

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend Stadtbus-Durchmesserlinien, eingereicht von Gemeinderat F. Künzler (SP)

Am 24. August 2009 reichte Gemeinderat Fredy Künzler namens der SP-Fraktion folgende Schriftliche Anfrage ein:

"Stadtbus hat in der Vergangenheit schon mindestens zweimal zwei Buslinien am Hauptbahnhof verknüpft. 2006 wurde die Linie 3 nach Rosenberg mit der Linie 6 nach Oberseen verbunden, und die Linie 5 nach Technorama wurde mit der Linie 13 nach Dätttau verknüpft. Dies ermöglicht neue umsteigefreie Verbindungen innerhalb Winterthurs.

Ein Blick auf den Linien- respektive Fahrplan lässt vermuten, dass weitere so genannte Durchmesserlinien möglich wären: die Linie 7 nach Niederfeld liesse sich mit der Linie 14 nach Hegi verbinden, und die Linie 4 nach Breite könnte mit der Linie 10 via Rychenbergstrasse - Oberwinterthur verknüpft werden. Die Linien 7 und 14 werden üblicherweise mit Gelenkbussen betrieben, während die Linien 4 und 10 meistens mit kurzen Autobussen befahren werden - insofern drängt sich diese Kombination auf. Ausserdem wäre mit einer Verknüpfung der Linien 4 und 10 auch der unpopuläre Vorschlag vom Tisch, den Breitebus künftig auf dem Archplatz warten zu lassen.

In diesem Zusammenhang stellen sich dem Stadtrat folgende Fragen:

- 1. Wie beurteilt der Stadtrat die Linien 3 / 6 und 5 / 13 vor und nach der Verknüpfung als Durchmesserlinien? Welche Ziele wurden erreicht?*
- 2. Gibt es Studien über den gesteigerten Komfort dank umsteigefreien Verbindungen, z.8. ein grösseres Passagieraufkommen?*
- 3. Muss durch die Verknüpfung von zwei Buslinien mit mehr Kosten, z. B. wegen mehr Fahrten, gerechnet werden?*
- 4. Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, die oben skizzierten Durchmesserlinien 4+10 sowie 7+14 einzuführen?"*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Die Planung des öffentlichen Verkehrs ist ein Dauerprozess, welcher stets sich ändernden Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen hat. Bei der Verknüpfung zweier Linien zu einer Durchmesserlinie stehen jeweils zwei verschiedene Kundenbedürfnisse im Vordergrund: einerseits besteht der Wunsch nach direkten, schnellen Verbindungen, andererseits sind die Ansprüche nach hoher Pünktlichkeit zu beachten. Diese Ziele stehen in einem Konflikt zu einander, wie am Beispiel der Linien 3 und 6 sowie 5 und 13 gezeigt wird (vgl. Frage 1).

Gemäss aktueller Planung wird der heutige Busbahnhof im Rahmen des Projekts Stadtraum Bahnhof ab Mitte 2011 saniert. Dabei könnte es aus baulichen Gründen zeitweise notwendig werden, bestehende Linienverknüpfungen temporär wieder auflösen zu müssen und einen Ersatzfahrplan zu fahren. Bis zum Vorliegen einer definitiven Umbauplanung, mutmasslich

aber bis zur Fertigstellung der Umbauten, können deshalb unabhängig von den aufgeführten Grundsätzen keine neuen Durchmesserlinien eingeführt werden.

Im Rahmen einer Überarbeitung des regionalen Gesamtverkehrskonzepts und des Agglomerationsprogramms der Stadt Winterthur und Umgebung soll eine Überprüfung und Konsolidierung der bestehenden Ausbaupläne im öffentlichen Verkehr vorgenommen werden. Bis zum Vorliegen dieser Gesamtsicht - und damit einer langfristigen Angebotsstrategie - erachtet der Stadtrat weitere Linienverknüpfungen als nicht sinnvoll.

Zur Frage 1:

"Wie beurteilt der Stadtrat die Linien 3 / 6 und 5 / 13 vor und nach der Verknüpfung als Durchmesserlinien? Welche Ziele wurden erreicht?"

Die Verknüpfungen 5 / 13 und 3 / 6 haben die Pünktlichkeit der Linien 5 (Dätttau – Technorama) und 3 (Rosenberg – Oberseen) spürbar reduziert. Verspätungen von einem Linienabschnitt (z.B. Bettenplatz – HB) übertragen sich durch die Durchbindung auf den anderen Linienabschnitt (diesfalls HB – Oberseen). Dadurch werden zusätzliche finanzielle Mittel notwendig, um die Verspätungen zu reduzieren oder bei Bedarf zusätzliche Fahrzeuge einsetzen zu können. Eine Durchbindung von zwei Linien steht vor allem dann im Vordergrund, wenn die "kurzen" Umlaufzeiten keinen rationellen Umlauf erlauben und durch die Durchbindung Rationalisierungseffekte erzielt werden können. In jedem Fall ist aber einer gewünschten Kundenbeziehung Rechnung zu tragen und damit die Nachfrage zu steigern. In den vorliegenden Fällen haben sich die betriebswirtschaftlichen Ziele sowie die gesteigerte Nachfrage erfüllt. Genaue Zahlen sind nicht erhältlich, da sich verschiedene Massnahmen überlagerten und dadurch ein präziser Vergleich der einzelnen Effekte nicht möglich ist.

Zur Frage 2:

"Gibt es Studien über den gesteigerten Komfort dank umsteigefreien Verbindungen, z.B. grösseres Passagieraufkommen."

Dem Stadtrat sind keine Studien betreffend gesteigerten Komfort dank umsteigefreien Verbindungen bekannt. Allerdings ist davon auszugehen, dass – soweit die Pünktlichkeit nicht wesentlich verschlechtert wird – aufgrund der kürzeren Reisezeiten eine leichte Steigerung der Nachfrage erfolgt.

Zur Frage 3:

"Muss durch die Verknüpfung von zwei Buslinien mit mehr Kosten, z.B. wegen mehr Fahrten gerechnet werden?"

Ob eine Verknüpfung Mehr- oder Minderkosten verursacht, muss im Einzelfall geprüft werden. Dabei spielen die alten und neuen Fahrzeiten und Standzeiten der Fahrzeuge eine wesentliche Rolle. Werden zwei Linien mit unterschiedlichen Betriebszeiten verbunden, entstehen Mehrkosten, soweit das neue Angebot jenem der bisher besseren Linie angeglichen wird.

Zur Frage 4:

"Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, die oben skizzierten Durchmesserlinien 4+10 sowie 7+14 einzuführen?"

Bereits heute besteht eine betriebliche Verknüpfung der Linien 5 (Dätt nau – Technorama), 7 (Bhf Wülflingen – HB) und 14 (HB – Bhf Hegi) in den Randverkehrszeiten. Diese ist notwendig, weil die Linien 5 und 7 abends bei isoliertem Betrieb über keine bzw. zu kurze Pausen verfügen. Um den Fahrdienstmitarbeitern eine minimale Pause zu ermöglichen, wechseln die Fahrzeuge bereits heute alternierend von der Linie 5 und 7 auf die Linie 14. Bedingt durch die Linienverlängerungen ins Niederfeld und in Dätt nau werden die Fahrzeiten nochmals ändern. Die Linie 7 weist heute Schwierigkeiten mit der Pünktlichkeit auf. Dies ist einerseits auf eine unerwartet hohe Nachfrage zurückzuführen und andererseits auf die stark unterschiedlichen Fahrzeiten vor bzw. auf der Zürcherstrasse, deren Ursache im zeitweise hohen Verkehrsaufkommen liegt. Auf der Zürcherstrasse, insbesondere bei der Einfahrt in den Hauptbahnhof besteht ein erhebliches Potenzial an Busbeschleunigungsmassnahmen, welche im Rahmen des Projekts Stadtraum Bahnhof teilweise realisiert und im Rahmen der Testplanung Zürcherstrasse auf die weitere Optimierbarkeit geprüft werden sollen. Die bestehenden betrieblichen Verknüpfungen erlauben Stadtbus eine optimale Produktivität auf diesen Linien und soll vorderhand beibehalten werden. Spätestens nach der Umsetzung der Linienverlängerungen und nach ersten Erfahrungen mit den neuen Fahrzeiten wird geprüft, ob und welche weitere Anpassungen am Liniennetz vorgenommen werden sollen. Eine dauernde Verknüpfung der Linien 7 und 14 steht somit kurzfristig nicht zur Disposition.

Eine Verknüpfung der Linien 4 (HB – Breite) und 10 (HB – Bhf Oberwinterthur) wäre tatsächlich interessant, um die Haltekante der Linie 4 wieder in den Bahnhofsbereich zu verschieben. Allerdings wird nach der Umgestaltung des Bahnhofplatzes die Einfahrt aus der Technikumstrasse auf die Linien 2 und 3 begrenzt sein.

Im Weiteren ist zu beachten, dass die beiden Linien unterschiedliche Verkehrsangebote aufweisen. Mit der Verdichtung der Linie 10 am Abend (Ende 2008) konnte das Angebotsniveau etwas angeglichen werden. Es bestehen aber weiterhin erhebliche Unterschiede in Takt und Betriebszeit. Die Linie 4 müsste aus finanziellen Gründen an das Angebot der Linie 10 angepasst werden. Die Finanzierung einer Anpassung der Linie 10 an die Linie 4 kann derzeit nicht sichergestellt werden und ist auf Grund der bestehenden Nachfrage nicht zu rechtfertigen. Der aktuelle 10-Minuten-Takt der Linie 4 müsste folglich tagsüber auf einen 15-Minuten-Takt "ausgedünnt" werden, während abends die Linie 4 im Halbstundentakt betrieben werden müsste.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder