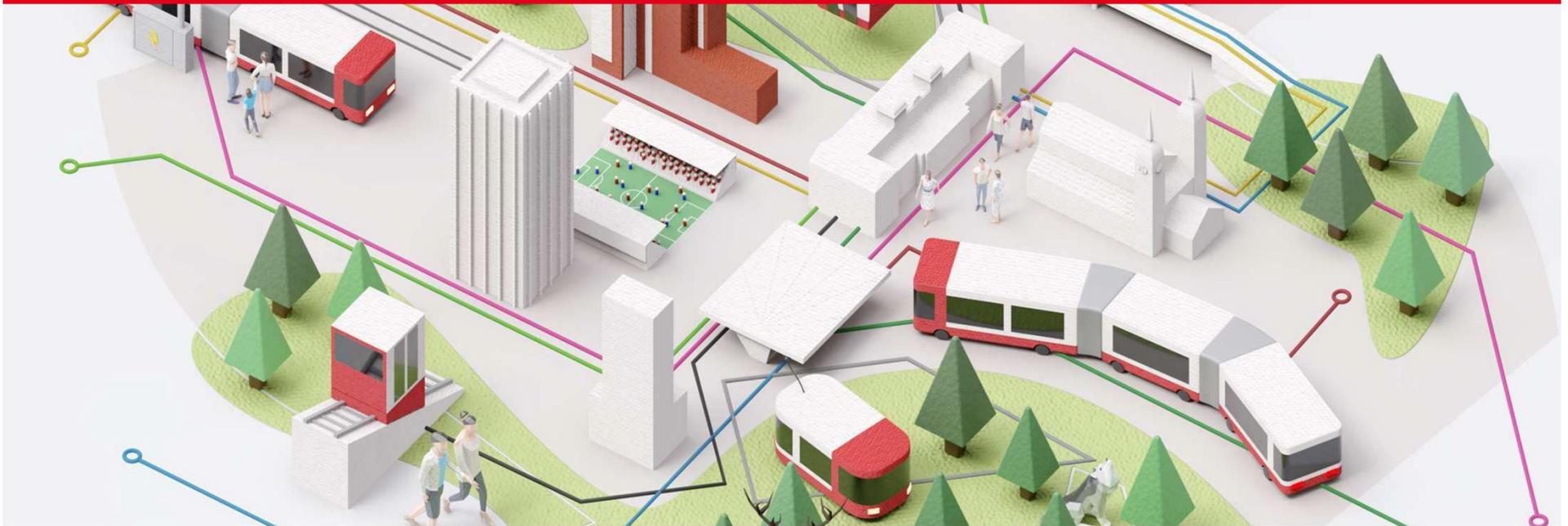


IG Rychenbergstrasse

Infoveranstaltung vom 21.1.2021



Inhalt

Angebotsstrategie 2035, 2045/50* 20'

- Stadt
- Oberwinterthur

Angebotsmassnahmen 2022/23* 10'

- ZVV-Vorgaben
- Massnahmen für Oberwinterthur

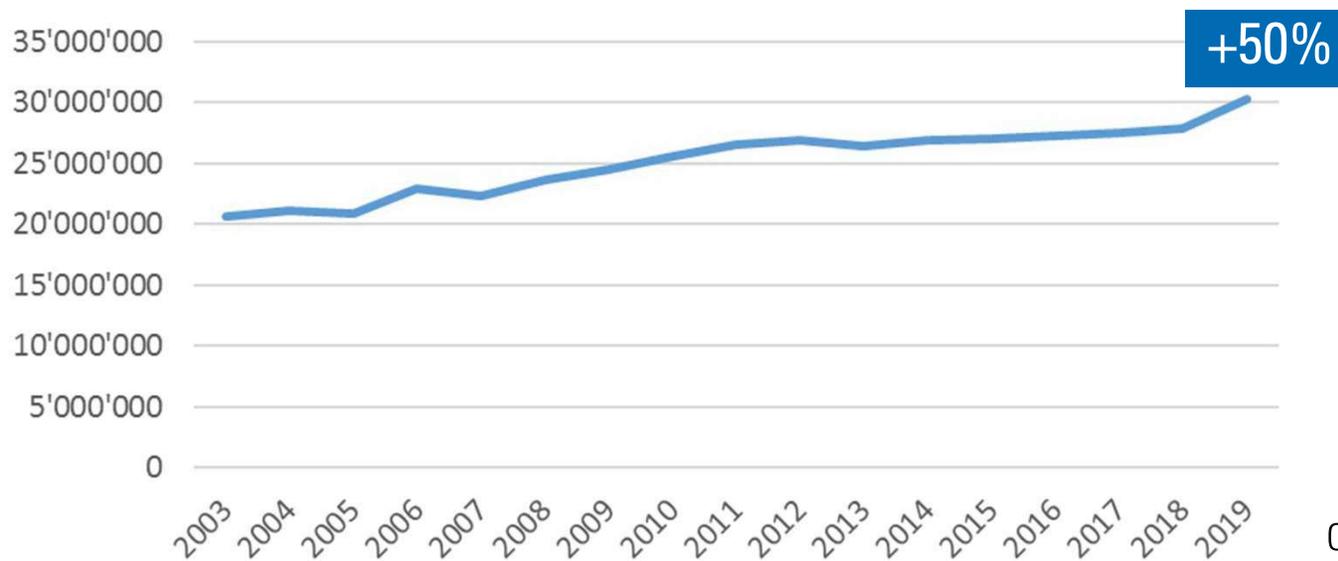
* Auszüge



Angebotsstrategie; Zentrale Fragen

- Wie entwickelt sich die Nachfrage?
- Wie soll sich das entsprechende Angebot dazu entwickeln?
- Reicht der Bus dafür aus und wie viele Fahrzeuge werden benötigt?
- Welche Infrastrukturen sind notwendig?
- Bleibt das System finanzierbar?
- Ab wann ist Stadtbus CO2-neutral?

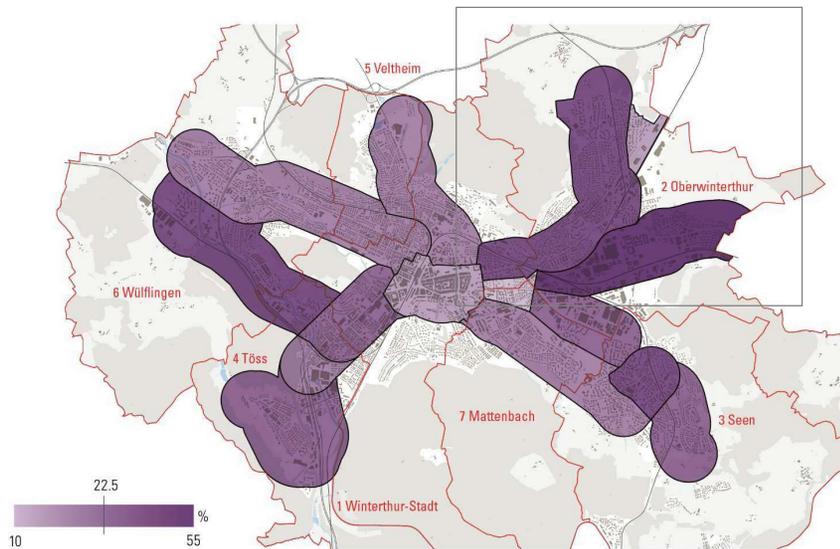
Fahrgastentwicklung über die letzten 15 Jahre



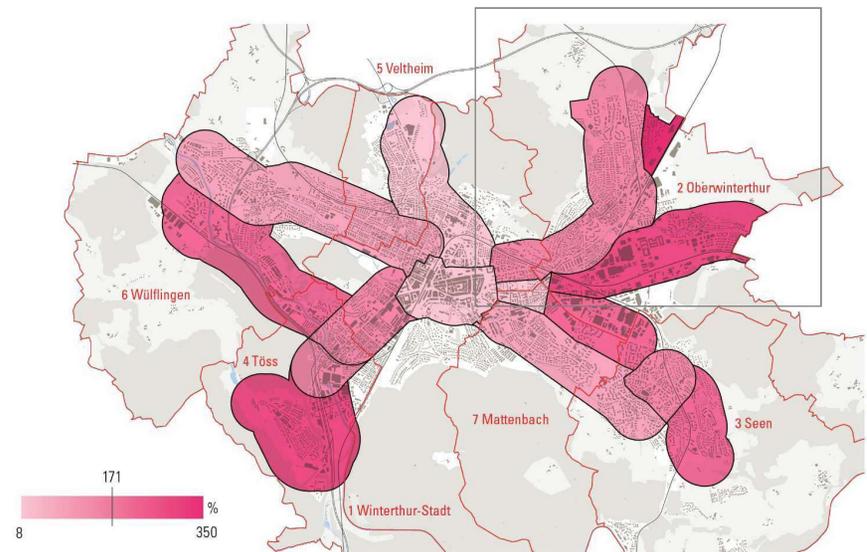
Quelle; Stadtbus

Wo wächst der ÖV zukünftig?

Einwohner-Potenzial in Buskorridoren

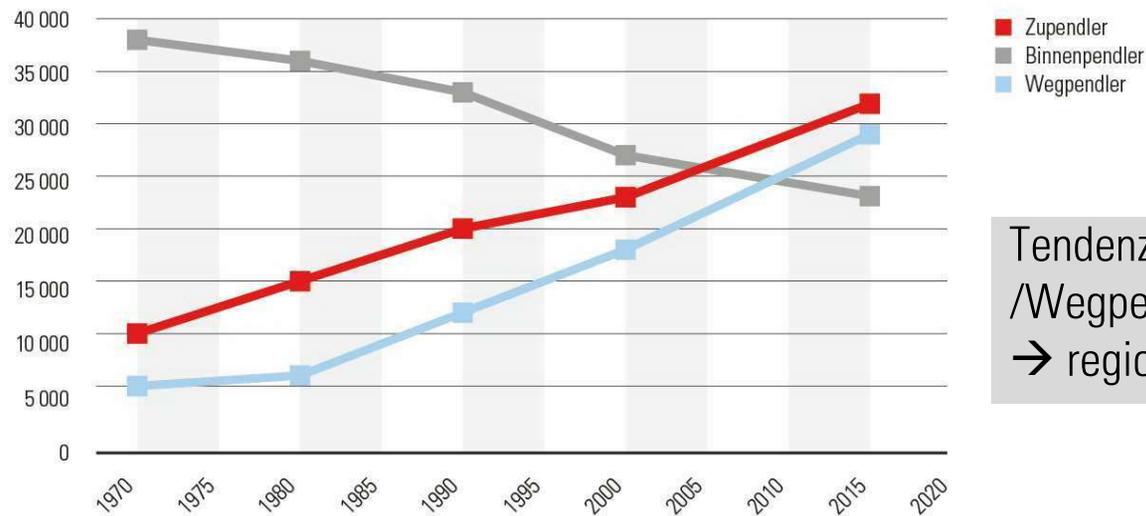


Beschäftigten-Potenzial in Buskorridoren



Quellen; AfS, Infras

Pendlerentwicklung Stadt - Region

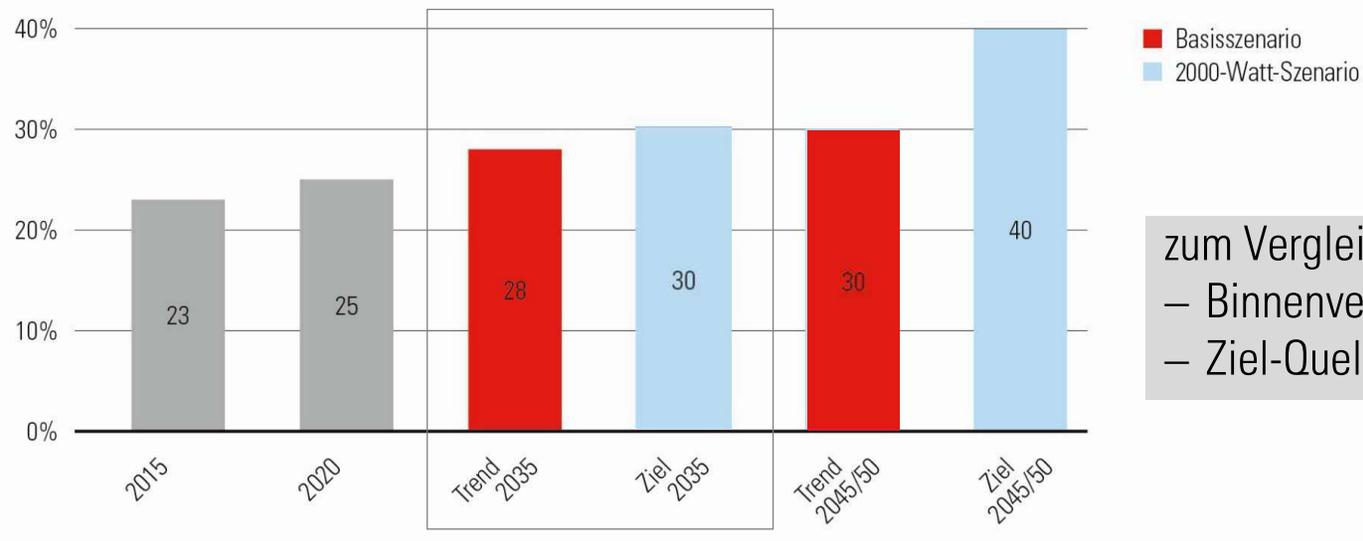


Tendenzelle immer mehr Zu-
/Wegpendler als Binnenpendler
→ regionale Mobilitätslösungen

Quelle; sGVK2010

Modal-Split Annahmen 2035 und 2045/50

öV-Anteil (%) aller Verkehrsmittel auf Wegen mit Start und/oder Ziel im Stadtgebiet



Quelle / Grafik; sGVK, Städtevergleich Mobilität 2015, Infrac, Stadtbus

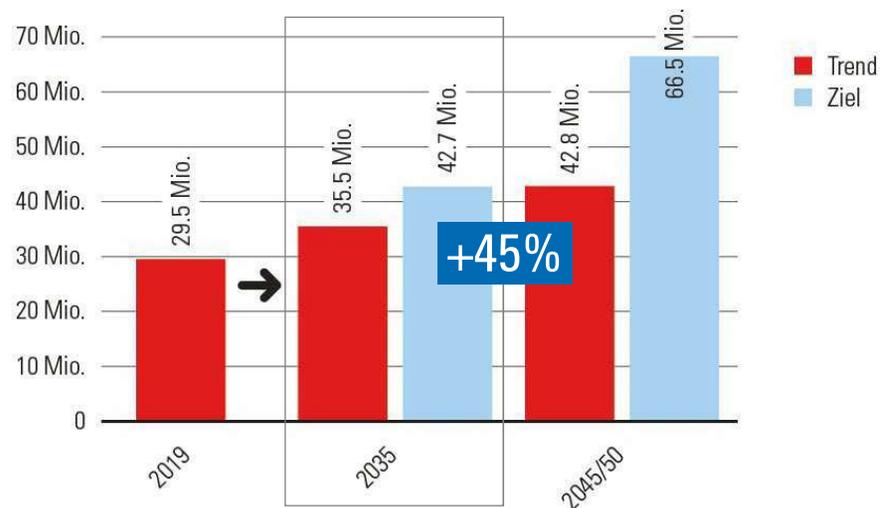
Flächeneffizienz im öV (Platzbedarf für 60 Pers.)



- der Strassenraum ist begrenzt
- Optimierung der Personen- nicht der Fahrzeugbewegungen

Nachfrageprognosen 2035 und 2045/50

Einsteigende pro Jahr, Stadt- und Agglomerationslinien Stadtbus, Trend und Ziel

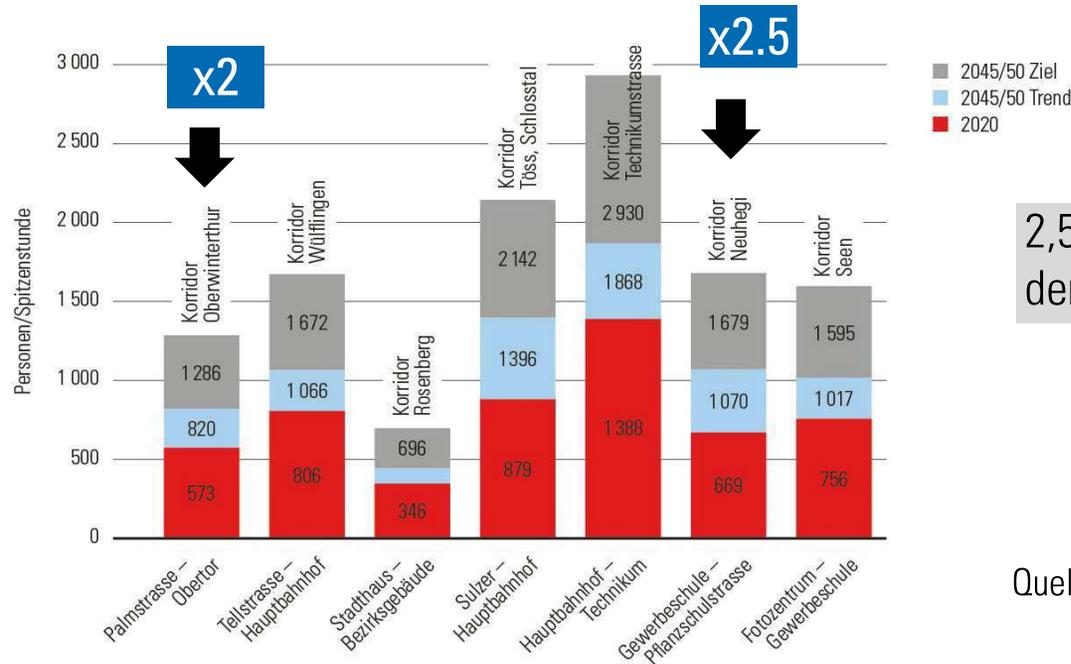


- Basisszenario «Trend»
- 2000-Watt-Szenario «Ziel»
- bis 2045 bereits im Trendszenario +45%
(entspricht ca. Wachstum 2003-2019)

Quelle, Grafik; Infrac, Stadtbus

Nachfrageprognosen 2045/50 je Stadtkorridor

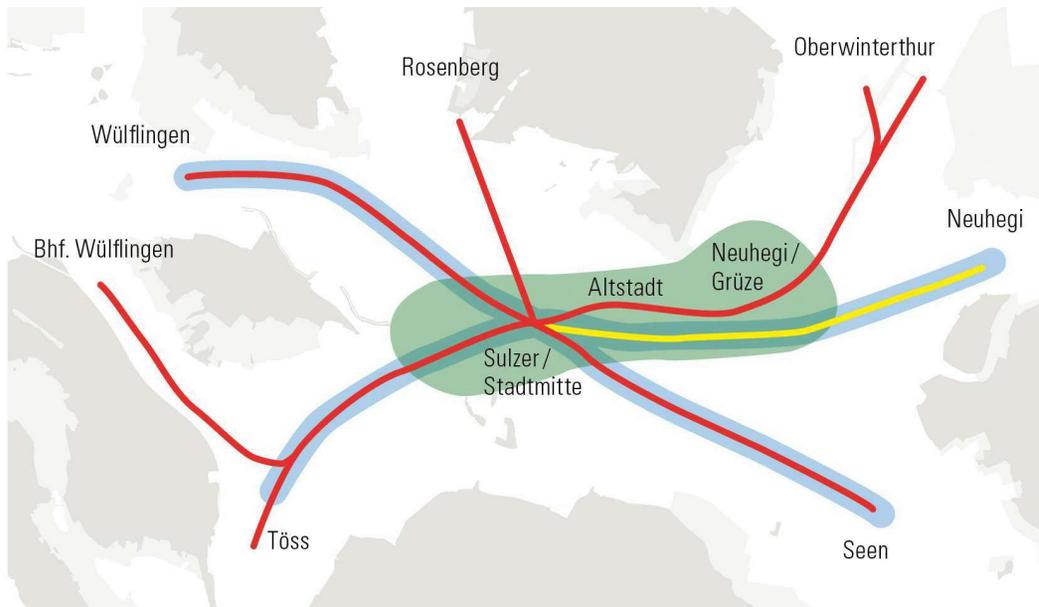
Einsteigende pro Spitzenstunde und Lastrichtung



2,5-fach höhere Nachfrage auf dem Korridor Oberwinterthur

Quelle, Grafik; Infrac, Stadtbus

ÖV-Hochleistungskorridor

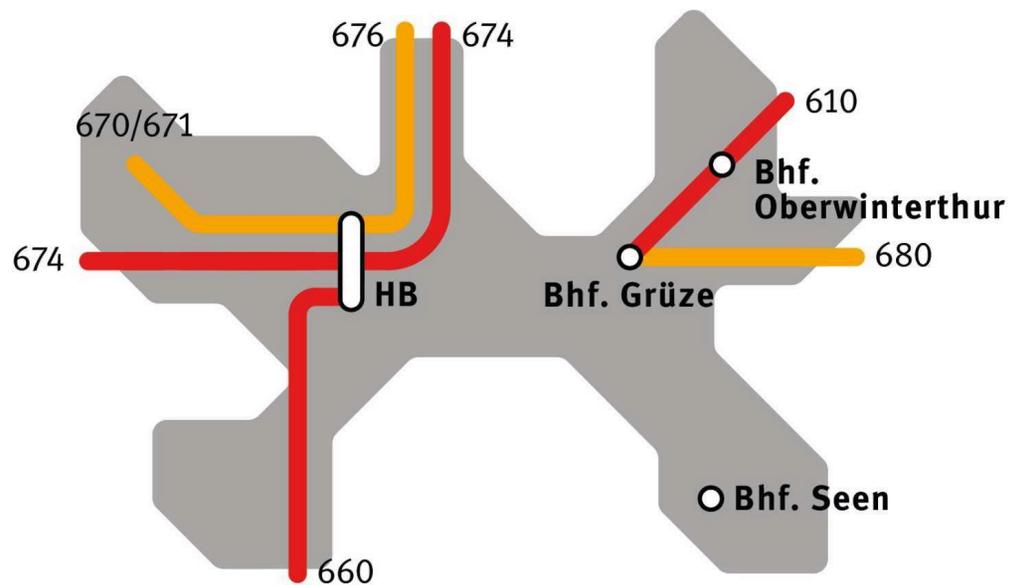


ÖV-Hochleistungskorridore:
Min. 2 Hauptlinien im 7,5-Min.-Takt
auf Stadtkorridoren mit höchster
Nachfrage

- Korridore in Winterthur**
- Hochleistungskorridore
 - Hauptkorridore heute
 - Zusätzlicher Korridor
 - Urbane Zentren

Quelle; Stadtbus

ÖV-Hubs und Regionallinien



Regionallinien bedienen die nächstgelegenen ÖV-Hubs mit sehr gutem S-Bahnangebot

Quelle; Stadtbus

Fahrplanangebot zur Hauptverkehrszeit

Linie	2020		2035		2045/50		
	Fzg.	Takt	Fzg.	Takt	Fzg.	Takt	
1	GB	6	DGB	7.5	DGB	7.5	Töss–Oberi
2	GB	6	DGB	7.5	DGB	7.5	Wülflingen–Seen
2E/22	GB	15	GB	15	GB	15	Schloss–Waldegg
3	GB	7.5	GB	7.5	DGB	7.5	Rosenberg–Oberseen/Schützenbühl
4	SB	10	SB	10	SB	7.5	Breite
5	GB	15	GB	10	GB	7.5	Dättnau–Technorama/Pfaffenwiesen
6			GB	10	GB	7.5	Wülflingen–HB–Elsau
7	GB	10	GB	7.5	DGB	7.5	Bhf. Wülflingen–Elsau/Oberseen
8					GB	15	Industrie Wülflingen–Pfaffenwiesen
9	SB	15	(s. Linie 610)		(s. Linie 610)		Iberg–Seen–Grüze–Wiesendangen
10	SB	10	GB	10	GB	7.5	Rychenberg
10 SK	SB	15	GB	15			Kantonsschulen
12	SB	30	AF	30	AF	15	Bruderhaus
15					GB	15	Rosenberg–Technorama
610	GB	30	SB	15	SB	10	Iberg–Seen–Grüze–Wiesendangen
611	SB	30	SB	30	SB	30	Gundetswil
660	SB	30					Brütten–Bassersdorf
660 kurz	GB	30	GB	15	GB	15	Brütten
674	GB	15	GB	15	GB	15	Seuzach–Pfunggen



neue Linie 6

neue Linie 8

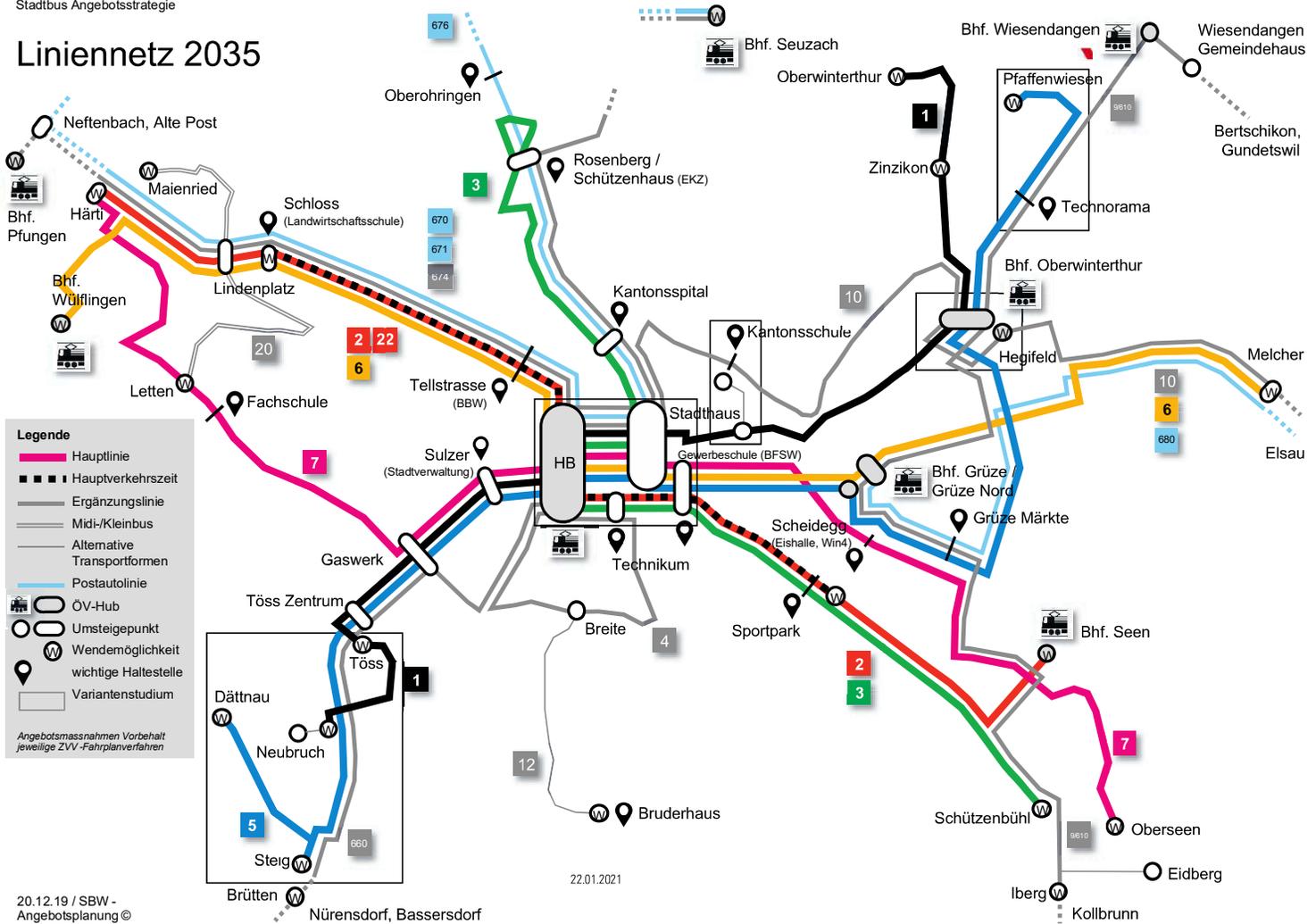


neue Linie 15

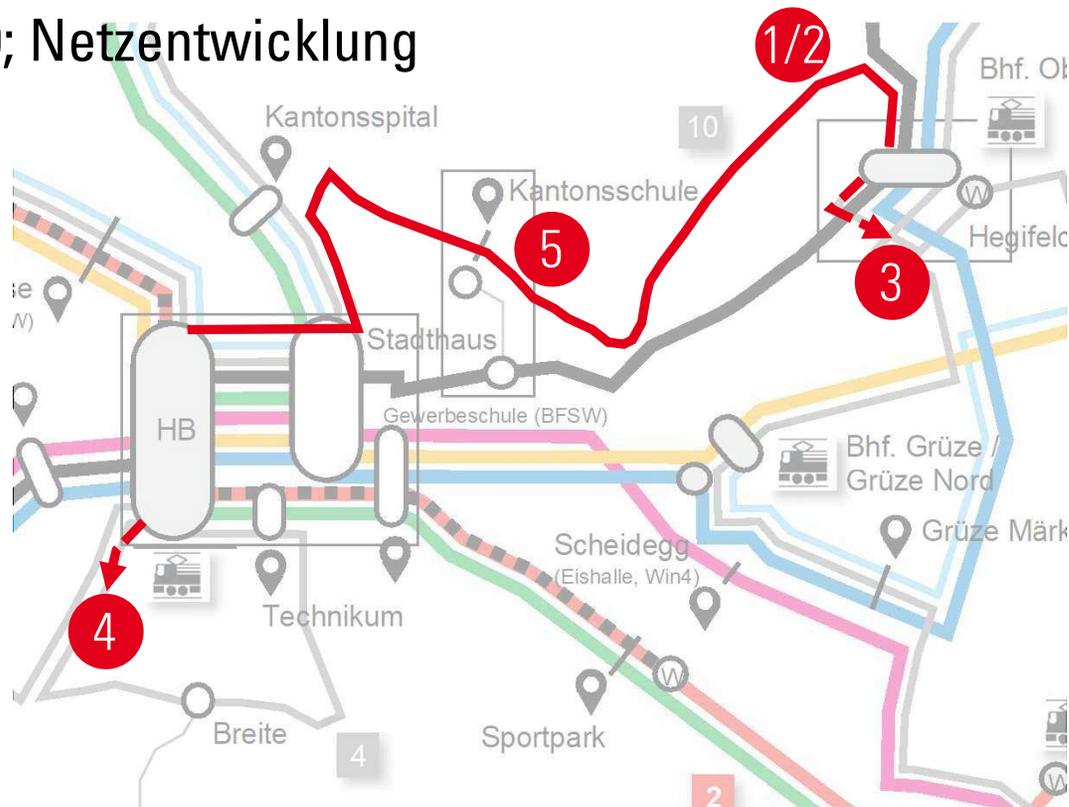
Stadtbus-Angebot zur HVZ je Planungshorizont (Quelle; Stadtbus)

Stadtbus Angebotsstrategie

Liniennetz 2035



Linie 10; Netzentwicklung

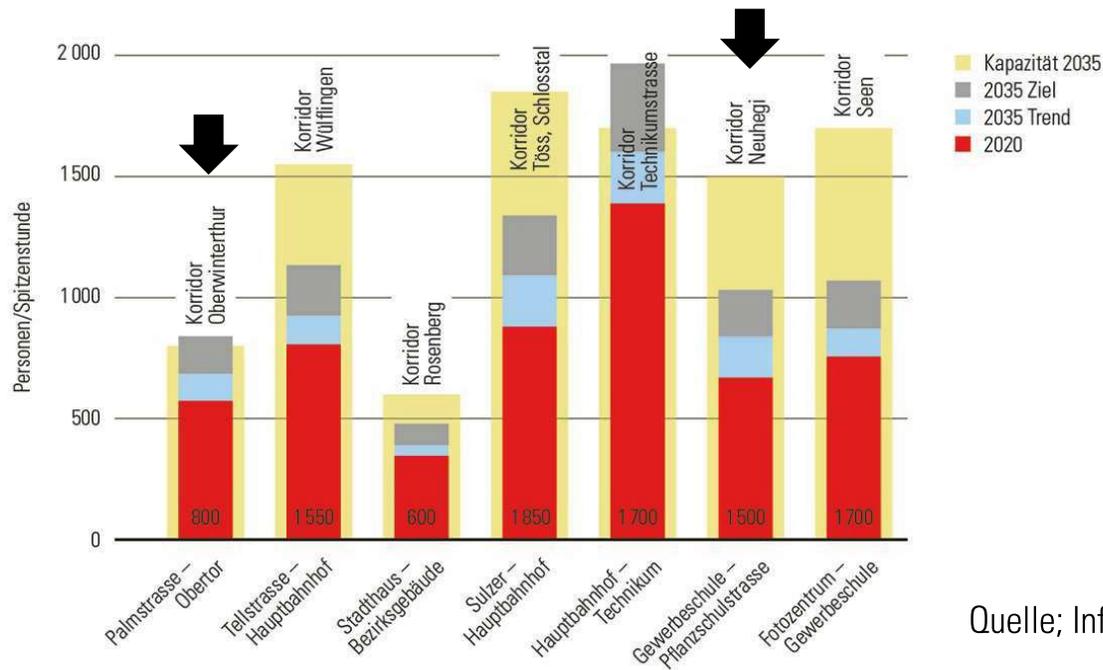


Zu klären:

1. Gelenkbuseinsatz
2. Taktverdichtung
3. Verlängerung nach Neuhegi
4. Durchbindung mit Linie 4
5. Alternative Erschließung Kantonsschulen

Nachfrageabdeckung 2035

Einsteigende pro Spitzenstunde und Lastrichtung

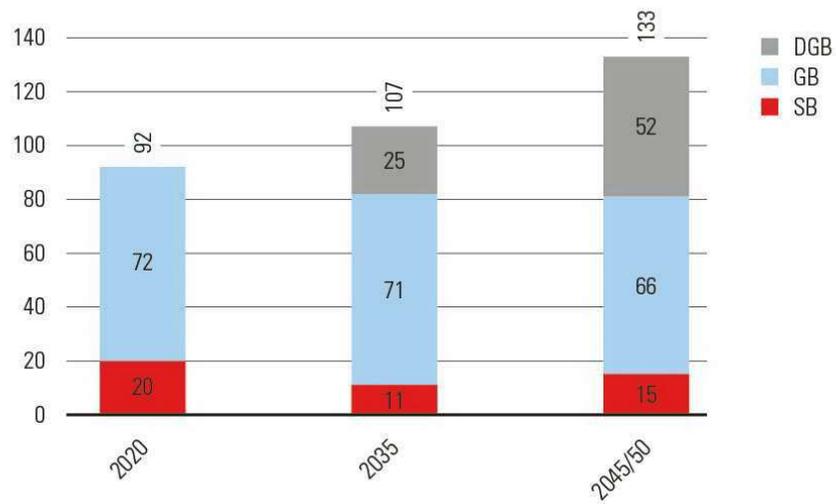


Geplante Kapazität deckt Nachfrage 2035 ab

Quelle; Infrac, Stadtbus

Fahrzeugflotte

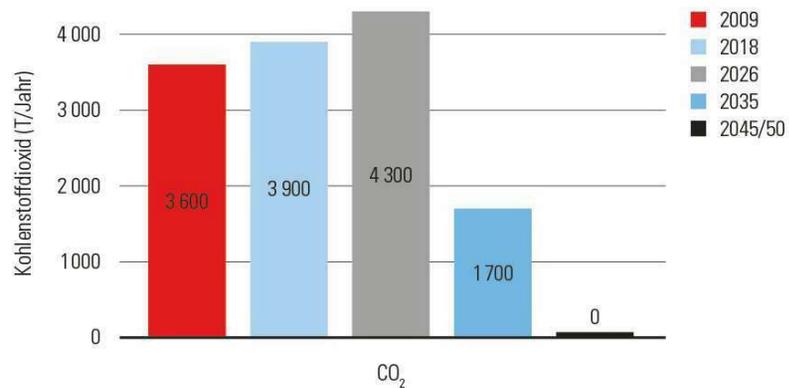
Fahrzeugbedarf bis 2035 und 2045/50, Schätzung



Quelle; Stadtbus

Umweltwirkung

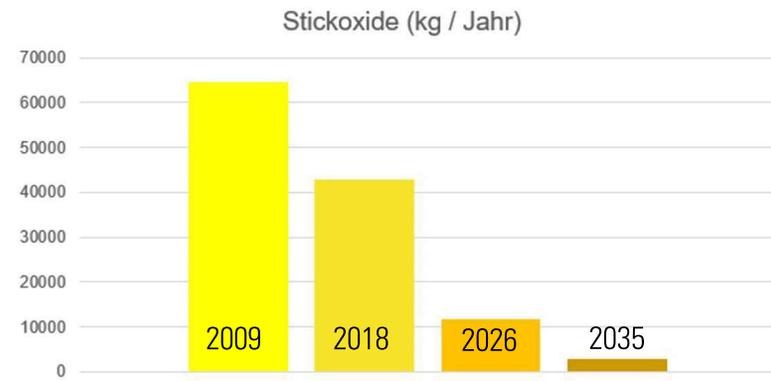
Prognose CO²-Ausstoss Gesamtflotte (T / Jahr)



Quelle; Stadtbus

Anmerkung: Stadtbus bezieht von den Stadtwerken Strom der Kategorie Bronze aus Schweizer Wasserkraft und rund 10% ökologisch hochwertigen Quellen wie Wasser, Wind oder Biomasse

Prognose NO_x-Ausstoss Gesamtflotte (kg / Jahr)



Quelle; Stadtbus

Fazit

Zukünftige ÖV-Angebotsausbauten erhalten die Gesamtmobilität der Stadt Winterthur und sind wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll. Der Ausbau soll aber am richtigen Ort, zum richtigen Zeitpunkt und von nachhaltiger Wirkung sein.

Mit der vorliegenden Strategie verfügt Stadtbus über eine solide Planungsbasis wie ...

- Stadtbus auf stark steigende Frequenzen reagieren kann
- die Attraktivität des ÖV insgesamt verbessert werden kann
- Stadtbus CO₂-neutral wird
- eine ausreichende Gesamtmobilität sichergestellt werden kann

Voraussetzungen

Die wichtigsten Voraussetzungen zur Strategieumsetzung sind:

- ZVV-Finanzierung/Vorgaben auch unter erschwerten Rahmenbedingungen (z.B. T30)
- Realisierung wichtiger Infrastrukturen (z.B. Gleisquerung Grüze, öV-Hubs, Wendeanlagen an Endhaltestellen etc.)
- Realisierung Linienverlängerungen bzw. -ausbau (z.B. Linie 1 'Oberi', zusätzliche Linien für doppelte Linienführungen etc.)
- Erneuerung/Ausbau Busflotte (z.B. Anschaffung von Doppelgelenkbussen)
- Elektrifizierung zusätzlicher Linien im Stadtgebiet
- Busbeschleunigung räumlich (z.B. Busspuren) und betriebliche (Verkehrssteuerung)

Ende Teil Angebotsstrategie

<https://stadt.winterthur.ch/stadtbus/ueber-uns/angebotsstrategie>

ZVV-Fahrplanverfahren 2022/23, Angebotsmassnahmen



Inhalt

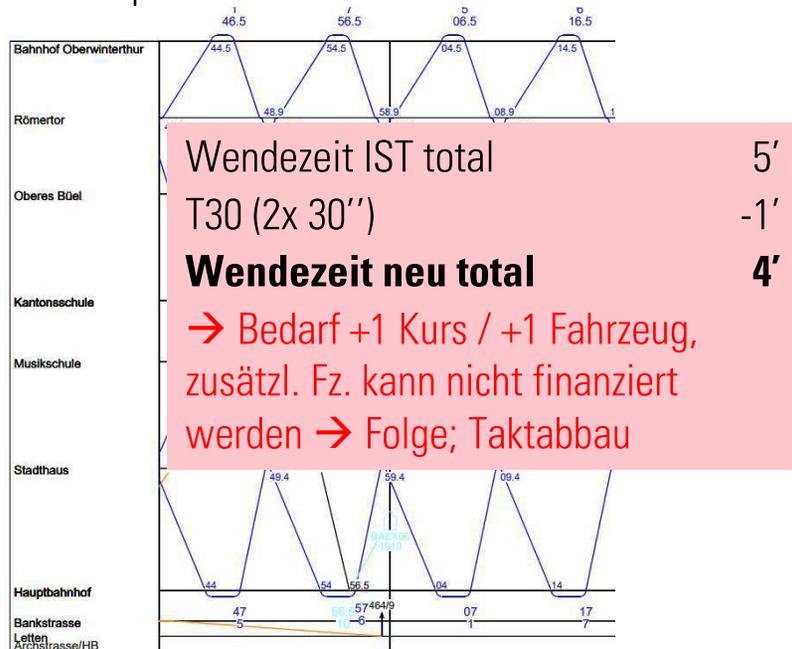
- ZVV-Vorgaben / Rahmenbedingungen
- Massnahmen Tagesangebot
- Massnahmen Linie 10
- Massnahmen Nachtnetz

Tagesnetz, ZVV-Vorgaben J22/23

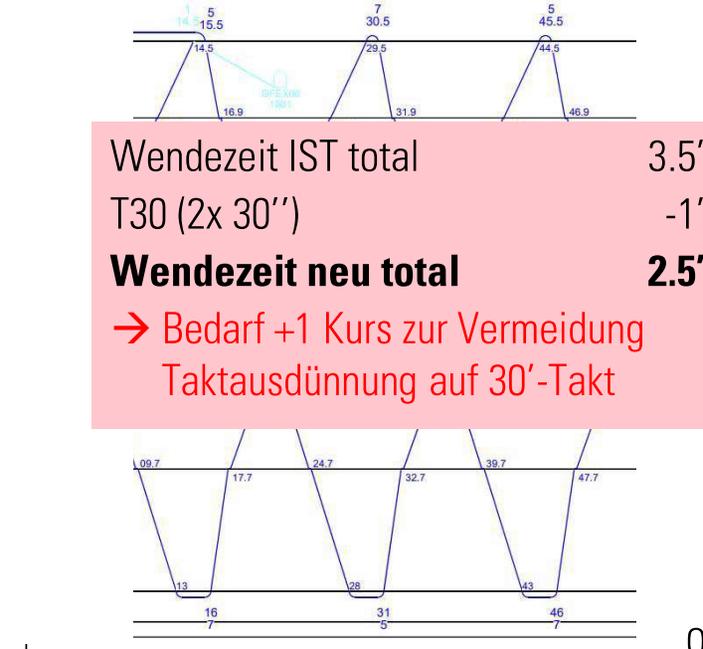
- ZVV-Budget für Massnahmen Tagesangebot, J22 + J23 zusammen: Fr. 750'000.-
- dringende Angebotsmassnahmen müssen zurückgestellt werden
- 2022: neues Nachtnetzangebot (s. Folgefolien) → separates Budget
- 2022: Nachfrageabdeckung auf der Linie 7 zur Morgen-HVZ
- 2022: Fahrplanoptimierungen auf der Linie 1
- 2023: Umstellung Linie 1 von Trolley- auf Doppelgelenkbusse
- 2023: Verlängerung Linie 1 bis neuer Wendeschlaufe Rieter
- Keine Mittel für T30-Massnahmen

Linie 10, J22/23, T30-Zone (ab ~Sommer J21)

Abendspitzenstunden



Randverkehrszeit



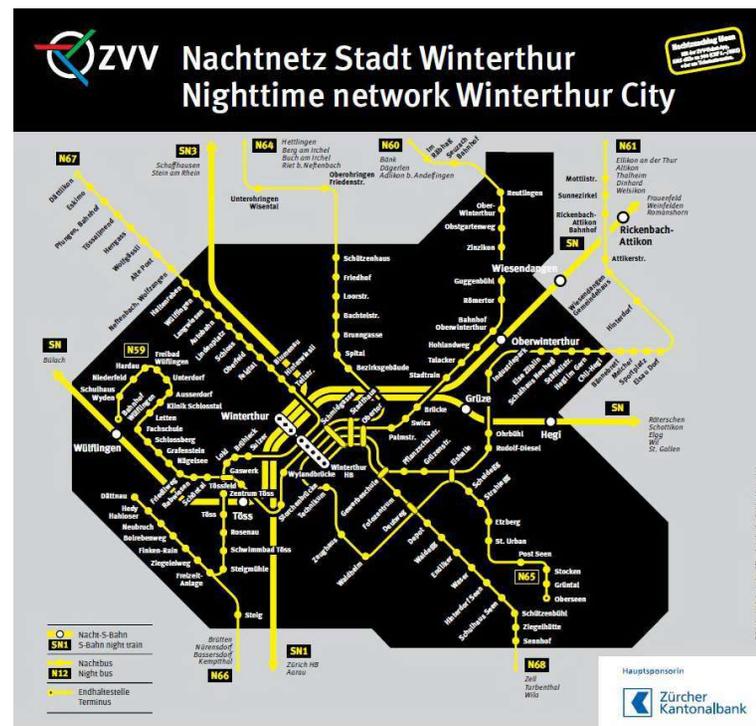
Quelle: Stadtbus

Linie 10, T30-Zonen; Auswirkungen, Massnahmen

- T30-Zone auf Rychenberg-, Halden- und ev. Stadthausstrasse
- + 30-40'' Fahrzeitverlängerung pro Richtung (gem. Studie IBV)
- Umlaufzeiten in der Abendspitze und zu Randzeiten nach 22h zu knapp
- Kosten für Zusatzkurs; in AHVZ + Fr. 165'000/J, in RVZ + Fr. 67'000
- T30-Kompensationsmassnahmen von TBA bis jetzt nicht gesichert
- generell kein ZVV-Budget für T30
- Abendspitzenstunden mit Taktausdünnung; 10' - auf 15'-Takt (Mo-Fr)
- Randzeiten nach 22h mit zusätzlichem Kurs (Mo-So)

Nachtnetz, Ausgangslage

- Das heutige Nachtnetz stammt aus dem Jahre 2002
- Das Ausgehverhalten hat sich in den letzten 20 Jahren stark verändert
- Die Linien werden nur als Heimbringer bedient
- Der Nachzuschlag wird aufgehoben. (Dez. 20)

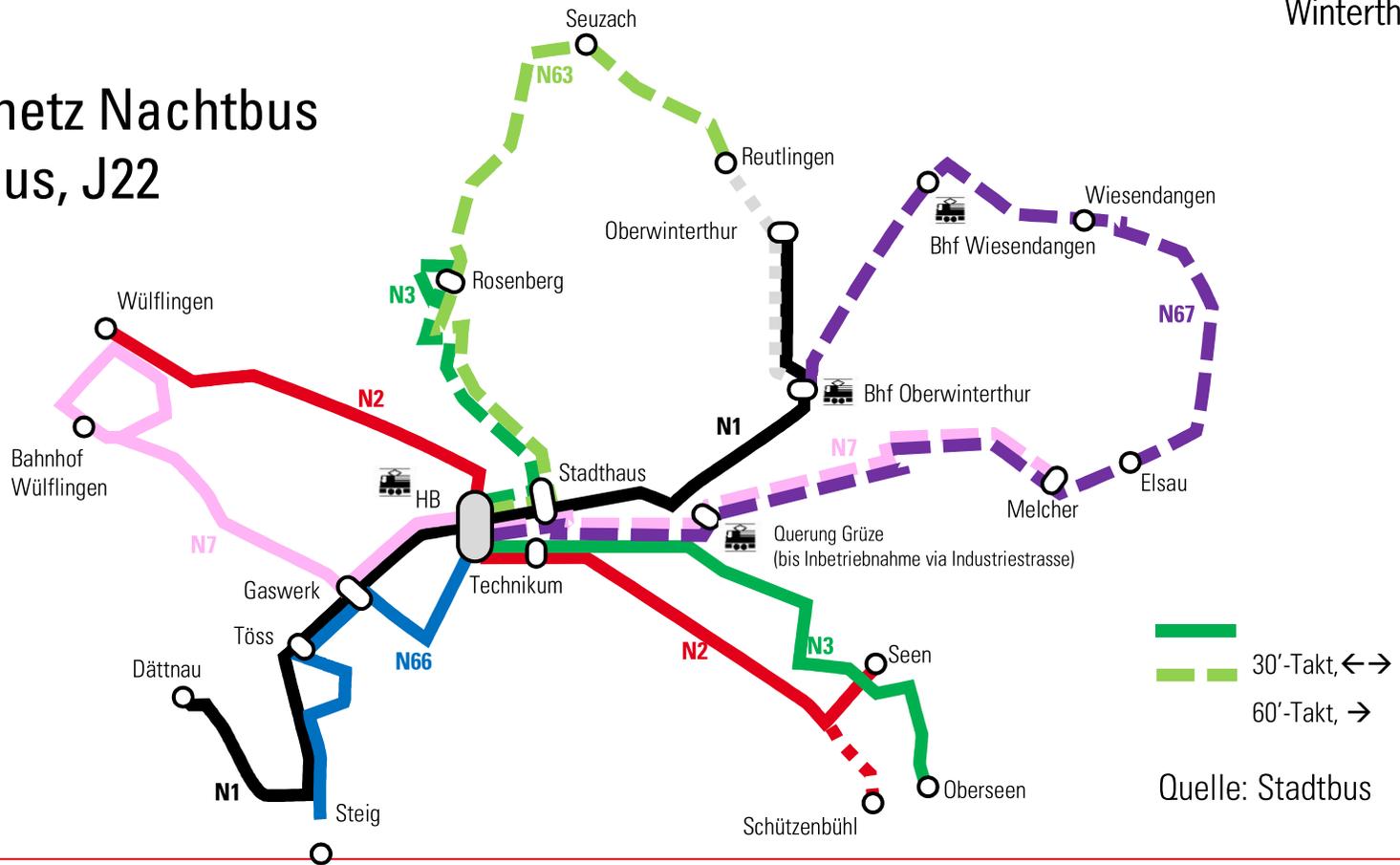


Anforderungen und Ziele

- Nachtnetz möglichst identisch mit Tagesnetz
- im Stadtgebiet ½ h Takt
- Bedienung alle Haltestellen in BEIDE Richtungen
- Anschluss auf Nacht-S-Bahnen (SN) von und nach Zürich
- 4 Stadtlinien à 2 Kurse und 2 Überlandlinien à 1 Kurs pro Std.
- 11 Fahrzeuge notwendig (inkl. 1 Reserve-/Pool-Fz.)

Liniennetz Nachtbus Stadtbus, J22

STADTBUS
Winterthur



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Kontaktmöglichkeit für weitere Fragen:

Stefan Gerber
Leiter Angebotsplanung Stadtbuss
stefan.gerber@win.ch