

# Trams und Seilbahnen sind keine Tabus

**Stadtbus** Die Bevölkerungszahl steigt weiter und damit auch die Nachfrage nach einem ausgebauten ÖV-Netz. Stadtbus hat seine Pläne für die nächsten 30 Jahre präsentiert – und wer diese finanziert.

Karin Landolt

Bis 2035 will Stadtbus Winterthur seine Passagiere CO<sub>2</sub>-neutral durch Stadt und Region Winterthur transportieren. «Wir sind diesbezüglich auf gutem Weg», sagt Direktor Thomas Nideröst. Der Stickoxidausstoss der Busse konnte in jüngster Vergangenheit massiv reduziert werden. Noch besser wird die Bilanz, wenn die Flotte dereinst vollständig elektrifiziert ist. Nichtsdestotrotz kauft Stadtbus nun die letzte Generation Dieselflusse ein. Dies deshalb, weil die Reichweite der heutigen batteriebetriebenen Busse noch zu klein und deren CO<sub>2</sub>-Bilanz «nicht wirklich besser» sei, wie Nideröst erklärt.

In den letzten 15 Jahren stieg die Nachfrage in Stadt und Region um 50 Prozent. Bis 2045 prognostiziert Stadtbus einen weiteren Passagieranstieg von 45 Prozent. Nideröst spricht von einer «extrem schönen Nachfrageentwicklung». Schliesslich hat die Stadt den Auftrag, im Sinne der Klimaziele den Anteil der ÖV-Teilnehmenden zu erhöhen. Die Prognosen sagen eine Verdreifachung der Passagiere in Neuhegi voraus, und das ÖV-Verkehrsaufkommen über die Technikstrasse lasse sich mit einer sechsspurigen Strasse vergleichen, würden sich alle Passagiere im Auto fortbewegen, sagt Nideröst. Die massive Entwicklung zwingt Stadtbus buchstäblich, in alle Richtungen zu planen.

## Baustelle Hauptbahnhof

Basierend auf dem heute funktionierenden System sollen bis 2025 einerseits mehr Busse mit grösseren Kapazitäten Abhilfe schaffen – zum Beispiel mit 25 Meter langen Doppelgelenkbusen, wie sie heute schon in Zürich unterwegs sind. Andererseits braucht es bauliche Massnahmen: So werden etwa mehrere Linien verlängert und neue auf den wichtigsten Ver-



Stadtbus spielt Zukunftsmusik. Vor dem Doppelgelenkbus oder einem Schräglift werden aber noch die letzten Dieselflusse bestellt. Visual.: Stadtbus

kehrskorridoren eingeführt, auf einzelnen Verkehrskorridoren sollen zwei Linien gleichzeitig verkehren und je im 7,5-Minuten-Takt fahren (siehe Grafiken auf [www.landbote.ch](http://www.landbote.ch)).

Die Einführung der langen Doppelgelenkbusse bedingt bauliche Massnahmen für grössere Wendeschleifen und längere Kanten oder Haltestellen. Es liegt auf der Hand, dass die in der Endphase befindliche Grossbaustelle Hauptbahnhof erneut zur Grossbaustelle wird. Kein Tabu

sind «alternative Verkehrsmittel» wie etwa ein autonom fahrender Bus, der die Fahrgäste ins Bruderhaus transportieren soll.

## Mit Schräglift ins Gymi?

Die Idee, das Verkehrsaufkommen mit Seilbahnen und Schrägliften zu bewältigen, bleibt zwar vorerst Zukunftsvision, aber angesichts der «massiv zunehmenden Ströme, beispielsweise von Schülerinnen und Schülern in Richtung Kantonsschulen» seien auch solche Szenarien zu

überprüfen, sagt der Stadtbus-Direktor. Auch für Quartiere wie Dättlau oder Eidberg seien solche Alternativen interessant. Auf der Agenda stehe ausserdem «eine Planungsperiode Tram», sagt er, Details nennt er nicht.

Ab 2045 werde der Hauptbahnhof den prognostizierten Verkehr nicht mehr schlucken können, sind sich die Stadtbus-Planer einig. Umso bedeutender seien die Gleisquerung Grüze und der Bau des Bahnhofs Grüze-Nord durch den Bund. Dieser

soll darum mit neuen Busverbindungen in die Quartiere und Gemeinden ausgestattet werden.

Die Ausbauprojekte will Stadtbus nun dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) vorlegen, der letztlich über die Umsetzung und die Finanzierung der Netzversorgung entscheidet. Zur geschätzten Investitionssumme lässt sich Stadtbus keine Zahlenangaben entlocken. Nur für die erste Etappe, sprich den Einsatz der neuen Dieselflusse ab Dezember 2021, steht die Summe fest:



«Der Hauptbahnhof wird den künftigen Verkehr nicht mehr bewältigen können. Umso wichtiger ist die Erschliessung Neuhegi-Grüze.»

Thomas Nideröst  
Direktor Stadtbus

Stadtbus erwartet vom ZVV Zusatzleistungen in der Höhe von zwei Millionen Franken.

## «Der ZVV zahlt ja»

Bleibt die Strategie also ein Stadtbus-Wunschkonzert? Stefan Fritschi, Stadtrat und zuständig für die technischen Betriebe, ist überzeugt, «dass die Realisierung unserer Pläne sehr gute Chancen hat». Die Nachfrage sei ausgewiesen, und Stadtbus habe den ZVV in der Vergangenheit stets überzeugen können. Widerstand aus dem Stadtparlament erwarte er ebenso wenig, schliesslich berappe der Kanton die Investitionen, nicht die Stadt.

Doch bereits gestern kam Kritik von der GLP Winterthur: Die Strategie fokussiere zu stark auf das Verkehrsmittel Bus und erscheine «losgelöst von einer Gesamtverkehrsplanung und dem gesamtstädtischen Planungsprojekt «Winterthur 2040»».