

## Wie der Winterthurer ÖV durch Tempo 30 noch unattraktiver wird

Viele Befürworter/innen von flächendeckendem Tempo 30 spielen die Nachteile von Tempo 30 für den Bus mit zweifelhaften Zahlen herunter. Sie gehen von einem regulären Betrieb mit weniger MIV aus. Flankierende Massnahmen, wie die IGöV sie vorschlägt, werden sich deshalb noch auf lange Zeit als illusorisch erweisen. Das trifft vor allem auf Winterthur zu.

Seit mehr als 30 Jahren sollte der Bus in Winterthur beschleunigt werden. Die Stadt gab dazu aufwändige Studien in Auftrag. Ohne Erfolg. Die Verlustzeiten nahmen sogar zu. Der wichtigste Grund dafür war die Übernutzung des Verkehrsraums durch den wachsenden MIV und die mangelhafte Busbevorzugung. Zusätzlich wurden Verlustzeiten u.a. ausgelöst durch Baustellen, Behinderungen durch den stark wachsenden Zubringerverkehr des Onlinehandels und im Winter durch Velofahrer, die wegen ungenügender Schneeräumung die Velospuren nicht nutzen können. Und nicht zuletzt entstanden immer mehr Verlustzeiten durch "undisziplinierte" Verkehrsteilnehmer abseits von Fussgängerstreifen. Nicht erstaunlich, dass die Umlaufzeiten in Winterthur im Verhältnis zu andern Städten überdurchschnittlich lang sind.

Mehrere Vorstösse verlangten eine Attraktivitätssteigerung sowie mehr Kapazitäten für den Bus, aber auch für den ÖV-Knoten HB Winterthur. Die Situation hat sich mit dem Wachstum der Stadtbevölkerung und der zunehmenden Anzahl Zupendler verschlimmert. Winterthur hat immer noch einen viel zu hohen Anteil MIV zu Lasten von Bus und Gewerbeverkehr. Ein klimapolitisch notwendiger Ausbau des Busverkehrs wird vor allem am ÖV-Hub HB massiv erschwert. Der HB selber platzt aus allen Nähten. Fussgänger/innen sind gefährlichen und diskriminierenden Fussgängerströmen ausgesetzt. Der Masterplan einer früheren Stadtregierung hat mehr verbaut als verbessert.

Die Stadt setzt nun vordringlich auf den Veloverkehr. Der Winterthurer Modal Split wäre aber selbst bei einer Verdoppelung des Veloverkehrs immer noch bedenklich schlecht. Es wäre der wettersichere ÖV, der markant mehr MIV substituieren müsste als in der Planung vorgesehen. Und dies finge mit attraktiveren Umlaufzeiten an. Eigene Busspuren sind allerdings kaum mehr möglich. Der MIV müsste also durch Dosieranlagen am Stadtrand und aus Parkräumen sowie durch den Abbau von Zielparkraum stark reduziert werden. Erst dann könnte der Bus bei allen Lichtsignalen konsequent bevorzugt werden. Wenn das Departement Bau aber gleichzeitig auch auf Busachsen Tempo 30 einführen möchte, wird ein allfälliger Zeitgewinn an den Lichtsignalen wieder zunichte gemacht. Denn das Buspersonal kann mit Tempo 30 die anderen immer häufigeren Verlustzeiten in den Hauptverkehrszeiten nicht mehr aufholen und muss häufig seine ohnehin knappen Pufferzeiten an den Endhaltestellen opfern. Warum kümmert dies zahlreiche Politiker/innen nicht? Warum operieren sie unbedarft mit einem regelmässigen Verkehrsfluss, der insbesondere bei Regen in den Hauptverkehrszeiten eine

heimtückische Illusion darstellt? Auch wenn alle Behinderungen wegfielen: Tempo 30 für den Bus schafft neben unattraktiven Umlaufzeiten auch erheblich höhere Kosten. Die Gefahr besteht, dass dann als Kompensation der Fahrplan und das Haltestellennetz ausgedünnt werden müssten. Warum überhören zahlreiche Politiker/innen die Warnungen des ZVV? Warum reden sie von Netto null 2040, machen aber beim ÖV auf Verdrängung und verschlafen klimafreundliche Verbesserungen für Bus und Bahn?

**Willy Germann, a. Kantonsrat CVP/Mitte**  
**ehem. Mitglied Buskommission Winterthur**  
**ehem. Mitglied der kantonsrätlichen Verkehrskommission**