

Herzlich willkommen

Angebotsstrategie

Zukunft gestalten

28. Januar 2020



Angebotsstrategie

Zukunft gestalten

Begrüssung

SR Stefan Fritschi

Angebotsstrategie –
Zukunft gestalten

Thomas Nideröst
Stefan Gerber

Fragerunde

Michael Poysden

125 Jahre öffentlicher Verkehr
in Winterthur

Michael Poysden



Angebotsstrategie

Zukunft gestalten

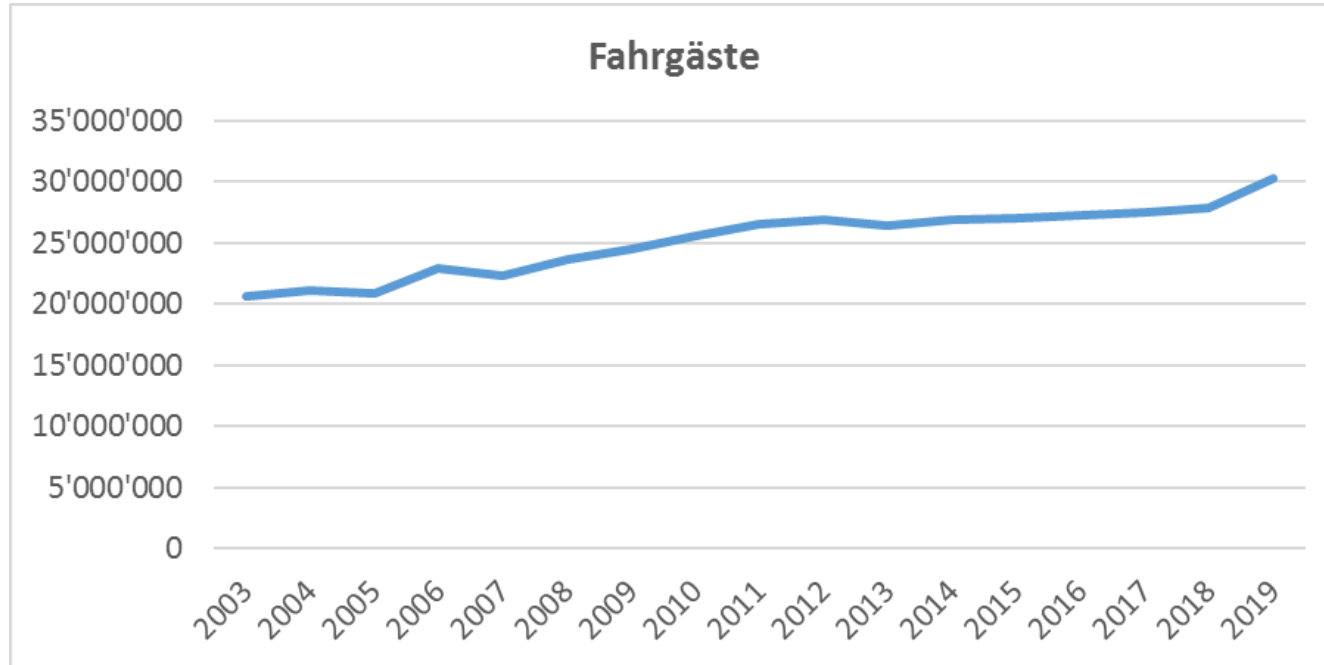
- Wie entwickelt sich die Nachfrage?
- Wie soll sich das entsprechende Angebot dazu entwickeln?
- Reicht der Bus dafür aus?
- Bleibt das System finanzierbar?
- Ab wann ist Stadtbus CO2-neutral?



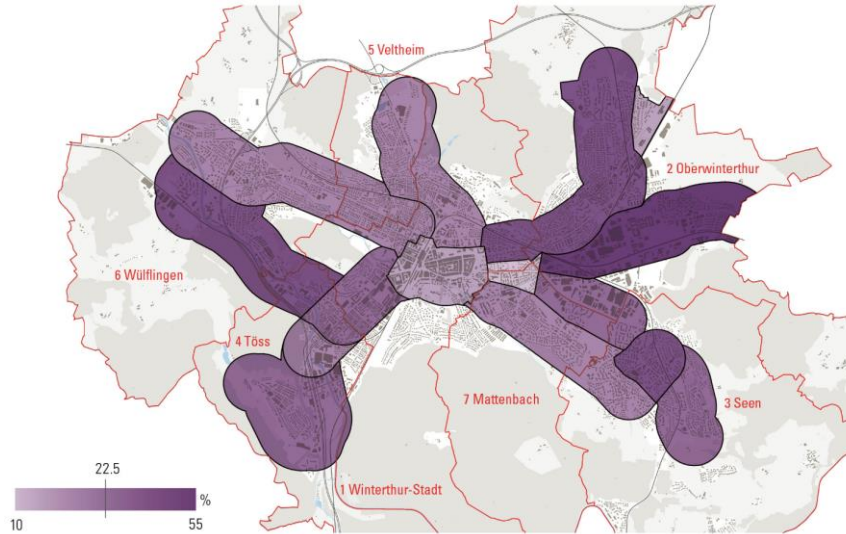
Wieso eine Angebotsstrategie?

1. Darstellung der mittel- und langfristigen Angebotsszenarien, welche die prognostizierte Nachfrage abdecken.
 2. Basis für die kommenden Fahrplanverfahren des ZVV
 3. Basis für die langfristige Flottenplanung und die kommenden Fahrzeugbeschaffungen
 4. Basis zur Raumsicherung und Infrastrukturplanung
- «Rezeptbuch von Stadtbuss, um zeitgerecht auf Veränderungen der Nachfrage reagieren zu können»

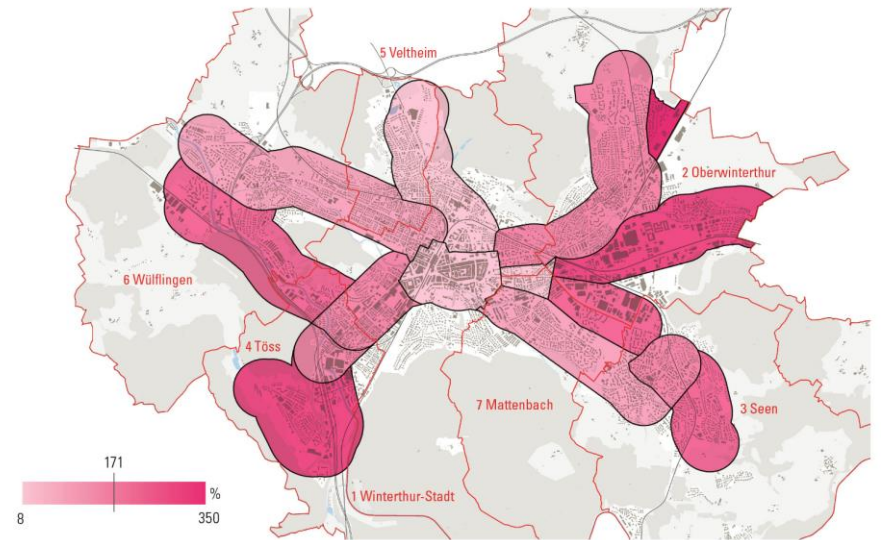
Rückblick; rund 50% mehr Fahrgäste in den letzten 15 Jahren



Wo wächst der ÖV?



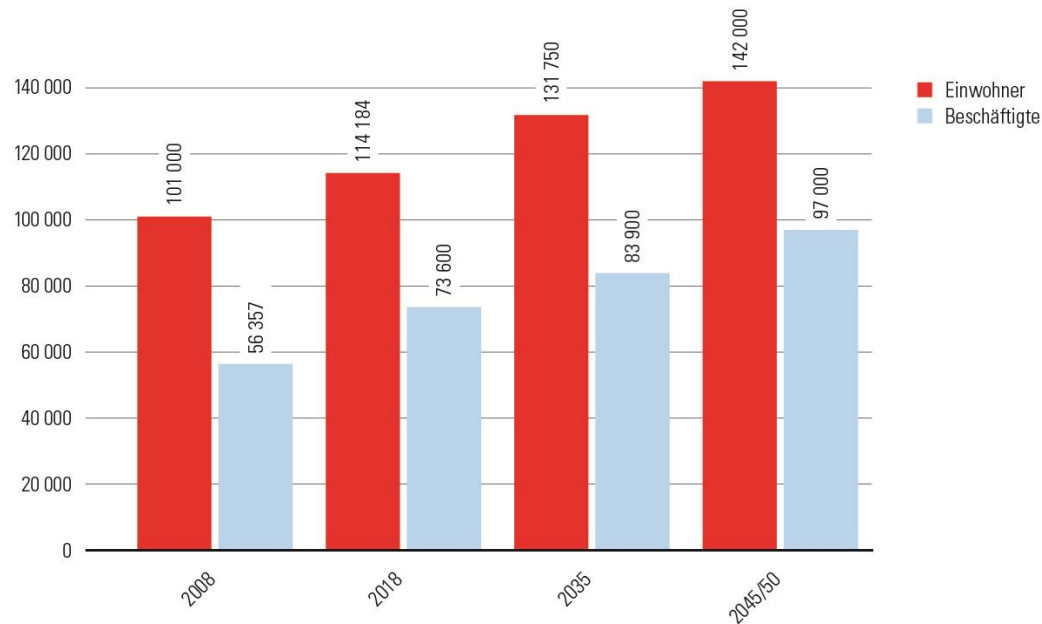
Annahmen zum Potenzial der Einwohner in den Buskorridoren



Annahmen zum Potenzial der Beschäftigten in den Buskorridoren

Annahmen zu den Prognosen (1/2)

Mögliche Entwicklung des Marktgebiets

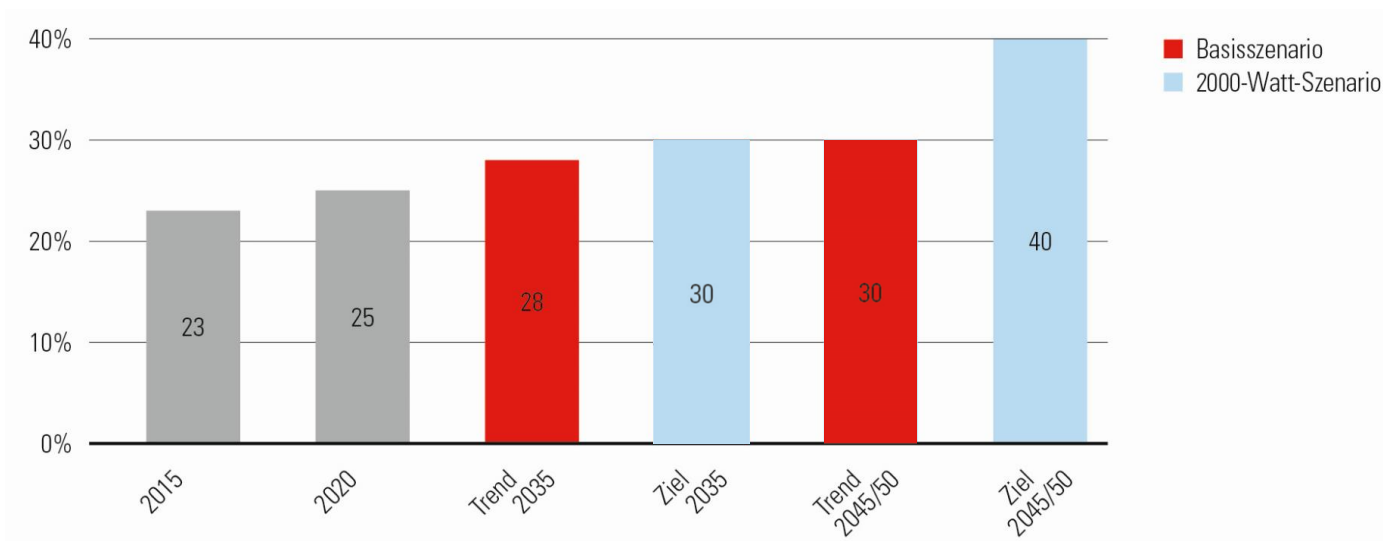


Basierend auf den Erfahrungen wird von einem hohen Wachstum ausgegangen

Einwohner-/Beschäftigten-Prognose Stadt Winterthur (Grafik; Stadtbus)

Annahmen zu den Prognosen (2/2)

Modalsplit ÖV in zwei Szenarien



Modalsplit-Annahmen mittel- und langfristig (2035, 2045/50), Trend- und Zielprognose (Quelle; Stadtbuss)

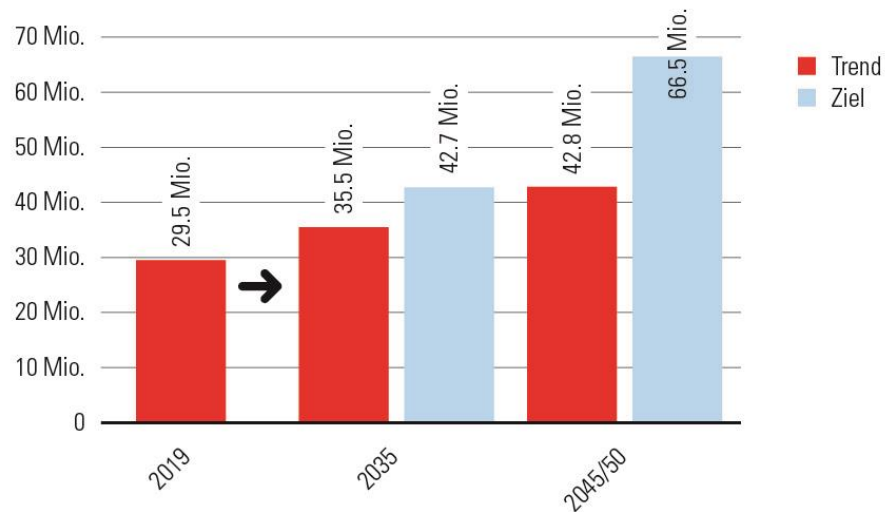
Begründung des Zielszenario: Flächeneffizienz

Platzbedarf um 60 Personen zu transportieren



Der Platz ist begrenzt:
Wenn die Prognosen
auch nur ansatzweise
eintreffen, ist eine
Entwicklung des ÖV
unumgänglich

Prognosen in zwei Szenarien



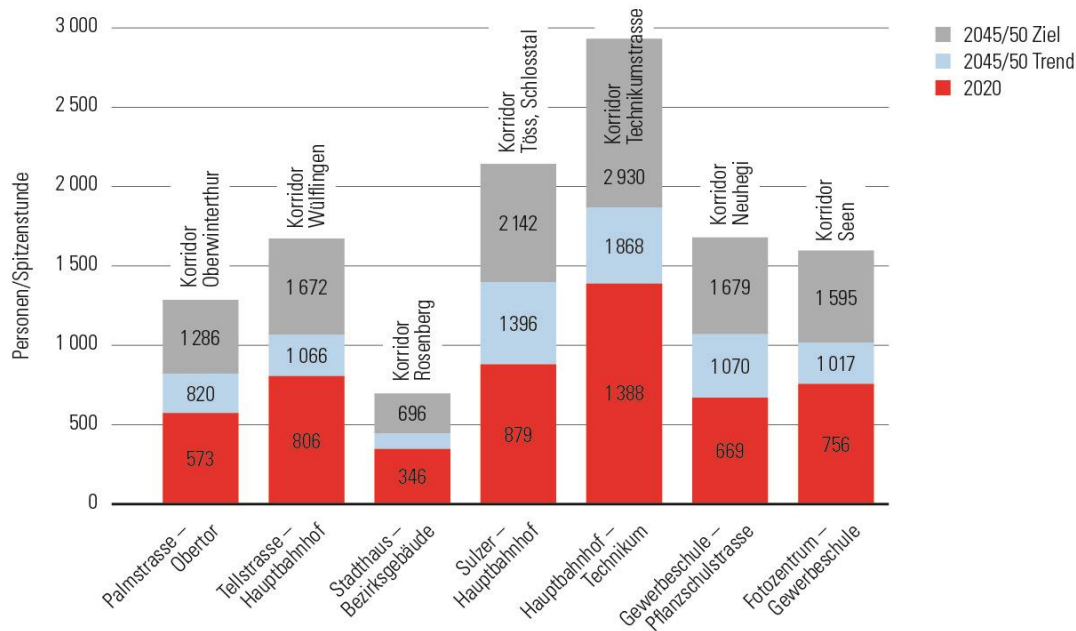
Basisszenario «Trend»

2000-Watt-Szenario «Ziel»

Bis 2045 bereits im Trendszenario +45%

Nachfrageprognose 2019, 2035 und 2045/50, Einsteigende pro Jahr, Stadt- und Agglomerationslinien Stadtbus, Trend und Ziel (Quellen; Infras, Stadtbus)

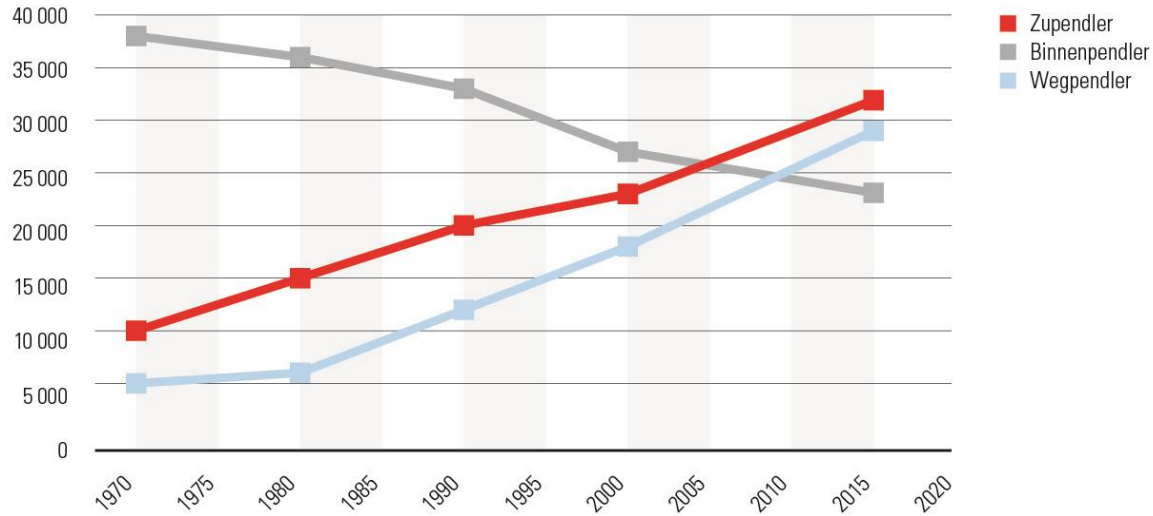
Prognosen je Stadtkorridor



Verdoppelung der Nachfrage im Zielszenario, Verdreifachung auf dem Korridor Neuhegi

Nachfrageprognose 2045/50 je Stadtkorridor;
 Einsteigende pro Spitzenstunde und Lastrichtung (Quellen; Infrac, Stadtbus)

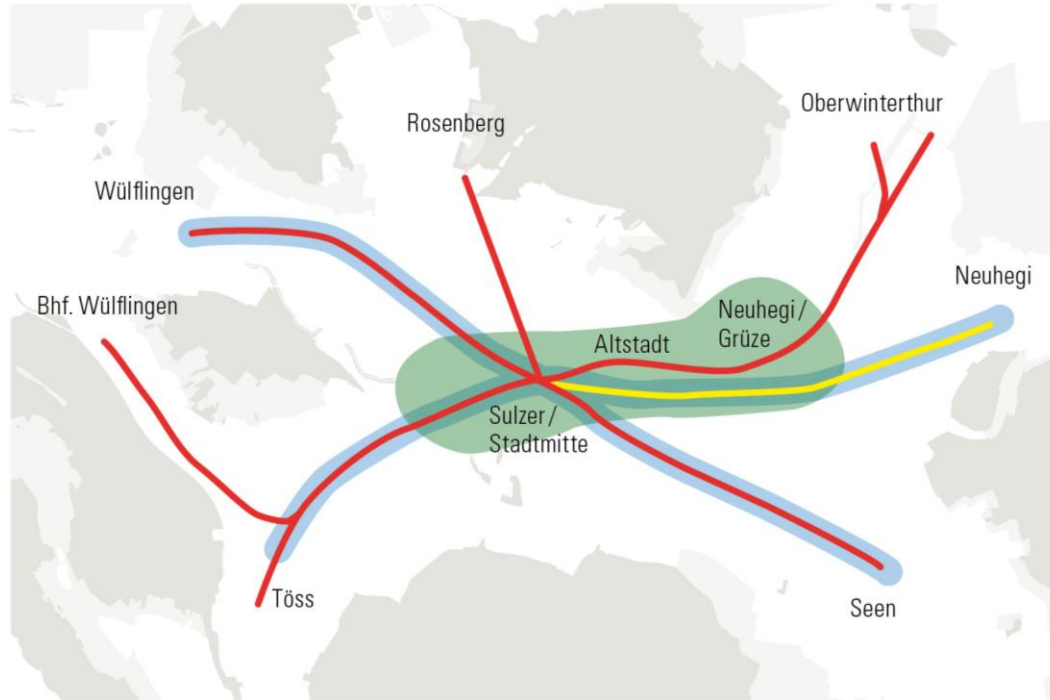
Pendlerentwicklung



Mehr Zu-/Wegpendler
als Binnenpendler

Pendlerentwicklungen zwischen der Stadt Winterthur und der Region (Quelle; sGVK)

Angebotsstrategie: ÖV-Hochleistungskorridor



ÖV-Hochleistungskorridore

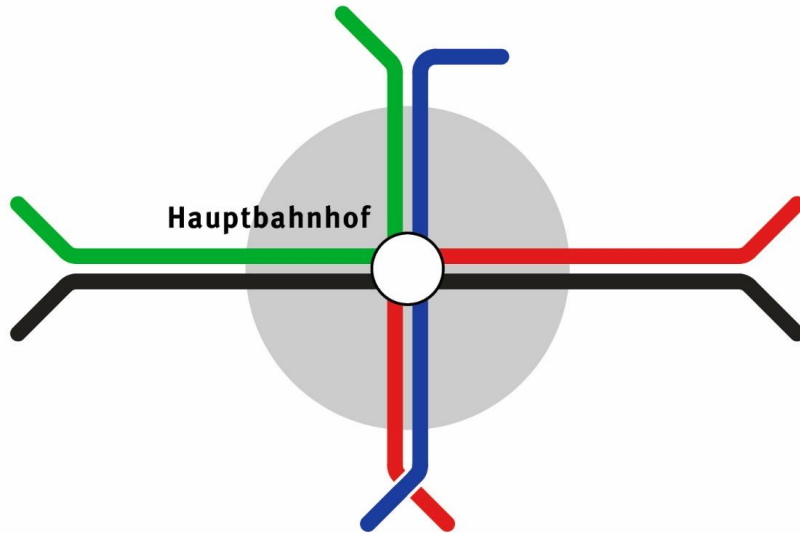
Min. 2 Hauptlinien im 7,5-Minutentakt auf Stadt-korridoren mit höchster Nachfrage

Korridore in Winterthur

- Hochleistungskorridore
- Hauptkorridore heute
- Zusätzlicher Korridor
- Urbane Zentren

ÖV-Hochleistungskorridore, Übersichtsplan (Quelle; Stadtbus)

Angebotsstrategie: Linienstruktur

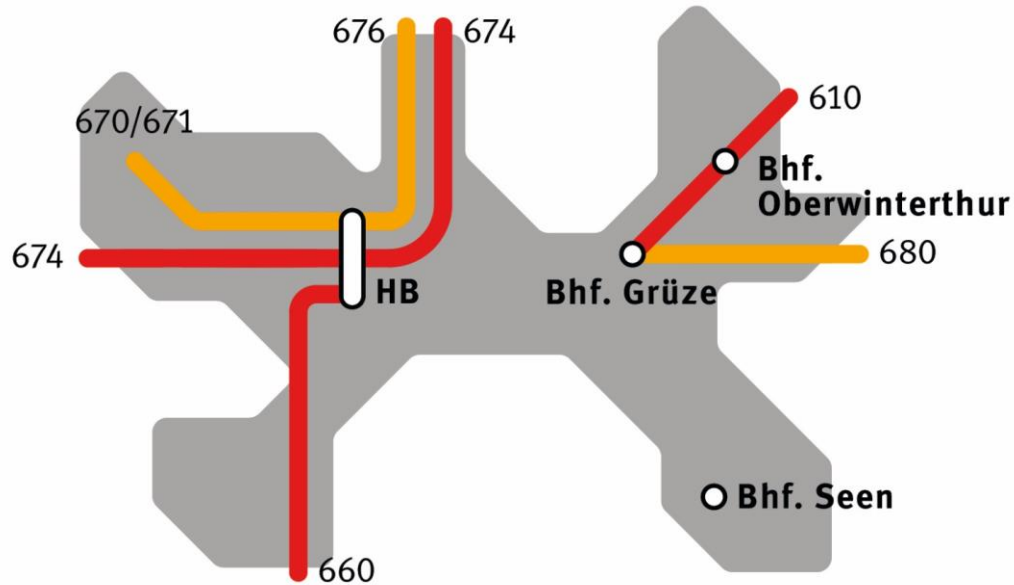


Hauptnetz mit Linien 1, 2, 3, 5, 6 (neu), 7 mit **doppelter Linienführung** je Korridor

Erhöhung der Kapazitäten, Bahnanschlüsse, Zielauswahl mit Direktfahrten und Betriebs-sicherheiten

Prinzip der doppelten Linienführung
im Innenstadtbereich (Quelle; Stadtbus)

Angebotsstrategie: ÖV-Hubs und Regionallinien



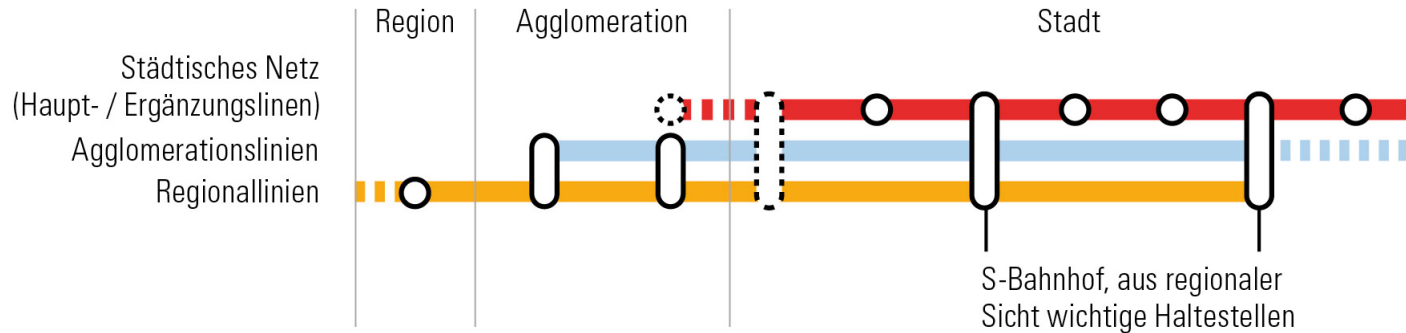
Wichtigsten ÖV-Hubs von Winterthur:

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

Netzstruktur Agglomerations- und Regionallinien (Quelle; Stadtbus)

Angebotsstrategie: Grundsatz «Haltestellen-Politik»

Verschiedene Haltestellen-Typen mit unterschiedlichen Einzugsbereichen,
Aufgabenteilung zwischen Stadt- und Regionallinien



Funktionale Abgrenzung zwischen Stadt- und Regionallinien (Quelle; Stadtbus)

Angebotsstrategie: Angebotsstandards Stadt

	Nachfrage (Fahrgäste/Jahr)	Angebotsniveau; Grundtaktintervall (Min.)		Fahrzeugtyp
		HVZ/NVZ	RVZ	
Hauptlinien (z.B. Linien 1, 2, 3, 5, 7)	2–10 Mio.	7.5	10	Gelenk- / Doppelgelenkbusse
Ergänzungslinien (z.B. Linien 4, 10)	0,75–2 Mio.	10	15	Gelenkbusse/ Autobusse
Quartierlinien (z.B. Linie 12)	< 0,75 Mio.	15	–	Autobusse, Midibusse

Angebotsstandard im Angebotsbereich 3, Zielhorizont 2035 (Quelle; Stadtbus)

Angebotsstrategie: Angebot 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	Dätttau–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

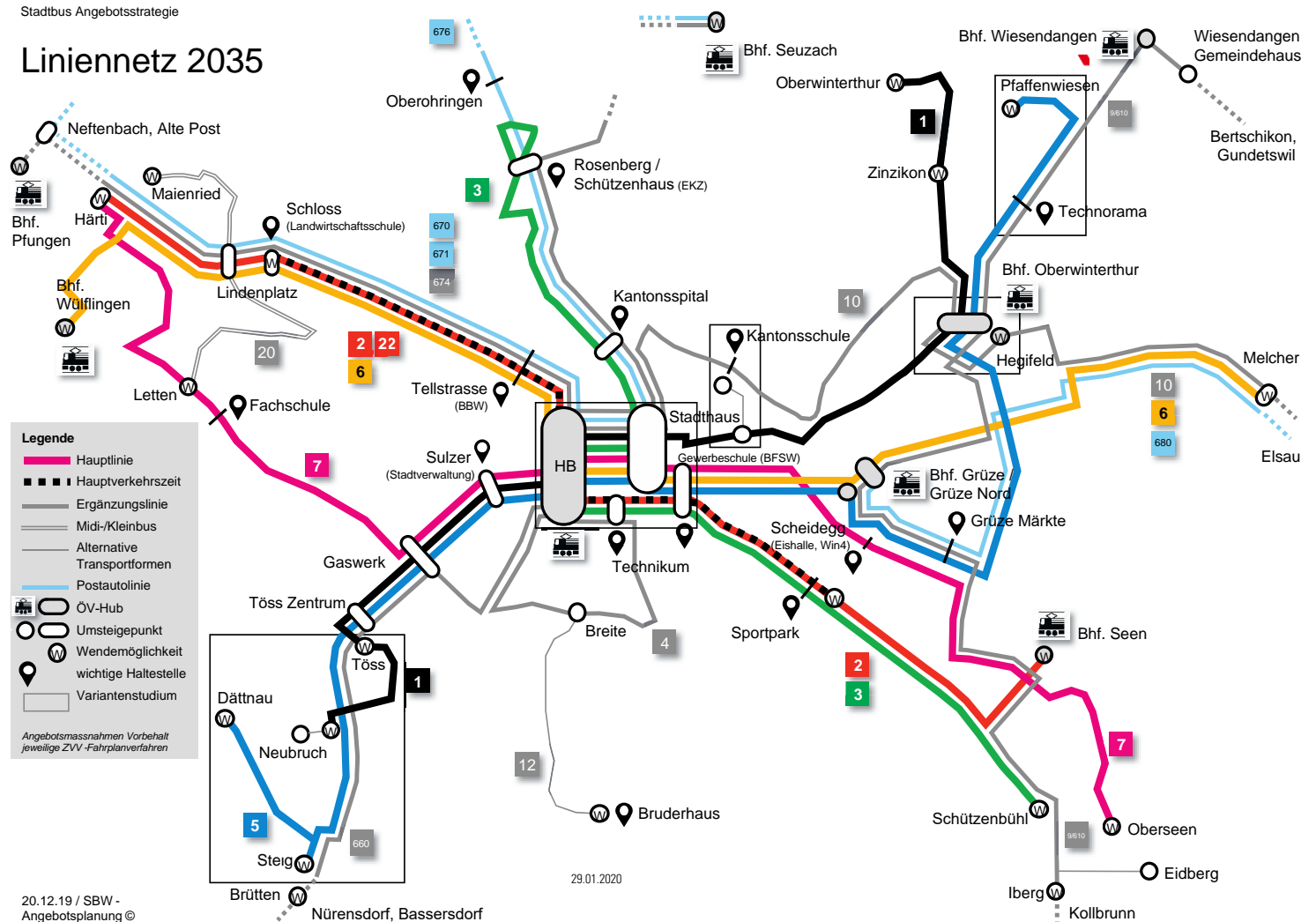
neue Linie 6

neue Linie 8

neue Linie 15

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

Liniennetz 2035



Linienetz 2045/50

Chlimberg?

Neftenbach, Alte Post

Häerti

Bhf. Pfungen

Bhf. Wülflingen

Industrie Wülflingen

Letten

Fachschule

Töss Zentrum

Gaswerk

Sulzer (Stadtverwaltung)

Tellstrasse (BBW)

Kantonsspital

Kantonsschule

Stadthaus

Gewerbeschule (BFSW)

Technikum

Scheidegg (Eishalle, Win4)

Sportpark

Breite

Bruderhaus

Nürensdorf, Bassersdorf

Brütten

Dätttau

Neubruch

Steig

Stadel

Bhf. Seuzach

Oberwinterthur

Zinzikon

Bhf. Wiesendangen

Wiesendangen Gemeindehaus

Bertschikon, Gundetswil

Pfaffenwiesen

Technorama

Bhf. Oberwinterthur

Melcher

Elsau

Bhf. Grütze / Grütze Nord

Grütze Märkte

Bhf. Seen

Schützenbühl

Oberseen

Eidberg

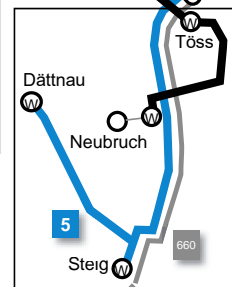
Iberg

Kollbrunn

Legende

- Hauptlinie
- Hauptverkehrszeit
- Ergänzungslinie
- Midi-/Kleinbus
- Alternative Transportformen
- Postautolinie
- ÖV-Hub
- Umsteigepunkt
- Wendemöglichkeit
- wichtige Haltestelle
- Variantenstudium

Angebotsmassnahmen Vorbehalt
jeweilige ZVV-Fahrplanverfahren



29.01.2020

Strategische Massnahmen, Übersicht

	bis 2025
Angebot	
Doppelte Linienführung	Töss (Linien 1, 5, 7)
Neue Hauptlinien	Wülflingen/Mattenbach (Linie 2, 22)
Neue Tangentiallinien	
Neue Quartierlinien	
Anpassung Linienführung / Linienlänge	Neue Linienführung in Zinzikon (Linie 1) Neue Linienführung im Bettenplatz (Linie 3) Neue Linienführung im Dätttau (Linie 5) Neue Linienführung über Sulzerallee (Linie 7)
Fahrzeugtechnik	
Batterietrolleybusse (IMC)	Linien 5 und 7
Doppelgelenkbusse	Linie 1
CO ₂ -neutral transportierte Fahrgäste	90% Stadtnetz
alternative Verkehrsmittel	Lift Dätttau*
Infrastruktur	
«Leuchtturm-Projekte»	Querung Grüze mit Brückenhalt Bhf. Grüze Hochleistungskorridor 1. Etappe umgesetzt
Endhaltestellen, Wendeschlaufen	HS Schloss; neue Wendeanlage HS Wülflingen; angepasste Wendeanlage HS Töss; angepasste Wendeanlage HS Melcher; angepasste Wendeanlage HS Zinzikon; Linienverlängerung, neue Wendeanlage
Elektrifizierung	Schlosstal, Sulzerallee, Rudolf-Diesel-Strasse
Busbeschleunigung	SDK 1. Etappe; alle Massnahmen umgesetzt, vor allem Zürcher-, Technikum-, Wülflinger- und St.Gallerstrasse plus äussere Dosierung SDK 2. Etappe; Konzept ausgearbeitet, beschlossen

2025

- Basis für die nächsten zwei Fahrplanverfahren
- Erste konkreten Umsetzungsschritte
- Querung Grüze
- Elektrifizierung Linie 5 und 7

Strategische Massnahmen, Übersicht

	bis 2035
Angebot	
Doppelte Linienführung	Wülflingen (Linien 2, 6, 22) Seen/Mattenbach (Linien 2, 3, 22)
Neue Hauptlinien	Bhf. Wülflingen – HB – Neuhegi (Linie 6)
Neue Tangentiallinien	Wiesendangen – Bhf. Grütze – Iberg (Linien 9/610)
Neue Quartierlinien	Niederfeld – Lindenplatz – Maienried (Linien 20)
Anpassung Linienführung / Linienlänge	Auenrain (oder -Steig)* (Linie 1) Schützenbühl (Linie 3) Pfaffenwiesen* (Linie 5)
Fahrzeugtechnik	
Batterietrolleybusse (IMC)	Linien 1, 2, 3, 5, 7, 22
Doppelgelenkbusse	Linien 1, 2, und 3
CO ₂ -neutral transportierte Fahrgäste	100% Stadtnetz
alternative Verkehrsmittel	AF Kantonsschulen Rychenberg und Im Lee* AF Eidberg* AF Bruderhaus*
Infrastruktur	
«Leuchtturm-Projekte»	Bhf. Grütze Nord in Betrieb HLK 2. Etappe umgesetzt Dättnu und Steig; Alternative ÖV-Erschliessung*
Endhaltestellen, Wendeschlaufen	HS Steig; angepasste Wendeanlage HS Auenrain; Neue Wendeanlage HS Pfaffenwiesen; Linienverlängerung, neue Wendeanlage HS Schützenbühl; Linienverlängerung, neue Wendeanlage
Elektrifizierung	
Busbeschleunigung	SDK 2. Etappe; alle Massnahmen umgesetzt; Frauenfelder-, Tösstalstrasse, usw.

2035

- Basis für ein neues Depot
- Alternative noch zu definierende Lösungen
- Weiterer Ausbau
- Klimaneutral

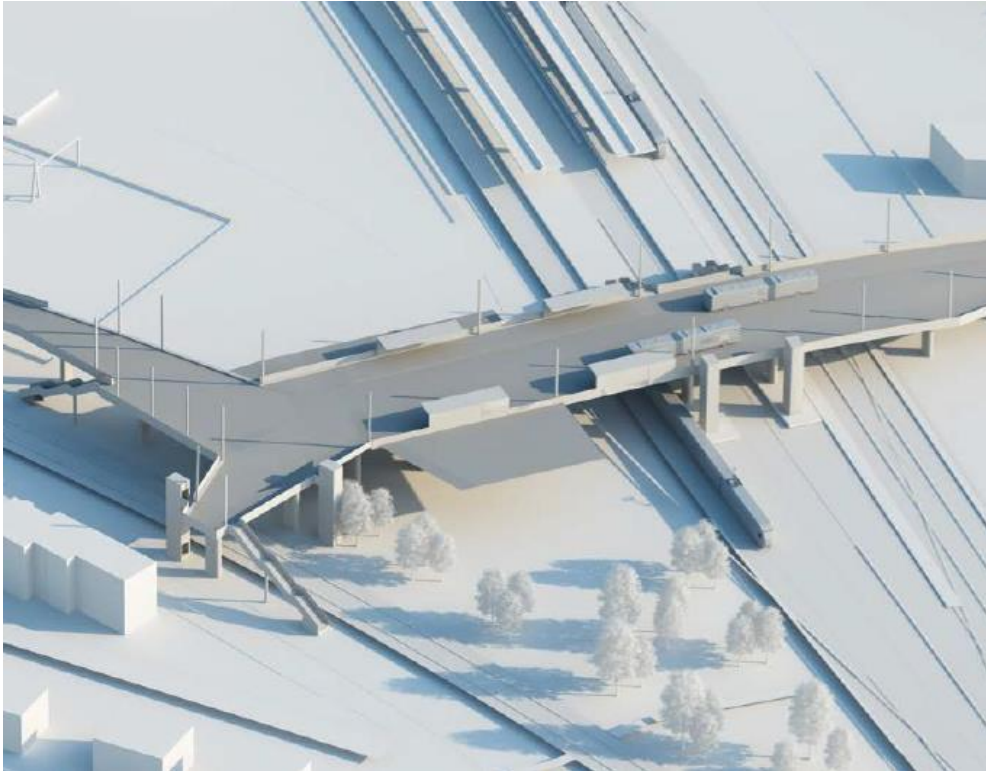
Strategische Massnahmen, Übersicht

bis 2045/50	
Angebot	
Doppelte Linienführung	Schlosstal (Linien 7, 8) Neuhegi (Linien 5, 6) Pfaffenwiesen (Linien 1, 8) Rosenberg (Linien 3, 15)
Neue Hauptlinien	Wülflingen – HB – Pfaffenwiesen (Linie 8) Rosenberg – HB – Technorama (Linie 15)
Neue Tangentiallinien	
Neue Quartierlinien	
Anpassung Linienführung / Linienlänge	Neftenbach* (Linie 7) Seuzach* (Linie 15)
Fahrzeugtechnik	
Batterietrolleybusse (IMC)	Fahrzeuge 100% CO ₂ -neutral
Doppelgelenkbusse	Linien 1, 2, 3 und 7
CO ₂ -neutral transportierte Fahrgäste	100% Stadtnetz
alternative Verkehrsmittel	AF Stadel
Infrastruktur	
«Leuchtturm-Projekte»	Linien 1, 2; für ein späteres Tramangebot kompatibler Betrieb HB Winterthur; neuer Busbahnhof Bhf. Oberwinterthur; neuer ÖV-Hub
Endhaltestellen, Wendeschlaufen	HS Wülflingen Industrie; neue Wendeanlage HS Oberseen; angepasste Wendeanlage HS Bhf. Wülflingen Süd; Linienverlängerung, neue Wendeanlage
Elektrifizierung	
Busbeschleunigung	noch offen

2045

- Weitere Verbesserungen
- Hauptbahnhof

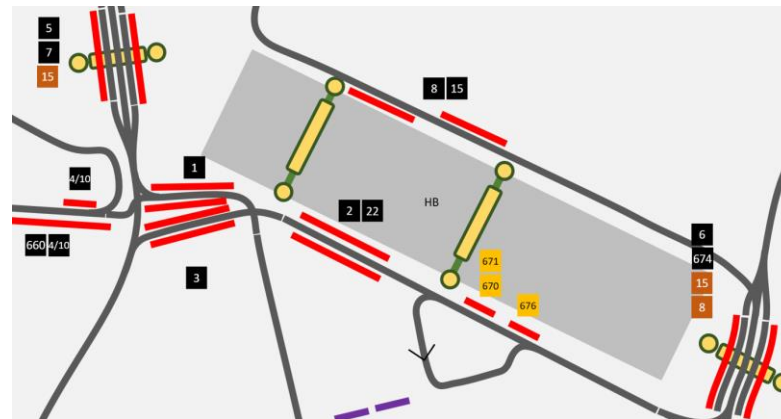
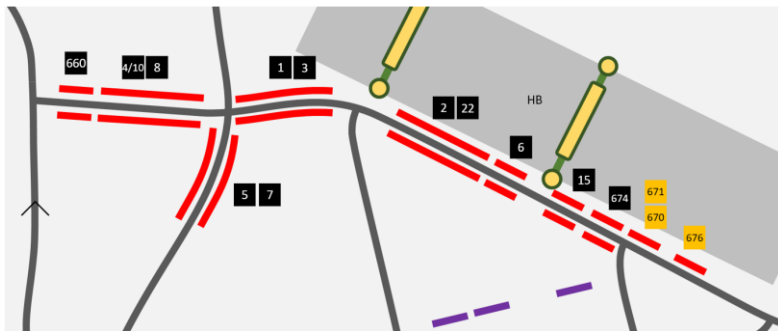
Leuchtturmprojekt Querung Grüze



«Für die Umsetzung der Angebotsstrategie stellt die Querung Grüze das wichtigste Infrastrukturvorhaben dar. Langfristig bieten hier 4 Buslinien einen S-Bahn-Umstieg und entlasten den Hauptbahnhof»

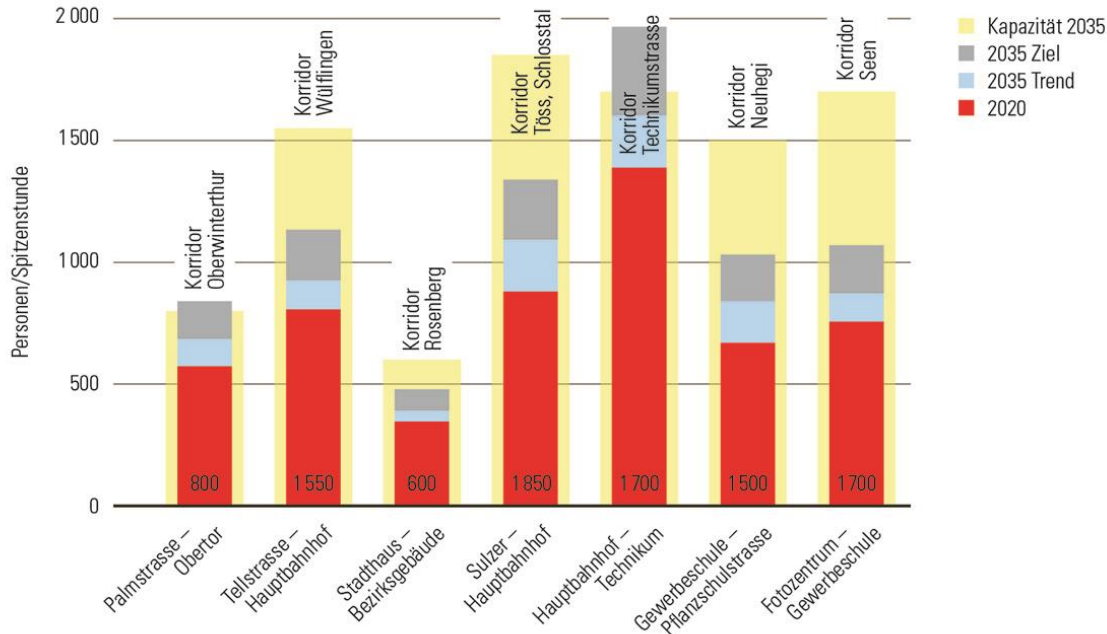
Vertiefungsbereiche; Beispiel Hauptbahnhof

Die geplante Kapazität führt am Hauptbahnhof zu einem grösseren Anpassungsbedarf bei der Infrastruktur; Es wurden 20 Varianten untersucht; eine weitere Vertiefung und Optimierung der Varianten ist unter Einbezug der weiteren städtischen Projekte und des Bahnausbaus notwendig



Bushaltekanten beim HB, Zielhorizont 2045/50, zwei von 20 Varianten (Quelle; Stadtbus)

Strategiewirkung; Buskapazitäten je Korridor 2035



Geplante Kapazität deckt Nachfrage 2035 ab

Nachfrage-/Kapazitätsvergleich 2035 je Stadtkorridor; Einsteigende pro Spitzenstunde und Lastrichtung (Quelle; Infrac, Stadtbus)

Strategiewirkung: Direktverbindungen

	2020				2045/50			
	Altstadt, HB	Sulzer, Stadtmitte, Superblock	Sulzerallee, Bhf. Grüze	Grüze, Märkte	Altstadt, HB	Sulzer, Stadtmitte, Superblock	Sulzerallee, Bhf. Grüze	Grüze, Märkte
Wülflingen (Niederfeld)	Red	Grey	Grey	Grey	Red	Grey	Red	Grey
Schlosstal (Niederfeld)	Red	Red	Grey	Red	Red	Red	Light Orange	Light Orange
Dättnu, Töss	Red	Red	Grey	Red	Red	Red	Light Orange	Blue
Breite	Red	Red	Grey	Grey	Red	Red	Grey	Grey
Seen (Mattenbach)	Red	Grey	Grey	Grey	Red	Grey	Light Orange	Light Orange
Iberg, Gotzenwil	Grey	Grey	Grey	Grey	Grey	Grey	Red	Red
Oberseen	Red	Grey	Grey	Light Orange	Red	Red	Grey	Light Orange
Neuhegi	Red	Red	Grey	Red	Red	Red	Red	Light Orange
Oberi (Ruchwiesen)	Red	Red	Grey	Grey	Red	Red	Grey	Grey
Oberi (Pfaffenwiesen)	Grey	Grey	Grey	Grey	Red	Red	Red	Red
Rychenberg	Red	Grey	Grey	Grey	Red	Grey	Grey	Grey
Rosenberg	Red	Grey	Grey	Light Orange	Red	Grey	Red	Red

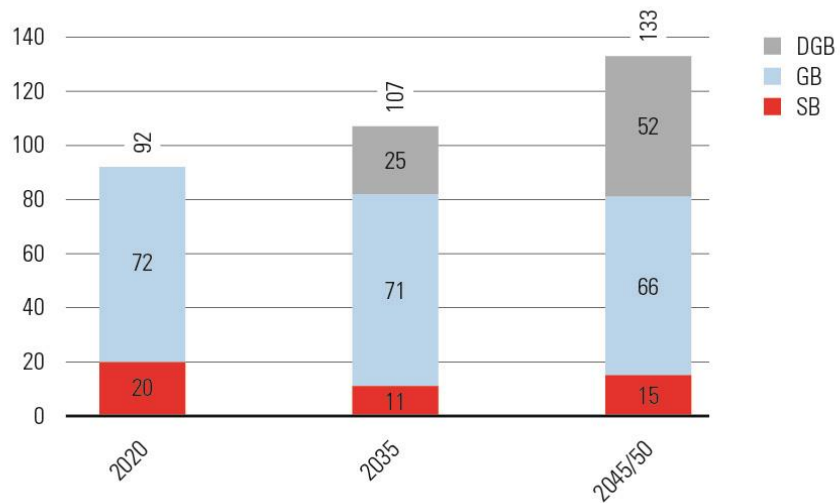
Bemerkungen

- Direktverbindung
- Direktverbindung teilweise
- Verschlechterung gegenüber 2020

- Umsteigebeziehungen Bus-Bus minimiert
- Reisezeit verringert

Innerstädtische Direktverbindungen, Vergleich 2020 mit 2045/50 (Quelle; Stadtbus)

Auswirkung auf die Fahrzeugflotte

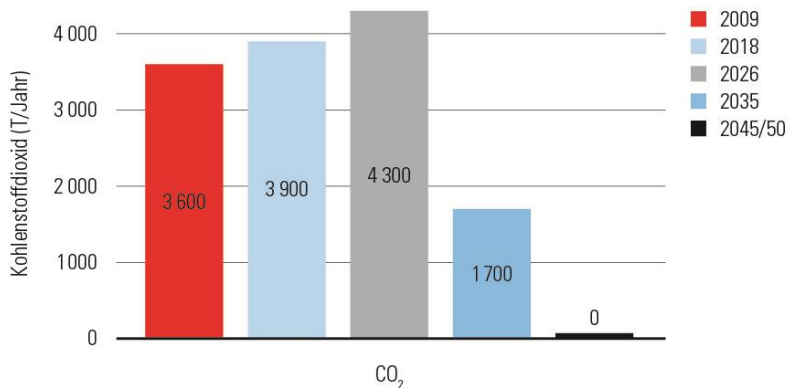


Anzahl Fahrzeuge

Fahrzeugbedarf bis 2035 und 2045/50, Schätzung (Quelle; Stadtbus)

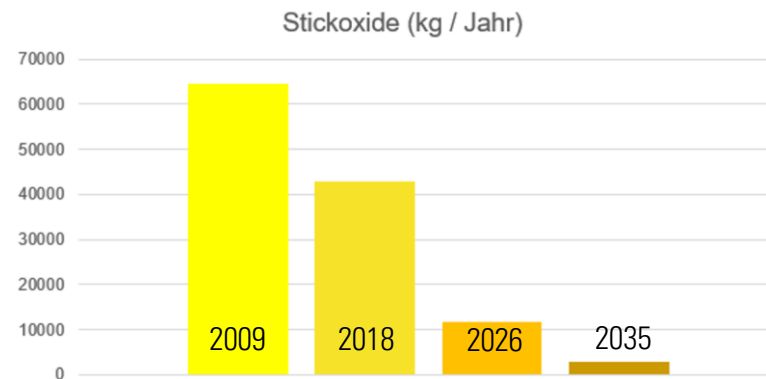
Strategiewirkung; Umwelt

Kohlenstoffdioxid (T / Jahr)



Prognostizierte Entwicklung CO²-Ausstoss, Gesamtflotte Stadtbus (Grafik; Stadtbus)

Stickoxide (kg / Jahr)



Prognostizierte Entwicklung NO_x-Ausstoss, Gesamtflotte Stadtbus (Grafik; Stadtbus)

Fazit (1/2)

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 Stadtbuss über eine solide Planungsbasis wie ...

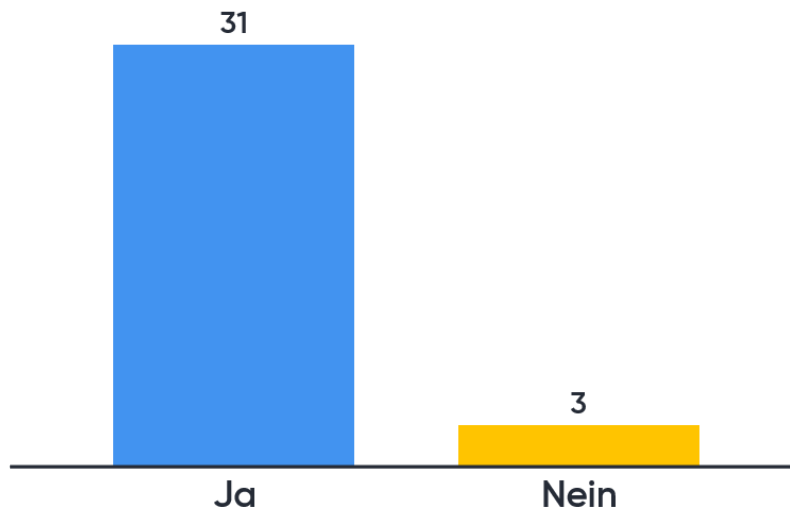
- ... Stadtbuss auf stark steigende Frequenzen reagieren kann
- ... die Attraktivität des ÖV insgesamt verbessert werden kann
- ... Stadtbuss CO₂-neutral wird
- ... eine ausreichende Gesamtmobilität sichergestellt werden kann

Fazit (2/2)

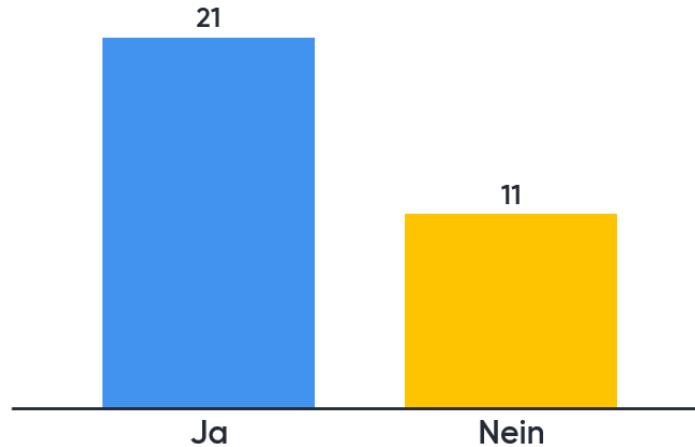
Die wichtigsten Massnahmen zur Strategieumsetzung sind:

- ... Realisierung der «Gleisquerung Grüze»
- ... Realisierung Linienverlängerungen
- ... Doppelte Linienführungen im Stadtgebiet
- ... Elektrifizierung zusätzlicher Linien im Stadtgebiet
- ... Anschaffung von Doppelgelenkbussen

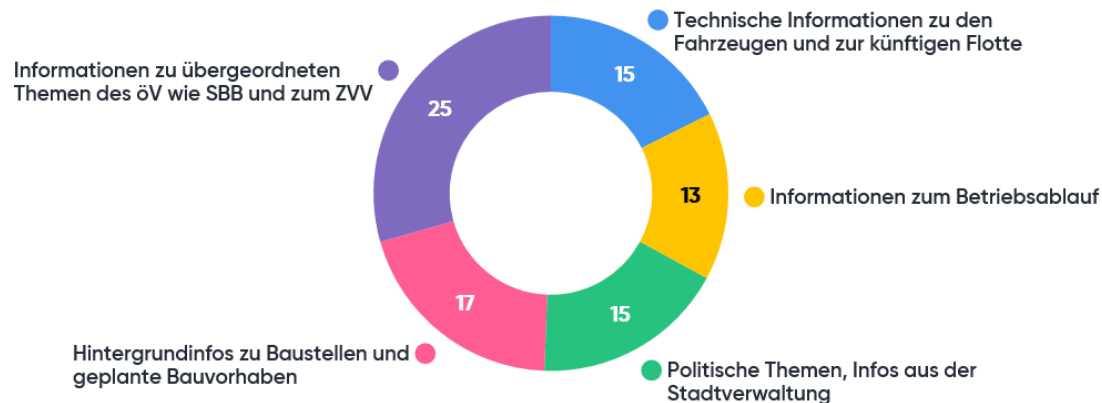
Sind Sie heute mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs?



Sind Sie an einer jährlichen Informationsveranstaltung von Stadtbus interessiert?



Zu welchen Themen wünschen Sie sich in Zukunft mehr/vertiefte Informationen von Stadtbus?



Wir haben etwas zu feiern

125 **JAHRE** **Öffentlicher Verkehr in Winterthur**

Am 25. Mai 1895 wurde die TGG (Tramway-Garantie-Genossenschaft) im «Löwen» Veltheim gegründet

Jubiläumsanlass am Samstag 13. Juni 2020



Tagesablauf

10.00 Uhr
10.00 – 16.00 Uhr
11.00 – 15.00 Uhr
16.00 Uhr

Türöffnung
Tag der offenen Tore, Aktivitäten in Betrieb
Bühnenprogramm inkl. Ansprachen
Ende

Zusätzlich für Sie

09.15 Uhr
09.25 – 09.40 Uhr
09.45 – 11.30 Uhr
11.35 – 11.50 Uhr

Besammlung HB-Winterthur (Kante G)
Fahrt ins Restaurant «Bruderhaus»
Gemeinsamer Brunch
Fahrt ins Depot (Grüzefeldstrasse 35)



En Guete!