

Sitzung vom 4. April 2018

306. Anfrage (Winterthurer Stadtbus im Stau)

Kantonsrat Martin Neukom, Winterthur, hat am 15. Januar 2018 folgende Anfrage eingereicht:

Im Vergleich mit anderen Deutschschweizer Städten hat Winterthur den geringsten öV-Anteil. Der Modal Split des öffentlichen Verkehrs liegt bei 19% in Winterthur – in Zürich liegt er bei 32%¹. Es ist allgemein bekannt, dass ein direkter Zusammenhang besteht zwischen dem Modal Split und der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Die Attraktivität hängt unter anderem von Preis, Frequenz und Reisezeit ab.

Die Winterthurer Stadtbusse stehen während der Stosszeiten besonders häufig im Stau². Dies verlängert nicht nur die Reisezeit und schmälert die Anschlusssicherheit, sondern verursacht wegen des zusätzlichen Bedarfs an Fahrzeugen und Personal auch hohe Kosten für den ZVV und somit auch für den Kanton und die Gemeinden.

In diesem Zusammenhang bitte ich um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie hoch sind die jährlichen Behinderungskosten für Busse und Postautos, welche in Winterthur im Stau stehen? Wie ist die Situation im Vergleich zu Zürich?
2. Inwiefern ist die Gewährleistung der Anschlüsse beim Bahnhof Winterthur gefährdet durch zu langsames Vorankommen der Stadtbusse während den Stosszeiten?
3. Welche Lösungen dieses Problems kommen in Frage in Anbetracht des übernutzten Winterthurer Strassensystems durch den MIV?
4. Wären Dosierstellen am Stadtrand (Morgen) und bei Ausfahrten öffentlicher Parkhäuser (Abend) eine mögliche Lösung? Wo liegt die Zuständigkeit für solche Dosierstellen auf teils kantonalen Strassen?

¹ Städtevergleich Mobilität, Dez. 2012.

² Siehe beispielsweise Landbote, 29.07.2015, «In Winterthur bleibt der Bus am häufigsten im Stau stecken».

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Martin Neukom, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Behinderungen des Busverkehrs haben verschiedene Ursachen. Einerseits führen externe Faktoren wie Rückstaus des motorisierten Individualverkehrs, unregelmässige Fussgängerquerungen, Veloverkehr im Mischverkehr und nicht oder ungenügend umgesetzte Priorisierung des öffentlichen Verkehrs an Lichtsignalanlagen zu Verzögerungen und Verspätungen. Andererseits beeinflussen interne Faktoren wie hohe Nachfrage während der Hauptverkehrszeiten (längere Ein- und Aussteigezeiten) oder der Ticketverkauf in Regionalbussen (ausserhalb der Städte Winterthur und Zürich) den Betriebsablauf.

Die Kombination der beiden Faktoren führt während der Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend allgemein zu einem erhöhten Zeitbedarf im öffentlichen Verkehr. In Winterthur zeigen sich aber verschiedene Besonderheiten. Zum einen fallen die Verlustzeiten des Busverkehrs, die durch externe Faktoren verursacht werden, aussergewöhnlich gross aus. Zum anderen treten die Behinderungen des Busverkehrs nicht nur während der Hauptverkehrszeiten, sondern auch tagsüber auf. Ein regelmässiges Monitoring des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) weist die grösseren Problemstellen bei der Busbevorzugung im ganzen Kanton aus. Ausserhalb der Stadt Winterthur werden regelmässig Projekte zur Busbevorzugung an diesen grossen Problemstellen umgesetzt. Bei den 19 grösseren Problemstellen in Winterthur wurden in den letzten fünf Jahren keine massgebenden baulichen Massnahmen oder kurzfristige Optimierungen umgesetzt. Das gilt auch für verkehrsregelungstechnische Massnahmen an Lichtsignalanlagen, die mit verhältnismässig geringem Aufwand und kurzfristig verwirklicht werden könnten. Seit Anfang 2018 liegen dem Amt für Verkehr nun Gesuche der Stadt Winterthur für erste, schnell umsetzbare Massnahmen zur Prüfung und Stellungnahme vor.

Zu Frage 1:

Die Kosten, die seit 2012 für die Stabilisierung des Busbetriebs zusätzlich entstehen, werden von Stadtbus Winterthur mit rund 1,5 Mio. Franken jährlich beziffert (Stand Fahrplan 2018). Sie entstehen durch zusätzliche Kurse zur Stabilisierung des Fahrplans bis hin zum Bedarf an weiteren Fahrzeugen. Diese Mittel müssen zusätzlich aufgewendet werden, um ein Mindestmass an Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit gewährleisten zu können, bieten aber ansonsten keinen weiteren Nutzen für die Fahrgäste.

Diese Kosten gehen zulasten des Rahmenkredits des ZVV, der zur Hälfte vom Kanton und zur Hälfte von allen Gemeinden gedeckt wird. Die 1,5 Mio. Franken pro Jahr beziehen sich ausschliesslich auf den Regelbetrieb, nicht berücksichtigt sind dabei Aufwendungen für vorübergehende Stabilisierungsmassnahmen bei Baustellen. Für die Fahrplanjahre 2020 und 2021 werden von Stadtbus Winterthur für zusätzliche Massnahmen zur Stabilisierung des Regelbetriebs Mittel von weiteren rund 1 Mio. Franken pro Jahr gefordert.

In der Stadt Zürich fallen im Busbereich seit 2012 zusätzliche Betriebskosten von rund 0,4 Mio. Franken pro Jahr an.

Zu Frage 2:

Vonseiten des öffentlichen Verkehrs wird mit besonderen Angebotskonzepten (Führung zusätzlicher Kurse) und spezifischer Fahrplangestaltung (längere Planfahrzeiten) auf die unterschiedlichen Belastungssituationen sowohl während der Hauptverkehrszeiten als auch in den Nebenverkehrszeiten reagiert. Die dafür entstehenden Kosten sind bei der Beantwortung der Frage 1 dargelegt. Trotz dieser Massnahmen zur Eindämmung von Verspätungen und zur Verbesserung der Betriebsstabilität kommt es während der Hauptverkehrszeiten regelmässig zu Anschlussbrüchen oder sehr knappen Umsteigezeiten. Die Fahrgäste, die am Hauptbahnhof in Winterthur vom Bus auf die Bahn umsteigen, sind somit stets mit der Unsicherheit konfrontiert, ob ihr Anschluss gewährleistet ist. In den Hauptverkehrszeiten weisen durchschnittlich 14% der Kurse, die über den Hauptbahnhof Winterthur verkehren, eine Verspätung von mindestens drei Minuten auf. In den Zeiten dazwischen liegt der Anteil tagsüber während der Woche bei durchschnittlich 7%. Werden alle Linien sowie die Randverkehrszeiten am Morgen und Abend und die Wochenenden mitberücksichtigt, sind rund 6% aller Kurse verspätet.

Für die Regionalbuslinien sind die Konsequenzen von regelmässig verpassten Anschlüssen noch schwerwiegender als auf den innerstädtischen Linien. Fahrgäste, die wegen der geringeren Taktdichte auf einen früheren Bus ausweichen, um den Anschluss sicher zu schaffen, müssen einen grossen zeitlichen Zusatzaufwand in Kauf nehmen. Solche Sicherheitsreserven vermindern die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und haben Auswirkungen auf die gesamte Reisekette weit über Winterthur hinaus. Das kann letztlich zu einer höheren Belastung durch den motorisierten Individualverkehr und damit zu einer weiteren Verschärfung der Situation auf den Strassen in und um Winterthur führen.

Zu Frage 3:

In Winterthur wurden die erforderlichen Massnahmen für eine Verbesserung des Busbetriebs planerisch aufgearbeitet und beschlossen. Dazu gehören unter anderem das kantonale Konzept der Regionalen Verkehrssteuerung, das gemeinsam von der Stadt Winterthur und dem Kanton erarbeitet wurde, das Städtische Gesamtverkehrskonzept der Stadt Winterthur (sGVK 2011), die Studien zu den öV-Hochleistungskorridoren (2012) sowie das Steuerungs- und Dosierungskonzept (2016).

In den Agglomerationsprogrammen der ersten und zweiten Generation (Bundesbeschlüsse 2011 bzw. 2014) wurden Massnahmen aus diesen Planungen im Umfang von rund 95 Mio. Franken angemeldet und vom Bund unterstützt. Der Bund stellt im Raum Winterthur gesamthaft rund 37 Mio. Franken an Bundesmitteln für diese Projekte zur Verfügung (Beitragsatz 35% bzw. 40%, beide Beiträge mit Kostenstand Oktober 2005, ohne MWSt). Es handelt sich insbesondere um Massnahmen zur Regionalen Verkehrssteuerung, zum öV-Hochleistungskorridor sowie zur Querung Grüze. Die Umsetzung der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm und dem sGVK liegt vollumfänglich in der Hand der Stadt Winterthur. Die Bundesmittel sind bisher erst in sehr geringem Umfang in Anspruch genommen worden (rund Fr. 300 000), weitere Projekte stehen kurz vor der Umsetzung (mit Bundesbeiträgen in der Grössenordnung von Fr. 700 000). Bundesmittel, die nicht rechtzeitig beansprucht werden, verfallen und bergen die Gefahr, dass die Beitragssätze des Bundes für künftige Agglomerationsprojekte gesenkt oder gar keine Beiträge mehr gesprochen werden.

Der Grosse Gemeinderat hat im August 2017 einer Kreditvorlage von 4,6 Mio. Franken zur Planung und Umsetzung der Sicherstellung des Verkehrsflusses und der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs zugestimmt, wobei die erwarteten Nettoinvestitionen der Stadt Winterthur auf 0,9 Mio. Franken geschätzt werden. Mit dem Kredit können erste Massnahmen im Sinne eines öV-Hochleistungskorridors umgesetzt werden. Diese Massnahmen werden hauptsächlich durch Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm und durch den Strassenfonds des Kantons getragen, da die Massnahmen vornehmlich überkommunale Strassen betreffen.

Diese ersten Massnahmen umfassen ungefähr 10% des Projekts öV-Hochleistungskorridor. Sie haben neben punktuellen Massnahmen zur Busbevorzugung auch die Verbesserung des Verkehrsflusses für den motorisierten Individualverkehr sowie kürzere Wartezeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger an Lichtsignalanlagen zum Ziel. Insbesondere mittels Anpassungen an der Steuerung der Lichtsignalanlagen sollen diese Ziele erreicht werden.

Im Agglomerationsprogramm der dritten Generation hat der Kanton gemeinsam mit der Stadt Winterthur ein weiteres Projekt mit Gesamtkosten von rund 4 Mio. Franken (ohne MWSt, Kostengenauigkeit $\pm 30\%$) zur Verbesserung des Verkehrsablaufs beim öffentlichen Verkehr beantragt (Neues Bustrasse – Fortsetzung Querung Grütze). Der Beschluss des Bundes über das Agglomerationsprogramm und den Beitragssatz steht noch aus.

Zu Frage 4:

Eine intelligente Verkehrssteuerung auf den Einfallsachsen kann Nachfragespitzen glätten und helfen, eine Überlastung des Strassennetzes zu vermeiden. Diese Massnahme ist im erwähnten kantonalen Konzept der Regionalen Verkehrssteuerung von 2006 enthalten. Sie gehört zum Agglomerationsprogramm der ersten Generation und hätte zwischen 2011 und 2014 baureif vorliegen sollen, wurde aber noch nicht umgesetzt.

Mit der Ausfahrtsteuerung von grossen Parkieranlagen kann höchstens einer örtlichen Überlastung vorgebeugt werden.

Innerhalb des Stadtgebiets Winterthur liegt die Planungshoheit für die Strassen von überkommunaler Bedeutung bei der Stadt Winterthur (§§ 43 ff. Strassengesetz; LS 722.1). Die Strassenprojekte auf Strassen von überkommunaler Bedeutung werden vom Regierungsrat genehmigt. Auf übrige verkehrliche Aspekte wie die städtische Verkehrssteuerung oder Verkehrsanordnungen kann der Regierungsrat aufgrund der heutigen Rechtslage keinen Einfluss nehmen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli