

An den Grossen Gemeinderat

## Winterthur

Bericht zur Vorlage betr. ÖV-Erschliessung des Gebietes Sulzerareal-Tössfeld (einschliesslich Haltestelle Tössfeld)

---

### **Antrag:**

Von der Expertise "ÖV-Erschliessung Sulzerareal" vom 30. März 2015 wird zustimmend Kenntnis genommen.

### **Weisung:**

Der Grosse Gemeinderat beauftragte den Stadtrat anlässlich des Entscheides vom 29. August 2011 (GGR-Nr. 2010-117) über den Kredit für die Verdichtung und Optimierung der Buslinie 11 mit der Ausarbeitung einer Vorlage zur ÖV-Erschliessung des Gebietes Sulzerareal-Tössfeld mit optimaler Linienführung und verbessertem Fahrplankontakt. Ausserdem sollte ein Zeit- und Finanzierungsvorschlag dargelegt werden.

Ein ergänztes Busangebot durch das Sulzerareal würde zweifelslos Kundschaft finden. Es stellt sich aber die Frage, ob der beträchtliche finanzielle Aufwand für die Bereitstellung der Infrastruktur und für den Betrieb der neuen Buslinie in einem vernünftigen Verhältnis zum zusätzlichen Kundennutzen steht. Das Sulzerareal liegt in Fussdistanz zum Hauptbahnhof Winterthur und zum ÖV-Hauptkorridor auf der Zürcherstrasse.

Der Stadtrat kann den Wunsch nach einer Buslinie durch das Sulzerareal nachvollziehen, kommt aber zum Schluss, dass die innere ÖV-Erschliessung des Sulzerareals aus folgenden Gründen nicht zwingend erforderlich ist:

- Gemäss der kantonalen Angebotsverordnung gilt das Sulzerareal als durch den bestehenden ÖV erschlossen. Dies gilt abgesehen von kleineren Teilflächen unabhängig voneinander sowohl für die Bahnerschliessung (750 m Radius) als auch für die Buserschliessung (400 m Radius).
- Gemäss den ÖV-Güteklassen des kantonalen Amtes für Raumentwicklung ist das Sulzerareal gut bis sehr gut an den öffentlichen Verkehr angebunden.
- Eine zusätzliche Buserschliessung ist – in Anbetracht der bereits guten ÖV-Anbindung – wirtschaftlich fraglich und müsste als redundant betrachtet werden. Sie würde vom ZVV, unter dem Gesichtspunkt des minimal erforderlichen Kostendeckungsgrades von 30%, nicht finanziert werden.
- Die Betriebskosten von jährlich Fr. 380'000.-- sind beträchtlich und müssten von der Stadt Winterthur voraussichtlich zu 100% übernommen werden.
- Die Anpassungen für die Infrastruktur sind erheblich. Es ist zu erwarten, dass im Strassenraum hohe Beträge (mindestens mehrere Fr. 100'000.--) investiert werden müssten. Diese Kosten fallen bei einer Verbreiterung noch höher aus und sind vollumfänglich durch die Stadt Winterthur zu tragen.

- Bedingt durch die Gebietsentwicklung (u.a. Werk 1, Superblock) muss mit einem erhöhten MIV-Verkehrswachstum und damit mit einer hohen Stauanfälligkeit vor allem in der Pionierstrasse gerechnet werden. Zudem können die Busse realistischerweise am Knoten Zürcher-/Pionierstrasse nicht priorisiert werden, da dies der angestrebten Buspriorisierung auf der Zürcherstrasse entgegenläuft und generell den Verkehrsfluss auf der Zürcherstrasse stark negativ beeinflusst. Das heisst, der Bus fährt grosse Verlustzeiten ein und die Attraktivität dieser Buslinie wird markant verringert. Gerade im Sulzerareal ist dann der Fussweg zum Bahnhof wohl kürzer als die Busfahrzeit.
- In der Tössfeldstrasse und im Strassenabschnitt Zur Kesselschmiede ist gemäss Stadtratsbeschluss von 2014 eine Veloschnellroute geplant. Wie diese Planung mit einer Buslinie vereinbar ist, ist schwierig vorstellbar.

Es wird empfohlen, bei der Arealgestaltung des Werk 1 für eine Durchlässigkeit für die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für eine gute Zugänglichkeit zur Zürcherstrasse, insbesondere zu den Haltestellen Loki, Brühleck und Sulzer, zu sorgen. Das bestehende Busangebot wird, entsprechend der Nachfrage, im Rahmen der nächsten Fahrplanverfahren verbessert werden, was sich auch positiv für den Bereich Tössfeld auswirken wird. Alternative Erschliessungsformen, wie z.B. durch eine Gondelbahn, stellen momentan keine Option dar.

*Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Technische Betriebe übertragen.*

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

**Beilagen:**

- ÖV-Erschliessung Sulzerareal, Expertise vom 30. März 2015, Stadtbus Winterthur
- Protokollauszug Grosser Gemeinderat vom 29. August 2011

# ÖV-Erschliessung Sulzerareal

Expertise, 30. März 2015

---

<b>1.</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Analyse der heutigen ÖV-Erschliessung</b>	<b>1</b>
2.1.	Aktuelle ÖV Erschliessung Sulzerareal	1
2.2.	ÖV-Erschliessung gemäss Angebotsverordnung	2
2.2.1.	Grundlagen	2
2.2.2.	ÖV-Groberschliessung	2
2.2.3.	ÖV-Feinerschliessung	3
2.3.	ÖV Erschliessung gemäss ÖV-Güteklassen	4
2.4.	Beurteilung der heutigen ÖV-Erschliessung	5
2.5.	Angebotsstrategie Stadtbus	5
2.6.	Weiteres Vorgehen	6
<b>3.</b>	<b>ÖV Erschliessung Sulzerareal mit der Linie 11</b>	<b>7</b>
3.1.	Angebotskonzept	7
3.1.1.	Linienführung:	7
3.1.2.	Zeitliche Verfügbarkeit (Takt)	8
3.2.	Betriebliche Aspekte	8
3.2.1.	Behinderung durch Motorisierter Individualverkehr (MIV)	8
3.2.2.	Veloverkehr	8
3.3.	Anpassungen Infrastruktur	10
3.3.1.	Befahrbarkeit der Tössfeldstrasse	10
3.3.2.	Lichtsignalanlage Pionierstrasse	10
3.3.3.	Haltestellen	10
3.3.4.	Gelenkbustauglichkeit der Infrastruktur	10
3.4.	Betriebskosten	11
<b>4.</b>	<b>Finanzierung</b>	<b>11</b>
<b>5.</b>	<b>Erfahrungen mit der Linie 11</b>	<b>12</b>
<b>6.</b>	<b>Empfehlung Stadtbus</b>	<b>13</b>
<b>7.</b>	<b>Vergleichende Schlussbetrachtung</b>	<b>14</b>

## 1. Ausgangslage

Das Sulzerareal in Winterthur gilt, gemäss dem kantonalen Richtplan, als Zentrumsgebiet im Kanton Zürich. Immer wieder taucht die Frage auf, ob das Sulzerareal mit dem aktuellen ÖV-Angebot ausreichend an den öffentlichen Verkehr angebunden ist.

Der Stadtrat Winterthur hat deshalb Stadtbuss gebeten, die aktuelle ÖV-Erschliessung zu überprüfen, und aufzuzeigen, wie das Sulzerareal mit einer Buslinie bedient werden kann. Die vorliegende Studie beurteilt die aktuelle ÖV-Erschliessung und zeigt auf, wie das Sulzerareal mit einem zusätzlichen Busangebot besser erschlossen werden kann.

## 2. Analyse der heutigen ÖV-Erschliessung

### 2.1. Aktuelle ÖV Erschliessung Sulzerareal

Das Sulzerareal liegt im Einzugsbereich zweier Bahnhöfe (Winterthur Hauptbahnhof, Winterthur Töss) und wird mit mehreren Bushaltestellen entlang der Zürcherstrasse, sowie mit der Haltestelle Tössfeld (untere Briggerstrasse) und Wylandbrücke (untere Vogelsangstrasse) erschlossen.

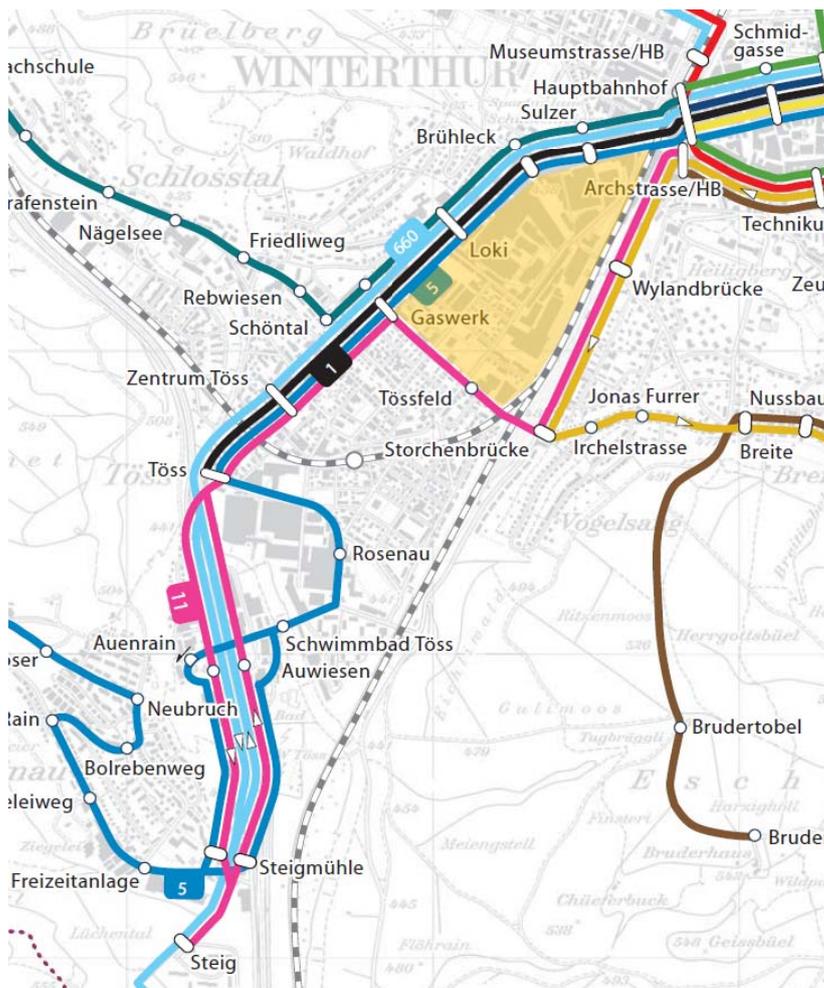


Abb. 1: ÖV-Erschliessung Sulzerareal im Jahr 2014

## 2.2. ÖV-Erschliessung gemäss Angebotsverordnung

### 2.2.1. Grundlagen

Gemäss der Angebotsverordnung im Kanton Zürich gilt ein Siedlungsgebiet als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, wenn die Luftlinienentfernungen zu einer Haltestelle folgende Werte nicht übersteigen:

- 750 m im Einzugsgebiet der Haltestellen von Linien, die der Groberschliessung dienen (S-Bahn)
- 400 m im Einzugsgebiet der Haltestellen von Linien, die der Feinerschliessung dienen (Bus, Tram)

### 2.2.2. ÖV-Groberschliessung



Abb. 2: ÖV-Groberschliessung: 750m Einzugsgebiet HB Winterthur und Winterthur Töss

Fazit:

- Das Sulzerareal ist, gemäss der kantonalen Angebotsverordnung, durch die SBB Bahnhöfe Winterthur Hauptbahnhof und Winterthur Töss mit dem öffentlichen Verkehr, aus Sicht der Groberschliessung, erschlossen.
- Insbesondere der östliche Teil des Sulzerareals (Lagerplatz- HB) verfügt mit dem Hauptbahnhof Winterthur eine hervorragende Anbindung an das S-Bahn Netz und den Fernverkehr.

### 2.2.3. ÖV-Feinerschliessung

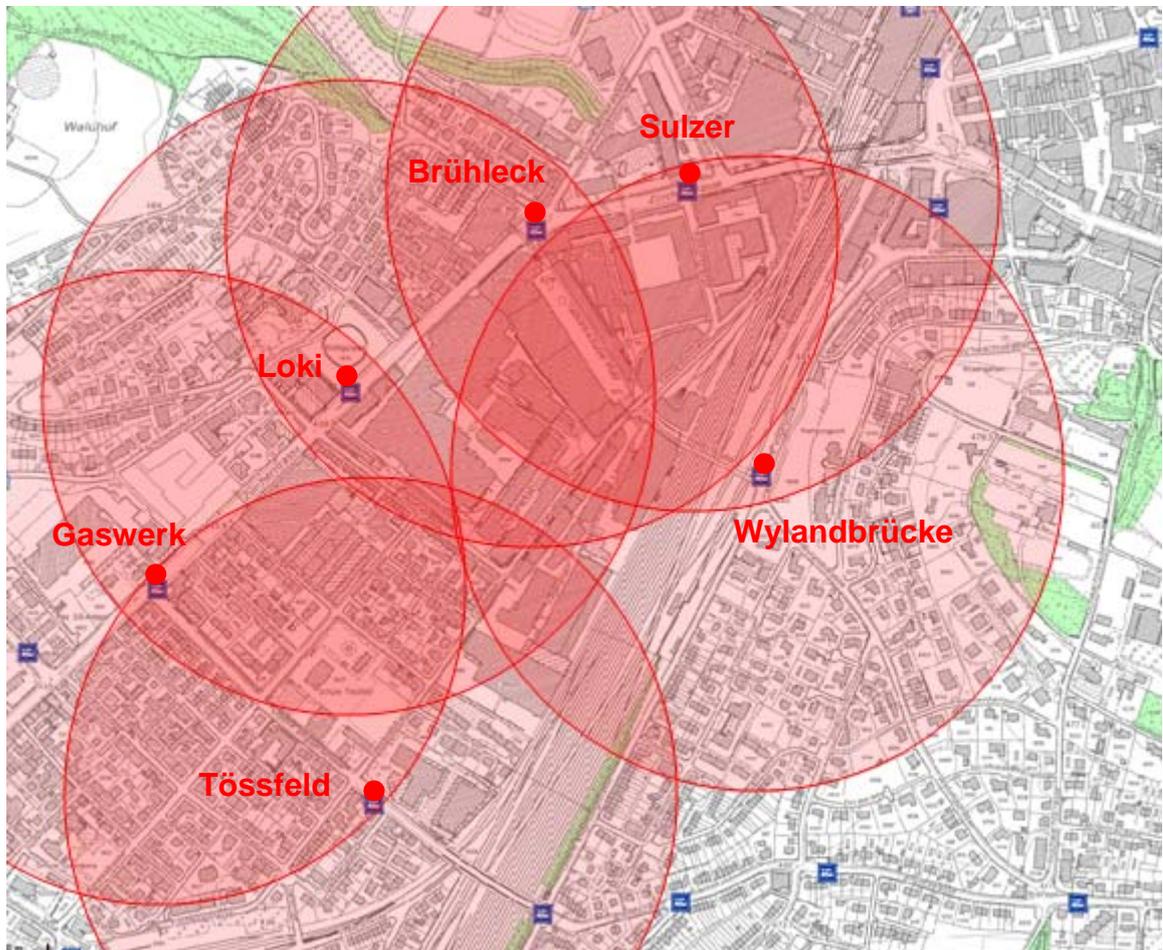


Abb. 3: ÖV-Feinerschliessung: 400m Einzugsgebiet der Bushaltestellen

Fazit:

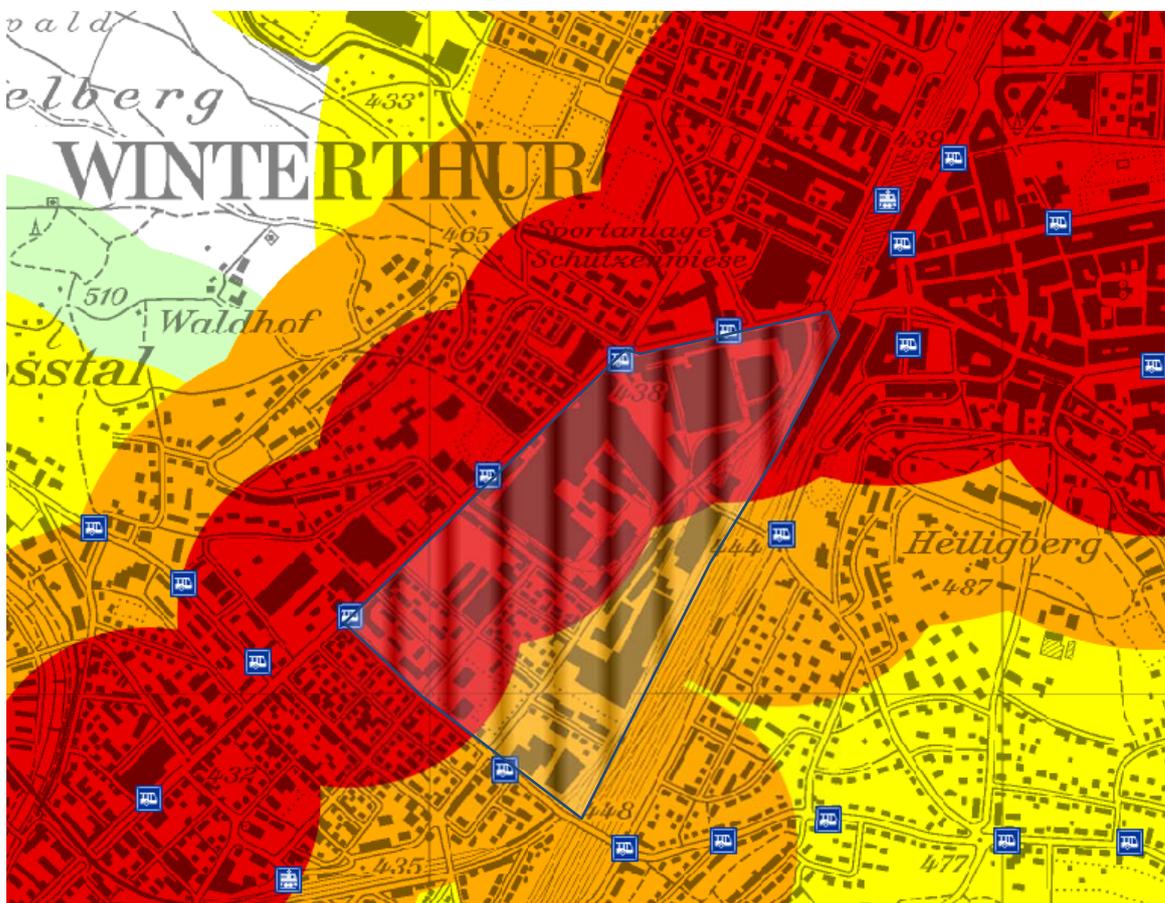
- Das Sulzerareal gilt, gemäss der kantonalen Angebotsverordnung, durch die Stadtbus-Haltestellen Sulzer, Brühleck, Loki, Gaswerk, Tössfeld und Wylandbrücke mit dem öffentlichen Verkehr, auch in Bezug auf die Feinerschliessung, als gut erschlossen.

### 2.3. ÖV Erschliessung gemäss ÖV-Güteklassen

Das Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich (ARE) berechnet in einem automatischen Verfahren für den ganzen Kanton die Güte der ÖV-Erschliessung. Die sogenannten ÖV-Güteklassen können auf dem GIS-Server [www.gis.zh.ch](http://www.gis.zh.ch) eingesehen werden, und sind ein Mass für die Qualität der ÖV-Erschliessung eines Standorts. Die Güte der ÖV-Erschliessung wird mit den ÖV-Güteklassen A bis F beurteilt. Güteklasse A bedeutet eine sehr gute ÖV-Erschliessung des Standorts; Güteklasse F bedeutet eine marginale ÖV-Erschliessung

Der untenstehende Kartenausschnitt weist die ÖV-Güteklassen für das Sulzerareal (schraffiertes Gebiet) basierend auf dem Fahrplan 2012/2013 auf.

Die Darstellung zeigt, dass der Grossteil des Sulzerareals in der **ÖV-Güteklasse A** (sehr gute ÖV Erschliessung) liegt. Ein kleineres Gebiet begrenzt durch die Tössfeld-, die Wylandstrasse und die Bahnlinie liegt in der **ÖV-Güteklasse B** (gute ÖV-Erschliessung).



ÖV-Güteklassen

Haltestellen-kategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen (Distanzen)			
	<300m	300-500m	501-750m	751-1000m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B <sup>1</sup>	Klasse C <sup>1</sup>
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C <sup>1</sup>	Klasse D <sup>1</sup>
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D <sup>1</sup>	-
IV	Klasse C	Klasse D	Klasse E <sup>1</sup>	-
V	Klasse D	Klasse E	Klasse E <sup>1</sup>	-
VI	Klasse E	Klasse E	-	-
VII	Klasse F	Klasse F	-	-

Haltestellenkategorisierung

Kursintervall <sup>2</sup> in Minuten (5:30 bis 22:30 Uhr)	Art des Verkehrsmittels			
	Bahnknoten <sup>3</sup>	Bahnlinie	Tram <sup>4</sup>	Bus <sup>5</sup>
<5	I	I	II	II
6 bis 9	I	II	III	III
10 bis 19	II	III	IV	IV
20 bis 39	III	IV	- <sup>6</sup>	V
40 bis 60	- <sup>6</sup>	V	- <sup>6</sup>	VI
>60	- <sup>6</sup>	- <sup>6</sup>	- <sup>6</sup>	VII

Abb. 4: ÖV-Güteklassen im Bereich Sulzerareal



Hingegen sind auf das nächste Fahrplanverfahren 2018/19 (Fahrplanwechsel Dezember 2017) Angebotsveränderungen bei den bestehenden Linien 11 und 660 vorgesehen, welche sich auch als öV-Angebotsverbesserung für den Raum Tössfeld auswirken.

Fazit:

- Die Zürcherstrasse ist als Bushauptachse auszugestalten.
- In den nächsten Fahrplanverfahren sind Angebotsverbesserungen bestehender Linien im Raum Tössfeld und Wylandbrücke geplant.

## **2.6. Weiteres Vorgehen**

Losgelöst vom rechtlichen Anspruch auf eine ÖV-Erschliessung sowie der verkehrsplanerischen Notwendigkeit hat der Stadtrat Winterthur Stadtbus Winterthur gebeten, eine Variante zur ÖV-Erschliessung des Sulzerareals mit Aussagen zu folgenden Aspekten auszuarbeiten:

- Linienführung
- Zeitliche Verfügbarkeit (Takt, Betriebszeiten)
- Betriebliche Machbarkeit (Befahrbarkeit)
- Betriebskosten
- Finanzierungsregelung

In Kapitel 3 wird aufgezeigt wie das Sulzerareal mit einer Buslinie erschlossen werden könnte.

### 3. ÖV Erschliessung Sulzerareal mit der Linie 11

#### 3.1. Angebotskonzept

Als alternative Linienführung wird die Linie 11 durch das Sulzerareal geführt. Das Angebot der Linie 4 wird auf dem heutigen Niveau belassen. Die übrigen Linien bleiben unverändert.

##### 3.1.1. Linienführung:

Die Linie 11 wird neu via Tössfeld- und Pionierstrasse geführt. Dies hat zur Folge dass die Haltestellen Tössfeld, Storchenbrücke und Wylandbrücke sowie die Endhaltestelle Arch nicht mehr bedient werden.

Es stellt sich die Frage nach der Endhaltestelle der Linie 11: Soll in einem solchen Fall die Linie 11 am Hauptbahnhof ihren Endhalt haben oder soll die Linie 11 mit der Linie 10 durchgebunden werden? Auf Grund des geringeren Platzbedarfs am HB, der Einsparung der notwendigen Wendezeit empfiehlt Stadtbuss die Linie 11 mit der Linie 10 betrieblich durchzubinden.

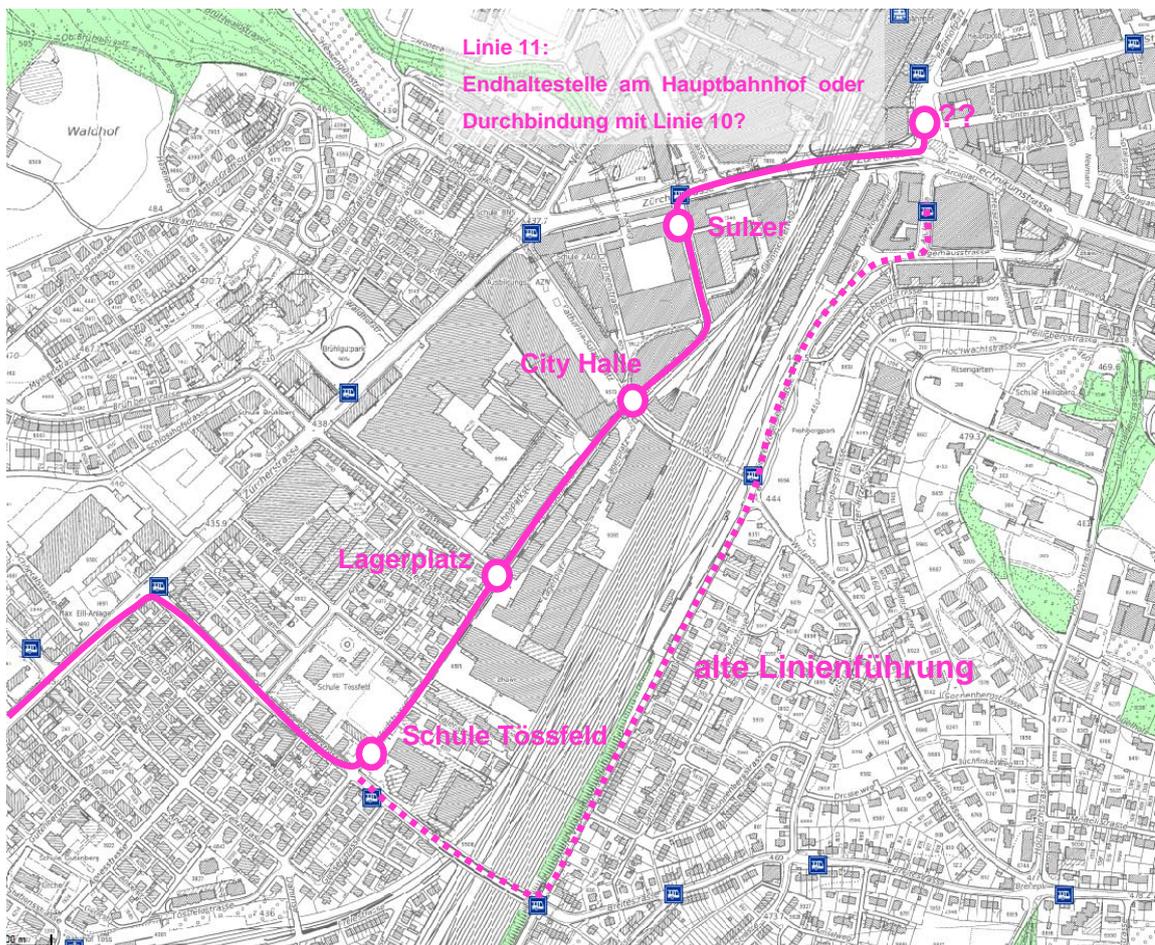


Abb. 6: Neue Führung der Linie 11 im Bereich Sulzerareal

### 3.1.2. Zeitliche Verfügbarkeit (Takt)

Das Angebotsniveau der Linie 11 müsste somit von Mo-Sa während den Haupt- und Nebenverkehrszeiten an das Angebot der Linie 10 angeglichen werden. Abends ab 20.30 Uhr verkehrt die heutige Linie 11 nicht mehr. Die untenstehende Tabelle zeigt den Vorschlag der zeitlichen Verfügbarkeit der Linie 11:

Zeitabschnitt	Mo-Fr:		Samstag		Sonntag	
	bisher:	neu:	bisher:	neu:	bisher:	neu:
6-8 Uhr	15'-Takt	15'-Takt	30'-Takt	15'-Takt	-	-
8-16.30 Uhr	30'-Takt	15'-Takt	30'-Takt	15'-Takt	-	-
16.30-20 Uhr	15'-Takt	15'-Takt	30'-Takt	15'-Takt	-	-
20-20.30 Uhr	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	-
ab 20.30 Uhr	-	-	-	-	-	-

Abb. 7: Betriebszeiten und Takt der Linie 11

## 3.2. Betriebliche Aspekte

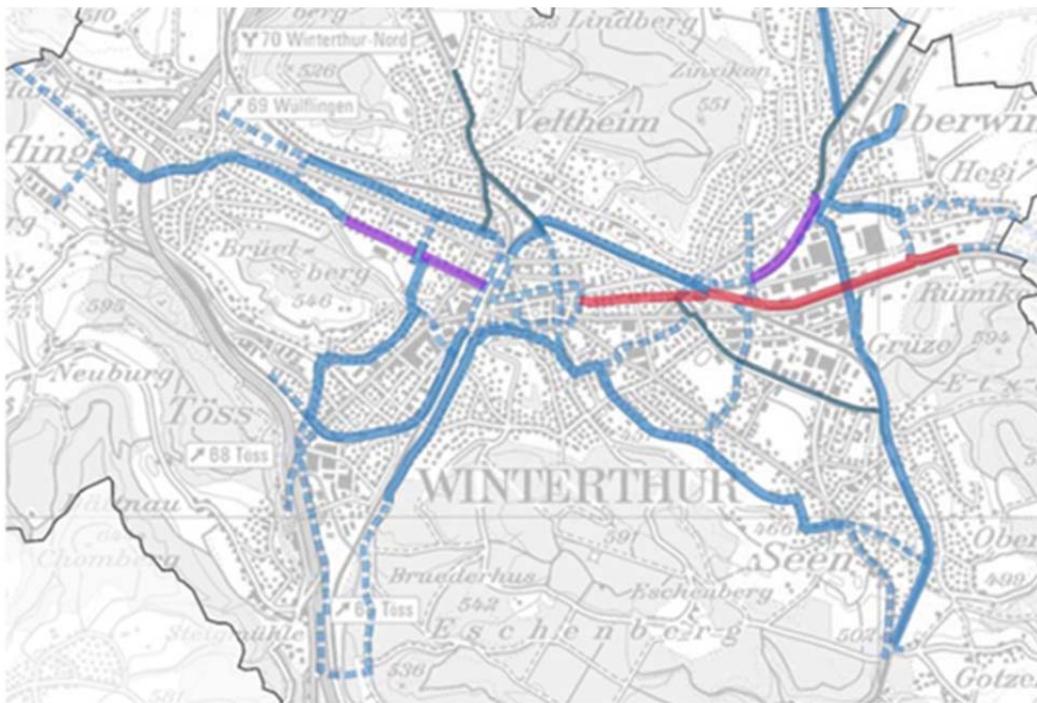
### 3.2.1. Behinderung durch Motorisierten Individualverkehr (MIV)

Am 8. März 2015 entschieden die Winterthurerinnen und Winterthurer, dass gemäss dem Gestaltungsplan zum Werk 1 auf dem ehemaligen Sulzer-Areal ein Hochhaus gebaut werden kann. Im Zusammenhang mit der nun absehbaren Weiterentwicklung des Sulzerareals ist mit einer erheblichen Verkehrszunahme beim MIV zu rechnen. Der Bericht *Verkehr und Parkierung* von bbs Ingenieure (bbs Ingenieure, 25.2.2010) weist bei vier untersuchten Szenarien, insbesondere während den Abendspitzen, auf überlastete Knoten und staugefährdete Abschnitte der Jäger-, Pionierstrasse und Zur Kesselschmiede hin.

Bei einer Führung der Buslinie 11 durch das Sulzerareal ist deshalb mit flankierenden Massnahmen zu sorgen, dass der Linienbus durch den Stau nicht behindert wird. Ohne flankierende Massnahmen (Busbevorzugungsmassnahmen) könnte die Buslinie 11 nicht durch das Sulzerareal geführt werden. Für den zu erwartenden Verkehr in der abendlichen Verkehrsspitze wäre deshalb eine Ausfahrtsdosierung der entsprechenden Parkhäuser (in Koordination mit dem übergeordneten Steuerungs- und Dosierungskonzept) vorzusehen.

### 3.2.2. Veloverkehr

Die Achse Tössfeldstrasse- zur Kesselschmiede soll zu einer attraktiven Veloachse (Veloschnellroute) aufgewertet werden. Gemäss der Projektstudie Velobahnen ist in diesem Abschnitt künftig eine Velobahn (Route 4) vorgesehen. Soll die Buslinie 11 durch das Sulzerareal geführt werden, ist in einem späteren Planungsschritt aufzuzeigen, mit welcher Art von Strassenquerschnittstyp der Velo und Busverkehr bedürfnisgerecht abgewickelt werden kann. Der Busverkehr darf durch den Veloverkehr nicht behindert werden (und vice versa).



Schnellroutennetz der Stadt Winterthur: blau ausgezogen = langfristiges Zielnetz / Idealvorstellung (rot = 1. Priorität), blau gestrichelt = Zubringer und Vernetzung, dunkelbau = strassenbegleitende Routen, violett = mögliche Pilotprojekte Wart-/Hegistrasse als Vorleistung

Abb. 8: Netzentwurf Veloschnellrouten gemäss Agglomerationsprogramm 2 (Quelle: AfS)

### 3.3. Anpassungen Infrastruktur

#### 3.3.1. Befahrbarkeit der Tössfeldstrasse

Soll die Linie 11 via Tössfeldstrasse verkehren, müssen folgende Problempunkte gelöst werden:

- Aufhebung Strassensperre im Bereich Jägerstrasse oder Durchfahrt nur für Bus
- Aufhebung bzw. Anpassung der Parkierung
- Strassenverbreiterung
  - Die aktuelle Strassenbreite ist mit 5.75 bis 6.00m für einen Linienbusbetrieb zu schmal
  - Soll eine reguläre Buslinie durch die Tössfeldstrasse geführt werden, muss im Minimum der Begegnungsfall Bus-Bus-Velo bei Tempo 30 abgewickelt werden können. Im Idealfall beträgt die lichte Breite der Strasse 7.00 m (siehe Darstellung unten).

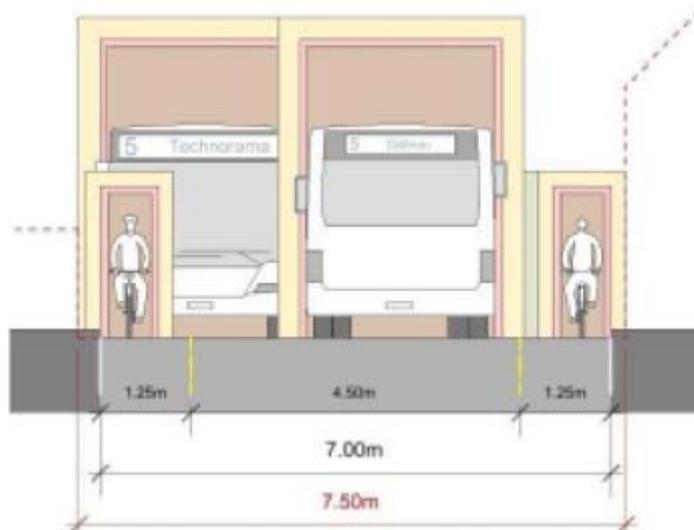


Abb. 9: Anforderung Linienbusbetrieb an den Strassenquerschnitt im Sulzerareal

#### 3.3.2. Lichtsignalanlage Pionierstrasse

Die Programmierung der Lichtsignalanlage Pionierstrasse/Zürcherstrasse muss angepasst werden. Wie stark die Busbevorzugung auf die Linie 11 ausgerichtet werden kann, ohne den ÖV-Hochleistungskorridor auf der Zürcherstrasse zu beeinträchtigen, muss geprüft werden.

#### 3.3.3. Haltestellen

Die neuen Haltestellen sind als Fahrbahnhaltestellen einzurichten. Wie die Haltestelleninfrastruktur im Detail aussieht wäre vom städtischen Tiefbau zu definieren.

#### 3.3.4. Gelenkbustauglichkeit der Infrastruktur

In einer 1. Phase wird die Linie 11 mit Standardbussen (12m-Busse) betrieben. Die Erfahrungen zeigen, dass der Einsatz von Gelenkbussen bei einer städtischen Bebauungsdichte immer eine Option sein muss. Es stellt sich deshalb die Frage, ob bei einer Führung der Linie 11 durch das Sulzerareal die Infrastruktur nicht gleich auf Gelenkbusse angepasst werden soll. Stadtbus Winterthur empfiehlt die Infrastruktur auf Gelenkbusse einzurichten. Dies bedingt aber eine spürbare Erhöhung des Strassenquerschnitts.

### 3.4. Betriebskosten

Damit die Linie am Werktag tagsüber und am Samstag ganztägig im 15'-Takt betrieben werden kann (gemäss Kapitel 3.1.2), muss ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden.

Die zusätzlichen jährlichen Betriebskosten setzen sich wie folgt zusammen:

• 1 Standardbus inkl. Garagierung:	57'000 CHF
• Mo-Fr.: 8.5 Std. x 251 Tage	280'000 CHF
• Sa: 14.5 Std. x 52 Tage	100'000 CHF
<b>Total Betriebskosten pro Jahr:</b>	<b>380'000 CHF</b>

## 4. Finanzierung

Da die innere „ÖV-Erschliessung des Sulzerareals“ gemäss der kantonalen Angebotsverordnung nicht erforderlich ist, müssen die zusätzlichen Betriebskosten voraussichtlich von der Stadt Winterthur übernommen werden.

Es besteht die Möglichkeit im Rahmen der §20-Regelung beim ZVV ein §20-Angebot zu bestellen. Ist der ZVV bereit auf ein §20-Angebot einzugehen, beteiligt er sich in der Regel mit 10% an den Betriebskosten. Beim Abschluss eines §20-Angebots besteht die Möglichkeit, dass dieses frühestens nach 4 Jahren vom ZVV übernommen werden *kann*, sofern der durchschnittliche Auslastungsgrad der zusätzlich gefahrenen Kurse im Minimum bei 10 Einsteigern pro Kurs und Richtung liegt oder der Kostendeckungsgrad grösser als 30% beträgt.

Wichtig: Es handelt sich um eine *Kann*-Formulierung. Das §20-Angebot muss nicht zwingend übernommen werden.

#### Fazit:

- Im besten Fall, bei einer Beteiligung des ZVV von 10% während der 4-jährigen Testfase, belaufen sich die Kosten für die Stadt Winterthur für die ersten 4 Betriebsjahre auf 342'000 CHF pro Jahr (exkl. MWST), insgesamt somit auf 1'368'00 CHF.
- Im schlechtesten Fall, ohne ZVV-Beteiligung, belaufen sich die Kosten für die Stadt Winterthur auf jährlich wiederkehrend 380'000 CHF, bzw. auf Gesamtkosten von 1'520'000 CHF.

## **5. Erfahrungen mit der Linie 11**

Die Fahrgastzahlen der Linie 11 haben 2014 285'000 Fahrgäste und 660'000 Personenkilometer betragen. Weil mit diesen erfreulichen Zahlen die Kriterien des ZVV erfüllt werden, kann die Linie 11 per Dezember 2015 in das Verbundangebot übertragen werden. Folglich wird der ZVV die Linie ab Fahrplanangebot 2016/17 finanzieren. Damit ändert auch die Bestellerfunktion, welche von der Stadt Winterthur auf den Zürcher Verkehrsverbund übergeht. Änderungen müssen nun im Rahmen des neuen Fahrplanverfahrens 2018/19 beim ZVV beantragt werden.

Die Linie 11 weist heute kein städtisches Angebot auf. Mit einem durchgehenden Viertelstundentakt und einer Ausdehnung des Betriebs auf die Randzeiten wird für die Linie ein höheres Fahrgastpotenzial vermutet. Zielsetzung von Stadtbus im nächsten Fahrplanverfahren ist somit ein Angebot zu finden, mit welchem ohne wesentliche Mehrkosten eine Ausdehnung auf die Randzeiten möglich ist.

## 6. Empfehlung Stadtbus

Die neue Buslinie durch das Sulzerareal wird zweifelslos ihre Kundschaft finden. Es stellt sich aber die Frage, ob der doch beträchtliche finanzielle Aufwand für die Bereitstellung der Infrastruktur und für den Betrieb der neuen Buslinie im Verhältnis zum zusätzlichen Kundennutzen steht. Das Sulzerareal liegt in Fussdistanz zum Hauptbahnhof Winterthur und zum ÖV-Hauptkorridor auf der Zürcherstrasse.

Stadtbus Winterthur kann den Wunsch nach einer Buslinie durch das Sulzerareal nachvollziehen, kommt aber zum Schluss, dass die innere ÖV-Erschliessung des Sulzerareals aus folgenden Gründen nicht zwingend erforderlich ist:

- Gemäss der kantonalen Angebotsverordnung gilt das Sulzerareal als durch den bestehenden ÖV erschlossen.
- Gemäss den ÖV-Güteklassen des kantonalen Amts für Raumentwicklung ist das Sulzerareal gut bis sehr gut an den öffentlichen Verkehr angebunden.
- Eine zusätzliche Buserschliessung ist, in Anbetracht der bereits guten öV-Erschliessung heute, aus Sicht der minimalen Nachfrage (über die ganze Betriebszeit betrachtet) wirtschaftlich fraglich und würde vom ZVV, unter dem Gesichtspunkt des minimalen Kostendeckungsgrades von 30%, nicht finanziert werden.
- Die jährlichen Betriebskosten von CHF 380'000 sind beträchtlich und müssen von der Stadt Winterthur voraussichtlich zu 100% übernommen werden.
- Die Anpassungen für die Infrastruktur sind erheblich. Stadtbus geht davon aus, dass im Strassenraum hohe Beträge (mindestens mehrere 100'000 CHF) investiert werden müssen.
- Bedingt durch die Gebietsentwicklung rechnet Stadtbus mit einem hohen MIV-Verkehrswachstum und damit mit einer hohen Stauanfälligkeit sowie auch mit Eigenbehinderungen am Knoten Zürcherstrasse/Pionierstrasse.

Stadtbus empfiehlt, bei der Arealgestaltung des Werk 1 für eine Durchlässigkeit für Fussgänger und eine gute Zugänglichkeit zur Zürcherstrasse, insbesondere zu den Haltestellen Loki, Brühleck und Sulzer, zu sorgen. Das bestehende Busangebot wird, entsprechend der Nachfrage, im Rahmen der nächsten Fahrplanverfahren verbessert werden, was sich auch positiv für den Bereich Tössfeld auswirken wird. Alternative Erschliessungsformen, wie z.B. durch eine Gondelbahn (vgl. Artikel Winterthurer Zeitung vom 22. Oktober 2014), stellen momentan noch keine befriedigende Option dar.

## 7. Vergleichende Schlussbetrachtung

Das in Zürich Nord liegende Leutschenbachquartier ist bezüglich ÖV-Erschliessung vergleichbar mit dem Sulzerareal (siehe Darstellungen im gleichen Massstab unten). Hier wurde auf eine innere ÖV-Erschliessung seitens der Stadt Zürich bewusst verzichtet. Das Leutschenbachquartier ist analog zum Sulzerareal gut mit ÖV-Haltestellen erschlossen, liegt aber im Gegensatz zum Sulzerareal nicht im Einzugsgebiet eines Fernverkehrsbahnhofs.

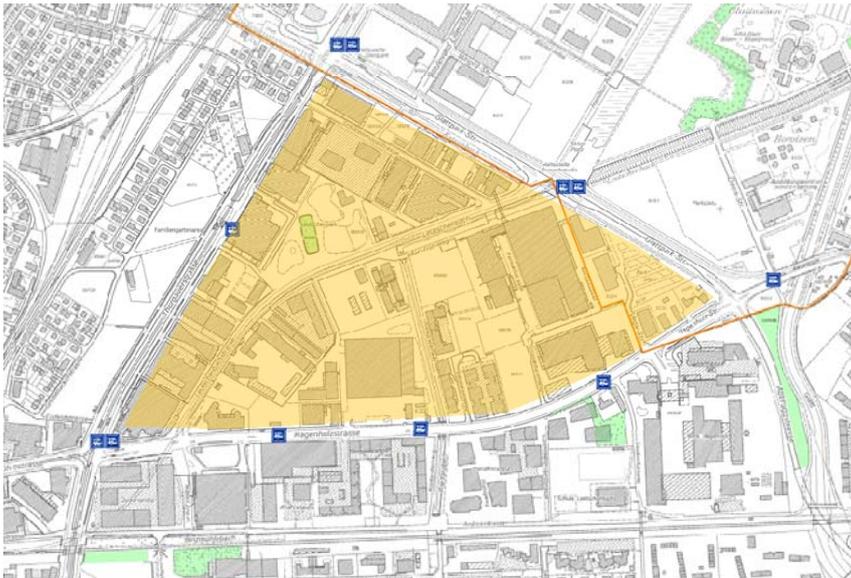


Abb. 10: Zürich, Leutschenbachquartier

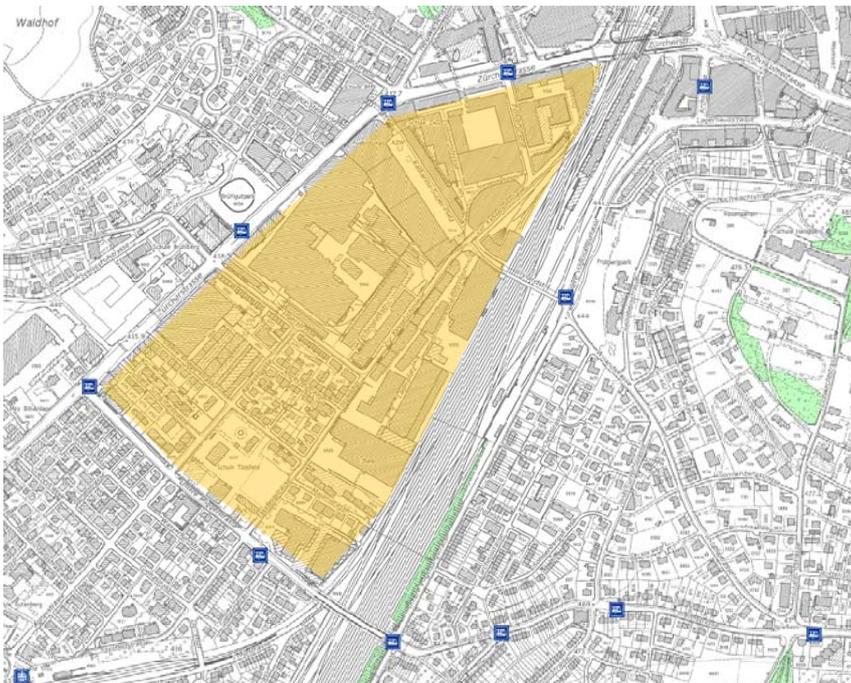


Abb. 11: Winterthur; Sulzerareal: innere ÖV- Erschliessung erwünscht



Protokollauszug vom

29. August 2011

**GGR-Nr. 2010-117**

**Kredit von CHF 567'000 für den dreieinhalbjährigen Versuchsbetrieb zur Ergänzung des Fahrplans der Linie 11 (HB-Storchenbrücke - Tössfeld - Zentrum Töss - Steig)**

---

Der Grosse Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 29. August 2011 beschlossen:

1. Für die ab dem Umbau des Bahnhofplatzes Süd geplante Verdichtung und Optimierung der Buslinie 11 (HB – Storchenbrücke – Tössfeld – Zentrum Töss – Steig) wird ein Gesamtkredit von CHF 651'000 bewilligt und zu Lasten Konto 732000/3610 (Betriebsbeiträge an kantonale Institutionen) wie folgt in den Voranschlag eingestellt: Budget 2012 - CHF 93'000, Finanzplan 2013 bis 2015 je CHF 186'000.

2. Der Stadtrat lässt eine Vorlage zur ÖV-Erschliessung des Gebietes Sulzerareal-Tössfeld (einschliesslich Haltestelle Tössfeld) mit optimaler Linienführung und verbessertem Fahrplantakt erarbeiten (allenfalls in Varianten). Er erstattet dem Grossen Gemeinderat bis spätestens 30.09.2014 Bericht. In diesem legt er auch dar, bis wann diese Erschliessung realisiert werden kann, wie viel sie kostet und wie die Finanzierung geregelt ist.

Für den Grossen Gemeinderat  
Der Ratschreiber:

M. Bernhard

Mitteilung an:

- Dept. Technische Betriebe, Dept. Finanzen, Finanzamt, Stadtbuchhaltung, Finanzkontrolle.