

An das Stadtparlament

## Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend zukunftsfähiges Konzept Öffentlicher Verkehr (ÖV), eingereicht von den Stadtparlamentsmitgliedern Nora Ernst (GLP), Andreas Geering (Die Mitte/EDU), Philippe Weber (SP), Reto Diener (Grüne/AL) und Raphael Perroulaz (FDP)

---

Am 24. Juni 2024 reichten die Stadtparlamentsmitglieder Nora Ernst (GLP), Andreas Geering (Die Mitte/EDU) Philippe Weber (SP), Reto Diener (Grüne/AL) und Raphael Perroulaz (FDP) mit 41 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

*«Die Stadt Winterthur wächst und wird weiterwachsen. Damit steigt auch die Anzahl Passagiere im Öffentlichen Verkehr. Im Vergleich mit den grössten sechs Deutschschweizer Städten haben wir heute den tiefsten ÖV-Anteil. Das soll sich ändern.*

*Laut Richtplan sind die Verlustzeiten die grösste Herausforderung im städtischen ÖV-Netz: Das stark belastete Strassennetz, insbesondere entlang der Einfallsachsen, beeinträchtigt die Zuverlässigkeit und die Fahrplanstabilität des Busverkehrs. Gleichzeitig dauert der Bau eines neuen, zukunftsorientierten Verkehrssystems in einem verdichteten Stadtgebiet von Planungsbeginn bis zur Umsetzung ca. 25 bis 35 Jahre (siehe z.B. Glattalbahn, Limmattalbahn).*

*Ein langfristiger und koordinierter Blick auf das Verkehrssystem in Winterthur liefert die Basis für Absprachen und Planungen mit Region, Kanton sowie Bund und die entsprechenden Richtplaneinträge. Für die Städteplanung und zukünftige Bauprojekte ist es wichtig zu wissen, welche ÖV-Systeme (z.B. S-Bahn Durchmesserlinie / Stadtbahn, Tram, Bus) zukünftig technisch und finanziell realisierbare Optionen für Winterthur sind.*

*Um diese möglichen ÖV-Systeme zu prüfen wurde Stadtbus basierend auf der Motion 2019.127 'Evaluation ÖV Winterthur 2050' 2022 beauftragt, eine zeitliche Abwicklung für eine erste Grobevaluation eines neuen künftigen Mobilitätssystems gemeinsam mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) vorzunehmen. Die Motion forderte eine planerische Auslegeordnung mit plausiblen Varianten für verschiedene ÖV-Systeme, welche vertieft geprüft werden sollen.*

*Trotz diesem Auftrag an Stadtbus nehmen wir überrascht zur Kenntnis, dass in der Revision des Richtplans hauptsächlich auf den Ausbau des Busverkehrs als Strategie zur Bewältigung des künftig zunehmenden Passagieraufkommens gesetzt wird.*

*Daraus ergeben sich folgende Fragen:*

- 1. Wurde eine erste Grobevaluation eines neuen künftigen Mobilitätssystems gemeinsam mit dem ZV vorgenommen? Was sind die Ergebnisse dieser Evaluation?*
- 2. Wurden Varianten für zukünftige ÖV-Systeme (S-Bahn Durchmesserlinie / Stadtbahn, Strassenbahn, Tram, Bus) vertieft geprüft? Was sind die Ergebnisse der Prüfung?*
- 3. Wurden die für eine vertiefte Evaluation notwendigen Kosten im Umfang von 2 Millionen Franken in den Finanzplan aufgenommen und dem ZV zur Genehmigung beantragt, wie 2022 vom Parlament beantragt?*
- 4. Wurde als Alternativen zu den Massnahmen zur Busbeschleunigung Optionen wie eine Stadtbahn / Tram etc. geprüft?*
- 5. Laut der Angebotsstrategie von Stadtbus Winterthur reichen die verfügbaren Kapazitäten des Bus-Systems auf einzelnen Korridoren ab 2045-2050 unter der prognostizierten Nachfrage nur knapp, auf einzelnen Korridoren sind ab diesem Zeitpunkt nur noch geringe Reservekapazitäten verfügbar. Wie plant Stadtbus diese Herausforderung im Hinblick auf die langen Planungshorizonte von neuen Verkehrssystemen anzugehen?»*

### **Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:**

Die Stadt Winterthur wächst und die Bevölkerung und die Arbeits- und Ausbildungsplätze werden in den nächsten Jahrzehnten voraussichtlich bedeutend zulegen. Aktuell haben sich die Frequenzen des öffentlichen Verkehrs nach Corona wieder erholt und erreichen neue Rekordwerte.

Die für den öffentlichen Verkehr relevanten Rahmenbedingungen haben sich stark verändert. Die Winterthurer Stimmberechtigten haben im November 2021 mit CO<sub>2</sub> Netto Null eine neue Klimapolitik beschlossen. Der Stadtrat ist derzeit daran, entsprechende Massnahmen umzusetzen. Dazu dienen unter anderem der überarbeitete kommunale Richtplan, das verabschiedete Zielbild Temporegime, die Gestaltungsrichtlinie für den öffentlichen Raum GöR, die Velo-Schnellroutenplanung und diverse weitere Masterplanungen als Grundlage. Gleichzeitig konnten wesentliche Bestandteile der anfangs 2020 verabschiedeten Angebotsstrategie von Stadtbus Winterthur bereits umgesetzt werden oder befinden sich in einem fortgeschrittenen Stadium der Umsetzung: beispielsweise Einsatz von Doppelgelenkbussen, 7.5-Minutentakt der Linie 7, Elektrifizierung der Linien 5 und 7 und Querung Grüze. Alle diese Beschlüsse und Massnahmen sind für die Nachfrageentwicklung von Stadtbus Winterthur relevant und bedingen eine umfassende Überarbeitung der Angebotsstrategie.

In einem zwischen dem ZVV, Postauto AG, SBB und der Stadt aufgetragenen Projekt wird die Angebotsstrategie umfassend überarbeitet. Basis bildet auch eine vertiefte Grundlagenmodellierung der künftigen Fahrgastnachfrage mit den Horizonten 2040 und 2050. Die Ergebnisse der Modellierung und einer Evaluation von verschiedenen Angebotsszenarien, welche auch Systemfragen beinhalten, werden im nächsten Jahr vorliegen und die Grundlage für das weitere Vorgehen bei der Zukunftsgestaltung des öffentlichen Verkehrs bilden.

### **Zu den einzelnen Fragen:**

#### Zur Frage 1:

*«Wurde eine erste Grobevaluation eines neuen künftigen Mobilitätssystems gemeinsam mit dem ZW vorgenommen? Was sind die Ergebnisse dieser Evaluation?»*

Die gewünschte Grobevaluation konnte noch nicht vorgenommen werden. Der Bund, der ZVV und die städtischen Fachabteilungen sind derzeit noch an der Erarbeitung der notwendigen Basisdaten (s. auch Antwort 5).

#### Zur Frage 2:

*«Wurden Varianten für zukünftige ÖV-Systeme (S-Bahn Durchmesserlinie / Stadtbahn, Strassenbahn, Tram, Bus) vertieft geprüft? Was sind die Ergebnisse der Prüfung?»*

Verschiedene relevante Studien, insbesondere die Überarbeitung der Bundesplanung STEP 2035 ff sind noch pendent. Die Umsetzung dieser komplexen und aufwändigen Studien benötigt die bestmöglichen Grundlagen und nimmt mehr Zeit als erwartet in Anspruch.

#### Zur Frage 3:

*«Wurden die für eine vertiefte Evaluation notwendigen Kosten im Umfang von 2 Millionen Franken in den Finanzplan aufgenommen und dem ZW zur Genehmigung beantragt, wie 2022 vom Parlament beantragt?»*

Das aktuelle Vorgehen ist mit dem ZVV vereinbart und wird von diesem finanziert. Der ZVV hat aber die Finanzierung unter der Bedingung zugesichert, dass ein Tram möglich ist, aber im Mischverkehr ausgeschlossen werden muss. Der Hauptgrund liegt in der nahezu unmöglichen öV-Priorisierung und damit Fahrplaneinhaltung im Mischverkehr.

Folgende Beträge wurden im Finanzplan dem ZVV beantragt und aufgenommen:

Jahr	Inhalt	Betrag
2024	Potenzialanalyse, Vertiefung	60 000
2025	Tramplanung Vorstudie	150 000
2026	Tramplanung Vorstudie	100 000
2027	Tramplanung Studie	1 000 000
2028	Tramplanung Studie	1 000 000

Die Beträge ab 2025 sind noch nicht freigegeben und bedingen eine Kostengutsprache des ZVV. Es wurde ein etappiertes Vorgehen vereinbart, bei welchem die Klärungs-Tiefe der Studien kontinuierlich erhöht wird. Das Vorgehen hat zum Ziel, frühzeitig zu erkennen in welche Richtung die Vertiefung zu erfolgen hat. Es soll damit verhindert werden, dass unnötig Mittel ausgegeben werden, falls eine Option frühzeitig ausgeschlossen werden kann.

#### Zur Frage 4:

*«Wurde als Alternativen zu den Massnahmen zur Busbeschleunigung Optionen wie eine Stadtbahn / Tram etc. geprüft?»*

Unabhängig von der Systemfrage kann festgehalten werden, dass es keine Alternative zu öV-Priorisierungsmassnahmen gibt, da auch bei einer hypothetisch angenommenen Systemumstellung auf Tram alle öV-Hochleistungskorridore weiterhin maximal priorisiert werden müssen. Zudem werden auf einzelnen Hochleistungskorridoren weiterhin Busse verkehren müssen.

Ausgehend von der ZVV-Forderung einer Trameigentrossierung (s. Antwort 3) kann bereits jetzt festgestellt werden, dass die Implementierung eines Tramsystems massive städtebauliche Auswirkungen zur Folge hätte (z.B. Abriss ganzer Häuserzeilen). Es muss deshalb vor einer Evaluation im Rahmen verschiedener Studien und der Überarbeitung der Angebotsstrategie nochmals geschärft werden, auf welchen Achsen der Einsatz von Bussen langfristig nicht ausreicht.

#### Zur Frage 5:

*«Laut der Angebotsstrategie von Stadtbus Winterthur reichen die verfügbaren Kapazitäten des Bus-Systems auf einzelnen Korridoren ab 2045-2050 unter der prognostizierten Nachfrage nur knapp, auf einzelnen Korridoren sind ab diesem Zeitpunkt nur noch geringe Reservekapazitäten verfügbar. Wie plant Stadtbus diese Herausforderung im Hinblick auf die langen Planungshorizonte von neuen Verkehrssystemen anzugehen?»*

Wie in der Einleitung festgehalten, haben sich die Rahmenbedingungen seit der letzten Angebotsstrategie von Stadtbus Winterthur durch diverse Beschlüsse (Volk, Parlament und Stadtrat) fundamental verändert (Zielbild Temporegime, Klimaziel Netto Null Tonnen CO2 Ausstoss bis 2040, Modalsplitzziele, Stadtentwicklung Masterplan Winterthur Süd, künftige HB-Entwicklung, STEP 2035 Bund etc.). Die Angebotsstrategie muss betreffend Inhalte und Zeithorizont entsprechend aktualisiert werden.

Die erforderliche Langfristoptik wird mit der Strategie-Neuaufgabe vorgenommen werden. Bis Ende 2024 werden die neuen Nachfragedaten für die Jahre 2040 und 2050 vorliegen. Diese sollen die öV-Grundnachfrage innerhalb des bestehenden Verkehrsnetzes prognostizieren und die veränderten Rahmenbedingungen in verschiedenen Szenarien berücksichtigen.

Bis Mitte 2025 wird eine überarbeitete Angebotsstrategie vorliegen. Diese baut auf den prognostizierten Grundnachfragen auf, wird jedoch verschiedene, weitergehende Szenarien betreffend Netzaufbau oder S-Bahn-Integration aufzeigen. Ziel ist es, möglichst verlässliche, künftige Daten betreffend öV-Nachfragen je Korridor – unter der Prämisse des verkehrspolitischen Auftrags eines erhöhten öV-Modalsplits – zu erhalten. Die Planungshorizonte der Angebotsstrategie 2035/40 und 2050 richten sich nach den Umsetzungshorizonten der STEP Bahnausbauschritte des Bundes. Längerfristige Strategiehorizonte als 2050+ wären aufgrund der mangelnden Kenntnisse der künftigen Rahmenbedingungen nicht dienlich. Die bekannten Beschlüsse betreffend Angebot, Infrastruktur und Flottenplanung sind in einem ersten Schritt für die Stadt Winterthur und die Umgebung aufzuarbeiten. Die Komplexität und der Umfang der Arbeiten bedingen auch aus Gründen der Ressourcen ein etappiertes Vorgehen. Ab zweiter Hälfte 2025 sollten erste Ergebnisse vorliegen.

*Die Berichterstattung im Stadtparlament ist dem Vorsteher /der Vorsteherin des Departements Technische Betriebe übertragen.*

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon