

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Antrag und Bericht zum Postulat betreffend die Wiederherstellung der Busverbindungen von/zu den Zentren der Stadtteile Wülflingen und Töss (nach Aufhebung der Buslinie 8), eingereicht von den Gemeinderäten F. Helg (FDP) und J. Lisibach (SVP)

Antrag:

1. Vom Bericht des Stadtrates zum Postulat betreffend die Wiederherstellung der Busverbindungen von/zu den Zentren der Stadtteile Wülflingen und Töss (nach Aufhebung der Buslinie 8) wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.
2. Das Postulat wird damit als erledigt abgeschrieben.

Bericht:

Am 15. Juni 2009 reichten die Gemeinderäte Felix Helg namens der FDP-Fraktion und Josef Lisibach namens der SVP-Fraktion mit 47 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgendes Postulat ein, welches vom Grossen Gemeinderat am 1. März 2010 überwiesen wurde:

"Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 ist die Buslinie 8 (Lindenplatz-Schlosstal-Zentrum Töss-Steig) aufgehoben worden. Stattdessen verbindet nun die Linie 7 (Niederfeld-Schlosstal-Hauptbahnhof) die Stadtteile Wülflingen und Töss, ohne aber die Zentren der beiden Stadtteile miteinzubeziehen (Lindenplatz bzw. Zentrum Töss). Dadurch verloren verschiedene, teilweise stark im Wachstum begriffene Quartiere die Anknüpfung zu den Mittelpunkten ihrer Stadtteile: Einkaufsgeschäfte, Post, Bibliothek, Kirche und andere Einrichtungen im eigenem Stadtteil sind so nicht mehr direkt erreichbar. Dies ist einem erspriesslichen Quartierleben abträglich und benachteiligt gerade die ältere Bevölkerung. Betroffen davon sind in Wülflingen namentlich die Quartiere Ausserdorf, Letten (mit Klinik Schlosstal), Wässerwiesen, Niederfeld sowie unteres Schlosstal und in Töss die Quartiere Nägelsee sowie oberes Schlosstal. Nebst der genannten Bevölkerung betrifft dies auch das Gewerbe vor allem um den Lindenplatz in Wülflingen und um das Zentrum Töss.

Der Stadtrat ist deshalb einzuladen, in einem Bericht darzulegen, wie die Anbindung der genannten Quartiere zu je ihren 'Dorfzentren' wiederhergestellt werden kann. Namentlich zu prüfen sind eine veränderte Streckenführung von Buslinien und alternative Lösungsmöglichkeiten wie etwa der Einsatz eines Rufbusses, eines Shuttle-Busses an Samstagen zum Einkaufen oder eine Zusammenarbeit mit dem örtlichen Gewerbe. Allenfalls wäre auch der Einsatz von kleineren Fahrzeugen denkbar. Ausserdem sind die finanziellen Auswirkungen der möglichen Lösungen auf die Stadt Winterthur aufzuzeigen."

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

Zusammenfassung:

Der Stadtrat erachtet die bestehende Erschliessung des Schlosstals als sehr gut; dies gilt insbesondere für die Anbindung an den Hauptbahnhof Winterthur. Die Forderung nach Busverbindungen zwischen Wohngebieten und Quartierzentren ist jedoch grundsätzlich gut nachvollziehbar. Eine verbesserte Verbindung zu den Zentren Töss und Lindenplatz wäre somit wünschenswert. Da diese Erschliessungsmassnahmen nicht durch die kantonale Angebotsverordnung als verpflichtend einzustufen sind, wäre aber mit jährlich wiederkehrenden Kosten von rund 200'000 Franken zu Lasten der Stadt Winterthur zu rechnen. Die kantonale Angebotsverordnung sieht als Erschliessungskriterien eine Distanz (Luftlinie) von 400 Metern ab Bushaltestelle und von 750 Metern ab Bahnhöfen vor. Für die im Postulat bezeichneten Gebiete in Töss sind diese Kriterien praktisch vollumfänglich und in Wülflingen bis auf kleinere Gebiete erfüllt. Kurzfristig sieht der Stadtrat darum aufgrund des aktuellen Kosten-Nutzen-Verhältnisses keine Möglichkeit, den Forderungen des Postulats zu entsprechen. Sollte im Rahmen des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes der ZVV einer mittelfristigen Lösung mit Linienabtausch zwischen der Linie 2 (Endhaltestelle "Wülflingen") und der Linie 7 (Endhaltestelle "Bahnhof Wülflingen") zustimmen, wäre für Wülflingen ein gewichtiger Teil des Problems gelöst.

Ausgangslage:

Gemäss der kantonalen Angebotsverordnung gelten Stadtteile als erschlossen, wenn deren Luftlinienentfernung zur nächsten Bushaltestelle 400 Meter nicht übersteigt. Für Bahnstationen wie Wülflingen und Töss gilt eine Distanz von 750 Metern.

Die Distanzen zwischen der Haltestelle Ausserdorf in Wülflingen und dem Lindenplatz sowie verschiedenen Einkaufsgeschäften des Zentrums Wülflingen liegen innerhalb einer Entfernung von 400 Metern, gelten folglich mit der heutigen Linienführung angebotstechnisch als direkt erschlossen. Die Entfernung zwischen Ausserdorf und Coop liegt unter 200 Metern, und das Einkaufszentrum kann auch vom Lindenplatz her nur marginal besser erschlossen werden. Auch die Kirche Wülflingen liegt mit einer Luftdistanz von 420 Metern nur knapp ausserhalb des 400 Meter-Radius. Mit der Einführung des neuen Angebots der Linie 7 gilt das Zentrum Wülflingen somit gemäss aktueller gesetzlicher Regelung weiterhin als direkt erschlossen, obwohl sich die Fussdistanz zu einzelnen Gewerbebetrieben und Einkaufsgeschäften markant erhöht hat. Das Zentrum Töss liegt 250 Meter von der Haltestelle Schöntal entfernt. Damit liegt auch das Zentrum Töss im Erschliessungsbereich der Linie 7 und wird durch diese gemäss den genannten Kriterien zweifelsfrei erschlossen. Die Distanz ist aber für einen geringen Anteil der Bevölkerung mit starker Gehbeeinträchtigung problematisch.

Neben der Fussdistanz zur Haltestelle wird die Erschliessungsqualität vor allem durch das Verkehrsangebot geprägt. Mit dem neuen Angebot der Linie 7 konnte der Takt im Schlosstal auf den Viertelstundentakt verdichtet und die Betriebszeit auf fast 19 Stunden pro Tag weiter ausgedehnt werden. Das Angebot gehört nun gemäss Angebotsverordnung zur besten Angebotsstufe: städtischer Angebotsbereich 3. Zur Verbesserung des Angebots für mobilitätsbehinderte Personen verkehren zudem auf der Linie 7 ausschliesslich Niederflurbusse. Ab Mitte 2011 wird auch die Linie 2 durchwegs mit Niederflurbussen betrieben werden, sodass Wartezeiten wegen ungeeigneter Fahrzeuge entfallen. Stadtbus hat damit das derzeit Mögliche unternommen, um den gesetzlichen Auftrag umfassend wahrzunehmen und die Erschliessung des Schlosstals im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung wesentlich zu verbessern. Für Personen, denen eine selbständige Benützung der optimierten öffentlichen

Verkehrsmittel nicht zugemutet werden kann, subventioniert der Kanton zudem geeignete Behindertentransportdienste.

Die aktuelle Fahrgastnachfrage zeigt, dass die Mehrheit der Bevölkerung das neue Angebot sehr schätzt. Zählte Stadtbus 2008 auf den Linien 7 und 8 zusammen rund 770'000 Fahrgäste, so hat sich diese Zahl mit dem neuen Angebot 2009 auf rund 1'170'000 Fahrgäste massiv erhöht. Aktuelle Hochrechnungen gehen für 2010 von fast 1'400'000 Fahrgästen aus. Diese enorme Steigerung zeigt, dass aus verkehrsplanerischer Sicht eine Rückkehr zum Zustand 2008 auszuschliessen ist, zumal den Anstoss für die erfolgten Angebotsänderungen der ungenügende Kostendeckungsgrad der Linie 8 von deutlich unter den vom ZVV geforderten 30 % gab. Es ist zu erwarten, dass sich die Nachfrage auf der neuen Linie 7 in den nächsten zwei Jahren noch weiter erhöhen wird.

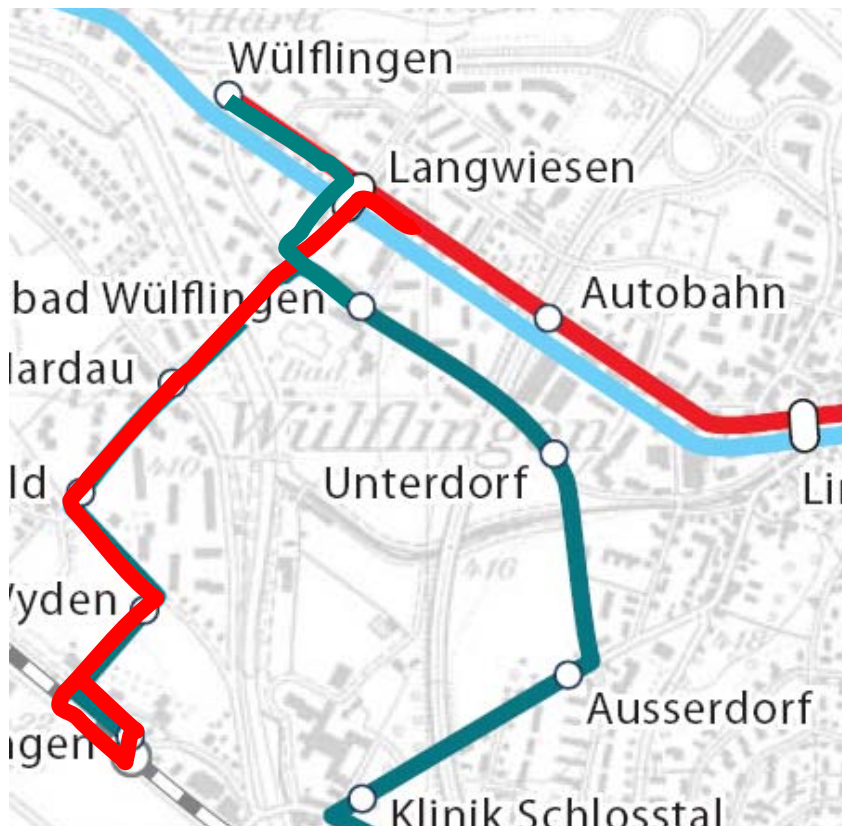
Der Stadtrat ist nach wie vor der Überzeugung, dass das Ortszentrum Wülflingen gestalterisch aufzuwerten ist, weshalb die Eulachstrasse auch langfristig für den öffentlichen Verkehr nicht mehr zur Verfügung stehen kann. Eine kurzfristig realisierbare Alternativroute, die eine bessere Bedienung des Lindenplatzes mit dem bestehenden Linienkonzept ermöglicht, besteht somit leider nicht.

Aufgrund der geschilderten Ausgangslage und vorsorglicher Abklärungen beim ZVV muss davon ausgegangen werden, dass der ZVV kurz- und mittelfristig eine finanzielle Beteiligung am zusätzlichen, im Postulat skizzierten Angebot ausschliessen wird, zumal im Raum Schlosstal / Niederfeld bereits beträchtliche zusätzliche finanzielle Mittel investiert und die Kriterien gemäss Angebotsverordnung umfassend erfüllt werden. Zusätzliche Angebotsausbauten wären somit als Angebotserweiterung gemäss § 20 PVG (Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr) durch die Stadt Winterthur zu finanzieren. Allerdings wird nicht zuletzt im Vergleich mit anderen – auch ausserkantonalen – Städten eine Erschliessungsdistanz von bis zu 400 Metern für städtische Verhältnisse als unbefriedigend erachtet. Die VBZ gehen im Grundsatz von einer max. Erschliessungsdistanz von 300 Metern aus. Eine entsprechende Anpassung der Angebotsverordnung mit einer differenzierten Distanz für städtische und ländliche Erschliessungen auf kantonaler Ebene wäre wünschenswert.

Generell ist bei Quartierzentren, insbesondere bei Wülflingen und Töss zu beachten, dass sich ihre räumliche Lage nicht mehr nur nach "Apotheke, Kirche, Post und Schule" richtet, sondern sich im Verlauf der Zeit verändern kann.

Stadtbus Winterthur hat verschiedene Verbesserungsmaßnahmen geprüft. Vorliegend werden nur jene Varianten aufgezeigt, die nicht aufgrund zwingender Rahmenbedingungen verworfen werden mussten.

Mittelfristige Variante Linientausch



Im Rahmen der Arbeiten zum städtischen Gesamtverkehrskonzept sind primär mittel- bis langfristige Varianten zu untersuchen. Eine Möglichkeit wäre ein Abtausch der Endhaltestelle der Linie 2 (HB-Lindenplatz-Wülflingen) mit der Linie 7 (HB-Schlosstal-Bahnhof Wülflingen). Damit wäre ein Umstieg via die gemeinsame Haltestelle "Langwiesen" möglich, welche zwecks perrongleichen Umstiegs in die Johannes Beuggerstrasse zu verlegen wäre. Eine solche Lösung bedingte den Neubau einer Trolleybusoberleitung zwischen der Haltestelle Langwiesen und dem Bahnhof Wülflingen auf einer Länge von rund 1'700 m. Aufgrund der noch weiter wachsenden Nachfrage auf der Linie 2 müsste diese voraussichtlich mit Doppelgelenkbussen betrieben oder mit einer anderen neuen Linie entlastet werden. Ein weiterer Vorteil dieser Variante wären die deutlich verbesserten Anschlüsse bei der Umsteigebeziehung am Bahnhof Wülflingen auf die S 41 Winterthur – Bülach. Da aber für Fahrten Richtung Zürich an beiden Endbahnhöfen eine weitere Umsteigebeziehung notwendig würde, ist fraglich, wie gut diese neue Verbindungsmöglichkeit genutzt würde. Eine gewisse Entlastungswirkung auf die Linie 2 wäre dennoch nicht auszuschliessen. Die Frage, wann und wo wie viele Doppelgelenktrolleybusse einzusetzen wären, könnte deshalb in einer nachfolgenden Planungsphase genauer abgeklärt werden.

Die Kosten für die Oberleitung und den Aus/Neubau der Haltestellen werden auf 3 bis 5 Mio. Franken geschätzt. Neben den Kapitalfolgekosten aus der Beschaffung neuer Busse müsste mit zusätzlichen Betriebskosten von jährlich mindestens 1.5 Mio. Franken gerechnet werden. Trotz der enormen Kosten könnte mit dieser Variante keine umsteigefreie Verbindung vom Schlosstal zum Lindenplatz erreicht werden. Immerhin resultierte aber eine verbesserte Verbindung für die Einwohnerinnen und Einwohner des Niederfelds zum Lindenplatz und für die Einwohnerinnen und Einwohner des Schlosstals eine Fahrzeitverkürzung von einigen Minuten, wobei in den Randzeiten - infolge der Anschlussbeziehungen zur S-Bahn beim HB - ein Anschlussbruch bei der Johannes Beuggerstrasse mit längeren Wartezeiten in Kauf ge-

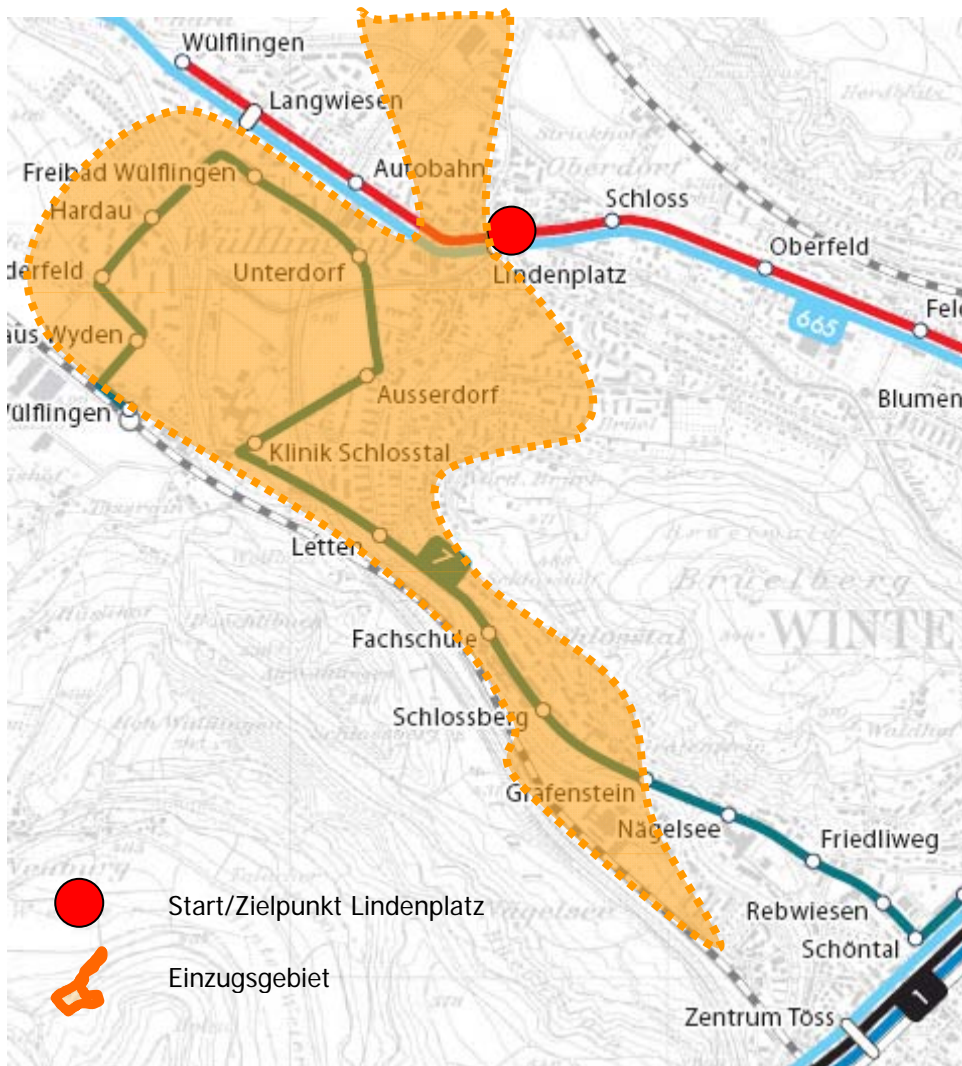
nommen werden müsste. Die Kosten dieser Variante sind sehr hoch und kurzfristig nicht finanzierbar. Eine solche Variante kann nur mittel- bis langfristig in enger Zusammenarbeit mit dem ZVV entwickelt werden. Grundsätzlich sollte in Winterthur aber eine gute Verknüpfung von Bahn und Bus in möglichst allen Stadtteilen angestrebt werden.

Geprüfte Varianten für den kürzerfristigen Einsatz

A. Sammeltaxi

Als kurzfristige Massnahme im Sinne des Postulats käme primär ein Sammeltaxi (Kleinbus) in Frage. Dieses würde nur auf Voranmeldung im Zeitfenster 09:00 bis 12:00 Uhr sowie 14:00 bis 16:00 Uhr fahren. Die Ziel/Startdestination würde auf den Lindenplatz beschränkt. Die Beschränkung des Konzepts auf den Lindenplatz ist damit zu begründen, dass in Wülflingen die fraglichen Erschliessungsdistanzen beim heutigen Liniennetz deutlich grösser sind als in Töss. Mit diesem Konzept erscheint eine Bedienung des Quartiers Nägelsee in Töss dementsprechend auch als wenig sinnvoll. Hingegen wäre es möglich, zusätzlich neu die Areale Strassenverkehrsamt – Sporrer (und evtl. Lantig) in Wülflingen zu bedienen. Denkbar wäre eine halbstündliche, alternierende Bedienung der Quartiere nördlich und südlich des Lindenplatzes. Fahrgäste müssten ihren Bedarf telefonisch anmelden und würden je nach Nachfrage, Standort des Fahrzeuges und Zeitbedarf zum Lindenplatz transportiert. Für die Rückfahrt wäre ebenfalls eine telefonische Anmeldung notwendig. Obwohl das Sammeltaxi nicht zu fixen Zeiten verkehren würde, gälte es als linienverkehrsähnliche Fahrt, weshalb eine Konzession durch den Bund notwendig würde und der ZVV-Tarif anzuwenden wäre. Ein gesonderter Tarif wäre nur dann möglich, wenn die Fahrten auf die ausschliessliche Beförderung von Personen mit Behinderungen beschränkt würden, was kaum zielführend wäre.

Würde angestrebt, dieses Verkehrsangebot ab Fahrplan 2012 öffentlich auszuschreiben, könnten die Kosten für dieses Kleinbusangebot möglichst gering gehalten werden. Dennoch rechnet Stadtbuss auf dieser Basis mit jährlichen Kosten von rund 200'000 Franken. Zu erwarten ist, dass der ZVV 10 % des Aufwandes als Einnahmenanteil anerkennen würde. Bei diesem Konzept wären auch bei hoher Nachfrage keine Zusatzfahrten möglich; in diesen eher unwahrscheinlichen Fällen würden sich die entsprechenden Wartezeiten erhöhen. Somit müsste mit einer dauerhaften Belastung der Stadt Winterthur von jährlich rund 180'000 Franken gerechnet werden.



Würdigung

Mit dem Sammeltaxi liessen sich schwierig erschliessbare Gebiete wie Vorder Brüel, Letten und Sporrer verbessert erschliessen. Betagte oder bewegungseingeschränkte Personen ohne Rollstuhl könnten das Angebot zumeist ab Wohnort nutzen. Das Einzugsgebiet wäre aber schwierig abzugrenzen und das Angebot könnte aufgrund der Strassenverhältnisse nur mit einem Kleinbus betrieben werden. Der Transport von Rollstühlen und Kinderwagen wäre fahrzeugbedingt nicht möglich. Es ist eine Frage der politischen Gewichtung, ob die gewünschte Verbesserung den Betriebsaufwand von jährlich 180'000 Franken rechtfertigen würde. Aus Sicht des Stadtrats kann diese Variante aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und unter der geltenden Angebotsverordnung nicht gerechtfertigt werden.

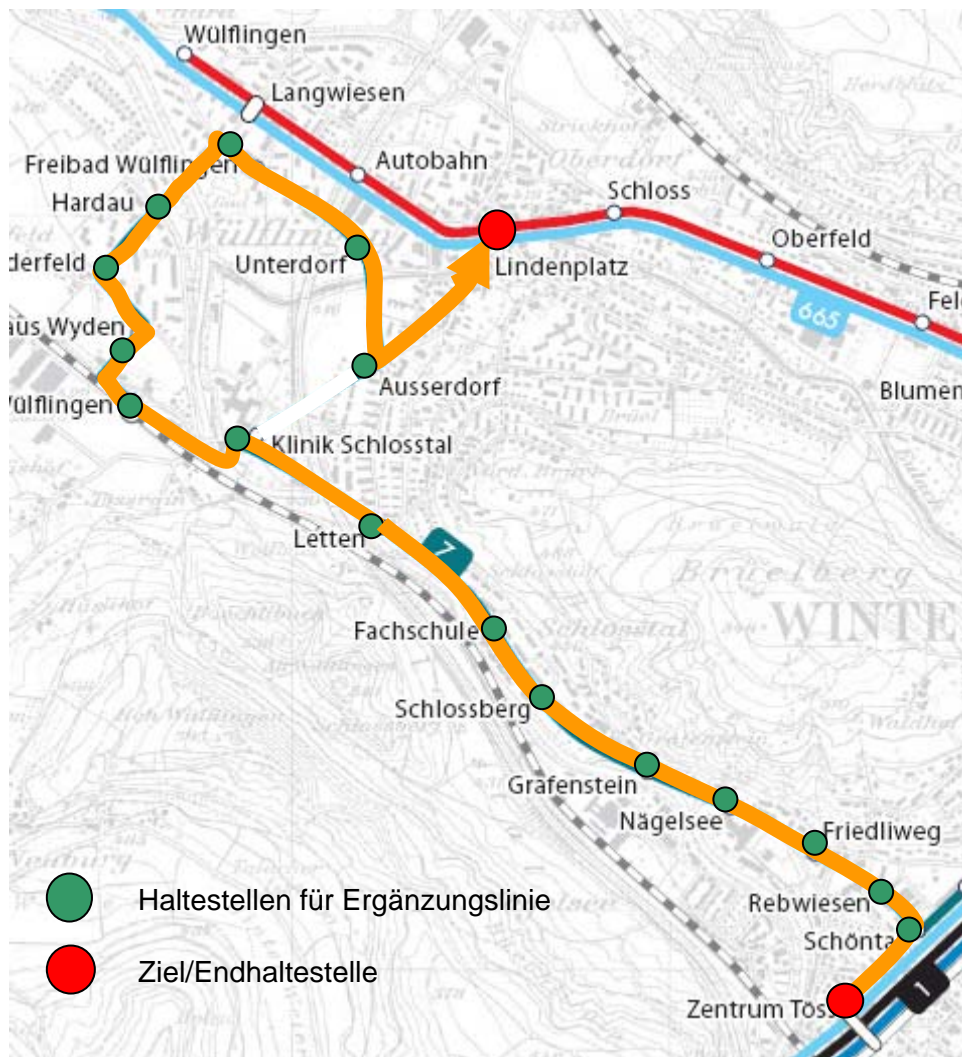
B. Ergänzungslinie zur Linie 7

In Ergänzung zur bestehenden Linie 7 könnte statt des Sammeltaxis eine weitere Linie eingeführt werden, welche die im Postulat gewünschte lokale Erschliessung verbesserte. Diese Linie würde die Strecke Zentrum Töss – Klinik Schlosstal - Niederfeld – Lindenplatz und zurück bedienen. Aus Kostengründen und aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage müsste sie mit einem Kleinbus (12 Plätze) betrieben werden. Der Transport von Rollstühlen und Kinderwagen wäre deshalb aus Platzgründen nicht möglich. Das Zusatzangebot recht-

fertigte nur einen minimalen Ausbau, d.h. eine Beschränkung auf den Stundentakt mit reduzierter Betriebsdauer von Montag bis Samstag, jeweils von 9 bis 12 Uhr und von 14 bis 16 Uhr. Angebotstechnisch wäre es unumgänglich, dass das Fahrzeug jeweils wenige Minuten nach der Linie 7 verkehrte. Bedingt durch die Vorgaben des Personenverkehrsgesetzes wäre ein spezifischer (allenfalls kostendeckender) Tarif für dieses Angebot nicht möglich, weshalb der ZVV-Tarif zur Anwendung gelangte.

Es würde gegebenenfalls geprüft, dieses Verkehrsangebot öffentlich auszuschreiben, damit dieses Kleinbusangebot möglichst günstig erbracht werden könnte. Dennoch rechnet Stadtbus auf dieser Basis mit jährlichen Kosten von rund 200'000 Franken. Zu erwarten ist, dass der ZVV 10 % des Aufwandes als Einnahmenanteil anerkennen würde. Für jene Fälle, bei denen die Nachfrage grösser als das Platzangebot im Fahrzeug wäre, würden zu entschädigende Zusatzfahrten notwendig. Somit müsste mit einer dauerhaften finanziellen Belastung der Stadt Winterthur von jährlich rund 200'000 Franken gerechnet werden.

Neben den jährlichen Betriebskosten wären für die Linie eine zusätzliche Haltestelle in der Nähe der Klinik Schlosstal zu erstellen und Anpassungen beim Lindenplatz vorzunehmen, welche allenfalls die geplante Gestaltung tangieren könnten.



Linienführung der Ergänzungslinie

Würdigung

Mit der Ergänzungslinie könnten Direktverbindungen zwischen dem Lindenplatz, dem Schlosstal und dem Niederfeld angeboten werden. Gleichzeitig könnte auch das Zentrum Töss an das Schlosstal angebunden werden. Somit würde die Ergänzungslinie die im Postulat dargelegten Bedürfnisse mit einem minimalen, aber dennoch nicht vernachlässigbaren Aufwand sicherstellen. Das Zusatzangebot wäre kurzfristig realisierbar. Es ist eine Frage der politischen Gewichtung, ob die gewünschte Verbesserung den Betriebsaufwand von jährlich 200'000 Franken rechtfertigen könnte. Der Stadtrat erachtet den Zusatznutzen aus heutiger Sicht jedenfalls als fraglich. Falls eine Umsetzung gewünscht würde, müsste eine Angebots-erweiterung im Sinne eines Testbetriebs mit Blick auf die Nachfrage detailliert geprüft und geplant werden. Da Stadtbus über keine Kleinbusse verfügt, wäre ein Transportauftrag an Dritte zu prüfen. Ein weiterer Nachteil der Ergänzungslinie gegenüber dem Sammeltaxi liegt darin, dass keine zusätzlichen Quartierschliessungen möglich sind.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder