

Buskonzept Wetzikon

Buskonzept Mai 2020



TEAMverkehr.winterthur

Winterthur, 10. Juni 2020

Auftraggeber:

Stadt Wetzikon

Abteilung Tiefbau
Bahnhofstrasse 167
8620 Wetzikon

Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG

Binzikerstrasse 2
8627 Grüningen

Arbeitsgruppe:

- Dario Erismann, Bereichsleiter Tiefbau/Strassenwesen, Abteilung Tiefbau, Stadt Wetzikon, 044 931 32 86
 - Joe Schmid, Leiter Angebot und Markt, VZO, 044 936 53 43
 - Christoph Müller, Verkehrsplaner, VZO, 044 936 53 44
 - Otto Hintermeister, Verkehrsplaner, TEAMverkehr.winterthur, 052 213 61 30
-

Projektverfasser:

TEAMverkehr.winterthur

Verkehrsingenieurbüro
Otto Hintermeister
Wartstrasse 26
8400 Winterthur

Telefon 052 213 61 30

Mail hintermeister@teamverkehr.ch

Dokumentationen, Version, Änderungsdatum:

Bericht Buskonzept Wetzikon, Version 1.0 Entwurf, 23.08.2019
Bericht Buskonzept Wetzikon, Version 2.0 Entwurf, 29.09.2019
Bericht Buskonzept Wetzikon, Version 3.0 Entwurf, 10.10.2019
Bericht Buskonzept Wetzikon, Version 3.1, 10.01.2020
Bericht Buskonzept Wetzikon, Buskonzept Mai 2020, 10.06.2020

INHALTSVERZEICHNIS

1.	ZUSAMMENFASSUNG	7
2.	AUSGANGSLAGE UND AUFTRAG	9
2.1	Allgemeine Ausgangslage	9
2.2	Ausgangslage Stadt Wetzikon.....	9
2.3	Ausgangslage VZO	10
2.4	Auftrag.....	11
3.	VORGEHEN UND GRUNDLAGEN	11
3.1	Grundlagen / Randbedingungen.....	11
3.2	Vorgehen	12
3.2.1	Arbeitsschritte	12
4.	ANALYSE SIEDLUNGSSTRUKTUR UND HEUTIGES ANGEBOT	12
4.1	Siedlungsstruktur / Potential.....	12
4.1.1	Einwohner / Arbeitsplätze – künftige Reserven	13
4.1.2	Publikumsanlagen / Einkaufs- und Freizeitverkehr	17
4.1.3	Wunschlinien.....	18
4.2	Heutiges ÖV-Angebot.....	20
4.2.1	Erschliessungsqualität und Angebotsdichte.....	21
4.2.2	Örtliche Verfügbarkeit - Erschliessungslücken	21
4.2.3	Zeitliche Verfügbarkeit	26
4.2.4	Anschlüsse / Ausrichtung auf Wunschlinien	27
4.3	Fahrgastaufkommen - Erfolgskontrolle	29
4.4	Beurteilung der Kapazität	31
4.5	Betriebsstabilität.....	32

5.	KONZEPTBAUSTEINE, VARIANTEN	34
5.1	Planungsgrundsätze und Ziele	34
5.2	Konzeptbausteine	35
5.2.1	Erschliessung Schornäglien	35
5.2.2	Linie 857 (Fahrplanstabilität).....	40
5.2.3	Ausbau Linie 856	43
5.2.4	Linie Pfadacher / Ettenhausen	45
5.2.5	Bahnhof Kempten.....	46
5.2.6	Zusätzliche Linien: Ettenhausen, Seegräben, Querverbindungen, Rundkurs.....	48
5.2.7	Rufbus.....	49
5.2.8	Fahrplan: Kurze Umsteigezeiten, zusätzliche Umsteigeorte, Direktverbindungen – Durchfahrt am Bhf. Wetzikon	51
6.	FAZIT UND EMPFEHLUNGEN	53
7.	ANHANG	58

Anhang 1: Angebotsverordnung – 740.3 – Grundsätze über die Angebotsentwicklung

Anhang 2: Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) - 2. Verbundangebot

Anhang 3 – 5: Postulate und Petitionen – ÖV Wetzikon:

Anhang 3.1: Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates Wetzikon, Postulat
„Verbesserung Busnetz Wetzikon“ – GGR-Geschäft 06.05.3 17-8

Anhang 4.1: Petition „Busbetrieb der Linie 856 (Bahnhof – Kastellstrasse) auch
am Wochenende und am Abend“

Anhang 5.1: Postulat: Einführung eines Rufbusses (Ruftaxis) in Wetzikon

Anhang 6: Stadtplan Wetzikon 1: 5'000 mit Buslinien (rot) bestehend.

Anhang 7: Fragenbeantwortung Parlament zum Buskonzept 2020

BILDVERZEICHNIS

Bild 1: Einwohner 2016 pro Hektarraster, Haltestellen Einzugsgebiet 400m	13
Bild 2: Arbeitsplätze 2015 pro Hektarraster, Haltestellen Einzugsgebiet 400m	14
Bild 3: Entwicklungsgebiet Stadt Wetzikon	15
Bild 4: Aufteilung Stadt Wetzikon in Potentialgebiete	16
Bild 5: Prognose der Potentialgebiete	16
Bild 6: Publikumsanlagen Wetzikon	17
Bild 7: Beschäftigte und Personen in Ausbildung	19
Bild 8: Zupendler mit ihren wichtigsten Herkunftsrichtungen	19
Bild 9a: Ausgangslage ÖV: Busnetz und S-Bahnlinien	20
Bild 9b: Netzplan mit Buslinien Wetzikon	20
Bild 10: Einzugsgebiete mit Radius 400m Stadt Wetzikon	21
Bild 11: ÖV-Güteklassen	22
Bild 12: Einzugsgebiet 400m um Ettenhausen	23
Bild 13: Nicht erschlossenes Gewerbegebiet Schöneich	24
Bild 14: Lücken ausserhalb 400m Robenhausen/Motorenstrasse	25
Bild 15: Anschlussuhr Bahnhof Wetzikon	27
Bild 16: Bushaltestellen Wetzikon Ein-/Aussteiger	29
Bild 17: Busbenützung im Korridor: Gebiete mit Handlungsbedarf	30
Bild 18: Ausschnitt Belastungsteppich Bauma-Wetzikon Bahnhof, Linien 850 und 85131	
Bild 19: Variante 1.1 Linie Schornäglen	36
Bild 20: Variante 1.2 Linie Schornäglen	37
Bild 21: Variante 1.3 Linie Schornäglen	39
Bild 22: Linie 857 Massnahmen Betriebsstabilität	41
Bild 23: Linie 856 Betriebszeit verlängern, Haltestelle Bahnhof Kempten	44
Bild 24: Neue Linie Spitalstrasse zum Pfadacher und optional Ettenhausen	45
Bild 25: Übersicht möglicher Rufbusziele in Aussenwachten	50
Bild 26: Sinnvolle Busdurchfahrten am Bahnhof Wetzikon	52

1. Zusammenfassung

Die Stadt Wetzikon und die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG (VZO) haben sich gemeinsam entschlossen, zusammen mit dem Ingenieurbüro TEAMverkehr.winterthur das Buskonzept Wetzikon aus dem Jahr 2008 zu aktualisieren.

Auslöser dazu waren das Postulat „Verbesserung Busnetz Wetzikon“, Esther Kündig, Grüne Partei (GP) vom 30.10.2017 sowie die planerisch notwendigen Anpassungen am Busangebot im Raum Wetzikon.

Die Ansprüche der Interessensgruppen (Politik, ZVV, VZO) wurden analysiert und unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen (u.a. Studie Strategie Strassennetz Wetzikon und Angebotsverordnung Kanton Zürich) abgewogen.

Als Grundlage für die Lösungsfindung erfolgte eine klassische Analyse des möglichen Fahrgastpotentials, der Siedlungsentwicklung und der Fahrtwünsche der Pendler und der Einwohner von Wetzikon. Die Grundlagen und die Ansprüche der Interessensgruppen wurde mit dem heutigen ÖV-Netz und dem Busangebot verglichen und eine Erfolgskontrolle durchgeführt. Aus den Analysen wurden Ergänzungen zum bestehenden Buskonzept entworfen. Die Vorschläge und Varianten wurden in der Arbeitsgruppe diskutiert und die Bestlösungen ausgewählt. Ein weiterer wichtiger Bestandteil der die Auswahl unterstützt, ist die zwingende Anschlusssicherheit auf die S-Bahnen und die Kapazitätssicherung auf den Hauptlinien.

Als Schlussfolgerung wird festgehalten, dass am bestehenden Busnetz Wetzikon konzeptionell festgehalten wird: Es entspricht den hauptsächlichen Bedürfnissen der Fahrgäste von und nach Wetzikon, berücksichtigt die unterschiedlichen Nachfrageströme und kombiniert optimal die Regional- und Ortsbuslinien. Zu optimieren sind dennoch folgende Punkte:

- Erschliessung: Der Bahnhof Kempten soll mittels neu angeordneter Haltestellen und Busbevorzugungsmassnahmen besser an die Linien 851 und 856 angebunden werden.
- Betriebszeiten Widum: Auf der Linie 856 soll die Betriebszeit schrittweise und nachfragegerecht ausgebaut werden.
- Zuverlässige Anschlüsse: Während den Spitzenstunden müssen die Anschlüsse von der Linie 857 auf die S5 wieder zuverlässig hergestellt werden. Die einzelnen Massnahmen sind dabei auch abhängig von den geplanten Tempo- und Infrastrukturvorhaben.

- Ausreichende Kapazitäten auf der Bahnhofstrasse und verbesserte Bedienung des Gebietes Schornäglen: Eine neue Linie (inkl. Wendeplatz und besser gelegenen Haltestellen) löst beide Probleme gleichzeitig und eröffnet auch eine neue Quartierverbindung vom Schornäglen ins Zentrum Oberwetzikon.

Die Gebiete Schöneich, Ettenhausen und Seegräben sind weiterhin nicht durch ein Verbundangebot zu erschliessen und es sollen keine zusätzlichen Querverbindungen innerhalb der Stadt geschaffen werden. Da ein sehr tiefer Kostendeckungsgrad erwartet wird und keine Fahrpreiszuschläge erhoben werden dürfen, wird auch eine Finanzierung durch Dritte (z.B. Stadt Wetzikon) nicht empfohlen. Dies gilt ebenbürtig für einen möglichen Rufbus, was infolge eines überwiesenen Postulates zurzeit in einem separaten Projekt vertieft wird.

Die Umsetzung erster Massnahmen soll auf den nächsten grossen Fahrplanwechsel im Dezember 2021 bzw. im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2022/23 angegangen werden, so u.a. mehr Kapazität auf der Bahnhofstrasse Wetzikon durch zusätzliche Kurse auf der Linie 856 und zuverlässigere Anschlüsse auf der Linie 857.

Andere Massnahmen sind von Infrastrukturprojekten abhängig, wie z.B. eine bessere Anbindung des Bahnhofs Kempten und ein besseres Angebot für das Gebiet Schornäglen und können folglich zeitlich noch nicht zugeordnet werden.

Schliesslich bestehen Verbesserungswünsche, die nur durch eine vollständige Finanzierung durch Dritte realisierbar sind (Anbindung neuer Gebiete).

Die konkreten Angebotsmassnahmen werden im Rahmen der kommenden Fahrplanverfahren und unter Beachtung der sich ändernden Nachfragebedürfnisse durch die VZO und in Zusammenarbeit mit der Stadt Wetzikon und dem ZVV geprüft.

Ebenfalls ist das Buskonzept auch künftig in regelmässigen Zeitabständen zu aktualisieren.

2. Ausgangslage und Auftrag

2.1 Allgemeine Ausgangslage

Die Stadt Wetzikon und die VZO haben das Buskonzept 2008 weitgehend umgesetzt. Aus den empfohlenen Projekten fehlt heute die Ausdehnung der Betriebszeit für die Linie 856 für Randverkehrsstunden sowie für Samstag und Sonntag. Aufgrund der heutigen tiefen Fahrgastzahlen in den Randstunden wurde bis heute auf eine Ergänzung verzichtet. Für die vollständige Erschliessung von Kempten-Schornäglern wurde die angedachte Ergänzung zu den Linien 858 und 859, die nur zu den Hauptverkehrszeiten fahren, noch nicht umgesetzt. Von politischer Seite und der Bevölkerung sind keine Anträge und Wünsche zur Umsetzung der Linie als Ganztagesbetrieb eingegangen. Ergänzend zum Konzept wurde die Linie 857 über den Spital zum Zentrum eingeführt, um ganztägig eine direkte Verbindung zum Spital anzubieten sowie eine verkürzte Tangente über die Ettenhauserstrasse einzuführen. Für die nächsten 15 Jahre stellen sich laufend Fragen, welche sinnvolle Ergänzungen zum bestehenden Konzept sind und ob das Netz die Anforderungen an Kapazität, Pünktlichkeit und Anschlüsse erfüllt.

2.2 Ausgangslage Stadt Wetzikon

Studie Strategie Strassennetz Wetzikon; Senkung des MIV-Anteils am Modal Split:

Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich und die Stadt Wetzikon definierten am 6. März 2019 in einem Letter of Intent die Strategie und das Massnahmenkonzept zur Weiterentwicklung des Strassennetzes.

Um die Verkehrsqualität auf Staats- und Gemeindestrassen in Wetzikon zu verbessern und langfristig zu sichern, streben die Stadt Wetzikon und der Kanton Zürich die Realisierung der Westtangente als netzergänzende Massnahme an. Die Umsetzung weiterer Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz ermöglicht es, den zufließenden Verkehr gezielt zu optimieren, zu steuern und zu lenken.

Im Fokus der Studie stand die Weiterentwicklung des Strassennetzes in Wetzikon aus Sicht des motorisierten Individualverkehrs. Eine gesamthafte Betrachtung unter Berücksichtigung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs soll nun im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes unter Federführung der Stadt Wetzikon erarbeitet werden. Die Ergebnisse aus der "Strategie Strassennetz Wetzikon" geben dabei die Randbedingungen in Bezug auf das verfügbare Strassennetz vor. Sowohl Stadt als auch Kanton verbessern die Bedingungen für den Fussverkehr, den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr mit dem Ziel einer Senkung des MIV-Anteils am Modal Split.

Das Buskonzept muss die Ziele dieser Vereinbarung berücksichtigen und zusätzlich zum Ziel haben, den Anteil des ÖV am Gesamtverkehr zu vergrössern.

Postulat Esther Kündig, GP vom 30.10.2017, „Verbesserung Busnetz Wetzikon“:

Im Postulat werden unter anderem folgende Vorschläge genannt:

- ÖV-Erschliessung von Ettenhausen
- Buserschliessung Bahnhof Kempten mit mindestens einer Linie
- Buserschliessung Seegräben über Robenhausen
- Anbindung des Quartiers Schöneich
- Zusätzliche Umsteigeorte und kürzere Umsteigezeiten
- Städtische Querverbindungen (bzw. Rundkurs)

Das ergänzte Buskonzept muss die Ausgangslage grundsätzlich durchleuchten und Antworten für die Zukunft aufzeigen. Das Buskonzept soll die Verkehrsqualität verbessern und nimmt die Anliegen und Vorschläge auf.

Petition Kaspar Spörri vom 28.01.2019, „Busbetrieb der Linie 856 (Bahnhof – Kastellstrasse) auch am Wochenende und am Abend“:

Bereits im Buskonzept 2008 wird auf einen Ausbau der Betriebszeiten hingewiesen. Mit der Überarbeitung der Grundlagen wird grundsätzlich das Thema Betriebszeiten im Konzept neu beurteilt und insbesondere die Linie 856 soll betrachtet werden.

Postulat Esther Kündig-Albrecht, GP vom 8.04.2019, „Einführung eines Rufbusses (Ruf-taxis) in Wetzikon“:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, ob die Bevölkerung mit der Einführung eines Rufbusses schlecht erschlossene Quartiere und Naherholungsgebiete besser erreicht. Im Konzept ist zu beantworten, ob das Thema Rufbus eine sinnvolle Ergänzung zum Busnetz sein kann.

2.3 Ausgangslage VZO

Neben den sinnvollen Ergänzungen im Angebot stellen sich für die VZO wichtige Fragen zur Kapazität (insbesondere das Platzangebot zu den Hauptverkehrszeiten) und Pünktlichkeit.

Unter Anderem stellen sich für die VZO folgende Themen, welche das neue Konzept aufnehmen muss und Grundlage für die weiteren Planungsschritte sein soll:

- Linie 857 Umweg über Pappelnkreisel (Kreisel Stadthaus): Zeitverlust in der HVZ abends ca. 1 Minute führt zu Verspätungen und unzuverlässigen Anschlüssen; Forderung Linksabbiegemöglichkeit evt. mit Verkehrsregelungsanlage, Verzicht auf weitere Temporeduktionen.
- Zeitverlust am Ochsenkreisel Richtung Bäretswil durch Fahrbahnhaltestelle Kreuzackerstrasse beheben.
- Grundsätzlich Fahrplanstabilität durch Massnahmen am Ochsenkreisel sowie weiteren Knoten zum Bahnhof verbessern, um die Anschlüsse am Bahnhof Wetzikon sicherzustellen.
- Einfluss von Tempo 30 auf die Pünktlichkeit der Linien.
- Kapazitäten für die nächsten Jahre sicherstellen.

2.4 Auftrag

Das Verkehrsplanungsbüro TEAMverkehr.winterthur wird beauftragt das bestehende Buskonzept zu überarbeiten. Die Grundlagen sind aufgrund des Siedlungswachstums und des aktuellen Busnetzes zu aktualisieren und eine Erfolgskontrolle des heutigen Busnetzes durchzuführen. Es ist ein neues Buskonzept zu erstellen, aufgrund der aktualisierten Grundlagen, der Erfolgskontrolle sowie der hängigen Postulate und Petitionen, die zu prüfen und zu beantworten sind. Zudem ist zu beantworten ob das Netz die Anforderungen an Kapazität, Pünktlichkeit und Anschlüsse erfüllt.

Folgende Ziele sind zu verfolgen:

- Massnahmen zur Senkung des MIV-Anteils am Modal Split
- Verbesserungen der örtlichen und zeitlichen Verfügbarkeit des ÖV
- Einbezug der Petitionen und Postulate der Stadt Wetzikon sowie deren Beantwortung
- Fahrplanstabilität zugunsten sicherer Anschlüsse erhöhen
- Kapazität auf dem Netz sicherstellen
- Betrieblich und ökonomisch sinnvolle Ergänzungen im Busnetz

3. Vorgehen und Grundlagen

3.1 Grundlagen / Randbedingungen

Räumliche Abgrenzung

Der Untersuchungsperimeter umfasst primär das Gemeindegebiet Wetzikon. Synergien mit der Erschliessung angrenzender Gemeinden werden berücksichtigt.

Grundlagedaten Siedlung und ÖV

Die Analyse der Siedlungsstruktur erfolgte anhand von GIS-Daten (ha-Raster) basierend auf der Eidgenössischen Bevölkerungs- und Betriebszählung (2016 bzw. 2015).

Von der Stadt Wetzikon standen folgende Grundlagen zur Verfügung:

- Kommunalen Richtplan (Verkehrsplan)
- Regionales Gesamtverkehrskonzept
- Studie Strategie Strassennetz Wetzikon
- Räumliches Entwicklungskonzept Wetzikon
- Entwicklungsgebiete Wetzikon: Einblick in die Planung
- Postulate und Petitionen zum Thema ÖV Wetzikon

Von der VZO stehen für diese Arbeit alle verfügbaren Unterlagen zur Verfügung wie:

- ZVV-Strategie 2022-2025
- Fahrpläne
- Fahrgastzählungen, Fahrzeugbelegung
- Daten und Analysen zu Verspätungen und Anschlussbrüchen
- Lösungsvorschläge zur Behebung von Kapazitäts- und Stabilitätsproblemen

3.2 Vorgehen

3.2.1 Arbeitsschritte

Ein erster Schritt galt der Aufarbeitung der Grundlagen zum heutigen und künftigen Siedlungsgebiet sowie der Zusammenstellung der Ausgangslage zu Nachfrage und Angebot.

Mit den Siedlungsdaten, dem Fahrgastverhalten und den Fahrgastzählungen wird eine Erfolgskontrolle durchgeführt und daraus die Lücken im Angebot ermittelt.

Ergänzt und abgeglichen werden diese Erkenntnisse mit den Vorschlägen aus Politik und Bevölkerung, sowie den Erfahrungen der Stadt Wetzikon und der VZO.

In einem zweiten Schritt werden Faktoren für die Fahrplanstabilität zusammengetragen und eine Kapazitätsuntersuchung durchgeführt. Die Erkenntnisse fliessen in die Lösungsansätze ein.

Im dritten Teil werden die Lösungsansätze in griffige Projektbausteine geformt und diskutiert sowie der Grundstein für ein neues Konzept gelegt. In der Arbeitsgruppe werden die Vor- und Nachteile der Bausteine und Varianten diskutiert und das empfohlene Buskonzept entwickelt. Grundlage für diese Empfehlung ist die beste Erfüllung der Auftragsziele.

4. Analyse Siedlungsstruktur und heutiges Angebot

4.1 Siedlungsstruktur / Potential

Die Auswertungen der Siedlungsstruktur, insbesondere der Verteilung der Einwohner und Arbeitsplätze, soll sich in dieser Arbeit auf drei Fragen konzentrieren:

- Potential an Einwohnern und Arbeitsplätzen sowie Publikums- und Freizeiteinrichtungen in einem Buskorridor bzw. Linienabschnitt. Sie sind die Grundlagen der Fahrten mit dem ÖV.
- Daraus wird ein Soll – Ist Vergleich die Frage beantworten, wie stark das Busangebot heute benutzt wird und wo Handlungsbedarf besteht (Erfolgskontrolle).
- Für sinnvolle Direktverbindungen innerhalb Wetzikon werden die Lage und das Fahrtenpotential von Korridorabschnitten untersucht.
- Die Verteilung von Einwohnern und Arbeitsplätzen im Einzugsgebiet von Haltestellen dient der allfälligen Optimierung von Haltestellenstandorten.

4.1.1 Einwohner / Arbeitsplätze – künftige Reserven

Der Einwohner startet und endet durchschnittlich 2,5 Wege an seinem Wohnort, hauptsächlich zur Arbeit und Schule, zum Einkauf und zur Freizeit. Durchschnittlich legt er 17% dieser Wege mit dem ÖV zurück (Quelle: Verkehrsplanung, ETH Zürich; Mikrozensus Schweiz).

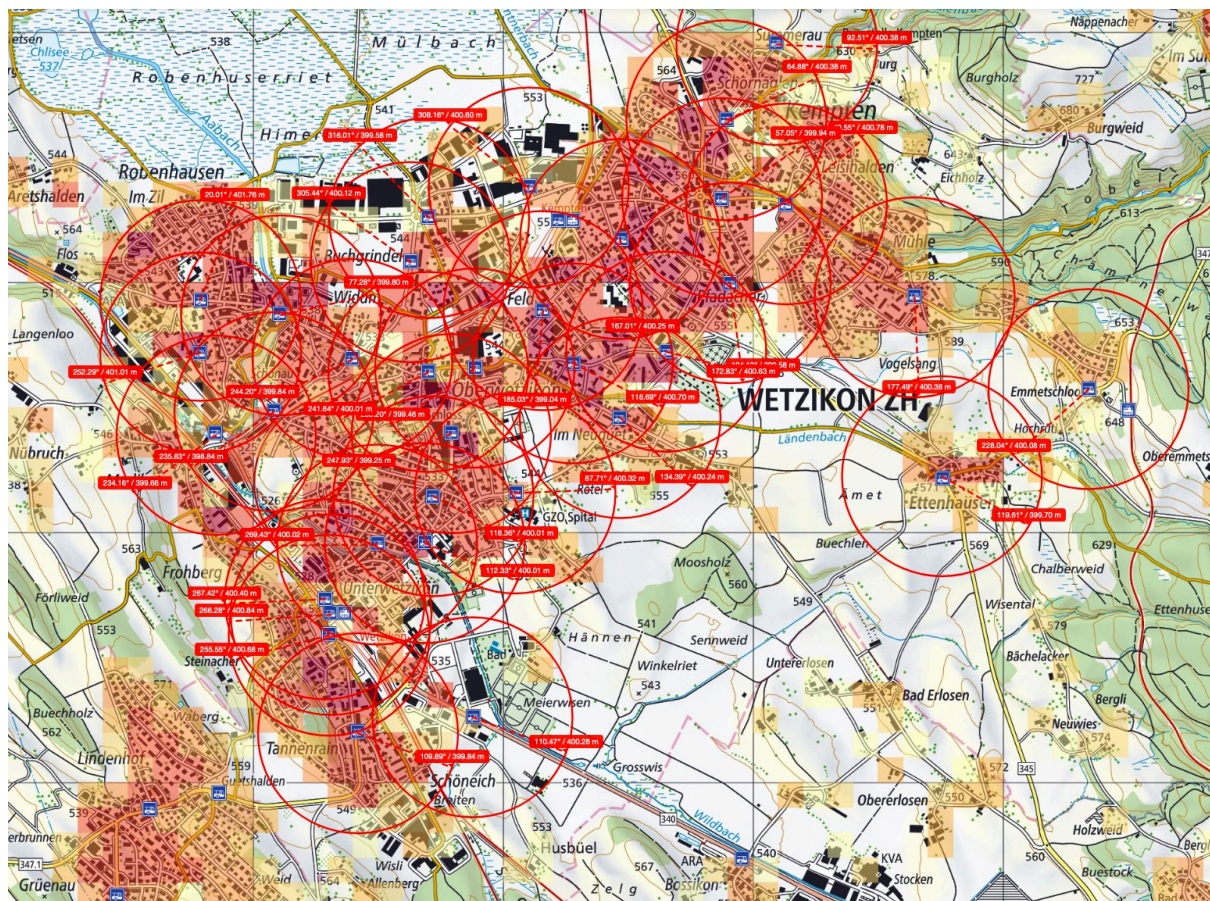


Bild 1: Einwohner 2016 pro Hektarraster (Hellgelb mit wenig Einwohnern bis Dunkelrot mit grosser Einwohnerdichte), Haltestellen Bus mit Einzugsgebiet 400m, (Ettenhausen Nachtbushaltestelle) – Quelle: geo.admin.ch

Auffallend ist die grosse Konzentration an Einwohnern im Einzugsgebiet (400m) entlang der Bahnhofstrasse zum Bahnhof Wetzikon und von Oberwetzikon nach Robenhausen (Bild 1: Dunkelrote Felder aus Quelle geo.admin.ch).

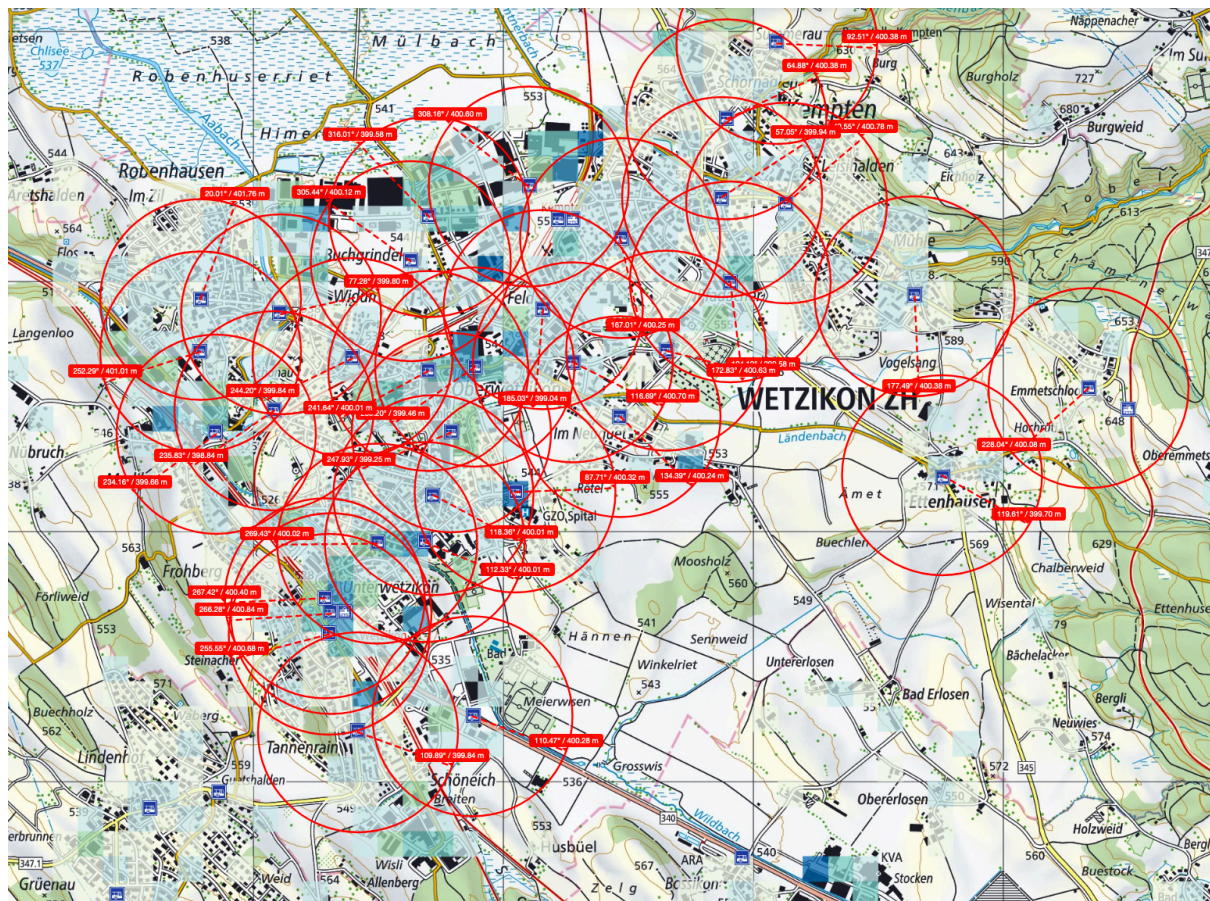


Bild 2: Arbeitsplätze 2015 pro Hektarraster (Hellblau mit wenig Arbeitsplätzen bis Dunkelblau mit grosser Arbeitsplatzdichte), Haltestellen Bus mit Einzugsgebiet 400m, (Ettenhausen Nachtbushaltestelle) – Quelle: geo.admin.ch

Die grössten Arbeitsplatzdichten konzentrieren sich nördlich des Bahnhofs Kempten und im Zentrum von Oberwetzikon, um den Bahnhof Wetzikon sowie gut sichtbar beim Spital (Bild 2: Dunkelblaue Felder aus Quelle geo.admin.ch).

Arbeitsplätze generieren im Durchschnitt ca. 2,8 Wege pro Tag inkl. Besucher. Sie können im Sektor Einkauf bis zu 100 Wege pro Arbeitsplatz generieren (Bsp. Migros) – Quelle: Verkehrsplanung, spezifisches Verkehrspotential, ETH Zürich. Die meisten ÖV-Benutzer sind Pendler und wünschen sich attraktive Verbindungen ab/zum Bahnhof meist in den Hauptverkehrszeiten.

Zu den abgebildeten Auswertungen im Hektarraster (Bild 1 + 2) sind die künftigen Entwicklungsgebiete einzubeziehen (Bild 3). Die Prognosewerte werden für die künftigen Potentialgebiete berücksichtigt (Bild 5).

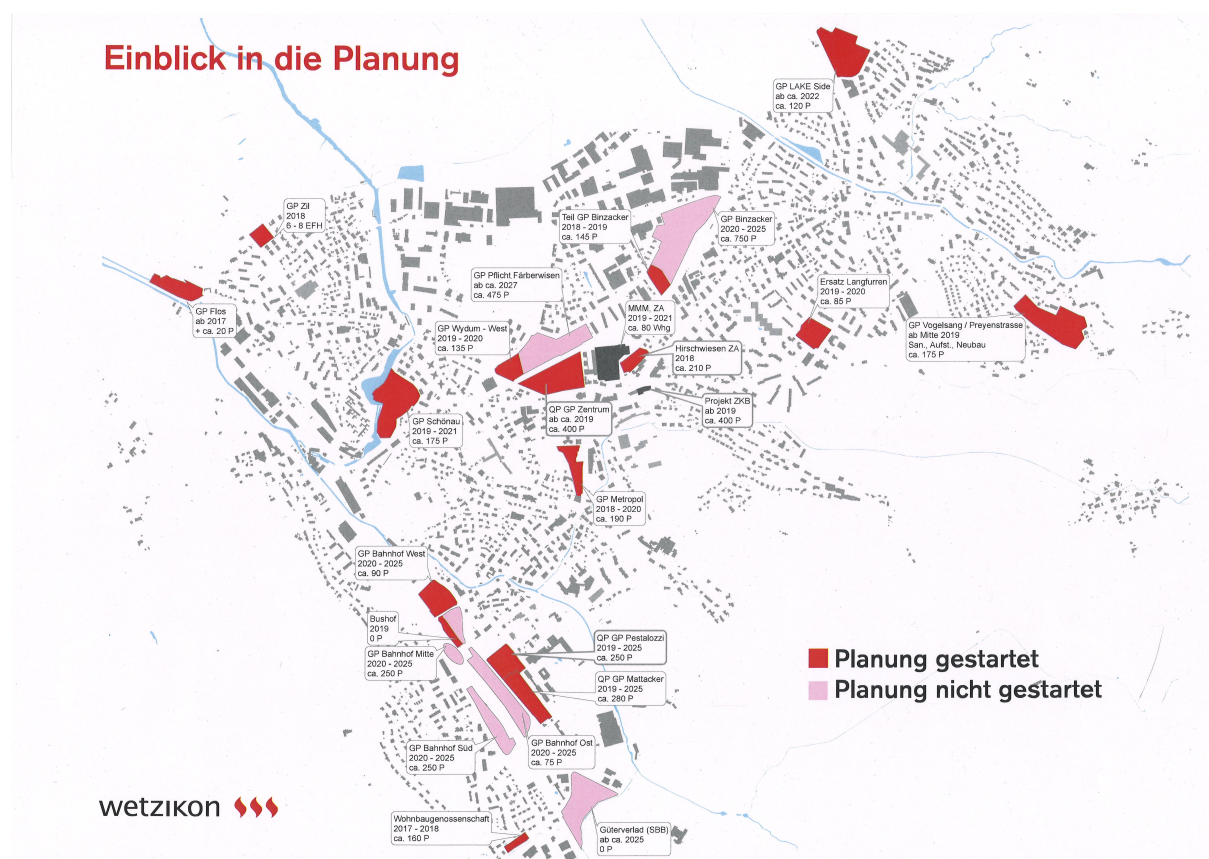


Bild 3: Entwicklungsgebiet der Stadt Wetzikon: Gebiete in Planung sowie Gebiete mit bevorstehender Planung mit Prognose an künftigen Einwohnern und Arbeitsplätzen. Quelle: Stadt Wetzikon, Stadtplanung

Die Anzahl an Einwohnern und Arbeitsplätzen ist die wichtigste Grundlage für die Abschätzung des Fahrgastpotentials eines Einzugsgebietes. Dazu wurde die Stadt aufgrund des Busnetzes in Korridore (Einzugsgebiete von Buslinienabschnitten) eingeteilt. Die Korridore sind Grundlage für Fahrgastabschätzungen, Kapazitätsabschätzungen, Erfolgskontrollen und Ausbaupotential eines Gebietes (Bild 4 + 5).

Wichtigster Korridor bildet das Einzugsgebiet der Bahnhofstrasse mit über 5'000 Einwohnern und Arbeitsplätzen (E+A). Das Einzugsgebiet Robenhausen folgt mit gegen 4'000 E+A. Die weiteren angrenzenden Gebiete zählen zwischen 1'000 und 2'000 Einwohner und das Gebiet nördlich der Bahnlinie Kempten zusätzliche 2'000 Arbeitsplätze. Das Einzugsgebiet Bahnhof Wetzikon mit 5'000 E+A hat eine grosse Bedeutung als Zielgebiet sowie für direkte Fusswege zum Bahnhof für Zu- und Wegpendler.

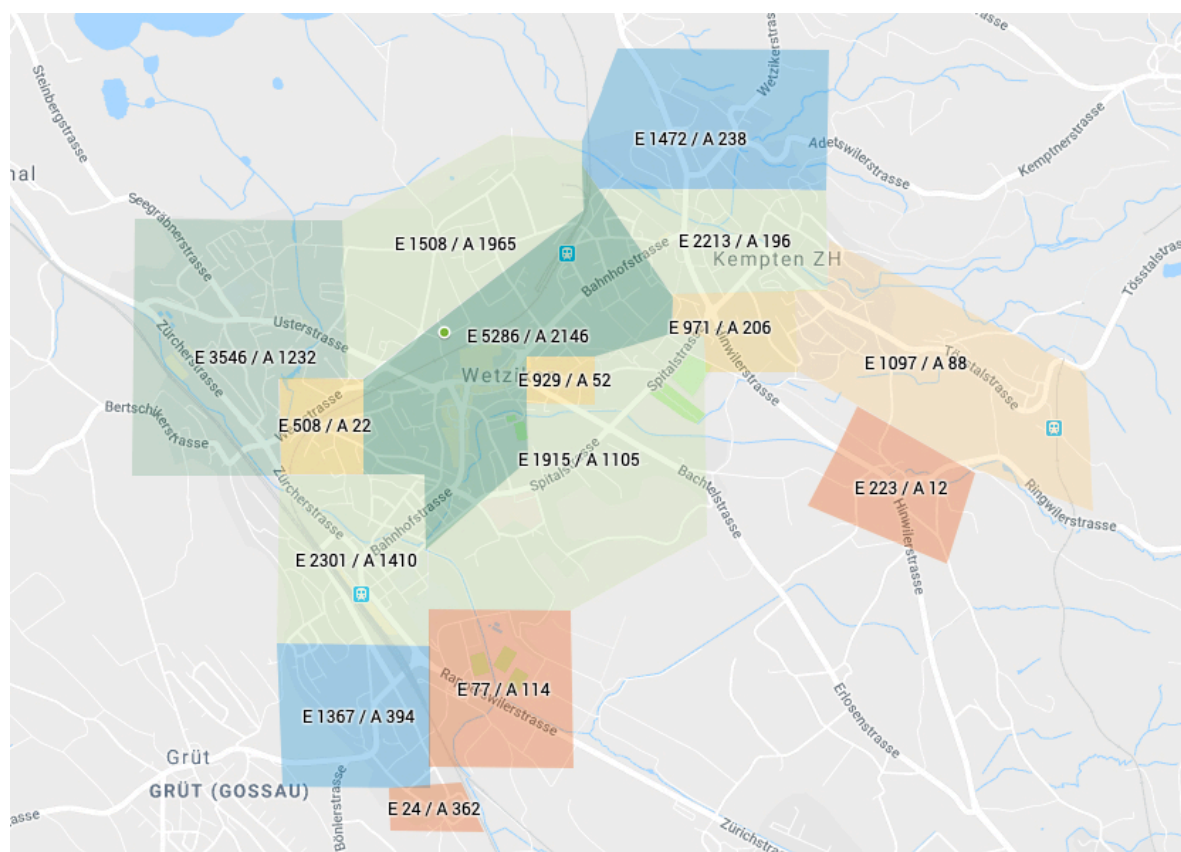


Bild 4: Aufteilung Stadt Wetzikon in Potentialgebiete gemäss Einzugsgebieten von Buslinien; mit Potential der Einwohner (E, Stand 2016) und Arbeitsplätze (A, Stand 2015)

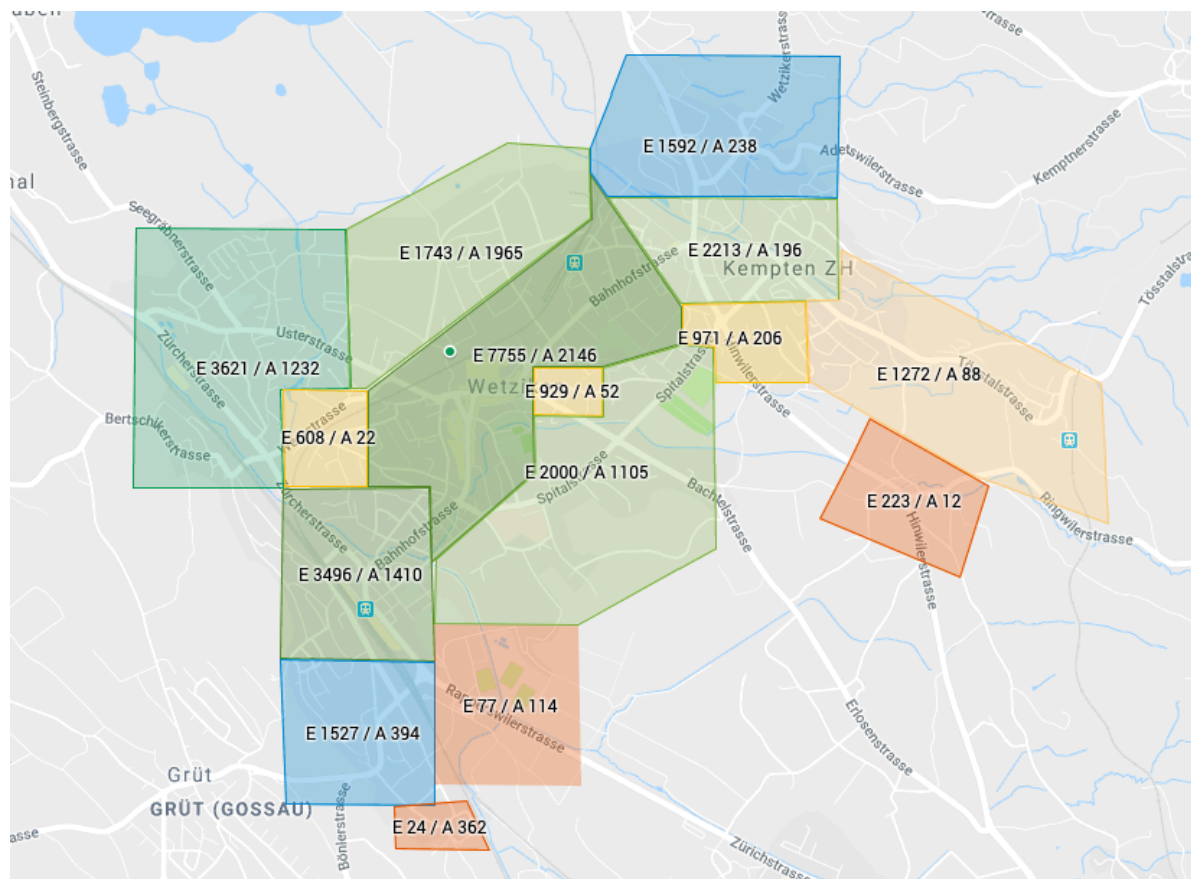


Bild 5: Prognose Einwohner E und Arbeitsplätze A der Potentialgebiete (Bild 4) mit Berücksichtigung der Planungsgebiete der Stadt Wetzikon (Bild 3)

4.1.2 Publikumsanlagen / Einkaufs- und Freizeitverkehr

Wichtige Publikumsanlagen konzentrieren sich im Zentrum Oberwetzikon. Einige Schulen befinden sich im Einzugsgebiet des Bahnhofs Wetzikon. Wiederum am meisten Anlagen befinden sich im Korridor der Bahnhofstrasse. Weitere wichtige Ziele abseits dieses Korridors sind die Sportanlagen und der Spital. Zusätzlich zu den Pendlerwunschlinien in Kapitel 4.1.3 gehören diese Anlagen zu den wichtigsten Zielen. Wichtig für den nahen Freizeitverkehr sind zusätzlich das Strandbad Auslikon und die Velo- und Wanderwege im Umkreis des Pfäffikersees.



Bild 6: Publikumsanlagen Wetzikon: Schulen, Einkauf, Sport, weitere – Konzentration rund ums Zentrum Oberwetzikon

4.1.3 Wunschlinien

Die Auswertung der Wunschlinien im Pendler- und Schülerverkehr bezieht sich auf die Pendlerstatistik aus der Eidgenössischen Volkszählung 2000 (Daten auf Gemeindeebene). Dies sind die letzten genau erhobenen Bewegungen auf Gemeindeebene. Da die Pendlerstatistik nicht mehr weitergeführt wurde und der Mikrozensus nur Stichproben bietet, hatte der ZVV die Veränderungen untersuchen lassen. Dabei zeichneten sich folgende Abweichungen auf:

1. Die Ziele in Zentren haben um vereinzelte Prozentpunkte zugenommen. Für Wetzikon von Bedeutung sind Zürich und Winterthur.
2. Der Binnenpendleranteil sinkt laufend.
3. Die Bedeutung der Nachbargemeinden als Pendlerziel bleibt weitgehend konstant.

Die Stadt **Wetzikon** hat aufgrund ihrer Grösse und der hohen Arbeitsplatzdichte erwartungsgemäss den höchsten Binnenpendleranteil (51% aller Beschäftigten und Schüler). Wichtigste überregionale Ziele im Pendlerverkehr sind die Stadt Zürich und Ziele in Richtung Zürich (ca. 20%, davon 13% Stadt Zürich). Hauptziele in der näheren Umgebung sind Uster, Hinwil, Rapperswil und Umgebung sowie Grüningen/Pfannenstiel mit jeweils rund 4% Anteil. Auf den Korridor Pfäffikon-Effretikon-Winterthur entfallen ca. 7% der Wegpendler.

41% aller Arbeits- und Schulplätze werden von Binnenpendlern angesteuert. Charakteristisch für ein Regionalzentrum sind starke Zupendlerströme aus den angrenzenden Nachbarregionen (insgesamt 43%, davon 13% aus Richtung Rapperswil) und einen geringeren überregionalen Zustrom (aus Richtung Zürich ca. 10%).

Die Wunschlinien für den Einkaufs- und Freizeitverkehr ergeben sich innerhalb der Stadt gemäss Kapitel 4.1.2 aus der Lage der Publikumsanlagen zu den Wohnquartieren und den Arbeitsplätzen. Die Ziele ausserhalb der Gemeinde führen im ÖV mehrheitlich über einen Bahnhof. Die Quantifizierung dieser Wunschlinien für den ÖV lässt sich nur abschätzen und ist vielfach abhängig von der Fahrzeit oder der Verfügbarkeit eines Parkplatzes am Zielort. In der Regel sind 50% aller Fahrten dem Einkaufs- und Freizeitverkehr anzurechnen. Leider sind gerade in ländlichen Gebieten diese Fahrzwecke durch den MIV dominiert, da die Verfügbarkeit von Parkplätzen und die Reisezeit oft für dieses Verkehrsmittel sprechen.

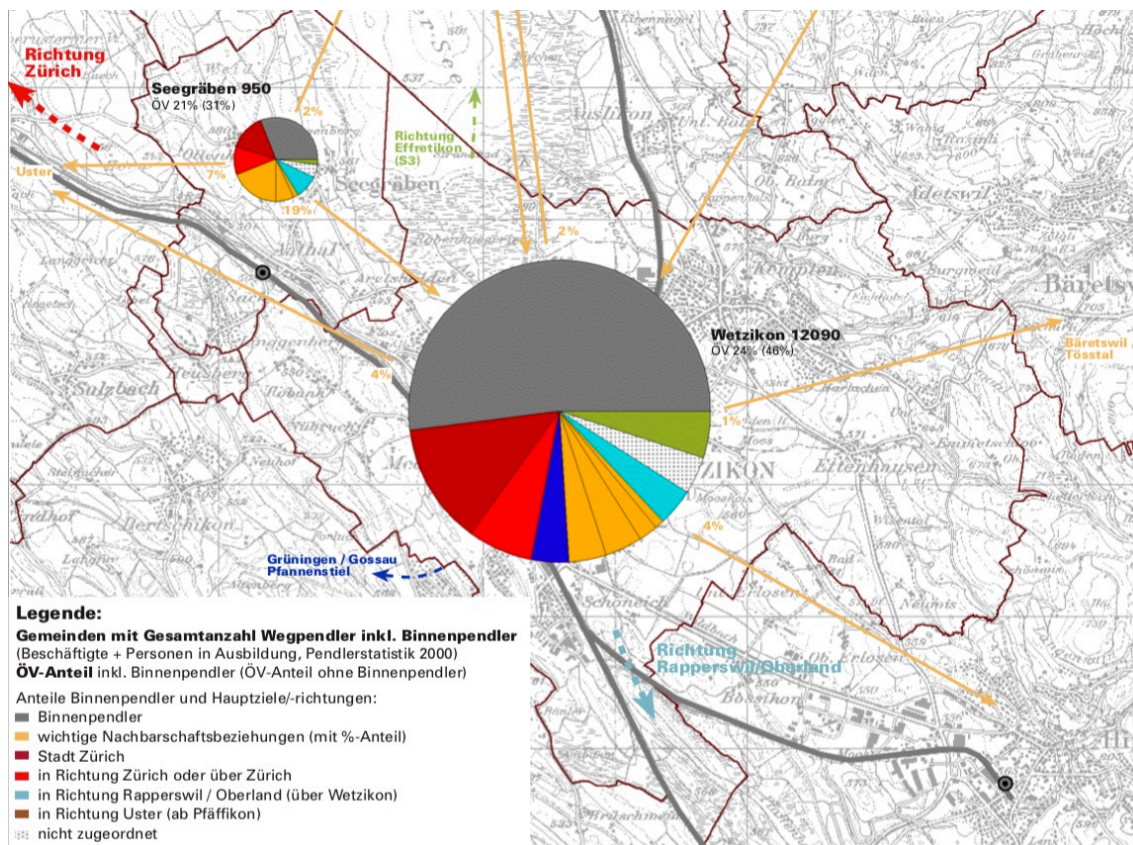


Bild 7: Beschäftigte und Personen in Ausbildung wohnhaft in Wetzikon sind Wegpendler; Pendlerstatistik 2000

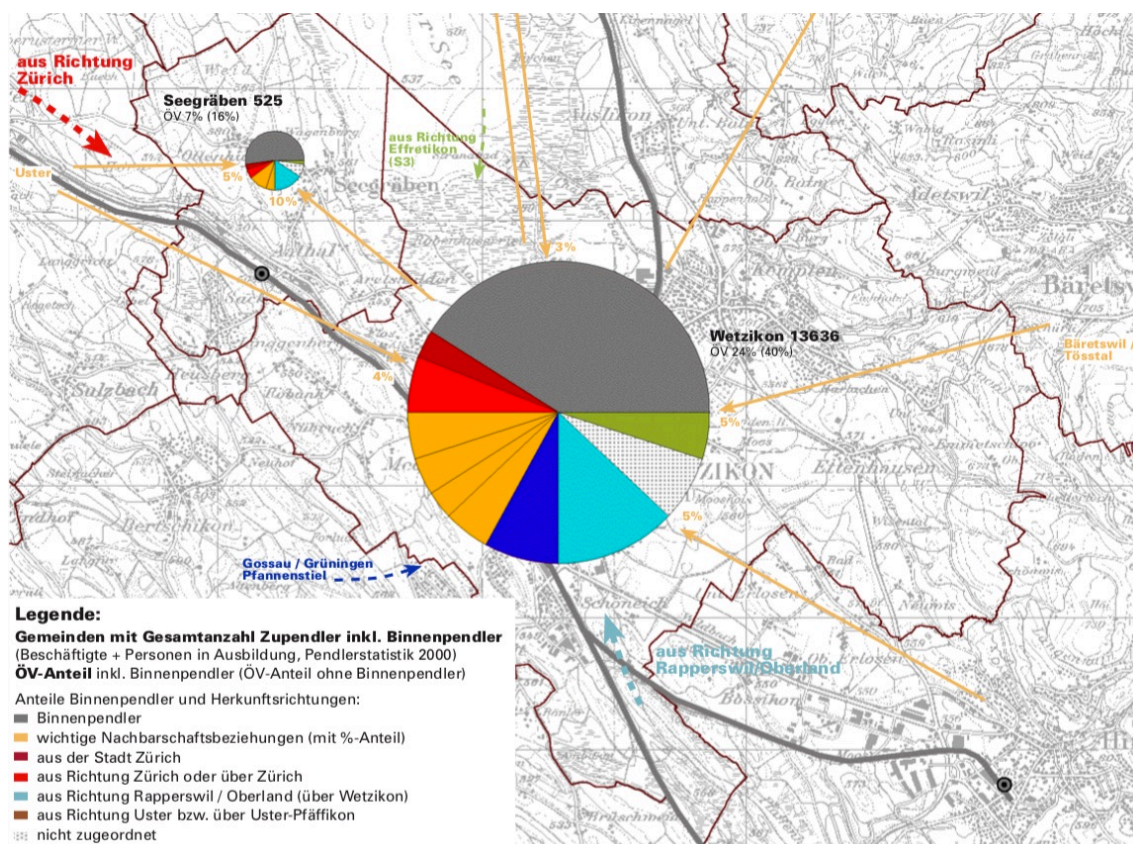


Bild 8: Zupendler mit ihren wichtigsten Herkunftsrichtungen mit dem Ziel Arbeitsplatz oder Schule; Pendlerstatistik 2000

4.2 Heutiges ÖV-Angebot

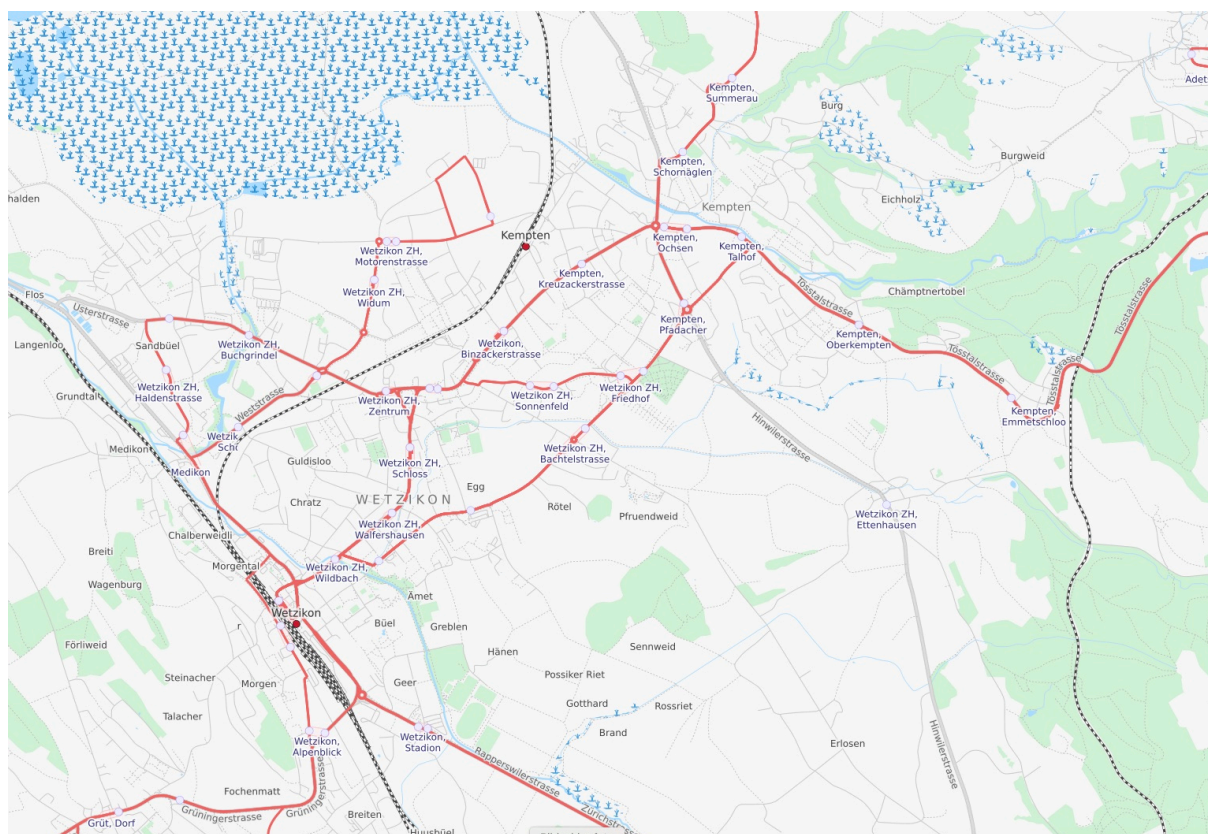


Bild 9a: Ausgangslage ÖV: Busnetz und S-Bahnlinien im Raum Wetzikon (Rot Bus mit Haltestellen, Schwarz gestrichelt Bahnlinien). Vgl. auch Anhang 6: Stadtplan Wetzikon 1: 5'000 mit Buslinien (rot) bestehend.



Bild 9b: Netzplan mit Buslinien Wetzikon

4.2.1 Erschliessungsqualität und Angebotsdichte

Wetzikon verfügt über ein hervorragendes überregionales ÖV-Angebot mit schnellen S-Bahn-Direktverbindungen nach Zürich und Rapperswil (S5/S15) im 15'-Takt, ins Glatttal (Wallisellen / Zürich Nord mit S14) und Richtung Pfäffikon-Effretikon (S3). Orts- und Regionalbuslinien sorgen für eine gute Netzabdeckung, ein dichtes Angebot zum Zentrum und auf der Bahnhofstrasse sowie nach Robenhausen mit zudem mehrheitlich attraktiven Anschlüssen an die S-Bahn.

4.2.2 Örtliche Verfügbarkeit - Erschliessungslücken

Früher vorhandene ÖV-Erschliessungslücken wurden mit den Linien aus dem Konzept 2008 bereits geschlossen (gemäss Angebotsverordnung sind Lücken Bereiche ausserhalb eines 400m-Einzugsgebiet um die Bushaltestellen, neu bis 750m je nach Potential und Lage des Einzugsgebietes). Die Definition gemäss Angebotsverordnung soll einen sinnvollen Einsatz der öffentlichen Gelder steuern und Linien mit einem sehr tiefen Kostendeckungsgrad vermeiden.

Ohne ÖV-Anbindung, jedoch keine Erschliessungslücken im Sinne der Angebotsverordnung des Kantons Zürich sind Ettenhausen (Wetzikon), ein Teil der Gewerbe- und Industriezonen entlang der Motorenstrasse in Robenhausen sowie der hintere Teil der Gewerbezone Schöneich. Diese drei Gebiete werden in der Folge detailliert aufgeführt.

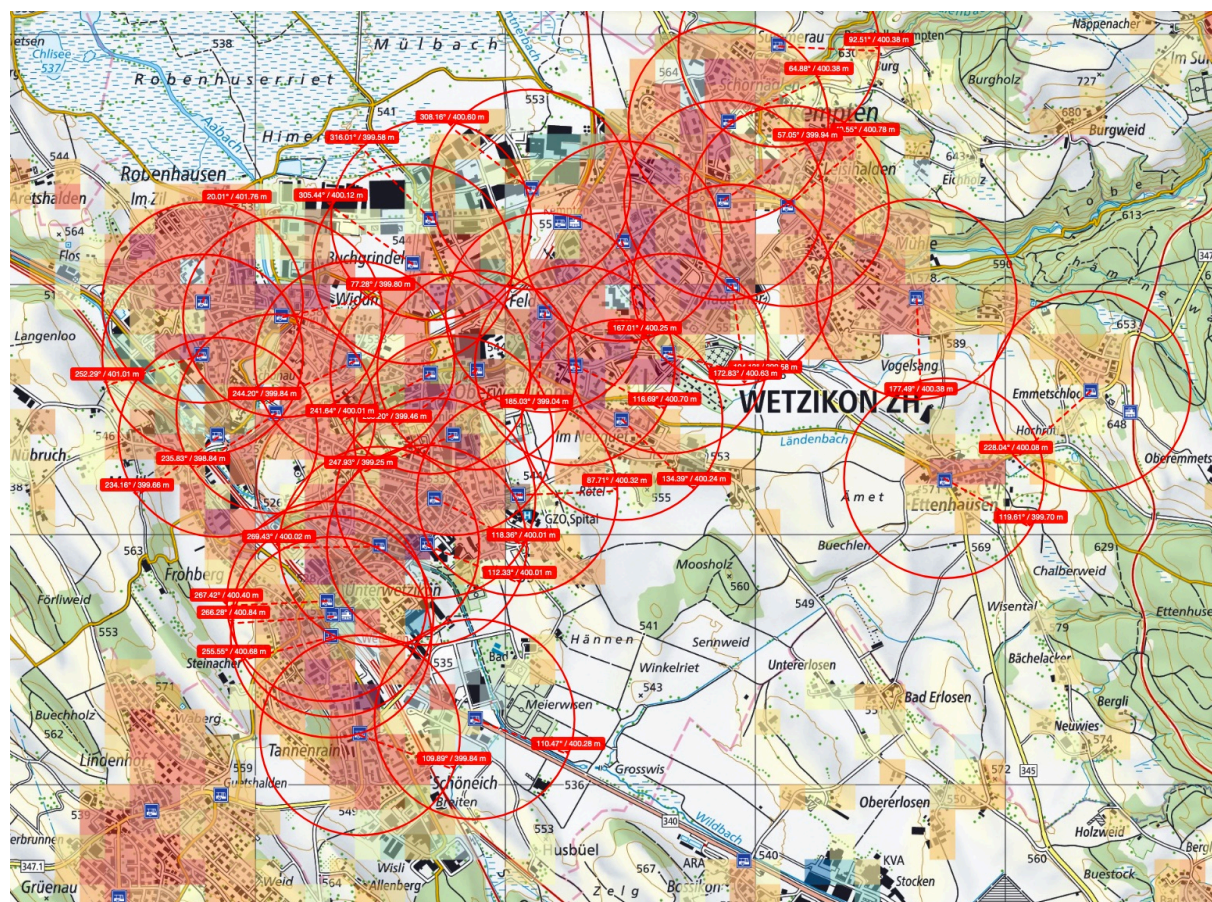


Bild 10: Einzugsgebiete mit Radius 400m um die Bushaltestellen ergeben keine Angebotslücken gemäss Angebotsverordnung des Kanton Zürichs. Ettenhausen stellt gemäss Angebotsverordnung mit 235 Einwohner und Arbeitsplätze keine Angebotslücke dar. Die dargestellte Haltestelle Ettenhausen wird nur durch den Nachtbus bedient.

Abweichend zur Angebotsverordnung des Kantons arbeitet das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) mit ÖV-Güteklassen (Bild 11), die zusätzlich die zeitliche Erschliessung eines Einzugsgebietes bewerten. Dabei wird sichtbar, dass die Gebiete Schornägeln sowie die nördlichen Teile der Motorenstrasse zwar erschlossen werden, jedoch der eingeschränkte Fahrplan zu keiner bzw. nur zu einer geringen Erschliessung reicht (vgl. auch Pkt. 4.2.3 - zeitliche Verfügbarkeit).

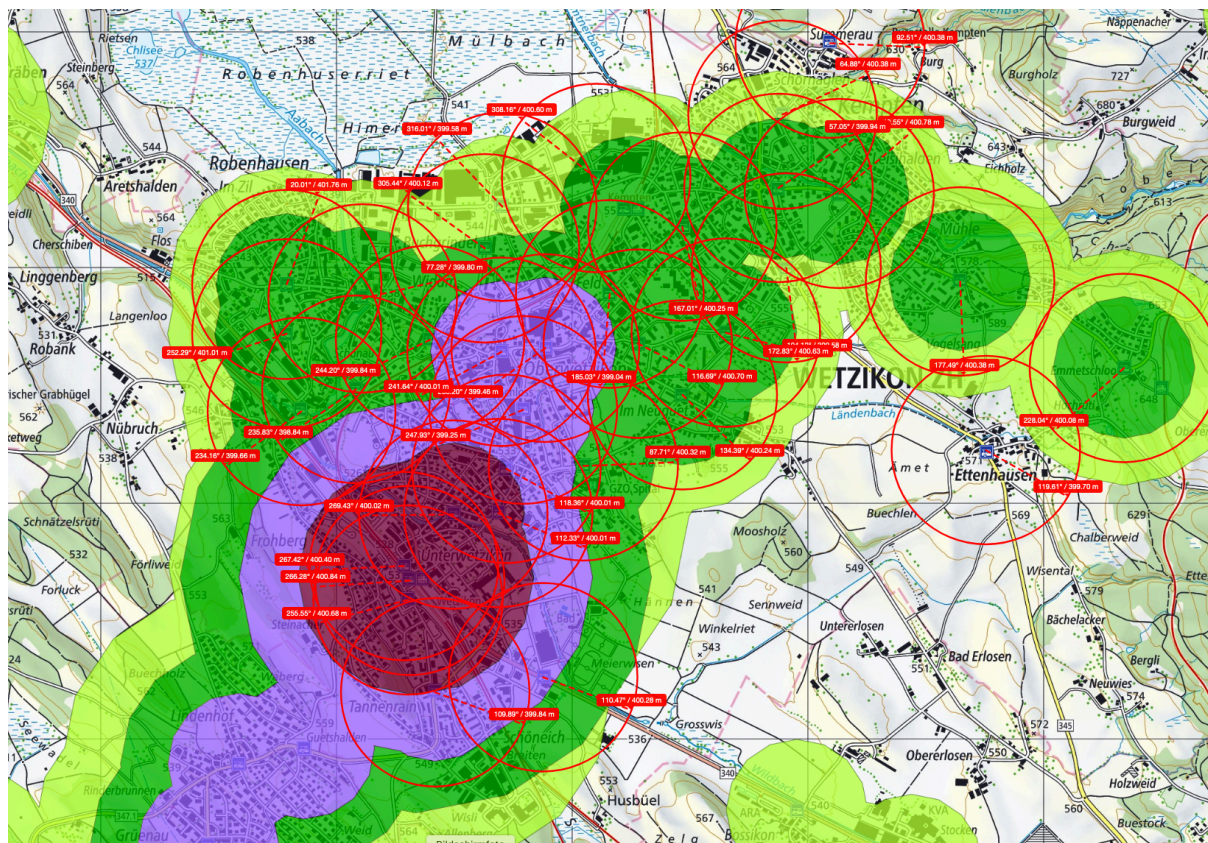


Bild 11: ÖV-Güteklassen (Bund, ARE, 2019): Grundlage Einzugsgebiet und Fahrplan; Legende:

Die ÖV-Güteklassen sind ein wichtiger Indikator für die Beurteilung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Sie werden in einem automatisierten Prozess aus den Daten des elektronischen Fahrplans der Schweizerischen Transportunternehmungen (HAFAS) berechnet.

Legende

- Klasse A: sehr gute Erschliessung
- Klasse B: gute Erschliessung
- Klasse C: mittelmässige Erschliessung
- Klasse D: geringe Erschliessung

Drei Gebiete zwischen 200 und 400 Einwohnern und Arbeitsplätzen auf Stadtgebiet sind aus Sicht der Stadt Wetzikon nicht oder unbefriedigend erschlossen, jedoch keine Erschliessungslücken gemäss Angebotsverordnung des Kantons Zürich (Anhang 1):

- Ettenhausen
- Industrie Schöneich
- Nördlichster Teil Robenhäuserriet

Seegräben liegt ausserhalb des Stadtgebietes und gehört zu den kantonalen Erschliessungslücken. Zusätzlich wurde ein Erschliessungswunsch in der Petition Rufbus formuliert.

Ettenhausen

Mit 223 Einwohnern und 12 Arbeitsplätzen unterliegt der Weiler gemäss Angebotsverordnung des Kantons keiner Erschliessungspflicht. Das heisst, dass die Stadt Wetzikon die Erschliessungskosten selbst übernehmen müsste. Der Weiler lässt sich auch nicht in eine bestehende Buslinie einbinden, so dass nur eine eigenständige Lösung in Frage kommt. Bei einer guten Erschliessung wäre mit max. 40-60 Ein- und Aussteigern pro Tag zu rechnen und der Kostendeckungsgrad wäre auch mit einer Grunderschliessung (Kurse nur zur Hauptverkehrszeit und über Mittag) besonders tief.

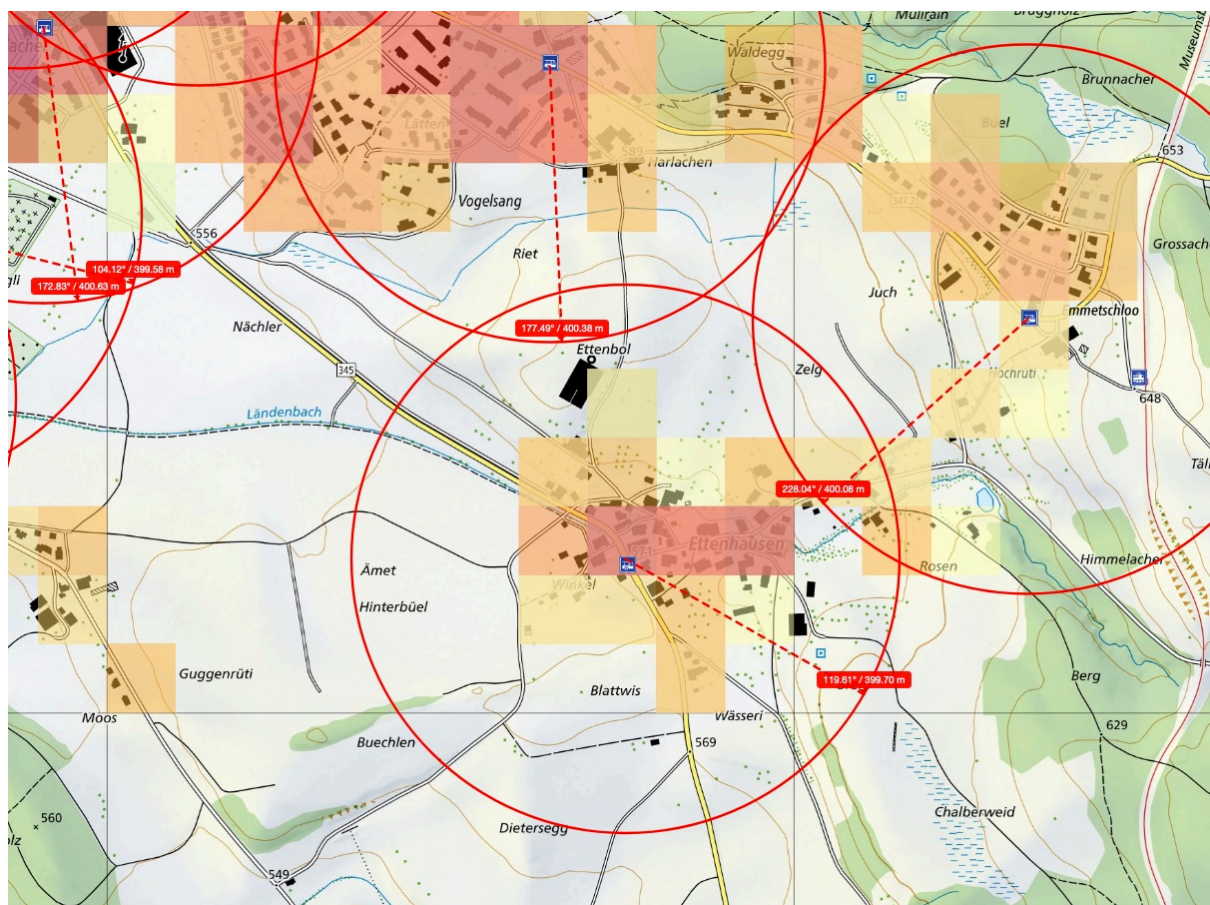


Bild 12: Einzugsgebiet 400m um Ettenhausen: 223 Einwohner, 12 Arbeitsplätze (dargestellte Haltestelle für Nachtbus)

Gewerbegebiet Schöneich

Die Firma Elma und die Nachbargebäude mit 362 Arbeitsplätzen sind ausserhalb von 400m zur nächsten Haltestelle gelegen. Die heutige und künftige Haltestelle Alpenblick liegt näher zur Bahnlinie. Die Fusswegdistanz zum Bahnhof beträgt gut 1 km und entspricht ca. 15 Min. Gehzeit. Diese Nähe ist schwierig mit dem Bus zu erschliessen, da die Zeitersparnis mit Umsteigen zu gering ausfällt. Das ganze Gebiet weist heute viele Parkplätze aus. Mit diesen Voraussetzungen werden nur Wenige einen Bus benützen (geschätzt ca. 40-50 Ein-/Aussteiger pro Tag). Das Gebiet kann nicht in eine bestehende Linie eingebunden werden, da die sonst langen Linien nach Gossau ihre Attraktivität und Betriebsstabilität einbüßen. Eine eigene Linie hätte einen schlechten Kostendeckungsgrad. Auch dieser Erschliessungswunsch könnte nicht mit Mitteln des Kantons erfüllt werden, da auch hier die Angebotsverordnung §4a angewendet wird.

Die Distanz zum Bahnhof ist ideal für Velo und Scooter.

Eine Verschiebung der Haltestelle Alpenblick zum Punkt 549 (Bild 13) könnte den Gehweg verkürzen. Aktuell ist aus Gründen der Verkehrssicherheit am Punkt 549 keine Haltestelle möglich und kann bei einer allfälligen Busspurplanung aus Richtung Grüningen geprüft werden.

Ein Sharing System für Langsamverkehrsmittel zum Bahnhof ist eine weitere prüfenswerte Option (z.B. Bikesharing, Scootersharing).

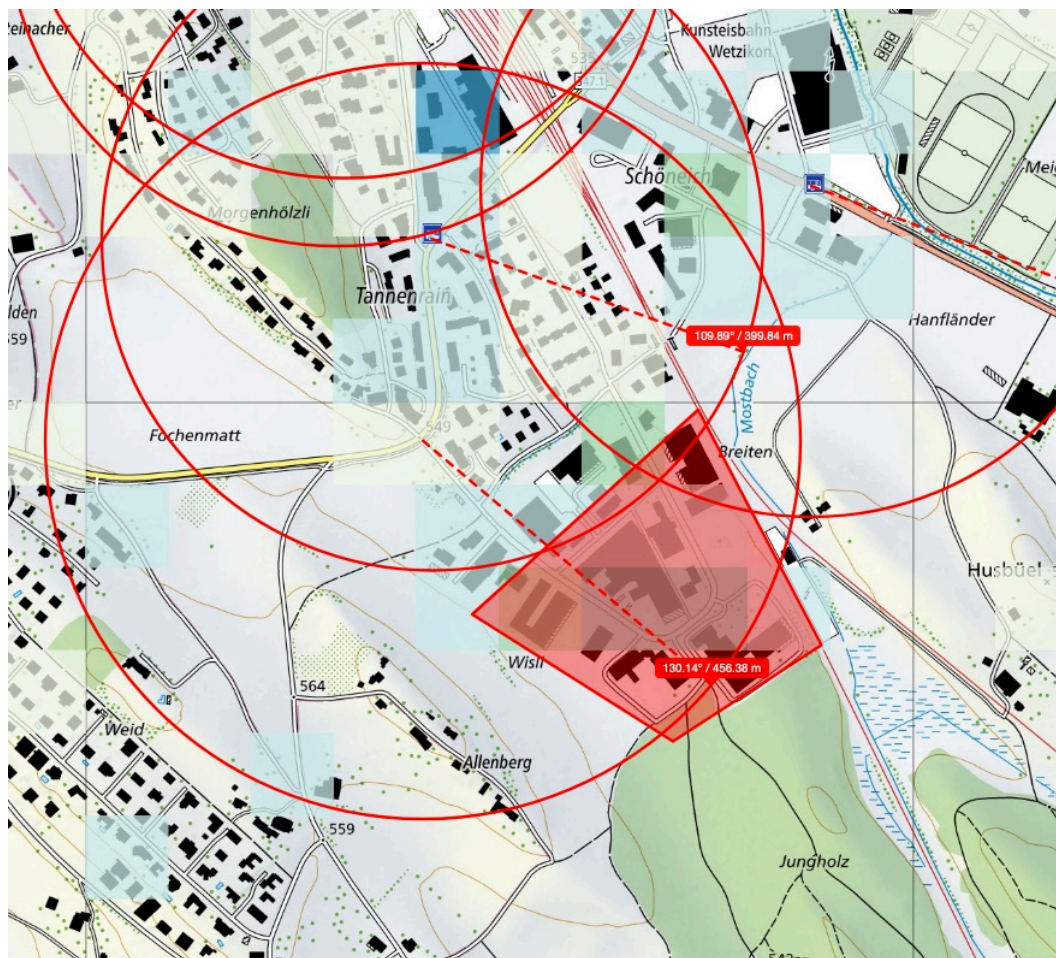


Bild 13: rot: heute nicht erschlossenes Gewerbegebiet Schöneich; 362 Arbeitsplätze; Einzugsgebiet für eine künftige Haltestelle nahe Punkt 549 deckt das Gebiet weitgehend ab, aus Sicherheitsmängeln in der Kurve ist jedoch aktuell keine Haltestelle möglich.

Robenhausen Nord – Motorenstrasse (entlang Robenhauserriet)

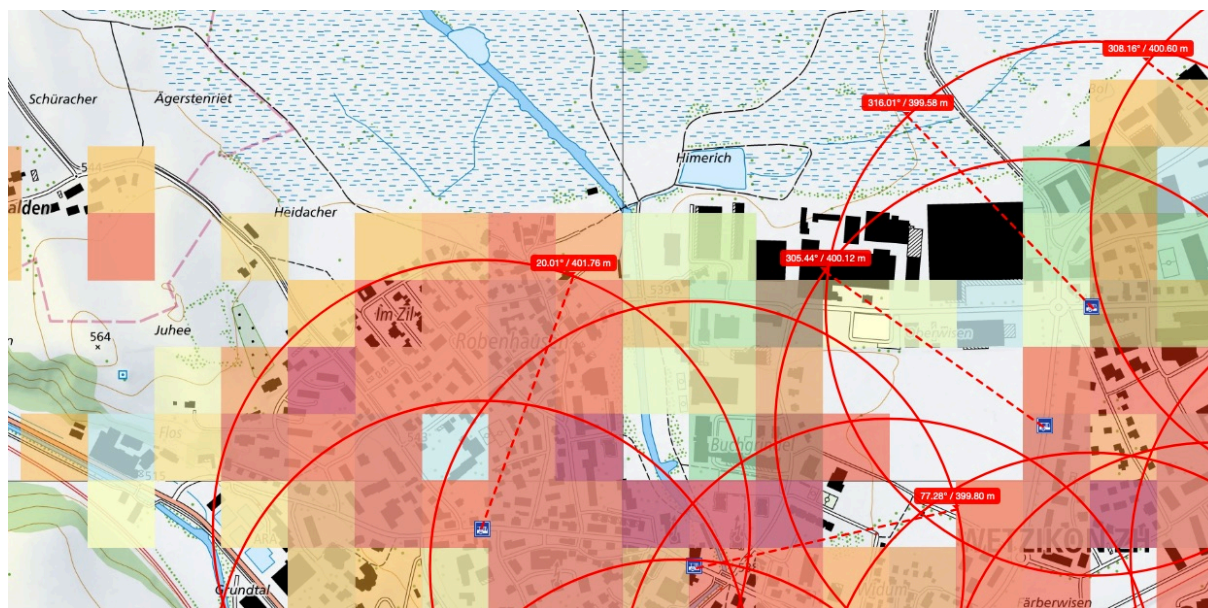


Bild 14: Lücken ausserhalb 400m: nördlich von Robenhausen und der Motorenstrasse entlang des Riets.

Mit den Linien 852 und 853 wurde im Konzept 2008 auf die Befahrung des Dorfbereichs verzichtet um Robenhausen einen Viertelstundentakt anzubieten und zudem wurde die Befahrung des Dorfbereichs mit den geplanten Gelenkbussen skeptisch beurteilt. Im Industriebereich würde eine Haltestelle eine neue Linie auslösen. Alle Ziele befinden sich in 500 m Luftlinie zur nächsten Haltestelle. Eine schwierige Ausgangslage für eine sinnvolle Buserschliessung (auch hier gilt Anhang 1 - §4a, vgl. Kapitel Rufbus). Auch dieses Gebiet ist geeignet für Fördermassnahmen für einen ergänzenden Sharing-Langsamverkehr.

4.2.3 Zeitliche Verfügbarkeit

Während der Hauptverkehrszeiten wird mit Ausnahme des Gebietes Schornäglen auf allen Bus-Achsen ein 15'-Takt angeboten.

In Robenhausen sowie auf der Bahnhofstrasse wird ein solcher beinahe ausnahmslos angeboten, immerhin werktags tagsüber auch auf der Spitalstrasse.

Kein Angebot besteht dafür an Wochenenden und abends auf der Weststrasse sowie im Raum Schornäglen.

Als mittel- bis längerfristiges Stadtziel ist ein durchgehender Viertelstundentakt vorzusehen.

Taktangebot je Bus-Achse per Dezember 2019:

	Robenhau- sen	Weststrasse	Bahn- hofstrasse	Spi- talstrasse	Schornäglen
Mo-Fr HVZ	15'-Takt	15'-Takt	15'-Takt	15'-Takt	30'-Takt
Mo-Fr NVZ	15'-Takt	30'-Takt	15'-Takt	15'-Takt	- - -
Samstag	15'-Takt	- - -	15'-Takt	30'-Takt	- - -
Sonntag	15'-Takt	- - -	30'-Takt	30'-Takt	- - -
Abends	15'-Takt	- - -	15'-30'-Takt	30'-Takt	- - -

Legende:

Mo – Fr HVZ: Hauptverkehrszeiten morgens und abends während den Pendlerverkehrsspitzen

Mo – Fr NVZ: Nebenverkehrszeit – bei Normalverkehr, Zeit zwischen den Hauptverkehrszeiten und den Randverkehrszeiten.

Abends: In der Regel ab 20 Uhr bis Betriebsschluss auch Randverkehrszeit genannt (Früh- und Spätverkehr mit schwachem Verkehrsaufkommen)

Die genaue Zeitabgrenzung erfolgt aufgrund des jeweiligen Verkehrsaufkommens und der Bahnanschlüsse.

Die Betriebszeiten sind mit folgenden Ausnahmen sehr gut:

Linien 856, 858 und 859, die an Samstagen und Sonntagen nicht in Betrieb sind. Letztere beiden Regionallinien verkehren sogar Wochentags nur zu den Hauptverkehrszeiten. Da in beiden zugehörigen Einzugsgebieten über 1'500 Personen leben, ist eine vollwertige Bedienung gerechtfertigt.

Es empfiehlt sich nachfrageorientiert die Achsen mittelfristig auf einen Viertelstundentakt zu verdichten und somit alle Anschlüsse auf die S-Bahnen zu bedienen.

4.2.4 Anschlüsse / Ausrichtung auf Wunschlinien

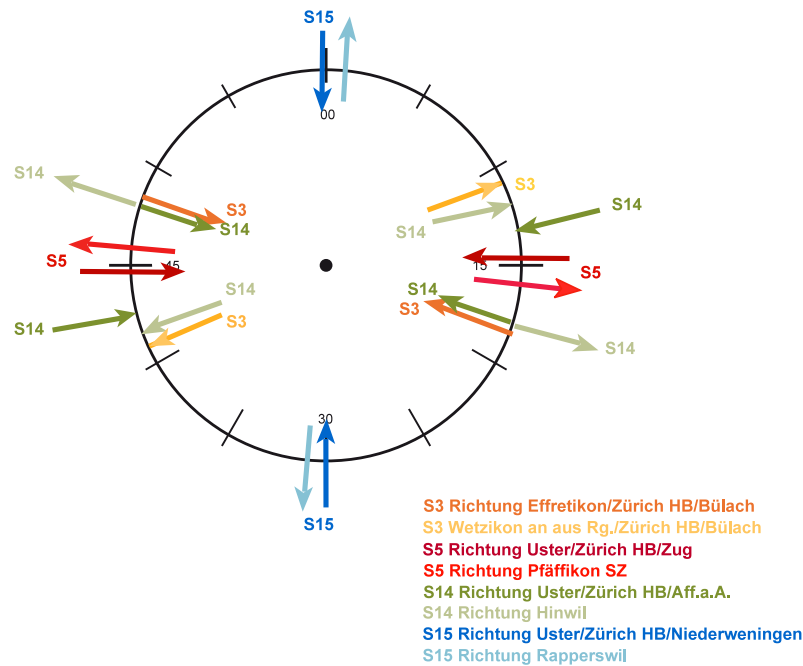


Bild 15: Anschlussuhr Bahnhof Wetzikon (Abbildung einer Stunde): mit Ankunft und Abfahrt der S-Bahnen während einer Referenzstunde (Takt ganzer Tag)

Am Bahnhof Wetzikon kreuzen sich die schnellen S-Bahnlinien S5/S15 und ermöglichen optimale Anschlüsse in beide Richtungen im 15'-Takt. Anschlüsse zu den Linien S3 und S14 sind ebenfalls möglich (jeweils im 30'-Takt gemeinsam mit S5-Anschluss). Täglich benützen ca. 20'000 Reisende den Bahnhof Wetzikon (Quelle: Fahrgastauswertung 2018, SBB) und 11'500 Fahrgäste benützen am Bahnhof Wetzikon den Bus (Quelle: Fahrgastzählung 2018, VZO)

Die Mehrheit der VZO-Fahrgäste steigt am Bahnhof Wetzikon auf S5/S15 um, weshalb das Angebot auf diese Anschlüsse zu optimieren ist.

Durch die Zweirichtungsanschlüsse bei der S-Bahn und das konzentrierte Zusammentreffen aller Regional- und Ortsbuslinien am Bahnhof sind dennoch alle wesentlichen Wunschlinien durch ÖV-Verbindungen abgedeckt.

Linien im Viertelstundentakt können somit die Transportkette mit allen S-Bahnen sicherstellen. Die meisten Linien wählen heute das Konzept, zeitnah an die Anschlüsse 0./15/30/45 zu fahren (kurzer Anschluss) mit einer Standzeit von ca. 10 Minuten am Bahnhof. Der Vorteil ist somit die kurze Reisezeit und eine pünktliche Abfahrt ab Bahnhof. Der Nachteil ist die unproduktive Standzeit sowie die Wartezeit für Umsteiger auf andere Buslinien. Die Linien nach Robenhausen hingegen fahren in die Schnittstelle der Anschlüsse auf Minute 7,5 und haben somit eine 2-3 Minuten längere Reisezeit (langer Anschluss) und je nach Verkehrssituation eine kritische Betriebsstabilität, als Vorteil jedoch keine längeren, unproduktiven Standzeiten am Bahnhof und sichere Anschlüsse in alle S-Bahn-Richtungen.

Anschlüsse Bahnhof Kempten

Der Bahnhof Kempten wäre ideal für Anschlüsse aus Richtung Bäretswil oder Schornäglien mit der S3 Richtung Effretikon und Winterthur. Die Umsteigehaltestelle Kreuzackerstrasse liegt jedoch mit 350m Fussweg 4 Min. vom Bahnhof entfernt und es bestehen aus fahrplan- und infrastrukturtechnischen Gründen keine Anschlüsse (Problem während den Hauptverkehrszeiten: Verkehrsbehinderungen am Ochsenkreisel). Zudem fährt die S3 im Halbstundentakt. Der Fahrplan der Buslinien ist auf den Anschluss am Bahnhof Wetzikon ausgerichtet (in der Regel im 15'-Takt), was einen weiteren Anbindungspunkt stark erschwert.

Bis heute nicht umgesetzt ist der mögliche Anschluss der Linie 856 aus der Motoren- und Weststrasse (Buskonzept 2008), da beim Bahnhof kein Wendeplatz und keine Unterführung besteht.

Heute lebt der Bahnhof hauptsächlich vom direkten Einzugsgebiet und gehört mit 2'000 Ein- und Aussteigern pro Tag zu den stark frequentierten Haltestellen der Stadt Wetzikon.

4.3 Fahrgastaufkommen - Erfolgskontrolle

Aufgrund des Fahrgastpotentials in den festgelegten Korridoren / Linienabschnitten (vgl. Bild 4+5) und den aktuellen Ein- und Aussteigern an den Haltestellen lässt sich der Erfolg im betrachteten Abschnitt feststellen. Dabei nicht berücksichtigt sind die Potentiale der Publikumsanlagen (z.B. Kunden eines Grossverteilers, Besucher im Spital, Schüler und Weitere). Da sich die wichtigen Publikumsanlagen auf bestimmte Korridore konzentrieren, wird dort ein entsprechender Erfolg erwartet (vgl. Bahnhofstrasse).

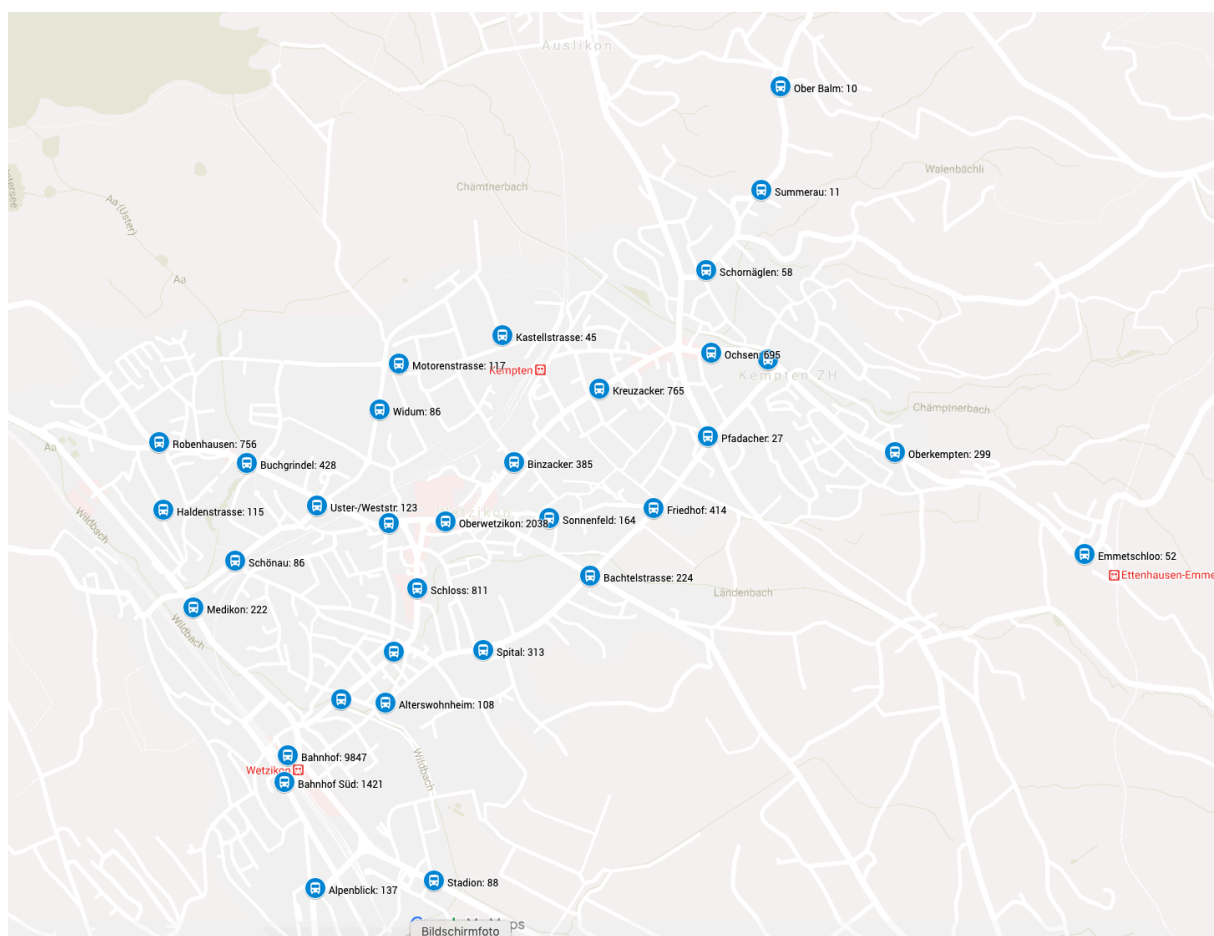


Bild 16: Bushaltestellen Wetzikon mit durchschnittlichen Ein-/Aussteigern pro Tag 2018 (Quelle: VZO)

Die meist benützten Haltestellen sind an der Bahnhofstrasse vom Ochsen bis zum Bahnhof und in Robenhausen. Besonders enttäuschend benützt sind die Haltestellen Schornäglén und Pfadacher, die nur in der Hauptverkehrszeit bedient werden.

Anzahl Ein- und Aussteiger auf die S-Bahn geben die SBB wie folgt an:

Kempten: 2'000 pro Tag

Wetzikon: 20'000 pro Tag

Die Erfolgskontrolle in den Korridoren ist ein Abbild des jeweiligen Busangebotes. So verzeichnen wie erwartet die Korridore Ochsen / Bahnhofstrasse eine überdurchschnittliche Benützung (Bild 17). Der ganze Zentrumsbereich mit 160% dank Kunden und Lernenden verzeichnet den grössten Wert. Unter dem Durchschnitt mit ca. 65%, trotz guter Bedienung, sind die Korridore Robenhausen, Spital und Oberkempfen/Emmetschloo, alles Gebiete mit einem hohen Anteil an Bewohnern. Beim Korridor Spital wird die Nähe zum gut bedienten Korridor Bahnhofstrasse Fahrgäste abziehen. Dasselbe gilt auch für den Korridor Motorenstrasse und das Einzugsgebiet Sonnenfeld. Zusätzlich sorgen die eingeschränkte Betriebszeit und die Nähe zum Bahnhof Kempten im Korridor Motorenstrasse für den schlechten Wert von 28%. Besonders schlecht sind die Werte mit ca. 6% im Gebiet Schornäglen und um den Kreisel Pfadacher, da die beiden Einzugsgebiete nur in der Hauptverkehrszeit bedient werden. Der hohe Wert im Korridor Ochsen weist darauf hin, dass Viele den weiteren Weg vom Pfadacher und Schornäglen zum gut bedienten Korridor mit einem Viertelstundentakt wählen.

Die Benützung um den Bahnhof Wetzikon ist wenig aussagekräftig, da viele den direkten Fussweg und Einstieg am Bahnhof suchen.

Handlungsbedarf zeigen klar die Korridore Motorenstrasse, Schornäglen und allenfalls Pfadacher, die mit mehr als 1'500 Einwohnern eine bessere Bedienung erwarten.

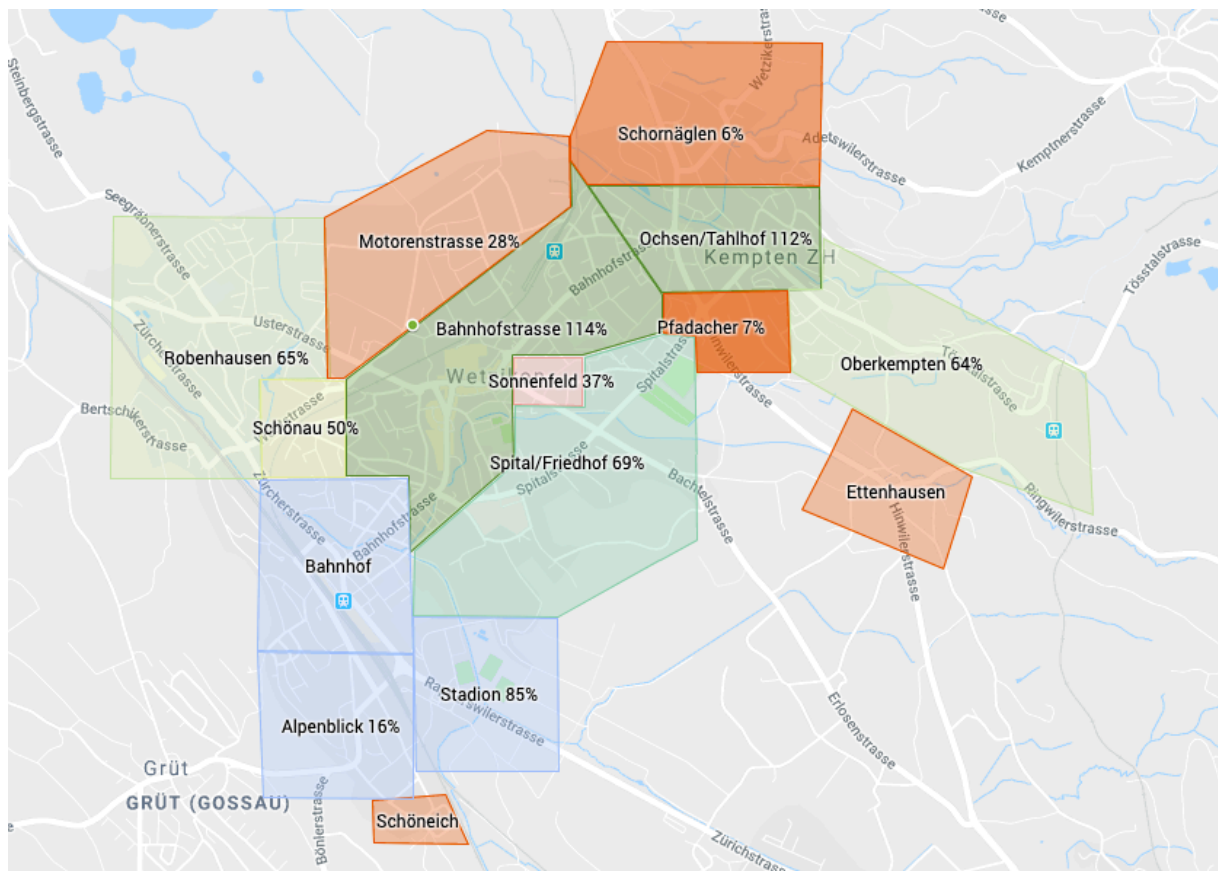


Bild 17: Erfolgskontrolle der durchschnittlichen Busbenützung im Korridor: Rote Gebiete mit Handlungsbedarf (Benützung kleiner als $\frac{1}{4}$ des Durchschnitts), Ettenhausen und Gewerbegebiet Schöneich heute ohne Erschliessung. Blaue Gebiete im Bereich des Bahnhofs sind nicht auswertbar.

Entlastung durch Schnellkurse:

Auf der ganzen Linie steigen die Fahrgäste kontinuierlich zu. Es gibt also keinen eigentlichen Hotspot (z.B. Bäretswil), ab diesem ein Schnellkurs eine attraktive Lösung anbieten könnte. Die Engpässe ergeben sich ab der Haltestelle Ochsen, auf Stadtgebiet von Wetzikon, es empfiehlt sich deshalb die Entlastung in Wetzikon ohne Schnellbus.

4.5 Betriebsstabilität

Die Buslinien werden alle sehr effizient durch die VZO betrieben, d.h. dass die Linien keine oder nur wenig Zeitreserven auf den Umläufen aufweisen. Dieser Betrieb ist nur möglich, wenn weitgehend alle betrieblichen Hindernisse gelöst werden. Dies betrifft vor allem Verlustzeiten an den Knoten. Die nötige Pünktlichkeit dient dabei ausschliesslich dazu, die Anschlüsse auf die S-Bahn sicherzustellen.

Die Zuverlässigkeit ist heute primär auf den Linien 857 und 869 nicht gegeben (bis zu 20% verpasste Anschlüsse an die S5 am Bhf. Wetzikon).

Weitere problematische Linien: 850, 851 und Linien von Schornäglen (858), die am Ochsenkreisel stecken bleiben. Massnahmen am Ochsenkreisel sind dringend nötig (z.B. Pfortnerung des Verkehrs, Bevorzugung mit Lichtsignalanlage, Fahrbahnhaltestellen zum Kreisel) und an weiteren Knoten zu überprüfen.

Linie 857: Die sehr knappe Umlaufzeit führt vor allem in der Hauptverkehrszeit, auf der Rückfahrt zum Bahnhof, zu verpassten Anschlüssen. Durch die allgemeine Verkehrszunahme sowie durch mögliche Temporeduktionen auf Linienabschnitten wird sich die Pünktlichkeit weiter verschlechtern. Zudem fährt die Linie einen Umweg über den Kreisel beim Stadthaus (links abbiegen verboten).

Mögliche Massnahmen:

- Links abbiegen für Busse auf die Bahnhofstrasse ermöglichen.
- Linie verkürzen oder ersetzen
- Keine Temporeduktionen oder Linienführung auf Bachtelstrasse umlegen (als Einzelmassnahme nicht geeignet).

Generell zu Linienabschnitten mit möglichen Temporeduktionen:

Im Rahmen der kommunalen Lärmsanierung wurde die Einführung von Tempo 30 aus Gründen des Lärmschutzes untersucht und aus akustischer Sicht zur Umsetzung empfohlen. Zusätzlich wurden in der Studie Strategie Strassennetz lineare Verkehrsberuhigungsmassnahmen definiert.

Durch die Anfahrt von Haltestellen ist die mittlere Geschwindigkeit eines Busses im Stadtgebiet limitiert. Trotzdem müssen aus Gründen der Betriebssicherheit zusätzli-

che Zeitpuffer kalkuliert werden. Bei Linien mit bereits ungenügender Zuverlässigkeit, wie der Linie 857 ohne Reserven, kann dies der eine Grund zuviel sein.

Grundsätzlich müssen in künftigen Linienabschnitten mit geplanten Temporeduktionen, die Linien auf Reservezeiten, Anfälligkeiten auf Verspätungen, verpasste Anschlüsse etc. geprüft werden. Andererseits ist abzuklären ob mit Massnahmen an Knoten, streichen einer Haltestelle oder Verkürzung einer Linie, die entsprechenden Verlustzeiten wieder gutgemacht werden können (gilt aktuell für Linien 857 und 869 und ist zu prüfen für Linien 852 und 853 sowie 862 und 867 aufgrund des neuen Kreisels und der neuen Haltestelle bei der Kreuzung Guyer-Zeller-Strasse/Grüningerstrasse).

Zu beachten ist zudem, dass bei reduzierten Geschwindigkeiten resp. der dazu nötigen baulichen Massnahmen, Velofahrer meist nicht überholt werden können, da die Geschwindigkeitsdifferenz zu gering ist. In jeweiligen Fällen kann dies einen betroffenen Kurs auf dem Abschnitt zusätzlich verspäten.

Generell zu Massnahmen an Knoten: Moderne Massnahmen zur Pünktlichkeit von Bussen in der Hauptverkehrszeit gehen selten zu Lasten des MIV. Das Fahrzeugäquivalent eines Busses beträgt 2-3 Pw. Es gilt meist, die Räumzeiten vor Knoten für den Bus zu optimieren. Das kann mit Fahrbahnhaltestellen oder Pförtneranlagen sowie durch geschickte Nutzung der Fahrspuren gelingen. Kann mit solchen Massnahmen der zusätzliche Einsatz eines Busses vermieden werden, spart die öffentliche Hand bei den Betriebskosten jährlich ca. Fr. 400'000. Somit sind Massnahmen am Ochsen, im Zentrum und rund um den Bahnhof zielführend, dringlich und die günstigste Lösung.

Weitere Verlustzeiten:

- In Wetzikon ist der Ticketverkauf im Fahrzeug möglich und verursacht zusätzliche Wartezeit. Obwohl der Ticketverkauf online stetig wächst, ist eine Überprüfung möglicher Automaten auf Stadtgebiet sinnvoll, oder allenfalls hilft eine regelmässige Information der Kunden, diese Verlustzeiten klein zu halten.

Zusammenfassung der wichtigen Massnahmen:

- Dringliche Massnahmen an Knoten zugunsten der Anschlusssicherheit sind schnell umzusetzen: Ochsen, Zentrum/Oberwetzikon, Raum Bahnhof (die Massnahmen aus der Strategie Strassennetz verfolgen diese Zielsetzung).
- Temporeduktionen nicht auf Bus-Achsen umsetzen. Falls doch, dann Verlustzeiten kompensieren an Knoten, Reduktion Haltestellen, Linienverkürzungen und Umlegungen oder im besten Fall sind Umlaufreserven zu verkürzen.
- Ausgestaltung der Haltestellen möglichst auf das Buskonzept ausrichten (teilweise bereits in Planung/Umsetzung)

5. Konzeptbausteine, Varianten

5.1 Planungsgrundsätze und Ziele

Aufgrund der Aktualisierung der Grundlagen und der Erfolgskontrolle können folgende Grundsätze abgeleitet werden:

- Konsequente Umsetzung des Konzeptes 2008: Linien und Betriebszeit
- Kapazität und Betriebsstabilität primär um die Anschlüsse auf die S-Bahn sicherzustellen
- Priorisierung der Massnahmen nach Fahrgastpotential, Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit
- Ausbau der Infrastruktur (gemäss Konzept 2008): Zugangswege zu Haltestellen, Haltestellen, Wendeplätze, Knotenpriorisierung zu Gunsten ÖV für Anschlusssicherheit
- Reaktion auf Erschliessungswünsche mit kleinem Fahrgastpotential (z.B. Rufbus)

Führt man alle Ergebnisse aus den Analysen, Wünschen und Ideen von Bürgern, Fahrgästen, politischen Instanzen und Fachleuten zusammen, ergeben sich für das neue Konzept folgende Ziele:

Zielerfüllung

1. Stabilität, Kapazität:
 - Kapazitäten sichern: Spital, Schulen, Bahnhofstrasse sowie 851 Kurse von/nach S15
 - Betriebsstabilität erhöhen/erreichen
2. Betriebszeiten ausdehnen und Takt verdichten:
 - Betriebszeiten nachfrageorientiert an Werktagen und Wochenenden/Randstunden ausbauen
3. Angebotsverbesserungen:
 - Quartiere mit grossem Fahrgastpotential städtische Erschliessung zum Viertelstundentakt etappenweise ausbauen
 - Quartierverbindungen stärken
 - Direktverbindungen aus Richtung Gossau ins Zentrum Wetzikon (durch Linienverbindungen mit kurzen Haltezeiten am Bahnhof Wetzikon)
 - Bahnhof Kempten stärken: Busanschluss, kürzere Fusswege
 - Fusswege verkürzen mit neuen Haltestellen
4. Weitere Angebotsverbesserungen durch die Stadt Wetzikon zu finanzieren:
 - Ettenhausen erschliessen
 - Rufbus für Ziele mit kleinem Fahrgastpotential

5.2 Konzeptbausteine

Das Buskonzept wird aus ergänzenden Bausteinen weiterentwickelt, die die gesetzten Ziele am besten erfüllen. Im Bericht abgebildet sind Bausteine und deren Varianten, die gemäss Diskussion in der Arbeitsgruppe zielführend sind. Aus den Bausteinen und Varianten hat die Arbeitsgruppe schliesslich eine ausgewogene Auswahl für das favorisierte Buskonzept getroffen.

Folgende Bausteine stärken den öffentlichen Verkehr und folgen den Planungsgrundsätzen und Zielen. Vereinzelt werden nicht zielführende Varianten aufgeführt und mit ihren Nachteilen verworfen, um den Ablauf der Diskussionen widerzugeben.

5.2.1 Erschliessung Schornäglien

Das Gebiet Schornäglien zählt künftig 1'600 Einwohner und 240 Arbeitsplätze, was ein Fahrgastpotential von täglich 800 Ein- und Aussteigern ergibt. Die beiden Linien 858, 859 bedienen das Gebiet in den Hauptverkehrszeiten von Montag bis Freitag im Halbstundentakt und zählen an den beiden Haltestellen Schornäglien und Summerau lediglich 70 Ein- und Aussteiger pro Tag. Das Gebiet verdient als Zielzustand einen vollwertigen Busbetrieb Montag bis Sonntag im Halbstundentakt mit einer Verdichtung zu den Hauptverkehrszeiten zum Viertelstundentakt. Im Quartier befinden sich keine Einkaufseinrichtungen und Dienstleistungsstellen. Die Ergänzung mit einer zusätzlichen Line über die Bahnhofstrasse zum Zentrum ist deshalb sinnvoll. Zudem könnte diese Linie auf der Bahnhofstrasse auch längerfristig die nötige Kapazitätsergänzung vom Ochsen bis zum Bahnhof sicherstellen. Und auf die heutigen Zusatzkurse der Linien 850 und 851 könnte verzichtet werden.

Es empfehlen sich ab Ochsen zur Summerau neue Haltestellen, um die Wohnquartiere mit kurzen Gehwegen besser zu erreichen: Bergliweg (Gebiet heute nicht erschlossen) und Haltestelle Schornäglien zur Adetswilerstrasse verschieben. Die Linie braucht eine Wendemöglichkeit mit Standplatz für Gelenkbusse z.B. am Siedlungsrand bei der Haltestelle Summerau.

Bei allen Varianten liegt die nötige Umlaufszeit über 20 Minuten, die schlanke Anschlüsse am Bahnhof Wetzikon erlauben würden. Die Umlaufszeit von 30 (28) Minuten darf nicht überschritten werden, um die Linie effizient mit einem Bus im Halbstundentakt betreiben zu können. Somit ergeben sich bei allen Varianten längere Umsteigezeiten am Bahnhof Wetzikon.

Die Ausgangslage und die Ziele zeigen 3 Varianten:

- Variante 1.1: Neue Linie verkehrt entlang der heutigen Linienführung 858 und 859 als Taktergänzung dieser Linien über die Spitalstrasse.
- Variante 1.2: Neue Linie verkehrt über die Bahnhofstrasse, um die Quartierverbindung zum Zentrum einzuführen und die Kapazität der Linien 850 und 851 sicherzustellen.

- Variante 1.3: Neue Linie verkehrt über die Bahnhofstrasse – Bachtelstrasse – Spitalstrasse als Spar- und Kompromisslösung mit Verzicht auf die Linie 857. Gleiche Linienführung für die bestehenden Linien 858 und 859.

Als Bestvariante resultiert die Variante 1.2 mit einer Linienführung Schornäglen – Bahnhofstrasse – Bahnhof Wetzikon.

Variante 1.1: Linienführung 858, 859 – Spitalstrasse

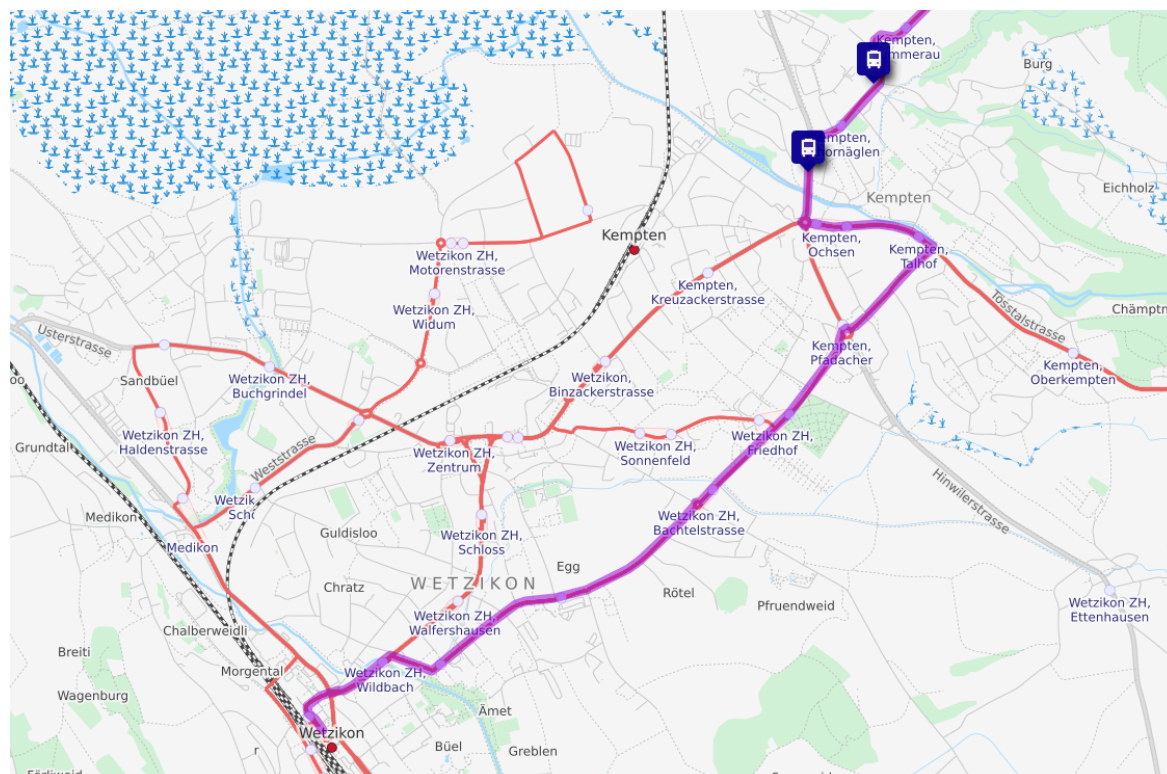


Bild 19: Variante 1.1 Linie Schornäglen identisch mit Linien 858 und 859, die in der Hauptverkehrszeit fahren; mit neuen Haltestellen: Berglistrasse und verschoben die Haltestelle Schornäglen.

Betriebsdaten	
Betriebszeit	Montag-Sonntag Ganztagesbetrieb
Takt / Anschluss	30' / Anschluss S5/S14 am Bhf. Wetzikon Mit 858, 859 15' Hinketakt in Lastrichtung (Taktfolge um 2-3 Minuten verschoben) – Anschlüsse auf alle S-Bahnen
Umlaufzeit	30-Min.-Umlauf (Fahrzeit ca. 24 Min.)
Reserve	Ca. 4 Minuten am Wendepunkt Schornäglen
Anzahl Busse ganzer Tag	1 Gelenkbus (GB)
weitere Linien im Einzugsgebiet	in der Hauptverkehrszeit: 858, 859 mit gleicher Linienführung ab Summerau
Infrastruktur	Wendeschleife Schornäglen, neue Haltestellen empfohlen

Vorteile	Nachteile
- Vollwertige Erschliessung Schornäglen - Ganztägige Bedienung Hast. Pfadacher - Effizienter Buseinsatz (1 Bus)	- Fahrplan Vormittag, Nachmittag nach Lastrichtung (im Halbstundentakt) - mindestens in Gegenlastrichtung keine kurzen Anschlüsse möglich - Weiterhin keine Verbindung zum Zentrum - Zu grosse Kapazität auf der Spitalstrasse - Keine Kapazitätsergänzung für die Linien 850 und 851

Im Konzept 2008 wurde die Linie als Ganztagesbetrieb auf den Linienabschnitten 858 und 859 empfohlen. Aufgrund der schlechten Benützung im Schornäglen während der Hauptverkehrszeit sowie dem Kapazitätsengpass auf der Bahnhofstrasse werden neue Varianten entworfen, die zusätzlichen Nutzen aufzeigen (Variante 1.2 und 1.3).

Variante 1.2: Bahnhofstrasse (Best-Variante)

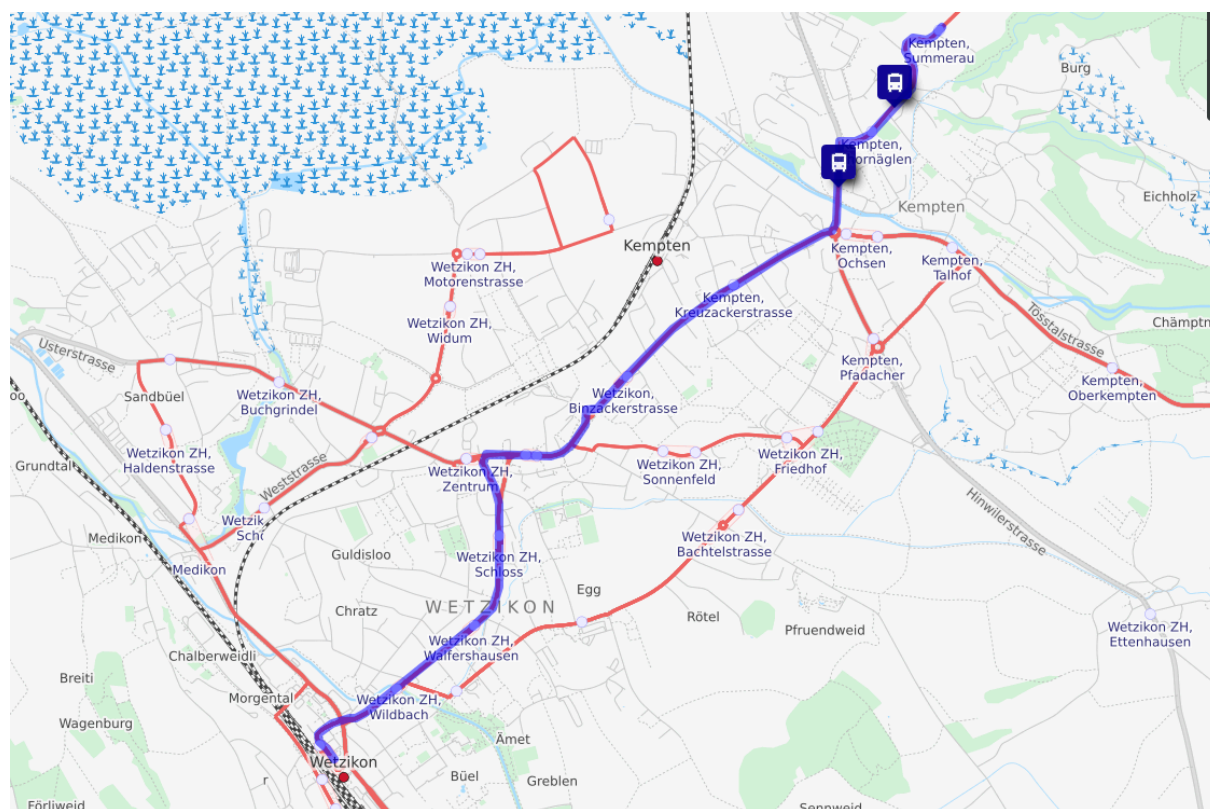


Bild 20: Variante 1.2 Linie Schornäglen - Bahnhofstrasse mit neuen Haltestellen: Berglistrasse und verschoben die Haltestelle Schornäglen.

<i>Betriebsdaten</i>	
Betriebszeit	Montag-Sonntag Ganztagesbetrieb
Takt / Anschluss	30' / Anschluss S5/S14 und S3 am Bhf. Wetzikon Hauptverkehrszeiten: 15' Takt als Kapazitätsergänzung der Linien 850, 851
Umlaufszeit	30-Min.-Umlauf (Fahrzeit ca. 22 Min.)
Reserve	Ca. 6 Minuten am Wendepunkt Schornäglen
Anzahl Busse ganzer Tag	Gelenkbusbetrieb (im 30'-Takt 1x, im 15'-Takt 2x)
weitere Linien im Einzugsgebiet	Bahnhofstrasse: Kapazitätsergänzung Linien 850, 851
Infrastruktur	Wendeschleife Schornäglen (gelenkbustauglich), neue Haltestellen empfohlen

Vorteile	Nachteile
- Vollwertige Erschliessung Schornäglen - Quartierverb. Schornäglen-Zentrum - Kapazitätsergänzung Linien 850, 851 - Verzicht auf Zusatzkurse (Kapazität) - Effizienter Buseinsatz	- Doppelfahrten mit Linien 858/859 im Schornäglen-Quartier in der Hauptverkehrszeit

Die Linienführung auf der Bahnhofstrasse unterstützt neu drei wichtige Ziele: Die Kapazität der Linien 850 und 851 kann sogar langfristig sichergestellt werden und unterstützt somit die Betriebsstabilität. Und als wichtigste Quartierverbindung ist die Fahrt ins Zentrum direkt möglich.

Variante 1.3: Bahnhofstrasse – Bachtelstrasse – Spitalstrasse

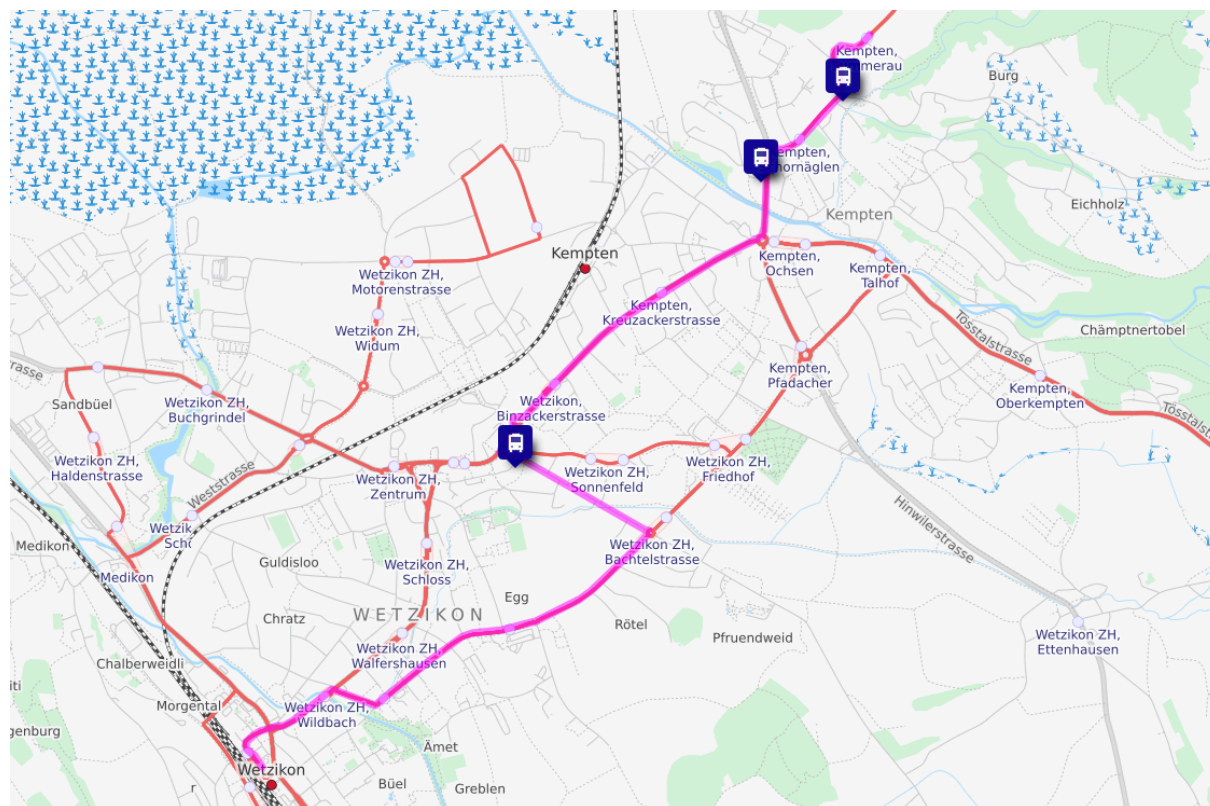


Bild 21: Variante 1.3 Linie Schornäglen mit neuen Haltestellen: Bachtelstrasse Zentrum, Berglistrasse und verschoben die Haltestelle Schornäglen.

Betriebsdaten	
Betriebszeit	Montag-Sonntag Ganztagesbetrieb
Takt / Anschluss	30' / Anschluss S5/S14 am Bhf. Wetzikon, Option: Mit 858, 859 15' Hinketakt in Lastrichtung (Taktfolge um 2-3 Minuten verschoben) – Anschlüsse auf alle S-Bahnen
Umlaufzeit	30-Min.-Umlauf (Fahrzeit ca. 22 Min.)
Reserve	Ca. 6 Minuten am Wendepunkt Schornäglen
Anzahl Busse ganzer Tag	1 Gelenkbus (GB)
weitere Linien im Einzugsgebiet	in der HVZ: 858, 859 (optional gleiche Linienführung) Bahnhofstrasse Kapazitätsergänzung Linien 850, 851 Linie 857 auf Spitalstrasse (optional Verzicht auf 857)
Infrastruktur	Wendeschleife Schornäglen (gelenkbustauglich), neue Haltestellen empfohlen

Vorteile	Nachteile
- Vollwertige Erschliessung Schornäglen - Quartierverb. Schornäglen-Zentrum - Kapazitätsergänzung Linien 850, 851 - Verzicht auf Zusatzkurse (Kapazität) - Könnte Linie 857 ersetzen - Effizienter Buseinsatz (1 Bus)	- Fahrplan Vormittag, Nachmittag nach Lastrichtung (im Halbstundentakt) - Keine kurzen Anschlüsse möglich

Falls die Optionen umgesetzt werden, dh. Verzicht auf die Linie 857 und Linie 858 und 859 neu ebenfalls über die Bahnhofstrasse, sind die Haltestellen Friedhof, Sonnenfeld und Pfadacher nicht mehr bedient. Das Buskonzept müsste somit mit einer neuen Linie Pfadacher (Ettenhausen) ergänzt werden.

Als Weiterführung der Linie 857 zum Schornäglen angedacht sowie als kostengünstigste Erschliessung ergeben sich mit diesen Optionen 857 und 858, 859 gegenüber der heutigen Bedienung zusätzliche Nachteile durch längere Wege zu den Haltestellen.

5.2.2 Linie 857 (Fahrplanstabilität)

Die Linie 857 ergänzt den Takt in der Hauptverkehrszeit auf der Spitalstrasse und bietet einen Ganztagesbetrieb bis Zentrum mit kurzen Anschlüssen. Auf Wunsch der Stadt Wetzikon bietet die Linie eine kleine Tangente vom Zentrum zum Friedhof/Spital und bedient dazwischen erfolgreich die Haltestelle Sonnenfeld. Der Tangentialbetrieb zählt jedoch nur wenige Einsteiger pro Tag (< 1 Fahrgast pro Kurs ab Zentrum) und bestätigt das Resultat aus dem Konzept 2008, das die Tangente Friedhof – Robenhau- sen aufgrund der tiefen Fahrgastzahlen nicht weitergeführt hat. Hingegen zählt die Linie in der Hauptverkehrszeit bis 8 Fahrgäste pro Kurs bis Oberwetzikon, was die Möglichkeit unterstreicht, eine Linie über Oberwetzikon als Kapazitätsreserve einzusetzen (vgl. Varianten Linie Schornäglen).

Vor allem in der Hauptverkehrszeit ist die Fahrplanstabilität nicht gewährleistet und der Kurs oft verspätet und somit die Anschlüsse auf die S-Bahn gefährdet. Die heutige Linie macht nur Sinn, wenn die Anschlüsse gesichert sind.

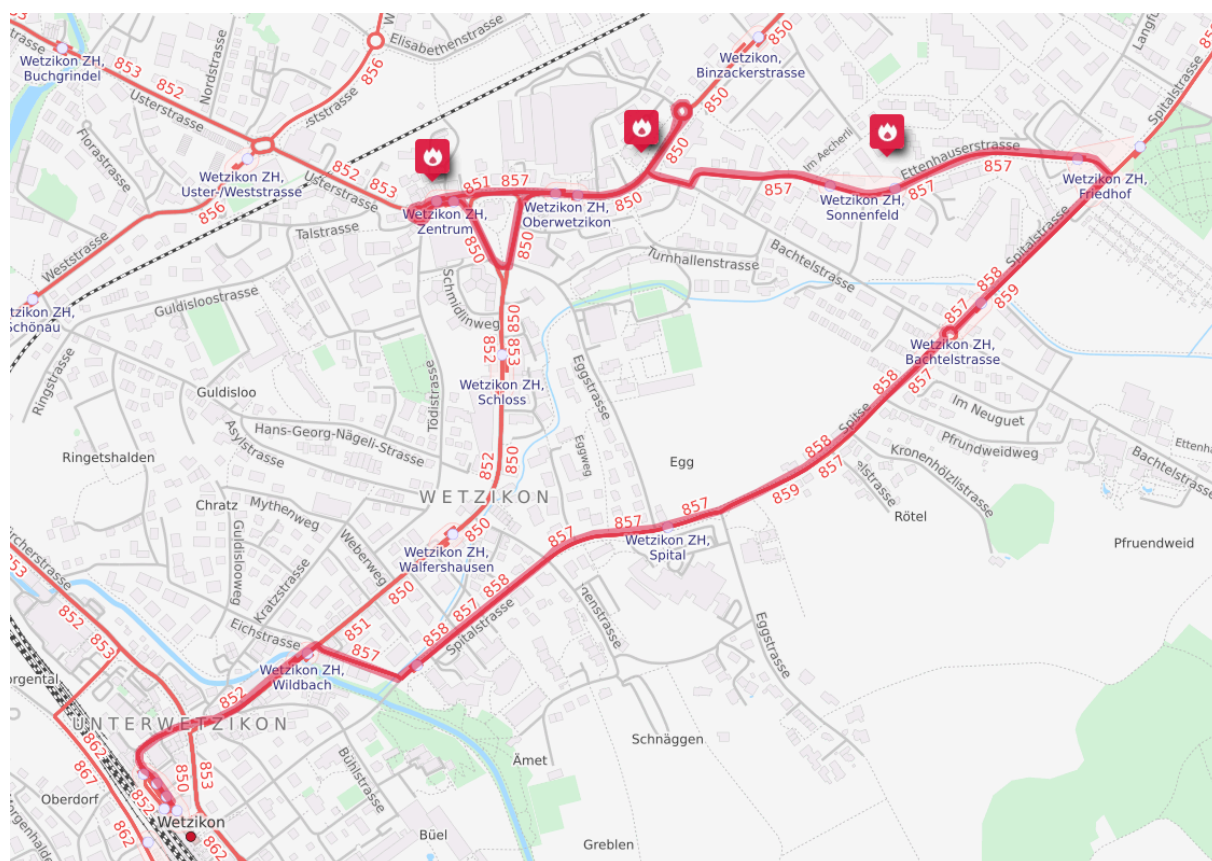


Bild 22: Linie 857 verpasst Anschlüsse und muss betriebssicher angepasst werden. Zeiteinsparungen ergeben sich aus folgenden Massnahmen (rote Marke von links nach rechts): Linksabbieger für Bus von der Bachtelstrasse in die Bahnhofstrasse (oder keine Bedienung der Haltestelle Zentrum) (oder zur Hauptverkehrszeit wenden via Sonnenfeldstr./Bachtelstr. ohne Bedienung Hast. Oberwetzikon und Zentrum).

Zur Anschlusssicherung der Linie 857 sind die drei nachfolgenden Varianten möglich. Als Bestvariante ist klar die Variante 2.1 mit Verkürzung der heutigen Fahrzeit zu favorisieren gegenüber den Varianten mit längeren Anschlüssen oder sogar Linienverzicht.

Variante 2.1: heutige Fahrzeit verkürzen (Best-Variante)

Links abbiegen für Busse am Knoten Bahnhofstrasse / Bachtelstrasse erlauben (Fahrzeitgewinn ca. eine Minute). Dazu müsste die Infrastruktur angepasst werden und allenfalls eine Unterstützung mit einer Signalanlage geprüft werden. Der Fahrplan bleibt unverändert.

Ergänzende Möglichkeiten während den Hauptverkehrszeiten:

- Verzicht auf die Bedienung der Haltestelle Zentrum (Zeitersparnis zusätzlich 1 Minute).
- Bei möglichen Temporeduktionen auf der Linie wendet die Linie nach der Hast. Sonnenfeld via Sonnenfeldstrasse, Bachtelstrasse und Ettenhauserstrasse zurück zur Hast. Sonnenfeld. Somit entfällt die Bedienung der Haltestelle Zentrum und der Haltestelle Oberwetzikon.

Vorteile	Nachteile
- Weiterbestehen Linie 857 (inkl. Verbindung von/nach Zentrum) - Fahrplanstabilität verbessert	- Infrastrukturanpassungen am Knoten Bachtel-Bahnhofstr. - Während den Hauptverkehrszeiten allfällige Linienverkürzung ohne Bedienung der Hast. Zentrum

Bemerkung (Juni 2020): Die Ermöglichung des Linksabbiegens für den VZO Bus wurde zusammen mit den VZO und dem Amt für Verkehr bereits angegangen. Da die umfassende Sanierung der Bachtelstrasse in den Jahren 2022 - 2023 angedacht und die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzept im Zentrumsbereich angezeigt ist, bietet sich gegenwärtig der geeignete Zeitpunkt der punktuellen Lösungsfindung. Wie die gemeinsame Lösung aussehen wird, ist Gegenstand der Abklärung.

Variante 2.2: Fahrplanstabilität durch Verzicht auf kurze Anschlüsse

Der Verzicht auf kurze Anschlüsse am Bahnhof Wetzikon verlängert die Umlaufszeit von 20 auf 28 Minuten (Abfahrt und Ankunft zur Minute 7,5 am Bahnhof), was eine Weiterführung der Linie sogar in den Raum Uster-/Weststrasse ermöglichen würde (Wendeplatz offen).

Dadurch entfällt jedoch die heutige Taktergänzung in der Hauptverkehrszeit auf der Spitalstrasse durch die Linien 858 und 859. Um den Viertelstundentakt weiterhin anbieten zu können, müsste zur Hauptverkehrszeit ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden und es entstehen teilweise Doppelfahrten mit den Linien 858 und 859.

Vorteile	Nachteile
- Fahrplanstabilität gesichert - Allenfalls gestärkte Tangentialbeziehung - Direkter Umstieg oder Linienverbindung mit 852 und 853 am Bhf. möglich	- Umsteigezeit am Bahnhof +2 Min. (Bahn und Bus) und somit längere Reisezeiten - Fahrgastverlust durch längere Umsteigezeiten und Fahrgastverlagerungen auf andere Linien - Heutiger Viertelstundentakt in der Hauptverkehrszeit auf der Spitalstrasse nur mit einem zusätzlichen Fahrzeug möglich

Variante 2.3: Verzicht auf die Linie 857 und Ersatz mit neuer Linie Schornäglen (Variante 1.3)

Verzicht auf die Tangentiale Zentrum – Friedhof und Ersatz mit neuer Linie Schornäglen mit neuen Haltestellen auf der Bachtelstrasse (Oberwetzikon, Sonnenfeld).

Die Linie Schornäglen ist nur mit langen Anschlüssen möglich (Ankunft und Abfahrt zur Minute 7,5 am Bahnhof). Dadurch entsteht ein unregelmässiger Takt zum Spital, der nur mit einem zusätzlichen Fahrzeug behoben werden könnte. Zusätzlich ergeben sich Nachteile für die Haltestellen Friedhof und Sonnenfeld. Die Haltestelle Friedhof wird nicht mehr den ganzen Tag bedient und zur Ersatzhaltestelle Sonnenfeld auf der Bachtelstrasse werden die Fusswegdistanzen grösser.

Vorteile	Nachteile
- Günstige, effiziente Lösung	- Lange Anschlüsse und unregelmässiger Takt zum Spital - Keine ‚Minitangente‘ mehr - Haltestelle Friedhof nicht ganzer Tag bedient - längerer Fussweg zur Haltestelle Sonnenfeld - Kann später zusätzliche Linie auf der Spitalstrasse erfordern.

5.2.3 Ausbau Linie 856

Im Korridor der Linie 856 wohnen künftig 2'350 Einwohner. Heute ist die Linie ideal auf die 2'000 Arbeitsplätze ausgerichtet mit einem Fahrplan Montag bis Freitag. Aus dem Konzept 2008 fehlt nun der letzte Schritt:

1. Bedienung an allen Tagen und eine Betriebszeit auch in den Nachtstunden.
2. Endhaltestelle am Bahnhof Kempten mit einem Kehrplatz und Unterführung.

Diese beiden Massnahmen unterstützen das Legislaturziel, die Petition Kaspar Spörri, sowie das Postulat Esther Kündig, den Bahnhof Kempten besser zu bedienen.

Mit einer Endhaltestelle am Bahnhof Kempten muss der Fahrplan auf die Anschlüsse der S3 ausgerichtet werden (dh. bei 30'-Takt eine Verschiebung um 15 Minuten). Dadurch entfallen im 30'-Takt die Anschlüsse auf die attraktiveren S-Bahnen am Bahnhof Wetzikon, was zu leichten Fahrgastverlusten führen könnte.

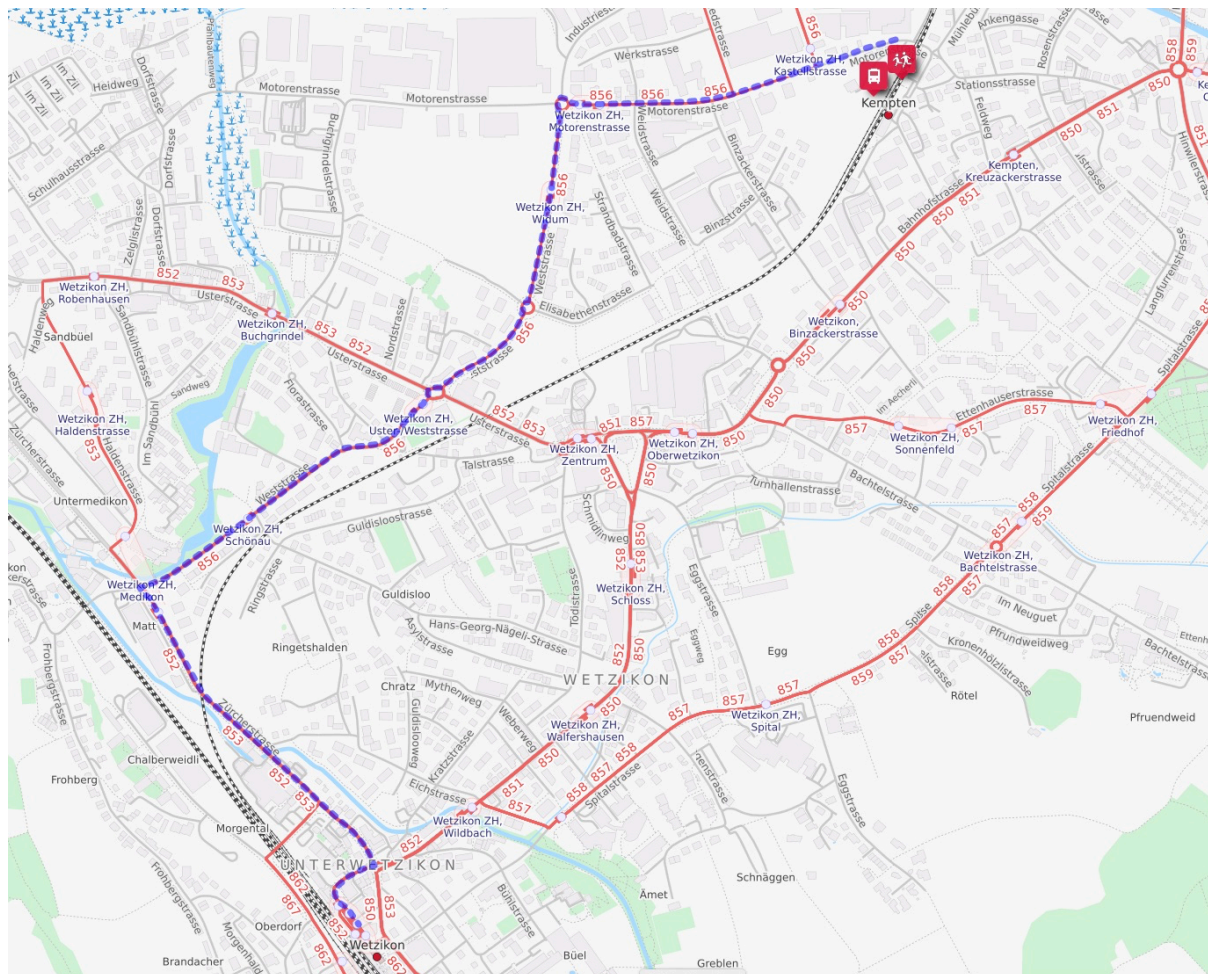


Bild 23: Linie 856 von Montag – Sonntag und länger in der Nacht bedienen, dh. den Fahrplan in Etappen anpassen. Linienführung bis Bahnhof Kempten erfordert Wendepunkt und Personenunterführung.

Vorteile	Nachteile
- Bedienung Mo-So, Betrieb ganzer Tag - Anschluss Korridor auf S3 Richtung Winterthur/Effretikon - Ausbau der Betriebszeiten etappierbar	- Infrastrukturkosten Kehrplatz und Personenunterführung Bhf. Kempten - Zusätzliche Kurse mit tiefer Kosten- deckung - Fahrplan 15' zurückversetzen evt. während 30'-Takt mit leichten Fahrgastverlusten (schlechtere Anschlüsse Bhf. Wetzikon)

5.2.4 Linie Pfadacher / Ettenhausen

Für die neue Linie Schornäglen steht der Vorschlag (vgl. Varianten 1.3, evt. 1.2), auch die Linienführungen 858 und 859 über die Bahnhofstrasse zu führen und somit die Kapazität Ochsen – Bahnhof zu stärken. Dadurch werden die Haltestellen Pfadacher und allenfalls Friedhof nicht mehr bedient. Die Bedienung erfolgt heute von Montag bis Samstag in der Hauptverkehrszeit morgens und abends und am Samstag wird die Haltestelle Pfadacher den ganzen Tag über die Bahnhofstrasse bedient.

Eine neue Linie könnte in der Hauptverkehrszeit im 1/2-Stundentakt die Spitalstrasse bis Pfadacher / Ettenhausen bedienen. In Ettenhausen müsste eine effiziente Wende-lösung geschaffen werden.

Mit der Wahl, die Linienführungen 858 und 859 auf der Spitalstrasse zu belassen so-wie die Linie 857 weiterzubetreiben, ergibt sich kein Mehrwert auf dem Stadtgebiet und die Linie müsste durch die Stadt Wetzikon finanziert werden (§20-Leistung).

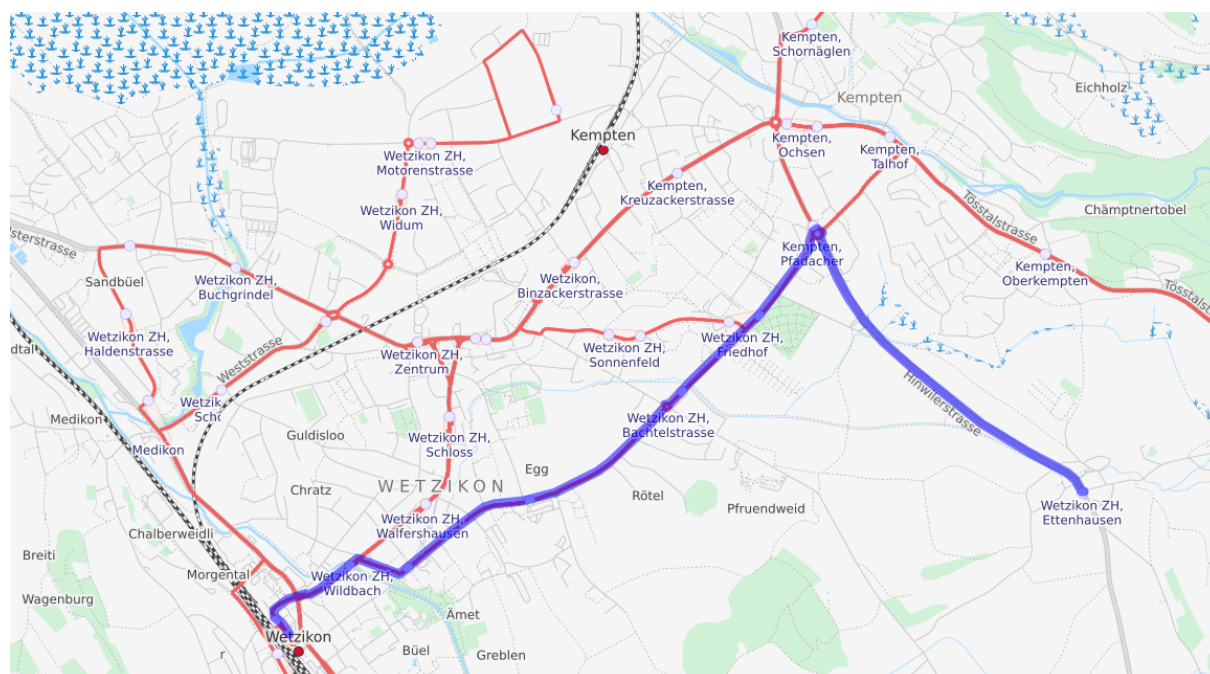


Bild 24: Neue Linie auf Spitalstrasse zum Pfadacher und Optional bis Ettenhausen in der Hauptverkehrszeit im Falle einer neuen Linienführung 858 und 859 oder durch Wegfall der Linie 857.

Vorteile	Nachteile
- Eigene Linie Spitalstrasse - Erschliessung Ettenhausen optional möglich	- Nur eingeschränkter Fahrplan - Fahrgastpotential klein - Nur mit Aufheben der Linie 857 erfolgreich (Entfall Bedienung Raum Sonnenfeld) - Hohe Kosten für wenige zusätzliche Fahrgäste

5.2.5 Bahnhof Kempten

Die wichtigste Busroute führt über die Bahnhofstrasse. Der Bahnhof Kempten liegt etwas abseits und würde für Bewohner hauptsächlich nördlich des Ochsenkreisels und für Bäretswil ein Umstieg auf die S-Bahn Richtung Effretikon / Winterthur bieten. Diverse Wünsche zielen auf eine bessere Einbindung des Bahnhofs ins ÖV-Netz.

Ausgangslage und Fakten zum Bahnhof Kempten:

2'000 Fahrgäste pro Tag Mo-Fr (Bhf. Wetzikon 27'000)

Wichtige ÖV-Haltestelle: Umsteiger auf Bus max. 300/Tag, Direktverbindungen zu Fuss und mit dem Velo aus umliegenden Quartieren sehr wichtig (ca. 1'700/Tag)

Umstieg auf die S-Bahn (S3 Richtung Effretikon) wäre für einen Teil der Fahrgäste aus Richtung Bäretswil sinnvoll

Bahn Halbstundentakt – Bus Viertelstundentakt; nur die Hälfte der Kurse haben/hätten Anschluss auf die S3 (teilweise Linie 851)

Durchfahrer am Kreuzacker/Bhf. Kempten: 4'000 Fahrgäste pro Tag (Umsteigerpotential auf S3 wohl nicht über 5%)

Stationsstrasse für Gegenverkehr mit Bus ungeeignet

Heute keine Bushaltestellen am Bahnhof (Infrastruktur fehlt)

Folgende Lösungen könnten die Attraktivität des Bahnhofs Kempten stärken:

Linienführungen auf der Bahnhofstrasse über die Stationsstrasse zum Bahnhof Kempten führen (Linie 851 mit Anschluss).

Gehwegdistanz zum Bahnhof verkürzen mit neuer Haltestelle Bahnhof Kempten auf der Bahnhofstrasse.

Einzugsgebiet des Bahnhofs für den Langsamverkehr optimieren bzw. erweitern: Unterführung, Mietvelo, E-Scooter

Weiter: Linie 856 zum Bahnhof Kempten führen (vgl. 4.2.3 Linie 856)

Als Bestvariante resultiert dabei Variante 5.2: Neue Haltestellen auf der Bahnhofstrasse verkürzen die Fusswege und verhindern Umwegfahrten für am Bahnhof Kempten durchfahrende Fahrgäste in den Bussen.

Variante 5.1: Linienführung über Bahnhof Kempten:

Durch den Halbstundentakt der S3 haben nicht alle Kurse Anschluss am Bahnhof. Ab Bäretswil wäre die Linie 851 im Halbstundentakt für einen Anschluss geeignet. Die Fahrplanstabilität ist durch den Ochsenkreisel in der Hauptverkehrszeit unsicher und die Anschlüsse am Bahnhof Wetzikon gehen vor. Die Linienführung würde die Fahrzeit für Fahrgäste auf die S15 um ca. 3 Minuten verlängern und die Kurse würden nicht mehr im Takt verkehren. In Richtung Bäretswil müsste zudem die Bahnhofstrasse zweimal gekreuzt werden, was die Fahrzeit zusätzlich belastet, und in der Hauptverkehrszeit ist die Ausfahrt an der Stationsstrasse durch den Verkehr aus der Motorenstrasse zeitweise gestaut (wartende Linksabbieger).

Die Haltestelle Kreuzackerstrasse ist eine wichtige, gut besuchte Haltestelle mit grossem Einzugsgebiet an der Bahnhofstrasse. Diese Haltestelle müsste durch zwei Haltestellen je an der Einfahrt zur Stationsstrasse ersetzt werden. Die zusätzlichen Halte verursachen weitere Zeitverluste. Insgesamt müsste mit 3 Minuten in beide Richtungen geplant werden. Für die 4'000 durchfahrenden Fahrgäste würde sich die Fahrzeit somit spürbar verlängern.

Die Strassenbreite der Stationsstrasse ist für den Busverkehr in Gegenrichtung nicht geeignet und müsste ausgebaut werden. Am Bahnhof Kempten muss für beide Richtungen eine Haltestelle eingerichtet werden.

Das zusätzliche Fahrgastpotential für einen optimalen Umstieg am Bahnhof Kempten ist schwierig abzuschätzen. Grob geschätzt könnten 400 Fahrgäste von diesem Umstieg profitieren.

Andererseits ist die kürzeste Entfernung zwischen Bahnhofstrasse und Gleis 150 m; also kürzer als der Umstieg an manchen Stadtbahnhöfen.

Vorteile	Nachteile
- Attraktiver Umstieg für 400 Fahrgäste - Linie 851 erschliesst Arbeitsplätze der Motorenstrasse direkter	- Fahrzeitverlängerung der Linien um 3 Minuten für über 4'000 Fahrgäste - 3 neue Haltestellen nötig - Stationsstrasse muss ausgebaut werden, inkl. Busbevorzugung in und aus der Stationsstrasse - Hohe Infrastrukturkosten - Fahrplanstabilität stark gefährdet - Entfall Taktfahrplan - Nur Mo-Fr tagsüber möglich (Sa und So sowie abends verkehrt die Linie 851 versetzt bzw. mit knappem Umlauf nur bis Talhof)

Variante 5.2: Haltestelle Bahnhof Kempten an der Bahnhofstrasse: (Best-Variante)

Die kürzeste Verbindung auf der Stationsstrasse (Süd) zum Gleis sind ca. 150 m und somit ca. 2 Min. Gehdistanz. Bei pünktlicher Ankunft der Linie 851 wäre somit der Umstieg machbar. Zudem könnten diese 150 m optimal zugangsfreundlich umgestaltet werden. Die Pünktlichkeit der Linie 851 ist mit Massnahmen am Kreisel Ochsen zu optimieren. Die Haltestelle müsste aufgrund der neuen Haltestellenabstände mit einer weiteren Haltestelle Eingang Stationsstrasse (Nord) ergänzt werden.

Vorteile	Nachteile
- Möglicher Umstieg für 400 Fahrgäste - Dichtere Erschliessung entlang Bahnhofstrasse - Wenig Infrastrukturmassnahmen	- Fahrzeitverlängerung der Linien um ca. 30 Sekunden pro Richtung (kritisch bei Linie 850) - Strassenseitige Kompensationsmassnahmen für stabilen Fahrplan sind Pflicht (u.a. Ochsenkreisel) - 2 neue Haltestellen nötig

Variante 5.3: Einzugsgebiet für Langsamverkehr attraktiver gestalten: (wird im Rahmen des Legislaturziels bearbeitet)

Die 2'000 Ein- und Aussteiger pro Tag, vor allem aus dem direkten Einzugsgebiet, schliesst auf eine gute und akzeptierte Nutzung des Bahnhofs. Dieses direkte Einzugsgebiet könnte auf beiden Seiten des Bahnhofs vergrössert werden mit folgenden Ideen:

Attraktive, gedeckte Veloabstellplätze auf beiden Seiten des Bahnhofs

Eine Bahnhofunterführung für Bahnbenützer beseitigt die Möglichkeit, bei knapper Ankunft vor geschlossener Barriere zu stehen (auch Sicherheitsaspekt).

Offizielles Bikesharing, um noch mehr Fahrgäste aus grösserer Distanz anzulocken (Bsp. zur Spitalstrasse, Motorenstrasse, Robenhausen).

Desgleichen aus mittlerer Distanz mit E-Scootern.

5.2.6 Zusätzliche Linien: Ettenhausen, Seegräben, Querverbindungen, Rundkurs

Das Postulat Esther Kündig, GP und der Bezug zum kantonalen und kommunalen Richtplan schlägt vor, den ÖV mit zusätzlichen Linien oder Linienveränderungen zu optimieren.

Das heutige Busnetz sowie die vorgeschlagenen Ergänzungen sind effizient aufgebaut und verfügen über keine oder nur wenige Reserven für Linienanpassungen. Für jede neue Verbindung wird deshalb ein zusätzliches Fahrzeug benötigt mit einer jährlichen Kostenfolge von 0,2 Mio. für eine Lösung zu den Hauptverkehrszeiten und 0,5 Mio. für eine ganztägige Bedienung.

Aufgrund der Grundlagen und der gewünschten Wunschlinien werden auf weiteren Verbindungen nur wenige zusätzliche Fahrgäste erwartet, die kaum Auswirkungen auf den Modalsplit zeigen. Aus diesem Grund wurde damals die Durchbindung Robenhausen – Spitalstrasse eingestellt, da die Querverbindung nur von ca. 7% der Rundkursfahrgäste nachgefragt wurde. Auch die bestehende Verbindung vom Zentrum an die Spitalstrasse mit der Linie 857 verzeichnet eine mässige Nachfrage. Trotzdem können solche Verbindungen den Wunsch von betroffenen Einwohnern sowie der politische Wunsch von Wetzikon sein. Es ist davon auszugehen, dass die Stadt Wetzikon die Finanzierung dieser Linien selbst tragen müsste.

Variante 6.1: Neue Linie einführen

Vorteile	Nachteile
- Fehlende Quartierverbindung wird möglich - ÖV Verbindung anbieten für nicht Autobesitzer	- Für Busbetrieb sehr wenig Fahrgäste (0-3 Fahrgäste pro Fahrt) - Sehr hohe Kosten pro Fahrgast - Sehr tiefer Kostendeckungsgrad - Finanzierung durch die Stadt Wetzikon gemäss §20

Variante 6.2: Rufbus (vgl. nächstes Kapitel)

5.2.7 Rufbus

Der Rufbus ist eine Ergänzung zum Linienbetrieb und interessant für Erschliessungen, die im Linienbetrieb nicht auf jedem Kurs einen Fahrgast mitführen. Die Fahrt wird vom Kunden per Telefon oder App vorgängig - in der Regel nach Fahrplan - reserviert und der Bus fährt somit nur, wenn sich mindestens ein Kunde angemeldet hat. Fahrzeug (meist ein Kleinbus) und Fahrer sind jedoch bis zur Abfahrt des letzten Kurses in Bereitschaft und nur die Leerfahrt kann eingespart werden. Somit ist das Sparpotential gegenüber einem Linienbetrieb klein und meist werden Rufbusse bald in einen Linienbetrieb überführt, da vor allem in der Hauptverkehrszeit immer mit einem Fahrgast zu rechnen ist. Oder der Rufbus muss eingestellt werden, da die Bereitschaft, den tiefen Kostendeckungsgrad zu ergänzen, nicht mehr gegeben ist.

Im Weiteren wäre der ZVV-Tarif anzuwenden. Jegliche Zuschläge auf Fahrpreisen sind rechtlich nicht zulässig, womit der Kostendeckungsgrad nicht künstlich verbessert werden könnte.

Somit entfällt die Idee gemäss Postulat (s.unten), eine kosteneffiziente Alternative zum Linienbusbetrieb betreiben zu können.

Postulat: Einführung eines Rufbusses (Ruftaxis) in Wetzikon

Das Postulat Esther Kündig-Albrecht vom 8. April 2019 fordert den Stadtrat auf, den Einsatz eines geeigneten Ruftaxis / Rufbus für Wetzikon zu prüfen. In der nicht abgeschlossenen Aufzählung werden mögliche Ziele von Aussenwachen und Naherholungsgebieten genannt, die durch weitere möglichen Ziele gemäss Kapitel Erschliessungslücken ergänzt werden.

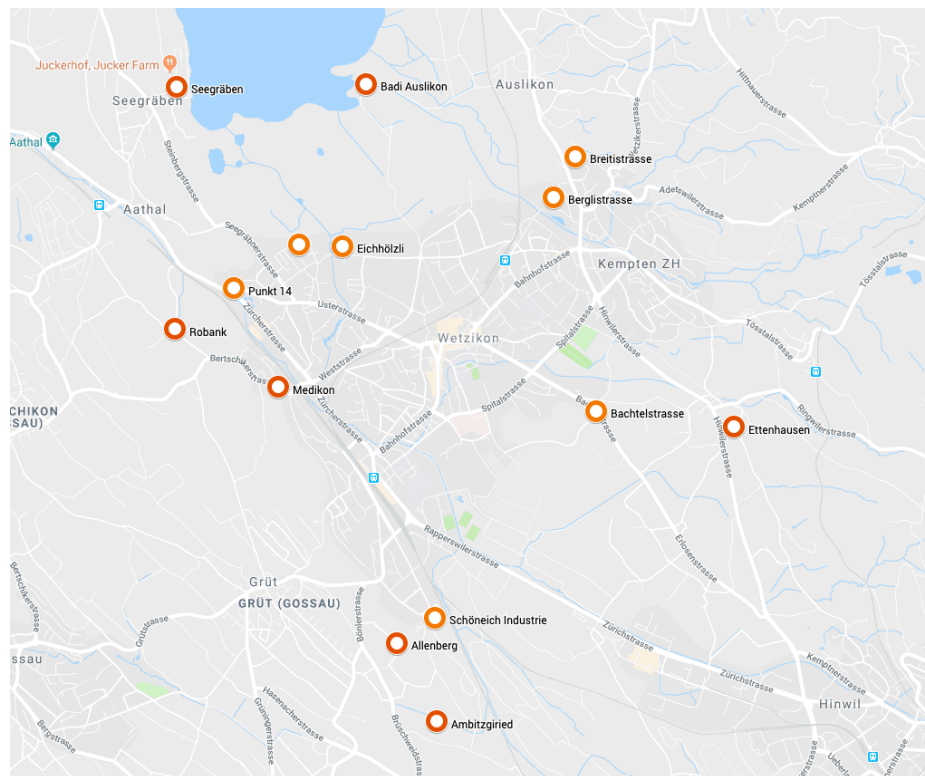


Bild 25: Übersicht möglicher Rufbusziele in Aussenwachen oder Naherholungsgebieten: Kreise rot: gemäss Postulat; Kreise orange: Ergänzungen gemäss Kapitel Erschliessungslücken

Um ein mögliches Rufbuskonzept grob abzuschätzen, werden die betrieblichen Faktoren und die nötige Verfügbarkeit als kostenrelevante Faktoren tabellarisch aufgelistet:

Betriebliche Ausgangslage:

- Rufbusziele in 5-7 Bedienungskorridoren zusammenfassbar.
- Bedienungszeit pro Korridor 10 – 20 Minuten pro Umlauf.
- Mögliche Umsteige-Hubs: Oberwetzikon, Bahnhof Wetzikon.
- Unterschiedliche Nachfragemenge: Badi an einzelnen Tagen mit Standardbus; Pendler zu den Hauptverkehrszeiten regelmässig 1-5 Fahrgäste pro Korridor mit Kleinbus.

Zeitliche Verfügbarkeit:

- Pendler: alle Korridore in der Hauptverkehrszeit mind. 1 Fahrgast (Montag bis Freitag), d.h. Betrieb nach Fahrplan.
- Nachfrage der Freizeitziele nach Saison und Wetter, hauptsächlich vom Mittag bis am Abend.
- Nachfrage Einkauf: hauptsächlich am Morgen, Nachfrage eher tief
- Nachfrage Maximum an Sommerabenden: alle Korridore
- Hohe Nachfrage: bei Regen (Velofahrer wechseln auf Rufbus)

Variante: Rufbus

Vorteile	Nachteile
- ÖV Verbindungen mit kleinen Fahrgastzahlen möglich - Keine Fahrt, wenn kein Fahrgast - ÖV Verbindung anbieten für nicht Autobesitzer	- Hohe Kosten pro Fahrgast - Tiefer Kostendeckungsgrad - Finanzierung durch die Stadt Wetzikon gemäss §20 - Keine Fahrpreiszuschläge zum Tarif ZVV möglich - Idee einer kosteneffizienten Alternative zum Linienbusbetrieb nicht gegeben - Benützungshürde durch obligatorische Anmeldung

5.2.8 Fahrplan: Kurze Umsteigezeiten, zusätzliche Umsteigeorte, Direktverbindungen – Durchfahrt am Bhf. Wetzikon

Das Buskonzept ist nachfragebedingt auf den Bahnhof Wetzikon auszurichten. Aus diesem Grund ermöglichen viele Linien einen kurzen Anschluss auf die S-Bahnen. Linien, die auf Grund ihrer Umlaufzeit nur mit unverhältnismässigen Mehrkosten (in der Regel doppelt so viele Fahrzeuge nötig) angepasst werden könnten, haben einen langen Anschluss (z.B. Linien 852, 853). Auch künftige Linien sollen/müssen nach dieser Strategie am Bahnhof Wetzikon angeschlossen werden. Dadurch ergeben sich weitere Umsteigemöglichkeiten nur zufällig. Hingegen soll künftig regelmässig von der VZO geprüft werden, ob eine Direktverbindung durch eine Linienverbindung am Bahnhof Wetzikon sinnvoll ist. Da heute die meisten Linien nahe an den S-Bahnanschluss fahren und am Bahnhof die Ankunft abwarten, ist eine Durchbindung nur möglich für Linien mit langen Anschlüssen (.7,5/.22,5/.37,5/.52,5 Minuten), wie die heutigen Linien 852 und 853.

Gemäss Pendlerzielen, Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsplätzen (vgl. Kapitel Grundlagen) steht als sinnvolle Verbindung diejenige nach Oberwetzikon im Vordergrund. Für Linien mit kurzen Anschlüssen macht eine Durchfahrt mit ca. 5 Minuten Halt am Bahnhof nur wenig Sinn.

Für alle Linien mit langen Anschlüssen kann die Durchfahrt vor allem zum Zentrum sinnvoll sein und ist bei jeder Betriebsplanung zu prüfen.

Die Prüfung der bestehenden Linien durch die VZO hat keine zweckmässigen Lösungen ergeben.

Anschlüsse am Bahnhof Wetzikon

heute (Fpl. 2019):

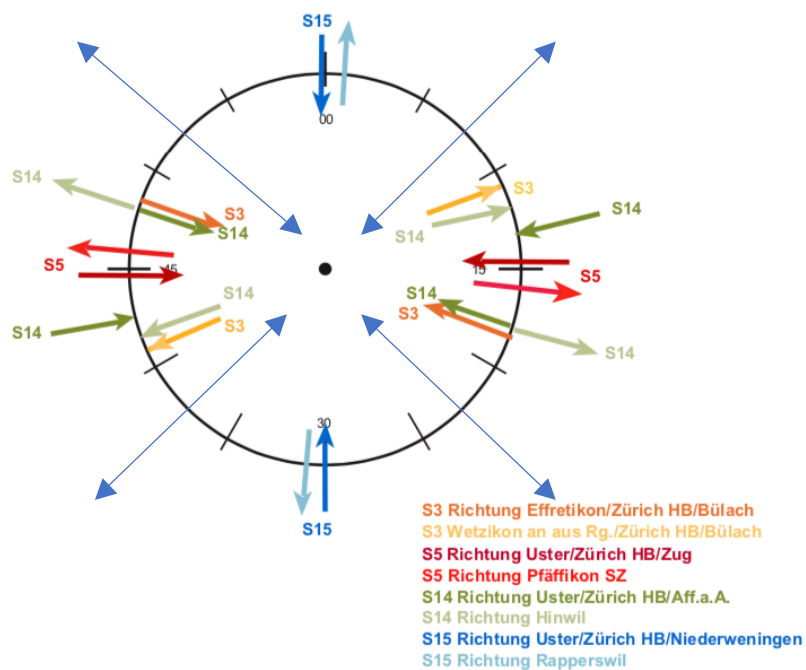


Bild 26: Sinnvolle Durchfahrt der Linien zur Minute .7,5 ff (.7,5/22,5/37,5/52,5 Minuten; blaue Doppelpfeile). Z.B. gemäss heutigem Fahrplan 852, 853 und allfällige Zusatzkurse.

Für neue Durchmesserlinien und Quartierverbindungen gilt das Kapitel 5.2.6 ‚zusätzliche Linien‘.

6. Fazit und Empfehlungen

Aufgrund des guten bestehenden Netzes und den Zielen, die zwingend unter Berücksichtigung von Anschlusssicherheit und genügenden Kapazitäten erreicht werden müssen, hat die Arbeitsgruppe bewusst auf Konzeptvarianten verzichtet. Die Projektbausteine können mit grosser Sicherheit in Projekte unterteilt werden, die entweder auf eine kantonale Unterstützung gemäss Angebotsverordnung zählen können oder durch die Stadt Wetzikon finanziert werden müssten. Der wichtigste neue Baustein ist die neue Linie vom Bahnhof Wetzikon via Bahnhofstrasse nach Schornäglen, die in drei Varianten gezeigt wird. Die Diskussion in der Arbeitsgruppe hat ergeben, dass die sorgfältige Abwägung der Randbedingungen zielführender ist als eine reine Punktbewertung der vielfältigen Vor- und Nachteile. Zu diesen Randbedingungen gehören die Anschlusssicherheit, genügend Kapazität in den Bussen, die bisherige Entwicklung des Netzes und ein sinnvoller Einsatz der öffentlichen Gelder.

Die Arbeitsgruppe empfiehlt folgende Ergänzungen:

- Neue Linie ins Quartier Schornäglen
- Schrittweise Ergänzung der Betriebszeiten auf der Linie 856
- Linie 856 bis Bahnhof Kempten führen (nötige Infrastruktur: Wendeschleife, Endhaltestelle, Bahnhofunterführung)
- Haltestelle Bahnhof Kempten (Süd) auf der Bahnhofstrasse (nötige Infrastruktur: 2 neue Haltestellen, Haltestelle Kreuzacker aufheben)
- Massnahmen an Knoten zur Sicherung der Anschlussstabilität

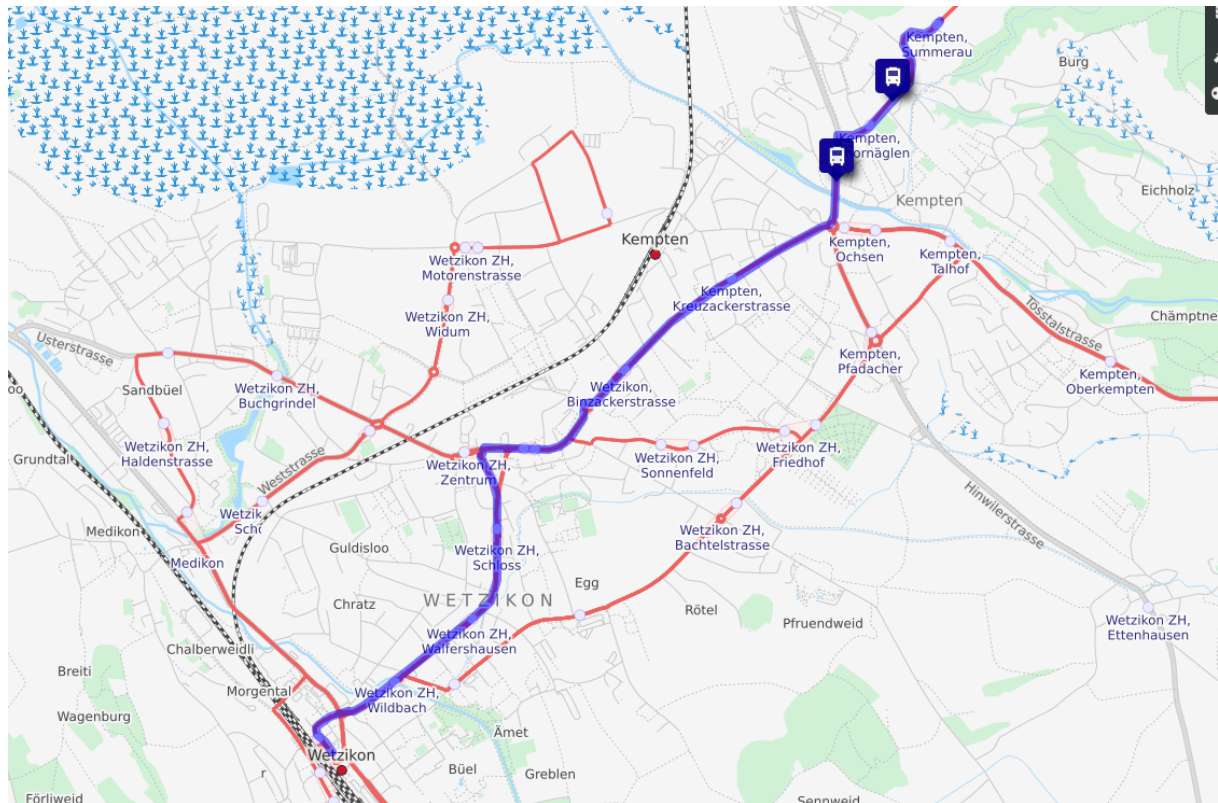
Für die neue Linie Schornäglen und die Ergänzung der Betriebszeiten ist die Unterstützung durch den Kanton wahrscheinlich; allenfalls in Etappen.

Aufgrund der hohen Kosten und den erwarteten tiefen Fahrgastzahlen können die Verkehrsbetriebe und das Verkehrsingenieurbüro eine Erschliessung von Ettenhausen, Seegraben und der Industrie Schöneich sowie weiterer Ziele am Rande des Haltestelleneinzugsgebietes und der Freizeit nicht empfehlen.

Die Arbeitsgruppe hat folgende Massnahmen verworfen oder als nicht umsetzbar beurteilt:

- Weitere Erschliessungen mit ÖV ausserhalb des heutigen Einzugsgebietes
- Zusätzliche Quartierverbindungen mit Ausnahme der neuen Verbindung Schornäglen - Oberwetzikon
- Buslinienführung auf der Stationsstrasse
- Grundsätzlich kürzeste Anschlüsse am Bahnhof Wetzikon einzuführen (jedoch: wenn immer möglich kurze Anschlüsse an den Bahnhöfen anzubieten)
- Zusätzliche Umsteigepunkte anzubieten mit Ausnahme der Anschlüsse am Bahnhof Kempten auf die S3

Neue Buslinie ins Quartier Schornäglen - Variante 1.2: Bahnhofstrasse



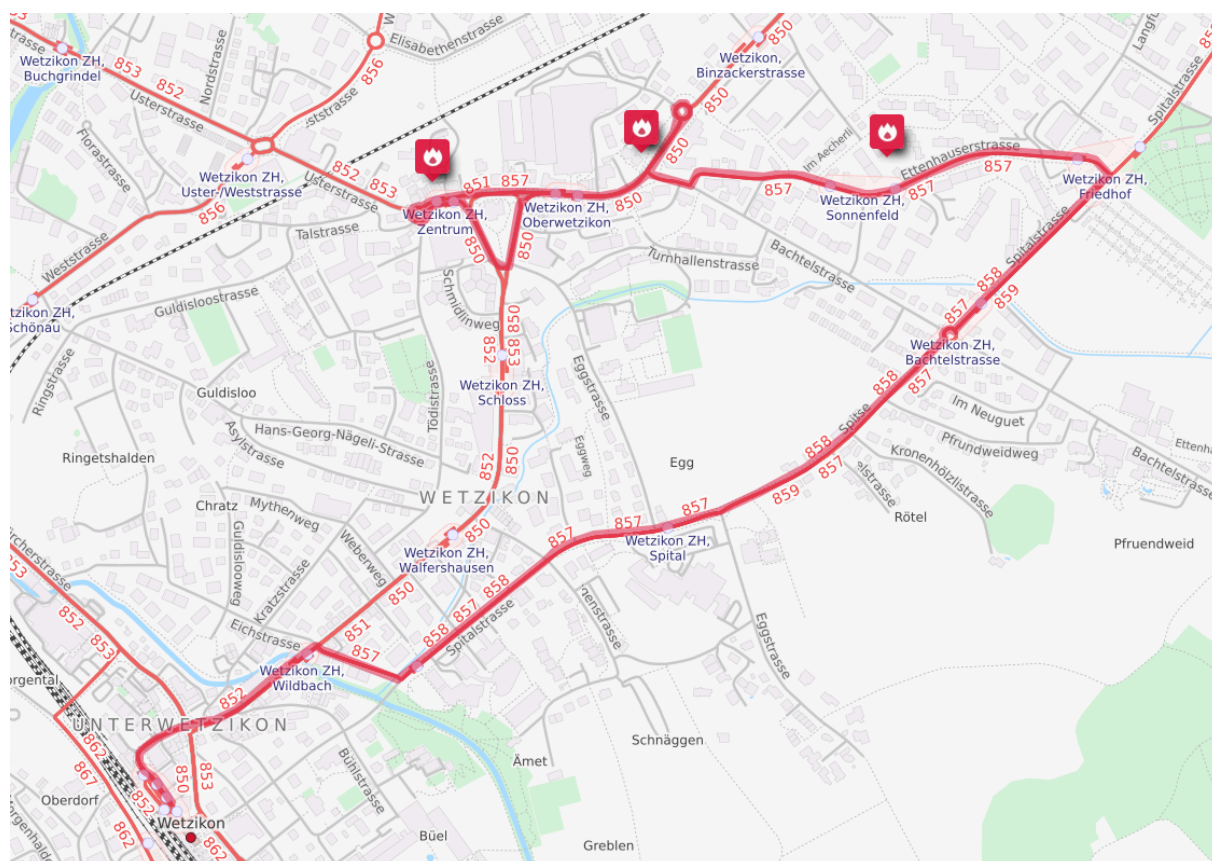
Linie Schornäglen - Bahnhofstrasse mit neuen Haltestellen: Berglistrasse und optimiert die Haltestelle Schornäglen. Im Raum Summerau ist eine Wendemöglichkeit vorzusehen.

Die neue Linie Schornäglen – Bahnhofstrasse – Bahnhof Wetzikon erschliesst das Quartier Schornäglen im Halbstundentakt vollwertig von Montag bis Sonntag mit langen Anschlüssen. Die neue Linie behebt die Kapazitätsprobleme zwischen Ochsen und Bahnhof Wetzikon und kann dazu in der Hauptverkehrszeit zum Viertelstundentakt verdichtet werden (mit den bestehenden Linien 858 und 859 via Spitalstrasse bzw. den Linien via Bahnhofstrasse). Um die Erschliessung zu optimieren wird dringend empfohlen, eine Haltestelle Berglistrasse einzuführen sowie die Haltestelle Schornäglen Richtung Adetswilerstrasse zu verschieben. Die Linie benötigt zwingend einen Wendepunkt mit Wartebucht im Raum der Haltestelle Summerau.

Betriebsstabilität der Linie 857 sichern: Variante 2.1 - heutige Fahrzeit verkürzen

Hauptsächlich zu den Hauptverkehrszeiten sind die Busse der Linie 857 oft verspätet und verpassen teilweise den Anschluss auf die S-Bahnen. Die Anschlusssicherheit ist für den Fahrgast zwingend. Um Linienverkürzungen resp. einen langen Anschluss am Bahnhof zu vermeiden, ist am Knoten Bachtelstrasse / Bahnhofstrasse das Linksabbiegen für den Bus zu ermöglichen, allenfalls unterstützt durch eine Verkehrsregelungsanlage. Heute muss der Bus über den Kreisel Stadthaus wenden und verliert dadurch ca. 1 Minute.

Falls dieses Anliegen nicht umgesetzt werden kann, muss die Linie verkürzt werden: In der Hauptverkehrszeit ohne zeitweise Bedienung der Haltestelle Zentrum oder mit allfälligen Temporeduktionen ohne zeitweise Bedienung der Haltestellen Oberwetzikon und Zentrum.



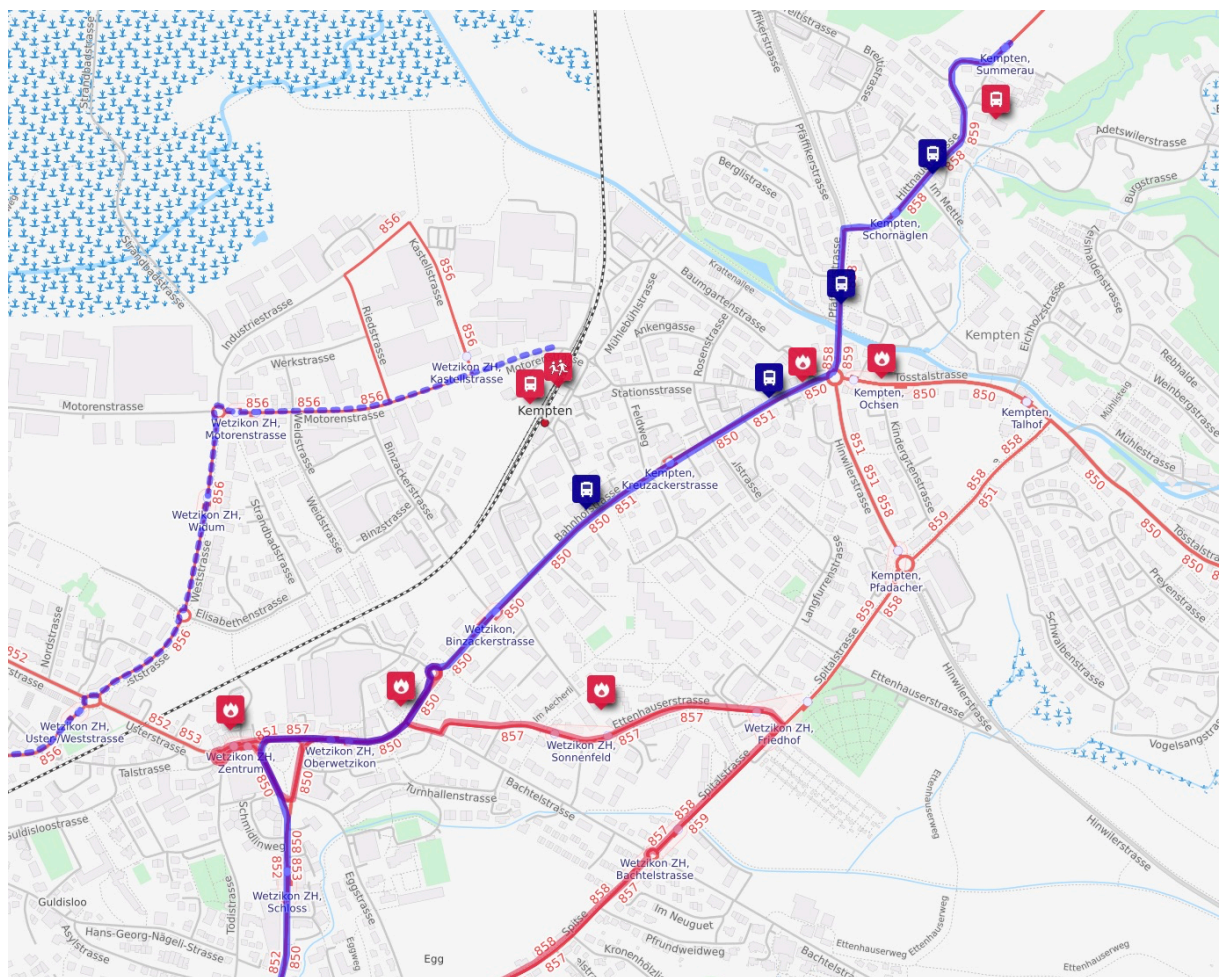
Linie 857 verpasst Anschlüsse und muss betriebssicher angepasst werden. Zeiteinsparungen ergeben sich aus folgenden Massnahmen (rote Marke von links nach rechts): keine Bedienung der Haltestellen Zentrum und allenfalls Oberwetzikon (Linie verkürzen bei allfälligen Temporeduktionen); Linksabbieger für Bus von der Bachtelstrasse in die Bahnhofstrasse.

Infrastrukturmassnahmen

Zur Verbesserung der Betriebsstabilität der Linien 850 und 851 sowie zur besseren Erschliessung des Bahnhofs Kempten sind Infrastrukturmassnahmen nötig.

Am Kreisel Ochsen verlieren die Busse insbesondere zur Hauptverkehrszeit zu viel Zeit, sodass vereinzelt Anschlüsse verpasst werden oder bergwärts die knappe Reservezeit nicht ausreicht. Beschleunigungsmassnahmen zu Gunsten des Busses sind nötig und würden neue Haltestellen auf der Bahnhofstrasse zur besseren Erschliessung des Bahnhofs Kempten erlauben. Die nötige Anschlusssicherheit verunmöglicht auch eine Linienführung über die Stationsstrasse zum Bahnhof Kempten.

Um die Anschlüsse am Bahnhof Kempten auf die S3 zu ermöglichen, empfiehlt die Arbeitsgruppe eine Haltestelle Bahnhof Kempten auf der Bahnhofstrasse. Kann nun der Bus pünktlich den Ochsenkreisel queren, kann der Umsteiger in 150 m zu Fuss die S3 rechtzeitig erreichen. Durch die verschobene Haltestelle Kreuzackerstrasse (neu Bahnhof Kempten) wird der Abstand zur Haltestelle Ochsen zu gross und eine weitere Haltestelle im Raum Stationsstrasse wird nötig. Die neuen Haltestellen Fahrtrichtung Kreisel Ochsen sind als Fahrbahnhaltestellen auszubilden, um einen allfälligen Stau vor dem Kreisel zu räumen und den pünktlichen Fahrplan zu sichern.



Infrastrukturmassnahmen zur Umsetzung des Buskonzeptes: Symbol Flamme rot: Zwingende Massnahmen zur Reduktion der Zeitverluste in der Hauptverkehrszeit. Symbol Bus blau: neue Haltestellen. Symbol Bus rot: Wendeplatz mit Bushaltestelle. Symbol Fussgänger rot: Personenunterführung Bahnhof Kempten.

Die erwähnten Infrastrukturmassnahmen zugunsten der Linien 856, 857 und der neuen Linie Schornägen können wie folgt zusammengefasst werden:

- Linie 857 zur Sicherung der Anschlüsse: Anpassungen Knoten Bachtelstrasse oder Linienverkürzung
- Linie 856 mit Anschluss am Bahnhof Kempten: Wendeplatz mit Haltestelle, Gleisunterführung
- Neue Linie Schornägen: Wendeplatz mit Wartebucht, neue Haltestellen

7. Anhang

Anhang 1: Angebotsverordnung – 740.3 – Grundsätze über die Angebotsentwicklung

Anhang 2: Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) - 2. Verbundangebot

Anhang 3 – 5: Postulate und Petitionen – ÖV Wetzikon:

Anhang 3.1: Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates Wetzikon, Postulat „Verbesserung Busnetz Wetzikon“ – GGR-Geschäft 06.05.3 17-8

Anhang 4.1: Petition „Busbetrieb der Linie 856 (Bahnhof – Kastellstrasse) auch am Wochenende und am Abend“

Anhang 5.1: Postulat: Einführung eines Rufbusses (Ruftaxis) in Wetzikon

Anhang 6: Stadtplan Wetzikon 1: 5'000 mit Buslinien (rot) bestehend

Anhang 7: Fragenbeantwortung Parlament zum Buskonzept 2020

740.3

Angebotsverordnung

Grundsätze
über die
Angebots-
entwicklung

§ 3. Mit den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots legt der Kantonsrat die finanziellen Mittel für die drei Angebotsbereiche fest.

Erschliessung
a. Grundsatz

§ 4. ¹ Zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete mit mindestens 300 Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen werden mit mindestens einer Haltestelle erschlossen. Noch nicht überbauten Bauzonen wird Rechnung getragen.

² Der Wert gemäss Abs. 1 kann unterschritten werden, wenn ein Siedlungsgebiet mit geringem Aufwand erschlossen werden kann, wenn mehrere Siedlungsgebiete zusammen mit einem vertretbaren Aufwand erschlossen werden können oder wenn die zu erwartende Nachfrage die Erschliessung rechtfertigt.

³ Die Siedlungsgebiete gelten als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, wenn die Luftlinienentfernungen zu einer Haltestelle, unter Vorbehalt besonderer topographischer Verhältnisse, folgende Werte nicht übersteigen:

- a. 400 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Feinerschliessung dienen,
- b. 750 Meter im Einzugsbereich der Haltestellen von Linien, die der Groberschliessung dienen.

⁴ Sind die Voraussetzungen für die Erschliessung eines Siedlungsgebietes mit dem öffentlichen Verkehr nicht erfüllt, ist an den geeigneten Haltestellen in der Region eine angemessene Zahl von Parkierungs- und Veloabstellplätzen bereitzustellen.

b. Ausnahmen

§ 4 a. ⁷ ¹ In Ausnahmefällen gilt der Wert gemäss § 4 Abs. 3 lit. b auch für Haltestellen von Linien, die der Feinerschliessung dienen.

² Ein Ausnahmefall liegt insbesondere vor, wenn die Erschliessung

- a. unverhältnismässige Kosten verursacht oder
- b. den Grundsätzen der Netzgestaltung zuwiderläuft.

³ Neuerschliessungen können in allen Angebotsbereichen von wirtschaftlichen Kriterien abhängig gemacht werden. Die Wirtschaftlichkeit bestimmt sich insbesondere nach der Nachfrage, den Betriebskosten und der Eigenwirtschaftlichkeit.

c. zusätzliche
Verbindungen⁸

§ 5. Wo es die Nachfrage rechtfertigt, können mit öffentlichen Verkehrsmitteln zusätzliche Verbindungen angeboten werden.

Netz-
gestaltungs-
grundsätze

§ 6. ¹ Das Liniennetz verbindet Wohngebiete mit Schwerpunkten von Arbeits- und Ausbildungsplätzen für den Pendler- und Schülerverkehr und mit regionalen Einrichtungen und Einkaufsorten für den Freizeit- und Einkaufsverkehr.

740.1

Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG)

2. Verbund-
angebot
a. Grundsatz

§ 18. ¹ Der Verkehrsverbund gewährleistet eine Grundversorgung. Darüber hinaus werden entsprechend der möglichen Nachfrage Fahrplanverdichtungen und zusätzliche Linien eingeführt. Die Verordnung regelt die Einzelheiten. Sie bedarf der Genehmigung durch den Kantonsrat.

² Das Angebot stützt sich auf die mittel- und langfristige Angebotsplanung des Verkehrsverbundes. Sie wird mit den Trägern der Richtplanung abgesprochen.

- b. Verfahren

§ 19. ¹ Der Verkehrsrat legt das Verbundangebot in einem besonderen Fahrplanverfahren unter Mitwirkung der Gemeinden, der regionalen Verkehrskonferenzen und der Transportunternehmungen fest. Gleichzeitig setzt er die Kostenanteile der Gemeinden gemäss dem Kostenverteilungsschlüssel fest.

² Den regionalen Verkehrskonferenzen obliegt die Koordination der Gemeindeanträge. Die Verkehrskonferenzen werden, nach Anhören der Gemeinden, vom Verkehrsrat nach Verkehrsräumen gebildet. Sie besitzen ein selbstständiges Antragsrecht.

³ Im Rahmen der regionalen Verkehrskonferenzen entscheiden die betroffenen Gemeinden selbstständig über die Ausgestaltung der Grundversorgung. Vorbehalten bleiben Entscheide des Verkehrsrates im Interesse einer übergeordneten Koordination.

⁴ Die Verordnung regelt die Einzelheiten.

- c. Angebots-
erweiterung
durch Dritte

§ 20. ¹ Die Transportunternehmungen und Gemeinden sind berechtigt, über das Verbundangebot hinaus zusätzliche Linien und Linienergänzungen zum Verbundtarif einzuführen und Fahrplanverdichtungen vorzunehmen.

² Die Transportunternehmungen und Gemeinden tragen die Kosten der zusätzlichen Verkehrsangebote. Die Anrechnung von Einnahmenanteilen wird vertraglich geregelt.

3. Verhältnis
zu den
Transportunter-
nehmungen
a. Zusammen-
arbeit

§ 21. ¹ Der Verkehrsverbund erfüllt seine Aufgaben in enger Zusammenarbeit mit den Transportunternehmungen. Er bildet zu diesem Zweck Fachkommissionen mit den interessierten Transportunternehmungen.

² Der Verkehrsrat schliesst mit den Transportunternehmungen Zusammenarbeitverträge ab. Die für die einzelnen Fahrplanperioden notwendigen Vereinbarungen werden in Transportverträgen getroffen.

³ Der Transportvertrag regelt insbesondere Liniennetze, Verknüpfungen, Haltepunkte, Besetzung der Stationen, Betriebszeiten, Intervalle, Verkehrsmittel, Platzangebot und Begleitung der Züge sowie die vom Verkehrsverbund zu leistende Entschädigung. Die Bedürfnisse Behinderter sind zu berücksichtigen.

**Auszug aus dem Protokoll des
Stadtrats Wetzikon**

Sitzung vom 20. Dezember 2017

249 16.05.3 Postulate
Postulat "Verbesserung Busnetz Wetzikon",
Nicht-Entgegennahme (GGR-Geschäft 16.05.3 17-8)

Ausgangslage

Das Ressort Tiefbau + Energie unterbreitet dem Stadtrat die Nicht-Entgegennahme des Postulats "Verbesserung Busnetz Wetzikon" zur Beantwortung an den Grossen Gemeinderat.

Der Stadtrat beschliesst:

1. Die Erklärung zur Nicht-Entgegennahme des Postulats "Verbesserung Busnetz Wetzikon" und die dazugehörige Stellungnahme werden genehmigt.
2. Dieser Beschluss ist öffentlich.
3. Mitteilung durch Stadtkanzlei an:
 - Grosser Gemeinderat (als Mitteilung mit Erklärung und Stellungnahme)
 - Ressortvorsteherin Tiefbau + Energie
 - Geschäftsbereich Bau + Infrastruktur
 - Projektleiter Tiefbau und Verkehr
 - Abteilung Tiefbau

Für richtigen Protokollauszug:

Im Namen des Stadtrats



Marcel Peter, Stadtschreiber

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 ungenü-

gend 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 Seegraben (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 Seegraben, 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 Quartieres 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 Grundlagenarbeit 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 ordentliche Gemeindebeiträge an den ZVV an. Die Einsparung umfasst somit nicht den gesamten Betrag von 112'000 Franken.

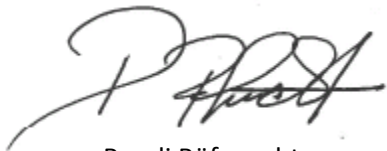
Die Meinung des Stadtrats deckt sich grundlegend mit den Aussagen der VZO. Die Einführung von zusätzlichen Busverbindungen zu vollen Lasten von Wetzikon erachtet der Stadtrat aufgrund des schlechten Verhältnisses zwischen den Kosten und dem Nutzen als nicht verhältnismässig. Selbstverständlich ist die 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.

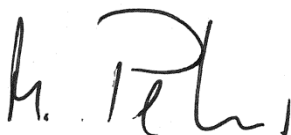
Auch werden bei zukünftigen grösseren Entwicklungen wie im Gebiet Binzacker/Bahnhof Kempten die Bedürfnisse hinsichtlich ÖV-Erschliessung in die Planung einbezogen.

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

Kaspar Spörri
Ringstrasse 5
8620 Wetzikon
043 538 83 35

Stadtrat Wetzikon
Stadtpräsident R. Rüfenacht
Bahnhofstrasse 167
8622 Wetzikon

28. Januar 2019

Petition „Busbetrieb der Linie 856 (Bahnhof – Kastellstrasse) auch am Wochenende und am Abend“

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident, sehr geehrte Frau Stadträtin, sehr geehrte Herren Stadträte

Die Buslinie 856 (Bahnhof Wetzikon – Kastellstrasse) wird täglich von einer Vielzahl Personen benutzt – sei es auf dem Weg zu und von der Arbeit, für den Postbesuch oder als Zubringer für Ausflüge ab dem Bahnhof Wetzikon.

Während den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am frühen Abend bietet der Viertelstundentakt von Montag bis Freitag gute Verbindungen, zwischen 8.30 – 16.00 Uhr verkehren Busse im Halbstundentakt. Nach 19.45 Uhr sowie an Samstagen und Sonntagen bestehen jedoch gar keine Verbindungen.

Für alle Passagiere, die später am Abend heimkommen, am Wochenende Besuch mit dem ÖV erhalten oder Ausflüge unternehmen wollen bedeutet dies: Entweder müssen sie das Privatauto benutzen, das Velo nehmen oder zu Fuss gehen. Aber gerade im Winter, bei Schlechtwetter oder für ältere Personen – oder wenn man grösseres Gepäck dabei hat – ist es oft schwierig, mit dem Velo oder zu Fuss bis zum Bahnhof zu gelangen. Und das Privatauto führt zu unerwünschtem Mehrverkehr, erhöhtem Bedarf an Parkplätzen in der Umgebung des Bahnhofs und einer höheren Umweltbelastung.

Die 185 Unterzeichnenden fordern deshalb den Stadtrat dazu auf, sich dafür einzusetzen, dass auf der Buslinie 856

- auch an Samstagen und Sonntagen sowie
 - werktags auch nach 19.45 Uhr halbstündliche Verbindungen angeboten werden.
-

Falls ein Ausbau der Linie 856 aus finanziellen Gründen momentan nicht realisierbar sein sollte, sollen mit einer geschickten Routenwahl der bestehenden Buslinien zumindest die Haltestellen

Uster-/Weststrasse sowie Schönauf abends und am Wochenende angebunden werden: Z.B. indem die Linien 850 oder 851 abends und am Wochenende zweimal stündlich über Schönauf-Uster-/Weststrasse-Oberwetzikon statt über die Bahnhofstrasse verkehren, oder indem die Buslinien 852/853 zweimal stündlich über die Weststrasse zum Bahnhof verkehren.

Ich bitte Sie, unser Anliegen zu prüfen und wenn immer möglich umzusetzen. Gerne bin ich auch bereit, mich an einer pragmatischen Lösungsfindung zu beteiligen.

Freundliche Grüsse

Im Namen der Unterzeichnenden:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'K. Spörri', with a stylized flourish at the end.

Kaspar Spörri

Beilage:

- Unterschriftenbögen

Kopie:

- Stadtrat Pascal Bassu, Vorsteher Ressort Tiefbau + Energie, Bahnhofstrasse 167, 8622 Wetzikon
- David Hofer, Abteilungsleiter Tiefbau, Bahnhofstrasse 167, 8622 Wetzikon



Esther Kündig-Albrecht
Hofstrasse 95
8620 Wetzikon

Grosser Gemeinderat

Eingang 15. April 2019

Vorstoss Postulat

Nr. 19.03.03

Anhang 5.1

Grosser Gemeinderat Wetzikon
Präsident
Martin Wunderli
Bahnhofstrasse
8620 Wetzikon

Wetzikon, 8.4. 2019

Postulat: Einführung eines Rufbusses (Ruftaxis) in Wetzikon

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, ob der Einsatz eines digital gesteuerten Rufbusses oder eines Ruftaxis eine Möglichkeit wäre, EinwohnerInnen, welche über keine oder nur eine ungenügende ÖV-Erschliessung verfügen, an das ÖV- Netz anzuschliessen. Viele Aussenquartiere Wetzikons sind nicht oder schlecht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

So könnten zum Beispiel die Bewohner der Aussenquartiere sowie die Besucher der Naherholungsgebiete Pfäffikersee (Badi Auslikon, Seegräben) und Ambitzgriet mit einem Rufbus oder Ruftaxi an das ÖV- Netz angeschlossen werden. Diese Aufzählung ist nicht abschliessend.

Begründung:

Die Aussenwachen Ettenhausen, Robank und Medikon sind nicht an das ÖV- Netz der Stadt Wetzikon angeschlossen. Die Naherholungsgebiete Pfäffikersee (Badi Auslikon, Seegräben), die Drumlinlandschaft Allenberg und das Ambitzgriet verfügen über keine direkte Busverbindung.

Ein Ruftaxi oder ein Rufbus ist eine optimale, kosteneffiziente Alternative zum Linienbusbetrieb. Das ÖV-Netz wird dadurch zeitlich und geografisch sinnvoll ergänzt.

Dübendorf bietet ein Ruftaxi zum Ortstarif (ZVV-oder SBB- Billett) seit Jahren an.

In Hinwil werden Aussenwachen mit dem Buxi (Rufbus) erschlossen.

In Maur wurde soeben das Angebot ausgebaut und das Ruftaxi fährt neu im Halbstunden-Takt.

In Zürich Altstetten und Albisrieden kann bald mit Flex-Netz ein Rufbus per App angefordert werden.

Die Postauto AG bietet seit 1995 ein Publicar-Angebot an, welches spezifisch auf die Grundversorgung von Aussenwachen und Streusiedelungen ausgelegt ist.

Dies zeigt, dass bereits viele gut funktionierende Rufbus-Konzepte bestehen und in ihren Grundzügen übernommen werden könnten.

Die Digitalisierung bietet auch in diesem Bereich neue Möglichkeiten, wie das Flex-Netz der Stadt Zürich zeigt.

Die ÖV – Nutzer können per App den Rufbus bestellen. Diese Art Rufbus fährt digital gesteuerte, dem Kundenbedürfnis optimal angepasste Routen.

Fraktion Grüne

Esther Kündig

E. Kündig

Christine Walter

Ch. Walter

Benjamin Walder

B. Walder

Esther Schlatter

ES

Patrick Rüegg

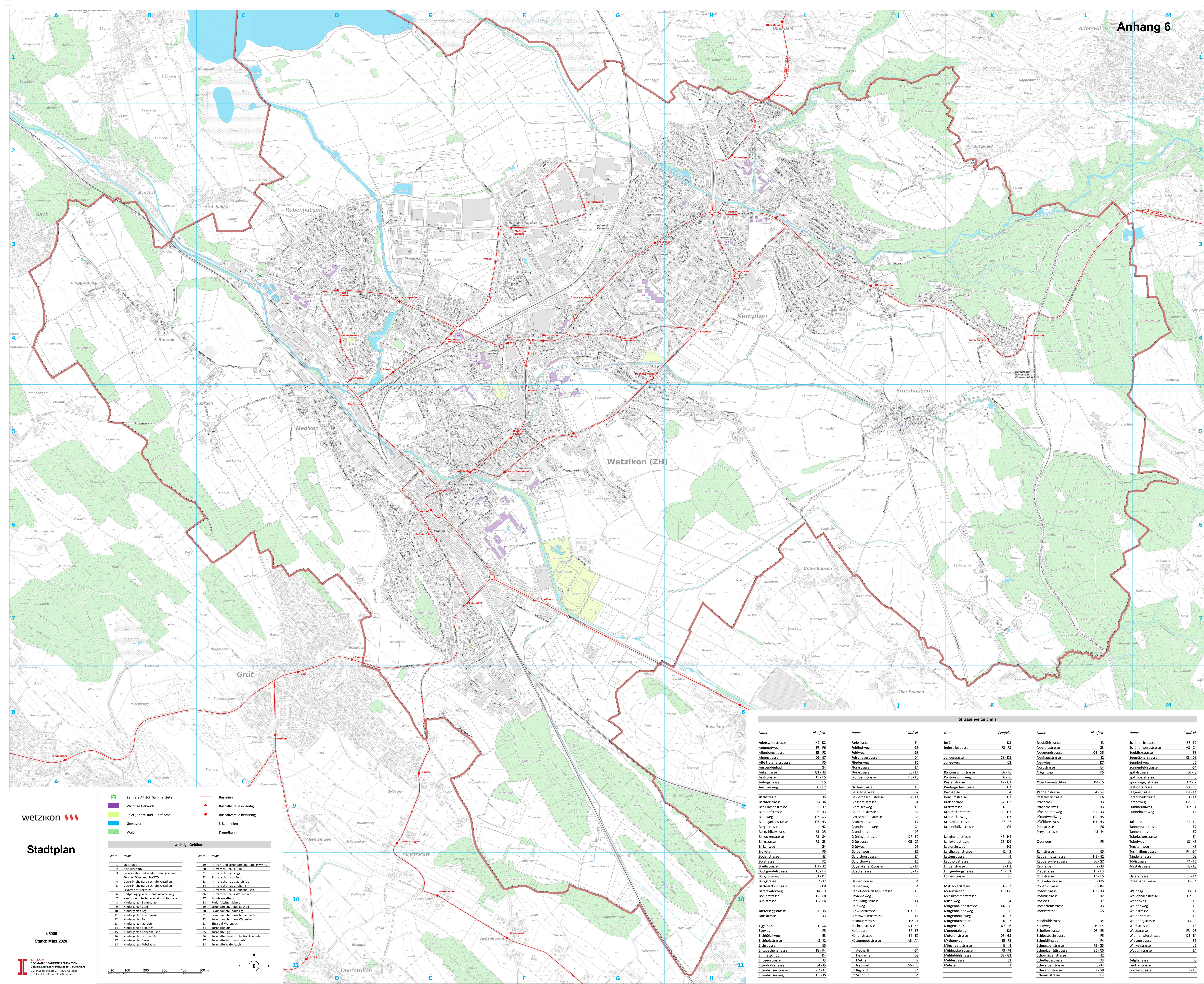
P. Rüegg

Barbara Spiess

B. Spiess

Bigi Obrist

Bigi Obrist



Überarbeitung Buskonzept Wetzikon

Informationsveranstaltung Parlament Stadt Wetzikon, 4. Mai 2020

Eingereichte Frage je Fraktion

Allgemeine Anmerkung der Stadt Wetzikon und der VZO:

Gewisse Fragen betreffen das öV-Angebot in einem verhältnismässig tiefem Detaillierungsgrad. Diese Fragen werden selbstverständlich jeweils auch im Rahmen der zweijährigen Fahrplanverfahren zwischen der Stadt Wetzikon und der VZO geprüft. Dazu gehören u.a. Fragestellungen zu neuen Haltestellen, genaue Zeitfenster für Betriebszeitausdehnung oder die Finanzierung (Verbundangebot oder Zusatzangebote nach §20 PVG).

	<i>Fragen der Grünen Partei Wetzikon</i>	<i>Antworten</i>
1	<i>Linie 856 Richtung Bahnhof Kempten - Ist eine Haltestelle an der Zürcherstrasse geplant, damit die Bewohner von Medikon von Bahnhof herkommend, einen Anschluss Richtung Oberwetzikon erhalten?</i>	VZO: (gewünschte Anschlussbeziehung unklar.) In Richtung Widum fehlt grundsätzlich schon eine Haltestelle für 856. Lässt sich mangels Trottoir auf dieser Strassenseite wohl aber nicht umsetzen. Müsste zudem ein unüberholbarer Fahrbahnhalt sein (nachfolgende Kreuzung).
2	<i>Linie 852/853: Wäre es möglich, eine Haltestelle Uster/Weststrasse auf Höhe der Widum-Turnhalle einzurichten, damit dies ein Umsteigepunkt gibt.</i>	VZO: Aus folgenden Gründen wir davon abgeraten: - Ziel gemäss aktualisiertem Buskonzept ist es, die Linie 856 (und somit die bestehende Haltestelle Uster-/Weststrasse) mittel- bis langfristig auch abends und an Sa/So zu bedienen. - Dadurch nimmt der Mehrnutzen einer solchen neuen Haltstelle ab. - Aufgrund der besseren Bahnanschlüsse mit der Linie 856 hätte die neue Haltestelle für die Linien 852/853 nur noch eine Funktion für Fahrten innerorts (z.B. Einkauf von/nach Zentrum/Schloss). - Es ist eine geringe Zusatznachfrage zu erwarten. - Für Einkauf im Coop (Hst. Zentrum) resultiert lediglich eine Fusswegreduktion von 250m, eine Direktverbindung nach Oberwetzikon wäre dabei weiterhin nicht geplant, da die Linien 852/853 die Haltestelle Oberwetzikon nicht bedienen. Gemäss Amt für Verkehr ist der Werterhalt der Usterstrasse zwischen den beiden Kreisel an angezeigt. Grundsätzlich wäre dies ein zweckmässiger Zeitpunkt, falls die Stadt

		Wetzikon die Haltestelle trotz obigen Mindernutzen trotzdem wünscht. Die VZO erachten einen zusätzlichen Halt auf der Linie 852/853 jedoch nur dann als möglich, wenn auf dieser Linienführung für die Busse auch künftig keine Temporeduktionen geplant sind. Ansonsten resultieren zusätzliche (Folge-)Verspätungen.
3	<i>Linie 857 Betriebsstabilität</i> - <i>Weshalb wird die Haltestelle Zentrum nicht auf die Kirchgasse, zwischen Kirche und Fussgängermitte verschoben? Unmittelbar nach dem Fussgängerstreifen? (reduziert die Fahrzeit, Anschlusssicherheit, blockiert nicht die Feuerwehrausfahrt, kein Rückstau in den Kreisel Tödistrasse/Usterstrasse)</i> - <i>Knoten Bachtelstrasse / Bahnhofstrasse Linksabbiegen für Bus ermöglichen,</i> - <i>Ist eine Ausführung mit Lichtsignalanlage wie im Grüningerkreisel umsetzbar? (Anschlusssicherheit)</i>	VZO: Eine solche Haltestelle wäre grundsätzlich denkbar. Da sich damit jedoch der Fahrweg der Linie 857 verkürzt, müsste diese Haltestelle als Busbucht ausgestaltet werden, damit in Nebenzeiten die Pufferzeiten abgewartet werden können. Dies dürfte an dieser Stelle jedoch kaum realisierbar sein. Stadt: Die Ermöglichung des Linksabbiegens für den VZO Bus wurde zusammen mit den VZO und dem Amt für Verkehr bereits angegangen. Da die umfassende Sanierung der Bachtelstrasse in den Jahren 2022 - 2023 angedacht und die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzept im Zentrumsbereich angezeigt ist, bietet sich gegenwärtig der geeignete Zeitpunkt der punktuellen Lösungsfindung (Eliminierung Störhalt). Wie die gemeinsame Lösung aussehen wird, ist Gegenstand der Abklärung.
4	<i>Neue Buslinie ins Quartier Schornäglen</i> - <i>Wieviele Einwohner zählt das Quartier heute 2019 / 2020. Welche Wohne- und Gewerbebauprojekte sind geplant und wann würden diese ca. erstellt.</i>	Stadt: Siehe Kapitel 5.2.1 Erschliessung Schornäglen.
	- <i>Wer trägt die Kosten der neuen Buslinie, wie wird aufgeteilt?</i> <i>ZVV oder Stadt Wetzikon Ortsbuslinie?</i>	VZO: Finanzierung ist noch zwischen ZVV und Stadt Wetzikon zu klären. Für den Horizont bis Dezember 2023 besteht mindestens für die Hauptverkehrszeiten eine gewisse Wahrscheinlichkeit zur Kostenübernahme durch den ZVV (vorbehältlich ausreichender finanzieller Mittel).

		Anmerkung VZO: Die Finanzierung des Angebotes ist nur eine der zu klärenden Fragen. Offen ist v.a. auch noch die Thematik Wendepunkt: Kann dieser oberhalb des Quartiers technisch erstellt werden? Ist die Stadt Wetzikon gewillt, diese Infrastrukturkosten aufzubringen?
5	<i>Wie könnte der Pfadacher besser erschlossen werden?</i>	VZO: Vorerst ist kein Angebotsausbau geplant. Es bestehen keine zweckmässigen Varianten, die nicht zu unproduktiven Doppel-/Parallelfahrten führen oder andere Haltestellen/Gebiete schlechter erschliessen.
6	<i>Könnte der Betrieb der Linien 858/859 ganztägig geführt werden? Die GP betrachtet diese Fahrplanerweiterung als notwendig, um den gewünschten Modalsplit zu erreichen.</i>	VZO: Die vormaligen Mittagskurse wurden infolge eines schlechten Kosten/Nutzen-Verhältnisses eingestellt. Die Wiedereinführung müsste grundsätzlich wieder durch die Gemeinden Hittnau, Pfäffikon und Wetzikon finanziert werden. Beachten: In Zeiten mit zusätzlichen Kursen auf den Linien 858/859 müsste die Linie 857 reduziert werden, womit der Abschnitt Zentrum–Oberwetzikon–Sonnenfeld–Friedhof nur noch im 30'-Takt bedient würde.
7	<i>Wichtige, dringliche Massnahmen an den Knoten, Ochsen, Zentrum Oberwetzikon</i> <i>- Was ist konkret vorgesehen um die Anschlusssicherheit zu erreichen?</i>	Stadt: Ochsen: In der Strategie Strassennetz wurden eine Reihe von Massnahmen auf der Achse Pfäffikerstrasse – Hinwilerstrasse entworfen und deren Funktionsweise aufgezeigt. Zurzeit wird durch das Amt für Verkehr ein Steuerungskonzept erstellt und das Konzept weiter geschärft sowie die Steuerungsansätze konkretisiert. Zentrum OW: Das Zentrum Oberwetzikon soll in den nächsten Jahren koordiniert aufgewertet werden. Für die Überprüfung der heutigen Verkehrslösung im Zentrum von Wetzikon bzw. einer allfälligen neuen Verkehrsregelung der Bahnhofstrasse im Perimeter Zentrum Oberwetzikon ist das Amt für Verkehr und die Stadt Wetzikon derzeit daran, das Betriebs- und Gestaltungskonzept Stadtzentrum Oberwetzikon vom Januar 2010 / 2012 bzw. die verkehrliche Machbarkeit

		aufgrund der aktuelleren verkehrlichen Grundlagen aus der Strategie Strassennetz neu zu überprüfen. Die Busbevorzugung bzw. betriebliche Optimierungen sind Teil dieser Arbeit.
8	<i>Umsetzung erste Massnahmen</i> - Gibt es einen Zeitplan der Umsetzungsmassnahmen und welche Massnahmen werden priorisiert? - Werden alle Projektbausteine auf den Fahrplanwechsel Dez. 2021 umgesetzt?	VZO: Die Massnahmen werden innerhalb der kommenden Fahrplanverfahren zwischen der Stadt Wetzikon, den VZO und dem ZVV priorisiert. Relevant sind dabei die vorhandenen, finanziellen Mittel sowie die baulichen Zeitpläne. Geplant wäre, per Dezember 2021 auf der Bahnhofstrasse zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung zu stellen (Etappe zur neuen Linie nach Schornäglen) und die Betriebszeiten der Linie 856 in einem ersten Schritt auszubauen. Die Corona-Pandemie und die damit verbundenen finanziellen Zusatzaufwände für die öffentliche Hand bzw. Mindererträge im ZVV führten dazu, dass der ZVV noch keine finanziellen Vorgaben für das Fahrplanverfahren 22/23 erstellen konnte. Sobald diese Vorgaben bekannt sind, werden wir die Priorisierung weiter ausarbeiten und mögliche Massnahmen für die kommenden Fahrplanwechsel ab Dezember 2021 weiterentwickeln. Gewisse Projektbausteine sind zudem unabhängig des Fahrplanwechsels möglich (z.B. Abkürzung Linie 857).

	Fragen EVP/CVP/BDP-Fraktion	Antworten
9	<i>In den Unterlagen des Konzepts ist leider nichts über die zusätzlichen Kosten enthalten. Entsprechend stellt sich folgende Frage:</i> - Wie hoch sind die jährlichen Kosten für Wetzikon mit dem Ausbau der Buslinien?	VZO: Diese Frage kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend beantwortet werden. Dies ist u.a. davon abhängig, welche Angebote im Rahmen des Verbundangebotes bzw. nach §20 PVG finanziert werden. Weiter bedingt es auch eine gewisse Einordnung: Die Stadt Wetzikon beteiligt sich an den jährlichen ZVV-Kosten zurzeit mit CHF 1.57 Mio.- mit (Netto-Akontobeitrag 2020, inkl. S-Bahn-Angebot).

	Unter gewissen Annahmen können folgende Kosten zu Lasten der Stadt Wetzikon beziffert werden: Linie 856, längere Betriebszeit: In ersten Schritten könnte im Rahmen des Verbundangebotes die Betriebszeit an Mo-Fr bis 22 Uhr verlängert werden und die Linie könnte neu auch am Samstag von 6 bis 22 Uhr verkehren. Sofern dies im Rahmen des Verbundangebotes finanziert werden kann, resultieren für die Stadt Wetzikon direkte Kosten von ca. CHF 22'000.- (Haltestellenabfahrten). Kann der ZVV dieses Angebot vorerst nicht finanzieren (u.a. z.B. infolge der aktuellen Pandemie-Auswirkungen), könnte die Stadt Wetzikon das Angebot zu Vollkosten selber finanzieren (Zusatzangebot nach §20 PVG; ca. CHF 65'000.-) Linie 856, Verlängerung zum Bhf. Kempten (inkl. Annahme längere Betriebszeiten und zusätzliche Haltestellenabfahrten an der neuen Haltestelle Bhf. Kempten): ca. CHF 13'000.- Bahnhof Kempten: zusätzliche Haltestelle an der Bahnhofstrasse für bessere Erschliessung und Ermöglichung von Anschlüssen S3/Bus: ca. CHF 35'000.- für das heutige Angebot der Linien 850/851 sowie ca. CHF 15'000.- für eine zusätzliche Linie von/nach Schornäglen-Quartier. zusätzliche Linie von/nach Schornäglen: Während den Hauptverkehrszeiten profitiert die Stadt Wetzikon zurzeit morgens von Entlastungsbussen auf der Bahnhofstrasse, welche nicht direkt verrechnet werden. Während den Hauptverkehrszeiten würde eine neue Linie die Stadt ca. CHF 32'000.- kosten, sofern dies via Verbundangebot finanziert wird. Ein Angebot zu den übrigen Tageszeiten an
--	--

	Mo-Fr kostet ca. CHF 65'000.-, am Samstag ca. CHF 20'000.- und an Sonn- und Feiertagen ca. CHF 25'000.-; jeweils Finanzierung via Verbundangebot vorausgesetzt. Bei einer allfälligen Finanzierung nach §20 PVG (Vollfinanzierung durch die Stadt Wetzikon) betragen die jährlichen Vollkosten dieser Linie ca. CHF 250'000.- bis ca. CHF 750'000.- (je nach gewünschten Betriebszeiten)
--	--

	Fragen SVP-Fraktion	Antworten
10	- Weshalb können die beiden neuen Fahrbahnhaltestellen auf der Bahnhofstrasse nicht als Busbuchten ausgestaltet werden? - Falls trotzdem an den Fahrbahnhaltestellen festgehalten wird: Sind bauliche Massnahmen auf der Bahnhofstrasse geplant oder wird es weiterhin möglich sein, dass Automobilisten die wartenden Busse überholen?	Stadt: Die neuen Haltestellen Fahrtrichtung Kreisel Ochsen sind wenn möglich als Fahrbahnhaltestellen auszubilden, um einen allfälligen Stau vor dem Kreisel zu räumen und den pünktlichen Fahrplan zu sichern. Die genaue Verortung und Ausgestaltung der Haltestellen sind Bestandteil der nächsten Projektphase. VZO: Die VZO setzen sich bei den Strasseneigentümern (Kanton und Gemeinden) dafür ein, dass bei Bauprojekten jeweils möglichst die ideale Lösung umgesetzt werden kann. Demnach sollen unüberholbare Fahrbahnhalte primär v.a. vor verkehrsintensiven Verluststellen (v.a. Kreuzungen) umgesetzt werden. Im Gegenzug sollen Haltestellen <i>nach</i> solchen Verluststellen möglichst als überholbare Haltestellen erstellt werden, um u.a. den mIV nicht unnötig zu blockieren und fahrplanmässige Pufferzeiten einplanen zu können. Mit der Stadt Wetzikon und dem Kanton Zürich wurden diese Wünsche vorbesprochen. So soll u.a. die Haltestelle Friedhof Richtung Bahnhof bei einem nächsten Umbau für den mIV besser überholbar erstellt werden.

	- Lohnt sich ein derartiger Eingriff für eine erwartete Umsteigequote auf die S3 von nicht mehr als 5% (gemäss den Ausführungen auf Seite 44 des Buskonzepts)? Wie wird allgemein das Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Massnahme beurteilt?	VZO: Die Umstiegsmöglichkeit ist v.a. ein Wunsch aus der Bevölkerung (auch Bäretswil). Dies hat sich seit Dezember 2018 etwas verschärft, da von Bäretswil nach Winterthur die Verbindung via Bauma nicht mehr möglich ist (geänderter S26-Fahrplan). Die schnellste Verbindung wäre eben diese Verbindung via Kempten. Für Verbindungen von Oberkempten nach Winterthur bleibt die Verbindung via Bhf. Kempten unverändert die schnellste Verbindung
	- Weshalb wird im Buskonzept nirgends erwähnt, dass eine Verlegung der Haltestelle für die Bewohner des Altersheims Kreuzacker einen einschneidenden Nachteil bedeuten würde?	Stadt: Die Haltestelle Kreuzackerstrasse ist eine wichtige, gut besuchte Haltestelle mit grossem Einzugsgebiet an der Bahnhofstrasse. Dennoch überwiegen die positiven Argumente und entsprechen den Kundenbedürfnissen. Nebst dem optimalen Umstieg und die bessere Anbindung am Bahnhof Kempten (Stärkung des Bhf. Kempten), verbessert die feinmaschigeren Einsteigepunkte die Erschliessung im Quartier. Die vorgeschlagenen Massnahmen helfen somit auch, die Ziele der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie, welche die Verlagerung des zukünftigen Mehrverkehrs auf den Fuss- und Velo- sowie den öffentlichen Verkehr voraussetzen, zu erfüllen.
11	Wird in Betracht gezogen, das Linksabbiegeverbot am Knoten Bachtelstrasse/Bahnhofstrasse generell (nicht nur für Busse) aufzuheben, etwa mittels einer Lichtsignalanlage oder eines Kreisels?	Stadt: Siehe Frage 3.
12	Wie sieht es mit der aktuellen und der erwarteten künftigen Rentabilität der Buslinie 856 aus? Wie hoch sind die Fahrgastzahlen der Linie 856 in den Randstunden und an den Wochenenden? Lassen sich die erwarteten Verbesserungen infolge der neuen Linienführung quantifizieren?	VZO: Ein Ausbau der Betriebszeiten auf der Linie 856 wird nicht nur während den neuen Betriebszeiten die Nachfrage von heute Null anheben, sondern auch zu den bisherigen Betriebszeiten. Im Vordergrund dieser Massnahme steht nicht primär die Wirtschaftlichkeit, sondern eine neu attraktive öV-Erschliessung der Gebiete Schönau, Widum und Industrie/Kastellstrasse. Dies entspricht auch der Forderung einer

		Petition. Mittel- bis langfristiges Ziel soll es sein, auch die Linie 856 als vollwertige Linie anzubieten.
13	<i>Der Weiler Ettenhausen soll aufgrund der geringen Frequenzen und des tiefen Kostendeckungsgrads auch künftig nicht mit dem Bus erschlossen werden. Allerdings werden die jüngeren Schüler aus Ettenhausen schon heute mit dem Schulbus zur Schule gefahren. Wäre es eine Möglichkeit, diese Schülertransporte mit einem «normalen» Bus durchzuführen? Wurde dieser Ansatz in die Überlegungen miteinbezogen? Wurden eine Busverbindung mit Hinwil (Ringwil/Girenbad), eine Busverbindung mit der Strecke Bäretswil-Bauma und ein Stadtrundkurs geprüft, um Ettenhausen mit einzubinden?</i>	VZO: Ersatz Schülertransporte durch Buslinie: Eine Eigenfinanzierung durch die Stadt Wetzikon ist grundsätzlich möglich (z.B. nach dem vorgeschlagenen Ansatz der Mittelumlagerung des heutigen Schulbusses). Ob diese Massnahme kostenneutral möglich ist, wurde nicht geprüft und ist u.a. abhängig von der Anzahl (Linienführung? Takt?) und der Dauer (Betriebszeiten?) einzusetzender Fahrzeuge. Allerdings bestünden keine Synergien zum Buskonzept, sondern vielmehr Doppelfahrten mit bestehenden Buslinien. Die Nachfrage dürfte sich auf das Potential von Ettenhausen beschränken und wäre demnach sehr gering. Verknüpfungen mit Ringwil/Girenbad, Bäretswil/Bauma und Stadtrundkurs: Die vorgeschlagenen Varianten wurden grob geprüft, jedoch aufgrund schlechter Kosten/Nutzen-Verhältnisse und/oder Angebotsverschlechterungen für übrige Gebiete verworfen. Fazit VZO: Der Weiler Ettenhausen lässt sich nicht sinnvoll im Buskonzept erschliessen. Das Potential ist ferner zu gering und würde in einem schlechten Kosten/Nutzen-Verhältnis resultieren. Die VZO raten auch von einer Eigenfinanzierung durch die Stadt Wetzikon ab.
14	<i>Wurde das Bikesharing/Scootersharing auch als mögliche Alternative zu einer Fahrplanverdichtung auf heute schwach frequentierten Buslinien in Betracht gezogen?</i>	Stadt: Ein Sharing-System bzw. Fördermassnahmen für Langsamverkehrsmittel wurden als prüfenswerte Option erkannt. Dies jedoch vor allem im Zusammenhang einer attraktiven Alternative, um die letzte bzw. ersten Meter von zu Hause oder der Arbeit bis zum nächsten Bahnhof oder Haltestelle

		zurückzulegen. Die Ausarbeitung und Aufbau eines einheitlichen Servicemodells und die Nutzung der Potenziale von Shared-Mobility für Wetzikon müsste im grossen Ganzen betrachtet und in einer separaten Studie analysiert werden.
15	<i>Zeitverluste durch Ticketverkauf im Fahrzeug: Bestünde die Möglichkeit, Ticketautomaten direkt in den Bussen zu installieren und im Gegenzug den Ticket-verkauf durch den Chauffeur einzustellen?</i>	VZO: Der Ticketverkauf und die gewählten Absatzkanäle liegen in der alleinigen Kompetenz des ZVV und nicht der VZO. Die VZO sind jedoch in einer Arbeitsgruppe zu diesem Thema vertreten. Neue Arten für den Ticketverkauf in den Bussen werden untersucht; auch das Thema der Selbstbedienung im Bus gehört dazu. Grundsätzlich sind die Ticketverkäufe im Bus stark rückläufig und haben sich auf die Onlinekanäle / Handy verlagert. Dieser Trend wird sich fortsetzen.

	Fragen AW/GLP-Fraktion	Antworten
16	<i>Bus Robenhausen - 4.2.1 / 4.2.2:</i> <i>Mit dem Verzicht zum Befahren des Dorfbereiches Robenhausen wurden die Gehdistanzen für viele Bewohner massiv verlängert zudem ist der Bus ca. 5 min. zu früh am Bahnhof.</i> <i>Ein Grossteil des Siedlungsgebiets wird durch lediglich eine Bushaltestelle (400m Radius) abgedeckt (Siehe Grafik S.12, ÖV Güteklassen S.21).</i> <i>Gemäss der Abschätzung zum Fahrgastpotential gilt das Einzugsgebiet Robenhausen als zweitwichtigster Korridor, dem wird das Angebot jedoch nur begrenzt gerecht.</i> <i>Kumuliert man die geringe Haltestellendichte, respektive die grossen Gehdistanzen mit dem aktuellen Fahrplan verliert der Bus Robenhausen für die Zu- und Wegpendler viel an Attraktivität.</i> <i>Die Ankunft im Bahnhof 10min vor Abfahrt des ersten Zuges (S5/15 Zürich, S3 13min), 6 min</i>	

<i>Fahrzeit mit dem Bus, addiert mit 5-8 min Zeit bis zum Bus (www.zvv.ch), ergibt das eine Zeit von Haustüre bis Abfahrt der S5 von 21-24 min.</i> <i>In dieser Zeit ist es auch möglich direkt an den Bahnhof zu laufen.</i>	
<i>- Eine Verbesserung der Anbindung ist im Buskonzept nicht berücksichtigt. Weshalb nicht?</i>	VZO: Die Verkürzung der Linie hat eine grosse Wirkung: Für die bis vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 gefahrenen Rundkurse der Linien 852/853 mussten für den 15-Minuten-Takt vier Busse eingesetzt werden. Mit der verkürzten Route genügt ein Bus, der ganztags (und seither an allen Tagen) im 15-Minuten-Takt verkehrt. Die so eingesparten drei Busse wurden für einen weiteren Fahrplanausbau auf den anderen Ortsbuslinien in Wetzikon verwendet, u.a. auf dem ehemaligen Ost-Abschnitt von 852/853 auf der Spitalstrasse (neue Linie 857). So profitiert nun die ganze Stadt von einem dichten Fahrplan und direkten Verbindungen zum und vom Bahnhof. Eine erneute Verlängerung der Linie in Seegräben hätte zur Folge, dass zusätzliche Busse eingesetzt werden müssen, deren Kosten nur mit Einsparungen bei anderen Linien oder vollumfänglich durch die Stadt Wetzikon zu finanzieren sind. Zudem würde sich die Reisezeit für in Robenhausen durchfahrende Fahrgäste verlängern. Für die VZO ist ein Abbau am aktuellen Fahrplan zugunsten einer längeren Robenhausen-Schleife keine Option. Als Nebennutzen der längeren Umsteigezeiten am Bhf. Wetzikon bestehen dafür stets zuverlässige Verbindungen in beide Richtungen.
<i>- Wie hat sich das Fahrgastaufkommen in Robenhausen verändert seit der Aufhebung der Bushaltestellen Robenhausen Post / Seegräbnerstrasse?</i>	VZO: 2013 zählten die drei Haltestellen Buchgrindel, Post Robenhausen und Seegräbnerstrasse 201'000 Einsteiger. 2014 (im Jahr nach der Umstellung) zählten die beiden verbleibenden Haltestellen Buchgrindel und Robenhausen 203'000 Einsteiger (+1%, abzüglich allg. Wachstum von ca. 2% = ca. -1%).

		2019 zählten die beiden Haltestellen 230'000 Einsteiger. Das sind gegenüber 2014 +13.5%. Abzüglich des anzunehmenden allgemeinen Wachstums in dieser Zeit von ca. 10.5% resultieren Netto somit ca. +3%.
17	<i>Attraktivitätssteigerung Bahnhof Kempten:</i> <i>Den Bahnhof Kempten in das Wetziker ÖV Netz zu integrieren erscheint mir sehr sinnvoll und wichtig. Bei der Variante 5.1 wird von einer Verlängerung der Fahrzeit von 4000 Fahrgästen um 3 min. als Nachteil aufgeführt.</i> <i>- Wurde dabei die Variante geprüft, dass die Wegpendler (Zürich-Rapperswil) mit der S-Bahn ab Kempten schnellere Verbindungen haben als mit dem Bus?</i> <i>(Zug 4 min. / Bus 6-7 min. Zudem ist die Wartezeit im BHF Wetzikon mit dem Zug 3 min kürzer, damit wäre die Verbindung via Kempten 5-6 min schneller.)</i>	VZO: Diese Aussage trifft primär für Fahrgäste zu, die bereits im Einzugsgebiet des Bahnhofs Kempten wohnen. Wer dennoch auf die Linien 850/851 umsteigen muss, würde dadurch keinen Zeitvorteil erzielen: Einerseits ist der Fussweg am Bahnhof Kempten zur Bushaltestelle länger als am Bahnhof Wetzikon. Und für attraktive Anschlüsse am Bhf. Kempten S3/Wetzikon von/nach 850/851/Bäretswil müssten die Busse früher Richtung Bäretswil abfahren bzw. in Bäretswil später abfahren. Das ist jedoch nicht möglich, weil die Abfahrtszeiten am Bhf. Wetzikon auf die viel wichtigeren S5/S15-Anschlüsse ausgerichtet sind. Eine deutlich frühere Abfahrt am Bhf. Wetzikon ist nicht möglich, ohne den Anschluss von der S-Bahn zu gefährden bzw. zu brechen. Im Weiteren müssten die Fahrgäste ein weiteres Mal umsteigen. Jeder Umsteigevorgang reduziert die Attraktivität des öV.
	<i>Wäre es denkbar den Bus 850/851 nur bis zum BHF Kempten zu führen und damit den Bushof Wetzikon zu entlasten? (Die Wetzikon-Internen Verbindungen müssten dann entsprechend angepasst werden)</i>	VZO: Siehe oben: Jeder Umsteigevorgang reduziert die Attraktivität des öV. Das wäre für Verbindungen Bäretswil/Kempten von/nach S5/S15/S14 sehr unattraktiv.
18	<i>Radius:</i> <i>Für die Beurteilung der ÖV-Erschliessung wird mit einem Radius von 400 Meter gearbeitet (Luftlinie bis zur nächsten Haltestelle). Das bezieht sich zwar auf die Vorgaben des Kantones (Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr), aber bei der Wetziker Parkplatzverordnung hat man mit einem Radius von 300 Meter gerechnet.</i>	VZO: Die kantonale Verordnung müsste auf politischem Weg und auf kantonaler Ebene angepasst werden. Dazu haben die VZO keine Einflussmöglichkeit und können diese Frage/Forderung nicht beantworten.

	<i>Das heisst, dass heute alle, die mehr als 300 Meter Luftlinie von einer Bushaltestelle entfernt sind, mehr Parkplätze bauen müssen. Umgekehrt gilt das gleiche Haus laut Buskonzept als gut erschlossen, wenn es 400 Meter von der nächsten Bushaltestelle entfernt ist, was dann absolut widersprüchlich ist.</i> <i>- Wieso besteht diese Diskrepanz? Wir fordern, eine Anpassung auf 300 Meter wie in der Parkplatzverordnung.</i>	
--	--	--

	Fragen SP-Fraktion	Antworten
19	<i>Allgemeine Bemerkungen</i> <i>- Ein Abbildungsverzeichnis wäre hilfreich, damit man z.B. den Linienplan findet.</i> <i>- Für Personen, die mit der Linienführung nicht vertraut sind, wäre ein Stadtplan mit eingezeichneten Linien nützlich (nicht nur die Linienplan-Grafik).</i> <i>- Die Bilder sollten vollständige und korrekte Legenden haben (Bilder 4, 5, 7, 8).</i>	Wird ergänzt. Wird ergänzt. Wird ergänzt.
	<i>- Gibt es keine aktuellere Pendlerstatistik als jene aus dem Jahr 2000?</i>	VZO: Die letzte Pendlerstatistik aus der Volkszählung stammt effektiv aus dem Jahr 2000. Seither gibt es Daten aus dem Mikrozensus, welche auf sehr tiefer Stufe jedoch nicht belastbar genug sind. Relevant waren die Auswertungen v.a. für Aussagen und das Fazit in Kapitel 5.2.8
20	<i>Ausgangslage</i> <i>Es steht, dass das Busnetz den hauptsächlichen Bedürfnissen der Fahrgäste von und nach Wetzikon entspreche. Das bedeutet umgekehrt, dass den Bedürfnissen der Einwohnerinnen und Einwohner in geringerem Mass Rechnung getragen wird.</i> <i>- In welcher Weise hat sich die Stadt Wetzikon für die stadteigenen Bedürfnisse eingesetzt?</i>	Stadt: Eine zukunftsfähige und erfolgreiche Entwicklung hat die ökologischen, ökonomischen und sozialen Ansprüche der Bevölkerung zu erfüllen. Daraus folgend orientiert sich die Stadt Wetzikon bei ihren Entscheidungen stets nachhaltig an den Erwartungen und Bedürfnissen der Einwohnerinnen und Einwohner.

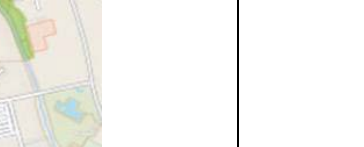
21	<i>Allgemeines</i> <i>- Inwiefern kann mit dem neuen Konzept die Bahnhofstrasse entlastet werden?</i>	VZO: Das neue Konzept sieht eine zusätzliche Buslinie vor, welche nicht nur die Anbindung des Schornägenquartiers verbessert, sondern gleichzeitig auch mehr Kapazität auf der Bahnhofstrasse schafft (siehe Seiten 36/37). Dadurch werden die bisherigen 850/851-Kurse auf der Bahnhofstrasse entlastet.
22	<i>Haltestellen Kreuzackerstrasse (bestehend) / Stationsstrasse (neu):</i> <i>Die Haltestelle Kreuzackerstrasse liegt unmittelbar vor der Alterssiedlung und hat eine wichtige Funktion für deren Bewohnerinnen und Bewohner.</i> <i>- Wurde mit der Genossenschaft Alterssiedlung Wetzikon abgeklärt, was die Aufhebung dieser Haltestelle für sie bedeuten würde? Wäre der längere Fussweg den älteren Menschen zuzumuten?</i>	Stadt: Siehe Frage 10.
	<i>- Hätte die Errichtung von zwei neuen Haltestellen an der Stationsstrasse (N und S) bei gleichzeitiger Aufhebung der Haltestelle Kreuzackerstrasse irgendwelche finanziellen Auswirkungen für Wetzikon?</i> <i>Oder wäre dies nur bei einem Versuchsbetrieb der Fall?</i>	VZO: Die insgesamt eine zusätzliche Haltestelle mit je einer Haltekante je Richtung erhöht die finanzielle Abgeltung der Stadt Wetzikon an den ZVV. Die direkten Kosten der bisherigen Abfahrten der Linie 850 und 851 betragen pro Haltestelle jährlich ca. 35'000.-, jene einer zusätzlichen Linie im 30'-Takt ca. 15'000.-. Zur Einordnung der Dimensionen: Die Stadt Wetzikon finanziert das ZVV-Angebot mit jährlich ca. CHF 1.57 Mio.- mit (Netto-Akontobeitrag 2020). Der Beitrag der Stadt Wetzikon an das ZVV-Angebot würde sich damit um ca. 2.2% (bisheriges Angebot 850+851) bzw. 3.2% (inkl. zusätzlicher Linie nach Schornägen) erhöhen. Ein Versuchsbetrieb (nach §20 PVG) wird bei Linien angewendet, nicht bei Haltestellen.
23	<i>Neue Linie Schornägen:</i> <i>- Welches sind die Gründe, dass nicht die Linie 856 bis in die Schornägen geführt wird? Ist es die unzureichende Verbindung ins Zentrum? Könnte dem mit einer</i>	VZO: Ziel der neuen Linie ist einerseits eine bessere Anbindung des Quartiers Schornägen (von/nach Bahnhof Wetzikon) sowie andererseits eine Entlastung der heutigen

	<i>Umsteigemöglichkeit beim Ochsen abgeholfen werden?</i> - Wurde erwogen, die Linie 856 in die Schornäglen im Hinweg via Bahnhof Kempten, nördliche Stationsstrasse, Ochsen in die Summerau zu führen und im Rückweg via Ochsen, südliche Stationsstrasse, Bahnhof Kempten zurück (s. Grafik 1)? Diese Linie könnte die bestehende Haltestelle Kreuzackerstrasse bedienen. Sie böte für den ganzen Stadtteil Kemptens im Einzugsbereich sowie die Bewohnerinnen und Bewohner der Alterssiedlung einen Anschluss an den Bahnhof Kempten. Mit Umsteigen beim Ochsen oder an der Kreuzackerstrasse würde auch für Passagiere der Linien 850/851 ein Anschluss an den Bahnhof Kempten bestehen. - Falls die neue Linie in die Schornäglen auch zur Erschliessung mit dem Zentrum Oberwetzikon dienen soll: Könnte man den Bus im Zentrum wenden, um die untere Bahnhofstrasse zu entlasten? Diesfalls müsste natürlich eine Umsteigebeziehung zum Bahnhof Wetzikon sichergestellt sein. 	850/851-Kurse auf der gesamten Bahnhofstrasse. Als Nebennutzen wird damit Schornäglen auch noch besser an das Zentrum Oberwetzikon angebunden. Insofern wurde die skizzierte Variante nicht weitergeprüft, weil die Entlastungsfunktion nicht ermöglicht würde. Vielmehr entstünde von Schornägeln zum Bahnhof Wetzikon eine unattraktive Umwegfahrt via südliche Stationsstrasse und Schönau/Medikon und die Fahrt via Bahnübergang wäre verspätungsanfällig.
24	<i>Linie 851 / Erschliessung Bahnhof Kempten:</i> <i>Grundsätzlich ist es möglich, aus Richtung Bäretswil ab Haltestelle Kreuzackerstrasse über Feldweg/Stationsstrasse die S3 Richtung Effretikon zu erreichen. Ist der Bus pünktlich, stehen 3 Minuten zur Verfügung. Das kann reichen, ist der Zug ab Wetzikon in der Regel auch um etwa 1 Minute verspätet. Grundsätzlich ist das aber zu wenig, da die Busse heute bei Talhof und Ochsen in der</i>	VZO: Die Linie 851 nur in eine Richtung via Bahnhof Kempten zu führen, erachten wir nicht als zweckmässig. Dadurch bestünde der Anschluss nur in eine Richtung.

<i>Regel bereits rund 2 Minuten verspätet sind. Die Verspätung entsteht nicht erst am Ochsen-Kreisel.</i> <i>Eine Haltestelle für den Bahnhof Kempten an der Bahnhofstrasse bei der Kreuzung Havanna einzurichten, kann Sinn machen, wird allein aber nicht genügen. Auch die Fahrzeiten müssten mehr Spielraum bieten. Mit der neuen Haltestelle beträgt der Gewinn für die Strecke zum Bahnhof Kempten zu Fuss max. 2 Minuten (gegenüber Strecke von Haltestelle Kreuzackerstrasse über Feldweg/Stationsstrasse zum Bahnhof Kempten).</i> <i>Die Überlegungen im Konzept, dass Reisende ab S3 den Bus Richtung Bäretswil mit der neuen Haltestelle Bahnhof Kempten an der Bahnhofstrasse erreichen, würde nur unter zwei Prämissen funktionieren: 1. Da die S3 meist mit zwei Kompositionen geführt wird, müsste man von der Zuglänge her strategisch richtig einsteigen, um sich selbst den Fussweg nicht um Minuten zu verlängern. 2. Die S3 ist in Stosszeiten meistens verspätet, also wäre diese Erreichbarkeit bereits a priori infrage gestellt. Trifft sie aber pünktlich in Kempten ein, dann erreicht man aus der hinteren Komposition den Bus Richtung Bäretswil auch an der Haltestelle Kreuzackerstrasse (via Feldweg), wenn man falsch zuschreitet.</i> <i>Im Konzept wird die Möglichkeit verworfen, den Bus 851 aus Richtung Bäretswil über die nördliche Stationsstrasse zum Bahnhof Kempten zu führen. Aus unserer Sicht böte diese Lösung in der Hauptverkehrszeit Vorteile – genau dann, wenn gewisse Pendlerinnen und Pendler die schwach besetzte S3 vorziehen würden.</i> <i>Bauliche Massnahmen müssten für diese Linie höchstens im kleinen Rahmen vorgenommen werden: Abzweiger nach links bei Einfahrt zum Bahnhof Kempten. Evtl. könnte die verbotene Fahrtrichtung beim Verbinder Stationsstrasse/Bahnhof Kempten zugunsten der Busse aufgehoben oder umgekehrt werden. Damit wäre mit dem heutigen Fahrplan ein Anschluss an die S3 möglich. Die</i>	
---	--

	<i>Haltestelle Kreuzackerstrasse könnte belassen werden.</i> <i>Zu Zeiten, in denen die beiden Linien 850 und 851 unmittelbar nacheinander verkehren, bestünden an der Tösstalstrasse Umsteigemöglichkeiten von Bus 851 auf Bus 850, der schneller am Bahnhof Wetzikon ist.</i> <i>In der Gegenrichtung vom Bahnhof Wetzikon Richtung Bäretswil könnte auf den Umweg via Bahnhof Kempten verzichtet werden. Dieser würde zu umfangreiche bauliche Massnahmen erfordern.</i>	
25	<i>Linie 856</i> <i>Dass der Bus 856 bis zum Bahnhof Kempten verkehren soll, und dies auch abends und am Wochenende, ist sehr löblich.</i> <i>- Wie sieht der Zeitplan zur Verlängerung der Linie 856 bis zum Bahnhof Kempten aus?</i> <i>- Wird die Linie 856 zum Bahnhof Kempten verlängert, bevor die Unterführung erstellt ist? Besteht so Anschluss an die S3 in Kempten? Oder schliesst die Barriere gerade dann, wenn die Buspassagiere die Barriere überqueren wollen?</i> <i>- Wurde erwogen, die Linie 856 in einer grossen Endschlaufe über den Bahnhof Kempten via nördliche Stationsstrasse in die Bahnhofstrasse zu führen und via südliche Stationsstrasse, Bahnhof Kempten zurück? Diese Linienführung böte für die Alterssiedlung den Vorteil eines Anschlusses an den Bahnhof Kempten.</i>	VZO: Verlängerung zum Bahnhof Kempten: Abhängig von baulichen Massnahmen. Fahrplanmässige Anpassung per Dezember 2021 grundsätzlich möglich. Die Linie 856 trifft im täglichen Betrieb ca. zu den Minuten .14/.29/.44/.59 am neuen Wendeplatz ein. Die S3 fährt .18/.48 am Bhf. Wetzikon ab. Im pünktlichen Betrieb der Linie 856 müsste der Anschluss an die S3 Richtung Effretikon somit möglich sein, d.h. vor Schliessen der Barriere. Nein, bewusst nicht. Sonst bestünden zusätzliche Abhängigkeiten zur Barriere. Zudem reicht die Fahrzeit nicht aus.
26	<i>Linie 857</i> <i>- Wie viele Personen steigen an den einzelnen Haltestellen aus und ein?</i>	VZO: Ein- und Aussteiger pro Werktag 2019: Bahnhof = 1'137, Wildbach = 24, Alterswohnheim = 107, Spital = 345, Bachtelstr = 214, Friedhof = 414, Sonnenfeld = 244, Oberwetzikon = 290, Zentrum = 170

	- Ein Kreisel Bachtelstrasse/Bahnhofstrasse würde das Linksabbiegen des Busses in die Bahnhofstrasse gewährleisten. Mit einer Lichtsignalanlage wäre allenfalls zusätzlich eine Buspriorisierung möglich. Dieser Kreisel war schon mehrfach im Gespräch. In welchem Zeitraum kann damit gerechnet werden? - Vom Alterswohnheim am Wildbach und von der Alterssiedlung an der Spitalstrasse braucht es eine direkte Verbindung zum Zentrum. Älteren Leuten fällt das Umsteigen schwer. Dennoch die Frage: Welche Alternative würde zur Verfügung stehen, um von der Spitalstrasse ins Zentrum Oberwetzikon zu gelangen, falls die Haltestellen Oberwetzikon und/oder Zentrum der Linie 857 aufgehoben würden? - Wurde erwogen, die Linie 857 nicht zu verkürzen, sondern via Dorf Robenhausen zu verlängern und damit die ehemaligen Haltestellen im Dorf wieder zu bedienen? Die Kurse würden eine Viertelstunde später als bei einer Verkürzung am Bahnhof eintreffen und schlanke Anschlüsse herstellen. Dadurch könnte das grosse Potenzial von Robenhausen besser ausgenützt werden. Dass die aktuelle Haltestelle Robenhausen unterdurchschnittlich genützt wird, dürfte daran liegen, dass die Anschlüsse schlecht sind und die Haltestelle für Bewohnerinnen und Bewohner des nördlichen Dorfteils zu weit entfernt liegt. - Die Linie 857 könnte mit den Linien 852/853 zu einem grossen Rundkurs zusammengeführt werden. Dies hätte den Vorteil, dass die untere Bahnhofstrasse entlastet würde. Wurde diese Variante in Betracht gezogen?	Stadt: Siehe Frage 3. VZO: Wenn keine Temporeduktionen umgesetzt werden und der Linksabbieger umgesetzt wird, kann 857 weiterhin nach Oberwetzikon/Zentrum fahren. Ansonsten besteht nur eine Verbindung via Wildbach (Umstieg 852/853). Vormaliger Rundkurs Robenhausen – Spitalstrasse verzeichnete auf diesem Abschnitt nur 7% aller Fahrgäste auf der Linie. Die Linie 857 zu verlängern, bedingt den Einsatz von zusätzlichen, nicht vorhandenen Mitteln. Vormaliger Rundkurs Robenhausen – Spitalstrasse verzeichnete auf diesem Abschnitt nur 7% aller Fahrgäste auf der Linie. Grosser Rundkurs würde zudem den Kapazitätsengpass auf der unteren Bahnhofstrasse verschärfen.
27	Erschliessung Schöneich Aus der Industrie Schöneich (Elma) beträgt die Fussdistanz zum Bahnhof gut 1 km. Dazu steht im Konzept: «Diese Nähe ist schwierig mit dem Bus zu erschliessen, da die Zeitersparnis mit Umsteigen zu gering ausfällt.» Mit einer schlecht gelegenen Haltestelle ergibt sich nicht nur keine Zeitersparnis, sondern vielmehr ein Mehrbedarf an Zeit. Dies bedeutet, dass die verschobene Haltestelle Alpenblick einzig dazu	VZO: Die Linie 883 verfügt nicht über ausreichende Pufferzeiten für diese Zusatzschleife. Die Konsequenz wären instabile Anschlüsse in Wetzikon und Bubikon, was es bei dieser im Stundentakt verkehrenden Linie zu vermeiden gilt.

dient, dem Buchstaben des Gesetzes Genüge zu tun; den Angestellten in der Industrie Schöneich nützt sie nichts. Weshalb ist die Erschliessung mit der Linie 883 nicht möglich (s. Grafik 2)? Gibt es Zahlen zu den ein- und aussteigenden Passagieren auf dieser Linie? Wir vermuten, dass die Linie 883 am Morgen vor allem als Zubringer zur S-Bahn oder zu den Wetziker Schulen benützt wird und am Abend umgekehrt. Die Nachfrage aus der Schöneich wäre hingegen dann gross, wenn die Linie wenig belastet ist: vom Bahnhof in die Schöneich am Morgen, von der Schöneich zum Bahnhof am Abend. Wurde das in Betracht gezogen? 	
28 Direktverbindungen Wenn der Modalsplit auch im Freizeitverkehr verbessert werden soll, sind die Angebote für den Freizeitverkehr zu optimieren. Darauf wird im Konzept kaum eingegangen. Die Sportanlagen Meierwiesen werden nicht einmal erwähnt. Vom Bahnhof her ist die Erreichbarkeit gut, für die überwiegende Mehrheit der Wetzikerinnen und Wetziker aber ungenügend. Weshalb wird keine Direktverbindung von den Wohngebieten (Kempton, Oberwetzikon, Robenhausen, Spitalstrasse) zu den Sportanlagen vorgesehen? Dies wäre umso wichtiger, als das Strandbad Auslikon nach wie vor nicht mit dem ÖV erschlossen werden soll.	VZO: Faktisch wird gefordert, dass von allen drei Achsen Robenhausen, Oberwetzikon/Kempton/Bahnhofstrasse sowie Spitalstrasse eine Anbindung ermöglicht werden soll. Dies würde drei Linien zu den Sportanlagen bedingen, was nicht zweckmässig ist. Es bräuchte einen entsprechenden Wendeplatz und wäre aufgrund der Wendezeiten am Bahnhof Wetzikon nur mit den Linien 850/851 bzw. von der Bahnhofstrasse her möglich (852/853 ohne ausreichende Wendezeit am Bahnhof, 857 ebenso während den Hauptverkehrszeiten).