

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Fristerstreckung für die Umsetzung der Motion betreffend mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur, eingereicht von den Gemeinderäten R. Diener (Grüne/AL) und Ch. Baumann (SP), sowie den Gemeinderätinnen A. Steiner (GLP) und B. Günthard Fitze (EVP)

Antrag:

Die Frist für die Umsetzung der Motion betreffend mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur wird bis 31. Dezember 2016 erstreckt.

Bericht:

Am 25. Juni 2012 reichten Gemeinderat Reto Diener namens der Grüne/AL-Fraktion, Gemeinderat Christoph Baumann namens der SP-Fraktion, Gemeinderätin Annetta Steiner namens der GLP und Gemeinderätin Barbara Günthard Fitze namens der EVP mit 28 Mitunterzeichnenden die Motion „Mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur ein“, welche vom Grossen Gemeinderat am 21. Januar 2013 an den Stadtrat überwiesen und am 7. April 2014 mit abgeändertem Motionstext erheblich erklärt wurde:

„Der Stadtrat wird eingeladen, zu Händen des Parlaments eine Kreditvorlage auszuarbeiten, welche eine erste Tranche notwendiger Massnahmen (z.B. Simulationsmodelle sowie Anpassung der Software für die Verkehrssteuerung, neue Lichtsignalanlagen, Reduktion der Verkehrsbeziehungen, Verlegung von Bushaltestellen vor die Kreuzungen oder separate Busspuren) zur Umsetzung eines Dosierungs- und Steuerungskonzepts für die Buspriorisierung auf dem städtischen Hauptstrassennetz beinhaltet.“

Begründung:

Das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) formuliert als Vision für den öV das Ziel von Nullwartezeiten (S. 89). Die richtplanerische Festlegung aus dem Gegenvorschlag zur Städte-Initiative verlangt bis 2025 eine Modalsplit-Verschiebung zugunsten von öV/LV von 8 Prozentpunkten.

Diese Ziele bezwecken unmissverständlich eine umweltverträgliche und effiziente Mobilität auf Stadtgebiet zu fördern. Dazu gehört ein attraktiver und leistungsfähiger öffentlicher Verkehr. In Winterthur besteht diesbezüglich erheblicher Nachholbedarf. Die Busse bleiben zu oft im Stau stecken und weisen in ihren Umläufen zu hohe Verlustzeiten auf. Die zuletzt erhaltenen Antworten auf eine entsprechende Interpellation (11/109, „Buspriorisierung“) lassen viele Fragen offen und es wird nicht erkennbar, wie der Stadtrat die Situation nachhaltig zu verbessern gedenkt.

Die Stadt Zürich z.B. hat Nullwartezeiten schon weitestgehend umgesetzt. In der Stadt Winterthur fehlt die Bereitschaft - wie in der Interpellationsantwort deutlich wird - notwendige Schritte konsequent und umgehend anzugehen. Dies widerspricht klar den oben genannten Festlegungen.

Kurzfristig könnte bereits über eine angepasste Steuerung von bestehenden (oder geplanten) LSA einiges erreicht werden. Die geeigneten regelungstechnischen Voraussetzungen und Modellierungsmöglichkeiten dazu sollten raschestmöglich geschaffen werden. Aufgrund der engen Strassenverhältnisse in Winterthur bietet sich als mittelfristige Massnahme eine MIV-Dosierung am Stadtrand an. Davon würde der gesamte Verkehr auf Stadtge-

biet profitieren: Nicht nur die Busse kämen besser voran, auch für Gewerbe und Private wäre mehr Raum vorhanden.“

Begründung für Fristerstreckung:

Ausgangslage

Der Stadtrat hat in seinem Bericht und Antrag zur Motion vom 3. Juli 2013 begründet, wieso er die ursprüngliche Forderung der Motion, bis 2018 Null-Wartezeiten für Stadt- und Regionalbusse an den Lichtsignalanlagen (LSA) auf Stadtgebiet anzustreben, aus rechtlichen, finanziellen und zeitlichen Gründen nicht erfüllen kann. Der Grosse Gemeinderat hat daraufhin am 7. April 2014 den Motionstext wie folgt geändert: «Der Stadtrat wird eingeladen, zu Händen des Parlaments eine Kreditvorlage auszuarbeiten, welche eine erste Tranche notwendiger Massnahmen (z.B. Simulationsmodelle sowie Anpassung der Software für die Verkehrssteuerung, neue LSA, Reduktion der Verkehrsbeziehungen, Verlegung von Bushaltestellen vor die Kreuzungen oder separate Busspuren) zur Umsetzung eines Dosierungs- und Steuerungskonzepts für die Buspriorisierung auf dem städtischen Hauptstrassennetz beinhaltet.» Die Motion wurde mit dieser Textänderung als erheblich erklärt. Die Frist für ihre Umsetzung läuft am 7. Oktober 2015 ab.

Stand der Arbeiten

In seinem Bericht zur Motion hat der Stadtrat auf die verkehrstechnische Vielschichtigkeit der Forderung der Motion hingewiesen. Er hat die Erarbeitung eines Steuerungs- und Dosierungskonzepts (Neukonzeption der Vorgaben zur Steuerung der LSA) und Planungsstudien zu den wichtigsten Busachsen in Aussicht gestellt. Aufgrund der begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen der Stadt und der Komplexität der Forderung der Motion kann nur ein Korridor nach dem anderen bearbeitet werden. Der Stadtrat hat im Grossen Gemeinderat am 7. April 2014 darauf hingewiesen, dass sich die Planungsarbeiten infolge des personellen Abbaus in der Verkehrsplanung um mindestens ein Jahr verzögern werden. Die Arbeiten sind nun in vollem Gange. Konkret werden zurzeit die beiden Achsen Zürcherstrasse – Hauptbahnhof – Neuhegi und Wülflingen – Hauptbahnhof – Seen bearbeitet.

Der Grosse Gemeinderat verlangt mit dem abgeänderten Motionstext auch die Überprüfung der Anpassung der Software für die Verkehrssteuerung (LSA). Damit sind z.B. kürzere Umlaufzeiten oder geänderte Abschnitte der «Grünen Wellen» gemeint.

Die Konzepte «Steuerungs- und Dosierungsanlagen am Stadtrand» (RVS-Massnahmen) und «Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze» sind vom Stadtrat genehmigt und veröffentlicht. Beide Konzepte haben zum Ziel, den Verkehrsfluss langfristig mittels Überlastungsschutz sicherzustellen und den Bus punktuell zu bevorzugen. Sie legen aber nur die neuen Infrastrukturen (z.B. neue LSA) fest. Betreffend konkreter Steuerung der LSA machen die Konzepte keine Aussage.

Um eine verbindliche Aussage im Bereich der Verkehrssteuerung machen zu können, sind vertiefte Abklärungen nötig. Denn das Verkehrsnetz der Stadt Winterthur ist auf den Haupteinfallachsen in den Spitzenzeiten sehr stark ausgelastet. Eine Veränderung der Vorgaben in der Verkehrssteuerung ist unter diesen Umständen eine sehr komplexe Aufgabe. Ungünstige Begleiterscheinungen wie zum Beispiel Ausweichverkehr in die Wohnquartiere müssen nach Möglichkeit vermieden werden. Verkehrsteilnehmende reagieren erfahrungsgemäss sehr schnell auf veränderte Abläufe bei den LSA und suchen sich den aus ihrer Sicht schnellsten Weg. Dies lässt sich insbesondere bei Baustellenumleitungen bzw. -

signalisationen gut verfolgen, wo es immer wieder zu unerwünschtem Ausweichverkehr kommen kann.

2014 und 2015 wurden bereits erste Verkehrssimulationen für die beiden oben erwähnten Achsen durchgeführt. Diese Grundlage ist nötig, um gesicherte Aussagen zu den Möglichkeiten einer optimierten Steuerung der LSA machen zu können. An einem Lichtsignalknoten wurde auch bereits ein Eins-zu-eins-Versuch durchgeführt. Dieser Versuch zeigte die Komplexität der Verkehrssteuerung beispielhaft auf, denn im Versuchsbetrieb wurden Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmenden beobachtet, die vor Versuchsbeginn nicht erwartet wurden.

Da das Verkehrsnetz, wie dargelegt, sehr empfindlich auf kleine Veränderungen reagiert, müssen die Grundlagen für die Verkehrssimulationen (z.B. Verkehrszahlen und Fahrzeiten für die Kalibrierung der Simulationsmodelle) vertieft und verbindlich aufgearbeitet werden. Stadtrat und Verwaltung brauchen aus diesem Grund mehr Zeit.

Stimmt der Grosse Gemeinderat der Fristerstreckung nicht zu, müsste der Stadtrat bis am 7. Oktober 2015 eine Kreditvorlage zur Ausarbeitung von Massnahmen zur Umsetzung eines Dosierungs- und Steuerungskonzepts für die Buspriorisierung auf dem städtischen Hauptstrassennetz vorlegen. Da, wie dargelegt, die Grundlagen noch zu wenig konsolidiert sind und die notwendigen Verkehrssimulationen deshalb noch nicht abgeschlossen werden konnten, ist es nicht möglich, dem Grossen Gemeinderat eine ausreichend begründete Kreditvorlage vorzulegen.

Antrag des Stadtrates

Den vorstehenden Ausführungen entsprechend beantragt der Stadtrat eine Fristerstreckung für die Umsetzung der Motion betreffend mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur bis 31. Dezember 2016.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder