

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend Angebotsstrategie von Stadtbus: Option Tram offen halten, eingereicht von den Gemeinderätinnen S. Gygax-Matter (GLP/PP) und K. Cometta-Müller (GLP/PP)

Am 27. Juni 2016 reichten die Gemeinderätinnen Silvia Gygax-Matter und Katrin Cometta-Müller namens der GLP/PP-Fraktion folgende Schriftliche Anfrage ein:

«Anfang 2015 publizierte der Stadtrat die „Mittel- und langfristige Angebotsstrategie“ von Stadtbus. Bis ins Jahr 2030 liegt der Fokus auf der Kapazitätssteigerung des Bussystems. Ab ca. 2030 werden aber auch Fahrplanverdichtung und die Umstellung auf Doppelgelenkbusse die Nachfragen zu Stosszeiten nicht mehr decken können. Deshalb wird in der „Mittel- und langfristige Angebotsstrategie“ von Stadtbus das Tram als Option aufgeführt. „Grundsätzlich ist jedoch die Option Tramumstellung langfristig offen zu halten“ (Mittel- und langfristige Angebotsstrategie, Kurzversion, S.9).

Fragen:

- 1) Was versteht der Stadtrat unter: „Grundsätzlich ist jedoch die Option Tramumstellung langfristig offen zu halten“?
- 2) Die Querung Grüze ist das Kernstück der Verbindung zwischen dem alten Stadtzentrum und dem entstehenden neuen. Die Querung Grüze, ist aber so geplant, dass kein Tram sie befahren werden kann. Warum wurde auf die Tramkompatibilität verzichtet?
- 3) Gibt es noch weitere Orte, welche in den letzten fünf Jahren beziehungsweise in naher Zukunft für das Tram verbaut wurden bzw. werden? Hauptbahnhof?
- 4) Wie stellt der Stadtrat sicher, dass die Option Tram nicht weiter „verbaut“ wird? Gibt es hierzu eine Strategie?
- 5) Ab 2030 drängt sich die Umstellung auf ein Tramsystem auf. Das bedeutet, dass bereits in absehbarer Zeit mit der Planung begonnen werden müsste. Wie stellt der Stadtrat sicher, dass die Planung rechtzeitig aufgenommen wird?»

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept (sGVK), das auf die Siedlungsentwicklung Winterthurs abgestimmt ist, werden für die Steigerung der Bus-Kapazität auf den Hauptlinien (heute namentlich die Linien 1 und 2) Hochleistungskorridore eingerichtet. Der GGR hat dem Vorhaben am 3. Oktober 2011 zugestimmt.

Damit werden für die Hauptlinien im zur Verfügung stehenden Verkehrsraum Korridore für modernste, leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel geschaffen, die eine gute Ausgangslage für die spätere Entwicklung darstellen werden.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Was versteht der Stadtrat unter: „Grundsätzlich ist jedoch die Option Tramumstellung langfristig offen zu halten“?»

Die aktuelle Busstrategie von Stadtbus Winterthur umfasst den Zeitraum von 2015 bis 2030. Soweit die Nachfrageentwicklung mit der Prognose Schritt hält, wird ab ca. 2030 ein weiterer Planungsschritt notwendig sein. Stadtbus hat für verschiedene Planungsschritte Optionen bereit. Die Entwicklung im Personentransport zeigt aber gerade in den nächsten 20 Jahren zentrale Herausforderungen auf, deren Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl und das öV-Flottenangebot noch nicht klar vorausszusehen sind: Fahrerlose Fahrzeuge, Mobility Pricing, Entwicklung der Energiepreise und der gesamten Wirtschaft, Modalsplitentwicklung, Neuentwicklungen in der öV-Fahrzeugtechnologie wie z.B. "Tram sur Pneu" (franz. Bezeichnung für Strassenbahn/Oberleitungs-Nahverkehrssystem), überlange Busse, Batteriebus-technologie uwm. Entwicklungen im Verkehrsmanagement generell sind über den langen Zeitraum in ihrer Wirkung nicht genügend abschätzbar. Sich im Kontext künftig absehbarer Entwicklungen ausschliesslich auf bisherige öV-Transporttechnologien (wie ein Tram) und Fahrzeuggrössen auszurichten, schränkt die planerische Flexibilität langfristig zu stark ein.

Dazu drei Beispiele:

Beispiel 1, öV-Transporttechnologie: Aktuell verfügbare, bereits seit Jahren im Einsatz stehende Doppelgelenkbusse (z.B. der Firmen Hess oder VanHool) erreichen im konventionellen Strassenbetrieb ähnliche Kapazitäten und Umweltwerte wie z.B. die Cobra-Trams.

Beispiel 2, Verkehrsinfrastruktur: Müssten grössere Strassenprojekte mit einem Erneuerungszyklus von 20-30 Jahren im Hinblick auf einen zukünftigen Trambetrieb bzgl. Strassenraum, Geometrie etc. ausgerichtet werden, würden diverse aktuelle Projekte zu komplex und wären daher für den kurz- bis mittelfristigen Horizont gefährdet (Stichwort "Optionsschanden").

Beispiel 3, Verkehrsmanagement: Die Leistungsfähigkeit des öV ist auch mit der konventionellen Transporttechnologie Bus (Trolley-, Dieselgelenkbus oder Doppelgelenk-Trolleybus) noch bei weitem nicht ausgeschöpft. Bei Fahrplanverdichtungen innerhalb eines auf den öV-Betrieb optimierten Gesamtverkehrsmanagements mit effektiver öV-Bevorzugung ist auch in Winterthur noch ein Kapazitätswachstum von weit über 100% möglich.

Zur Frage 2:

«Die Querung Grüze ist das Kernstück der Verbindung zwischen dem alten Stadtzentrum und dem entstehenden neuen. Die Querung Grüze, ist aber so geplant, dass kein Tram sie befahren werden kann. Warum wurde auf die Tramkompatibilität verzichtet?»

Die Querung Grüze gehört aus heutiger Sicht nicht zu jenen Korridoren, welche ab 2030 eine derart hohe Frequenz aufweisen und damit tramwürdig sein könnten. Die über die Querung geplanten Linien weisen zwar ein grosses Angebotspotenzial auf, können jedoch über den Horizont 2030 noch mit Linien ergänzt, im Takt verdichtet und mit grösseren Fahrzeugen betrieben werden. Stadtbus rechnet mit einem möglichen Angebotsausbau im Bussystem von weit über 300 %.

Somit stünde auf diesem Korridor ein Tram erst sehr langfristig zur Diskussion. Für Trambetrieb müsste dieses Bauwerk grundsätzlich mit flacheren Steigungen neu konzipiert wer-

den und es wären gegebenenfalls Hausabbrüche notwendig. Es wäre nicht zu rechtfertigen, jetzt schon so hohe Mehrkosten durch eine sicherlich erst Jahrzehnte später benötigte Option zu verursachen. Die geplante Brücke ist bereits als Busverbindung an der Grenze der physikalischen Gegebenheiten. Insbesondere sind die Steigungen aufgrund der machbaren Einbettung in die Stadtstruktur bereits jetzt markant und könnten in der aktuellen Lage nicht für Trams (=Adhäsionsbahn, ohne Zahnrad) ausgestaltet werden.

Zur Frage 3:

«Gibt es noch weitere Orte, welche in den letzten fünf Jahren beziehungsweise in naher Zukunft für das Tram verbaut wurden bzw. werden? Hauptbahnhof?»

Derzeit ist die Stadt nahezu nirgends tramtauglich. Die Kosten eines Tramsystems (Fahrzeuge, Schienennetz, Signaltechnik, Unterhalt) wären beträchtlich (s. Vergleich weiter unten). Wie oben dargelegt, ist es absolut realistisch, sich bei der Querung Grütze auf ein Busystem weit über das Jahr 2030 auszurichten. Im Vordergrund für eine Tramlösung stehen die Korridore der Linien 1 und 2. Diese weisen verschiedene Nadelöhre auf, die noch grundlegend zu untersuchen sind. Eine detaillierte Aussage zu konkreten Abschnitten wäre aus heutiger Sicht nicht möglich. Mit Sicherheit wären die Bahnhofsunterführungen sowie der Innenstadtring, alle Wendeschlaufen und engen Kurvenradien genauer zu betrachten. Die Nutzungsdauer der aktuellen Sanierungen wird auf Grund des zeitlichen Ablaufs voll zum Tragen kommen. Aber bereits die planerische Konzipierung der Linien 1 und 2 als Trambetrieb würde verschiedene technische und strassenräumliche Voraussetzungen wie minimale Eigentrasse-Anteile, zwingende öV-Priorisierung (Stichwort "Null-Wartezeit"), Haltestellenausbauten z.T. mit grösseren Einschränkungen auf das angrenzende Strassennetz etc. zwingend voraussetzen.

Werden aufgrund der aktuell verfügbaren und erprobten Technologien die Systeme „klassisches Tram“ und Doppelgelenktrolleybus (DGTB) in Bezug auf ihre Kosten verglichen, ergibt sich ein sehr deutliches Bild:

1) Fahrzeuganschaffung

Ein DGTB (Typ Hess) ist wohl nicht unter Fr. 2 Mio./Fzg. erhältlich (Gelenktrolleybus ca. Fr. 1.6 Mio.). Das Cobra-Tram kostet Fr. 3.5 – 4 Mio./Fzg. inkl. Reserveteile, Prüfgebühren, Fahrgastzählanlage etc.

2) Infrastrukturkosten

Der Neubau einer DGTB-Strecke kostet ca. Fr. 1-2 Mio./km. Die Kosten sind abhängig von der Fahrgeometrie, Anzahl Masten und Spannvorrichtungen etc. Ein Tramtrasse kostet ca. Fr. 7 Mio./km (inkl. Gleisanlagen, Haltestellen, Fahrleitungen, Weichen, Signale etc.). Solche Bauvorhaben können allerdings nicht isoliert realisiert werden. Betrachtet man die weiteren Aufwendungen für die Verlegung von Werkleitungen, Anpassungen an Strasse und Trottoirs sowie die Umgebungsgestaltung, so steigen die erwähnten Kosten erfahrungsgemäss auf das Drei- bis Vierfache, also Fr. 20-28 Mio./km.

3) Unterhaltskosten

Der Unterhalt des Trolleybusnetzes beläuft sich auf ca. Fr. 30-50'000/km und Jahr. Der Unterhalt eines Tramtrassees kostet ca. Fr. 75'000/km und Jahr ohne Berücksichtigung der Erneuerungskosten der Geleise ca. alle 30 Jahre.

Die Tramlösung ist für Winterthur mittel- bis langfristig nicht finanzierbar und wurde bisher auch vom ZVV nie in Aussicht gestellt.

Zur Frage 4:

«Wie stellt der Stadtrat sicher, dass die Option Tram nicht weiter „verbaut“ wird? Gibt es hierzu eine Strategie?»

Der Stadtrat wird voraussichtlich in seiner nächsten Legislaturperiode die Frage möglicher Alternativen zum aktuellen Busbetrieb langfristig untersuchen. Dabei müssen gemäss den Hinweisen zu Frage 1 sämtliche heute als zukunftssträftig scheinende Varianten in Betracht gezogen werden. Im Vordergrund stehen dabei aus aktueller Sicht klar Doppelgelenkbusse.

Zur Frage 5:

«Ab 2030 drängt sich die Umstellung auf ein Tramsystem auf. Das bedeutet, dass bereits in absehbarer Zeit mit der Planung begonnen werden müsste. Wie stellt der Stadtrat sicher, dass die Planung rechtzeitig aufgenommen wird?»

Der Stadtrat betrachtet ein originäres "Tramsystem" mit Schienen und Adhäsionsantrieb "Stahl auf Stahl" anstelle von "Pneu auf Asphalt" als nicht zwingend – auch nicht ab 2030. Aus Sicht des innerstädtischen Veloverkehrs, den es ebenfalls zu fördern gilt, ist das Schienensystem eher unbeliebt. Der Stadtrat vertritt daher die Meinung, dass vor der Planung eines bestimmten Systems die Evaluation eines neuen, für Winterthur geeigneten Nahverkehrssystems – unter den verschiedenen europaweit entwickelten und noch zu entwickelnden Systemen – voranzutreiben sei.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon