

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

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

Antrag:

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 567'000 bewilligt und zu Lasten Konto 732000/3610 (Betriebsbeiträge an kantonale Institutionen) wie folgt in den Voranschlag eingestellt:

Budget 2012	CHF 81'000.--
Finanzplan 2013 bis 2015 je	CHF 162'000.--

Weisung:

Zusammenfassung

Die Erschliessung der Quartiere Breite und Tössfeld, aber auch Eisweiher und Vogelsang durch den öffentlichen Verkehr ist seit längerem Gegenstand von Diskussionen und Planungsstudien. Seit mehreren Jahren ist geplant und mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) abgesprochen, die Buslinie 4 (Breitebus) betrieblich zu optimieren. Durch deren Linienführung via Untere Vogelsangstrasse statt durch die Zürcherstrasse wird ein Viertelstundentakt mit einem einzigen Fahrzeug möglich. Diesem Vorteil für die Breite und das Eisweiherquartier (deutlich verkürzte Fahrzeiten auf der Hinreise) steht der Nachteil gegenüber, dass die wichtige Haltestelle "Tössfeld" nicht mehr bedient würde. Mit einer geänderten Linienführung der Buslinie 11 (Hauptbahnhof – Töss – Steig) lässt sich dieser Nachteil mit geringfügigem Mehraufwand kompensieren.

Neu soll diese Buslinie 11 vom Hauptbahnhof statt via Zürcherstrasse via Untere Vogelsangstrasse – Storchenbrücke – Tössfeld – Gaswerk zum Zentrum Töss und danach auf der angestammten direkten Linienführung ins Quartier Steig geführt werden (Beilage 1). Gleichzeitig kann der Fahrplan dieser Linie auf einen durchgängigen Halbstundentakt verdichtet werden. Die entsprechende Finanzierung ist vom ZVV ab Betriebsbeginn der neuen Linienführung zugesichert für den Halbstundentakt von Montag bis Freitag. Einzig für den ergänzenden Betrieb in den Hauptverkehrszeiten und am Samstag verlangt der ZVV – gestützt auf § 20 des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) – eine "Anschubfinanzierung" durch die Stadt Winterthur. Damit sowohl der Arbeitspendel- als auch der Einkaufsverkehr besser abgedeckt werden können, sind die Fahrplanverdichtung (Viertelstundentakt) in den Spitzenverkehrszeiten wie auch der samstägliche Betrieb der neu geführten Linie ab Betriebsbeginn angezeigt. Deshalb wird ein Gesamtkredit von CHF 567'000 für die Anschubfinanzierung während der ersten dreieinhalb Jahre beantragt. Ein grosser

Vorteil der neuen Linienführung sind im Weiteren die wesentlich besseren Verbindungen von den Quartieren Tössfeld, Vogelsang und Steig zum Zentrum Töss. Die Zürcherstrasse wird zudem an neuralgischen Knoten sehr wesentlich entlastet, was den Zielvorstellungen des Projektes Zürcherstrasse stark entgegenkommt.

1. Ausgangslage

Die Stadt unternimmt grosse Anstrengungen, damit das weiträumige ehemalige Industrieareal im Stadtzentrum umgenutzt und entwickelt werden kann. Das Areal ist durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) durchwegs gut erschlossen. Die Knoten, insbesondere an der Zürcherstrasse, verfügen aber nur über eine beschränkte Verkehrskapazität. Um das Areal Sulzer Stadtmitte entwickeln zu können, ist es unabdingbar, dieses mit dem öffentlichen Verkehr attraktiv zu erschliessen, so dass sich in der Folge ein hoher „Modalsplit“ (hoher Verkehrsanteil des öffentlichen Verkehrs, insbesondere von Stadtbus, am Gesamtverkehrsaufkommen) einstellt. Zur Förderung der Arealentwicklung wurde deshalb 2007 vorgeschlagen, möglichst bald eine neue Linie 16 (via Tössfeldstrasse) einzuführen, um die übergeordneten Zielsetzungen im Bereich des Sulzer Areals Stadtmitte zu erreichen.

Der ZVV ist derzeit aus finanziellen Gründen nicht bereit, eine Anschubfinanzierung dieses Zusatzangebots zu übernehmen. Bei Führung der Linie 16 als "kurze" Ringlinie (via Untere Vogelsangstrasse – Storchenbrücke – Tössfeldstrasse – Pionierstrasse) wäre mit jährlich wiederkehrenden Kosten von rund CHF 550'000 zu rechnen gewesen. Deshalb wurde eine kostengünstigere Variante gesucht. Eine solche konnte mit einigen Abstrichen in einer neuen Linienführung und einer Verdichtung der Linie 11 gefunden werden (Beilage 1). Dennoch wird der ZVV zur Vermeidung von Präjudizien auch diese günstigere Variante kurzfristig nicht vollumfänglich finanzieren. Darum muss ein Teil der Verdichtung der Linie 11 in der Anfangsphase, insbesondere samstags und in den Spitzenverkehrszeiten, als Angebot gemäss § 20 des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) durch die Stadt Winterthur mitfinanziert werden.

Bereits im Antrag und Bericht zum Postulat betreffend neue Linienführung der Buslinie 4 vom November 2006 (GGR 2005-080) hielt der Stadtrat fest, dass er die Ansicht grundsätzlich teilt, eine Verbesserung der öV-Erschliessung des Sulzer Areals Stadtmitte, insbesondere in den rückwärtigen Bereichen (Lagerplatz-Areal, Technopark, Architektur-Abteilung zhaw) sei erstrebenswert. Allerdings sollte dieses Ziel nicht durch eine Verlegung der Linie 4, sondern durch eine neue Linienführung der Buslinie 7 angestrebt werden. Im Weiteren erschien es wünschbar, die Zürcherstrasse im Abschnitt zwischen den Haltestellen "Sulzer" und "Gaswerk" von den heute total 5 (rein städtischen) Buslinien etwas zu entlasten. Um Schleichverkehr in der Tössfeldstrasse zu verhindern, war es sinnvoll, dazu detaillierte Abklärungen durch ein externes Verkehrsplanungsbüro vornehmen zu lassen.

2. Ergebnis der Studie zur neuen Linienführung der Linie 7

Ein Winterthurer Büro für Verkehrsplanung hat im März 2007 die neue, mögliche Linienführung der Linie 7 durch die Tössfeldstrasse geprüft. Die Studie kommt zum Ergebnis, dass das Fahrgastpotenzial entlang der Tössfeldstrasse sehr gross ist und mit einer neuen Linienführung besser bedient werden könnte. Allerdings wäre bei einer Taktverdichtung (z.B. 7.5'-Takt) der Ausbau der Tössfeldstrasse auf 6.50 m Breite für den Kreuzungsfall der Gelenkbusse zwingend notwendig, was eine Lösung mit der Linie 7 kurzfristig verunmöglicht. Grosse Probleme böte auch die Kapazität der Linie 7, die ab dem Tössfeldquartier und dem Sulzer Areal, also kurz vor dem Bahnhof, noch zusätzlich ca. 50 Fahrgäste pro Bus bedienen

müsste. Die Linienführung der Linie 7 gemäss Variante 1 über die Tössfeldstrasse ist somit trotz interessanter Nachfrage nicht praktikabel.

3. Variantenstudie Linienführung Linie 4 und 11

Eine veränderte Linienführung der Linie 4 via Tössfeldstrasse wurde im Rahmen des Variantenstudiums ebenfalls geprüft. Es würden sich dadurch – bei einer Verdoppelung der Kosten – aber eher längere und damit unattraktive Umwegfahrten für die Fahrgäste ergeben. Eine solche Linienführung wurde vom ZVV aus Gründen der zu erwartenden geringen Nachfrage abgelehnt. Zudem wird die Haltekante E (Haltekante der heutigen Linie 4; Beilage 2) im Rahmen des Umbaus des Bahnhofplatzes Süd in die Archstrasse verlegt. Damit muss die Linie 4 ohnehin via Untere Vogelsangstrasse in die Breite geführt werden. Dies hat betrieblich den Vorteil, dass mit zwei Fahrzeugen ein stabiler (verspätungsarmer) 7.5 Minuten-Takt und mit einem Fahrzeug ein stabiler 15 Minuten-Takt gefahren werden kann. Grosser Vorteil dieser kürzeren Linienführung für den "Breitebus" ist die direkte Erschliessung insbesondere der wachsenden Quartiere im Bereich Eisweiher-Zeughaus. Gleichzeitig entfällt aber eine Bedienung der zweitstärksten Haltestelle "Tössfeld" (Beilage 3). Weil in der Tössfeldstrasse über längere Perioden Tiefbauarbeiten durchzuführen sind, fällt in der kommenden Fahrplanperiode auch eine Linienführung der Linie 11 via Tössfeldstrasse einstweilen ausser Betracht.

Der ZVV unterstützt die neue Linienführung der Linie 4 und ist bereit, die neue Linienführung der Linie 11 über die Untere Vogelsangstrasse mit einem durchgehenden Betrieb über den ganzen Tag zu finanzieren. Diese Linienführung hat den Vorteil, dass das Gebiet (Storchenbrücke – Tössfeld) tagsüber einen Gegenrichtungsverkehr erhält und damit sowohl zum Hauptbahnhof als auch beim Zentrum Töss sehr gute Verbindungen hergestellt werden. Allerdings reduziert sich das vom ZVV finanzierte Angebot im Tössfeld vom heutigen 10-Minutentakt auf einen Halbstundentakt. Bedingt durch die finanzielle Situation sind weitere Verdichtungen und ein Betrieb am Samstag derzeit durch den ZVV nicht finanzierbar.

Die Linie 11 fährt gemäss aktuellem Fahrplanentwurf Montag bis Samstag von 06:00 bis 19:30 Uhr im 30-Minutentakt und soll in der Hauptverkehrszeit (von 06.30 bis 08.30 Uhr und von 16.15 bis 18.15 Uhr) einen 15-Minutentakt erhalten. Auf ein Abendangebot und ein Sonntagsangebot wird verzichtet, da dann die Linien an der Zürcherstrasse sowie die S-Bahnlinie 41 (Winterthur – Bülach) genutzt werden können und die erwartete Nachfrage das Zusatzangebot in den Randverkehrszeiten nicht rechtfertigt. Im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2010-2011 wurde der Fahrplan der Linie 11 bereits vernehmlassungsweise publiziert. Dies war deshalb notwendig, weil mit der Einführung der Linie 11 eine Fahrweg- und Reisezeitverkürzung der Linie 4 einhergeht. Es sind zu beiden Linien keine Rekurse oder Begehren eingereicht worden und die Idee wurde durchwegs begrüsst. Der Fahrplan kann somit unter der Prämisse des Finanzierungsbeitrags durch die Stadt Winterthur entsprechend angepasst werden.

4. Grundsatz der Finanzierung gemäss PVG § 20

Transportunternehmen und Gemeinden sind berechtigt, über das Verbundangebot hinaus zusätzliche Linien und Linienergänzungen zum Verbundtarif einzuführen und Fahrplanverdichtungen vorzunehmen. Die Gemeinden tragen die Kosten dieser zusätzlichen Verkehrsangebote (PVG § 20). In der Regel ergibt sich eine Vorfinanzierungszeit von ca. 4 Jahren; in diesem Falle sind es drei Jahre und sechs Monate, d.h. vom Juni 2012 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015. Der Einfachheit halber entschädigt der ZVV bei einem Versuchsbetrieb pauschal 10 % der in Rechnung gestellten Kosten als Einnahmenanteil. Für die

Übernahme ins Verbundangebot werden mindestens ein Kostendeckungsgrad von 30 % oder durchschnittlich 10 Einsteigende pro Kurs erforderlich sein. Die Übernahme wird erstmals auf das Jahr 2015 (Fahrplanwechsel Dezember 2014) möglich sein. Wird in den Jahren 2012 bis 2014 die minimale Vorgabe der Fahrgastfrequenz nicht erfüllt, so dass eine Übernahme des vorliegenden Angebotes gemäss PVG durch den ZVV nicht erfolgen kann, so werden die Kosten für eine weitere Fahrplanperiode dem Gemeinderat zu beantragen und weiter zu budgetieren sein. Sollte der Grosse Gemeinderat die Weiterfinanzierung dannzumal ablehnen, müsste der Fahrplan ausgedünnt werden, um Betriebskosten zu sparen.

5. Erwartete Nachfrage der Versuchsperiode 2012-2014

Gemäss den Vorgaben des ZVV müssen mindestens 10 Fahrgäste pro Kurs transportiert werden, damit gemäss PVG eine Übernahme des Angebots in das ordentliche Verbundangebot möglich ist. Aufgrund der erwarteten Entwicklung der tangierten Areale und der heutigen Nachfrageprognose wird dieser Wert mittelfristig erreicht und übertroffen werden. Es darf erwartet werden, dass die Mindestzahlen durch eine Umlagerung von der Linie 1, 5 und 7 in den Hauptverkehrszeiten und samstags sehr rasch erreicht werden. Das Angebot muss mit dem Baubeginn des Bahnhofplatzes Süd abgestimmt sein. Da sich dieser auf Frühsommer 2012 verschoben hat, wird die Betriebsaufnahme der neuen Linienführung dem neuen Termin angepasst. Gerade für das sich noch entwickelnde Sulzer Areal Stadtmitte ist es wesentlich, rechtzeitig Erfahrungen über die Akzeptanz einer bestimmten Buslinienführung zu erhalten. Von Interesse wird unter anderem die Zahl der Ein- und Aussteigenden an der geplanten (provisorischen) Haltestelle "Wylandbrücke" sein. Je nach Erfolg dieser provisorischen Haltestelle wäre eine spätere Linienführung der Linie 11 via Pionierstrasse und Tössfeldstrasse nochmals zu prüfen. Die Haltestelle "Wylandbrücke" wird andererseits auch das Vogelsangquartier, die Haltestelle "Tössfeld" ihrerseits das Tössfeldquartier bedienen, was die Bedeutung der Linie 11 für beide genannten Quartiere sehr deutlich erhöht. Die Zukunft des Zentrums Töss ist ungewiss. Die Nutzungsschwerpunkte entlang der Zürcherstrasse werden sich jedenfalls stärker in Richtung Stadt (Sulzerareal Werke 1 und 3) und längerfristig vielleicht auch nach Süden (Rieterareal) verlagern. In diesem Kontext wird die Linie 11 jedoch dazu beitragen, die Verbindungen Töss –Tössfeld – Vogelsang zu stärken und die Attraktivität zentraler Standorte in Töss zu verbessern.

6. Kosten des Betriebes

Die Zusatzkosten der Linie 11 für die Verdichtungen montags bis freitags und den Betrieb am Samstag belaufen sich auf jährlich 312'000 Franken. Der ZVV ist bereit, Einsparungen durch die Verkürzung der Linie 4 von 150'000 Franken anzurechnen. Mit diesen Mitteln kann der durchgängige Halbstundentakt über den ganzen Tag abgedeckt werden. Die jährlichen Nettoaufwendungen für die Stadt belaufen sich damit im Jahr 2012 anteilig auf 81'000 Franken und für die Jahre 2013 bis 2015 auf je 162'000 Franken. Die einmaligen Linienanpassungskosten (Stelen, Liniennetzpläne, Fahrpläne, Anpassungen Leitsystem, etc.) gehen zu Lasten ZVV. Bis zur definitiven Aufnahme ins Verbundangebot werden an der Strasse nur geringfügige Anpassungen (Markierung der Haltestellen) vorgenommen. Die Haltestelle "Storchenbrücke" ist bereits für eine Bedienung in beiden Fahrtrichtungen ausgerüstet.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

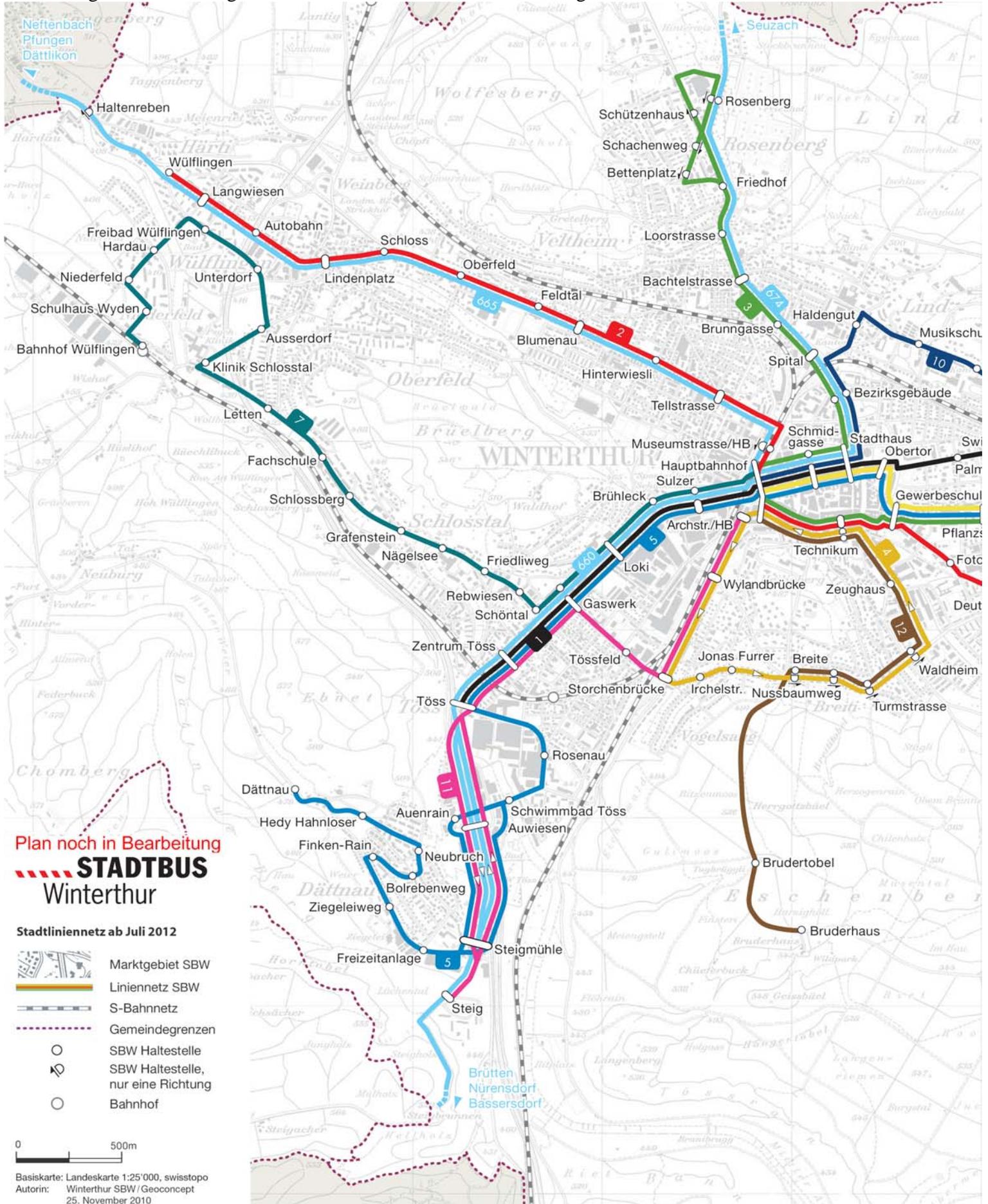
E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

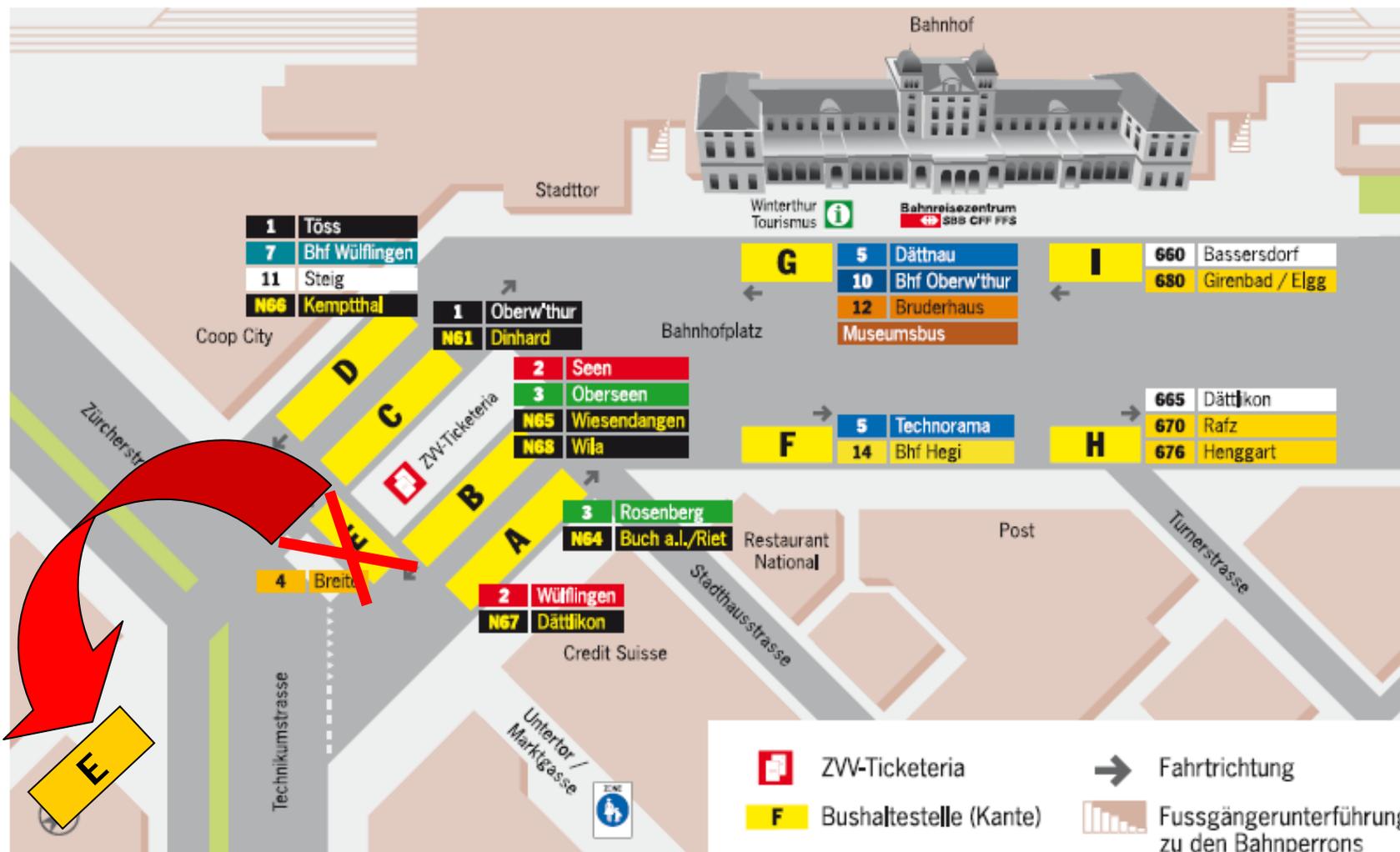
A. Frauenfelder

Beilagen:

- Grundkonzept Linie 4/11 (Beilage 1)
- Haltestellenplan Hauptbahnhof (Beilage 2)
- Haltestelle Tössfeld (Beilage 3)



HALTESTELLENPLAN HAUPTBAHNHOF

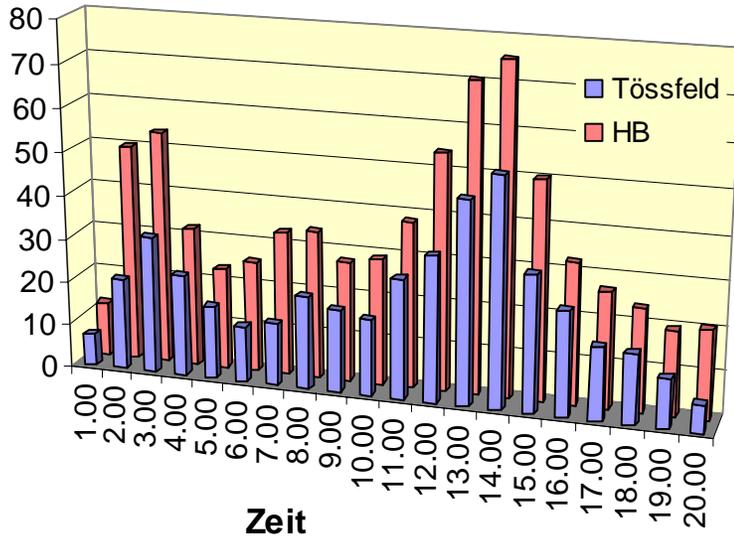


STADTBUS
Winterthur

Haltestelle Tössfeld:

Halb so wichtig wie der HB, aber doppelt so wichtig wie die meisten anderen Haltestellen der Linie 4 (HB-Breite-HB)

Frequenzen pro Stundenintervall 2008



Frequenzen pro Haltestelle 2008

