

An den Grossen Gemeinderat

## Winterthur

Beantwortung der Dringlichen Interpellation betreffend Verlängerung der Buslinie 3, Rosenberg, eingereicht von Gemeinderätin Bea Baltensberger (SP)

---

Am 11. Juli 2005 reichte Gemeinderätin Bea Baltensberger (SP) folgende Interpellation ein, die vom Grossen Gemeinderat als dringlich erklärt und vom Stadtrat zur schriftlichen Beantwortung entgegengenommen worden ist:

*„Die vorgesehene Verlängerung der Buslinie 3 zur besseren Erschliessung des Einkaufszentrums Rosenberg sowie der bestehenden und künftigen Wohnbauten im Umkreis des Zentrums bis hin zum Schützenweiher beunruhigt einen Grossteil der Bevölkerung im Quartier Rosenberg, namentlich an der Zielstrasse.*

*Eine bessere Erschliessung des Einkaufszentrums Rosenberg durch den Öffentlichen Verkehr wird wohl allgemein begrüsst, nicht jedoch die von Stadtbus Winterthur vorgeschlagene neue Linienführung im Gegenverkehr durch die Betten- und Zielstrasse. Es wird befürchtet, dass mit dieser Linienführung eine erhebliche Zunahme des Verkehrs und damit der Luft- und Lärmbelastung, sowie eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit in diesem ruhigen Wohnquartier verbunden ist. Ausserdem ist nicht einzusehen, weshalb die Verlängerung der Linie 3 mit einer dreimaligen Querung der viel befahrenen Schaffhauserstrasse erkaufte werden muss.*

Es stellen sich deshalb die folgenden Fragen:

1. Welche Gründe haben Stadtbus bewogen, die komplizierte Linienführung im Gegenverkehr durch die schmale Betten- und Zielstrasse zu favorisieren?
2. Welche baulichen Eingriffe sind dafür nötig?
3. Was sind die Auswirkungen dieser Linienführung auf die Umgebung des Bettenplatzes?
4. Wie kann die Schaffhauserstrasse - namentlich an der Abzweigung Bettenstrasse - im Stossverkehr ohne eine empfindliche Störung des Verkehrsflusses überquert werden?
5. Was spricht gegen eine Verlängerung der bestehenden Linienführung stadtauswärts bis hin zum Zentrum Rosenberg und zurück via Zielstrasse - Bettenplatz ohne Einführung des Bus Gegenverkehrs?
6. Was wären die Auswirkungen für die Stadtbus-Kundschaft bei einer Linienführung stadtauswärts ohne Umwegfahrt über den Bettenplatz?
7. Welche Kosten entstehen bei den oben genannten Varianten?
8. Wann wird das neue Angebot im Fahrplan erscheinen?“

## **Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:**

### **Ausgangslage**

Anstelle des 1973 erbauten Einkaufszentrums Rosenberg beabsichtigt die Migros Ostschweiz bis im Jahr 2008 einen Neubau zu erstellen. Das Projekt sieht eine Erweiterung der Verkaufsfläche von heute 8'000 auf 17'000 m<sup>2</sup> vor. Vorgesehen sind ein Supermarkt, ein Restaurant sowie weitere Geschäfte. Über dem Einkaufszentrum ist eine Wohnüberbauung mit 150 Wohnungen geplant. Das Gebiet des Einkaufszentrums wird durch den Öffentlichen Verkehr mit der Buslinie 3 (HB – Rosenberg) und dem Postauto 676 (HB – Bahnhof Henggart) erschlossen. Die Busse der Linie 3 verkehren in der Hauptverkehrszeit im 7½, in der Zwischenverkehrszeit im 10 und in den Randverkehrszeiten im 20 Minutentakt, jene von Postauto im 30 resp. 60 Minutentakt. Die Haltestelle „Rosenberg“ der Linie 3 liegt knapp innerhalb einer Luftlinie von 300 m zum heutigen und künftigen Eingang des Einkaufszentrums. Sie ist jedoch von diesem her eher ungünstig zu erreichen, und es muss in Fahrtrichtung Stadt an der Haltestelle „Bettenplatz“ ein Kompensationshalt von bis zu 8 Minuten abgewartet werden. Nach der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung) kann das Zentrum deshalb nicht als "erschlossen" bezeichnet werden. Eine bessere Erschliessung des Einkaufszentrums sowie der umliegenden Wohngebiete durch Stadtbus ist in der Öffentlichkeit und im Grossen Gemeinderat immer wieder gefordert worden. Durch die massive Vergrösserung des Zentrums und die zusätzlichen Wohneinheiten wird der Wunsch nach einer Verlängerung der Linie 3 verstärkt.

### **Heutige Bus-Fahrweise (siehe Schema im Anhang)**

Die Busse der Linie 3 fahren im Rosenberg eine Schlaufe. Die aus der Stadt kommenden Fahrzeuge biegen von der Schaffhauserstrasse links in die Zielstrasse ein und halten unmittelbar danach an der Haltestelle "Rosenberg". Da an dieser Stelle ein Überholen durch PW nicht möglich ist, warten die Busse lediglich eine kurze Zeit zum Ein- und Aussteigen und fahren sofort an die nächste Haltestelle „Bettenplatz“. Hier müssen die Kompensationszeiten von bis zu 8 Minuten Dauer abgewartet werden. Solche Kompensationszeiten sind grundsätzlich an allen Endhaltestellen notwendig. Deren Dauer stellt sich nach Fahrplan und durch die aktuellen Verkehrsbehinderungen ein. Nach dem „Bettenplatz“ fahren die Busse wieder in die Schaffhauserstrasse Richtung Stadt. Das heutige Regime zeigt, dass Schlaufenfahrten mit mehr als einem Halt in der Schlaufe unkomfortabel und dadurch grundsätzlich ungeeignet sind. So kann wohl an der Haltestelle "Rosenberg" eingestiegen werden, aber bei der nächsten Haltestelle „Bettenplatz“ ist mit einer längeren Wartezeit zu rechnen.

Die Linie 3 wird im Mischbetrieb gefahren, d.h. in der Hauptverkehrszeit sind normalerweise drei Trolleybusse und zwei Dieselbusse im Einsatz. In der übrigen Zeit verkehren zwei Trolley- und ein Dieselbus. Durch den Einsatz von Niederflur-Dieselbussen - mit Abgasnachbehandlung gemäss Norm EURO 3 und Partikelfilter – zwischen den Fahrten mit Trolleybussen kann die Nachfrage für Gehbehinderte, Fahrgäste mit Kinderwagen oder Rollstuhl usw. erfüllt werden. Der künftige Bus-Mix wird sich in Richtung Trolleybus verschieben, da Ende 2005 auch Niederflur-Trolleys zur Verfügung stehen.

### **Verlängerung der Trolleybuslinie**

Der Zugang mit PW und LW zum neuen Zentrum erfolgt ab der Schaffhauser- über die Feldwiesenstrasse. Die dafür nötige Umgestaltung des Knotens Feldwiesen-/Schaffhauserstrasse ist noch nicht festgelegt. Es stehen zur Zeit zwei Varianten zur Diskussion: der Bau eines Kreisels oder das Aufstellen einer Lichtsignalanlage. Je nach der gewählten Variante

fahren die Busse auf der Schaffhauserstrasse bis zu diesem Knoten, wenden im Kreisel oder sie umfahren das Einkaufszentrum im Uhrzeigersinn über die Feldwiesen- und Seuzacherstrasse. Die Lage der künftigen Haltestelle "Einkaufszentrum" (Arbeitstitel) an der Schaffhauserstrasse richtet sich ebenfalls nach der gewählten Variante und wird mit der künftigen Haltestelle für die Postautos kombiniert. Für die in der vorliegenden Interpellation aufgeworfenen Fragen ist dies jedoch nicht von massgeblicher Bedeutung.

### **Varianten der künftigen Bus-Fahrweise**

Es ist vorgesehen, ab Dezember 2006 die Linien 6 (HB – Oberseen) und 3 (HB – Rosenberg) zu verknüpfen. Dies bringt für etliche Fahrgäste der beiden Linien zusätzliche umsteigefreie Beziehungen und für Stadtbus bessere Betriebsbedingungen. Auf die Fahrweise von Stadtbus im Gebiet Rosenberg und somit auch auf die in der vorliegenden Interpellation aufgeworfenen Fragen hat dies jedoch keinen massgeblichen Einfluss.

Für die künftige Streckenführung bestehen - abgesehen von den unter "Verlängerung der Trolleybuslinie" angegebenen beiden Möglichkeiten – wiederum zwei Varianten: Befahren der Ziel- und Bettenstrasse im Einbahn- oder im Gegenverkehr.

#### **Variante "Befahren der Ziel- und Bettenstrasse im Einbahnverkehr"**

(siehe Schema im Anhang)

Die Busse aus der Stadt befahren die Schaffhauserstrasse bis zur künftigen Haltestelle "Einkaufszentrum", warten dort die – zu gewissen Zeiten voraussichtlich bis 11 Minuten lange - Kompensationszeit ab, wenden im Kreisel, bzw. fahren über die Feldwiesen- und Seuzacherstrasse und fahren wie heute über die Ziel- und Bettenstrasse – mit Halten an den Haltestellen "Rosenberg" und "Bettenplatz" - wiederum in Richtung Stadtzentrum.

*Vorteile dieser Variante gegenüber der Variante "Befahren im Gegenverkehr":*

- die Fahrzeit ist um ca. eine Minute kürzer
- die Schaffhauserstrasse muss nur einmal überquert werden (im Kreisel bzw. am Knoten Schaffhauser-/Seuzacherstrasse)
- die Ziel- und die Bettenstrasse wird nur durch die Hälfte der Busse befahren
- geringere Investitionskosten
- keine Strassenanpassungen an der Ziel- und der Bettenstrasse.

*Nachteil gegenüber der Variante "Befahren im Gegenverkehr":*

Aus der Stadt kommende Fahrgäste mit dem Reiseziel Umgebung Bettenplatz müssen bereits bei der Haltestelle "Friedhof" aussteigen, die viel befahrene Schaffhauserstrasse überqueren und einen um 250 m längeren Fussmarsch bis zum „Bettenplatz“ in Kauf nehmen. Als Alternative besteht die Möglichkeit, über das Einkaufszentrum zu fahren, was jedoch durch die längere Fahrzeit und vor allem durch die u.U. lange Kompensationszeit an der Haltestelle "Einkaufszentrum" höchst unattraktiv sein kann. Besonders für die ohnehin weniger gut erschlossenen Gebiete um die Rütihofstrasse, den Frümselfweg und das Schwimmbad Wolfensberg bedeutet das eine massgebliche Verschlechterung der Erschliessung durch den Öffentlichen Verkehr.

#### **Variante Befahren der Ziel- und Bettenstrasse im Gegenverkehr**

(siehe Schema im Anhang)

Die Busse aus der Stadt zweigen neu von der Schaffhauser- in die Bettenstrasse ab und halten an der Haltestelle "Bettenplatz". Danach fahren sie durch die Zielstrasse zur Haltestelle "Rosenberg", kreuzen die Schaffhauserstrasse erneut und fahren auf dieser bis zur künftigen Haltestelle "Einkaufszentrum". Dort warten sie die Kompensationszeit ab, wenden

im Kreisel, bzw. fahren über die Feldwiesen- und die Seuzacherstrasse und fahren wie heute über die Ziel- und Bettenstrasse wiederum in Richtung Stadtzentrum.

*Vorteile dieser Variante gegenüber der Variante "Befahren im Einbahnverkehr":*

- keine Angebotsverschlechterung für das ganze Gebiet westlich der Schaffhauserstrasse
- praktisch das gesamte Quartier gilt nach der Angebotsverordnung und nach der städtischen Erschliessungspraxis (max. Luftliniendistanz von 300 Meter) als erschlossen.

*Nachteile gegenüber der Variante "Befahren im Einbahnverkehr":*

- die Schaffhauserstrasse muss dreimal überquert werden (Schaffhauser-/Bettenstrasse; Ziel-/Schaffhauserstrasse; Wende im Kreisel bzw. am Knoten Seuzacher-/Schaffhauserstrasse)
- das Kreuzen von Bussen auf der Zielstrasse muss mit einer Blocksignalsteuerung (Lichtsignal) ausgeschlossen werden
- in der Ziel- und Bettenstrasse verkehren während den Hauptverkehrszeiten 8 und den Zwischenverkehrszeiten 6 zusätzliche Busse pro Stunde
- höhere Investitionskosten von ca. 1 Mio. Franken.

### **Weiteres Vorgehen**

Aufgrund des Widerstandes im Quartier Rosenberg gegen die Variante "Befahren im Gegenverkehr" und der von Anwohnerinnen und Anwohnern angedrohten Rekurse gegen allfällige bauliche Eingriffe an der Ziel- und Bettenstrasse besteht die Befürchtung, dass die nötige Verlängerung der Trolleybuslinie 3 Verzögerungen erfährt. Der Stadtrat wird deshalb in einem ersten Schritt der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) die Verlängerung der Linie 3 mit dem bisherigen Fahrregime – d.h. im Einbahnverkehr – vorschlagen. Nach Prüfung des Vorhabens wird die RVK dann dem Verkehrsrat des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) die Umsetzung beantragen. Dieser entscheidet abschliessend und beauftragt Stadtbus Winterthur, die Änderungen vorzunehmen. Je nach den damit gemachten Erfahrungen kann die aus Sicht des Stadtrates zweckmässigere Variante "Gegenverkehr" zu einem späteren Zeitpunkt, nach Vorliegen der kreditrechtlichen Beschlüsse des GGR, ausgeführt werden.

### Zur Frage 1:

*„Welche Gründe haben Stadtbus bewogen, die komplizierte Linienführung im Gegenverkehr durch die schmale Betten- und Zielstrasse zu favorisieren?“*

Wie vorgängig geschildert, sichert die "komplizierte" Linienführung eine gute Anbindung des gesamten Quartiers westlich der Schaffhauserstrasse an den Öffentlichen Verkehr. Die Durchfahrt durch die beiden Strassen wird im Übrigen nicht als problematisch beurteilt. Mit dieser Linienführung entstehen für alle Bewohnenden dieses Quartiers erheblich kürzere Fahrzeiten aus Richtung der Innenstadt. Ausserdem müssen sie die Schaffhauserstrasse nicht überqueren und keine längeren Fussmärsche unternehmen. Damit werden auch 500 Einwohnerinnen und Einwohner zusätzlich nach der kantonalen Vorgabe mit dem ÖV erschlossen.

### Zur Frage 2:

*„Welche baulichen Eingriffe sind dafür nötig?“*

Das überbreite Trottoir an der Bettenstrasse muss um ca. 50 cm reduziert werden. Ebenfalls muss der Trottoirrand bei der Einfahrt der Betten- in die Zielstrasse etwas zurück versetzt werden. Es sind daneben in der Zielstrasse eine Betonplatte für die Bushaltestelle "Betten-

platz" zu bauen und Haltestellentafeln zu stellen. Dazu sind zusätzliche Fahrleitungen an die bestehenden Abspannungen anzuhängen. Die übrigen Massnahmen im Bereich der Linienverlängerung – d.h. ausserhalb des hier interessierenden Perimeters – sind noch nicht bekannt.

### Zur Frage 3:

*„Was sind die Auswirkungen dieser Linienführung auf die Umgebung des Bettenplatzes?“*

Eine durchgehende Öffnung der Zielstrasse für Fahrzeuge im Gegenverkehr ist ausser für Busse nicht vorgesehen. Die Ziel- und Bettenstrasse wird somit lediglich mit 6, resp. 8 zusätzlichen (mehrheitlich Trolley-) Bussen pro Stunde durchfahren. Dafür entfällt wegen der Busverlängerung der heutige Kompensationshalt am Bettenplatz, der von direkt Anwohnenden in der Vergangenheit immer wieder als störend empfunden wurde. Nach Ansicht der Verkehrssicherheitsexperten werden diese zusätzlichen Durchfahrten nicht zu einer massgeblichen Gefährdung der Umgebung des Bettenplatzes führen. Es ist im Gegenteil davon auszugehen, dass gerade wegen der guten Erschliessung des Bettenplatzes mit dem Bus die Zahl der durchfahrenden PW weiterhin klein gehalten werden kann. Von einer "erheblichen Zunahme des Verkehrs und damit der Luft- und Lärmbelastung" kann mit Sicherheit keine Rede sein.

### Zur Frage 4:

*Wie kann die Schaffhauserstrasse - namentlich an der Abzweigung Bettenstrasse - im Stossverkehr ohne eine empfindliche Störung des Verkehrsflusses überquert werden?*

Die Verkehrssituation an der Abzweigung Bettenstrasse wurde geprüft. Beim Verlassen der Haltestelle ist das Einbiegen auf die Linksabbiegerspur kein grösseres Problem. Da der Gegenverkehr durch die Lichtsignalanlage an der Seuzacher-/Schaffhauserstrasse ohnehin immer wieder unterbrochen wird (Paketfahrten), ist die Einfahrt der Busse in die Bettenstrasse mit nur kurzen Zeitverzögerungen möglich. Somit ist bei der Abzweigung Bettenstrasse mit keiner empfindlichen Störung des Verkehrsflusses zu rechnen.

### Zu den Fragen 5 und 6:

*„Was spricht gegen eine Verlängerung der bestehenden Linienführung stadtauswärts bis hin zum Zentrum Rosenberg und zurück via Zielstrasse - Bettenplatz ohne Einführung des Bus Gegenverkehrs?“*

*„Was wären die Auswirkungen für die Stadtbus-Kundschaft bei einer Linienführung stadtauswärts ohne Umwegfahrt über den Bettenplatz?“*

Wie einleitend dargelegt, führt die heutige Linienführung ohne die "Umwegfahrt" über den Bettenplatz zu einer massiven Verschlechterung der Erschliessung aller Anwohnenden westlich der Schaffhauserstrasse. Für die Anfahrt an den Bettenplatz aus Richtung Stadt entsteht eine erhebliche Fahrzeitverlängerung, oder es ist ein grösserer Fussmarsch ab der Haltestelle Friedhof mit einer Überquerung der Schaffhauserstrasse in Kauf zu nehmen. Gerade für Kinder und gehbehinderte Personen ist dies problematisch.

### Zur Frage 7:

*„Welche Kosten entstehen bei den oben genannten Varianten?“*

Die Mehrkosten der Investitionen für den Busbetrieb im Gegenverkehr betragen ca. 1 Mio. Franken. Wegen den verschiedenen Unsicherheiten – insbesondere der Erschliessung des

Einkaufszentrums - sind die übrigen Kosten der Investitionen noch weitgehend unbekannt. Sie fallen aber betreffend Busbetrieb für beide Varianten in der gleichen Höhe an.

Zur Frage 8:

„Wann wird das neue Angebot im Fahrplan erscheinen?“

Gemäss den heute vorliegenden Informationen wird das Einkaufszentrum im Jahr 2008 eröffnet. Die neue Linienführung soll auf den offiziellen Fahrplanwechsel im Dezember 2008 eingeführt werden. Ein zeitliches Vorziehen der ÖV-Leistungen auf eine allfällig frühere Zentrumseröffnung müsste mit der Bauherrschaft noch abgesprochen werden.

*Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departementes Technische Betriebe übertragen.*

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

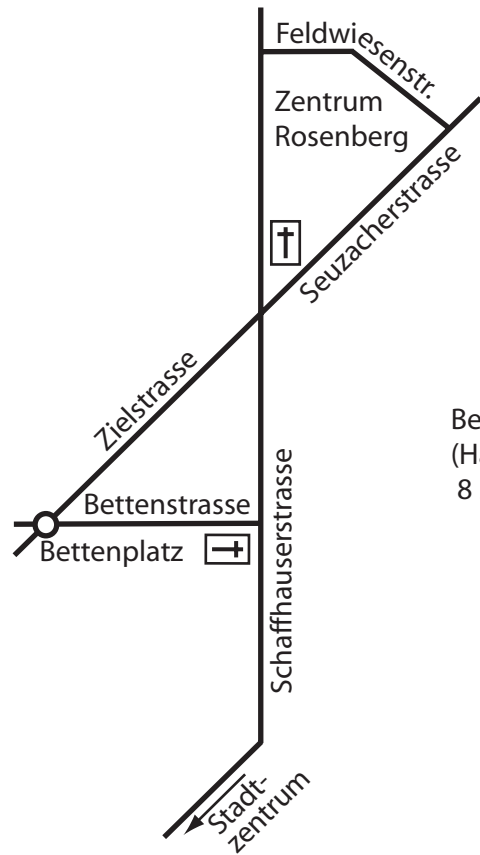
E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

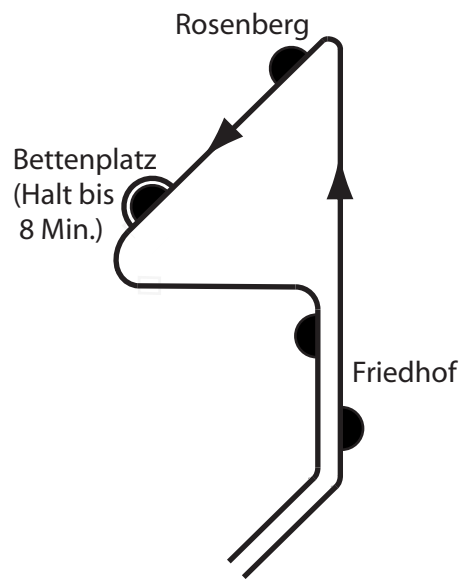
A. Frauenfelder

Beilage: 1 Plan

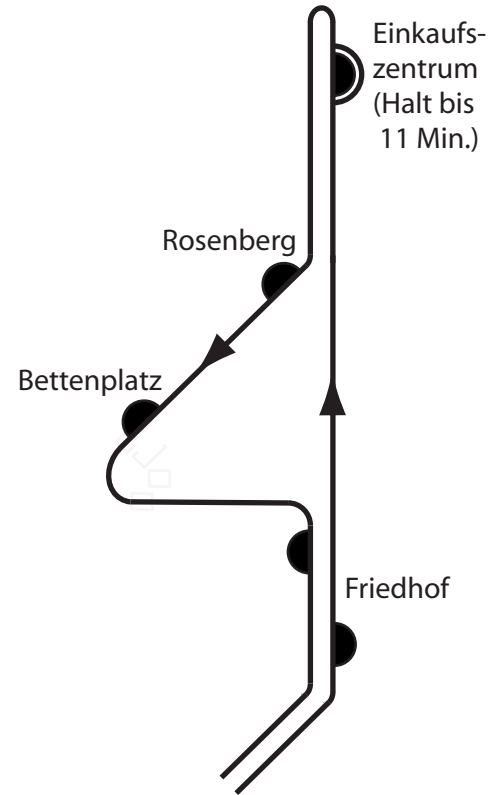
# Planbeilage zu Interpellationsbeantwortung GGR-Nr. 2005/050 vom 17.08.2005



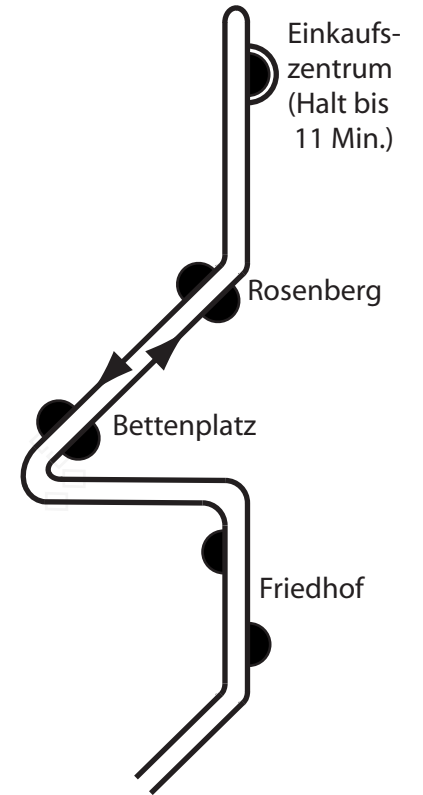
Strassenbezeichnungen



Heutige Bus-Fahrweise



Variante Einbahnverkehr



Variante Gegenverkehr