

An den Grossen Gemeinderat

W i n t e r t h u r

Antrag und Bericht zum Postulat betreffend neue Linienführung der Buslinie 4, eingereicht von Gemeinderat J. Lisibach (SVP)

Antrag:

1. Vom Bericht des Stadtrates zum Postulat betreffend neue Linienführung der Buslinie 4 wird zustimmend Kenntnis genommen.
2. Das Postulat wird damit als erledigt abgeschrieben.

Bericht:

Gemeinderat Josef Lisibach reichte am 31. Oktober 2005 namens der SVP-Fraktion mit 29 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgendes Postulat ein, welches vom Grossen Gemeinderat am 21. November 2005 an den Stadtrat überwiesen wurde:

"Der Stadtrat wird eingeladen die Buslinie 4 zur Entlastung der Zürcherstrasse und zur besseren Erschliessung des Sulzerareals über die Pionierstrasse, zur Kesselschmiede und die Tössfeldstrasse in die Untere Briggerstrasse zu führen.

Begründung:

Die Zürcherstrasse ist, vor allem in Stosszeiten, durch das immer grössere Verkehrsaufkommen übermässig belastet. Darunter leidet auch der öffentliche Verkehr. Vor allem entsteht durch das Abbiegen der Busse der Linie 4 von der Zürcherstrasse in die Untere Briggerstrasse ein zusätzliches Problem. Dies sowohl für die Busse, aber auch für den Individualverkehr. Der Verkehr wird zusätzlich gestaut. Deshalb sind Massnahmen zu prüfen, die eine Verbesserung der heutigen Lage bringen. Durch die vorgeschlagene neue Linienführung würde die Zürcherstrasse von einer Buslinie entlastet. Gleichzeitig würden die bekannten und publikumsintensiven Einrichtungen des Sulzerareals (Cityhalle, Block, ZHW uam.) besser mit dem öV erschlossen. Auch ein Teil des Vogelsangsquartiers würde via Wielandbrücke davon profitieren. Die Aufhebung der Haltestelle Gaswerk in der Unteren Briggerstrasse wäre durchaus zu verkraften."

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

Als Grundlage für die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs hat der Stadtrat im Jahre 2003 eine Langfristplanung bis 2020 ausarbeiten lassen. Diese Studie mit der Bezeichnung "Teilnetzprüfung, Grobkonzept 2020" dient auch nach dem Vorliegen der Resultate des regionalen Gesamtverkehrskonzeptes immer noch als Grundlage für den Ausbau des Busnetzes in der Zukunft. Sie soll schrittweise umgesetzt werden und so die Stadtentwicklung aus der Sicht des öffentlichen Verkehrs fördern.

Ziele aus der Studie "Grobkonzept 2020"

Die öV-Erschliessung im Raum Töss und Breite hat gestützt auf die Studie "Grobkonzept 2020" (vom Stadtrat beschlossen am 21. Mai 2003) mittelfristig folgende Zielsetzungen zu erfüllen:

- Verknüpfen von Radial- zu Durchmesserlinien, das heisst vermehrt umsteigefreie Beziehungen anbieten
- Aufheben von schlecht genutzten Leistungen, so z.B. Buslinie 8 (Steig – Schlosstal – Lindenplatz) und Teilersatz durch die Linie 7 im 15' Takt
- Direktfahrten vom Schlosstal an den Hauptbahnhof (Linie 7), ganztags (heute nur von Montag bis Freitag zu den Hauptverkehrszeiten möglich)
- Anpassen der Ringlinie 4 (Hauptbahnhof – Breite – Hauptbahnhof) und Umwandeln in eine Stichlinie
- Beseitigen von Fahrplanlücken, das heisst zum Teil die Betriebsdauer erweitern
- Einführen einheitlicher Fahrplanstandards, das heisst Taktfamilien bilden, wie 7 ½-, 10-, 15-, 30 Minutentakt.

Abgeleitet von diesen Zielen ergeben sich für den Raum Töss und Breite folgende geplante Verbesserungen:

- Die heutige Buslinie 7 (Lindenplatz – Schlosstal – Hauptbahnhof) soll einerseits mit der Buslinie 14 (Hauptbahnhof – Einkaufszentren Grüze – Sulzer Oberwinterthur – neuer Bahnhof Hegi) verbunden werden, andererseits ist die Betriebszeit auf den ganzen Tag auszudehnen. Heute verkehrt die Linie 7 nur von Montag bis Freitag zu den Hauptverkehrszeiten: vom Bahnhof via Brühleck ins Schlosstal (Abb. 1). Neu soll diese Linie im 15'-Takt vom Schlosstal über die Zürcher-, Untere Brigger-, Untere Vogelsangstrasse bis zum Hauptbahnhof geführt werden. Vorbehältlich der Finanzierung ist diese Umstellung auf den offiziellen Fahrplanwechsel im Dezember 2008 vorgesehen (vgl. Abb. 2).
- Mit dem ganztägigen Angebot der Buslinie 7 kann auf die heute schlecht genutzte Buslinie 8 (Lindenplatz – Schlosstal – Steig) verzichtet werden. Allerdings sind dabei die Umsteigebeziehungen zwischen der Linie 1 und der Linie 7 zwischen Schlosstalstr. und Unt. Briggerstr. noch zu verbessern. Die Erschliessung der Steig wird mit einem zusätzlichen Ausbau der Linie 660 sichergestellt.

Vorbehältlich der Finanzierung ist diese Umstellung ebenfalls auf den offiziellen Fahrplanwechsel im Dezember 2008 vorgesehen.

- Ab Dezember 2006 werden die beiden Radiallinien 5 (Technorama – Hauptbahnhof) und 13 (Dättgau – Hauptbahnhof) zu einer Durchmesserlinie mit der Liniennummer 5 verknüpft. Ab Dezember 2008 soll die Linie im Abschnitt Dättgau – Hauptbahnhof neu via Rosenau, Zentrum Töss über die Zürcherstrasse an den Hauptbahnhof geführt werden. Dadurch erhält der südliche Teil des Quartiers Eichliacker mit ca. 3'000 Einwohnern und Einwohnerinnen eine Direktverbindung per Bus ins Stadtzentrum.
- Zur Verbesserung der Reisequalität soll in ca. vier bis sechs Jahren die heutige Ringlinie 4 (Hauptbahnhof – Breite – Hauptbahnhof) in eine Stichlinie Hauptbahnhof – Technikumstrasse – Zeughausstrasse – Breite – Storchenbrücke und zurück – mit einer Wendemöglichkeit im Tössfeld oder Vogelsang – umgewandelt werden. Dadurch entfallen für die Reisenden die Umwegfahrten, wie z.B. vom Hauptbahnhof in die Zeughausstrasse mit einer längeren Fahrt über die Breite. Dies ist insbesondere für das in Entwicklung stehende Wohnareal auf der ehem. Eisbahn Zelgli von grosser Relevanz.

- Ist eine Umwandlung der Linie 4 in eine Stichlinie nicht möglich, so kann die Verbesserung der Reisequalität mit einer angepassten Linienführung via Untere Vogelsangstrasse erreicht werden. Eine Bedienung der Haltestelle Tössfeld mit der Linie 4 ist nicht zwingend erforderlich, da diese Haltestelle neu mit der Linie 7 bedient wird. Im Weiteren hat die heutige Ringlinienführung keine Möglichkeit, verschiedene Umlaufzeiten (Differenzen von bis zu fünf Minuten verursacht durch Verkehrsbehinderungen) an einem Endpunkt auszugleichen. So werden heute beim Technikum einsteigende Fahrgäste gezwungen, am Hauptbahnhof die lange Wartezeit im Bus "abzusitzen".

Erschliessung im Verbundgebiet

Grundlage

Mit dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) wurden die wichtigsten Rahmenbedingungen für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr festgelegt. Gemäss § 11 PVG sorgt der Verkehrsverbund für ein koordiniertes, auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes, freizügig benutzbares Verkehrsangebot mit einheitlicher Tarifstruktur. Die Grundversorgung ist im ganzen Kanton gewährleistet (§ 12 i.V.m. § 18 PVG).

Grundsatz und Umsetzung

In der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung) ist der Grundsatz der Erschliessung in § 4 Abs. 3 festgelegt:

"Die Siedlungsgebiete gelten als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, wenn die Luftlinienentfernungen zu einer Haltestelle, unter Vorbehalt besonderer topographischer Verhältnisse, folgende Werte nicht übersteigen:

- a) 400 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Feinerschliessung dienen,
- b) 750 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Groberschliessung dienen."

Stadtbus Winterthur (SBW) beurteilt die kantonalen Vorgaben in der Feinerschliessung als nicht geeignet. So sind für städtische Verhältnisse die Anmarschdistanzen von 400 Metern (Luftlinie) zu den Bushaltestellen eher zu lang. Als Folge werden Busverdichtungen in der Stadt Winterthur für eine Anmarschdistanz von 300 Metern geplant. Diese Praxis führte in der Vergangenheit allerdings mehrmals zu Kontroversen zwischen dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und der Stadt bezüglich der Finanzierung.

Noch schwieriger ist die Situation, wenn es darum geht, Firmen, Sportanlagen Ausbildungsstätten und weitere Institutionen von regionaler oder kantonalen Bedeutung an den öffentlichen Verkehr anzuschliessen. Im Idealfall sollten derartige Institutionen in einem 100-m Einzugsgebiet von Haltestellen liegen.

Kompetenzen der Gemeinden

Im Rahmen der regionalen Verkehrskonferenzen entscheiden die Gemeinden selbstständig über die Ausgestaltung der Grundversorgung. Vorbehalten bleiben Entscheide des Verkehrsrates im Interesse einer übergeordneten Koordination (§ 19 Abs. 3 PVG). Die Gemeinden sind berechtigt, über das Verbundangebot hinaus zusätzliche Linien und Linienergänzungen zum Verbundtarif einzuführen sowie Fahrplanverdichtungen vorzunehmen. Die Gemeinden tragen dabei die Kosten der zusätzlichen Verkehrsangebote (§ 20 PVG).

Erschliessung entlang der Tössfeldstrasse

Auf der Basis der aufgezeigten Rechtsgrundlagen wäre das gesamte Gebiet entlang der Tössfeldstrasse durch die bestehende Linie 1 (Töss – Hauptbahnhof – Oberwinterthur) und die neu geplante Linienführung der Buslinie 7 durch die Untere Vogelsangstrasse erschlossen [Abb. 2 (Entwurf)].

Gerade weil für städtische Verhältnisse – und insbesondere für publikumsintensive Nutzungen - die Anmarschdistanz von 400 Metern zu den Bushaltestellen zu lang ist, sollen die Auswirkungen einer Verlegung der Buslinie von der Unteren Vogelsang- in die Tössfeldstrasse / Pionierstr. und damit durch das Sulzer-Areal hindurch, dennoch detailliert aufgezeigt werden [Abb. 3 Alternative Linienführung].

Überprüfung der Linienführung durch die Tössfeldstrasse

Im Zuge der Vorbereitungsarbeiten für die Fahrplanperiode 2009/2010 ist bis zum Sommer 2007 die Überprüfung der Linienführung im Abschnitt Hauptbahnhof bis Haltestelle "Tössfeld" durch ein externes Ingenieurbüro vorzunehmen. Dabei sollen für die Linienvarianten folgende Fragen beantwortet werden:

- Erschliessungsqualität; Potenzialabklärungen (evtl. beispielhaft für einzelne Firmen und Institutionen)
- Langfristige Perspektiven im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung (primär Sulzer-Areal Stadtmitte, insbesondere Lagerplatz-Areal, aber auch Arealüberbauungen Schlossberg und weitere)
- Durchfahrtskomfort für Fahrgäste und Fahrpersonal
- Strassen- und Lichtsignalanpassungen
- Parkierordnung, Alternativen zur Verkehrsberuhigung ohne Busbehinderung
- Auswirkungen auf das Verkehrsregime
- Immissionen im Bereich der angrenzenden Wohn- und Ausbildungsbauten
- Investitions- und Betriebskosten
- Evtl. weitere Kriterien.

Schlussbetrachtung

Der Stadtrat teilt grundsätzlich die Ansicht des Postulanten, dass eine Verbesserung der öV-Erschliessung des Sulzer-Areals Stadtmitte, insbesondere in den rückwärtigen Bereichen (Lagerplatz-Areal, Technopark, Architektur-Abteilung der ZHW), erstrebenswert ist. Allerdings soll dieses Ziel nicht durch eine Verlegung der Buslinie 4, sondern durch eine neue Linienführung der Buslinie 7 angestrebt werden. Da jegliche Buslinienführung durch die Tössfeldstrasse zu markanten Änderungen bei der aktuellen Verkehrsberuhigung führen wird, ist mit einer Studie detailliert aufzuzeigen, welche verkehrstechnischen Möglichkeiten

dazu bestehen. Die Problemstellung liegt darin, dass einerseits auch künftig Schleichverkehr in der Tössfeldstrasse vermieden werden soll und andererseits für die Busse eine ausreichend hohe Fahrgeschwindigkeit für das Sicherstellen der Fahrplanstabilität garantiert werden muss. Der Stadtrat erachtet es als sinnvoll, die detaillierte Abklärung dieser Aspekte durch ein externes Verkehrsplanungsbüro vornehmen zu lassen.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

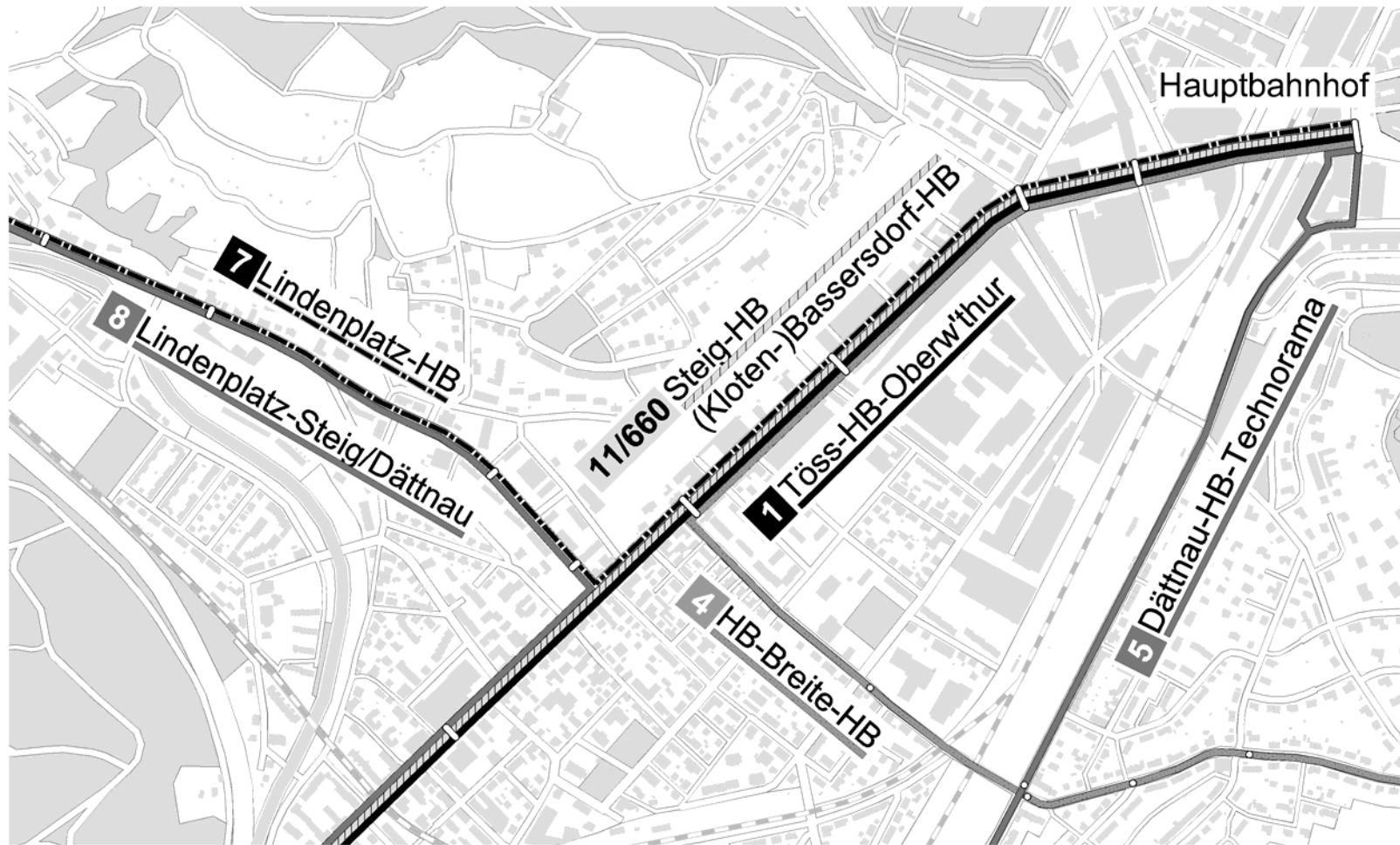
Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

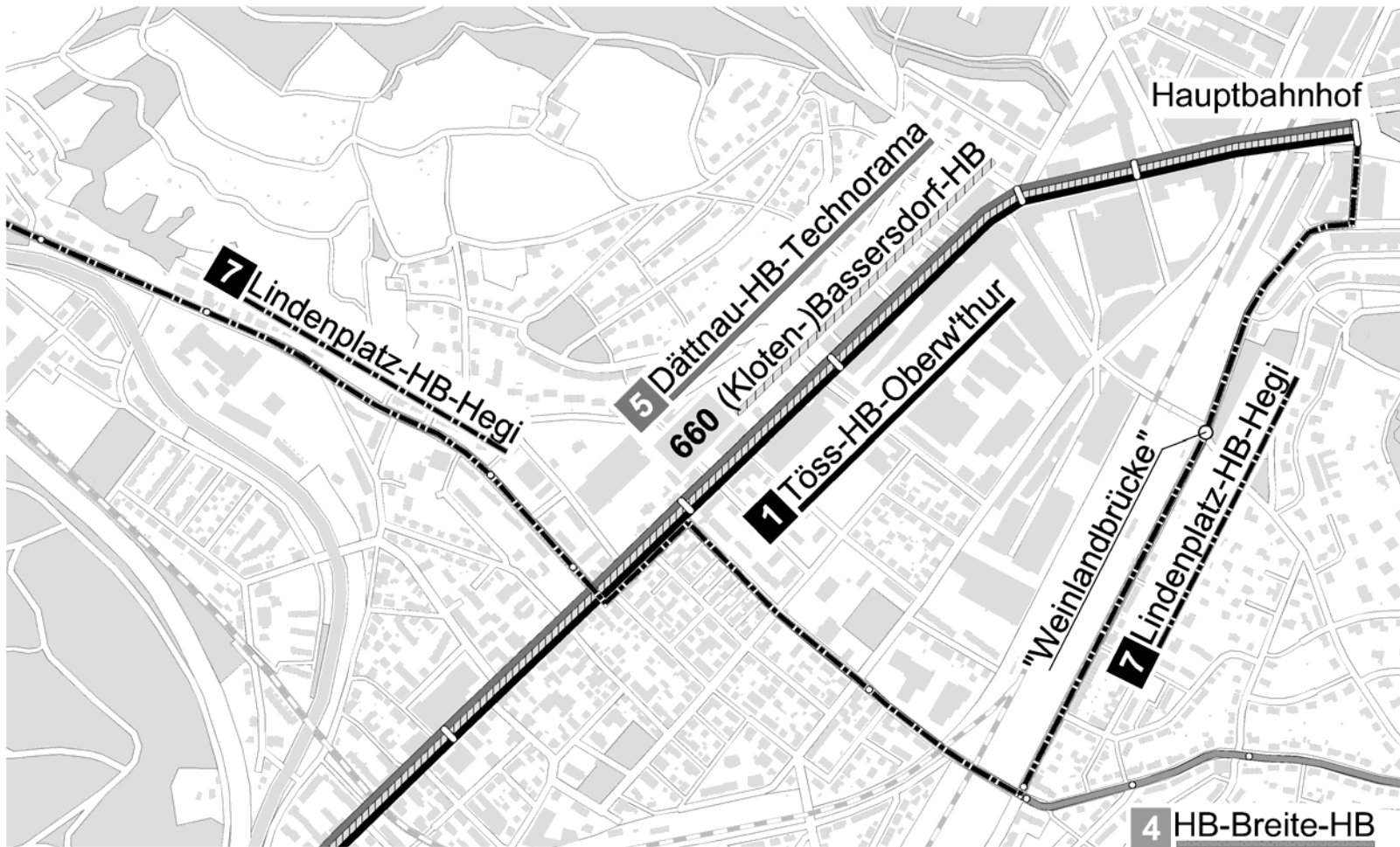
Beilagen:

- Abb. 1: Linienführungen ab Dezember 2006
- Abb. 2: Ausschnitt Linienführung 7 (Entwurf) Umsetzung per Dezember 2008
- Abb. 3: Alternative Linienführung 7 (noch nicht im Detail geprüft)

Linienführungen ab Dezember 2006



Ausschnitt Linienführung 7 (Entwurf) Umsetzung per Dez. 2008



Alternative Linienführung 7 (noch nicht im Detail geprüft)

