

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Verlustzeiten von öffentlichen Bussen in Winterthur, eingereicht von den Gemeinderäten W. Schurter (CVP) und D. Oswald (SVP)

Am 8. November 2010 reichten Gemeinderat Werner Schurter namens der CVP-Fraktion und Gemeinderat Daniel Oswald namens der SVP-Fraktion mit 45 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

„Die Busse von Stadtbus Winterthur und die Postautos können infolge starkem Verkehrsaufkommen oder verursacht durch Baustellen auf den Strecken ihre Fahrpläne, vor allem in den Spitzenzeiten, kaum mehr einhalten. Dies führt regelmässig zu Anschlussbrüchen an Umsteigepunkte oder an Bahnhöfen. Zudem müssen Zusatzbusse eingesetzt werden, was Mehrkosten zur Folge hat. Die Pünktlichkeit der Stadtbusse wurde in den periodischen Fahrgastumfragen des ZVV in der Vergangenheit als gut, das Erreichen von Anschlüssen allerdings nur als knapp genügend beurteilt. Mit den aktuellen Baustellen auf allen Hauptlinien hat sich die Qualität dieses Jahr spürbar verschlechtert.

Mit dem regionalen Verkehrslenkungs- und Steuerungskonzept (regionale Verkehrssteuerung RVS) Winterthur und Umgebung sollen auf hoch belasteten Hauptstrassen der Betrieb optimiert werden. Dabei soll vor allem die Anschlusssicherung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs berücksichtigt werden. Der Fokus liegt in diesem Konzept auf der Schnittstelle zwischen MIV und ÖV. Aber auch im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK), das zurzeit erarbeitet wird, ist eine funktionierende Transportkette im öffentlichen Verkehr ein zentrales Anliegen.

In diesem Zusammenhang stellen sich an den Stadtrat folgende Fragen:

- 1. Wie beurteilt der Stadtrat die Situation der Verlustzeiten der öffentlichen Busse? Wo liegen die Gründe für die aktuelle Situation?*
- 2. Um viele Minuten halten die Stadtbusse und Postauto durchschnittlich pro Werktag in den Hauptverkehrszeiten die Fahrpläne nicht ein?*
- 3. Welche Mehrkosten verursachen die Zusatzbusse, die eingesetzt werden müssen, weil die Fahrpläne bzw. die Umläufe nicht eingehalten werden können?*
- 4. Wo ortet der Stadtrat Handlungsbedarf und welche Massnahmen sind zur Verbesserung der Situation geplant bzw. werden wann wo umgesetzt?*
- 5. Welche Baustellen sind an neuralgischen Standorten in den nächsten beiden Jahren geplant und wie wird dabei eine akzeptable Situation für die Busse sichergestellt?*
- 6. Wie fliesst diese Thematik in das aktuelle sGVK ein?“*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Im Zusammenhang zum Thema 'Verlustzeiten von öffentlichen Bussen in Winterthur' umreissen die eingangs der Interpellation gemachten Aussagen sowie die spezifischen Fragestellungen bereits das Problemfeld. Im Fokus stehen hier vor allem die zu einem hohen Grad systematisch auftretenden Verlustzeiten, die weder auf Einzelereignisse (z.B. Unfall) zurückzuführen sind, noch durch spezifische Fahrplanprofile (vgl. auch Antwort 2) abgedeckt werden können.

Es geht im Kern um Verlustzeiten, welche

- meistens zeitlich wie örtlich lokalisierbar sind,
- nur in sehr geringem Masse betrieblich begründet sind (z.B. Fahrweise),
- jedoch in hohem Masse von externen Faktoren des Verkehrsumfeldes abhängen.

Die in der Praxis feststellbaren Verlustzeiten haben folglich verschiedene Dimensionen:

- Unterbrochene Reiseketten: Als deutlichste Folge gelten verpasste Anschlüsse auf/von S-Bahn und Fernverkehrsverbindungen
- Ungenügende Wirtschaftlichkeit: Zur Erbringung der gleichen Fahrplanleistung sind kostenintensive, jedoch von der Kundschaft nicht wahrnehmbare Mehrleistungen, meist in Form von Zusatzkursen, notwendig.
- Verhinderte Angebotsentwicklung: Die dadurch reduzierten Ressourcen fehlen für Angebotserweiterungen, z.B. für Fahrplanverdichtung, längere Betriebszeiten oder für eine bessere Abdeckung noch unerschlossener Stadtgebiete.
- Imageverlust: Die objektiv und subjektiv wahrnehmbaren Folgen haben nachweisbare Folgen auf das Image. So schnitt Stadtbus bei der Servicequalitätsmessung 2009 und 2010 beim Kriterium Pünktlichkeit nur mittelmässig ab.

2010 erreichten rund 90% aller Fahrgäste von Stadtbus ihr Ziel pünktlich, so dass unter Berücksichtigung der Lastrichtungen in über 95% der Fälle der Anschluss erreicht werden konnte. Im Durchschnitt verpasste somit jeder Fahrgast den Zug oder Bus weniger als 1 Mal monatlich. Ein guter Durchschnitt nützt dem einzelnen Fahrgast aber wenig. Die Situation hat sich jedoch 2010 mit andauernden Grossbaustellen auf allen Hauptlinien spürbar verschlechtert und die hohen internen Zielsetzungen von Stadtbus konnten trotz Stabilisierungsmassnahmen nicht erreicht werden. Damit mittelfristig eine gute Anschlussqualität sichergestellt werden kann, sind zur Steuerung des Gesamtverkehrs Massnahmen in verschiedenen Bereichen unumgänglich. Insbesondere sind im Bereich von Einmündungen, Signalisationen, Busspuren, zusätzlichen Lichtsignalen und besseren Busbevorzugungen an den bestehenden Lichtsignalen umfangreiche Anpassungen anzustreben.

Der Stadtrat hat dazu ein städtisches Gesamtverkehrskonzept erstellt, das auch zu der Frage der Busbevorzugung konkrete Projekte und Massnahmen vorschlägt, welche zügig voranzutreiben und umzusetzen sind.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

„Wie beurteilt der Stadtrat die Situation der Verlustzeiten der öffentlichen Busse? Wo liegen die Gründe für die aktuelle Situation?“

Wie bereits erwähnt, haben sich die Verlustzeiten bedingt durch die Bautätigkeit und das Wachstum der Stadt erhöht. Die Standortqualitäten Winterthurs (für Firmen wie Private) stehen bezüglich funktionierendem, attraktivem Mobilitätsangebot sowie dem Image generell im Wettbewerb mit Nachbarstädten oder -agglomerationen. Diese Standortqualitäten haben gelitten. Ohne Gegenmassnahmen wird sich die Problematik der Stadtbus-Verlustzeiten weiter verschärfen, was hauptsächlich auf folgenden Indikatoren gründet:

- bauliche Entwicklung: die bisherige jährliche Zunahme von Einwohnerinnen und Einwohnern beträgt 1,4% und liegt damit über dem Schnitt der Stadt Zürich
- anhaltende Verkehrszunahme: für die Zentrumsgebiete Stadtmitte und Neuhegi wird eine Zunahme der Personenbewegungen bis 2030 von 25% respektive 43% prognostiziert

- gebremster öV-Angebotsausbau: die durch kantonale Sparmassnahmen reduzierten Mittel für die Angebotsplanung fliessen in die Stabilisierung mit geringem Kundennutzen

Aufgrund der politischen Lage und der teilweise komplexen Massnahmen mit entsprechenden Kostenfolgen sind eine klare Eingrenzung, systematische Analyse und Gewichtung der Ursachen unabdingbar. Aufgrund teils noch laufender Untersuchungen des Kernnetzes lassen sich folgende Problemfelder feststellen:

- Verkehrssteuerung/-regelung: Die Lichtsignalsteuerung entlang wichtiger Buskorridore ist primär auf MIV-Durchsatz (Busbevorzugung durch verlängerte Grünphasen, aber keine Sprungpriorität) ausgelegt mit tageszeitabhängiger Staubildung, Behinderung der Busabfahrt aus Haltestellen, Rückstau an Lichtsignalen mit verpassten Busdurchfahrten innerhalb der dafür vorgesehenen Grünphase
- Fehlende Lichtsignalanlagen, um den Bussen die notwendige Zeit oder den notwendigen Platz einzuräumen
- Vortrittsbelastungen: bei Knoten ohne Lichtsignal und bei Übergängen des Fahrwegs an Busspurenden sowie bei Haltestellen führen vornehmlich bei hohem Verkehrsaufkommen zu Verzögerungen beim Eintritt in das reguläre Verkehrsregime.
- Fehlende oder zu kurze Busspuren in Kombination mit zu grossen Verkehrsmengen, welche während den Grünphasen nicht vollständig abgebaut werden können.

Die genannten Problemfelder wurden auch in der kantonalen Studie zur regionalen Verkehrssteuerung aus dem Jahre 2005 (RVS-Konzept) sowie im städtischen Gesamtverkehrskonzept festgehalten.

Zur Frage 2:

„Um viele Minuten halten die Stadtbusse und Postauto durchschnittlich pro Werktag in den Hauptverkehrszeiten die Fahrpläne nicht ein?“

Je nach Tageszeit und Verkehrsaufkommen variiert die notwendige Fahrplanzeit: In der Regel kommen je Stadtbuslinie die unterschiedlichen Fahrzeiten in Form von ein bis zwei Fahrplanprofilen zur Haupt- (HVZ) und Randverkehrszeit (RVZ) zur Anwendung. Diese variieren je Umlauflänge um einige Minuten. Die Fahrplanprofile zur HVZ decken einerseits die 'natürlichen', längeren Umlaufzeiten aufgrund des allgemein grösseren Verkehrsaufkommens und der längeren Haltestellen-Aufenthaltszeiten ab. In zunehmendem Masse werden aber auch regelmässig auftretende Fahrzeitverzögerungen in der Fahrplangestaltung bzw. im Fahrbetrieb (Kursverstärkungen) mitberücksichtigt. Beispielsweise werden im Fahrplanprofil der Linie 3 bereits bis zu 16 Minuten Verzögerung pro Umlauf berücksichtigt, was bisher keine verbesserte Pünktlichkeit erbrachte. Die Problematik für die Fahrplangestaltung und den Fahrbetrieb liegt bei den zusätzlichen, nicht im Fahrplan berücksichtigten und nicht vorhersehbar auftretenden Fahrzeitverzögerungen, welche auf einzelnen Linien in Einzelfällen Verspätungen bis zu 15 Minuten pro Kurs verursachen. Die durchschnittlichen Fahrplanabweichungen zur HVZ decken in dem Zusammenhang nur einen Teil des Problems ab. Diese können derzeit aber infolge softwarebedingter Probleme nicht ausgewertet werden. Gravierend ist der z.T. grosse Streuungsbereich zwischen verzögerungsfreien und behinderten Fahrten und damit die nicht zu bewerkstellende Planbarkeit. Am Beispiel der Linie 1 ist dabei ersichtlich, dass die Fahrzeitstreuung zur HVZ bis zu 11 Minuten ausmachen kann, wobei bereits verzögerungsarme Kurse ca. 1-2 Minuten Fahrplanabweichung vom Soll-Wert aufweisen. Diese Diskrepanz hängt nicht von der individuellen Fahrweise, sondern von den beschriebenen, externen Faktoren ab.

Eine summarische Betrachtung und Auswertung zu den Verlustzeiten über alle Linien bedingte eine vertiefte aufwändige Untersuchung.

Zur Frage 3:

„Welche Mehrkosten verursachen die Zusatzbusse, die eingesetzt werden müssen, weil die Fahrpläne bzw. die Umläufe nicht eingehalten werden können?“

Zu unterscheiden sind Zusatzkosten für Fahrplan-Stabilisierungsmassnahmen für Dispositionsfahrzeuge zur Entlastung von Regulärkursen (z.B. Schülerkurse), Fahrplan-Pufferzeiten, meist an Endhalten zum Auffangen von Verspätungen und Pikett-Fahrzeuge, welche nur im Notfall zum Einsatz kommen, aber dennoch kostenmässig (Personalkosten) ins Gewicht fallen.

Eine grobe, summarische Abschätzung über alle Stadtbuslinien lässt vermuten, dass durch diese grösstenteils vermeidbaren Sicherungsmassnahmen jährlich steigende Zusatzkosten in der Grössenordnung von rund Fr. 750'000 pro Jahr entstehen. Diese erhöhen sich beim Vorliegen von Grossbaustellen (Sanierung Tösstalstrasse, Bahnhofsumbau) massiv.

Zur Frage 4:

„Wo ortet der Stadtrat Handlungsbedarf und welche Massnahmen sind zur Verbesserung der Situation geplant bzw. werden wann wo umgesetzt?“

Die Massnahmenplanung soll vor dem Hintergrund der folgenden politischen Zielsetzungen aus den Legislatorschwerpunkten 2010 bis 2014 und der Mobilitäts-Charta geschehen:

- "Stadtbus Winterthur soll innerhalb des Zürcher Verkehrsverbundes an Konkurrenzfähigkeit gewinnen."
- "Die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus sollen verkürzt und zeitlich verbessert werden."
- "Im Verlaufe der Legislatur müssen weitere Busspuren geschaffen werden."
- "... die heutige Lichtsignalsteuerung muss grundlegend überprüft werden."
- "Das öV-Angebot bietet attraktive Transportketten von höchstmöglicher zeitlicher und örtlicher Verfügbarkeit für den Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr."
- "Gemäss dem Grundsatz der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums wird der öffentliche Verkehr konsequent priorisiert."

Das Massnahmespektrum wird bereits in der Antwort zur Frage 1 umrissen. Die dargestellte Reihenfolge - Verkehrssteuerung, Verkehrsregime, Fahrweg – gibt auch in etwa die Relevanz bezüglich der Verlustzeiten bzw. des Verbesserungspotentials wieder. Eine weitere Differenzierung bezüglich der Örtlichkeit ist aufgrund der Linienbündelung, Fahrzeugauslastung und Lastrichtung denkbar. Die in einer aktuellen Studie für die Buslinien 5, 7 und 14 bisher festgestellten Hauptproblembereiche liegen auf allen Korridoren, insbesondere bei der Zürcherstrasse von Zentrum Töss bis Brühleck, auf der Technikumstrasse bei der Ausfahrt HB, bei sämtlichen Knoten im Bereich Taleck und General-Guisan Strasse, bei der St. Gallerstrasse im Bereich Thurgauer-, Grüzefeld-, Industriestrasse sowie bei der Seenerstrasse zwischen dem Knoten Sulzer-Allee bis Frauenfelderstrasse vor.

Die wichtigsten Massnahmen, die betroffenen Linien sowie das geschätzte Verbesserungspotential sind nachfolgend zusammengestellt. Ausgewählt wurden Massnahmen nach den Gesichtspunkten Dringlichkeit, Effektivität, Kompatibilität mit weitergehenden Massnahmen (z.B. im Zusammenhang mit den öV-Hochleistungskorridoren gemäss sGVK 2010).

Nr.	Ort (> Fahrtrichtung)	Massnahmen	Potential (je Rtg. zur HVZ)	Linien
2	Schlosstalstr. > Zürcherstr.	Busspur neu, Koordination LSA 602	120"	7
3	Zürcherstr. > Emil-Klöti-Str.	Koordination LSA 603, Verlängerung Busspur	je ca. 30"	1, 5, 11, 660
4	Obertor > General-Guisan-Str. > St.Gallerstr.	LSA neu (Obertor), Verlegung FG-Übergang Seidenstr. und Verlängerung Linksabbieger St.Gallerstr., Koordination LSA 101	ca. 90"	5, 14
5	St.Gallerstr. > Thurgauerstr. > Grüzefeldstr.	Koordination LSA 207, 210	je ca. 30"	3, 5, 14
6	St.Gallerstr. > Pflanzschulstr.	Koordination LSA 206	120"	3, 5, 14
7	Grüzefeldstr. > St.Gallerstr.	Koordination LSA 210	ca. 30"	3, 5, 14
8	Rudolf-Diesel- > Industriestr.	Bussignal, ev. LSA neu	ca. 30"	3, 5, 14
9	Rudolf-Diesel- > Seenerstr.	LSA neu	ca. 30"	5, 14
10	Seenerstr. > Frauenfelderstr.	Busspurverlängerung, zusätzliche LSA zw. Sulzer-Allee und Hegi-feldstrasse	120"	5, 15

Einige der aufgeführten Massnahmen decken sich auch mit den Empfehlungen aus dem RVS-Konzept 2005 bzw. sind im Agglomerationsprogramm 1 als bis spätestens 2014 (Baubeginn) umzusetzende Massnahme aufgeführt.

Zur Frage 5:

„Welche Baustellen sind an neuralgischen Standorten in den nächsten beiden Jahren geplant und wie wird dabei eine akzeptable Situation für die Busse sichergestellt?“

Aktuelle Erfahrungen zeigen, dass Baustellen einen massgeblichen Einfluss auf den Fahrplan haben. Die Bauphasenplanung erfolgt deshalb in Absprache zwischen Tiefbauamt, Stadtbuss und Stadtpolizei. Der Fahrplanstabilisierung dienlich sind möglichst kurze Bauphasen- resp. Teilbaustellen. Dies führt jedoch zwangsläufig zu längeren Bauzeiten. So gilt es, von Fall zu Fall das Optimum zwischen Länge der Teilbaustellen, Bauzeit und Behinderungen für die Verkehrsteilnehmenden zu finden. Bei grösseren Deckbelageinbauten wird angestrebt, diese während der Ferienzeit und/oder an Wochenenden auszuführen.

Für folgende Projekte, mit Baubeginn in den nächsten zwei Jahren, ist die detaillierte Bauphasenplanung im Gang:

- Tösstalstrasse, Seener- bis Landvogt Waser-Strasse, Strassen- und Knotensanierung
- Schlosstalstrasse, Knoten Wieshof- / Schlosstalstrasse, Neubau
- Schlosstalstrasse, Bushaltestelle Schöntal, Neue Linienführung Linie 7 / 14
- Wülflingerstrasse / Neuwiesenstrasse, Knoten, Umbau und Instandstellung
- Breitestrasse, Breiteplatz bis Langgasse, Umbau und Instandstellung
- Lindstrasse, Brücke über SBB, Instandsetzung
- Bahnhofplatz Süd (Masterplan Bahnhof): Überdachung, Oberflächen.

Am Beispiel der Grossprojekte Tösstalstrasse und Bahnhofplatz Süd kann aber auch exemplarisch dargestellt werden, welche finanziellen Folgen Massnahmen zur Fahrplanstabilisierung für die Stadtbusbetriebe haben. Durch die Bauarbeiten am Bahnhofplatz Süd sind Anpassungen des Linien-/Fahrplankonzepts mit geschätzten Zusatzkosten von rund 800'000 Franken erforderlich. Durch die Bauarbeiten auf der Tösstalstrasse im Zentrum Seen sind zusätzliche Betriebsleistungen ('Baustellenfahrplan') von Februar bis Juli 2011 nötig, die Zusatzkosten von rund 250'000 Franken auslösen.

Die Mehrzahl der genannten Projekte wird nach Abschluss der Bauarbeiten eine Verbesserung des regulären Busbetriebs bewirken bzw. sind die Anliegen von Stadtbus mitunter Mit-auslöser für das jeweilige Projekt.

Zur Frage 6:

„Wie fliesst diese Thematik in das aktuelle sGVK ein?“

Unter dem Begriff "RVS (Regionale Verkehrssteuerung Winterthur): Sanierung / Umgestaltung Verlustpunkte öV" werden verschiedene Massnahmen in die übergeordneten Planungen (u.a. das sGVK) mit verschiedenen Umsetzungshorizonten eingebracht:

Sofort-/kurzfristig: Der Stadtrat unternimmt im Rahmen laufender übergeordneter wie städtischer Planungen verschiedene Anstrengungen, die direkt eine Verbesserung des Stadtbusbetriebs bewirken. Im Rahmen des laufenden Agglomerationsprogramms der 1. Generation werden, ergänzend zu den Massnahmen aus dem RVS-Konzept 2005, aktuelle und kurzfristig umsetzbare Massnahmen eingegeben. Der kurzfristige Umsetzungshorizont dieses Agglomerationsprogramms (spätestens 2014) zwingt die Stadt zu einer sofortigen Planung, kurzen Bewilligungsverfahren und einer raschen Umsetzung.

Mittelfristig: Im Rahmen des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK 2010) wurde eine Reihe weiterer kurz- bis mittelfristiger Massnahmen geplant. U.a. ist auf den neuralgischen Abschnitten ein öV-Hochleistungskorridor geplant (Achsen Zürcher- / Technikum- / Stadthaus- / St. Gallerstrasse / Sulzer-Allee und Tösstal- / Hauptbahnhof / Wülflingerstrasse). Die Konzeptvertiefungsarbeiten (technische, betriebliche Machbarkeit) sind bereits in Auftrag gegeben. Mitte Jahr werden erste Ergebnisse erwartet. Die konkreten Massnahmen sollen via die aus dem sGVK fliessenden Teilmassnahmen in das Agglomerationsprogramm 2 Mitte 2012 an den Bund eingereicht werden. Der Umsetzungshorizont dieser Massnahmen ist für den Zeitraum 2015 -2018 geplant.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder