

# WV ziehen und löschen Linien in ihrem Netz

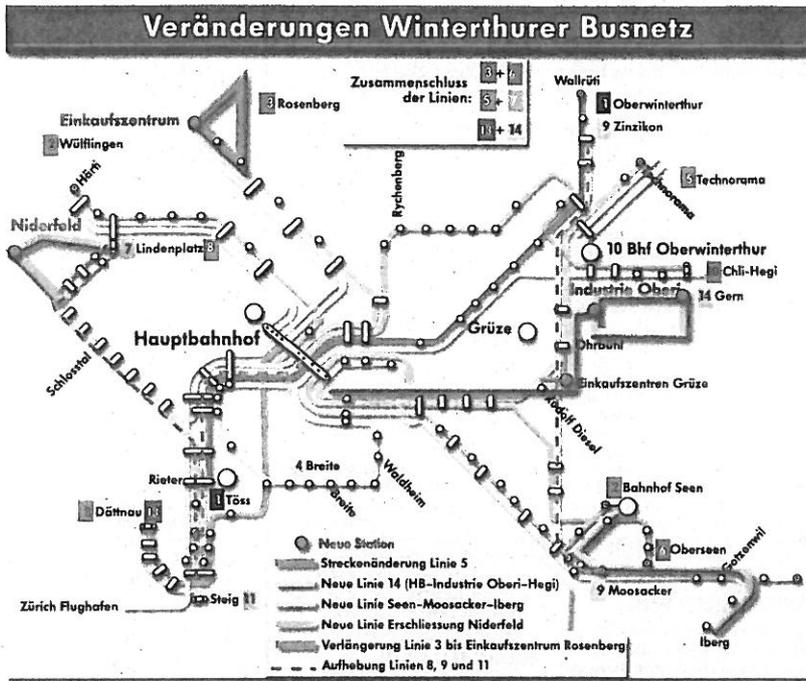
Winterthurs Verkehrsbetriebe haben ihre Pläne für das Busnetz und eine «Trolleybusstrategie» vorgelegt. Entwicklungsgebiete können auf bessere Anschlüsse hoffen – andere gehen leer aus oder müssen bangen.

von PATRICK KÜHNIS

Wie soll das Busnetz 2020 aussehen? Darüber haben sich Vertreter der Stadt, eines Ingenieurbüros und des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) die Köpfe zerbrochen. Nun liegt das Ergebnis dieser «Teilnetzüberprüfung» (Kosten: 65 000 Franken plus Eigenleistung) vor: Ein Massnahmenpaket, mit dem laut WV-Direktor Urs Huber «die heutige Linienführung den Entwicklungen in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Konsum und Freizeit angepasst werden soll». Neue Linien wurden ins Netz gezeichnet, andere ausradiert und eine Harmonisierung der Fahrpläne ins Auge gefasst.

## Die grosse Unbekannte: das Geld

In Zwei-Jahres-Schritten wollen die WV ihre Pläne in die Tat umsetzen – die dringlichsten schon ab Ende 2004: Zur ÖV-Erschliessung der Fachmärkte in der Grüze, der Industrie Oberi und des «Boomquartiers» Hegi hat der Stadtrat gestern einen jährlichen Kostenanteil von 340 000 Franken für die ersten vier Betriebsjahre bewilligt. Zugleich wurde das Grundlagenpapier und die «Trolleybusstrategie» (siehe Kasten) bewilligt. Auf dem Weg zum Busnetz 2020 gibt es allerdings eine grosse Unbekannte: die Finanzen. «Wie viel Geld uns zur Verfügung steht, entscheidet letztlich darüber, was wir realisieren können und worauf wir verzichten müssen», sagt der zuständige Stadtrat Walter Bossert. Allein die Pläne, denen die WV oberste Priorität einräumen, schlagen mit geschätzten 2,4 Millionen für die Infrastruktur und



jährlichen Betriebszusatzkosten von 7,4 Millionen zu Buche. «Da müssen wir uns schon fragen, wo das entsprechende Potenzial vorhanden ist», so Bossert.

Getreu dieser Maxime haben die WV ihre Pläne gestaffelt – mit einem Ausbau in Entwicklungsgebieten und Abstrichen in weniger besiedelten Quartieren: Auf Druck des Regierungsrats, der eine Baubewilligung für einen Obi-Bau-fachmarkt in der Grüze aufgehoben hat,

holt die Stadt rasch ihre Hausaufgaben punkto ÖV-Anschluss nach: Ab Dezember 2004 rollt die neue Linie 14, die den Hauptbahnhof direkt mit dem Einkaufszentrum Rosenberg und den Neubaugebieten und Fachmärkten in Hegi verbindet. Daneben wird die Linie 5 (HB-Technorama) neu ebenfalls über die Rudolf-Diesel-Strasse geführt. Resultat: Im 10-Minuten-Takt vom Zentrum in Winterthurs Boomquartiere.

Auf der Wunschliste der WV und von Stadtplanern ebenfalls weit oben stehen die Verlängerung der Linie 3 zum Einkaufszentrum Rosenberg und die Erschliessung des Wülflinger Niederfelds. Zudem wollen die Busplaner die Linien 3 (Rosenberg) und 6 (Oberseen), die Linien 5 (Technorama) und 7 (Schlossal) sowie die Linien 13 (Dätttau) und 14 (Hegi) am HB miteinander verknüpfen, um die Stadtteile umsteigefrei zu verbind-

den. Mit einer neuen Linie sollen regelmässig vom Bahnhof Seen via Einkaufszentrum und Moosackerquartier die Weiler Iberg und Gotzenwil bedient werden. Streichen wollen die WV dagegen die Linien 9 (Zinzikon-Moosacker), 8 (Wülflingen-Steig) sowie 11 (HB-Steig), und auch die Anbindung von Eidberg ist momentan kein Thema. «Von dort werde ich wohl die bösesten Briefe bekommen», sagt Huber. Hand in Hand mit diesen Netzanpassungen sollen die Fahrpläne vieler Linien verdichtet und besser aufeinander abgestimmt werden, «damit die Fahrgäste weniger lang auf Anschlüsse warten müssen».

Sollen die wichtigsten Neuerungen 2006 und 2008 spruchreif sein, haben die WV weitere Pläne in der Hinterhand: einen Quartierbus fürs Wülflinger Oberfeld, einen «Wallrüti-Bus» (bis Ruchwiesen) oder etwa eine Verlängerung der Linie 1 von Rieter bis Neumühle.

## Breite mit Diesel

2008 kommen auf die WV Kosten in Höhe von vier Millionen Franken zu, um die Fahrleitungen der Linien 1 und 2 zu revidieren. Zugleich müssen 21 Trolleybusse ersetzt werden. Angesichts dieses Brockens wollen die WV genau prüfen, ob sie statt der elektrifizierten Busse nicht ökologische Alternativen anschaffen – und so die Leitungsrevision sparen. Trolleybus-fans – wie in einer Mitteilung die Grünen – die dadurch schon das Ende einer Ära befürchten, werden von den WV beschwichtigt: Auf den Linien 3 und 6 halten die Leitungen bis mindestens 2025, und es bleiben damit die Trolleys. Entgegen eines Stadtratsentscheides, aber auf Anraten des ZVV, wird aber aus Spargründen auf der Breite nicht wieder auf Strom umgestellt: Das wäre jährlich 300 000 Franken teurer als mit Diesel. (pak)

Quelle: Stadt Winterthur, Grafik: AKSOY