

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Antrag und Bericht zur Motion betreffend Busverbindungen zu den Aussenwachten Stadel, Grundhof und Ricketwil, eingereicht von Gemeinderat H. Keller (SVP)

Antrag:

1. Vom Bericht des Stadtrates zur Motion betreffend Busverbindungen zu den Aussenwachten Stadel, Grundhof und Ricketwil wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.
2. Die Motion wird nicht erheblich erklärt und damit als erledigt abgeschrieben.

Bericht:

Am 7. Dezember 2009 reichte Gemeinderat Heinrich Keller namens der SVP-Fraktion mit 42 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Motion ein, welche vom Grossen Gemeinderat am 30. August 2010 überwiesen wurde:

"Der Stadtrat wird beauftragt, dem Grossen Gemeinderat einen Vorschlag vorzulegen, wie er die Aussenwachten Stadel, Grundhof und Ricketwil an den öffentlichen Verkehr anzubinden gedenkt.

Begründung

Stadel, Grundhof und Ricketwil, alles Aussenwachten der Stadt Winterthur, sind trotz der Förderung des öffentlichen Verkehrs von Seiten des Stadtrates noch immer nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Das Fehlen der Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist für ältere und/oder gehbehinderte Einwohnerinnen und Einwohner, sowie für Familien mit Kindern der genannten Aussenwachten zusehends ein Problem, da sie stets auf ein Auto oder Taxi angewiesen sind. Dieser Zustand widerspricht der Energie- und Verkehrspolitik der Stadt Winterthur, die ein Umsteigen vom MIV zum ÖV als Ziel hat. Weiter ist es für eine nachhaltige Siedlungspolitik in den Aussenwachten existenziell, dass die genannten Gebiete mittels ÖV erschlossen werden. Nur so kann die Attraktivität dieser Aussenwachten aufrechterhalten werden und den Bedürfnissen der Einwohner Rechnung tragen."

Am 28. März 2011 erstreckte der Grosse Gemeinderat die Frist für Antrag und Bericht um ein Jahr bis 28. Februar 2012.

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

0. Zusammenfassung

Die Angebotsverordnung des Kantons Zürich für den öffentlichen Personenverkehr sieht keine Erschliessung der fraglichen Aussenwachen vor, weshalb ein entsprechendes Angebot durch die Stadt - allenfalls gemeinsam mit weiteren tangierten Gemeinden - zu finanzieren wäre. Stadtbuss hat zahlreiche fragliche Angebote auf deren Nutzen und Kosten überprüft und kommt zum Ergebnis, dass die derzeit verfügbaren Varianten teuer sind und der erreichbare Nutzen diesen Aufwand nicht rechtfertigt.

- Für die Aussenwacht Ricketwil (mit den Siedlungen Mas und Wigarten) schlägt der Stadtrat vor, dass erst bei der Realisierung einer Busquerung beim Bahnhof Grütze die neuen Linienführungsmöglichkeiten für die Postautolinie 680 Elgg – Schlatt – Elsau – Winterthur näher überprüft werden sollen.
- Für die Aussenwacht Stadel (ohne Grundhof) schlägt der Stadtrat die Ausarbeitung eines detaillierten Angebotskonzepts für die Verlängerung der Linie 674 vor. Unter Ausnutzung von Betriebsreserven oder Optimierungen ist ein minimales Grundangebot von 2-3 Kursen zu Hauptverkehrszeiten vorstellbar. Voraussetzung ist jedoch die ausreichende Wirtschaftlichkeit bzw. Übernahme des aktuellen Angebots der Linie 674 ins Verbundangebot des ZVV.

Kurzfristig liegen die Schwerpunkte der Angebotserweiterung jedoch klar bei der Beseitigung von Kapazitätsengpässen, Busbeschleunigung und dem Schliessen noch bestehender Angebotslücken im städtischen Bereich.

1. Ausgangslage

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG) bezweckt, dass das Kantonsgebiet durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu erschliessen ist.

In der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung) vom 14. Dezember 1988 wird festgehalten, dass zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete mit mindestens 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen mit mindestens einer Haltestelle erschlossen werden sollen (§ 4 Angebotsverordnung). Kann ein Siedlungsgebiet mit geringem Aufwand erschlossen werden, darf von diesem Wert abgewichen werden.

1.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Aussenwachen Iberg und Gotzenwil verzeichneten in den letzten Jahren ein stetes Wachstum der Bevölkerung. Die gemäss Motion zu erschliessenden Aussenwachen Ricketwil, Stadel und Grundhof weisen dagegen einen Rückgang der Bevölkerung aus und liegen einzeln betrachtet deutlich unter der vom PVG geforderten Erschliessungsgrenze. Die Verordnung kennt leider auch keine vorsorgliche Anwendung dieser Kriterien in starken Wachstumsgebieten.

Bevölkerungsentwicklung in den Aussenwachen	Jahr 1980	Jahr 1990	Jahr 2000	Jahr 2008	Jahr 2010	Zunahme 2010 gegenüber 2000
Eidberg	138	144	175	188	184	5%
Iberg	199	295	596	932	963	62%
Gotzenwil	306	298	601	685	676	13%
Ricketwil inkl. Mas	95	93	89	89	89	0%
Stadel inkl. Grundhof und Mörsburg	278	313	307	290	282	-8%

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung in Aussenwachen seit 1980

Weil die Motion auch die Frage der Bedürfnisse der älteren Personen anspricht, wurden auch diese Zahlen ausgewertet: In den genannten Aussenwachen lebt heute nur eine beschränkte Zahl älterer Personen: Gemäss Bevölkerungsstatistik 2008 sind in Ricketwil 4 Personen und in Stadel 20 Personen 75 Jahre alt oder älter.

1.3 ZVV-Strategie 2012-2016

Wie im ZVV-Strategiebericht (S.32 ff.) festgehalten, wurde in den letzten Fahrplanverfahren das bestehende Busnetz im bereits mit ÖV erschlossenen Siedlungsgebiet stetig optimiert und weitgehend kapazitätsorientiert ausgebaut. Auf die Erschliessung neuer Gebiete wurde hingegen aus finanziellen Gründen weitgehend verzichtet.

Insbesondere erkannte der ZVV, dass im heutigen Angebot sowohl in den Städten als auch in der Region Kapazitätsengpässe bestehen, die zwingend Massnahmen erfordern. Investitionen in den Abbau solcher Kapazitätsengpässe kommen einem weitaus grösseren Fahrgastkreis zugute als die restlose Beseitigung der Erschliessungslücken.

Weil die für den Angebotsausbau zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel begrenzt sind, werden diese in erster Linie zur Bewältigung von Kapazitätsengpässen und für Anpassungen mit hoher Wirtschaftlichkeit verwendet. Die Beseitigung von Erschliessungslücken wird weiterhin nicht als vordringlich eingestuft und soll im Einzelfall geprüft werden. Bezüglich der Angebotsausbauten des regionalen Busnetzes unterteilt der ZVV das Verbundgebiet zudem in Prioritätsstufen. Die Region Winterthur wird der 3. Priorität zugeordnet.

Innerhalb der nicht erschlossenen Gebiete haben jene Entwicklungsgebiete und Erschliessungslücken Priorität, die eine gewisse Mindestnachfrage erwarten lassen. Hinzu kommen jene Gebiete, die sich mit bestehenden Angeboten oder mit Massnahmen zur Engpassbeseitigung kombinieren lassen. Diese werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel geprüft und umgesetzt.

1.4 Wirtschaftlichkeit

Aufgrund der Rahmenbedingungen der Angebotsverordnung, d.h. auf Grund der fehlenden Erschliessungspflicht, kann das in der Motion gewünschte Angebot nicht über Mittel des Zürcher Verkehrsverbundes finanziert werden. Zudem verfügt der ZVV kurz- und mittelfristig über keine Mittel, um die finanzielle Belastung dieser Zusatzerschliessungen tragen zu können. Das Angebot müsste daher gemäss § 20 PVG als Angebotserweiterung Dritter durch die Stadt Winterthur finanziert werden.

Im Wissen um die eigene finanzielle Ausgangslage war der Stadtrat bis anhin bestrebt, nur Angebotserweiterungen zu finanzieren, deren Übernahme durch den ZVV nach einer Anlauf- und Versuchsphase realistisch ist. Vor diesem Hintergrund hatten isolierte ÖV-Erschliessungsplanungen einzig für Stadel, Grundhof und Ricketwil bislang keine Priorität. In der Folge sollen aber auch mögliche Kombinationen mit bestehenden Angeboten aufgezeigt werden.

1.5 Rufbusangebot im Raum Gotzenwil/Eidberg

Seit geraumer Zeit werden die Aussenwachten Iberg, Eidberg und Gotzenwil vom öffentlichen Verkehr erschlossen. Das Angebot am Abend wurde im Dezember 2008 mit einem Rufbus erweitert. Stadtbuss hat den Versuchsbetrieb ausgewertet, so dass diese Auswertung als Basis für weitere Angebotsausdehnungen wie z.B. zur Erschliessung von Aussenwachten dienen kann.

Die Linie 9 wird in den späten Abendstunden von Montag bis Samstag als Rufbus im Sinne eines Versuchsbetriebs nach § 10 der Angebotsverordnung betrieben und durch den ZVV finanziert. Die Linie 9 verkehrt vom Bahnhof Seen ab 21:54 Uhr nach Bedarf im 30-Minuten-takt bis 00:26 Uhr. Der Rufbus wurde seit dem Fahrplanjahr 2008/09 an 303 Tagen (251 Wochentage und 52 Samstage) jeweils 6 Mal pro Tag eingesetzt. Mit den insgesamt 1'818 Fahrten wurden im Jahr 2009 7'313 Fahrgäste befördert. Dies ergibt eine durchschnittliche Fahrgastbelegung von 4 Fahrgästen pro Fahrt. Seither haben sich die Fahrgastzahlen nicht mehr wesentlich verändert. Trotz des tiefen durchschnittlichen Belegungsgrades musste 73 Mal ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden, da mehr Fahrgäste zu transportieren waren, als der Kleinbus Plätze besitzt. Diese Zusatzfahrten sind aber hauptsächlich auf das Fahrgastaufkommen bis zum Schulhaus Seen zurückzuführen. Die Frequenzen sind dabei am Wochenende deutlich höher als unter der Woche. Insbesondere montags bis donnerstags sind die Frequenzen ungenügend.

Vom ZVV wird für die definitive Einführung ein Kostendeckungsgrad von 30 % gefordert. Kann dieser nicht ermittelt werden, werden für die Übernahme ins reguläre ZVV-Angebot pro Fahrt mindestens 10 Fahrgäste gefordert.

Für das Jahr 2009 entstanden für den Betrieb des Rufbusses insgesamt Kosten von Fr. 76'000.--. Dies entspricht einem Bruttoaufwand von Fr. 9.68 pro Fahrgast. Die Einnahmen pro Personenkilometer liegen bei durchschnittlich Fr. 0.40. Damit resultiert ein Kostendeckungsgrad von rund 15 %. Die Zahlen zeigen, dass für das Abendangebot trotz kostengünstiger Leistungserbringung bisher ein ungenügender Kostendeckungsgrad erzielt wurde, so dass eine definitive Einführung des gesamten Angebots derzeit sehr unwahrscheinlich ist. Das Angebot wird weiterhin als Versuchsbetrieb betrieben.

Können die Fahrgastzahlen im aktuellen Fahrplanjahr 2012 nicht deutlich gesteigert werden, ist mit einer Einschränkung der Finanzierung durch den ZVV zu rechnen, und in der Folge wird die Aufrechterhaltung des Betriebs am Abend sonntags bis donnerstags kritisch zu prüfen sein.

1.6 Neueinführung Linie 674 im Raum Seuzach

Seit dem 7. April 2011 verkehrt die Linie 674 als § 20-Angebot zwischen dem Bahnhof Seuzach via Einkaufszentrum Rosenberg zum Hauptbahnhof im 30 Minuten-Takt, von 6:00 bis 20:00 Uhr von Montag bis Freitag und von 7:30 bis 18:00 Uhr an Samstagen. Erste Auswertungen zeigen, dass das Angebot gut aufgenommen und aufgrund der guten Auslastung bereits ein Entlastungskurs zur Morgenspitze nötig wurde. Für das erste Betriebsjahr werden mehr als 200'000 Fahrgäste erwartet.

1.7 Zwischenfazit

Angesichts der ernüchternden Bilanz des Abendangebots der Linie 9 in Iberg / Eidberg / Gotzenwil, wo mit dem südlichen Seen noch zusätzliche Einwohner und Arbeitsplätze erschlossen werden, geht der Stadtrat davon aus, dass sich aus finanzieller Sicht eine vergleichbare Erschliessung von Ricketwil einerseits und Stadel / Grundhof andererseits nicht rechtfertigen lässt, zumal deren Nachfragepotenzial deutlich kleiner ist.

Unter den gegebenen Voraussetzungen besteht die Herausforderung, wünschenswerte ÖV-Erschliessungslösungen zu finden, welche eine minimale Wirtschaftlichkeit gewährleisten. Angesichts der vorliegenden Motion liess der Stadtrat verschiedene Varianten von Stadtbus und einem auswärtigen Ingenieurbüro untersuchen, um dem Gemeinderat realistische Vorschläge unterbreiten zu können.

2. Vergleich von Erschliessungs-Varianten

2.1 Erschliessung der Aussenwachen Stadel/Grundhof mittels Linien- oder Rufbus

2.1.1 Verlängerungen Linie 610/611, 612 oder 674

Stadtbus hat die Erschliessung der verschiedenen Aussenwachen bereits mehrfach geprüft. Aufgrund der fehlenden Fahrplan-Reserve ist bis zum Ende des vierjährigen Einführungs-betriebs weder eine Linienverlängerung der Linie 610/11 von Wiesendangen noch der Linie 612 und 674 von Seuzach ohne zusätzliche Betriebsmittel möglich. Eine grobe Kostenschätzung veranschlagt dafür je nach Linienverlängerung und Angebot jährlich Fr. 500'000.-- bis Fr. 650'000.--.

Ebenfall in diesem Zusammenhang wurde mit der Gemeinde Wiesendangen das Gespräch über die Realisierungschancen einer Verbindungslinie Wiesendangen – Seuzach via Stadel geführt. Obgleich viele ältere Wiesendangerinnen und Wiesendanger im Altersheim in Seuzach wohnen, erachtet Wiesendangen das entsprechende Potenzial als zu gering, um derzeit eine neue Linie einzuführen.

2.1.2 Verlängerung Linie 5

Alternativ zu Verlängerungen von Agglomerationslinien wurde die Verlängerung der städtischen Linie 5 untersucht. Dies unter der Annahme möglicher Synergienutzungen aufgrund anstehender Netzanpassung zur Erschliessung des Industriegebietes entlang der Frauenfelderstrasse und des Areals westlich des Bahnhofs Wiesendangen.

Diese Variante böte allenfalls langfristig gesehen eine Basis zur Entwicklung eines Grundangebotes (z.B. Weiterführung jedes 4. Kurses ab neuem Endhalt Bhf. Wiesendangen), ist aber noch mit vielen Fragezeichen behaftet (Einsatzdoktrin Stadt-/Agglomerations-/Regionallinien, verständliche Angebotskommunikation, Fahrplan-/Betriebsstabilität bei Verkehrsaufkommen im Autobahnknotenbereich bzw. dem geplanten RVS-Dosierungspunkt an der Rietstrasse etc.) und von einer gesicherten Finanzierung weit entfernt.

2.1.3 Rufbus ab Seuzach bzw. Oberwinterthur

Zur Evaluation, ob die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr allenfalls günstiger mit einem Rufbus-System zu erreichen ist, hat Stadtbus verschiedene Varianten geprüft, welche sich finanziell kaum wesentlich unterscheiden. Entscheidend für die Kosten sind die notwendige Betriebszeit bzw. die Fahrerstunden.

Eine Rufbus-Variante für Stadel und Grundhof dürfte bei gegebener Streckenlänge nach Oberwinterthur oder Seuzach und 13 Stunden Betriebszeit pro Tag knapp unter jährlich Fr. 500'000.-- kosten. Dies entspricht rund Fr. 1'700.-- pro Einwohner/Einwohnerin.

Derzeit erscheint dem Stadtrat das Verhältnis von Kosten und Nutzen als ungenügend und ein solches Angebot nicht zu rechtfertigen. Es sind langfristige Szenarien denkbar, bei denen eine günstigere Erschliessung möglich wäre, beispielsweise wenn auf der Linie 610/611 (Wiesendangen) oder auf der Linie 674 (Seuzach) durchgängig Beiwagen notwendig würden. Diese Entwicklung wird aber höchstens längerfristig als realistisch betrachtet.

Zudem lassen die strassenräumlichen Verhältnisse in beiden Dorfteilen heute nur bedingt ein Wendemanöver und eine normgemässe Endhaltestelle zu.

2.1.4 Verlängerung Linie 674 ab Bhf. Seuzach bis Stadel

Aus Sicht 'Erschliessung mit geringem Aufwand' (gemäss Angebotsverordnung), wurde auch die Möglichkeit einer Verlängerung der Linie 674 ab Bhf. Seuzach nur bis Stadel (ohne Grundhof) überprüft. Die rund 1,7 km lange Strecke bedingt eine zusätzliche Fahrplan-Reserve von rund 7 Minuten (inkl. Endaufenthalt in Stadel von mindestens 4 Minuten).

Aufgrund der heutigen Fahrplanlage beim HB und Bhf. Seuzach, der zeitweisen betrieblichen Verknüpfung mit der Linie 660 nach Bassersdorf sowie der Auslastung ist eine Verlängerung der Linie 674 und damit Erschliessung des Ortsteils Stadel nicht ausgeschlossen. Als Betriebsszenario denkbar ist die teilweise Nutzung eines verlängerten Zusatzkurses, falls:

1. die Nachfrageentwicklung (wie unter 1.6 angesprochen) grundsätzlich einen 15 Minuten-Takt erforderlich machen würde oder
2. der Einsatz von Beiwagen (Zusatzkurse, ergänzend zum heutigen Angebot) die Ausnutzung von Betriebsreserven bzw. Optimierungen ermöglichen sollte.
3. Ebenfalls prüfenswert wäre, ob in Abstimmung mit der Gemeinde Seuzach die Zusatzkurse zur Herstellung einer Verbindung zwischen Oberrohringen, Unterrohringen und Seuzach eingesetzt und somit ein Zusatznutzen generiert werden könnte.

In beiden Fällen würde die ÖV-Erschliessung von Stadel als minimales Grundangebot, d.h. maximal 2-3 Kurse zur Morgen- und Abendspitzenstunde als § 20-Angebot, konzipiert und vorerst aus Steuereinnahmen der bedienten Gemeinden finanziert werden müssen. Diesbezügliche Verhandlungen mit der Gemeinde Seuzach werden noch im Frühjahr 2012 geführt werden.

Grundvoraussetzung ist aber die Übernahme des heutigen § 20-Angebotes der Linie 674, aufgrund ausreichender Wirtschaftlichkeit und Betriebstabilität, in drei bis vier Jahren.

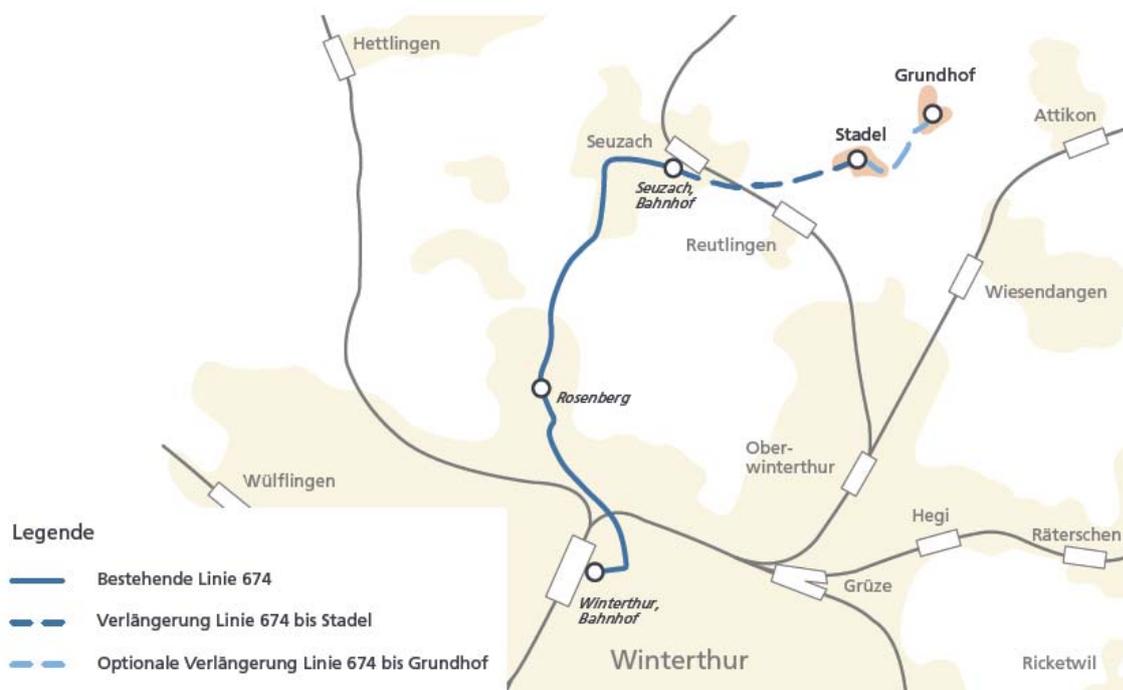


Abbildung 1: Verlängerung Linie 674 nach Stadel und Grundhof

2.2 Erschliessung von Ricketwil / Eidberg mittels Linien-, Ruf- oder Kleinbus

2.2.1 Bedienung mit Postautokurs Linie 680

Letztmals wurde die Erschliessung von Ricketwil im Rahmen des Fahrplanverfahrens 09/10 eingehend überprüft. Die Postauto AG kann die Linie 680 via Ricketwil (obschon lediglich eine Umwegfahrt von rund einem halben Kilometer notwendig wäre) nicht ohne zusätzliche Kursfahrzeuge bedienen. Zudem ist eine Linienführung der Linie 680 via Seen aufgrund der Erschliessung und starken Nachfrage von Elsau und Hegi in den nächsten Jahren noch nicht umsetzbar. Nach Rücksprache mit Postauto Zürich ist zudem die Option Publicar für das ZVV-Verbundgebiet nicht vorgesehen.

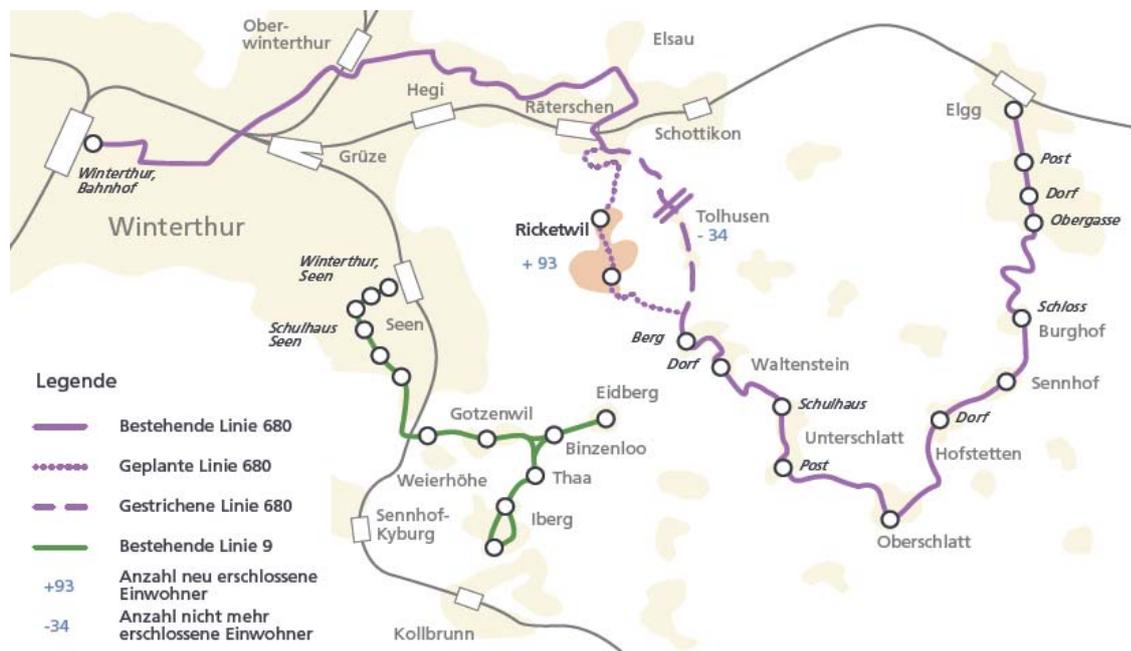


Abbildung 2: Anpassung Verlauf Postauto-Linie 680

2.2.2 Bedienung mit zusätzlichem Kleinbus oder Linie 9 ab Seen

Für eine Betriebszeit von 9 Stunden (z.B. 06:00 bis 12:00 Uhr und 13:30 bis 18:30 Uhr) belaufen sich die Kosten für die Erschliessung mit einem Kleinbus auf jährlich rund Fr. 380'000.--, was der Regionalen Verkehrskonferenz als unverhältnismässig erschien. Eine Linienverlängerung der Linie 9 von Eidberg würde gar Mehrkosten von Fr. 730'000.-- (Standardbus nach Leistungsberechnung 2011) verursachen.

2.2.3 Bedienung mit Rufbus

Eine Rufbus-Variante für Ricketwil kostet bei gegebener Streckenlänge nach Oberseen und bei 13 Stunden Betriebszeit pro Tag jährlich knapp unter Fr. 500'000.--. Dies entspricht rund 6'700 Franken pro Einwohner/Einwohnerin. Dem Stadtrat erscheinen auch diese Ausgaben als unverhältnismässig und wenig zweckmässig.

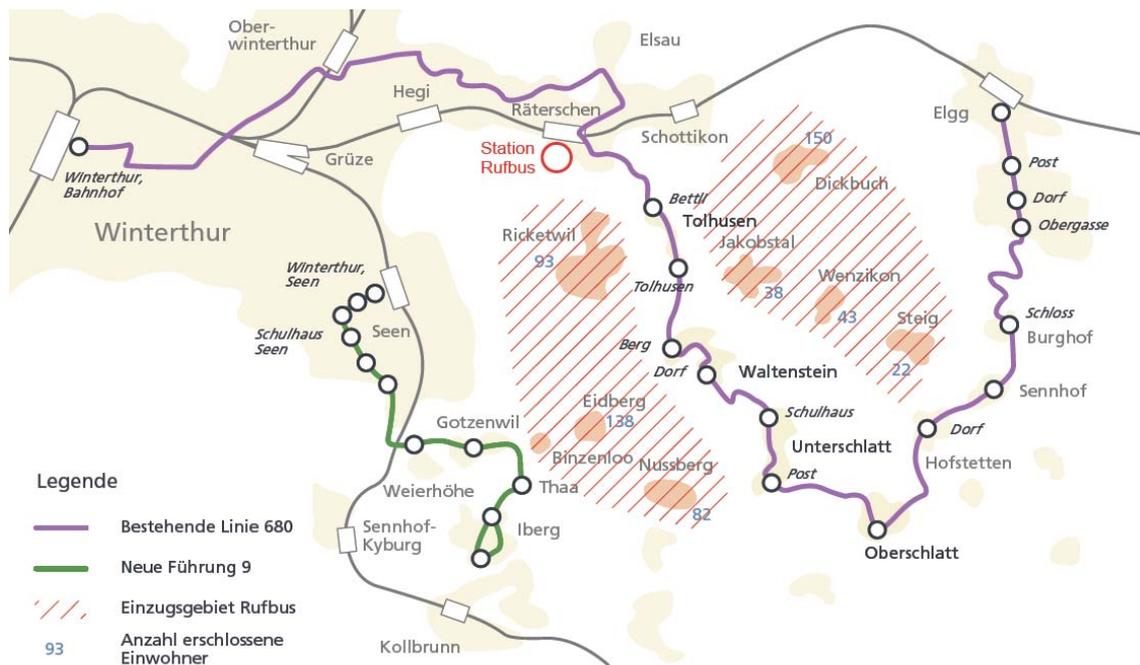


Abbildung 3: Vorrangige Einzugsgebiete für einen Rufbus-Einsatz (Variante: Ausgangspunkt Bhf. Rätterschen)

2.2.4 Neukonzeption der Linie 9 und ergänzende Ringlinie mit Kleinbus

Vergleichsweise besser wäre eine Neukonzeption der gesamten Busleistungen Iberg / Eidberg / Ricketwil. Das Angebot der Linie 9 bedingt durch die Bedienung von Eidberg während 6 Stunden am Tag den Einsatz von 2 Fahrzeugen. Wird auf die Bedienung von Eidberg verzichtet, so ist für die Linie 9 ein sauberer Halbstundentakt mit Anschluss auf die S12 bzw. 11 (ab 2018) mit dem Einsatz von einem Fahrzeug möglich. Dadurch können ein Standardbus bzw. Betriebskosten von rund 250'000 Franken eingespart werden, welche für die halbstündliche Bedienung von Ricketwil und Eidberg und allenfalls weiterer, teilweise ÖV- unerschlossener Aussenwachten ausserhalb des Stadtgebietes mit einem Kleinbus eingesetzt werden könnten.

Die Kosten einer halbstündlichen Bedienung dieser beiden Aussenwachten (zwei Busse im Gegenverkehrs- bzw. Pendel-Einsatz) liegen bei beschränkten Betriebszeiten (Mo-Fr: 7:00 - 17:00, Sa: 8:00 -17:00h) zwischen Fr. 380'000.-- und Fr. 500'000.-- jährlich. Die Mehrkosten des veränderten Angebotskonzepts mit einer solchen Bedienung von Ricketwil und Eidberg könnten mit diesem Konzept je nach Ausschreibungsergebnis der Kleinbuslinie auf Fr. 100'000.-- bis Fr. 150'000.-- gesenkt werden.

Es wurden folgende Untervarianten untersucht:

- Untervariante A: Kleinbuslinie Bhf. Seen – Oberseen – Ricketwil – Waltenstein – Eidberg – Bhf. Seen als Ringlinie
- Untervariante B: Grosse Ringlinie im Bereich Eidberg, Ricketwil, Wenzikon, Schlatt (mit Anschluss an den Bahnhof Rätterschen)
- Untervariante C: Verkürzte Ringlinie im Bereich Eidberg, Ricketwil, Schlatt, Waltenstein
- Untervariante D: Stichlinie via Schlatt, Waltenstein, Ricketwil, Eidberg, Gotzenwil, Seen.

Untervariante A: Ab Bhf. Seen verkehren zwei Kleinbusse auf einer Ringlinie Oberseen – Ricketwil – Waltenstein – Eidberg – Bhf. Seen im 30 Minuten-Takt. Durch die Linienführung werden Ricketwil und Waltenstein zusätzlich erschlossen.



Abbildung 4: Untervariante A: Kleinbuslinie zwischen Bhf. Seen und Ricketwil als Ringlinie

Untervariante B: Grosse Ringlinie im Bereich Eidberg, Ricketwil, Wenzikon, Oberschlatt erschliesst zusätzlich ausserstädtische Ortsteile, insbesondere Dickbuch, Jakobstal und Wenzikon.

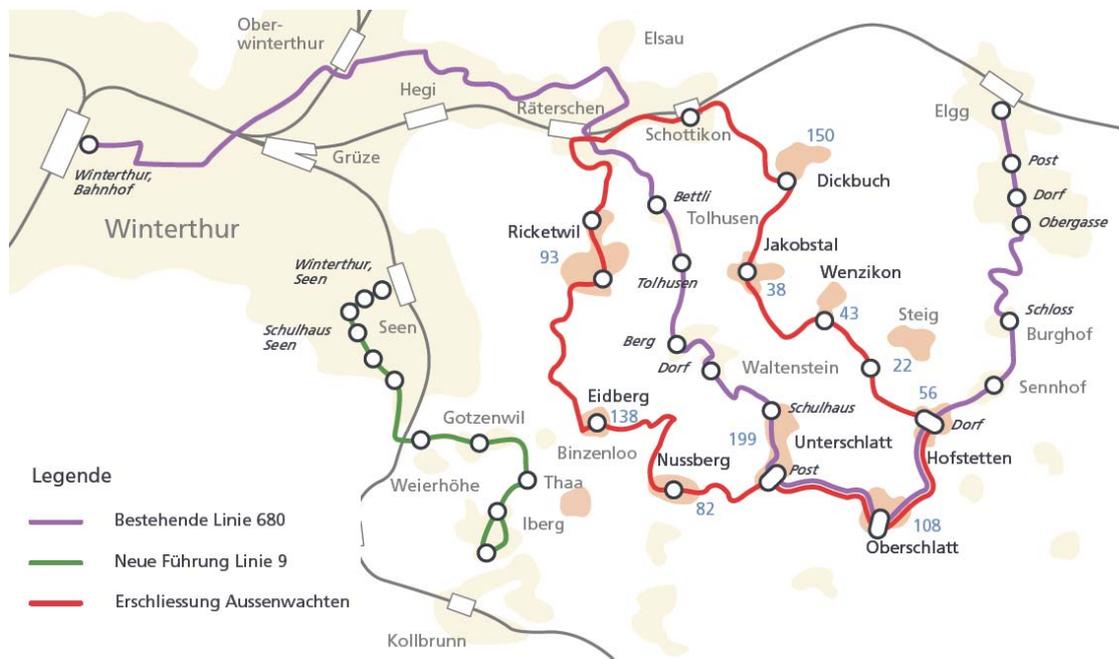


Abbildung 5: Untervariante B: Grosse Ringlinie im Bereich Eidberg, Ricketwil, Wenzikon, Oberschlatt

Untervariante C: Verkürzte Ringlinie im Bereich Eidberg, Ricketwil, Oberschlatt, Waltenstein steht etwas stärker mit der Postautolinie 680 in Konkurrenz.

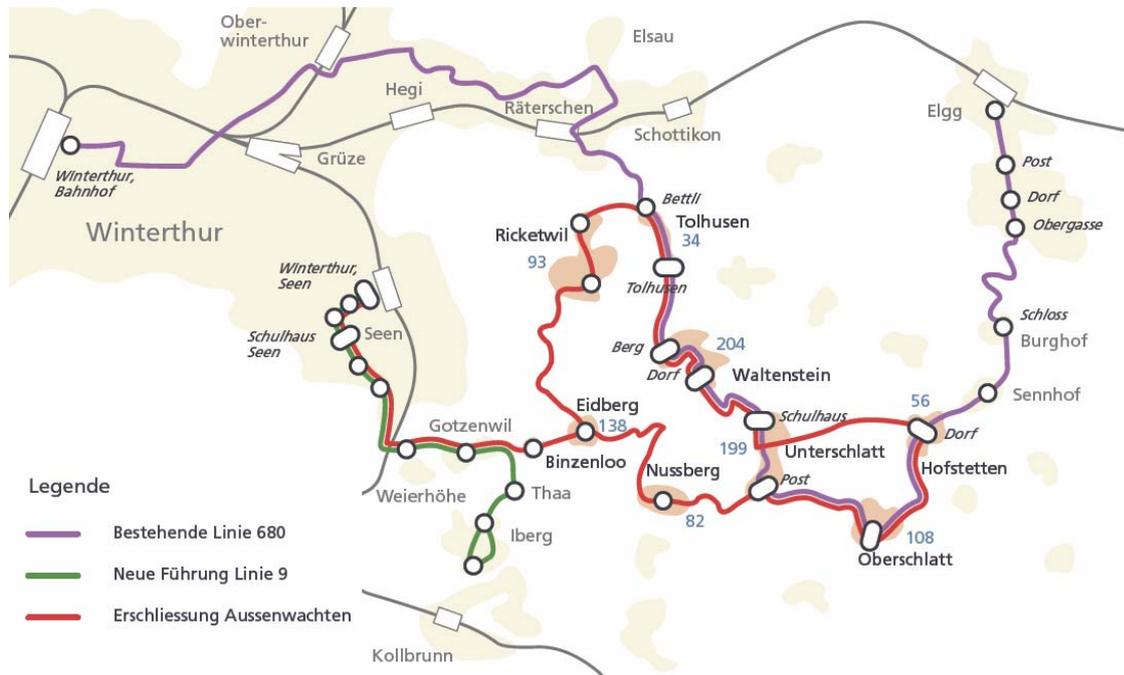


Abbildung 6: Untervariante C: Verkürzte Ringlinie im Bereich Eidberg, Ricketwil, Oberschlatt, Waltenstein

Untervariante D: Stichlinie zwischen Oberschlatt, Waltenstein, Ricketwil, Eidberg, Gotzenwil, Seen erschliesst, steht jedoch wie Untervariante C stark in Konkurrenz zur Linie 680.



Abbildung 7: Untervariante D: Stichlinie zwischen Oberschlatt, Waltenstein, Ricketwil, Eidberg, Gotzenwil, Seen

Grundsätzlich ist bei den dargestellten Angebotskonzepten noch unklar, ob der ZVV die Grundkosten der heutigen Bedienung von Eidberg auch künftig übernehmen wird, da die

Aussenwacht gemäss Angebotsverordnung nicht erschlossen werden müssen und von einer sehr geringen Nachfrage bzw. tiefen Wirtschaftlichkeit auszugehen ist.

Stadtbus geht davon aus, dass eine Mittelumlagerung in der Startphase der Ringlinie möglich wäre. Es besteht aber die Gefahr, dass aufgrund eines ungenügenden Kostendeckungsgrads die Stadt Winterthur (allenfalls mit dem Kanton oder anderen Gemeinden) langfristig die gesamten Kosten dieser Ringlinie finanzieren müsste.

Dem Stadtrat erscheinen deshalb Risiko und Mehrkosten zulasten der laufenden Rechnung von ca. 400 bis 750 Franken pro erschlossene Person und Jahr als nicht verhältnismässig. Dieser Betrag könnte noch geringfügig verringert werden, wenn zusätzliche Aussenwachten der Gemeinde Hofstetten einbezogen würden und dafür ein finanzieller Beitrag erhältlich wäre. Eine weitere Möglichkeit der Mitfinanzierung durch die Schulgemeinde bzw. das Departement Schule und Sport ergäbe sich durch die Synergienutzung des Rundkurses als Schulbus.

3. Fazit

Der ZVV sieht in seiner Strategie einen schrittweisen Ausbau des Busnetzes entsprechend den finanziellen Möglichkeiten vor. Dabei liegt der Fokus für die nächsten Jahre auf den Anpassungen, die auf Grund der 4. Teilergänzung der S-Bahn notwendig werden, und auf der Behebung von Kapazitätsengpässen. Die Neuerschliessung bisher nicht durch den öffentlichen Verkehr bedienter Gebiete steht hingegen auf Grund der zu erwartenden beschränkten Wirtschaftlichkeit nicht im Vordergrund.

Einen weiteren Schwerpunkt bei der zukünftigen Angebotsentwicklung setzt der ZVV bei der behinderungsfreien Fahrt, der Busbevorzugung sowie der Erhöhung des Busspuranteils. Diese Punkte gehen auch als vordringliche Ziele aus dem vom Stadt- und Gemeinderat verabschiedeten Städtischen Gesamtverkehrskonzept 2010 und dem beim Kanton eingereichten Agglomerationsprogramm hervor.

In Anlehnung an die planerischen Vorgaben des ZVV und die Studienergebnisse des Ingenieurbüros asa verfolgt Stadtbus bzgl. ÖV-Erschliessung der Aussenwachten eine differenzierte Angebotsstrategie.

- *Aussenwachten wie Ricketwil* inkl. Mas und Wigarten unterschreiten aufgrund ihres heutigen und absehbaren Potentials deutlich die Grenze eines minimal wirtschaftlichen ÖV-Betriebs. Dies kann unabhängig von der Einsatzform (Linien- oder Rufbus), der Betriebszeit oder des Fahrzeugtyps festgestellt werden. Eine Angebots-Umlagerung zulasten des bereits erschlossenen Ortsteils Eidberg und zugunsten des halb so grossen Ortsteils Ricketwil oder sogar von Aussenwachten in Nachbargemeinden (gem. Untervarianten A-D) ist zu vermeiden.

Zu berücksichtigen sind dabei die bereits heute vorhandenen, schnell zunehmenden, jedoch teilweise noch ungenügend erschlossenen Nachfragepotentiale wie Iberg Süd oder die sich abzeichnenden Siedlungsentwicklungen im Raum Gotzenwil. Aufgrund der sich konkretisierenden Siedlungsentwicklung in Gotzenwil wird eine Anpassung des Linienkonzepts der entsprechenden Gebiete langfristig zu prüfen sein.

Für die Aussenwacht Ricketwil schlägt der Stadtrat daher vor, dass erst bei der Realisierung einer Busquerung beim Bahnhof Grüze, allenfalls mit Einführung der 4. Teilergänzung der S-Bahn im Jahre 2018 die neue Linienführungsmöglichkeit für die Postautolinie 680 Elgg – Schlatt – Elsau – Winterthur (Variante gemäss Abb. 2) nochmals näher geprüft wird. Dies weil erst zu diesem Zeitpunkt klar wird, ob die Fahrzeitverluste bei einer Umwegfahrt via Ricketwil (statt Tolhusen bei Elsau) durch eine direktere Linienführung des Postautos via Bahnhof Grüze kompensiert werden könnten.

- *Aussenwachten wie Stadel* (zusammen mit Grundhof) haben längerfristig etwas mehr Potential. Hier ist die Erschliessung auf Basis einer Erweiterung bestehender Angebote denkbar. Aufgrund verschiedener Faktoren wie der Angebots-Charakteristik, Betriebsstabilität und der Kommunikation ist jedoch eine Verlängerung der Agglomerations-Linie 674 zweckmässiger als eine städtische Hauptlinie 5.

Der Stadtrat schlägt deshalb für Stadel vor, dass auf Basis einer erfolgreich abgeschlossenen Versuchsphase und nach der Übernahme in das ZVV-Angebot (in Abhängigkeit des Fahrgastzuwachses) ein detailliertes Angebotskonzept einer Verlängerung der Linie 674 nach Stadel (ohne Grundhof) gemeinsam mit der Gemeinde Seuzach ausgearbeitet wird. Unter Ausnutzung von Betriebsreserven oder –Optimierungen ist mittelfristig (frühestens ab Dezember 2015) ein minimales Grundangebot von 2-3 Kursen zu Hauptverkehrszeiten vorstellbar.

Die Ausarbeitung des Berichts zur Motion hat den Stadtrat in seiner Haltung bekräftigt, dass ein konventionelles ÖV-Angebot der Aussenwachten Ricketwil, Stadel und Grundhof kurzfristig auf Grund der hohen Kosten nicht verhältnismässig ist. Dies gilt auch für den etwas günstigeren Rufbus-Betrieb.

Die Erschliessung der Aussenwachten muss dabei auch im Licht von nun anstehenden, kostenintensiven Aufgaben der Stadt Winterthur, ausgelöst durch das städtische Gesamtverkehrskonzept, gesehen werden. Dies betrifft insbesondere die Umsetzung der beiden ÖV-Hochleistungskorridore Wülflingen-Seen und Töss-Neuhegi, Infrastrukturprojekte wie die Gleisüberquerung beim Bhf. Grüze und nicht zuletzt Priorisierungsmassnahmen für die Busse, welche, über die ganze Reisekette betrachtet, auch stadtperipheren Bereichen zugute kommen.

Nicht zuletzt besteht auch im Stadtinneren (Ruchwiesen/Zinzikon, Schoren, Vorderes Brül) bezüglich der ÖV-Erschliessung noch ein grösserer Handlungsbedarf mit einem mehrfach höheren Nachfragepotential.

Der Stadtrat wird die Entwicklung der Frequenzen in allen angesprochenen Gebieten genau weiterverfolgen und Chancen für eine Realisierung im Sinne der Motion prüfen. Da sich aber leider kurzfristig keine wirtschaftlich realisierbaren Busverbindungen, die dem Anliegen der Motion Rechnung tragen würden, realisieren lassen, beantragt der Stadtrat, diese Motion sowohl für das Gebiet Stadel/Grundhof als auch für das Gebiet Ricketwil als nicht erheblich zu erklären.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder