhr in der Stadt bei der Arbeit sein will, muss mit dem Zug reisen und einen langen Fussmarsch zur Bahnstation auf sich nehmen, aufs Fahrrad oder den Umsteigebus steigen, welcher im Verhältnis sehr zeitaufwändig und umständlich ist. Muss man den Umsteige-Bus für seine tägliche Fahrt zur Arbeit wählen (oder um so in die Stadt zu kommen), wartet man erst einige Minuten auf den Bus, dann wird bei Wind und Wetter im Feld umgestiegen, um dann dort nochmals auf den Zug zu warten.

Diese Variante, um nach Schaffhausen zu gelangen, ist sehr ineffizient und gefühlt stressig. Steigt man im Hägli in den Bus, ist man schon nur bis zur Abfahrt mit dem Zug im Beringerfeld, also für 500 Meter Arbeitsweg, bereits über 10 Minuten unterwegs. Ist man Pendler und muss das öfters in der Woche machen beginnen diese Umstände und der grosse Zeitaufwand sehr schnell an zu nerven! Zu all dem kommt noch hinzu, dass der Zug oft in Schaffhausen beim Urwerf minutenlang warten muss bevor er dann ganz langsam im Bahnhof einfahren kann.

Unser ÖV ist ja aber nicht nur für fitte und agile Pendler da, die direkt nach Schaffhausen müssen. Denkt man an Reisende mit Koffern, Betagte oder Gehbehinderte, Kinder und Mütter mit Wagen, denen bleibt eigentlich nur der Halbstundentakt mit dem Bus übrig. Aber nicht nur für diese Fahrgäste ist das ein beträchtlicher Abbau des Angebotes! Der Zug hält in Neuhausen nur auf der Höhe Kreuzstrasse. Leidtragende des neuen Fahrplanes sind ebenso all jene, die ihre Ziele zwischen dem

Bahnhof Neuhausen und Bahnhof Schaffhausen haben! Das betrifft die Stationen Neuhausen Engestrasse, Kreuzstrasse, Rheinhof, Scheidegg, Schaffhausen Kreuz und Mühlentor. Für sehr viele Passagiere aus dem ganzen Klettgau kann somit die Bahn gar keine Option sein.

Verteilen sich all diese genannten Fahrgäste auf die verbleibenden wenigen Buskurse, kommt es zu überfüllten Bussen. Der Beringer Einwohner kann manchmal einfach nur froh sein, überhaupt noch in den Bus einsteigen zu können. Von Sitzplätzen sprechen wir schon gar nicht.

Beim Ein- und Aussteigen kommt es zu starken Verzögerungen und der Bus kann so die Fahrplanzeiten nur schlecht oder gar nicht einhalten. Die Anschlüsse an Anschlussverbindungen in Schaffhausen sind so nicht gewährleistet. Es kommt zum Stress bei den Fahrgästen sowie den Busfahrern. Fällt dann auch noch ein Zug oder ein Buskurs aus, hat der darauf folgende Kurs zu wenig Kapazität um die gestrandeten Fahrgäste aufzunehmen. So habe ich auch schon erlebt, dass der Bus an Stationen vorbei fahren musste und die Leute einfach stehen liess.

Ein weiterer Punkt für einen Ausbau von den Buskursen ist, dass die Busverbindung nach Schaffhausen mit der Extrafahrspur und der Rotlichtregelung, den Bus zu einer sehr effizienten und feudalen Verbindung macht. Die Linie 21 war eine sehr gut abgestimmte und mit am besten ausgelasteten Busverbindung mit einem Fahrplan den sich ALLE einprägen konnten. Ich kann es nicht anders sagen, man hat sie nun verstümmelt.

Da seit dem Fahrplanwechsel auf die volle- oder halbe Stunde keine Busse mehr fahren, müssen in Schaffhausen Wartezeiten mit bis zu 20 Minuten in Kauf genommen werden! Der Zeitaufwand ist somit sehr gross. Zusätzlich kommt das Problem mit dem Bahnhof Beringerfeld hinzu. Er wurde nicht als Umsteigebahnhof konzipiert und bietet den Reisenden keinen oder nur sehr wenig Schutz.

Vor dem Fahrplanwechsel konnten zum Beispiel die Kinder aus dem Klettgau oder den bereits erwähnten Beringer Quartieren mit dem Bus selbstständig zum Musik- oder Sportunterricht in die Stadt fahren. Ich aber würde mein Kind nicht bei dem verlassen, anonymen und abgelegenen Beringerfeld umsteigen lassen, bei dem es dahinter auch noch eine Strassenumkehrschleife hat.

Lieber Gemeinderat. Es soll und muss in unserem Sinne sein, dass wir einen guten, effizienten und funktionierenden öffentlichen Verkehr anbieten. Es ist erwiesen, dass der individuelle Verkehr bei schlechtem ÖV-Angebot immer weiter zunehmen wird, was aus ökologischer und wirtschaftlicher Sicht absolut zu verhindern gilt.

Jeder einzelne Fahrgast der auf das Auto umsteigt - und das sind mittlerweile schon einige - ist einer zu viel.

Deshalb bitte ich den Gemeinderat um die Beantwortung unserer Fragen und bedanke mich für die Bemühungen:

1. In welchen Punkten sieht der Gemeinderat den grössten Handlungsbedarf?
2. Ist der Gemeinderat bereit, sich bereits in der laufenden Fahrplanperiode für genügend Platzkapazitäten in den Bus- und Bahnkursen bei den zuständigen Stellen einzusetzen?
3. In welchen Punkten wird sich der Gemeinderat beim nächsten Fahrplanverfahren für unsere Gemeinde einsetzen?

Hansruedi Schuler: Am 2. März 2016 hat Einwohnerrätin Sibylle Tschirky eine Interpellation zum Abbau im öffentlichen Verkehr eingereicht. Mitunterzeichnet wurde die Interpellation von Moritz Bolli, Lisa Elmiger, Peter Maag und Christian Naef.

Die Interpellanten halten darin fest, dass seit dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015 die Fahrgäste zu Stosszeiten überfüllte Busse und Züge, ein schlechter Fahrplan tagsüber und am Abend sowie auch einen Kursabbau während den Pendlerzeiten erwartet. Insbesondere für das Engequartier habe sich die Situation mit nur halbstündlichen Busverbindungen nach Schaffhausen sehr verschlechtert. Die Bevölkerung sei seit dem Fahrplanwechsel mit dem öffentlichen Verkehr unzufrieden. Der Umbau und Abbau des ÖV's im Klettgau habe zwar bessere Verbindungen nach Zürich und Winterthur gebracht aber das Angebot für die Gemeinde Beringen insgesamt stark verschlechtert.

Zur obgenannten Interpellation nimmt der Gemeinderat anlässlich der Einwohnerratssitzung vom 5. Juli 2016 wie folgt Stellung:

Bevor der Gemeinderat seine Ausführungen aus Sicht der Gemeinde Beringen macht, werden nachfolgend Ausführungen des Regierungsrates sowie der zuständigen kantonalen Stellen wiedergegeben.

Der Regierungsrat Schaffhausen hat am 12. April 2016 auf eine Kleine Anfrage von Kantonsrätin Martina Munz mit dem Titel "Öffentlicher Verkehr: gibt es Optimierungsbedarf?" unter anderem folgende Ausführungen gemacht:

Der Regierungsrat stellt fest, dass der Fahrplanwechsel von der Bevölkerung insgesamt gut aufgenommen worden ist und als Erfolg bezeichnet werden kann.

Aufgrund der Anpassung der regionalen Fahrpläne an die nationalen Fahrpläne und weil der Kanton das Ausgabenwachstum im öffentlichen Verkehr beschränken muss, kam es in einzelnen Gemeinden zu einer Verringerung der Anzahl verfügbarer Verbindungen. Aus den beiden Gemeinden Schleithem und Beringen, die davon betroffen sind, gingen denn auch verschiedene kritische Rückmeldungen ein.

Änderungen und Anpassungen im Fahrplan führen fast zwangsläufig für einen kleinen Teil der Fahrgäste zu Nachteilen. In einer sorgfältigen Abwägung versucht der Kanton diese jeweils zu minimieren und die zur Verfügung stehenden Mittel so einzusetzen, dass der Mehrheit der Schaffhauserinnen und Schaffhauser eine möglichst gute ÖV-Erschliessung zuteil wird.

Auch Beringen hat neu etwas weniger Busverbindungen nach Schaffhausen. Dafür ist Beringen zur Hauptverkehrszeit mit einem Viertelstundentakt auf der S-Bahn bedient und verfügt zusätzlich noch über parallele Busverbindungen in die Stadt Schaffhausen. Damit hat Beringen immer noch ein hervorragendes und schweizweit überdurchschnittliches ÖV-Angebot.

Soweit Auszüge aus der Antwort des Regierungsrates auf die Kleine Anfrage von Martina Munz.

Auf die Interpellation "Abbau im öffentlichen Verkehr" angesprochen, haben die zuständigen kantonalen Stellen folgende Aussage gemacht:

Aus Sicht des Kantons sehen wir spezifisch für Beringen keinen Handlungsbedarf. Der Unmut der Beringer über den – aus Sicht des Kantons moderaten – Kursabbau ist zwar verständlich, mit Blick auf die Vorteile für die Gesamtbevölkerung ist dieser aber richtig und vertretbar. Dies insbesondere weil Beringen nach wie vor über eine sehr gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr verfügt: Mit 6 Verbindungen in der Hauptverkehrszeit, 4 in der Nebenverkehrszeit sowie dem speziell auf Wunsch von Beringen eingeführten "Mittagskurs" ist das Angebot im Vergleich zu Gemeinden gleicher Grösse überdurchschnittlich.

So sieht etwa der kantonale Richtplan vor, kantonale Entwicklungsschwerpunkte mit einem Halbstundentakt zu erschliessen, der während der Hauptverkehrszeiten zu einem Viertelstundentakt ver-

dichtet werden kann. Das aktuelle Angebot in der Gemeinde Beringen geht also deutlich über diese Vorgaben hinaus.

Zum Enge-Quartier lässt sich sagen, dass dieses angesichts seiner Grösse mit einem integralen Halbstundentakt nach Schaffhausen sehr gut erschlossen ist. Die Forderung nach einem Viertelstundentakt für das Quartier Enge ist von der Nachfrage her nicht gerechtfertigt. Ein allfälliger Umstieg auf das Auto wird damit verkräftbar bleiben.

Auf der Strecke Schaffhausen - Beringen sind insgesamt ausreichend Platzkapazitäten vorhanden. Es liegt auch an der Gemeinde, die Bevölkerung von Beringen über die Vorteile der eigens geschaffenen Verstärkerkurse mit der S-Bahn bzw. dem Bus (mit Umstieg auf die Bahn im Beringerfeld) zu informieren, gerade diese bieten nämlich genügend Sitzplätze und entspannen die Situation für die Fahrgäste.

Soweit die Ausführungen des Regierungsrates und der zuständigen kantonalen Stellen.

Wie sieht jetzt der Gemeinderat Beringen die Situation?

Was ist überhaupt die Rolle des öffentlichen Verkehrs zwischen Beringen und Schaffhausen?

Eine wichtige Rolle, welche immer wieder in den Vordergrund gerückt wird, ist die Anbindung an den überregionalen Verkehr. Hier ist das Ziel, dass die weiterführenden Züge nach Zürich, Winterthur oder wohin auch immer, verlässlich erreicht werden.

Die zweite wichtige Rolle ist jedoch auch die Feinverteilung zwischen Beringen und Schaffhausen. Die Linie 21 bedient insgesamt 12 Haltestellen zwischen Beringen Höhenweg und Schaffhausen Bahnhof. Mit diesem Netz wird es ermöglicht, dass alle Personen mit einem kurzen Weg in den öV einsteigen und auch sehr nahe am Ziel wieder aussteigen können.

Es lohnt sich auch ein Blick in die Vergangenheit.

Bis zum 13. Dezember 2014 verfügte Beringen über einen Viertelstundentakt während des ganzen Tages und von Montag bis Sonntag. Dies deshalb, weil die Züge zwischen Erzingen und Schaffhausen und die Busse der Linie 21 zwischen Schleithem und Schaffhausen jeweils mit einem Halbstundentakt und um eine Viertelstunde verschoben verkehrten. Diese hervorragende Erschliessung führte dazu, dass man für Beringen keinen Fahrplan mehr brauchte, man wusste, dass spätestens alle Viertelstunde ein Zug oder ein Bus fahren wird. Man musste nur aufpassen, dass man nicht am falschen Ort wartete.

Diese optimale Situation für Beringen bezahlten jedoch andere Gemeinden mit einer schlechteren Anbindung. Dadurch, dass der Zug und der Bus alternierend verkehrten, hatten jeweils die öV-Nutzer aus dem Unterklettgau oder diejenigen aus dem Oberklettgau und dem Randental schlechte Anbindungen an die weitergehenden Verbindungen.

Wie lange verfügte Beringen überhaupt über diese hervorragende Erschliessung mit dem Viertelstundentakt während des ganzen Tages und der ganzen Woche?

Nur im Jahr 2014 war dieser Viertelstundentakt ohne Unterbrüche vorhanden. Wir sehen, man gewöhnt sich ausserordentlich schnell an eine so komfortable Situation. In den Jahren davor war ebenfalls mehr oder weniger ein Viertelstundentakt vorhanden, jedoch waren in den Nebenverkehrszeiten und an den Wochenenden verschiedenste Taktbrüche vorhanden.

Seit Ende 2013 verfügt die Gemeinde Beringen mit der Linie 28 auch über eine Verbindung zwischen Guntmadingen und dem Schwimmbad. Aufgrund der Kindergartenkinder- und Schülertransporte zwischen Guntmadingen und Beringen ist dieser Ast einigermassen gut ausgelastet. Hingegen muss-

ten wir feststellen, dass der Ast in Richtung Schwimmbad scheinbar keinem Bedürfnis entspricht. Die Nutzerzahlen haben sich auch nicht verändert beim Wechsel vom Halbstundentakt zum Stundentakt. Mit 1 - 4 Personen pro Kurs (wobei 4 ein absoluter Spitzenwert darstellt), lässt sich der Weiterbetrieb eines Ortsbusses nur schwer begründen.

Es ist auch festzuhalten, dass Beringen mit einem jährlichen Bevölkerungswachstum von 3 - 5 % ein wichtiger Motor der Agglomeration Schaffhausen ist und daher auch höhere Ansprüche an die Versorgung mit dem öffentlichen Verkehr stellt. Es ist müssig, Beringen mit der Situation vor 10 oder 20 Jahren zu vergleichen, da damals ganz andere Einwohnerzahlen und Bedürfnisse vorhanden gewesen sind.

Wie hat sich der öV seit dem letzten Fahrplanwechsel entwickelt?

Es kann festgestellt werden, dass den öV-Kunden am Morgen die schnelle Verbindung wichtig ist und am Abend die komfortable Verbindung.

In den Hauptverkehrszeiten am Morgen steigen pro Kurs rund 20 - 30 Personen im Beringerfeld aus und wechseln auf den Zug. Dies wahrscheinlich, weil man unabhängig von der Stausituation den Anschlusszug nicht verpassen will oder pünktlich an der Arbeit oder in der Schule sein will.

Am Abend ist es jedoch anders, dann nehmen die Leute vermehrt den Bus ab Schaffhausen damit sie nicht umsteigen müssen. Auch wenn sich die Leute bewusst sind, dass auf der Strasse in den Hauptverkehrszeiten Verspätungen nicht zu umgehen sind, ist es bequemer in Schaffhausen einzusteigen und erst wieder zu Hause auszusteigen.

Die Zahlen der Linie 21 sind gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass diese Anzahl öV-Nutzer auf die S-Bahn gewechselt haben. Dies kann jedoch leider nicht verlässlich festgestellt werden, da die Leistungserbringer auf der Schiene nicht bereit sind, konkrete Zahlen bekannt zu geben.

Die Zahlen auf der Linie 28 sind stabil von Montag - Freitag (trotz der Reduktion von einem Halbstundentakt auf einen Stundentakt), am Wochenende jedoch rückläufig.

Die konkreten Fragen beantwortet der Gemeinderat wie folgt:

1. In welchen Punkten sieht der Gemeinderat den grössten Handlungsbedarf?

Die Wiedereinführung eines Viertelstundentaktes, über welchen die Gemeinde Beringen während des Jahres 2014 verfügt hat, wäre für Beringen eine sehr gute Lösung, welche einem der wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte der Agglomeration Schaffhausen angemessen wäre und den öV massiv fördern würde und somit auch den MIV reduzieren könnte. Aus Sicht des Gemeinderates ist dies jedoch nicht realistisch. Wichtiger ist, dass Beringen weiterhin mit einem leistungsfähigen und attraktiven Viertelstundentakt während den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend sowie zusätzlich über Mittag erschlossen ist. Vor allem die Taktverdichtung über Mittag wird von Seiten des Kantons in Frage gestellt. Es sei nicht mehr zeitgemäss, wenn Schüler, Lehrlinge und Arbeitnehmende über Mittag nach Hause fahren um gemeinsam mit der Familie das Mittagessen einzunehmen.

Beringen ist mit der Linie 21 optimal erschlossen. Insgesamt hat es von West nach Ost fünf Haltestellen. Somit ist es für die meisten Einwohnerinnen und Einwohner immer näher, den Bus zu nutzen anstatt zum Bahnhof zu gehen um den Zug zu nutzen. Wenn es dem Gemeinderat gelingt, der Bevölkerung aufzuzeigen, dass diejenigen Personen, welche in der Nähe der beiden Bahnhöfe wohnen den Zug nehmen, können wir damit die Linie 21 entlasten und somit die öV-Qualität für alle Nutzer verbessern. Wenn es uns zusätzlich gelingt, dass die Personen, welche in der Nähe einer Haltestelle

des Ortsbusses wohnen, diesen nutzen um zum Bahnhof zu fahren und dort den Zug zu nehmen können wir zusätzlich noch die Zukunft der Linie 28 sichern.

An dieser Stelle kann auch festgehalten werden, dass eine Fahrt mit der Linie 21 von Beringen Sonne zum Bahnhof Schaffhausen 15 Minuten dauert und eine Fahrt mit der S-Bahn vom badischen Bahnhof Beringen zum Bahnhof Schaffhausen nur 9 Minuten.

Problematisch ist, dass für grosse Teile der Bevölkerung kein umsteigefreier Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten vorhanden ist. Das Engequartier hat überhaupt keinen Viertelstundentakt und die Einzugsgebiete der Haltestellen Hägli und Höhenweg müssen im Beringerfeld umsteigen.

Gewünscht wird auch immer wieder eine Weiterführung des Viertelstundentaktes bis 20:00 Uhr. Heute wird der Viertelstundentakt bis 19:00 Uhr geführt. Mit der Erweiterung um eine Stunde könnte einerseits die Situation für Pendler mit einem späteren Arbeitsschluss verbessert werden und andererseits auch für die Personen, welche am Abend einen Termin im Zentrum haben oder in den Ausgang gehen wollen.

Wenn sich die Passagierzahlen bei der Linie 28 (also beim Ortsbus) nicht verbessern, ist es langfristig sicher fraglich, ob diese Linie betrieben werden kann. Aus diesem Grund ist es ein grosses Anliegen des Gemeinderates aufgrund der heutigen Erkenntnisse die Streckenführung des Ortsbusses zu hinterfragen und zu optimieren.

Zurzeit werden Lösungen gesucht, mit welchen weiterhin der Ortsteil Guntmadingen an den öV angeschlossen werden kann, der Schultransport sichergestellt wird und zusätzlich noch eine Quartierschliessung in Beringen gemacht werden kann, welche wirklich einem Bedürfnis entspricht. Provisorisch im Gespräch ist eine Erschliessung des Gebietes Eggeweg, Oberberg, Neuweg. Bis Anfang 2017 muss eine definitive Streckenführung erarbeitet sein, dazu gehören die Festlegung der zu fahrenden Strecke, die Standorte der Haltestellen und die Fahrpläne, damit diese Anpassung auf den Fahrplanwechsel Ende 2017 umgesetzt werden kann.

Somit können folgende Punkte definiert werden, bei welchen der Gemeinderat den grössten Handlungsbedarf sieht:

- **Sicherstellen, dass der Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten erhalten bleibt, inklusive der Taktverdichtung über Mittag**
- **Beantragen, dass der Viertelstundentakt von 19:00 Uhr auf 20:00 Uhr verlängert wird**
- **Abklären, welche Kosten für die Gemeinde Beringen die Einführung eines umsteigefreien Viertelstundentaktes während den Hauptverkehrszeiten und über Mittag mit sich bringt, also ein Viertelstundentakt mit der Linie 21 auf der Strasse**
- **Sicherstellen, dass der Betrieb des Ortsbusses mit einer allfälligen Anpassung der Route langfristig gesichert werden kann**

2. Ist der Gemeinderat bereit, sich bereits in der laufenden Fahrplanperiode für genügend Platzkapazitäten in den Bus- und Bahnkursen bei den zuständigen Stellen einzusetzen?

Grundsätzlich gilt festzuhalten, dass in den Hauptverkehrszeiten Stehplätze von allen Nutzern des öffentlichen Verkehrs in Kauf genommen werden müssen, dies gilt für alle Agglomerationen in der Schweiz und war auch bereits mit den alten Fahrplänen so.

In Bezug auf den primär von Kapazitätsengpässen betroffenen S-Bahn-Kurs mit Ankunft 07:09 in Schaffhausen hat der Kanton Schaffhausen bereits reagiert und mit einem längeren Fahrzeug zusätzliche Sitzplätze geschaffen.

Bei der Linie 21 ist es so, dass in den am stärksten frequentierten Bussen im Schnitt bis zu 17 Personen zwischen der Enge und Neuhausen stehen müssen. Dies unter der Voraussetzung, dass alle Sitzplätze mit Menschen besetzt sind und nicht mit Schultaschen, Füßen und ähnlichem.

Selbstverständlich ist es so, dass bei Störungen eine grössere Belastung entstehen kann. Wenn Züge ausfallen oder durch Unfälle die Strassen nur beschränkt befahrbar sind oder in ähnlichen Situationen. Aus Sicht des Gemeinderates muss man jedoch in einem solchen Fall Verständnis für die Situation haben und das Beste daraus machen.

Aus Sicht des Gemeinderates ist kein Handlungsbedarf vorhanden um zusätzliches Platzangebot zu schaffen.

3. In welchen Punkten wird sich der Gemeinderat beim nächsten Fahrplanverfahren für unsere Gemeinde einsetzen?

Aus Sicht des Kantons sind für das nächste Fahrplanverfahren mit Zeithorizont 2018 keine grösseren Angebotsveränderungen vorgesehen, kleine Anpassungen sind jedoch möglich. Der jetzige Stand der Planung lässt jedoch noch keinen spezifischen Ausblick für das Angebot in Beringen zu.

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass die aktuellen Gespräche, welche zwischen der Gemeinde Beringen und den zuständigen kantonalen Stellen laufen, sich auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 beziehen. Allfällige Anpassungen müssen mindestens ein Jahr im Voraus festgelegt werden.

Für den Gemeinderat sind folgende Punkte vorhanden, welche beim aktuellen Fahrplanverfahren für den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 eingebracht werden:

- **Sicherstellen, dass der Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten erhalten bleibt, inklusive der Taktverdichtung über Mittag**
- **Beantragen, dass der Viertelstundentakt von 19:00 Uhr auf 20:00 Uhr verlängert wird**
- **Abklären, ob es möglich ist, die Taktverdichtung auf der Strasse durchzuführen, damit wieder alle Quartiere gut mit dem öV erschlossen sind und auch die Einbindung des Engequartiers an den Schulbetrieb wieder verbessert wird**
- **Sicherstellen, dass der Betrieb des Ortsbusses mit einer allfälligen Anpassung der Route langfristig gesichert werden kann**

Soviel zu den Ausführungen des Gemeinderates. Noch zwei Bemerkungen zu dem, was Sibylle Tschirky gesagt hat:

- Umsteigen Beringerfeld = mühsam

Ja, das ist so. Der Bahnhof ist nicht zum Umsteigen gebaut.

- Gefährlichkeit Beringerfeld

Ich habe Rücksprache mit der Polizei genommen, es sind keinerlei Vorfälle bekannt, dass im Beringerfeld etwas passiert wäre.

- Priorität werden auf weitergehende Verbindungen gelegt

Ja das ist so, in Schaffhausen ist man .15 oder .45. Es wäre vermessen, wenn wir verlangen würden, dass die Züge im Hbf Zürich angepasst werden müssten. Ich glaube die Wichtigkeit liegt so, dass wir uns an die Fernverbindungen anpassen müssen.

- Der Weg von den Quartieren zu den Bahnhöfen ist weit

Das ist auch so aber wenn man z.B. 2 Min. länger läuft, das wird gegen eine 6 Min. kürzere Fahrzeit ausgeglichen.

- Unkonstanter Fahrplan

Das habe ich nicht ganz verstanden. Während dem ganzen Tag ist die Abfahrt am Bahnhof Beringen .00 und .30, in Schaffhausen .19 und .49. Mit einer Taktverdichtung in den Hauptverkehrszeiten.

Sibylle Tschirky: Danke für die ausführlichen Antworten.

Die Meinung vom Kanton: der Wechsel sei gut aufgenommen worden und erfolgreich....dem steht eine online-Umfrage des Klettgauer Boten entgegen: dort steht: die Auswertung zeigt, dass viele unzufrieden mit dem Fahrplan sind, jeder 3. Teilnehmer gibt z.B. an, seit der Fahrplanänderung auf das Auto umgestiegen zu sein. Lediglich 16% der Teilnehmenden sind mit dem Fahrplan zufrieden. Es ist nicht befriedigend wie der Kanton das sieht.

Bezüglich Enge: Sie nehmen in Kauf, dass Bewohner des Engequartiers auf das Auto umstiegen, auch wenn es nur ein kleiner Teil ist. Diese Einstellung finde ich völlig verkehrt. Es ist nicht jedem möglich einfach ins Auto zu steigen.

Es gibt 4 Nebenverkehrsverbindungen und 6 Verbindungen im Hauptverkehr, das ist so nicht richtig, wir haben 2 Verbindungen im Nebenverkehr und die fahren parallel. Die 6 Verbindungen in der Hauptverkehrszeit sind auch 4, die parallel fahren. Darum wäre doch ein Ziel, dass ein Zug weniger fährt, dafür ein Bus mehr. Also 3 / 3.

Die Linie 28 zu optimieren finde ich gut. Insbesondere soll dabei auf die Anschlüsse von Schulkindern geachtet werden, v.a. auch über Mittag. Jetzt zurzeit funktioniert er nicht über den Mittag. Die Kinder können nicht mit dem Bus in die Schule fahren, sie werden mit dem Auto gebracht.

Einen 15' Takt mit dem Bus in die Stadt finde ich ein sehr optimistisches Ziel, ich fände einen 20' Takt bereits schon schön.

Roger Walter: Es wurde asozialer Fahrplan erwähnt, ich finde das Jammern auf sehr hohem Niveau, wenn ich das mit anderen Regionen vergleiche, die auch auf öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Es ist klar, Einbussen sind immer unschön für die, die es gerade betrifft.

Der einzige asoziale Satz, ist der, einen Zug zu streichen, das würde dann das ganze Unterklettgau betreffen. Denn wenn ein Zug gestrichen wird in Beringen, betrifft das das ganze untere Klettgau. Und sie haben dann nicht noch einen Bus. Das finde ich asozial, einen Zug in Beringen zu streichen, damit ein Bus mehr fährt.

Hansruedi Schuler: Sibylle hat die Meinung vom Kanton kommentiert, das ist eine schriftliche Stellungnahme vom Regierungsrat zu einer Kleinen Anfrage und das andere ist eine schriftliche Aussage von der KöV, der Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr. Ich halte mich zurück, diese Meinungen zu kommentieren.

Es wurde gesagt, Beringen Enge sei ausgeschlossen vom öV, das stimmt nicht, sie haben nach wie vor den ganzen Tag einen 30' Takt. Ein Wechsel auf einen 20' Takt funktioniert nicht so einfach, entweder muss es ein 15' oder 30' Takt sein, da wir in der Stadt einen Halbstundentakt haben. Wenn wir auf einen 20' Takt wechseln, dann wird die Situation für diejenigen verschlechtert, die mit dem Zug weiterreisen wollen.

Hugo Bosshart: Der erste Satz, der mich ärgert, ist der vom Regierungsrat, dass es nicht mehr zeitgemäss sei, zum Zmittag heimzukommen. Mehr öV wäre immer wünschenswert aber es richtet sich alles nach dem Geldbeutel. Wir wollen nicht mehr zahlen, siehe letzte Abstimmung, der öV ist heute schon defizitär. Die Fahrpreise müssten erhöht werden um den öV einigermaßen zu decken, aber dort hört dann der Fanclub vom öV auf.

Asoziale Quartiererschliessung finde ich etwas übertrieben. Ich sehe das Problem der Enge. Das Hauptproblem sehe ich wirklich darin, dass wir zweigleisig fahren, die Parallelfahrten von Bahn und Bus. Bevor etwas von der S-Bahn zurückgeschraubt wird, sollte lieber die Linie 21 zurückgeschraubt werden und anstelle davon Erschliessungsbusse zu den Bahnhöfen. Das ist die Zukunft. Noch schlimmer für den öV ist der Galgenbucktunnel.

Wir müssen uns in der Schweiz entscheiden, was gefördert werden soll: Strasse oder öV?

Wenn einer schimpfen muss, dann sind das Schleithelm und Gächlingen. Alles andere ist wirklich Jammern auf hohem Niveau, wir haben einen guten öV. Und öV ist immer mit Umsteigen verbunden.

Sibylle Tschirky: Danke Roger für die Anmerkung, wenn ein Zug gestrichen würde, völlig klar, leidet das untere Klettgau. Das ist nicht unsere Meinung, dass wir ihnen Verbindungen streichen wollen.

Hugo Bosshart: Bei der Umfrage des Klettgauer Boten haben glaube ich nur 36 Personen teilgenommen.

Christian Näf: Hugo Du sagst, das Problem sei der Parallelverkehr. Das war gerade das starke Plus dieser Linie 21, dass diese 12x hält bis/ab Schaffhausen. Das ist das, wo schade ist. Nach Neuhausen steigt man 3x um und braucht viel länger, da überlegen sich die Leute schon, ob sie das Auto nehmen. Dort verliert der öV Leute.

Roger Walter: der ½ Std. Takt, den der Bus fährt, der ist noch da und ich denke, wenn ich irgendwohin muss, in die Nähe der 12 Stationen, dann bin ich so flexibel und nehme den richtigen Bus. Ich denke wir sind sehr gut erschlossen mit dem ½-Std.Takt.

Lisa Elmiger: Die Busse sind wirklich sehr voll, ich bin sehr häufiger öV Benutzer von Zürich - Berlingen.

Traktandum 3: Vorlage über die Bildung von Rückstellungen für die Sanierung des Schulhauses Zimmerberg I und den Neubau einer Doppelturnhalle vom 6. Juni 2016

Nadja Baumann: Wir unterbreiten Ihnen den Bericht und Antrag betreffend der Bildung von Rückstellungen für die Sanierung und Erweiterung vom Schulhaus Zimmerberg I (Schulraum und Turnhalle).

Nachdem die Spezialfinanzierung zur Realisierung des Schulhauses Zimmerberg II mit der Fertigstellung des Projektes auslief, hat Einwohnerrat Roger Walter am 22. September 2015 eine Motion zur Bildung einer neuen Spezialfinanzierung eingereicht. Diese Motion ist am 8. März 2016 für erheblich erklärt und an den Gemeinderat überwiesen worden.

Aufgrund dessen stellt der Gemeinderat einen Antrag, dass eine auf 3 Jahre befristete Rückstellung (kein Fonds) für die Finanzierung und Planung und der baulichen Investitionen für die Sanierung und Erweiterung vom Schulhaus Zimmerberg I zu errichten ist.

Der Antrag ist im Einklang mit dem Gemeindegesetz, gemacht worden: Artikel 76, Spezialfinanzierungen, Absatz b.) zur Vorfinanzierung von Investitionen, für die ein Grundsatzbeschluss oder ein Projektierungskredit vorliegt. Die Zweckbindung wird aufgehoben, wenn der Zweck erfüllt oder seit 5 Jahren nicht mehr verfolgt worden ist.

Der Gemeinderat bittet den Einwohnerrat, auf die Vorlage einzutreten und beantragt, das Reglement zu genehmigen.

Eintreten

Lisa Elmiger: Wir haben die Vorlage über die Schaffung eines Reglementes zur Bildung von Rückstellungen für die Sanierung und Erweiterung des Schulhauses Zimmerberg I in der Fraktion besprochen. Für uns machen die Rückstellungen Sinn, um die Sanierung des Schulhauses und den Neubau der Turnhalle zahlen zu können analog Oberstufenschulhaus. Die Fraktion SP/GLP ist für Eintreten.

Roger Walter: Ich schliesse mich Lisa Elmiger an, die SVP- Fraktion ist für Eintreten.

Hugo Bosshart: Nachdem an der Einwohnerratssitzung vom 8. März 2016 die FDP/EVP-Fraktion eine herbe Niederlage einstecken musste, die Abstimmung mit 6:4 verloren hat, haben wir uns in der Fraktionssitzung mit der Vorlage auseinandergesetzt und die FDP/EVP-Fraktion ist für Eintreten.

Detailberatung

Lisa Elmiger: Im Zusammenhang mit Rückstellungen, wurde mal gefragt, wieso die Gemeinde keine Rückstellungen macht, und dann wurde mir gesagt, eine Gemeinde macht nie Rückstellungen, es gäbe nur Fonds. Wieso gibt es jetzt doch Rückstellungen?

Nadja Baumann: Es wird allgemein als Fonds betitelt. Es ist aber eben kein Fonds sondern eine Zweckbindung. Das Gemeindegesetz verbietet ja eine Erstellung eines Fonds, siehe Artikel 76, Absatz b). Darum gibt es eine Spezialfinanzierung für das Projekt.

Roger Walter: Ich bin der Initiant von dem Fonds bzw. der Vorfinanzierung gewesen. Der Unterschied zum letzten Mal ist klar die zeitliche Begrenzung, das macht Sinn.

Ausserdem gibt es noch folgende Unterschiede: wesentliche Teile eines Ertragsüberschusses werden dieser Spezialfinanzierung zugewiesen. Die Höhe der Zuweisung wird in der Rechnung ausgewiesen und mit der Rechnungsabnahme durch den Einwohnerrat genehmigt. Letztes Mal sind alle Überschüsse in die Rückstellungen gegangen. Das zweite ist das mit dem Eigenkapital von 2 Mio., diese Vorlage kann man mit diesen Änderungen annehmen.

Fabian Hell: Gut am Ganzen finde ich, dass wir in den nächsten 3 Jahren von Überschüssen ausgehen. Ich hoffe, es hilft uns diese Projekte beim Volk zu platzieren bzw. zu erklären.

Hugo Bosshart: Wieso geht man beim Eigenkapital von genau 2 Mio. aus?

Nadja Baumann: Wir haben 2 Mio. eingesetzt, damit wir auf 2 Mio. herunterkommen, müssten wir 1 Mio. Verlust machen.

Fabian Hell: Was passiert, wenn Rückstellungen gebildet werden, aber das Projekt nicht in dem Ausmass oder gar nicht zum Tragen kommt? Werden die Rückstellungen dann wieder zurück abgewickelt und gehen in die laufende Rechnung?

Hansruedi Schuler: Die Vorfinanzierung für das Projekt, falls es z.B. abgelehnt wird, wird wieder aufgelöst. Das fliesst dann nicht in die laufende Rechnung ein sondern es gibt evtl. Zusatzabschreibungen.

Abstimmung

Die Vorlage über die Schaffung eines Reglementes zur Bildung von Rückstellungen für die Sanierung und Erweiterung des Schulhauses Zimmerberg I und den Neubau einer Doppelturnhalle wird einstimmig mit 13:0 Stimmen unter Vorbehalt des fakultativen Referendums angenommen.

Traktandum 4

Vorlage über den Ausbau des Sonnenweglis vom 6. Juni 2016

Martin Rüedi: Christian Näf tritt für dieses Traktandum in den Ausstand.

Astrid Schlatter: Im Budget 2016 ist der Ausbau des Sonnenweglis im Kommentar unter 620.3147 erwähnt und auch, dass dem Einwohnerrat die Vorlage vorgelegt wird. Nun haben sie die Vorlage erhalten und studiert.

Das Sonnenwegli wird auf 2m mit Randabschlüssen ausgebaut. Aus diesem Grund müssen rund 55m² gekauft werden und 10m² werden von der Gemeinde verkauft. Die Gespräche wurden geführt und die Gemeinde hat die Zustimmung mündlich erhalten. Ausserdem wird die Entwässerung erneuert und an die Mischwasserkanalisation angeschlossen. Die Beleuchtung wird erneuert (LED) und mit einem neuen Kandelaber ergänzt. Der Robidog muss versetzt werden.

Das Sonnenwegli kann mit Kinderwagen und Postiwägeli stufenlos begangen werden, doch wird es im oberen Teil sehr eng und wenn von Privaten das Gras nicht rechtzeitig zurückgeschnitten wird, ist es noch enger. Das Sonnenwegli führt zur Bushaltestelle Sonne und ist eine wichtige Verbindung.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und dem Bruttokredit für den Ausbau des Sonnenweglis von CHF 108'000.00 inkl. MWST zuzustimmen.

Eintreten

Erwin Zoller: Es handelt sich um einen von wenigen Fusswegen, die in unserem Dorf der Kategorie Hauptgruppe zugeordnet sind. Die SVP-Fraktion ist sich aber dennoch nicht ganz schlüssig, ob der Ausbau Sinn macht. Kosten von Fr. 108'000.- sind enorm für 90 m Weg. Ein Teil der Fraktion ist der Ansicht, dass es sanierungsbedürftigere Wege gibt, wie z.B. das Gellerwegli. Die SVP-Fraktion ist aber der Meinung, dass dieses Geschäft beraten werden soll und ist somit für Eintreten. Wir haben dann noch Fragen in der Detailberatung.

Peter Maag: Lange hat man mit dem Ausbau des Sonnenwegli gewartet, in der Hoffnung, dass die angrenzende Parzelle bebaut wird und es Synergien gibt. Da das im Moment nicht der Fall ist, besteht Handlungsbedarf. Der Weg ist einer der wichtigsten und am stärksten frequentierten Fussgängerwege ins Dorf, zum Bus und zum Zug. Er ist in schlechtem Zustand und die Beleuchtung ist ungenügend. Der Weg ist zu schmal. Aus diesen Gründen ist die SP/GLP für Eintreten.

Marcel Holenstein: Unser Argumente sind bereits alle erwähnt worden, darum ist die FDP/EVP-Fraktion für Eintreten.

Detailberatung

Erwin Zoller: Wie ist der aktuelle Wissensstand bzgl. Überbauung GB 2015/18? Wohin geht die Erschliessung dieser Parzellen? Kann das später einmal das Sonnenwegli tangieren? Ist es denkbar, dass die Sanierung des Sonnenweglis, die ja viel Geld kostet, es eine Behinderung gibt für andere Sanierungen?

Astrid Schlatter: Der Ausbau ist so geplant, dass eine Überbauung nicht tangiert wird. Betreffend Erschliessung, ist klar gewesen, wir haben das erst jetzt in Angriff genommen, weil wir nun ungefähr wissen, was auf dieser Bauparzelle gebaut werden soll. Anhand von dem und von mehreren Briefen, die wir im Dezember 2014 erhalten haben, aus der Bevölkerung, worin gewünscht wird, dass das Sonnenwegli verbreitert und ausgebaut wird, haben wir uns in der Budgetdebatte 2016 das Sonnenwegli vorgenommen und die Vorlage ausgearbeitet.

Du bist in der Infrastrukturkommission einsitzend Erwin, Du weisst wir haben für 2018 das Schalchackerwegli geplant zu verbessern und im 2109 ist die Stiegele drin.

Hugo Bosshart: Wieso braucht man dort einen Handlauf? Es ist doch relativ flach?

Astrid Schlatter: Ich vertraue da den Ingenieuren, im Fusswegkonzept wurde bereits erwähnt, dass vermehrt Handläufe angebracht werden sollen. Vor allem gut bei Eis und für ältere Personen.

Hugo Bosshart: Wieso muss der Handlauf immer so eisig sein? Gibt es da kein anderes Material?

Astrid Schlatter: Es gibt da keine andere Lösung ausser Holz. Die Handläufe verwittern zu schnell.

Hugo Bosshart: Wenn man mit dem Velo von oben kommt, gibt es dann irgendwelche „Stopper“?

Astrid Schlatter: Das ist momentan nicht geplant aber wenn das gewünscht wird, dann könnte so eine Abschränkung evtl. unter Unvorhergesehenes erstellt werden, analog Schwärzestiegli.

Marcel Holenstein: Dort ist doch eine Fahrverbotstafel, das gilt auch für Velofahrer.

Roger Walter: Es ist zwingend, dass angrenzenden Eigentümer ihre Wiesen und Hecken zurückschneiden, da sind die Wege schon viel breiter. Ich frage mich, ob das Sonnenwegli wirklich so einen Fussgängerstrom hat, es gibt andere Wege, die haben die gleiche Bedeutung, wo nichts gemacht wird. Ich finde es fast eine Art Autobahn mit 2m Breite. Für einen Fussweg ist das recht viel.

Astrid Schlatter: Betreffend Gellerwegli, in der Vegetationszeit geht im Schnitt einmal pro Monat eine Drittperson durch und die Gräser werden abgeflammt. Aber in diesem nassen Frühling hängt alles mehr in die Wege und Strassen hinein. Bis am 4. Juli sollte alles zurückgeschnitten sein. Private müssen selber zurückschneiden.

Roger Walter: Das ist mir klar, dass das keine Gemeindeaufgabe ist. Ich finde 2m Breite einfach zu viel. Wenn man bedenkt, dass eigentlich keine Velos dort lang fahren, ist das viel.

Astrid Schlatter: Bei Gegenverkehr denke ich, ist das nicht zu viel.

Erwin Zoller: Es gibt verschiedene Wege, die gemacht werden müssen. Man muss eins um das andere machen. Das Sonnenwegli ist ein Haupterschliessungsweg. Wobei ich der Meinung bin, das Stiegele laufen noch mehr Personen entlang.

Astrid Schlatter: Das Gellerwegli ist nicht so schlecht.

Roger Walter: Wir haben viele Wege die nur 60-70scm breit sind, dort müssen auch Leute mit Kinderwagen oder Postiwägeli durch. Ich finde 2m zu breit.

Abstimmung

Die Vorlage über den Ausbau des Sonnenweglis wird mehrheitlich mit 10:1 Stimme genehmigt und der Kredit in Höhe von Fr. 108'000.- bewilligt.

Traktandum 5 Abrechnung über die Hochwasserschutzmassnahmen des Lieblosentalbaches im Abschnitt Unterdorf vom 22. Februar 2016

Martin Rüedi: Christian kommt zurück an den Ratstisch.

Astrid Schlatter: Bei den nachfolgenden Abrechnungen halte ich mich sehr kurz, da die wichtigsten Erläuterungen unter den Punkten: Ausgangslage, Bauablauf, Fazit, Empfindung der Bevölkerung und weitere Informationen, Abrechnung und Antrag erläutert sind.

Im Dezember 2012 hat der Einwohnerrat einen Bruttokredit von CHF CHF 570'000 bewilligt. Es musste eng mit der Bauphase der Aufwertung Ortsdurchfahrt zusammen gearbeitet werden. Ausserdem hatte es viele Unbekannte im Boden, welche erst beim Bau ersichtlich wurden. Mit der Abteilung Gewässer vom Kanton Schaffhausen, namentlich mit Jürg Schultheiss waren wir in gutem Einvernehmen. Alle Kosten wurden subventioniert und die Pläne Hochwasserschutz konnten angepasst werden. Für die Alarmierung des Hochwasserschutzes bewilligte der Gemeinderat einen Zusatzkredit von CHF 30'000.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat die Abrechnung für die Hochwasserschutzmassnahmen des Lieblosentalbachs im Abschnitt Unterdorf und den Zusatzkredit mit Bruttokosten von CHF 700'154.20 zu genehmigen.

Erwin Zoller: Was ich sehr positiv finde, dass die Variante mit der Alarmierungsanlage realisiert wurde und nicht die teurere Variante. Das wäre völlig übertrieben gewesen. Was uns aber weiterhin beschäftigen wird sind die sintflutartigen Wassermassen. Es kommt von den Dächern, Plätzen, das Abwassertrennsystem ist eine gute Sache aber mit dem Bach heikel. Der Bach kann kurzfristig stark ansteigen und der Engpass ist bei der DB Brücke. Das wurde schon mehrfach diskutiert. Die Auswirkungen haben wir vor gut einer Woche gesehen, zum wiederholten Male. Es wurden sogar schon Liegenschaften überflutet. Das Wasser sucht sich seinen eigenen Weg und es geht eben nicht in den DB-Graben. Dort sind Massnahmen nötig im Bereich Bienengarten. Mein Vorschlag: Dort müsste es eine Überlaufrinne geben die zur Rossfähe abgeleitet wird oder auf der Parzelle Bienengarten versickern lassen.

Zusammengefasst sind für mich die Massnahmen, die gemacht wurden zum Hochwasserschutz im Unterdorf sinnvoll aber nicht abgeschlossen.

Astrid Schlatter: Man hat jetzt gerade gesehen, dass die Karte, die erfasst wurde betreffend Hochwasserschutz sehr gut stimmt. Es sind genau die dunkelblauen Zonen, Bienengarten /Genossenschaft Bienengarten. Es gibt die Variante, dass ein Kanal oben entlang der Brücke angehängt würde oder dass man den Bach unten an der DB untendurchführt und auf der anderen Seite wieder hochverlegt. Es sind Massnahmen die mit hohen Kosten verbunden sind. Von der Kantonsseite her werden nur absolut sinnvolle Massnahmen subventioniert.

Erwin Zoller: Ich habe eher das Gefühl die Variante mit der Versickerung sei das einfachste. Oder man leitet Richtung Hagenwiese ab und dann in die Rossfähe. So läuft das Wasser ja eigentlich.

Astrid Schlatter: Aber auch dann ist die DB dazwischen.

Abstimmung

Die Abrechnung über die Hochwasserschutzmassnahmen des Lieblosentalbaches im Abschnitt Unterdorf mit Bruttokosten in Höhe von Fr. 700'154.20 und Nettokosten in Höhe von Fr. 436'691.70 wird einstimmig mit 13:0 Stimmen genehmigt.

Traktandum 6 Abrechnung über die Sanierung der Strassenbeleuchtung vom Coop bis Ortsausgang West, inkl. Weihnachtsbeleuchtung vom 22. Februar 2016

Astrid Schlatter: Im November 2013 stimmte der Einwohnerrat einem Bruttokredit von rund CHF 232'000. Die Beleuchtung und die Fahnen wurden von der Bevölkerung gut aufgenommen. Die Weihnachtsbeleuchtung regte zu Gesprächen an.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat, die Abrechnung über die Sanierung der Strassenbeleuchtung vom Coop bis Ortsausgang West, inkl. Weihnachtsbeleuchtung über brutto CHF 227'269.35 zu genehmigen.

Abstimmung

Die Abrechnung über die Sanierung der Strassenbeleuchtung vom Coop bis Ortsausgang West, inkl. Weihnachtsbeleuchtung mit Kosten in Höhe von Fr. 227'269.35 wird einstimmig mit 13:0 Stimmen genehmigt.

Traktandum 7 Abrechnung über die Sanierung Schützweg Nord vom 22. Februar 2016

Astrid Schlatter: Nach einer Rückweisung der Vorlage wurde diese überarbeitet und im Mai 2014 von Einwohnerrat der Bruttokredit von CHF 186'000 genehmigt. Die Subventionen wurden eingefordert. Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat, die Abrechnung über die Sanierung Schützenweg Nord über brutto CHF 152'320.15 zu genehmigen.

Abstimmung

Die Abrechnung über die Sanierung Schützweg Nord mit Bruttokosten in Höhe von Fr. 152'320.15 und Nettokosten in Höhe von Fr. 131'228.35 wird einstimmig mit 13:0 Stimmen genehmigt.

Traktandum 8

Abrechnung über den Ausbau und die Sanierung Mühleweg vom 22. Februar 2016

Astrid Schlatter: Ein Bruttokredit von CHF 316'000 wurde im April 2012 vom Einwohnerrat genehmigt. Ein Pilotprojekt bei der Beleuchtung wurde von der EKS unterstützt und ein Kandelaber gesponsert. Die Mehrwertbeiträge und die Subventionen wurden eingefordert.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat, die Abrechnung über den Ausbau und Sanierung Mühleweg über brutto CHF 256'433.90 zu genehmigen.

Fabian Hell: Heisst das, das in Zukunft noch mehr so abdimmende LEDs kommen werden? Oder ist das nicht erfolgreich?

Astrid Schlatter: Darüber haben wir im Gemeinderat nie diskutiert. Meine persönliche Meinung ist dazu: Im Mühleweg ist die Strasse nur für Zubringerdienst zugelassen, darum ist es dort ein sinnvoller Beleuchtungsmodus. Ein Grund dafür sind auch die Fledermäuse, die das alte Schulhaus finden müssen. Bei anderen Wegen ist es mir im Moment nicht geläufig, dass so etwas geplant ist. Nächstes Jahr werden die Quecksilberdampf Lampen auf LED umgerüstet, alle.

Erwin Zoller: Gibt es Rückmeldungen von den Anwohnern?

Fabian Hell: Ich finde es positiv aber es ist auch nicht so wichtig.

Abstimmung

Die Abrechnung über den Ausbau und die Sanierung Mühleweg mit Bruttokosten in Höhe von Fr. 256'433.90 und Nettokosten in Höhe von Fr. 151'996.80 wird einstimmig mit 13:0 Stimmen genehmigt.

Traktandum 9

Abrechnung über die Sanierung Löwenhof vom 22. Februar 2016

Astrid Schlatter: Die Sanierung im Löwenhof wurde zeitgleich mit der Aufwertung Ortsdurchfahrt ausgeführt. Der Bruttokredit von CHF 67'000 wurde im März 2014 bewilligt.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat, die Abrechnung über die Sanierung Löwenhof über brutto CHF 61'968.45 zu genehmigen.

Abstimmung

Die Abrechnung über die Sanierung Löwenhof mit Kosten in Höhe von Fr. 61'968.45 wird einstimmig mit 13:0 Stimmen genehmigt.

Traktandum 10

Abrechnung über die Sanierung Eggeweg Süd vom 22. Februar 2016

Astrid Schlatter: Im März 2014 stimmte der Eiwohnerrat dem Bruttokredit von CHF 182'000 zu. Während der Sanierung wurde festgestellt, dass die Kofferung teilweise in einem schlechten Zustand ist. Der Einwohnerrat wurde unter Verschiedenes an einer Sitzung informiert. Die Subvention wurde ausbezahlt.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat, die Abrechnung über die Sanierung Eggeweg Süd über brutto CHF 199'198.00 zu genehmigen.

Abstimmung

Die Abrechnung über die Sanierung Eggeweg Süd mit Bruttokosten in Höhe von Fr. 199'198.00 und Nettokosten in Höhe von Fr. 188'891.60 wird einstimmig mit 13:0 Stimmen genehmigt.

Traktandum 11

Abrechnung über die Sanierung Neuweg Ost vom 22. Februar 2016

Astrid Schlatter: Der Einwohnerrat stimmte im Februar 2013 einem Bruttokredit von CHF 500'000 unter Vorbehalt des fakultativen Referendums zu. Die Subvention wurde eingefordert.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat, die Abrechnung über die Sanierung „Neuweg Ost“ über brutto CHF 466'897.00 zu genehmigen

Abstimmung

Die Abrechnung über die Sanierung Neuweg Ost mit Bruttokosten in Höhe von Fr. 466'897.- und Nettokosten in Höhe von Fr. 447'542.60 wird einstimmig mit 13:0 Stimmen genehmigt.

Traktandum 12

Abrechnung über die Sanierung des Schliesssystems Schulareal Zimmerberg vom 22. Februar 2016

Andi Keller: Bekanntlich hat der Einwohnerrat am 1. Juli 2014 einen Bruttokredit in Höhe von Fr. 47'000.- für die Sanierung des Schliesssystems im Schulareal Zimmerberg gutgeheissen. Inzwischen konnte diese Sanierung abgeschlossen werden. Mit der Sanierung wird ein integriertes Schliesssystem für sämtliche öffentliche Gebäude der Gemeinde angestrebt. Zudem sind die veralteten Schliesszylinder ersetzt worden. Zu erwähnen ist insbesondere der Einbau von programmierbaren und zeitgesteuerten Schlössern bei den Haupteingängen. Schliesslich ist auch der Schliessplan nachgeführt worden.

Der Vorteil von programmierbaren Schlössern und Schlüsseln liegt darin, dass genau definiert werden kann, welche Türen nur mit bestimmten Schlüsseln geöffnet werden können und welche nicht. Die entsprechende Programmierung nimmt die Gemeindeverwaltung nach Angaben der Schulverwaltung vor. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das renovierte System zu einer verbesserten Zutrittskontrolle und somit zu einer Erhöhung der Gebäudesicherheit führt.

Die Sanierungsarbeiten konnten zügig und reibungslos abgewickelt werden. Wegen des Einbaus von Elektroanschlüssen und der Einhaltung von feuerpolizeilichen Auflagen sowie weiteren Kleinigkeiten sind Mehrkosten von insgesamt Fr. 5'600.- entstanden, die jedoch verschmerzbar sind.

Das neue System wird nach einer gewissen Angewöhnungsphase von den Benutzern der Gebäude als machbar und zweckmässig bewertet und akzeptiert.

Aufgrund dieser Ausführungen beantrage ich Ihnen im Auftrag des Gemeinderates, die Gesamtkosten in Höhe von Fr. 50'590.75 zu genehmigen.

Abstimmung

Die Abrechnung über die Sanierung des Schliesssystems Schulareal Zimmerberg mit Kosten in Höhe von Fr. 50'590.75 wird einstimmig mit 13:0 Stimmen genehmigt.

Traktandum 13

Abrechnung Optimierung Zugang Nord Badischer Bahnhof Beringen vom 7. März 2016

Hansruedi Schuler: Im Jahre 2013 haben wir zwei Mal im Einwohnerrat über dieses Thema diskutiert. Ein erstes Mal im Januar 2013 als diese Vorlage genehmigt wurde und ein zweites Mal im September 2013 als mögliche Erweiterungen diskutiert und verworfen worden sind.

Der nördliche Treppenzugang wurde fristgerecht auf die Inbetriebnahme der S-Bahn fertiggestellt. Beim Veloabstellplatz hat dies etwas länger gedauert. Vor der Umsetzung des Projektes musste einigermaßen eine Sicherheit vorhanden sein, wie es mit dem Gebäude Bienengarten weiter gehen wird. Da die Zukunft dieser Parzelle noch offen ist, wurde auf die Erstellung einer definitiven und asphaltierten Lösung verzichtet. Der erstellte gedeckte Veloabstellplatz erfüllt jedoch die vorhandenen Anforderungen der Nutzer.

Für das Projekt wurden Kosten von CHF 217'000 vorgesehen. Effektiv benötigt wurden schlussendlich nur CHF 171'000, was vor allem auch mit der günstigeren Realisierung des Veloabstellplatzes zusammenhängt.

Der Gemeinderat ersucht den Einwohnerrat diese Abrechnung zu genehmigen.

Christian Näf: Bei uns ist der Wunsch geäussert worden, dass beim Veloabstellplatz evtl. eine Beleuchtung installiert werden könnte?

Hansruedi Schuler: Ich nehme diesen Wunsch auf.

Abstimmung

Die Abrechnung Optimierung Zugang Nord Bad. Bahnhof Beringen mit Gesamtkosten in Höhe von Fr. 170'956.94 wird einstimmig mit 13:0 Stimmen genehmigt.

Traktandum 14

Abrechnung über die Erstellung einer Photovoltaikanlage auf dem Schulhaus Zimmerberg II vom 4. April 2016

Andi Keller: Am 11. Februar 2013 genehmigte der Einwohnerrat einen Bruttokredit von Fr. 154'800.- für die Erstellung einer Photovoltaikanlage auf dem Schulhaus Zimmerberg II. Diese Kreditgenehmigung ist auf ein Postulat der FDP-EVP-CVP-Fraktion zurückzuführen, mit welchem die Nutzung von öffentlichen und gemeindeeigenen Gebäuden zu erneuerbaren Energien realisiert werden soll. Dabei ist insbesondere die Erstellung einer Photovoltaikanlage auf der projektierten Schulhauserweiterung beantragt worden, welche zwischenzeitlich erstellt worden ist. Sie ist seit dem 19. Dezember 2013 in Betrieb. Der bis heute produzierte Strom beläuft sich auf 59'000 kWh. Dabei konnten 17'754 kWh in das EKS-Netz eingespeist werden, wofür der Gemeinde vom EKS ein Betrag von Fr. 842.30 gutgeschrieben worden ist.

Die effektiven Kosten für die Erstellung dieser Anlage sind tiefer ausgefallen als es der Kostenvorschlag vorgesehen hatte. Sie belaufen sich total auf Fr. 121'097.85.

Abschliessend ist festzuhalten, dass die Photovoltaikanlage ein gelungenes Werk darstellt, das im Einklang mit den ökologischen Richtlinien der Gemeinde steht.

Aufgrund dieser Ausführungen beantrage ich Ihnen im Auftrag des Gemeinderates, die Abrechnung für die Erstellung einer Photovoltaikanlage auf dem Schulhaus Zimmerberg II von Fr. 121'097.85 zu genehmigen.

Fabian Hell: Man hat jetzt die Anlage 3 Jahre betrieben. Wir haben soviel Strom produziert und mussten entsprechend diesen Strom nicht kaufen. Gibt es da Zahlen, wieviel eingespart wurde an Stromkosten?

Andi Keller: Nein, ich habe keine Zahlen gesehen. Aber man kann es ausrechnen mit den 59'000 kWh, wenn man es vom Netz beziehen müsste. Es ist schon nicht sehr viel.

Fabian Hell: Das sind dann ca. Fr. 6'000.- pro Jahr, die nicht gezahlt werden mussten für Strom. Die Fr. 842.- kann man vergessen. Wir haben Fr. 120'000.- investiert, und Fr. 6'000.- eingespart, jetzt schon ohne KEF. Das heisst also in 20 Jahren ist die Anlage abbezahlt.

Abstimmung

Die Abrechnung über die Erstellung einer Photovoltaikanlage auf dem Schulhaus Zimmerberg II mit Gesamtkosten in Höhe von Fr. 121'097.85 wird einstimmig mit 13:0 Stimmen genehmigt.

Traktandum 15

Verschiedenes

Neugestaltung Dorfzentrum

Hansruedi Schuler: Eine Bitte an die Fraktionen. Wir hatten im Einwohnerrat die Vorlage Neugestaltung Dorfzentrum genehmigt. Darin gibt es ein Beurteilungsgremium, das die Vorschläge prüft und für diese Kommission suche ich aus jeder Fraktion noch eine Person. Diese bitte bis zur nächsten Sitzung benennen.

Unimog

Astrid Schlatter: Ich bitte Euch, den 16.8.2016 vorzumerken, dort wird um 18.30 Uhr der neue Unimog auf dem Werkhof vorgestellt, eine Einladung folgt.

Probleme auf dem Schulhausareal

Erwin Zoller: Es gab ja gewisse Probleme um das Schulhaus herum, Brandstiftung etc. Ich finde es sehr positiv, dass der Gemeinderat da reagiert hat und eine Überwachung veranlasst hat. Ist das eine temporäre Überwachung oder eine Langzeitüberwachung? Und sind die Orte bekannt, wo die Beobachtung stattfindet?

Hansruedi Schuler: Wir haben die Überwachung in Zusammenarbeit mit der Polizei gestaltet. Wir haben Kameras beschafft, die mobil sind. Sie können überall aufgehängt und aufgestellt werden. Sie sollten heute montiert worden sein. Es gibt da klare Auflagen betreffend Überwachung: es darf nicht einfach der öffentliche Raum überwacht werden, ohne das zu signalisieren. Es gibt seit heute Plakate auf dem Schulareal, die darauf hinweisen, dass das Areal ausserhalb der Schulzeiten überwacht ist. Mit den Kameras werden Zubringerwege abgedeckt. Unser Ziel ist, dass auf den Kameras nichts ersichtlich ist, da nichts mehr passiert.

Jede Kameraüberwachung die wir machen, muss zeitlich beschränkt sein. In diesem Fall ist geplant ein Einsatz bis ca. Ende Herbstferien.

Roger Walter: Die Schäden können die beziffert werden?

Hansruedi Schuler: Beim Brand ist ein Schaden von ca. Fr. 10'000.- entstanden, bei den anderen Vorfällen kann ich die Schadenhöhe nicht sagen.

Graffiti am Bahnhof

Hugo Bosshart: Ich störe mich immer an den Graffiti an der DB-Bahnhofsmauer. Ich weiss das betrifft die DB. Ich frage mich ob die DB die Flächen nicht freigeben könnte, zum etwas Sinnvolles gestalten? Kennt die DB eigentlich keine Aschenbecher? Überall liegen Zigarettenkippen herum.

Hansruedi Schuler: Ich leite das an die DB weiter.

Schluss der Sitzung: 21.47

Die Aktuarin

Ute Schaad