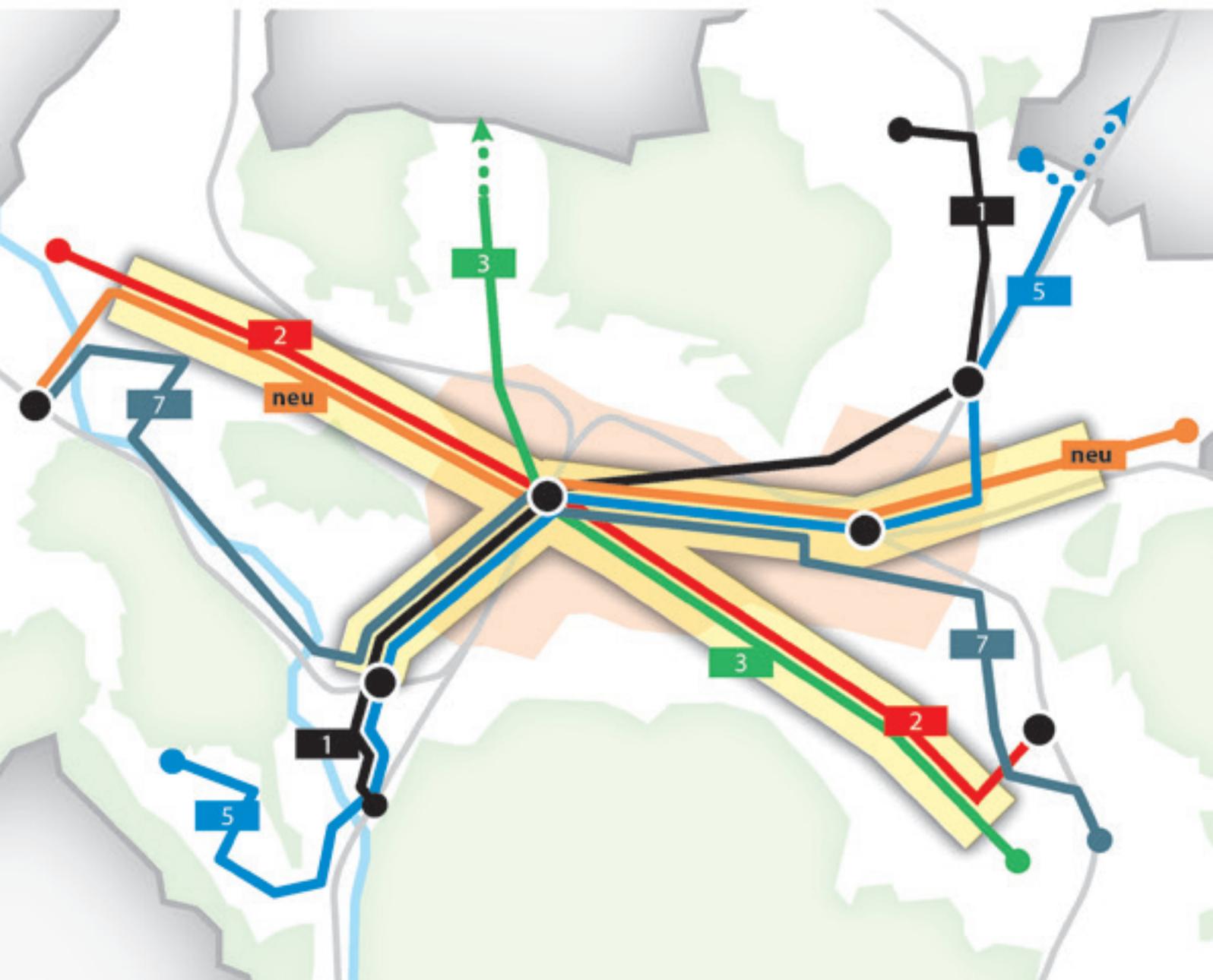


**Infobroschüre zur Angebotsstrategie 2020/2030**



# Vorwort

Der öffentliche Verkehr (ÖV) bildet das Rückgrat der verkehrlichen Entwicklung der Stadt Winterthur. Für die Entwicklung der Stadt fehlen der notwendige Platz und die Finanzen für einen umfassenden Strassenausbau. Die Stadt kann sich nur dann positiv weiterentwickeln, wenn der ÖV die prognostizierte Verkehrszunahme auch wirklich bewältigen kann. Für Stadtbus ist eine Erhöhung der Kapazitäten mit vergleichsweise geringem Aufwand durchaus möglich. Diese Angebotsstrategie zeigt auf, mit welchen Massnahmen der erwartete Mehrverkehr in den nächsten Jahren bewältigt werden kann und wie dabei die Qualität weiter verbessert werden soll. Dabei zielt Stadtbus nicht auf ein bestimmtes Jahr, der Angebotsausbau soll jedoch mit der Nachfrageentwicklung Schritt halten können.

Die Angebotsstrategie hat den Anspruch, die heutige Situation in finanzierbaren Etappen schrittweise zu verbessern. Die erste grosse Etappe wird die vierte Teilergänzung der S-Bahn Zürich sein, die 2018 einen substanziellen Angebotsausbau für den Raum Winterthur mit sich bringen wird. Stadtbus muss sich schon heute auf diesen Mehrverkehr einstellen und die notwendigen Kapazitäts- und Systemerweiterungen vorbereiten. Dieser Zustand wird in der Strategie gesondert behandelt.

Die Entwicklung von Stadtbus kann nur dann wie gewünscht gelingen, wenn gleichzeitig die Strasseninfrastruktur an die spezifischen Bedürfnisse des Linienverkehrs angepasst und verbessert wird. Dazu gehören die Dosierung von Verkehrsspitzen, die konsequente Priorisierung der Busse und der Bau von Busspuren auf verspätungsanfälligen Zulaufstrecken. Ebenso ist eine verbesserte Verknüpfung von Bahn und Bus, z. B. mit einer nur für Buslinien reservierten Querung des Bahnhofs Grüze, rasch voranzutreiben.

Die vorliegende Angebotsstrategie fokussiert hauptsächlich auf das Stadtgebiet mit über 90 % der Nachfrage. Insbesondere auch mit den betroffenen Nachbargemeinden müssen zukünftig Massnahmen entwickelt werden, um den wachsenden Verkehr vermehrt bereits ausserhalb der Stadtgrenze auf den öffentlichen Verkehr umzuleiten.

Damit die Umsetzung der Angebotsstrategie möglichst kostengünstig erfolgen kann, ist es wichtig, dass die Stossrichtung allen Beteiligten schon frühzeitig bekannt ist und bei Ersatzbauten, Unterhalt und Reparaturen der Strasse berücksichtigt werden kann.

# Inhalt

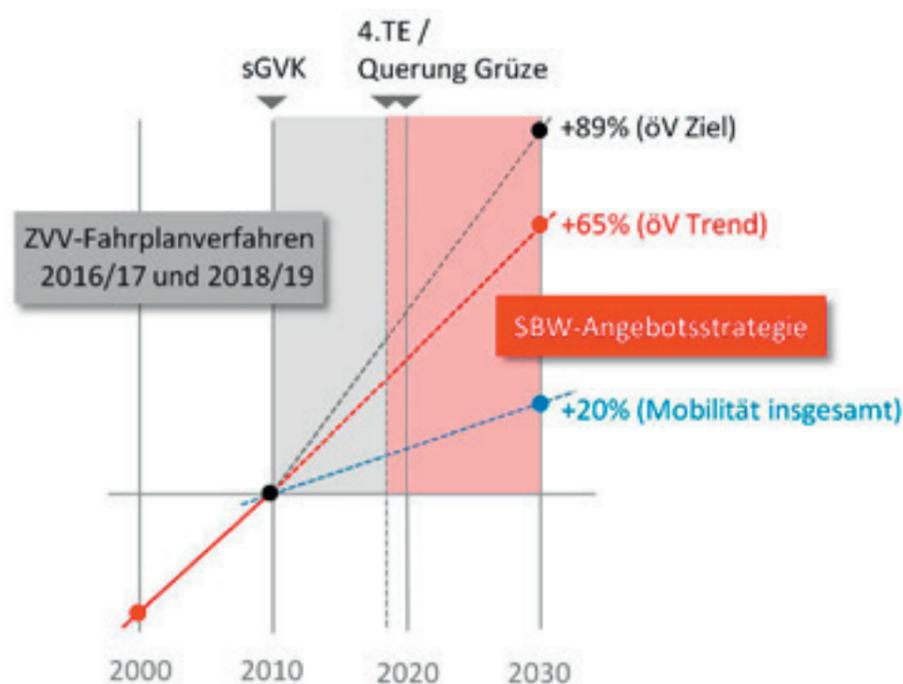
<b>1. Rahmenbedingungen</b>	6
1.1 Ausgangslage und Ziele	
1.2 Nachfrageentwicklung im ÖV	
1.3 Weiterentwicklung Feinverteiler auf Basis Bussystem	
<b>2. Angebotsgrundsätze</b>	10
2.1 Netzarchitektur	
2.2 Taktsystem und Fahrplangenaugigkeit	
<b>3. Kernelemente der Angebotsstrategie 2030</b>	11
3.1 ÖV-Hochleistungskorridore	
3.2 Städtisches Haupt- und Ergänzungsnetz	
3.3 Agglomerations- und Regionallinien	
3.4 Umsteigeknoten	
<b>4. Wichtigste Massnahmen</b>	15
4.1 Mittelfristige Massnahmen (Umsetzung 4. Teilergänzung S-Bahn 2018)	
4.2 Strategische Massnahmen langfristig (2025/2030)	
<b>5. Auswirkungen</b>	22
5.1 Kosten und Erträge	
5.2 Busflottenentwicklung	
5.3 Gebietserschliessung	
5.4 Fahrplanstabilität und Buspriorisierung	
5.5 Infrastrukturprojekte/Leuchtturmprojekte	
<b>Schlusswort</b>	29

# 1. Rahmenbedingungen

## 1.1 Ausgangslage und Ziele

Gemäss aktuellen Prognosen wird Winterthur weiter wachsen und sich zur bipolaren Stadt mit einem zweiten urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze entwickeln. Als Folge der Siedlungsentwicklungen und veränderten Mobilitätsgewohnheiten werden in den nächsten 20 Jahren Gesamtverkehrszunahmen von über 20% erwartet. Die Ziele des städtischen Gesamtverkehrskonzepts 2010 (sGVK 2010) fordern, dass primär der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr diesen Mehrverkehr übernehmen müssen. Für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Winterthur bedeuten diese Ziele, je nach Szenario,

Nachfrageentwicklungen zwischen +65% (Trend) und +90% (Ziel) bis ins Jahr 2030. Die Angebotsstrategie Stadtbuss Winterthur soll eine Antwort darauf geben, wie im städtischen ÖV die Attraktivität weiterverbessert und die erforderlichen Kapazitäten ausgebaut werden können, um die Ziele des sGVK 2010 zu erreichen. Der zeitliche Fokus der Strategie orientiert sich dabei an den Inbetriebnahmen der vierten Teilergänzung Bahn (3. Ausbautappe Raum Winterthur) und der Gleisquerung Bahnhof Grüze (siehe auch Kapitel 5).



Zeitliche Einordnung der Angebotsstrategie und Wachstumsprognosen

## 1.2 Nachfrageentwicklung im ÖV

Die Umsetzung der Modalsplit-Ziele bedeutet bereits in der Trendentwicklung für den städtischen ÖV starke Nachfragezunahmen, je nach Korridor bis zu +90% (z. B. Korridor Neuhegi-Oberwinterthur). Vor allem die radialen Beziehungen im Hauptnetz auf die urbanen Zentren Stadtmitte und Neuhegi-Grüze sowie der Korridor zwischen den beiden Zentren werden starke Nachfragezunahmen erfahren. Darüber hinaus sind auch auf der östlichen Tangente Seen-Bhf. Grüze-Oberwinterthur deutliche Nachfragezuwächse zu erwarten. Aufgrund der prognostizierten Nachfrageentwicklungen sind folgende Kapazitätsengpässe während der Hauptverkehrszeiten im Haupt- und Agglomerationsnetz absehbar:

Linie 1: Ast Oberwinterthur mittelfristig, Ast Töss langfristig; bereits heute erkennbare Nachfrageunterschiede auf den beiden Linienästen werden sich bis 2030 noch akzentuieren.

Linie 2: Äste Wülflingen und Seen kurzfristig; vor allem die Schulen führen auch künftig zu extremen Spitzennachfragen, insbesondere am Morgen.

Linien 3, 5, 7, 14 integral auf den Innenstadtkorridoren (siehe Abbildung)

Linien 660 ab Brütten, 667 ab Neftenbach, Alte Post, Linie 674 ab Breitestrasse



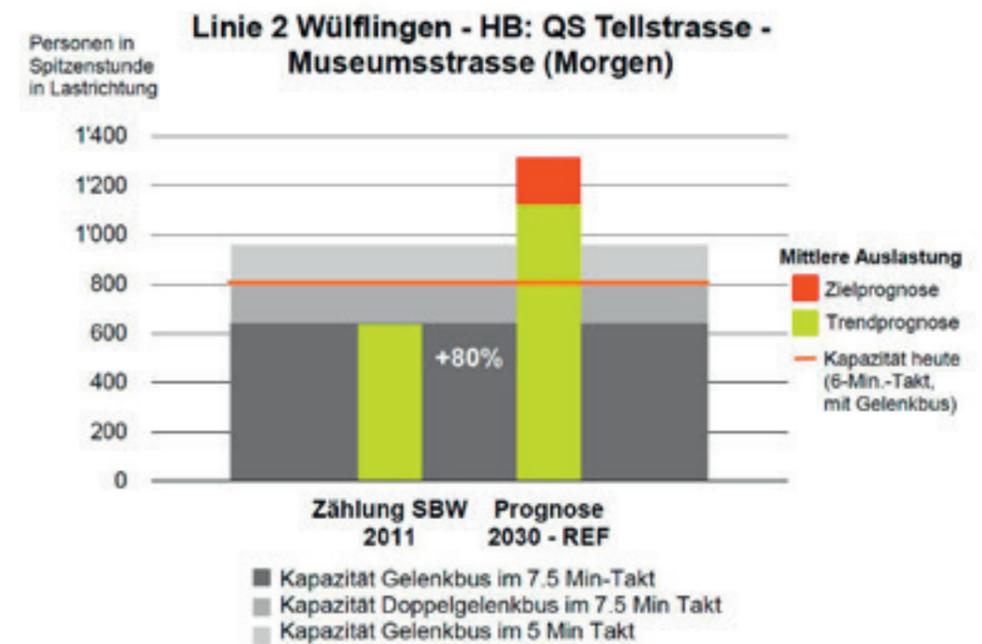
Absehbare Kapazitätsengpässe



### 1.3 Weiterentwicklung Feinverteiler auf Basis Bussystem

Die Angebotsstrategie erfolgt auf Basis der heutigen Netzhierarchien, bestehend aus der S-Bahn (Stand 4. TE) mit der primären Funktion als Grobverteiler und dem Busnetz als Feinverteiler. Das Feinverteilernetz soll im Rahmen dieser Angebotsstrategie auf der Grundlage des heutigen Bussystems weiterentwickelt werden. Der Fokus liegt beim städtischen Hauptbusnetz. Im Zentrum stehen die anzustrebenden Netz- und Taktstrukturen, die Netzverknüpfungen Stadtbus intern und mit der Bahn sowie Fragen zu den Gefässgrössen.

Nicht Thema sind Umstellungen von Hauptkorridoren auf einen Trambetrieb, welche vor allem aus Finanzierungsüberlegungen in den nächsten 15 bis 20 Jahren kaum realistisch sind. Zudem bietet das heutige Bussystem mittels Taktverdichtungen und/oder dem Einsatz von grösseren Gefässen (Doppelgelenkbussen) voraussichtlich ausreichende Kapazitätsreserven, um die Nachfragezunahmen bis ca. 2030 aufnehmen zu können. Grundsätzlich ist jedoch die Option Tramumstellung langfristig offen zu halten.



Kapazitätsanalyse am Beispiel Korridor Wülflingen, Linie 2

## 2. Angebotsgrundsätze

### 2.1 Netzarchitektur

Bei der zukünftigen Netzentwicklung werden folgende Aspekte primär berücksichtigt: Das Hauptnetz ist klar strukturiert, was die Orientierung für die Fahrgäste erhöht. Bei der schrittweisen Netzerweiterung ist auf Kontinuität zu achten. Die Radialnetze sind auf die Stadtzentren bzw. den Hauptbahnhof ausgerichtet und als Durchmesserlinien ausgebildet. Bei Durchbindungen sind hauptsächlich ähnliche Nachfrage- und Angebotsmerkmale massgebend. Verbindungen zwischen nachfragestarken Wohn- und

Arbeitsplatzquartieren sollen möglichst umsteigefrei oder mit maximal einem Umstieg funktionieren. Ergänzende Tangentiallinien bieten schnelle Direktverbindungen zum Bahnhof Grüze und entlasten das Stadtzentrum/HB. Neben dem HB sind im Feinverteilerhauptnetz primär diejenigen Stadtbahnhöfe mit direkten S-Bahn-Linien nach Zürich anzubinden. Bei der konkreten Angebotsentwicklung sind die Wirtschaftlichkeit sowie die zur Verfügung stehenden Finanzmittel zu berücksichtigen.

### 2.2 Taktsystem und Fahrplangenaugigkeit

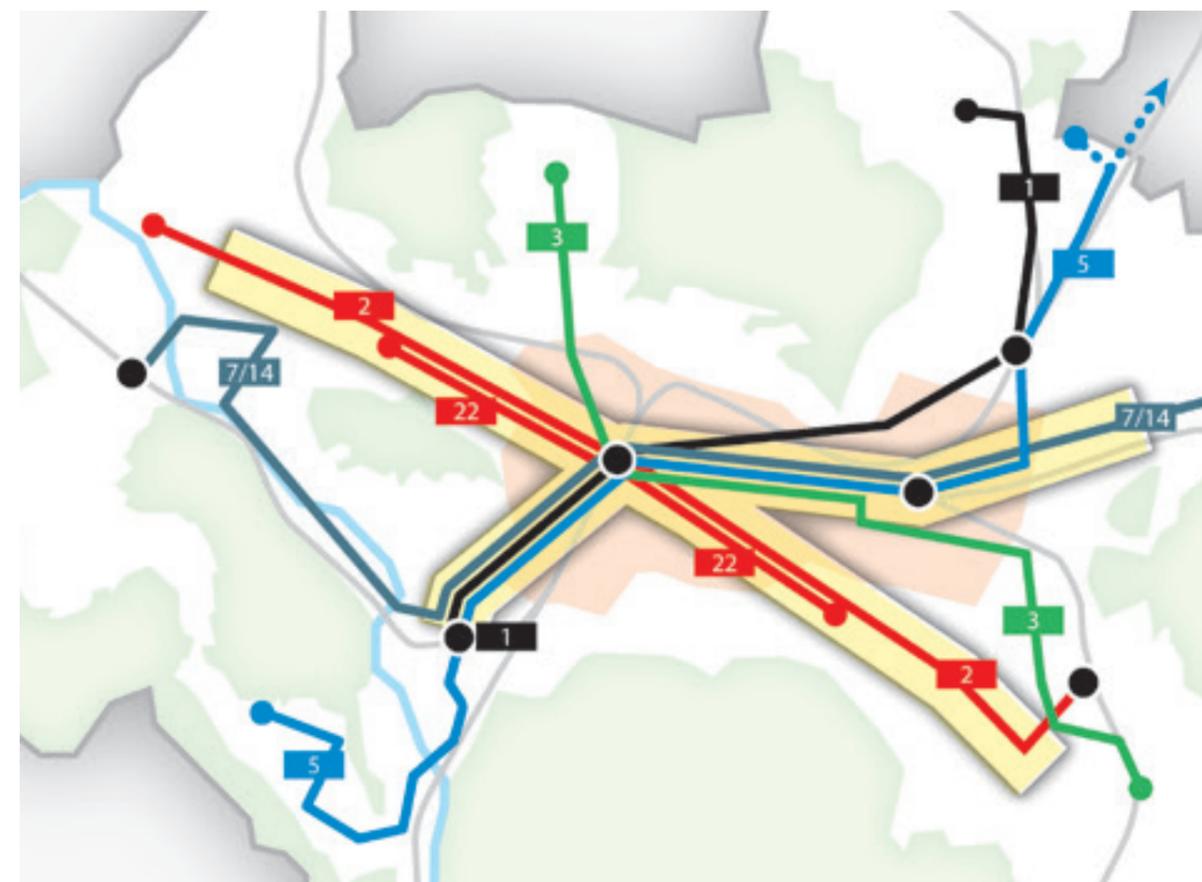
Für die städtischen Linien werden mit der S-Bahn kompatible Taktintervalle angestrebt: 30-/15-/7,5-Minuten-Takt (sog. Taktfamilie). Die Busse verkehren mit einer hohen Fahrplangenaugigkeit, damit die Anschlusssicherung an den Umsteigeknoten gewährleistet ist. Die strassenräumlichen Dimensionierungen des Fahrwegs und signaltechnische Einstellungen unterstützen die Fahrplanstabilität. Zur Verbesserung der Gesamtreisezeiten «Tür-zu-Tür» werden die Zugänge zu den Haltestellen, die Umsteigeverhältnisse in den Knoten sowie die Fahrgastinformation optimiert.

## 3. Kernelemente 2030

### 3.1 ÖV-Hochleistungskorridore

Die Korridore Wülflingen, Töss, Seen und Oberwinterthur bilden das Rückgrat des städtischen Feinverteilers und verbinden die Stadtteile mit den Bahnknoten. Aus Richtung Oberwinterthur wird dazu ein neuer Korridor geschaffen, der das heranwachsende urbane Zentrum Neuhegi-Grüze auf direktem Weg mit der Innenstadt verbindet. Diese vier Haupt-

korridore werden nach dem Prinzip der «doppelten Linienführung» ausgebildet: zwei Hauptlinien je Korridor, welche am Hauptbahnhof jeweils auf unterschiedlichen Linienästen fahren. Damit entstehen hohe Beförderungskapazitäten (siehe auch Titelbild) und mehr Direktverbindungen im Hauptnetz. In diesen Hochleistungskorridoren hat der ÖV Priorität.



Hauptnetz mittelfristig und ÖV-Hochleistungskorridore



### 3.2 Städtisches Haupt- und Ergänzungsnetz Taktangebot

Sechs Durchmesserlinien (aus Sicht Innenstadt) bilden langfristig das städtische Hauptnetz. Montag bis Samstag verkehren diese Hauptlinien tagsüber im 7,5-Minuten-Netztakt. Während der Randverkehrszeiten (Abend, Sonntag) fahren die Hauptlinien im 15-Minuten-Takt, in den Hauptkorridoren mit zwei Linien jeweils mit versetzten Abfahrtszeiten, so dass im Kernbereich auch zu Randzeiten ein attraktiver 7,5-Minuten-Takt entsteht. Diese Systemauslegung bietet, zusammen mit dem erweiterten S-Bahn-Angebot im Rahmen der vierten Teilergänzungen, für alle Stadtquartiere, auch zu den Randverkehrszeiten, gute S-Bahn- und Fernverkehrsanschlüsse.

Ergänzungslinien erschliessen diejenigen Stadtquartiere, welche nicht im Einzugsbereich des Hauptnetzes liegen. Sie verkehren tagsüber im 10-Minuten-Takt, der allerdings nicht voll kompatibel mit der Taktfamilie 30-15-7,5 ist. Dadurch werden die Anschlussverhältnisse zum Hauptnetz erschwert. Ein dichterer Grundtakt (7,5 Minuten) ist auf den Ergänzungslinien jedoch wirtschaftlich nicht vertretbar, und der 15-Minuten-Takt ist für städtische Verhältnisse qualitativ ungenügend. Zu den Randverkehrszeiten fahren die Ergänzungslinien im 15-Minuten-Takt wie die Hauptlinien.

	Mindest-Nachfrage (Fahrgäste/J.)	Angebotsniveau; Grundtaktintervall (Min.)			Fahrzeugtyp
		HVZ (MF, Sa)	NVZ (Sa, So)	RVZ	
<b>Hauptlinien</b> 1, 2, 3, 5, 7, 14	≥ 2 Mio.	7,5 *	10	15 **	Gelenk-/Doppelgelenkbusse
<b>Ergänzungslinien</b> 4, 10, 11	0,75–2 Mio.	10	10	15	Gelenkbusse/Autobusse
<b>Quartierlinien</b> 9, 12	< 0,75 Mio.	15	30	--	Autobusse, Midibusse
<b>Agglomerationslinien</b> 610/611, 660, 667, 674	> 0,4 Mio.	15	30	30/60	Autobusse/Gelenkbusse

\*Linienüberlastung zur HVZ: Verdichtung und/oder Umstellung auf grössere Gefässe

\*\*Angebotsverdichtung auf 7,5-Min.-Takt durch Linienüberlagerungen im Innenstadtbereich

Taktangebot je Angebotsbereich auf Stadtbuss-Linien

### 3.3 Agglomerations- und Regionallinien

Die Agglomerationslinien ermöglichen einen Anschluss an einen Stadtbahnhof mit direkten S-Bahn-Linien nach Zürich sowie direkte Verbindungen in ein urbanes Zentrum – entweder Winterthur Mitte oder Neuhegi–Grüze.

Die Regionallinien schliessen primär einen Stadtbahnhof mit direkten S-Bahn-Linien nach Zürich an. Als Konsequenz daraus fahren sowohl die Agglomerationslinien als auch die Regionallinien aus Richtung Süden, Westen und Norden bis zum Haupt-

bahnhof. Die Linien aus Richtung Osten werden bis ins Zentrum Neuhegi–Grüze geführt mit einem S-Bahn-Anschluss in Oberwinterthur oder Grüze. Die Agglomerationslinien verkehren tagsüber im 15-Minuten-Takt, in den Neben- und Randverkehrszeiten im 30-Minuten-Takt respektive je nach Nachfrage im Stundentakt. Die Regionallinien werden mit einem Grundangebot im Stundentakt betrieben, der während der Hauptverkehrszeiten zum 30-Minuten-Takt verdichtet wird.

### 3.4 Umsteigeknoten

Auch künftig wird der Hauptbahnhof seine Funktion als zentralen Umsteigeknoten zwischen dem städtischen Feinverteiler und der S-Bahn bzw. dem Fernverkehr behalten. Weitere bestehende und mögliche neue Stadtbahnhöfe (z. B. Wülflingen Nord, Töss Süd) werden jedoch an Bedeutung gewinnen bzw. sollen zur Entlastung des Hauptbahnhofs als Umsteigeknoten gefördert werden. Nebst den schon heute wichtigen Stadtbahnhöfen Oberwinterthur und Seen mit bereits gutem Busanschluss wird vor allem der Bahnhof Grüze an Bedeutung gewinnen. Ausschlaggebend für die Entlastungswirkung des HB sind direkte S-Bahn-Verbindungen nach Zürich an den entsprechenden Stadtbahnhöfen.

## 4. Wichtigste Massnahmen

### 4.1 Mittelfristige Massnahmen (Umsetzung 4. Teilergänzungen S-Bahn 2018)

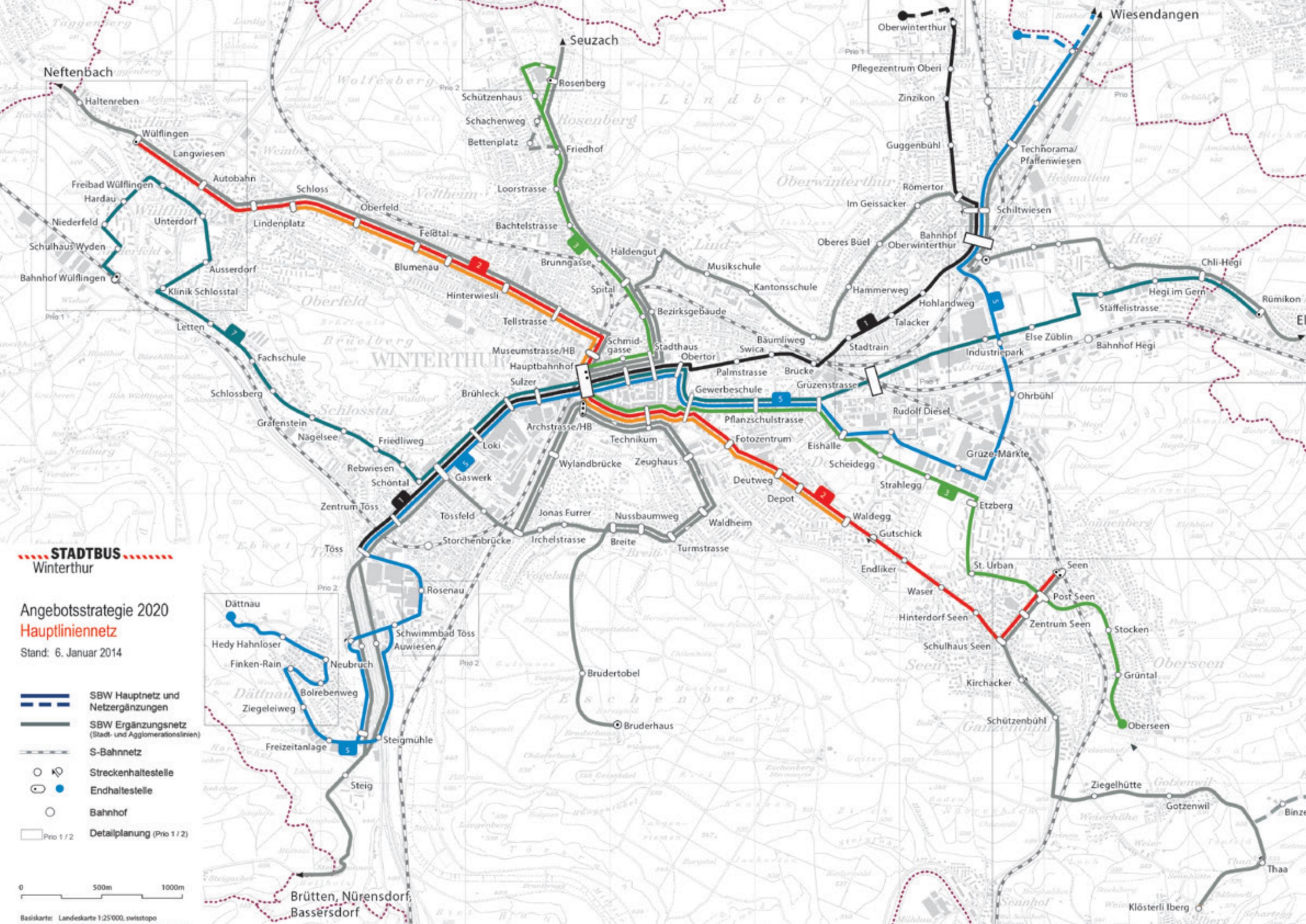
Mittelfristig werden zur Realisierung der Angebotsstrategie folgende wichtige Massnahmen umgesetzt:

Verstärkungslinie Linie 22, Schloss–HB–Waldegg, zu Hauptverkehrszeiten im 7,5-Minuten-Takt; die Linie 2 wird gleichzeitig im 7,5-Netztakt betrieben.

Linie 7 Wülflingen, Niederfeld–Töss–HB, wird via neue Querung beim Bahnhof Grüze–Sulzerallee ins Entwicklungsgebiet Neuhegi–Grüze verlängert. Sie verkehrt neu im 7,5-Netz-Takt. Die Linie 14, HB–Hegi, wird aufgehoben.

Verlängerung Hauptnetz in Oberwinterthur: die Linie 1 wird bis Ruchwiesen und die Linie 5 bis Schooren oder Wiesendangen verlängert.

In den ÖV-Hochleistungskorridoren wird der Eigentrassee-Anteil für den Bus laufend erhöht. Die Verkehrssteuerung in diesen Korridoren wird zur Stabilisierung und Beschleunigung der Fahrzeiten optimiert.





#### **4.2 Strategische Massnahmen langfristig, 2025/2030**

Die mittelfristig eingeführte Verstärkungslinie Linie 22 wird zu einer vollwertigen Hauptlinie ausgebaut. Sie verkehrt im 7,5-Minuten-Takt ab Bahnhof Wülflingen via Lindenplatz zum HB und danach, anstelle der Linie 7, weiter ins Gebiet Neuhegi.

Die Linie 7 fährt neu ab HB via Grüze-Märkte nach Oberseen.

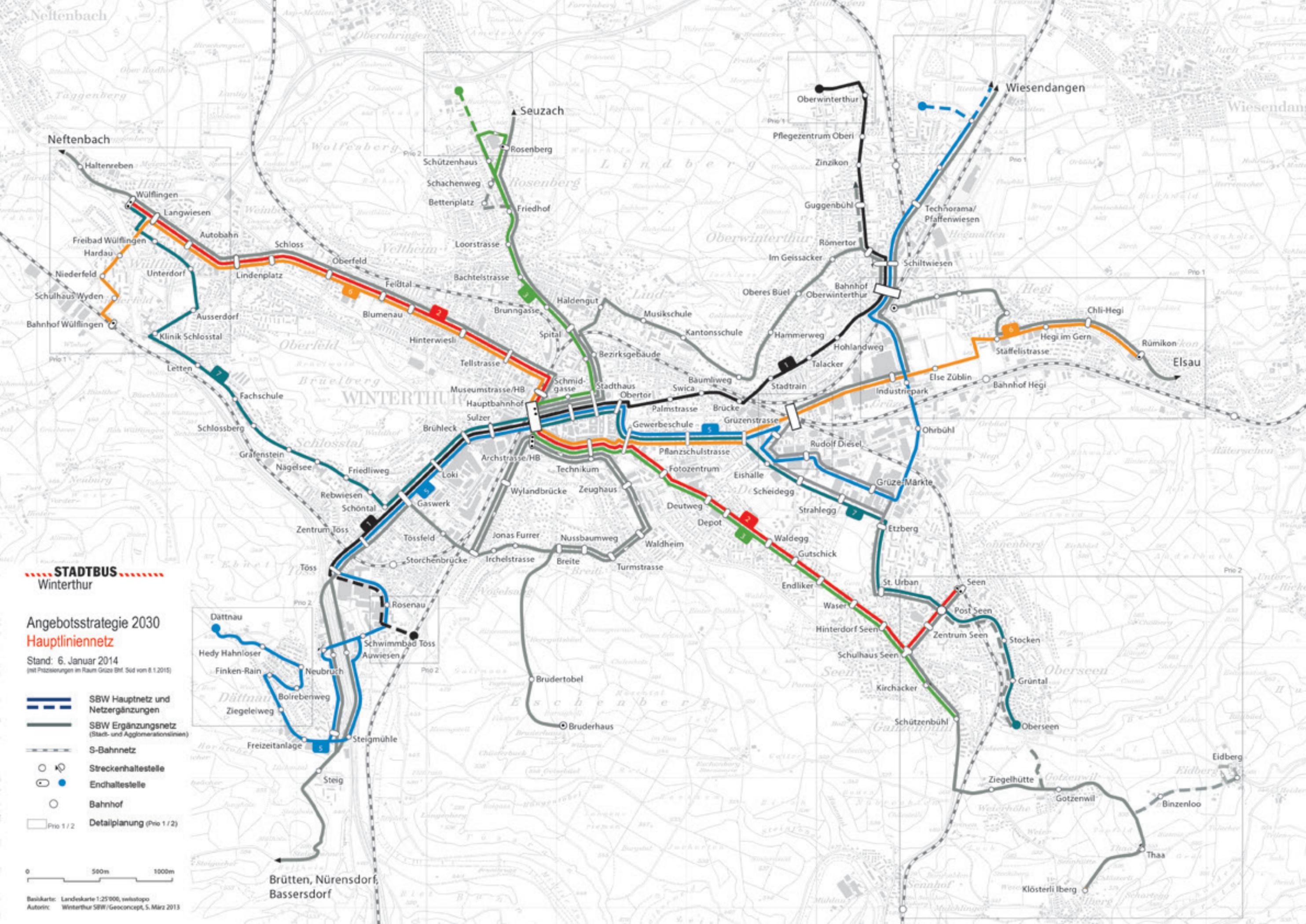
Die Linie 3 fährt neu ab HB via Mattenbach nach Seen, Schützenbühl. Auf Seite Rosenberg wird eine Verlängerung bis Oberohringen geprüft.

Im Ergänzungsnetz wird die Tangentialbeziehung mit einer neuen Linie Oberseen-Grüze-Märkte-Neuhegi-Grüze-Oberwinterthur gestärkt.

Zusätzlich besteht die Möglichkeit, Wiesendangen und Iberg/Gotzenwil mit einer weiteren Durchmesserlinie via Bahnhof Grüze zu verbinden.

In Töss fährt die Linie 1 neu bis zum Schwimmbad und evtl. bis zur neuen S-Bahn-Station Töss Süd.

Der Eigentrassee-Anteil in den Hochleistungskorridoren wird weiter erhöht und die Verkehrssteuerung zugunsten der ÖV-Kapazitäten optimiert.



**STADTBUS**  
Winterthur

**Angebotsstrategie 2030**  
**Hauptliniennetz**

Stand: 6. Januar 2014  
(mit Präzisionen im Raum Grize Bf. Süd vom 8.1.2015)

-  SBW Hauptnetz und Netzergänzungen
-  SBW Ergänzungsnetz (Stadt- und Agglomerationslinien)
-  S-Bahnnetz
-  Streckenhaltestelle
-  Endhaltestelle
-  Bahnhof
-  Detailplanung (Prio 1/2)

0 500m 1000m

Basiskarte: Landkarte 1:25'000, swisstopo  
Autorin: Winterthur SBW/Geoconcept, 5. März 2013

## 5. Auswirkungen

### 5.1 Kosten und Erträge

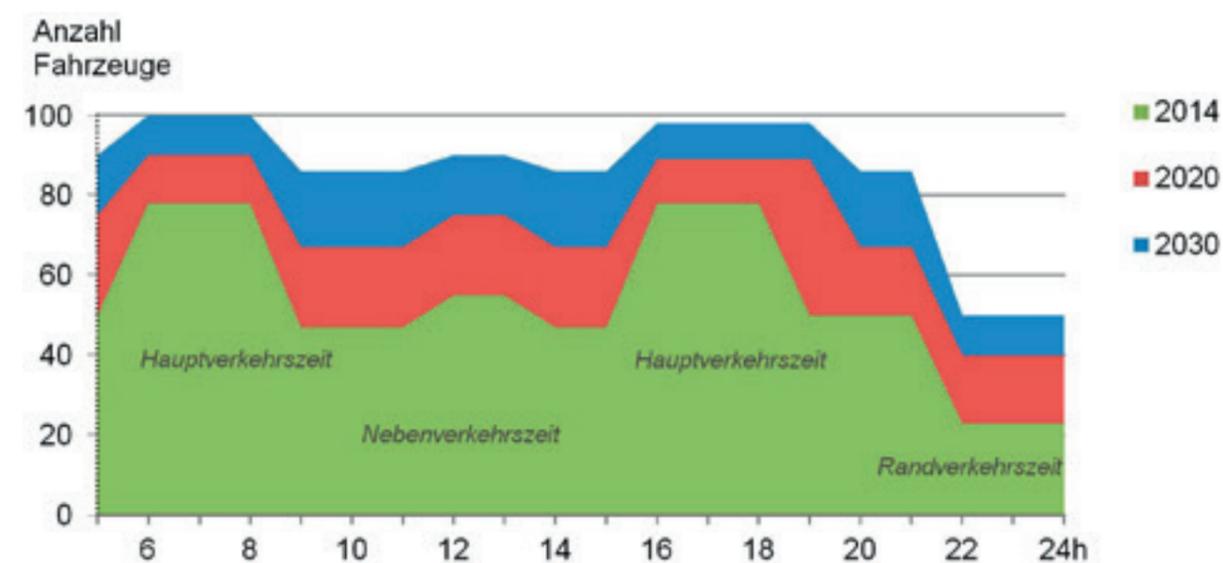
Ausgelöst durch die Taktharmonisierung und die Kapazitätsausbauten auf dem Haupt- und Ergänzungsnetz (7,5-/15-/30-Minuten-Takt) resultieren teilweise markante Leistungssteigerungen. Aufgrund der konsequenten Anwendung des strategischen Grundsatzes «Taktfamilie» resultieren jedoch auch Taktausdünnungen auf den Linien 1 und 2. Im Endeffekt ergeben sich aber auf diesen Korridoren Kapazitätserhöhungen durch die Umsetzung des Grundsatzes der Linien-Doppelführung im Innenstadtbereich.

Gesamthaft gesehen, bewegen sich die Leistungssteigerungen und folglich die daraus resultierenden Betriebskostensteigerungen im Planungshorizont 2020 bzw. 2030 in den Größenordnungen von +40 % bzw. +80 % verglichen mit dem Stand im aktuellen Fahrplanjahr 2013. Dies korreliert weitestgehend auch mit den Nachfrageprognosen bzw. den daraus resultierenden Mehrerträgen.

### 5.2 Busflottenentwicklung

Mit Einführung des konsequenten 7,5-Minuten-NetztaKts auf den Hauptlinien, welcher unter anderem auch der zunehmenden Bedeutung des Freizeitverkehrs sowie flexibleren Arbeitszeitmodellen Rechnung trägt, wird sich die Spannweite des unterschiedlichen Fahrzeugbedarfs während der Haupt- und Nebenverkehrszeiten verringern.

Dies führt zu einer vereinfachten Dienstplanung, welche sich positiv auf die Einsatzplanung und die Wirtschaftlichkeit auswirken kann. Zudem werden sich die Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend zeitlich infolge kumulierter Nachfragebedürfnisse im Berufs- und Schülerverkehr sowie Freizeit- und Einkaufsverkehr ausdehnen.



Entwicklung Fahrzeugbedarf wochentags im Tagesgang

### 5.3 Gebietserschliessung

Nebst der zeitlichen Verfügbarkeit (Fahrplan) ist die geografische Erreichbarkeit (Gebietsabdeckung) die zweite gleichbedeutende Angebotskomponente, welche die Qualität eines attraktiven ÖV bestimmt. Die Stadt Winterthur und die umliegenden Gemeinden haben bereits heute einen hohen Erschliessungsgrad – gemäss kantonalen Regelung liegen über 90 % des städtischen Siedlungsgebietes innerhalb des ÖV-Einzugsbereichs. Trotzdem erfordert die Stadtentwicklung eine kontinuierliche Überprüfung und Anpassung des Liniennetzes und Haltestellenangebots. In der Stadt Winterthur sind folgende bestehende und neu entstehende Stadtgebiete durch das Stadtbus-Hauptnetz noch ungenügend erschlossen:

Grüze-Neuhegi; Stadtentwicklungsgebiet mit Wohn- und Arbeitsplätzen

Ruchwiesen/Oberwinterthur; geplante Wohnüberbauungen nordwestlich des neuen Schulhauses Zinzikon (siehe Abbildung)

Industrie Frauenfelderstrasse/Wohnsiedlungen Pfaffenwiesen

Töss; Umnutzung Rieterareal (langfristige Option)

Vorderes Büel und Niderfeld, Wülflingen; bestehende und neue Wohnbereiche

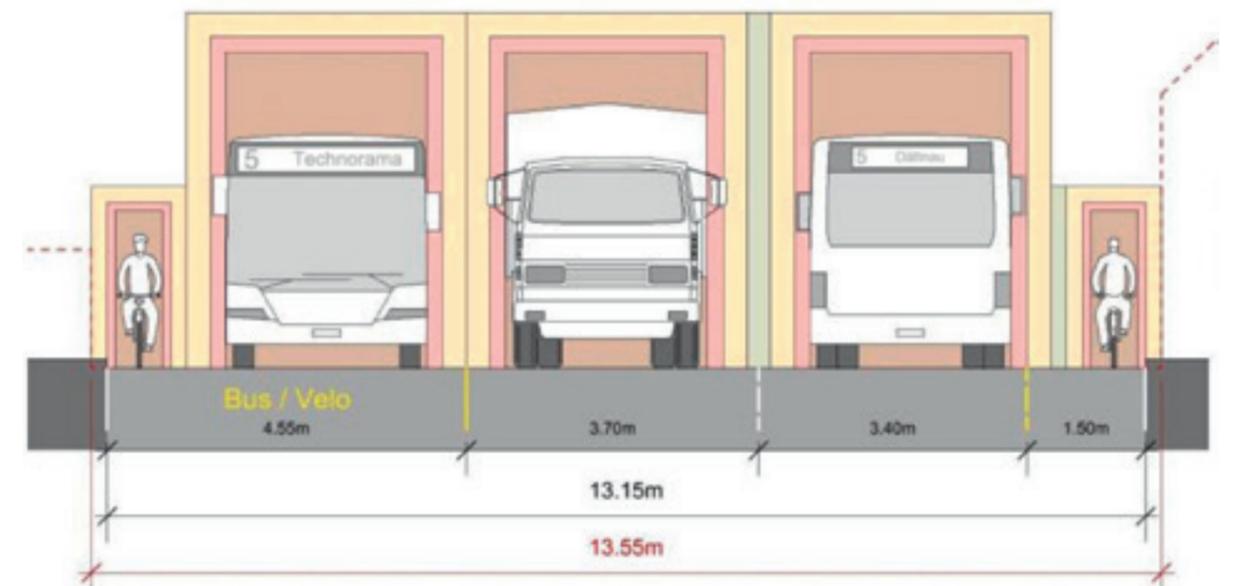


Verlängerung Linie 1, Gebiet Ruchwiesen/Zinzikon

### 5.4 Fahrplanstabilität und Buspriorisierung

Nicht direkt im Einflussbereich der Angebotsstrategie, jedoch für deren erfolgreiche Umsetzung eminent wichtig ist die Vielzahl von grösseren und kleineren Massnahmen im bestehenden Strassenraum. Im Fokus stehen hier die betrieblichen Rahmenbedingungen zur Einhaltung der Fahrplanzeiten. Für attraktive und zuverlässige Fahrzeiten sowie einen möglichst wirtschaftlichen Betrieb ist die im sGVK postulierte konsequente ÖV-Bevorzugung in erster Priorität auf den Hochleistungskorridoren umzusetzen. Erforderlich dazu sind zum einen RVS-Massnahmen zur MIV-Dosierung auf den entsprechenden Achsen. Zum anderen sind maximale ÖV-Priorisierungen an den Knoten inkl. der dazu erforderlichen

Eigentrossierungen im Zulauf erforderlich. Damit erreicht man attraktivere, zuverlässigere Reisezeiten, stabilere S-Bahn-Anschlüsse und je nach Situation wirtschaftlichere Fahrzeugumläufe. Die Stadtbus-Angebotsstrategie basiert auf der Umsetzung der RVS-/Dosierungsmassnahmen. Als langfristiges Ziel ist ein möglichst hoher Eigentrossierungsanteil im Hauptnetz anzustreben. Neben physischer Abtrennung sind bei knappen Raumverhältnissen auch «elektronische ÖV-Spuren» zu prüfen. Strassenquerschnitte mit Busbetrieb sind, unabhängig von Taktdichte und Bedienungszeit, gemäss den Empfehlungen der Schweizer Strassenbaunormen zu dimensionieren.



Fahrbahnbreiten für den ÖV, Stadtbus-Projektierungsstandards (Beispiel)

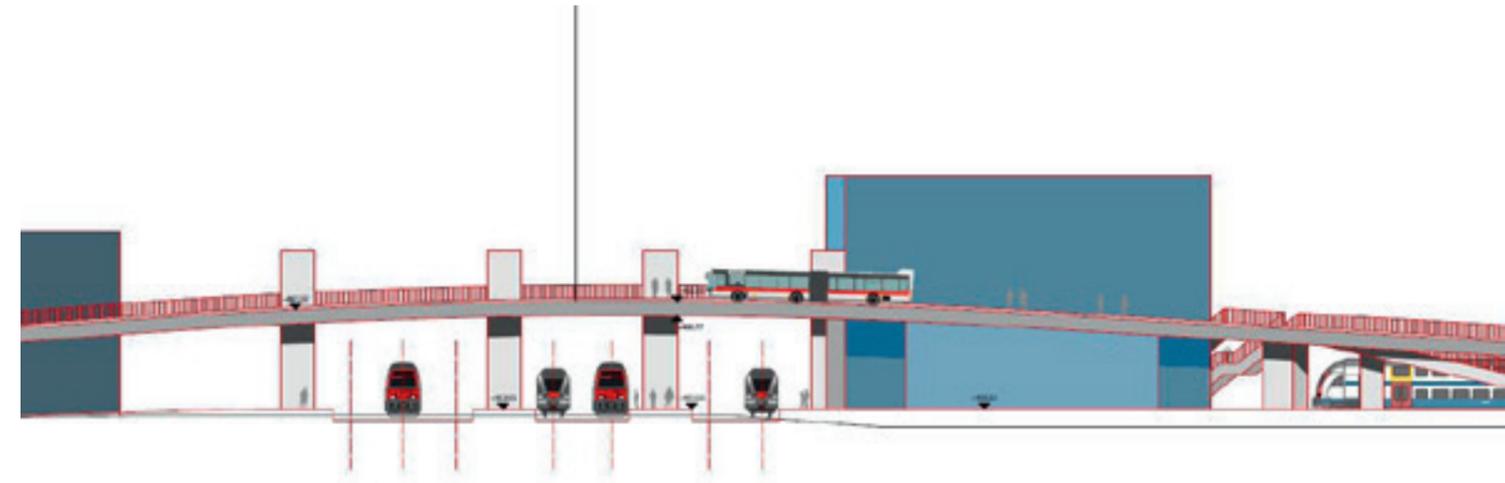
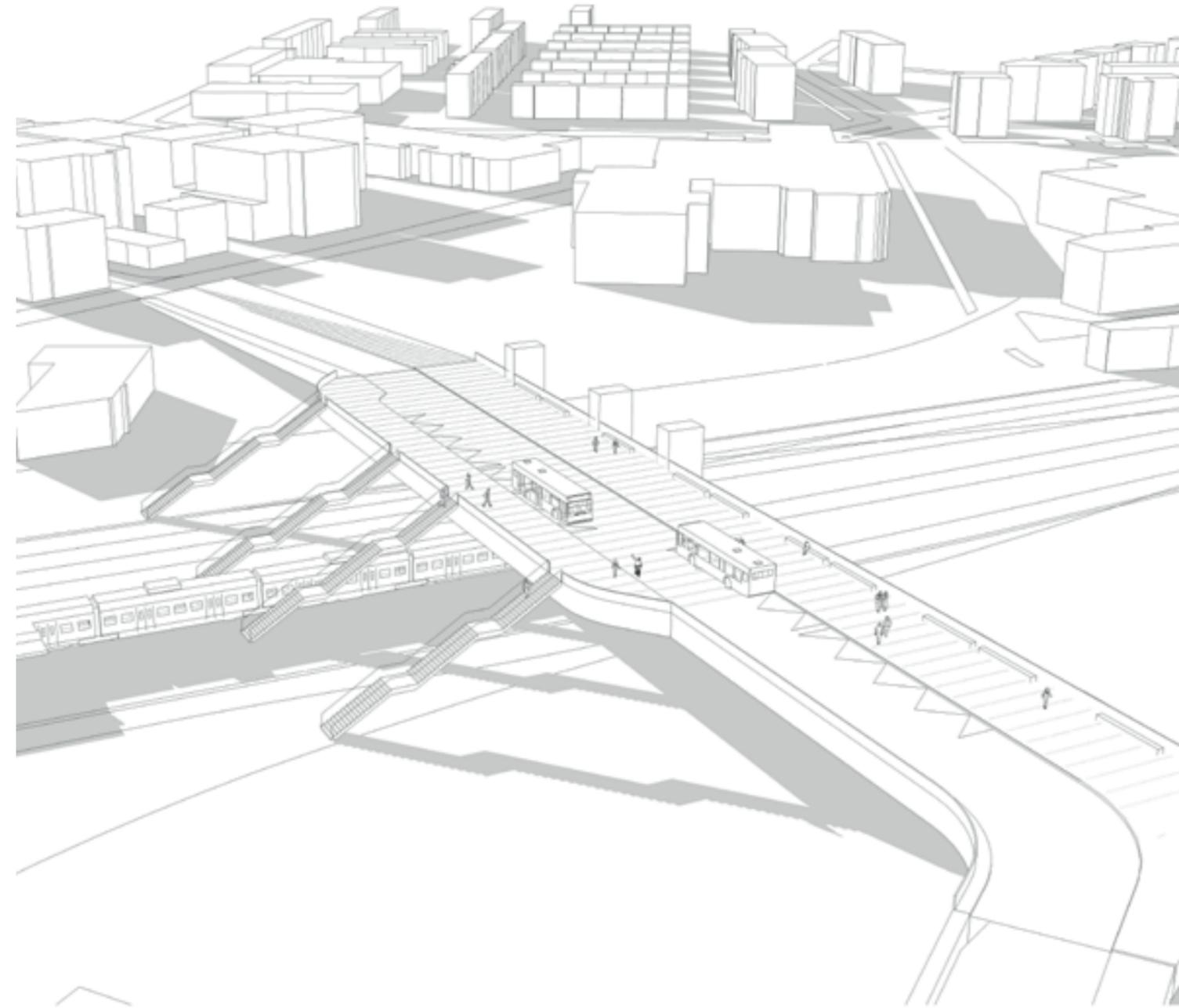
## 5.5 Infrastrukturprojekte/Leuchtturmprojekte

Im Rahmen der Bearbeitung des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes sGVK und des Agglomerationsprogramms 2 ergaben sich u. a. Erkenntnisse, dass Winterthur als bipolare Stadt mit den Zentren Stadtmitte und Neuhegi-Grüze weiterentwickelt wird und dass, ergänzend zum Hauptbahnhof, für das Entwicklungsgebiet Neuhegi-Grüze ein zweiter ÖV-Hauptumsteigepunkt Bahn-Bus gebaut werden soll. Diese Vision ist mit der angelaufenen Projektierung für eine Brückenhaltestelle bereits sehr konkret geworden.

Für das Stadtbusnetz bedeutet dies, dass mit dem Brückenschlag massgebliche Erweiterungen des

Radialnetzes, ausgerichtet auf den Hauptbahnhof (Verlängerung Linie 7 mittelfristig bzw. Linie 6 langfristig), möglich werden. Zudem ergeben sich langfristig auch Möglichkeiten der Erweiterung des Radialnetzes ausgerichtet auf den Bahnhof Grüze.

Bezüglich Pendlerrelationen aus Stadt und Region Winterthur in den Zürcher Grossraum ergeben sich mit der neuen Umsteigemöglichkeit Bahnhof Grüze ab Umsetzung der 4. Teilergänzung S-Bahn (3. Etappe) kurzfristig (ab Dezember 2018) und mit der Umsetzung S-Bahn 2. Generation langfristig (ab 2030) attraktive Umsteigealternativen zum Hauptbahnhof.





## Schlusswort

Stellen Sie sich vor, es wäre das Jahr 2021: Die vierte Teilergänzung der S-Bahn ist bereits umgesetzt. Seit Dezember 2018 fahren die schnellen S11 und S12 im Viertelstundentakt. Alle Stadt- und Regionalbusse wurden auf die neuen Anschlüsse ausgerichtet. Schon seit Jahren kehrt an der Wendeanlage beim Schloss Wülflingen die neue Linie 22 im 7,5-Minuten-Takt. Um die zusätzlichen Fahrgäste zu transportieren, fährt der 1er als Doppelgelenkbus und wurde bis zum Binzhof in Zinzikon verlängert. Die Linie 7 verkehrt als Durchmesserlinie zwischen dem Bahnhof Wülflingen und Hegi im 7,5-Minuten-Takt. Der 7er hat den 14er abgelöst und bedient die S12 am Bahnhof Grüze und ist dank

der neuen Querung Grüze auch sehr schnell in der Innenstadt. Die Hochleistungskorridore konnten so weit realisiert werden, dass die Reisezeiten aller Linien stabil und die Anschlüsse garantiert sind. Auch in den Randzeiten und am Wochenende fahren die Busse auf den zentralen Abschnitten verdichtet.

Die Winterthurerinnen und Winterthurer sind vollends zufrieden mit diesem guten Angebot und verzichten immer häufiger auf ihr Auto.

Derweil denkt Stadtbus über die Zukunft nach; wie können die Kapazitäten auch nach 2030 noch weiter erhöht werden?



Stadtbus der Zukunft

## Quellen

ZVV-Strategie 2012-2016 und 2016-2019

Amt für Verkehr (AFV) 2012: Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung, Zürich

asa AG 2008: Öffentlicher Verkehr. Marktstudie Winterthur und Umgebung, Rapperswil

Kanton Zürich GIS Browser 2012: <http://maps.zh.ch/> (Zugriff, 10.6.2013)

Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) 2011: RegioROK (Regionales Raumordnungskonzept, Zürich

SBB/ZVV 2009: S-Bahn Zürich, 4. Teilergänzungen, Planungsbericht Juli 2009

sGVK 2010, Amt für Städtebau Winterthur 2010: Städtisches Gesamtverkehrskonzept Winterthur, Schlussbericht

Stadt Winterthur 2010: Bevölkerungsprognose Szenario Trend 2009 - 2034, Winterthur

Stadt Winterthur 2011: Winterthur in Zahlen 2011, Winterthur

Statistisches Amt Kanton Zürich 2012: Kantonale Bevölkerungsstatistik

## Impressum

Auftraggeber:  
Stadtbus Winterthur, Grüzefeldstrasse 35,  
8404 Winterthur

Berater:  
Infras, Binzstrasse 23, 8045 Zürich

Auflage: 500  
Bilder: Copyright Stadtbus, Solarville AG

Winterthur, im April 2015