

Mitteilung an den Grossen Gemeinderat

GGR-Geschäft 16.05.3 17-8

Stadtratsbeschluss vom 20. Dezember 2017

Erklärung

Der Stadtrat empfiehlt, das Postulat "Verbesserung Busnetz Wetzikon" nicht zu überweisen (zuständig im Stadtrat ist Tiefbau- und Energievorsteherin Esther Schlatter).

Stellungnahme

Ausgangslage

Das nachfolgende Postulat von Esther Kündig (GP) und 10 Mitunterzeichnenden ist an der Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 30. Oktober 2017 begründet worden.

Postulat Verbesserung Busnetz Wetzikon

Der Stadtrat wird eingeladen, zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in Wetzikon ein Verkehrskonzept insbesondere für die folgenden Buslinien zu erstellen, mit den betroffenen Nachbargemeinden zu koordinieren und die Umsetzung mit den zuständigen Leistungserbringern in die Wege zu leiten:

- die ÖV-Erschliessung von Ettenhausen mit einer angepassten Linienführung einer bestehenden Buslinie (875) nach Wetzikon oder in Verbindung mit einem innerstädtischen Rundkurs
- die Buserschliessung des Bahnhofs Kempten mit mind. einer Linie
- die Buserschliessung von Seegräben wenn möglich via Dorfkern Robenhausen
- die neue Linienführung der Buslinie (Kleinbus) 883 oder Linie 862 mit Anbindung des Quartiers Schöneich
- zusätzliche Umsteigeorte (nicht nur Bahnhof Wetzikon) und kürzere Umsteigezeiten zur Optimierung der innerstädtischen Verbindungen

Die Stadt Wetzikon benötigt ein innerstädtisches Busnetz, das primär die Bedürfnisse der eigenen Bevölkerung abdeckt. Es reicht nicht, wenn der ÖV als Bahnzubringer für die umliegenden Gemeinden konzipiert ist.

Deshalb muss das bestehende Busnetz in Wetzikon mit neuen Linienführungen, Rundkursen und besseren Umsteigeangeboten verbessert und dem Wachstum der Stadt Wetzikon angepasst werden.

Begründung:

Die städtische Ortsbuserschliessung ist mangelhaft, da Querverbindungen, innerhalb der Stadt fehlen. Das bisherige Buskonzept von Wetzikon dient nur als Zubringer zum Bahnhof Unterwetzikon.

Verschiedene Aussenquartiere wie beispielsweise Ettenhausen, Medikon und Robank sind mit dem ÖV nicht erschlossen. Der Dorfkern von Robenhausen, das Wohn- Industriequartier Schöneich sind ungenügend an die bestehenden Buslinien angeschlossen. Durch neue, bessere Linienführungen, d.h. durch Ergänzungen von bestehenden Buslinien könnten ganze Quartiere neu erschlossen werden.

Die Attraktivität des ÖV würde mit neuen Umsteigemöglichkeiten im Zentrum und beim Bahnhof Kempten gesteigert.

Die Wetziker Verkehrsprobleme wie auch die stetige Zunahme des MIV können mit neuen Buslinienführungen und besonders mit innerstädtischen Busrundkursen angegangen und entschärft werden. Damit werden auch die folgenden gesetzlichen Anforderungen erfüllt.

- Der kantonale Richtplan fordert, dass Zentrumsgebiete einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des kantonalen Modalsplit-Ziels leisten müssen (vgl. Pt. 4.1.1 b KRP). Die Erschliessung der Zentrumsgebiete ist daher auf einen überdurchschnittlich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs auszurichten (vgl. Pt. 4.1.3 a KRP).*
- Der kommunale Richtplan Verkehr (17.12.2012) fordert, dass das ÖV-Angebot laufend optimiert und bedarfsweise ausgebaut werden muss.*

Der kantonale Richtplan wie auch der kommunale Verkehrsrichtplan sind behördenverbindlich.

Das 2008 erarbeitete Buskonzept (TEAMverkehr Winterthur) fokussierte sich auf die Zubringerlinien nach Bauma und Adetswil/Bäretswil (850/851) und vor allem auf die neuen Buslinien nach Hittnau und nach Pfäffikon (858/859). Die Versuchsphase der Linien 858/859 wurde 2016 bis Dezember 2018 verlängert.

2019 werden die Buslinien 858/ 859 vermutlich definitiv ins ZVV - Netz aufgenommen. Wetzikon spart somit den Betrag von Fr. 112'000.- der für neue Ortsbuslinien budgetiert werden kann. Ein ÖV- Ausbau ist eine Investition für die Zukunft und für den Standort Wetzikon.

Eine Verkehrsstudie der Hochschule Rapperswil hat gezeigt, dass eine Busverbindung nach Seegräben (die es einmal gab) wieder gewünscht wird. Diesbezüglich sollen auch die Erkenntnisse des ENHK-Gutachtens Mobilität und Umwelt Pfäffikersee Berücksichtigung finden.

Ein koordiniertes Vorgehen mit den Nachbargemeinden Seegräben, Pfäffikon, Gossau, Hinwil und Bubikon muss angegangen werden.

Formelles

Das Postulat ist gemäss Art. 44 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates (GeschO GGR) eine "Aufforderung an den Stadtrat zu prüfen, ob eine Massnahme in seiner Kompetenz zu treffen oder ob ein Beschluss in der Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates zu fassen sei". Nach Art. 45 Abs. 2 GeschO GGR teilt der Stadtrat innert zwei Monaten mit, ob er bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Erwägungen des Stadtrates

Das in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Wetzikon, Pfäffikon und Hittnau, dem Verkehrsingenieurbüro TEAMverkehr.winterthur sowie den marktverantwortlichen Unternehmen PostAuto und der VZO erarbeitete Planungskonzept über das künftige Busangebot im Raum Wetzikon aus dem Jahr 2008 ermöglichte per Fahrplanwechsel im Dezember 2015 Taktverdichtungen, neue Buslinien und zuverlässigere Anschlüsse an die S-Bahnen.

Wie in der Begründung des Postulats erwähnt, führten die Verbesserungen aus den Planungen und umgesetzten Ausbauten im Busnetz jedoch auch zu Nachteilen wie z. B. im Raum Robenhausen (Wegfall Direktverbindungen zum Spital, längere Fusswege und längere Anschlussübergänge am Bahnhof Wetzikon). Diese Nachteile wurden bewusst in Kauf genommen, weil die Vorteile des neuen Buskonzeptes ein Vielfaches grösser sind und die deutliche Mehrheit der Wetziker Bevölkerung davon profitieren kann. Es war jedoch auch eine Bedingung, um den Angebotsausbau überhaupt finanzieren und somit ermöglichen zu können.

Im Rahmen der Prüfung der Anliegen der Postulanten wurden die VZO dazu eingeladen, zu den konkreten Forderungen Stellung zu nehmen. Sie haben sich zu den einzelnen Punkten wie folgt geäußert:

öV-Erschliessung von Ettenhausen

Es besteht keine rechtmässige Pflicht, Ettenhausen mit einem Verbundangebot zu erschliessen (< 300 Einwohner/Arbeitsplätze). Ein Busangebot für Ettenhausen würde den Einsatz von mindestens einem zusätzlichen Fahrzeug bedingen und müsste durch die Stadt Wetzikon finanziert werden. Bereits bei eingeschränkten Betriebszeiten nur während den Hauptverkehrszeiten würden jährliche Kosten von ca. 280'000 Franken ausgelöst. Am Bushof Wetzikon wäre eine zusätzliche Kante notwendig.

Buserschliessung des Bahnhofs Kempten

Eine Bedienung des Bahnhofs Kempten wäre nur mit der Linie 851 möglich, die Linie 850 weist zu wenig Fahrzeitreserve auf. Zudem könnte die Linie 851 nur werktags tagsüber Anschlüsse herstellen. Am Samstag und Sonntag verkehrt die Linie 851 um 15 Minuten versetzt, um zusammen mit der Linie 850 einen Halbstundentakt zu ermöglichen. Im Weiteren wurden die Strassenzufahrten zum Bahnhof Kempten vor kurzer Zeit so gestaltet, dass eine Linienführung via Bahnhof Kempten eine erneute Anpassung der Strasseninfrastruktur voraussetzt. Ebenso müssten am Bahnhof Kempten in beiden Fahrtrichtungen Haltestellen gebaut werden.

Buserschliessung von Seegräben

In Seegräben ist ein Siedlungsgebiet von mehr als 300 Einwohner/Arbeitsplätze durch den öffentlichen Verkehr nicht erschlossen. Mangels ausreichender Nachfrage und hoher Kosten für eine neue Buslinie erachten die VZO die Erschliessung des fraglichen Gebietes als wirtschaftlich nicht vertretbar. Die Jahreskosten für eine Buslinie vom Bahnhof Wetzikon, via Robenhausen nach Seegräben, welche mit einem Fahrzeug tagsüber von Montag bis Sonntag verkehrt, belaufen sich auf ca. 650'000 Franken. Diese jährlichen Kosten müssten für einen Versuchsbetrieb über mindestens vier Jahre vollumfänglich durch die Gemeinden finanziert werden. Eine spätere Übernahme durch den Kanton ist nicht gesichert. Die Angebotsverordnung (§4a) lässt diese Beurteilung seitens ZVV zu, Seegräben ist demnach nicht zu erschliessen. Eine Buserschliessung von Seegräben bedingt (analog von Ettenhausen) den Einsatz von mindestens einem zusätzlichen Fahrzeug. Bei Fahrten via Robenhausen müsste einerseits kapazitätsbedingt mindestens ein Standardbus eingesetzt werden, andererseits entstünden Doppelfahrten mit den Buslinien 852, 853 und 856.

Buserschliessung von Schöneich

Im Industriequartier Schöneich ist ein Siedlungsgebiet von mehr als 300 Einwohnern/Arbeitsplätze durch den öffentlichen Verkehr nicht erschlossen (bei Anwendung des 400 Meter Einzugsbereichs der Haltestellen zur Feinerschliessung). Um beurteilen zu können, ob für dieses Gebiet die Ausnahmeregelung von §4a der Angebotsverordnung zum Tragen kommt, ist zu beurteilen, ob eine Erschliessung unverhältnismässige Kosten verursacht oder den Grundsätzen der Netzgestaltung zuwiderläuft. Dabei wird von den VZO die Erschliessung mit einer zusätzlichen Buslinie oder der Bedarf von zusätzlichen Betriebsmitteln (zusätzlicher Bus) als unverhältnismässig beurteilt. Demzufolge kämen nur das Einrichten einer zusätzlichen Bushaltestelle oder/und eine geringfügige Umwegfahrt einer bestehenden Buslinie in Frage. Eine Umwegfahrt der bestehenden Buslinien 883, 862, 867 und 869 ist aufgrund der geringen Spielräume im bestehenden Fahrplan nicht möglich und würde sich unverhältnismässig negativ auf den Betrieb, die Reisezeiten und die Anschlussqualität auswirken. Als mögliche Lösung zur besseren Erschliessung des Quartiers Schöneich schlagen die VZO vor, die jetzige Haltestelle Alpenblick auf die Grüningerstrasse zwischen Kreuzbühlstrasse und Bönlerstrasse zu verschieben. Dadurch gilt das fragliche Gebiet als erschlossen.

Zusätzliche Umsteigeorte (nebst Bahnhof Wetzikon) und kürzere Umsteigezeiten

Die absolute Mehrheit der Fahrgäste benützt den Bus für eine Weiterfahrt mit der S-Bahn am Bahnhof Wetzikon. Aus diesem Grund sind die Buslinien zwingend auf die S-Bahnen am Bahnhof Wetzikon auszurichten. Das Anliegen im Postulat ergab sich vermutlich aufgrund der weggefallenen Direktverbindung Robenhausen – Spitalstrasse. Diese Verbindung wurde während des früheren Rundkurses bis 2013 tagsüber von ca. 7 % der Rundkurs-Fahrgäste nachgefragt. Dies belegen die Fahrgastzählungen aus dem Jahr 2013 (letztes Betriebsjahr mit grossen Rundkursen). Zugunsten von Taktverdichtungen und erhöhter Anschlusszuverlässigkeit beschlossen die VZO in Absprache mit der Stadt Wetzikon auf diese Querverbindung zu verzichten. Bei den heutigen Spitzenintervallen von 15 Minuten ist eine Berücksichtigung von zusätzlichen Anschlusspunkten innerhalb Wetzikons nicht möglich und nicht zweckmässig. Einerseits ergeben sich weitere Anschlusspunkte grundsätzlich nur zufällig und andererseits ist die entsprechende Nachfrage im Verhältnis zu den übrigen Fahrgästen sehr gering und es entstehen oftmals unattraktive Wartezeiten der Busse.

Forderung nach Verkehrskonzept zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in Wetzikon

Gemäss Postulat wird der Stadtrat eingeladen, zur Verbesserung obiger Punkte ein Verkehrskonzept zu erstellen. Die VZO wie auch die Stadt Wetzikon sind der Ansicht, dass die genannten Wünsche und Ziele auch von neutraler Seite zu beurteilen sind und wollen deshalb den Ergebnisbericht zum Buskonzept aus dem Jahr 2008 in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsingenieurbüro TEAMverkehr.winterthur aktualisieren. Die Grundlagenerarbeitung soll Ende 2018/Anfangs 2019 angegangen werden. Erkenntnisse daraus können dann im darauf folgenden Fahrplanverfahren angewendet werden. Der neue Bericht soll diese Ziele und Wünsche beinhalten, jedoch zwingend auch die veränderten Rahmenbedingungen (u. a. Angebotsverordnung und neues Buskonzept als Referenzzustand) sowie Absichten und Ziele der VZO und umliegenden Gemeinden berücksichtigen. Der aktualisierte Bericht kann somit als notwendige Planungsgrundlage für die Weiterentwicklung des öV-Angebotes in der Stadt Wetzikon verwendet werden.

Finanzierung Buslinien 858 und 859

Durch die Überbrückung eines Jahres kann das Fortbestehen der Linien 858 und 859 gesichert werden. Der Stadt Wetzikon entstehen dadurch im Jahr 2018 Mehrkosten von 112'000 (+/- 10'000) Franken. Mit der Übernahme der Linien 858/859 per Dezember 2018 durch den ZVV entstehen ab 2019 durch weitere empfohlene Massnahmen und Verbesserungen Mehrkosten von rund 20'000 Franken für den öffentlichen Verkehr. Nebst diesen jährlichen Mehrkosten fallen anschliessend pro Fahrplanjahr or-

dentliche Gemeindebeiträge an den ZVV an. Die Einsparung umfasst somit nicht den gesamten Betrag von 112'000 Franken.

Die Meinung des Stadtrats deckt sich grundlegend mit den Aussagen der VZO. Die Einführung von zusätzlichen Busverbindungen zu vollen Lasten von Wetzikon erachtet der Stadtrat aufgrund des schlechten Verhältnisses zwischen den Kosten und dem Nutzen als nicht verhältnismässig. Selbstverständlich ist die Stadt Wetzikon aber an einer stetigen Optimierung und eines bedarfsweisen Ausbaus des Busnetzes interessiert.

Die Thematik des ÖV-Anschlusses Seegräben wird zudem separat im Rahmen des Projektes Mobilität und Umwelt Pfäffikersee behandelt.

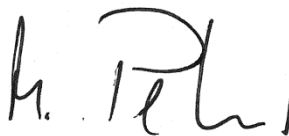
Auch werden bei zukünftigen grösseren Entwicklungen wie im Gebiet Binzacker/Bahnhof Kempten die Bedürfnisse hinsichtlich ÖV-Erschliessung in die Planung einbezogen.

Da wie vorstehend ausgeführt die bezeichneten Ziele bereits sichtbar sind und diskutiert wurden und die Stadt Wetzikon zusammen mit den VZO das Planungskonzept aus dem Jahr 2008 aktualisieren werden, empfiehlt der Stadtrat, das Postulat nicht zu überweisen.

Im Namen des Stadtrates



Ruedi Rüfenacht
Präsident



Marcel Peter
Stadtschreiber