

**Beschluss des Kantonsrates
zum Postulat KR-Nr. 473/2022
betreffend Optimierung des ÖVs in der Stadt
Winterthur Standortevaluation Busdepot
Strassenverkehrsamt Winterthur**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 25. Juni 2025,

beschliesst:

I. Das Postulat KR-Nr. 473/2022 betreffend Optimierung des ÖVs in der Stadt Winterthur Standortevaluation Busdepot Strassenverkehrsamt Winterthur wird als erledigt abgeschlossen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 28. August 2023 folgendes von Kantonsrätin Susanna Lisibach, Winterthur, und Mitunterzeichnenden am 12. Dezember 2022 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird gebeten zu prüfen, wie der ZVV die Linienführung optimieren und im Bereich Wülflingen Nord (Lindenplatz in Richtung Strassenverkehrsamt, Aesch und Henggart) anpassen kann. Entweder durch Schaffung einer neuen Linie ab «Strassenverkehrsamt» oder durch Ändern einer bestehenden Linie.

Des Weiteren ist zu prüfen, wie die Nutzung der Halle des Strassenverkehrsamtes Winterthur als Busdepot von Stadtbus Winterthur in der Nacht ermöglicht werden kann.

Bericht des Regierungsrates

A. Formelles

Mit dem vorliegenden Postulat soll zum einen eine Angebotsmassnahme – die bessere Erschliessung des Gebiets Wülflingen Nord – und zum anderen die Möglichkeit für einen neuen Depotstandort für Stadtbus Winterthur geprüft werden. Diesbezüglich wurde in der Stellungnahme des Regierungsrates zur Ablehnung des Postulats (RRB Nr. 250/2023) darauf hingewiesen, dass der Regierungsrat grundsätzlich weder für die Prüfung von Angebotsmassnahmen im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) noch für die Festlegung von Standorten für Depots von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs (öV) zuständig ist.

Die Festlegung des Angebots im ZVV erfolgt im Rahmen des Fahrplanverfahrens gemäss Fahrplanverfahrensverordnung (FVV, LS 740.35). Optimierungen und Anpassungen des Angebots, wie sie im Postulat gefordert werden, erfolgen somit im Rahmen dieses Verfahrens, in dem die Stadt Winterthur als betroffene Gemeinde Begehren eingeben kann (§ 11 FVV). Die Stadt Winterthur ist zudem, wie alle Zürcher Gemeinden, in den regionalen Verkehrskonferenzen vertreten, die unter anderem die Interessen der Standortgemeinden in der Angebotsplanung, im Fahrplanverfahren, in Tariff Fragen sowie in weiteren Fragen des öV koordinieren (§ 7 FVV). Das Verfahren selbst wird durch den Verkehrsverbund mit den finanziellen und strategischen Vorgaben eingeleitet (§ 5 FVV), die sich auf die durch den Kantonsrat festgelegten Grundsätze über Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (ZVV-Strategie) stützen. Das definitive Angebot wird am Ende des Fahrplanverfahrens mit dem Beschluss zum Verbundfahrplan durch den Verkehrsrat festgelegt (§ 16 FVV). Der Regierungsrat ist somit gemäss den gesetzlichen Bestimmungen weder in die Erarbeitung der Vorgaben noch in das Verfahren selbst oder in die Festlegung des Verbundfahrplans einbezogen. Er amtiert hingegen als Rekursinstanz bei Rekursen der Gemeinden gegen die Festlegung des Verkehrsangebots (§ 29 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr [LS 740.1]).

Standorte für Depots von öV-Fahrzeugen werden in den regionalen Richtplänen festgelegt. Für Depots von Stadtbus Winterthur ist somit die Stadt Winterthur im Rahmen der Erstellung des regionalen Verkehrsplans zuständig. Der Regierungsrat kann diesbezüglich keinen Einfluss nehmen.

Da der Kantonsrat dem Antrag des Regierungsrates nicht gefolgt ist und das Postulat überwiesen hat, werden die darin aufgeworfenen Fragen vorliegend so weit wie möglich erörtert. Angesichts der dargelegten Zuständigkeiten wurde der Bericht in enger Abstimmung mit Stadtbus Winterthur erarbeitet.

B. Optimierung der Linienführung im Bereich Wülflingen Nord

Das Postulat fordert eine bessere Erschliessung des Bereichs «Wülflingen Nord» mit dem öV. Gemeint ist damit gemäss den Ausführungen in der Postulatsbegründung namentlich das Gebiet «Maienried». Im vorliegenden Abschnitt wird zunächst die gegenwärtige Erschliessung des betreffenden Gebiets analysiert (lit. a). Anschliessend wird die mögliche künftige Erschliessung erörtert (lit. b).

a. Gegenwärtige Erschliessung des Gebiets Maienried



Das Gebiet Maienried ist durch das Wohngebiet nördlich und südlich des Maienriedwegs, des Terrassenwegs und der Haltenrebenstrasse definiert. Ein grosser Teil dieses Gebiets liegt innerhalb des Einzugsbereichs von 400 Metern einer öV-Haltestelle und gilt somit gemäss § 4 der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung [LS 740.3]) als erschlossen. Allerdings ist aufgrund der räumlichen Trennung durch die stark befahrene Salomon-Hirzel-Strasse, der fehlenden Querstrassen im Wohngebiet und der ungenügenden Durchwegung (Fusswege) das bestehende Angebot der Linien 670 (Flaach, Oberdorf – Winterthur, Hauptbahnhof), 671 (Hettlingen, Föhrenstrasse – Winterthur, Hauptbahnhof) und 674 (Pfunggen, Bahnhof – Seuzach, Bahnhof) an der Haltestelle Haltenreben sowie der Linie 2 (Winterthur, Wülflingen – Winterthur, Seen) an den Haltestellen Wülflingen, Langwiesen und Autobahn nur mit Umwegen erreichbar. Im öst-

lichen Teil des Maienriedwegs (Gebiet zwischen Fuchshalde, Taggenbergstrasse und Maienriedweg) befindet sich zudem ein Gebiet mit rund 400 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie 140 Beschäftigten ausserhalb des Einzugsbereichs von 400 Metern einer öV-Haltestelle. Hier wäre somit eine Verbesserung der Erschliessung grundsätzlich gesetzlich vorgesehen und auch sinnvoll, soweit sie nicht unverhältnismässige Kosten verursacht (§ 4a Abs. 2 lit. a und Abs. 3 Angebotsverordnung).

b. Mögliche künftige Erschliessung des Gebiets Maienried

Grundsätzlich wäre eine Erschliessung entweder durch eine Regionalbuslinie oder durch eine städtische Buslinie denkbar. Beide Varianten sind jedoch zum jetzigen Zeitpunkt aus verschiedenen Gründen nicht wirtschaftlich umsetzbar, wie die nachfolgenden Ausführungen verdeutlichen.

Erschliessung durch eine Regionalbuslinie

Regionalbuslinien erschliessen grundsätzlich Gemeinden im ländlichen Raum und verbinden die Gemeinden mit den Haltestellen der Bahn. In der Regel verkehren sie in einem Stunden- oder Halbstundentakt, sind ausgerichtet auf die Abfahrtszeiten der Bahn und weisen grössere Haltestellenabstände auf. Im städtischen Gebiet bedienen sie nur wenige Haltestellen. Für die Feinerschliessung von städtischen Gebieten kommen sie nur ausnahmsweise infrage. Die Fahrplankonzepte und Umlaufzeiten der heutigen Regionalbuslinien im vorliegend relevanten Gebiet (Linien 670, 671, 674) sind auf die Gewährleistung sicherer Umstiege beim Bahnhof Winterthur und damit auf funktionierende Reiseketten ausgelegt. Umwege und zusätzliche Haltestellen zur Erschliessung eines Quartiers auf Stadtgebiet stehen im Widerspruch zur Aufgabe der Regionalbuslinien, Einwohnerinnen und Einwohner aus den Umlandgemeinden direkt und schnell zu den wichtigen Zielorten zu bringen. Alle heutigen Regionalbuslinien im betreffenden Gebiet weisen zudem bereits jetzt knappe Fahrzeiten auf und haben keine Reserve, um zusätzliche Halte einzubauen.

Erschliessung durch eine städtische Linie

Stadtbus Winterthur differenziert zwischen Hauptlinien (Linien 1, 2, 3, 5, 7) mit grossen Gefässen (Gelenk- oder Doppelgelenkbusse) und dichtem Takt sowie Ergänzungslinien (Linien 4, 9, 10, 12) mit vorwiegend Standardbussen im Taktbereich zwischen 10 und 30 Minuten. Die Erschliessung des Gebiets Maienried durch eine zusätzliche Hauptlinie ist angesichts der derzeit nicht erschlossenen Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner (400) und Beschäftigter (140) nicht wirtschaftlich. Ge-

prüft wurde sodann auch die Anpassung des Linienfahrwegs der bestehenden Linie 2 (Winterthur, Wülflingen – Winterthur, Seen), z. B. über die Salomon-Hirzel-Strasse. Dadurch würde sich jedoch die Erschliessung anderer Siedlungsgebiete verschlechtern, weshalb diese Variante aus angebotsplanerischer Sicht nicht zweckmässig ist. Zudem wäre diese Linienführung gegenwärtig wegen der engen Strassenräume und der fehlenden Wendemöglichkeit gar nicht umsetzbar. Schliesslich ist auch bei dieser Variante die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben.

Für eine wirtschaftliche Erschliessung des Gebiets Maienried kommt folglich derzeit nur eine Ergänzungslinie (Quartierbus) infrage, insbesondere, wenn dafür ein autonomes Kleinfahrzeug eingesetzt werden kann. Die geltende Angebotsstrategie von Stadtbus Winterthur (Januar 2020) sieht langfristig den Einsatz einer Ergänzungslinie vor, die aus dem Gebiet Maienried via Lindenplatz (Umstieg auf die Stadt- und Regionalbuslinien) und Burgstrasse bis zur Haltestelle Letten geführt wird und damit auch die südlich gelegenen Gebiete im Bereich Burgstrasse erschliesst. Als Gefässgrösse sind kleinere, autonome Fahrzeuge mit Batterieantrieb vorzusehen, wobei auch eine Bedienung als On-Demand-Angebot zu prüfen ist.

Der Zeitpunkt der Einführung eines solchen Angebots ist von verschiedenen Faktoren abhängig. So müssen namentlich die entsprechenden autonomen Fahrzeuge verfügbar und für den Betrieb zugelassen sein. Kostenseitig ist zu beachten, dass ein attraktives städtisches ÖV-Angebot ein minimales Taktangebot von vier Kursen pro Stunde bedingt, was auch bei der vorgesehenen autonom verkehrenden Ergänzungslinie beträchtliche Betriebs- und Investitionskosten zur Folge hätte (Fahrzeugbeschaffung, Batterieladeinfrastruktur im Depot usw.). Diese Mittel müssten im Rahmen des Fahrplanverfahrens zur Verfügung stehen. Das neue Angebot für den nicht erschlossenen Teil des Maienrieds mit seinem vergleichsweise geringen Potenzial stünde dabei in Konkurrenz zu anderen Angebotsausbauten im ZVV.

c. Fazit zur Erschliessung des Maienrieds

Obwohl das Gebiet Maienried im Sinne der Angebotsverordnung grösstenteils als erschlossen gilt, bestehen Potenziale für eine Verbesserung der Erschliessungsqualität. Dabei müssen jedoch sowohl die strassenräumlichen als auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt werden. Die gegenwärtige Angebotsstrategie von Stadtbus Winterthur sieht langfristige eine Erschliessung des Gebiets durch eine Ergänzungslinie (Quartierbus) vor. Diese Linie soll mit kleineren, autonomen Fahrzeugen mit Batterieantrieb und allenfalls auch als On-Demand-Angebot betrieben werden.

Sofern beim Strassenverkehrsamt ein neues Busdepot erstellt würde (vgl. Abschnitt C nachfolgend), wäre allenfalls auch eine bessere Wirtschaftlichkeit bei der Erschliessung des Gebiets Maienried durch eine neue Hauptbuslinie möglich, da in diesem Fall die Kosten für die Depotausfahrten der Busse ohnehin anfallen.

C. Nutzung der Halle des Strassenverkehrsamtes Winterthur als Busdepot

Die Stadt Winterthur hat auf der Grundlage des bisherigen und erwarteten Marktwachstums Anfang 2020 die öV-Angebotsstrategie festgelegt. Gemäss dem in dieser Strategie vorgesehenen Flottenwachstum bei Stadtbus Winterthur übersteigt der Flächenbedarf der Fahrzeuge bereits 2026 den im Depot Grüzefeld verfügbaren Abstellplatz. Die Problematik lässt sich voraussichtlich vorübergehend über ein zusätzlich zu beschaffendes Areal neben dem heutigen Depot Grüzefeld lösen. Spätestens mit der Beschaffung von zusätzlichen Doppelgelenkbussen ab 2027 müssen jedoch weitere Übergangslösungen gefunden werden. Ab etwa 2030 steigt der Abstellbedarf so stark an, dass ein zweites Depot notwendig wird.

Der Stadtrat Winterthur erarbeitet derzeit eine neue Angebotsstrategie 2040/2050. In diesem Rahmen werden die veränderten Rahmenbedingungen für den öV, die sich insbesondere aus dem überarbeiteten kommunalen Richtplan, dem verabschiedeten Zielbild «Temporegime» sowie verschiedenen weiteren Masterplanungen ergeben, vertieft untersucht und entsprechende Massnahmen und Zielsetzungen definiert. Die Arbeiten zur neuen Angebotsstrategie sind noch nicht abgeschlossen. Es darf aber davon ausgegangen werden, dass der zusätzliche Flächenbedarf zur Abstellung der aufgrund des Nachfragewachstums notwendigen Fahrzeuge gegenüber der geltenden Strategie mindestens gleich bleibt.

Stadtbus Winterthur und das Strassenverkehrsamt Winterthur haben gemeinsam eine kurzfristige Nutzung der bestehenden Halle des Strassenverkehrsamtes für die Abstellung von Fahrzeugen von Stadtbus geprüft. Die Prüfung ergab, dass hierzu einerseits die notwendige Infrastruktur (Betanken der Dieselfahrzeuge, Laden der Batteriebusse, Waschen der Fahrzeuge) fehlt und andererseits der verfügbare Abstellplatz zu klein und hinsichtlich seiner Form ungeeignet ist. Es hat sich aber gezeigt, dass im Rahmen der anstehenden grosszyklischen Depoterneuerung langfristig (etwa 2035 bis 2040) ein gemeinsam genutztes Depot grundsätzlich denkbar sein könnte. Diese Möglichkeit muss im weiteren Verlauf der Planung vertieft untersucht werden.

D. Antrag

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 473/2022 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der stv. Staatsschreiber:
Martin Neukom	Peter Hösli