

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 60. Ratssitzung vom 28. August 2019**

### **Gemeinsame Behandlung der beiden Geschäfte GR Nr. 2018/470 und 2018/463.**

#### **1584. 2018/470**

**Interpellation von Yasmine Bourgeois (FDP) und Pablo Büniger (FDP) vom 28.11.2018:**

**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**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation (STRB 296 vom 10. April 2019).

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2018/470 und 2018/463.

**Yasmine Bourgeois (FDP) nimmt Stellung:** Die Busverbindung ins Stadtzentrum geht zurück auf die Zeit der Eingemeindung von Witikon im Jahr 1934. Der Grund ist die isolierte Lage von Witikon und die «passage obligé», die Schleife. Man bemerkt sie, wenn man nach Witikon kommt. Man bemerkt sie aber nicht, wenn man nach Zollikon oder Opfikon fährt. Während Jahrzehnten war Witikon nur mit der Linie 34 und Regionalbussen an die Stadt angebunden. Man musste zwingend am Klusplatz umsteigen. Zahllose Vorstösse zeigen die Unzufriedenheit der Bevölkerung mit dieser Situation. Aufgrund einer Motion der CVP und EVP prüften die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) 2009 drei Möglichkeiten von Direktverbindungen. Eine Variante war eine direkte Verlängerung vom Klusplatz über den Hottingerplatz bis zum HB. Eine weitere war die Verlängerung über den Hegibachplatz, Kreuzplatz und den Pfauen bis zum HB. Und die dritte Möglichkeit war eine Verlängerung Bellevue, Limmatquai bis zum HB. Der Stadtrat bekräftigte damals, dass keine dieser Varianten in Frage kommen würde. Entsprechend präsentierte er immense Investitionskosten von rund 20 Millionen Franken. Die Ratsmehrheit traute dem Stadtrat nicht und beschloss, beim Kanton eine Behördeninitiative einzureichen, die allerdings nicht weiterverfolgt wurde. Trotzdem liessen der Quartierverein Witikon und lokale Witikoner nicht locker und so gelang es dem Quartiersverein Witikon trotz aller Einwände des Stadtrats, eine Kompromissvariante zu erwirken; eine Verlängerung vom bisher am Hegibachplatz endenden 31er-Bus über die Hegibachstrasse bis an den Klusplatz und von dort bis zum Kienastewies. Im Gegenzug wurde der bisherige Bus 34 eingestellt. Dadurch entstand eine sehr lange Linie 31, die heute bis an den Bahnhof Altstetten führt. Der Bus passiert einige Flaschenhälse, wie Zeltweg und Hohlstrasse, die nicht einfach zu beseitigen sind. Der neue Bus machte aber niemanden wirklich glücklich. Nach der Einführung im Dezember 2017 kam es zu erheblichen Verspätungen und

*Busausfällen. Die Direktverbindung wurde mit einer unberechenbaren Reisezeit erkaufte. Auch die Haltestellensituation am Klusplatz kann man nicht wirklich als gelungen bezeichnen. Zufälligerweise kam gleichzeitig der Abbau einer der drei Tramlinien am Klusplatz dazu. Das hat die Zufriedenheit der Witikon- und Hottinger-Bevölkerung nicht gerade gesteigert – auch wenn Hottingen vorher sicher überdurchschnittlich gut erschlossen war. An einem Abbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) hat aber niemand Freude. Baustellen verschlechterten die Situation in Witikon zusätzlich. Die Sofortmassnahmen der VBZ befriedigten nur teilweise. Die Einführung zusätzlicher Kurse mag gut klingen, die auftretenden Verspätungen wurden aber bereits im Fahrplan miteingeplant. Weitere Optimierungsmassnahmen gingen zu Lasten der übrigen Verkehrsteilnehmer, so zum Beispiel am Zeltweg. Auch die Rückstaus rund um den Klusplatz nahmen deutlich zu. Es wusste aber niemand wirklich, wie unzufrieden die Bevölkerung war und was man tun sollte. Deshalb veranlasste die FDP 7 & 8 im Frühling 2018 eine flächendeckende Befragung der Witikoner Bevölkerung, auf die 20 Prozent aller Haushalte antwortete. Wir sind uns bewusst, dass die Umfrage nicht repräsentativ ist. Sie ist aber sicher repräsentativer als irgendwelche Einzelmeinungen. Die Resultate der Umfrage waren ernüchternd. 42 Prozent wünschten sich eine alternative Linienführung direkt über den Hottingerplatz zum HB. Ebenfalls 42 Prozent wünschten sich den früheren Zustand zurück. 15 Prozent wollten den neuen Zustand belassen. Als letzte Priorität haben 61 Prozent den heutigen Zustand angegeben. Aufgrund dieses Befunds reichten wir gemeinsam mit der SP beim Kantonsrat eine Anfrage ein. Der Regierungsrat bestätigte in seiner Anfrage, dass künftig vermehrt Trolleybusse eingesetzt werden sollen. Auf das Fahrplanjahr 2021/2022 sollen 18 Standardbusse auf Batteriebusse umgestellt werden. Zudem reichten wir im Gemeinderat die vorliegende Interpellation und gemeinsam mit der SP ein Postulat ein. Es ist erfreulich, dass laut Antwort des Stadtrats Dreiviertel der Gäste am Klusplatz sitzen bleiben. Im Bereich der Fahrplanstabilisierung tat die VBZ das vernünftigerweise Mögliche. Ich möchte aber unmissverständlich festhalten, dass vieles auf Kosten der übrigen Verkehrsteilnehmer geschah. Rund um den Kreuzplatz finden wir heute Stausituationen, wie wir sie vorher nicht kannten. Entsprechend nahm auch der Schleichverkehr in Hottingen zu. Hottingen zahlt ein Stückweit für den Witikoner Direktbus, ohne davon selbst zu profitieren. Die Begründung, warum der Bus sechs Kilometer ohne Oberleitung fahren müsste, leuchtet nur teilweise ein. Der stadteinwärts fahrende Bus könnte bereits an der Haltestelle Central wieder einfädeln und nach dem Wenden bis zurück zum Pfauen am Netz fahren. Wir können die Argumentation, dass die Hölderlinstrasse wegen dem Behindertengleichstellungsgesetz nicht busbedient werden kann, nicht verstehen. Mit dieser Argumentation müsste die VBZ so ziemlich jede Tramlinie, die auf ihrer Strecke eine Kurve hat, einstellen. Bei der Aussage, bei der interkantonalen Vertragskommission (IVK) sei die Bereitschaft für die Finanzierung eines eigenständigen Witikonerbusses nicht zu erwarten, fühlen wir uns in alte Zeiten zurückversetzt. Wer beim ZVV nicht glaubhaft fordert, erhält nichts. Witikon ist aber immerhin eine Stadt mit über 10'000 Einwohnenden. Zu den Wendemöglichkeiten am HB; wir halten das Wenden über das Central, Bahnhofbrücke, Bahnhofquai, Walchebrücke hin zum Neumühlenquai nicht für ausgeschlossen. Am Neumühlenquai könnte der Bus warten. Alternativ wäre auch ein Wenden bei der Gessnerallee zu prüfen. Wir wollen nicht mit dem Kopf durch die Wand, aber die heutige Lösung bleibt in meinen Augen ein Murks.*

**Helen Glaser (SP)** begründet das Postulat GR Nr. 2018/463 (vergleiche Beschluss-Nr. 630/2018): Seit gut eineinhalb Jahren wendet der Bus 31 nicht mehr am Hegibachplatz, sondern fährt bis Witikon weiter. Die heute diskutierten Vorstösse sind bereits ein Jahr alt. Auch wenn sich die Situation in der Zwischenzeit ein wenig verbesserte, ist sie nicht ideal. Die fehlende Direktverbindung der Witikoner Bevölkerung in das Stadtzentrum und ein zähes Ringen des Quartiervereins Witikon mit der Stadt um eine direkte Linienführung hat eine lange Geschichte. Die Einführung der verlängerten Buslinie führte im Winter 2017/2018 zu viel Aufregung. Es kam zu massiven Verspätungen und Busausfällen. Die Situation für die Witikoner Bevölkerung wurde noch schlechter als bis anhin. Der Rückstau des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Klusplatz nahm zu, am Hegibachplatz fehlte stadteinwärts ein ganzes Jahr die Haltestelle und die Umsteigemöglichkeiten am Klusplatz und am Hegibachplatz verschlechterten sich deutlich. Das führte zu der Forderung, die unhaltbare Situation zu verbessern. Die Stadt reagierte umgehend und tat alles, was sie konnte. Es wurden betriebliche Verbesserungen vorgenommen, zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt und weitere Verbesserungen sind geplant. Verschiedene Baustellen auf der ganzen Strecke werden demnächst fertig gestellt. Ich selber benutze den Bus 31 stadteinwärts im Gegensatz zu früher kaum noch. Wenn ich aber in den Bus einsteige, stelle ich fest, dass er immer gut besetzt ist. Bei den stadtauswärts-fahrenden Bussen bleiben die Menschen am Hegibachplatz sitzen und fahren auf der verlängerten Linie nach Witikon weiter. Meine Beobachtungen decken sich also mit den Aussagen der Stadt in der Interpellation. Ich habe mich daran gewöhnt, dass der Bus nicht mehr in Hirslanden wendet und ich freue mich, dass er auch von Witikoner und Witikonerinnen genutzt wird. Wenn dann die weiteren geplanten Verbesserungsmaßnahmen der Stadt umgesetzt sind, werden sich auch die Fahrplanstabilität und die Fahrdauer verbessern. Das ist erfreulich und ich möchte an dieser Stelle deutlich hervorheben, dass es nie meine oder Yasmine Bourgeois (FDP) Absicht war, mit dem Postulat die Situation der Menschen in Witikon zu verschlechtern. Trotzdem stehen wir nach wie vor zu unserer Hauptforderung – einer zusätzlichen, direkten öffentlichen Verbindung zwischen Klusplatz und Heimplatz bis zum HB über den Hottingerplatz. Diese Verbindung wäre aus Kundensicht am idealsten. In seiner Antwort legte der Stadtrat dar, weshalb das aus seiner Sicht nicht möglich ist: zu hohe Kosten, unpassende Haltekanten, nicht ausreichend Platz zum Wenden am HB und eine zu hohe Steigung für einen Bus ohne Fahrleitung. Ich kann diese Argumente zum Teil durchaus nachvollziehen. Trotzdem finde ich, dass die Forderung nochmals klar und vertieft werden sollte. Die Menschen zwischen Römerhof und Kunsthaus, insbesondere um den Hottingerplatz, erfahren beim Fahrplanwechsel 2017/2018 eine deutliche Fahrplanverschlechterung. Der Hottingerplatz wird nur noch von der Tramlinie 3 bedient. Seit dem Dezember 2017 wird die Linie 15 am Stadelhofen gewendet und die Linie 8 fährt nicht mehr über den Heimplatz zum Klusplatz, sondern über den Kreuzplatz und den Römerhof. Das führte auf dieser Strecke zu einer deutlichen Verschlechterung des ÖV-Angebots. Das muss geändert werden. Auch am Hottingerplatz sollten mindestens wieder zwei Linien halten. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die hängige Motion 2019/128, die die Neugestaltung des Klusplatzes fordert. Das wäre die Gelegenheit, auch die Forderung des Postulats umzusetzen. Die subsidiäre Forderung des Postulats, die Linie 31 wieder wie früher ab dem Hegibachplatz zu führen, ist aus meiner Sicht heute nicht mehr gleich gerechtfertigt wie

*noch vor einem Jahr. Mit den umgesetzten Verbesserungen des Betriebs möchten einige Witikoner und Witikonerinnen die verlängerte Linienführung nicht mehr hergeben, weil das die Situation verschlechtern würde. Um herauszufinden, was die betroffene Bevölkerung von Witikon wirklich will, finde ich die Durchführung einer vertieften Studie zur Abklärung des Bevölkerungswillens wichtig – zum Wohl der Bevölkerung in Witikon, Hottingen und Hirslanden.*

**Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP)** begründet den namens der GLP-Fraktion am 19. Dezember 2018 gestellten Ablehnungsantrag zum Postulat: *Ich möchte mein Befremden über den ganzen Wirbel ausdrücken, den die besorgten Politiker rund um den 31er-Bus veranstalten. Die erwähnte Bevölkerungsbefragung wurde gerade einmal 2,5 Monate nach dem Fahrplanwechsel durchgeführt. Man hätte auch die Antwort auf die Interpellation abwarten können. Es wird aber gleichzeitig ein mit Hypothesen gefülltes Postulat eingereicht, das sehr breitenwirksam bearbeitet wird. Die ganze Kulisse zeigt auf, dass der erste glorreiche Abschnitt des Postulats gar nicht unbedingt so hoch gewichtet wird, wie das hier behauptet wird. Man will eine direkte Verbindung über den Römerhof bis zum HB. Das wäre für mich als Witikonerin, die täglich mit diesem Bus fährt, eine Wunschlösung. Wir besprachen hier drinnen die Wunschlösungen von Witikon aber bereits mehr als einmal. Auch 2010 diskutierte man darüber und Marianne Aubert (SP) sagte, die Direktlinie beinhalte unverhältnismässige Kosten und man solle diese Idee sein lassen. Heute reicht man diesen Vorschlag wieder ein und tut so, als wäre der Vorschlag wirklich eine Option. Mit dem Postulat wird vermutet, dass mit der neuen Generation von Trolleybussen die technischen Probleme und Kostenfragen behoben wurden und der Wunschlösung nichts mehr im Wege steht. Falls es aber doch noch Probleme geben sollte, sollte man laut dem Vorstoss zurück zum alten ÖV-Regime, das die von der FDP befragte Bevölkerung so wünscht. Ich finde es aber total unehrlich, so zu tun, als könnte man zurück in die alte Zeit. Deshalb stellen wir den Ablehnungsantrag. Es ist kein Zufall, dass der Bus gefördert wurde, während gleichzeitig das Tram abgebaut wurde. Ich bin persönlich der Meinung, dass mit dem Erhalt des 34er-Busses die ganze Empörung auf den Klusplatz verlagert worden wäre. Das Postulat verkauft einen Gewinn für die Witikoner, ist aber im Grunde dazu bereit, die Witikoner ÖV-Anbindung massiv zu verschlechtern; dahingehend, dass die Witikoner an den Klusplatz fahren und dort auf ihre Anbindung an die Stadt warten sollen. Genau die Umsteigerei bewog die Witikoner aber dazu, eine Direktanbindung zu fordern. Das Verschlechterungsszenario wird mit Ihrem Vorstoss möglich. Es wird zudem sichtbar, dass man in veralteten Denkmustern stecken geblieben ist und die Ursache des Problems nicht angegangen wird. Es fehlt eine klare Analyse der Aspekte, die die Probleme überhaupt ausgelöst haben. Das Problem ist die Verkehrsüberlastung, die durch den MIV ausgelöst wird. Es ist überall da schwierig, wo die Trolleybusse keine Eigentrasse haben. Die GLP reichte einen Vorstoss ein, der mit einer intelligenten Verkehrsführung für eine ÖV-Priorisierung sorgen soll. Eine solche Lösung wäre zumindest zukunftsgerichtet, würde aber für die FDP den Biss in den sauren Apfel der Bevorzugung von öffentlichen Verkehrsmitteln bedeuten. In der Zwischenzeit konnten die Anfangsschwierigkeiten des 31er-Busses mehrheitlich aus dem Weg geschafft werden. Natürlich kann man immer noch mehr fordern, aber man kann den Bus auch einfach mal Bus sein lassen. Abschliessend meine Frage an die SP betreffend die schlecht positionierten Haltestellen: Wie kann man Politik für alle machen*

*und die wenigen Witikoner gegen die wenigen Hirslander ausspielen? Ich bitte Sie deshalb, das Postulat abzulehnen und zuzugeben, dass die Umstellungen zwar Anfangsaufregungen auslösten, aber mittlerweile etabliert sind.*

Weitere Wortmeldungen:

**Dr. Balz Bürgisser (Grüne):** *Die Witikoner Buslinie beschäftigt mich seit vielen Jahren. Das Postulat wurde basierend auf einer Umfrage aus dem Februar und März 2018 eingereicht. Das war drei Monate nach der Einführung der Buslinie 31, als 50 Prozent der Busse Verspätungen hatten. Die Bevölkerung von Hottingen, Hirslanden und Witikon war damals verständlicherweise mit der neuen Buslinie unzufrieden. Unterdessen realisierte die VBZ einige Verbesserungen mit spürbaren Auswirkungen. Ich beschreibe nun den Ist-Zustand stadteinwärts: Fast alle Busse fahren pünktlich am Kienastewies ab und kommen pünktlich am Kreuzplatz an. Wer dort umsteigt, erreicht mit der Tramlinie 8, 11 oder der Forchbahn schnell den Bahnhof Stadelhofen oder das Bellevue. Zudem kommt es zu Stosszeiten auf dem Zeltweg zu Stau und der Bus steht in der Autokolonne. Deshalb kommen unter der Woche im Tagesverlauf durchschnittlich nur 80 Prozent der Busse pünktlich am HB an. Der Stau auf dem Zeltweg wurde in den letzten Monaten weder schlimmer noch besser. Viele Witikoner und Witikonerinnen und Hirslander aus dem Gebiet Kapf schätzen die schnelle öffentliche Verbindung in den Raum Stadelhofen/Bellevue, beklagen aber die Unzuverlässigkeit der Buslinie auf dem Abschnitt Kreuzplatz/Kunsthhaus während den Stosszeiten. Die neue Buslinie wird von den Hirslandern und Witikonern rege genutzt. Es zeigte sich, dass im ersten Halbjahr 2019 15 Prozent mehr Fahrgäste den Bus benutzen als im ersten Halbjahr 2018. Entsprechend verstummte der Ruf nach einer Rückkehr zu früheren Situation – Buslinie 34 mit Wenden am Klusplatz – weitgehend. Zum Zeitpunkt der Umfrage der FDP wollten 40 Prozent der Witikoner und Witikonerinnen zurück zur früheren Situation. Heute sind es allerhöchstens noch halb so viele. Das kann ich aufgrund der vielen Rückmeldungen aus der Bevölkerung abschätzen. Das früher zwingende Umsteigen am Klusplatz war mühsam, weil der Bus beim Kehren nicht direkt an die Haltekante fahren konnte. Das Umsteigen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität oder mit Gepäck oder Kinderwägen war ein Hindernislauf. Dazu kommt, dass bei einer Rückkehr zum früheren Zustand eine Tramlinie am Klusplatz fehlen würde. Diese bleibt laut Aussage der VBZ abgebaut. Aus der Bevölkerung höre ich sehr wohl den Ruf nach Veränderung – und zwar nach einer wirklich direkten öffentlichen Verbindung von Witikon zum HB via Klusplatz, Römerhof, Hottingerplatz, Kunsthhaus auf einer separaten Spur. Diese Verbindung zum HB wäre schneller und zuverlässiger als die heutige Buslinie 31. Dafür setzen sich die Quartiersvereinigung Hirslanden, Hottingen und Witikon unterstützt von Gemeinderätinnen und Gemeinderäten seit vielen Jahren ein und an dieser Vision halten wir fest. Der Stadtrat, die VBZ und der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) lehnen die direkte Linienführung aber seit vielen Jahren ab. Die Grünen unterstützen den ersten Absatz, beantragen aber mit einer Textänderung die Streichung des zweiten Absatzes.*

**Mischa Schiow (AL):** *Insbesondere was die Bevölkerungsbefragung von 2018 angeht, kann ich mich Dr. Balz Bürgisser (Grüne) anschliessen, Der Stadtrat beschwört –*

gegen besseres Wissen – die aktuelle und die kommende Verbesserung der Fahrplangenaueigkeit des Busses 31. Das Nadelöhr Zeltweg kann auch durch eine Busspur im Abschnitt Kreuzplatz/Merkurstrasse nicht behoben werden. Zwischen der Merkurstrasse und dem Heimplatz bleiben die Busse mehrmals täglich in beide Richtungen stecken. Die Kurven, die der Bus am Hegibachplatz und am Klusplatz vollziehen muss, verlangen zudem ein grosses Können der Fahrer und Fahrerinnen. Das geringste Hindernis hat fatale Folgen. Zur Verlängerung der Buslinie 34: Die Antwort des Stadtrats ist eine Auflistung von Problemen mit Fahrleitungen, schwachen Batterien der Trolleybusse, bis hin zu Problemen der enormen Kosten einer Wendeschleife am Bahnhofsplatz. Die harten Fakten liegen diesbezüglich noch nicht auf dem Tisch und es ist zu befürchten, dass der Wille zu einer seriösen Prüfung eher klein ist. Wegen der unglücklich angeordneten Wendeschleife des Trams am Klusplatz, verkehrt das Tram 15 nicht mehr bis dahin, was für die Bevölkerung von Hottingen, Hirslanden und Witikon eine reelle Verschlechterung darstellt. Dem Stadtrat liegt eine Motion von Hans Jörg Käppeli (SP) und Ann-Catherine Nabholz (GLP) vor, die hier Abhilfe schaffen könnte. Es ist zu hoffen, dass zwischen ÖV, MIV und Veloverkehr austarierte Lösungen entwickelt werden. Die AL unterstützt das Postulat und verlangt eine seriöse Prüfung aller drei Varianten, damit ein Entscheid aufgrund erhärteter Fakten gefällt wird. Das Festhalten an der aktuellen Variante ist nicht unbedingt zielführend.

**Marianne Aubert (SP):** Die Antworten des Stadtrats auf die Interpellation hielten mich nicht davon ab, weiterhin an einer Linienführung des 31er-Busses direkt von Klusplatz hinunter zum HB festzuhalten. Die Hölderlinstrasse kann bereits jetzt trotz Kapphaltestellen hinauf und hinab von zwei Bussen gekreuzt werden. Die Haltestellen Römerhof und Hottingerplatz werden in den nächsten zwei Jahren umgebaut und es wird wohl möglich sein, diese sowohl Bus- als auch behindertengerecht umzubauen. Ausserdem las ich in der Interpellationsantwort nie vom «Züribord», das man von der Haltestelle Sihlpost kennt. Eine solches «Züribord» wäre aber ein Lösungsansatz. Es ist auch denkbar, dass der Bus genau gleich wie das Tram einmal um den Block fährt und dann beim Löwenplatz wieder auf seine normale Route geht. Bei dieser Variante würde man den Bus 31 im HB splitten, damit er nicht immer verspätet ist. Der Zeltweg ist und bleibt ein Nadelöhr. Ich stimmte gegen die 10 Millionen Franken, die die direkte Linienführung ermöglicht hätten. Ich bin der Meinung, dass nicht die Stadt die 10 Millionen Franken zahlen sollte, sondern der ZVV, weil wir bereits 48 Prozent des Gesamtauftragsvolumens des ZVVs bezahlen. Es gibt weiter die Gelegenheit einer Spreizung der Gleise bei den zwei Haltestellenprojekten Römerhof und Hottingerplatz. Dr. Balz Bürgisser (Grüne) sprach mit Begeisterung über das Umsteigen am Kreuzplatz – die Umsteigesituation ist aber überhaupt nicht befriedigend.

**Yasmine Bourgeois (FDP):** Der 31er-Bus mag gerade pünktlich sein – aber eben nur, weil zusätzliche Busse eingesetzt werden. Die Reisezeit ist trotzdem sehr lange. In den sauren Apfel beissen nicht wir, sondern die, die mit langen Reisezeiten rechnen müssen. Offensichtlich will die GLP die FDP nicht verstehen. Es darf anscheinend nicht vorkommen, dass die FDP im ÖV-Bereich eine gute Idee hat. Es ist mir klar, dass die Busverbindung Zoo-Stettbach in trockene Tücher gebracht werden soll, auch wenn es sich dabei nicht wirklich um die zentrale Schlagader von Witikon handelt. Wieso hat man Angst

davor, dass der Stadtrat die Stimmung in Witikon erfasst? Auch Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) kann die Umfrageresultate nicht in den Wind schlagen. Fakt ist, dass der Modalsplit ihres Quartiers nach wie vor sehr ungünstig ist. Aufgrund der Rückmeldungen aus dem Quartier scheint mir das relevanter und günstiger als ein Bus von Witikon in die Pampa von Stettbach. Dass sich die Witikoner nicht mehr lauthals beschweren, kann auch daran liegen, dass sie resigniert haben. Wir wollen die Witikoner Bevölkerung zu nichts zwingen. Wir fordern lediglich die Prüfung aller möglichen Varianten und dass die Meinung der Bevölkerung eingeholt wird.

**Helen Glaser (SP):** Wir nehmen die Textänderung der Grünen an und streichen den zweiten Absatz, der einen Rückgang zur ursprünglichen Variante mit zwei Buslinien vorschlägt. Wir verlangen in unserem Postulat eigentlich nur die Prüfung dieser Option, falls die direkte Buslinie über den Hottingerplatz nicht möglich wäre. Wenn wir heute aber hören, wie Ihnen der direkte Bus ans Herz gewachsen ist, wird eine erneute Prüfung unnötig.

**Dr. Balz Bürgisser (Grüne):** Ich bin sehr erfreut über die Annahme unserer Textänderung. Bezüglich der Buslinie 31 sind die Antworten des Stadtrats sehr aufschlussreich. Eine Trolleybuslinie von Witikon via Klusplatz, Hottingerplatz, Kunsthaus zum Hauptbahnhof wollen die Stadträte und die VBZ nicht realisieren, weil die Investitionskosten hoch sind, wobei die genaue Höhe unklar ist. Der Stadtrat spricht von 20 Millionen Franken. Ein neutrales Gutachten, das vor neun Jahren erstellt wurde, spricht von 8 bis 10 Millionen Franken mit neuen Fahrleitungen für den Bus zwischen Klusplatz und Kunsthaus. Ob man die Fahrleitung überhaupt braucht, ist dabei umstritten. Die zusätzlichen Betriebskosten einer zusätzlichen Buslinie würden jährlich knapp 3 Millionen Franken betragen. Bei solchen Berechnungen geht aber jeweils vergessen, dass eine Angebotsverbesserung zu mehr Fahrgästen und damit zu höheren Einnahmen führt. Aus Sicht der VBZ ist es grundsätzlich nicht sinnvoll, eine Buslinie und eine Tramlinie parallel vom Klusplatz zum HB zu führen. Der ZVV würde eine solche zusätzliche Buslinie gemäss VBZ ablehnen und somit nicht finanzieren. Es gäbe zudem gemäss VBZ bei der Realisierung einer solchen Buslinie technische Probleme, zum Beispiel bei den behindertengerechten Haltestellen für Tram und Bus und auch bei der Buswendeschleife beim Hauptbahnhof. Wenn der Trolleybus ohne Fahrleitungen zwischen Klusplatz und Kunsthaus verkehrt, gäbe es Probleme beim Auf- und Abtreten der Stromabnehmerroute. Ich frage mich, ob all die in der Interpellationsantwort aufgeführten technischen Argumente wirklich stichfest sind. Vor einem halben Jahr bin ich beim Kienastewies in den Bus 31 eingestiegen und der Chauffeur lies am Klusplatz die Bügel hinunter und fuhr geradeaus via Römerhof, Hottingerplatz, Kunsthaus zum HB. Der Chauffeur wählte diese Route auf Anleitung der Leitstelle, weil der Bus verspätet war und er die Verspätung aufholen wollte. Offenbar war die direkte Fahrt problemlos möglich. An der Haltung der VBZ und des Stadtrats hat sich in dieser Hinsicht in den letzten 10 Jahren leider nichts geändert und sie lehnen eine Busverbindung von Witikon zum Hauptbahnhof via Hottingerplatz ab. Mit dieser Ausgangslage ist es umso wichtiger, die bestehende Buslinie 31 weiterhin zu verbessern. Zwei grössere Massnahmen sind vorgesehen: Eine weitere Busspur an der Hohlstrasse vom Letzipark bis zum Bahnhof Altstetten und eine Busspur vom Zeltweg an den Kreuzplatz bis Merkurstrasse. Das ist ein raffiniertes Unterfangen. Der Stau

*am Zeltweg wird damit teilweise an den Kreuzplatz zurückgenommen, sodass der Bus vor den Autos im Nadelöhr Zeltweg einfahren kann. Ich bin gespannt auf die Realisierung und danke dem Stadtrat, dass er zügig vorwärts macht. Die attraktive Gestaltung des ÖV ist die Devise von uns Grünen.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

**STR Michael Baumer:** *Auch der Stadtrat setzt sich immer dafür ein, den ÖV attraktiv zu gestalten. Yasmine Bourgeois (FDP) zeigte die Geschichte des Busses, die zur heutigen Situation führte, anschaulich auf – insbesondere, dass die Busverbindung auf den Auftrag des Gemeinderats zurückgeht. Die Einführung ging mit grossen Schwierigkeiten von statten, die Ärger mit sich brachten. Die VBZ und der ZVV trafen deshalb Massnahmen zur verbesserten Pünktlichkeit wie neue Fahrzeuge und eine virtuelle Busspur am Zeltweg. Weitere Massnahmen auf der heutigen Linie sollen folgen, damit wir die Pünktlichkeit verbessern können. Der Bus mit einer Direktverbindung entspricht offensichtlich einem Bedürfnis. Die Fahrgäste, die am Klusplatz sitzen bleiben, haben in den letzten zwei Jahren um 27 Prozent zugenommen. Auch wenn weitere Verbesserungen geplant sind, wird man im Zeltweg stecken bleiben. Wir konnten aber mit anderen Massnahmen die Pünktlichkeit verbessern. Auch die VBZ verfolgt die Diskussionen und wir prüfen auch immer wieder Alternativen. Die Interpellation führt die technischen Schwierigkeiten auf. Auch eine Splittung am HB müsste aber auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden, weil viele Fahrgäste den Bus über den HB hinaus benutzen. Die parallele Bewirtschaftung einer Tramlinie und einer Buslinie bringt Probleme in der Wirtschaftlichkeit mit sich. Zum Abbau der Tramlinie: Es werden auf allen Linien längere Trams eingesetzt und wir können am Klusplatz nicht drei dieser langen Trams abstellen. Eine andere – wahrscheinlich kostenintensive – Variante wäre die Anbindung von Witikon an das Tramnetz mit einer Brücke über das Tobel. Wir nehmen das Postulat gerne zur Prüfung entgegen und werden die Route sicher nochmals genauer prüfen. Auch in der anstehenden Erneuerung der Netzplanung werden wir die Anbindung und die Wirtschaftlichkeit nochmals prüfen und zusammen mit dem ZVV die Routen anschauen. Wir werden auch weiterhin sehen, ob es technische Erneuerungen gibt, die neue Möglichkeiten entstehen lassen. Die einmalige Buserfahrung von Dr. Balz Bürgisser (Grüne) mit der direkten Verbindung kann man nicht auf den allgemeinen Betrieb übertragen.*

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

**1585. 2018/463**

**Postulat von Pablo Büniger (FDP), Helen Glaser (SP) und 2 Mitunterzeichnenden vom 28.11.2018:**

**Direkte Trolleybusverbindung zwischen Kienastewies und Hauptbahnhof via Hottingerplatz und Neumarkt**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Departements der Industriellen

9 / 9

Betriebe namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2018/470, Beschluss-Nr. 1584/2019.

Helen Glaser (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 630/2018).

Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) begründet den namens der GLP-Fraktion am 19. Dezember 2018 gestellten Ablehnungsantrag.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

Dr. Balz Bürgisser (Grüne) stellt folgenden Textänderungsantrag:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie er sich beim ZW und insbesondere im Verkehrsrat dafür einsetzen kann, dass spätestens auf den Zeitpunkt der Umsetzung der Haltestellen- bzw. Platzprojekte Römerhof, Hottingerplatz und Heimplatz hin eine direkte Trolleybusverbindung zwischen Kienastewies und Hauptbahnhof via Hottingerplatz und Neumarkt umgesetzt wird.

~~Sollte sich eine solche Busverbindung aus technischen, verkehrstechnischen, finanziellen oder politischen Gründen nicht realisieren lassen, so wird der Stadtrat aufgefordert zu prüfen, ob die die Bevölkerung von Witikon, Hirslanden und Hattingen mit der früheren Lösung nicht besser bedient wäre (Buslinie 34 mit Wendepunkten am Klusplatz, Buslinie 31 wendet wieder am Hegibachplatz). Hierbei ist insbesondere auch mittels einer repräsentativen Umfrage die Stimmung der betroffenen Bevölkerung zu einer Rückkehr zum alten ÖV-Regime zu eruieren.~~

Auf jeden Fall ist bei den zu prüfenden Optionen sicherzustellen, dass die Buslinie 31 zwischen Hegibachplatz und Hauptbahnhof via Zeltweg erhalten bleibt.

Helen Glaser (SP) ist mit der Textänderung einverstanden.

Das geänderte Postulat wird mit 110 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat