

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 10. April 2019

**296.**

**Interpellation von Yasmine Bourgeois und Pablo Bünger betreffend ÖV-Angebot in den Quartieren Witikon, Hottingen und Hirslanden, Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität der Linien 8 und 31 und Optionen für die Überbrückung einer Trolleybusstrecke ohne Fahrleitung sowie Hintergründe zu den Investitionskosten für eine Verlängerung der Buslinie über den Hottingerplatz an den Hauptbahnhof und zu den Kosten für bauliche Massnahmen bei der Haltestelle Hölderlinsteig**

Am 28. November 2018 reichten Gemeinderätin Yasmine Bourgeois und Gemeinderat Pablo Bünger (beide FDP) folgende Interpellation, GR Nr. 2018/470, ein:

Die Stadt Zürich wurde in den vergangenen Jahren im Verkehrsbereich in den Quartieren Witikon, Hottingen und Hirslanden verschiedentlich aktiv. In der Summe muss heute festgestellt werden, dass das ÖV-Angebot mehrheitlich verschlechtert wurde, während gleichzeitig auch der MIV an immer mehr Orten stockt. Beim ÖV wurde eine Tramlinie aufgehoben sowie die Buslinie 34 gestrichen und durch eine verlängerte Buslinie 31 bis nach Witikon ersetzt. Weiter wurden bei der Tramhaltestelle Hölderlinstrasse Kaphaltestellen errichtet. Die direkte Verbindung von Hottingen zum Limmatquai ist mit der Streichung der Linie 15 ab/bis Stadelhofen abhandengekommen. Dies bedeutet mit Umsteigen bis 10 Minuten längere Fahrzeiten. So macht man der Bevölkerung den ÖV aber nicht schmackhaft.

Seither leiden die beiden Linien 8 und 31 an einer unbefriedigenden Fahrplanstabilität. Dies alles trifft die Quartiere Witikon, Hottingen und teilweise Hirslanden. Hinzu kommt eine Komfort- und Sicherheitseinbusse für ÖV-Passagiere von und nach Witikon. Auch die Umsteigewege sind länger und teils gefährlicher geworden.

Damit ist die direkte Busverbindung von Witikon ins Stadtzentrum ein vieldiskutiertes Thema geblieben. Die FDP 7+8 befragte im Frühjahr 2018 die gesamte Bevölkerung Witikons zu den verschiedenen Varianten (bisheriger Zustand, heutiger Zustand sowie Bus 34 über Hottingerplatz bis HB). Dabei sprachen sich je rund 42% für den früheren Zustand bzw. für eine direkte Linienführung über den Hottingerplatz aus. Nur rund 15% favorisierten den heutigen Zustand. Die Umfrage vermittelt zumindest einen Eindruck über die unbefriedigende Gemütslage der Betroffenen. Auch von den im Rahmen der Behandlung der Motion GR Nr. 2007/53 untersuchten Varianten erbrachte ein Direktbus entlang der Tramlinie 3 bis zum HB den höchsten Nutzen. Die Variante entsprach auch dem Wunsch des QV Witikon sowie der FDP. Dagegen sprachen die damals hohen Investitionskosten.

Die Stadt hat die Zuverlässigkeit der Linie 31 inzwischen zwar mit weiteren Massnahmen leicht verbessert. Eine befriedigende Lösung, welche nicht gleichzeitig den MIV noch mehr in Mitleidenschaft zieht, ist mit den heutigen Linienführungen aber nicht in Sicht. Auch im Korridor Witikon wird die ÖV-Nachfrage bis 2030 aber um rund 20% zunehmen.

Im Bereich des MIV ist festzustellen, dass mit der Durchbindung der Buslinien 31 und 34 der Klusplatz zum Problemknoten wurde. Die Wartezeiten auf den wichtigsten Zubringerstrassen zum Klusplatz sind gestiegen. Die neue Kaphaltestelle Hölderlinstrasse trägt auf der Asylstrasse das Ihrige dazu bei. Entgegen ist der Schleichverkehr angestiegen. Dagegen meinte Stadtrat 2013 in Beantwortung der Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2013/290: «Die Leistungsfähigkeit der Achse bleibt im heutigen Umfang gewährleistet.» Diese Prognose hat sich als falsch erwiesen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität der Linien 8 und 31 sowie zur Verbesserung des Komforts und der Sicherheit der Witiker ÖV-Nutzende wurden bereits umgesetzt? Welche Massnahmen sind in Planung?
2. Aufgrund der aktuellen Verspätungen der Tramlinie 8 wurde auch ein teilweiser Busbetrieb geprüft und wieder verworfen. Was waren die Gründe?
3. Inwieweit wurde das Wenden der Tramlinie 8 am Stadelhofen anstelle der Linie 15 und das Weiterführen der Linie 15 wie früher geprüft? Falls dies nicht geprüft wurde, weshalb nicht?
4. Im Jahr 2010 schätzte der Stadtrat die Investitionskosten für eine Verlängerung der Buslinie über den Hottingerplatz an den HB auf 20 Mio. Franken, davon 10 Mio. für die Fahrleitung. Entfallen diese Kosten, falls in absehbarer Zeit ein Trolleybusmodell gefunden werden kann, dass diese 1.6 km ohne Fahrleitung zurücklegen kann? Falls nein, wieso nicht?

5. Weitere 3 Mio. Franken wurden für Trasse-Spreizungen veranschlagt. Wurden die Trassen beim Neubau der Haltestelle Hölderlinsteig für einen Busbetrieb gespreizt? Und sind entsprechende Spreizungen beim ohnehin geplanten Neubau der drei übrigen betroffenen Haltestellen vorgesehen? Falls nein, weshalb nicht?
6. Eine weitere Mio. Franken wurden für Haltestellenanpassungen veranschlagt. Wurde die Haltestelle Hölderlinsteig bei ihrem Neubau «busgerecht» ausgeführt? Und ist geplant, beim ohnehin geplanten Neubau der drei übrigen betroffenen Haltestellen «busgerechte» Haltestellen zu bauen? Falls nein, wieso nicht?
7. Die letzten 6 Mio. Franken wurden für zwei Gleichrichterstationen vorgesehen. Trifft es zu, dass diese Kosten entfallen, nachdem nun eine Tramlinie weggefallen ist? Falls nein, wieso nicht? Wie sieht es mit diesen Kosten aus, wenn in absehbarer Zeit ein Trolleybusmodell gefunden werden kann, das diese 1.6 km ohne Fahrleitung zurücklegen kann?
8. Welche neuen Investitionskosten würden bei einer Verlängerung des «Witiker-Buses» über den Römerhof an den HB unter Beibehaltung des Busline 31 anfallen (bspw. Kosten Wendeschleife HB)? Kann der Stadtrat zur Realisierbarkeit und zu den Kosten einer solchen Wendeschleife Aussagen machen?
9. Bereits heute fahren neuere Trolleybusse in der ganzen Stadt und auch im Umfeld des Klusplatzes regelmässig ohne Stromabnehmer und Dieselmotor in gewöhnlicher Geschwindigkeit. Sind diese Busse in der Lage, eine Strecke von 1.6 km mit geringen Steigungen ohne Fahrleitung zu überwinden?
10. Der seit einiger Zeit im VBZ-Test befindliche SwissTrolley plus kann ohne Fahrleitung bis zu 10 Kilometer in normalem Tempo fahren. Ware das eingesetzte Modell oder ein in absehbarer Zeit erhältliches Nachfolgemodell aufgrund der Testergebnisse in der Lage, den Kurs Kienastewies – Hottingerplatz – HB ohne Ausbau der Fahrleitungen im Alltagsbetrieb zu meistern?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

**Zu Frage 1 («Welche Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität der Linien 8 und 31 sowie zur Verbesserung des Komforts und der Sicherheit der Witiker ÖV-Nutzende wurden bereits umgesetzt? Welche Massnahmen sind in Planung?»):**

Im ersten Betriebsjahr war die Pünktlichkeit der Linien 8 und 31 leider nicht immer zufriedenstellend. Ursache hierfür waren einerseits die bekannten Störstellen entlang der Linie 31, im Zeltweg und in der Hohlstrasse, und andererseits verschiedene länger andauernde, baustellenbedingte Behinderungen, v. a. infolge des Neubaus der Überführung über die SBB-Gleise an der Hohlstrasse sowie auf der Witikonstrasse. Hinzu kamen Behinderungen am Klusplatz (durch die veränderte Signalsteuerung) und am Bellevue (durch die hohe Verkehrsbelastung) sowie zu Beginn prekäre winterliche Strassenverhältnisse.

Folgende Massnahmen wurden im Laufe des Jahres entlang der Linie 31 umgesetzt:

- Verlängerung der Regelfahrzeiten, Einsatz zusätzlicher Kursfahrzeuge
- Inbetriebnahme der elektronischen Busspur Hohlstrasse
- Verlegung der Haltestelle Kreuzplatz zwecks Aufhebung der Überholbarkeit und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Umstieg vom Bus aufs Tram
- Optimierungen von Signalsteuerungen, auch im Bereich der Baustelle in Witikon

Durch diese Massnahmen, aber auch infolge der Fertigstellung des neuen Brückenbauwerks an der Hohlstrasse, konnte die Betriebsstabilität der genannten Linien inzwischen verbessert werden. Wie die Fahrgastzahlen des Jahres 2018 zeigen, wurde das neue Angebot mit der direkten Busverbindung von Witikon in die Innenstadt von den Fahrgästen denn auch gut aufgenommen und rege genutzt. Einerseits wies die Linie 31 im Abschnitt Kapfstrasse–Klusplatz im Vergleich zur früheren Linie 34 rund 13 Prozent mehr Fahrgäste auf, und andererseits nutzten drei Viertel der täglich 8000 Fahrgäste aus Witikon die Durchbindung über den Klusplatz hinaus.

Mit folgenden Massnahmen soll die Pünktlichkeit der Linie 31 weiter gesteigert werden:

- Busspur Zeltweg, von Kreuzplatz bis Merkurstrasse (geplante Realisierung 2021)
- Busspur Hohlstrasse, von Letzibach bis Bahnhof Altstetten (2022 oder 2023)

Die Dienstabteilung Verkehr prüft darüber hinaus punktuelle Verbesserungen im Betriebsablauf, beispielsweise durch veränderte Steuerungsabläufe an Lichtsignalanlagen. Seit 25. Februar 2019 wird auf der Linie 8 während der Abendspitze ein zusätzliches Kursfahrzeug eingesetzt, um einen stabileren Betriebsablauf zu ermöglichen. Der definitive Ausbau der Haltestellen der Linie 31 am Klusplatz wie auch am Hegibachplatz erfolgt im Laufe des Jahres 2019. Neben der behindertengerechten Ausgestaltung der Haltekanten wird in Fahrtrichtung Witikon ein Fahrgastunterstand erstellt.

**Zu Frage 2 («Aufgrund der aktuellen Verspätungen der Tramlinie 8 wurde auch ein teilweiser Busbetrieb geprüft und wieder verworfen. Was waren die Gründe?»):**

Derartige Untersuchungen wurden im Zusammenhang mit der verzögerten Inbetriebnahme der neuen Tramgeneration durchgeführt, jedoch bezogen sich diese nicht auf die Linie 8.

**Zu Frage 3 («Inwieweit wurde das Wenden der Tramlinie 8 am Stadelhofen anstelle der Linie 15 und das Weiterführen der Linie 15 wie früher geprüft? Falls dies nicht geprüft wurde, weshalb nicht?»):**

Die im Dezember 2017 durchgeführten Anpassungen basieren auf umfassenden Untersuchungen zur Angebotsentwicklung im Raum Hottingen/Hirslanden/Witikon. Auslöser für diese Überlegungen war neben dem langjährigen Wunsch aus dem Quartier Witikon nach einer Direktverbindung ins Stadtzentrum auch die Tatsache, dass die Wendeschleife am Klusplatz infolge des anstehenden Einsatzes längerer Tramzüge nur noch von zwei statt bisher drei Tramlinien genutzt werden kann. Dabei zeigte sich, dass eine Führung der Linie 8 statt der Linie 15 zum Klusplatz den höheren Kundennutzen aufweist, insbesondere aufgrund der grossen Nachfrageströme in Richtung Paradeplatz–Stauffacher.

**Zu Frage 4 («Im Jahr 2010 schätzte der Stadtrat die Investitionskosten für eine Verlängerung der Buslinie über den Hottingerplatz an den HB auf 20 Mio. Franken, davon 10 Mio. für die Fahrleitung. Entfallen diese Kosten, falls in absehbarer Zeit ein Trolleybusmodell gefunden werden kann, dass diese 1.6 km ohne Fahrleitung zurücklegen kann? Falls nein, wieso nicht?»):**

Seit 2015 praktizieren die VBZ den teil-fahrleitungslosen Betrieb auf verschiedenen Trolleybuslinien. Die Abschnitte ohne Fahrleitung werden mithilfe der Traktionsbatterie befahren, die im nachfolgenden Fahrleitungsbetrieb nachgeladen wird.

Das Auf- und Abdrähten der Stromabnehmerruten ist nur bei stehendem Fahrzeug und nur bei geeigneter Position der Fahrleitungen möglich. Auf Abschnitten, die von Tram und Trolleybus gemeinsam genutzt werden, muss die Trolleybus-Fahrleitung aussermittig geführt werden; das automatisierte Auf- und Abdrähten der Ruten ist dort ausgeschlossen. Somit könnten bei einer Führung der Busse via Hottingerplatz auch die vorhandenen Fahrleitungen in der Heimstrasse, im Hirschengraben und im Seilergraben nicht genutzt werden. Somit müsste die Strecke Klusplatz–HB–Klusplatz vollständig im Batteriemodus zurückgelegt werden, d. h. die fahrleitungslose Strecke beträgt nicht 1,6 km, sondern über 6 km. Zum heutigen Zeitpunkt besteht demnach noch keine Möglichkeit, die Kosten für die Fahrleitung zu vermeiden.

**Zu den Fragen 5 und 6 («Weitere 3 Mio. Franken wurden für Trasse-Spreizungen veranschlagt. Wurden die Trassen beim Neubau der Haltestelle Hölderlinsteig für einen Busbetrieb gespreizt? Und sind entsprechende Spreizungen beim ohnehin geplanten Neubau der drei übrigen betroffenen Haltestellen vorgesehen? Falls nein, weshalb nicht?»; «Eine weitere Mio. Franken wurden für Haltestellenanpassungen veranschlagt. Wurde die Haltestelle Hölderlinsteig bei ihrem Neubau «busgerecht» ausgeführt? Und ist geplant, beim ohnehin geplanten Neubau der drei übrigen betroffenen Haltestellen «busgerechte» Haltestellen zu bauen? Falls nein, wieso nicht?»):**

Die Haltestelle Hölderlinstrasse ist seit ihrem Umbau in den Jahren 2013/14 in beiden Fahrtrichtungen als Kaphaltestelle ausgebildet. Entsprechend ist die Befahrbarkeit für Busse im Haltestellenbereich gewährleistet. Eine planmässige Bedienung der Haltekante durch Busse gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG, SR 151.3) ist jedoch aufgrund der Kurvenlage ausgeschlossen.

Die Projekte zur Neugestaltung der Haltestellen Römerhof und Hottingerplatz sehen jeweils nur in einer Fahrtrichtung eine Kaphaltestelle vor, dies aufgrund kantonalen Vorgaben. In der jeweiligen Gegenrichtung ist eine Befahrung des Trassees durch Busse gemäss aktuellem Planungsstand gerade noch gewährleistet (z. B. für Ersatzverkehre), jedoch könnten die Haltekanten aufgrund der Fahrgeometrie nicht BehiG-konform ausgestaltet werden. Eine entsprechende Anpassung der Gleis- und Haltestellengeometrie am Römerhof und am Hottingerplatz ginge zulasten der Radstreifen oder Gehwege. Beim Heimplatz ist in den bisherigen Planungsgrundlagen keine Anpassung der Haltestelle der Tramlinie 3 an den Busbetrieb vorgesehen. Angesichts der komplexen Rahmenbedingungen bei der Neugestaltung des Heimplatzes wäre eine solche Anpassung auch kaum realisierbar.

Die VBZ gehen weiterhin davon aus, dass nach Realisierung der Busspur beim Kreuzplatz (siehe Antwort zu Frage 1) auf dem bestehenden Linienweg der Buslinie 31 ein stabiler Betrieb sichergestellt werden kann. Eine andere Linienführung stand und steht auch deshalb nicht im Fokus, da die Linie 31 neben der Anbindung von Witikon weiterhin auch die wichtige Verbindungsfunktion aus dem Gebiet Hegibachplatz/Kreuzplatz zum Kunsthaus/Central erfüllt. Zudem wäre seitens des Zürcher Verkehrsverbunds die Bereitschaft zur Finanzierung einer zusätzlichen Buslinie parallel zum Tram nach wie vor nicht zu erwarten. Entsprechend wäre die vorsorgliche Berücksichtigung der zusätzlichen Anforderungen eines Busverkehrs bei der Planung der Tramhaltestellen entlang der Asylstrasse und Hottingerstrasse nicht zweckmässig. Dies gilt sinngemäss auch für die Gleisführung ausserhalb der Haltestellenbereiche, insbesondere in der Zufahrt zum Heimplatz. Die Dimensionierung der Haltestellen erfolgt jeweils unter wirtschaftlichen Aspekten und auf Basis von genehmigten Angebotsstrategien.

**Zu Frage 7 («Die letzten 6 Mio. Franken wurden für zwei Gleichrichterstationen vorgesehen. Trifft es zu, dass diese Kosten entfallen, nachdem nun eine Tramlinie weggefallen ist? Falls nein, wieso nicht? Wie sieht es mit diesen Kosten aus, wenn in absehbarer Zeit ein Trolleybusmodell gefunden werden kann, das diese 1.6 km ohne Fahrleitung zurücklegen kann?»):**

Unter der Annahme dass die Buslinie auf der Teilstrecke Klusplatz–HB im Batteriemodus verkehren würde (vergleiche Antwort zu den Fragen 5 und 6), stiegen die Anforderungen an die Energieversorgung im Abschnitt Klusplatz–Kienastewies sprunghaft an. Die dort eingesetzten Fahrzeuge müssten – neben dem Energiebedarf für den Fahrbetrieb (Steigungsstrecke Witikonerstrasse!) – zusätzlichen Strom zum Nachladen der Batterien beziehen.

Die notwendigen Ausbauten der Infrastruktur können nur auf Basis einer detaillierten Energiebetrachtung im Rahmen eines konkreten Projekts definiert werden, eine Aussage zur Höhe der Kosten ist deshalb nicht möglich.

**Zu Frage 8 («Welche neuen Investitionskosten würden bei einer Verlängerung des «Witiker-Buses» über den Römerhof an den HB unter Beibehaltung des Buslinie 31 anfallen (bspw. Kosten Wendeschleife HB)? Kann der Stadtrat zur Realisierbarkeit und zu den Kosten einer solchen Wendeschleife Aussagen machen?»):**

Auf den Anpassungsbedarf für die Infrastrukturen im Abschnitt Klusplatz bis Heimplatz wurde bereits bei den Antworten zu den Fragen 5 und 6 sowie 7 eingegangen.

Was die Wendeschleife im Raum HB betrifft, so ist angesichts der begrenzten Platzverhältnisse, des dichten Tram- und Busbetriebs sowie der hohen Auslastungen im Strassennetz eine Lösung nicht absehbar. Die Erstellung einer Kostenschätzung wäre unter diesen Umständen nur mit beträchtlichem zeitlichem und finanziellem Aufwand möglich, der den Rahmen einer Interpellationsantwort sprengen würde.

Für den vorgeschlagenen Parallelbetrieb einer Buslinie Witikon–HB zur Tramlinie 3 und zur Buslinie 31 (ab/bis Hegibachplatz) müssten mindestens vier zusätzliche Trolleybusse beschafft werden. Es würden jährlich wiederkehrende Mehrkosten für den zusätzlichen Betriebsaufwand in Höhe von mehreren Millionen Franken anfallen.

**Zu Frage 9** («Bereits heute fahren neuere Trolleybusse in der ganzen Stadt und auch im Umfeld des Klusplatzes regelmässig ohne Stromabnehmer und Dieselmotor in gewöhnlicher Geschwindigkeit. Sind diese Busse in der Lage, eine Strecke von 1.6 km mit geringen Steigungen ohne Fahrleitung zu überwinden?»):

Mit Ausnahme der vier neuesten Fahrzeuge (einschliesslich dem Versuchsfahrzeug «SwissTrolley plus») verfügen sämtliche zurzeit eingesetzten VBZ-Trolleybusse lediglich über kleine Traktionsbatterien, die für den regelmässigen Betrieb auf kurzen und flachen Abschnitten ohne Fahrleitungen ausreichend sind. Die regelmässige Benutzung der Batterien im Linienbetrieb auf einer Strecke von 1,6 km ist nicht möglich. Zudem ist bei diesen Fahrzeugen die Antriebsleistung während der Batteriefahrt reduziert, was insbesondere auf Steigungsstrecken die Geschwindigkeit deutlich reduziert. Das Befahren von Steigungsabschnitten im Batteriemodus erfolgt deshalb nur in Ausnahmefällen (z. B. bei Störungen oder Baustellen).

**Zu Frage 10** («Der seit einiger Zeit im VBZ-Test befindliche SwissTrolley plus kann ohne Fahrleitung bis zu 10 Kilometer in normalem Tempo fahren. Ware das eingesetzte Modell oder ein in absehbarer Zeit erhältliches Nachfolgemodell aufgrund der Testergebnisse in der Lage, den Kurs Kienastenvies – Hottingerplatz – HB ohne Ausbau der Fahrleitungen im Alltagsbetrieb zu meistern?»):

Der Prototyp «SwissTrolley plus» verfügt über eine leistungsfähige Traktionsbatterie, die die Befahrung längerer Teilstrecken abseits der Fahrleitung ermöglicht. Die erwähnten 10 km wurden im Rahmen von Testfahrten gefahren, nicht aber im fahrplanmässigen Fahrgastbetrieb unter Volllast, wie sie zur Hauptverkehrszeit während der Morgen- und Abendspitze auftritt. Operativ praktikabel sind heute rund 5 km Fahrstrecke bei leicht kupiertem Strassenverlauf.

Bei der konzeptionellen Entwicklung der Einsatzbereiche ist neben weiteren Aspekten zu beachten, dass für das Nachladen der Batterien ausreichend lange Fahrleitungsabschnitte befahren werden. Zu berücksichtigen sind dabei genügende Reserven, um bei Baustellen, Störungen usw. zusätzliche Abschnitte im Batteriemodus befahren zu können. Wie bei der Antwort zu Frage 4 erwähnt, erlauben die vorhandenen Rahmenbedingungen lediglich die Benutzung der Fahrleitungen im Abschnitt Klusplatz–Kienastenvies. Ob ein vollständiges Nachladen der Batterien auf dieser Strecke möglich wäre, müsste in einer vertieften Energiebetrachtung untersucht werden.

Es ist jedoch – wie bereits bei der Antwort zu Frage 7 – festzuhalten, dass für den Witiker Fahrleitungsabschnitt im Vergleich zu heute deutlich höhere Anforderungen an die Stromversorgung resultieren würden, da die Fahrzeuge während der Fahrt am Fahrdraht für das Nachladen der Batterie einen erheblich höheren Energiebedarf aufweisen als herkömmliche Trolleybusse, die durchgehend am Fahrdraht fahren. Zudem erhöhen sich die Anforderungen an Netzredundanzen, da sich die betreffenden Fahrleitungssektoren am Rande des Trolleybusnetzes befinden. Demnach wäre die Stromversorgung (z. B. zusätzliche Gleichrichter) auszubauen, dies mit entsprechender Kostenfolge.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**