

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 123. Ratssitzung vom 11. Dezember 2020**

**3344. 2018/483**

**Postulat von Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) und Sven Sobernheim (GLP) vom 05.12.2018:**

**Verbesserung der Fahrplanstabilität der Trolleybus-Linie 31 durch intelligente Konzepte der Verkehrssteuerung**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

*Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 667/2018): Es wäre meines Erachtens zu begrüessen gewesen, wenn wir das Postulat zusammen mit dem Postulat der FDP und SP und der Interpellation von der FDP zum 31er-Trolleybus behandelt hätten. Das hier besprochene Postulat ist eine direkte Replik auf die beiden Vorstösse. Im Herbst 2019 setzten sich FDP und SP für eine neue Ausleageordnung des 31er-Bus ein, wobei die FDP sich für die Begründung auf ihre Interpellation stütze. Dieser Interpellation kann man entnehmen: «Eine befriedigende Lösung, welche nicht gleichzeitig den motorisierten Individualverkehr (MIV) noch mehr in Mitleidenschaft zieht, ist mit der heutigen Linienführung vom 31er-Bus aber nicht in Sicht.» In diesem Punkt unterscheiden sich unsere Einschätzungen. Wir sind dezidiert der Meinung, dass nicht der MIV das Opfer einer schlechten Buslinienführung ist, sondern umgekehrt der Bus vom ungebremsten Pendelverkehr in Mitleidenschaft gezogen wird. Zu Pendlerspitzenzeiten zeigt sich, dass nicht der Bus den Verkehrsfluss behindert, sondern man als ÖV-Benutzer mitten im Stau sitzt. Das hat sich auch während Corona-Home-Office-Zeiten nicht wirklich verändert. Immer wieder wird man gebeten, in den Bus hintendran umzusteigen, weil der Bus nicht nachkommt. Im Gegensatz zu den vielen genervten Fahrgästen finde ich persönlich nicht, dass man den Buschauffeuren und -Buschauffeurinnen wirklich einen Vorwurf machen kann. Es zeigt aber, dass wir in Verkehrsspitzenzeiten absolut am Limit sind. Diese Beobachtung wird auch in unserer Schriftlichen Anfrage bestätigt, wonach Verkehrsüberlastungen in der Stadt die grösste Störungsursache für öffentliche Verkehrsmittel ohne eigene Spur sind. Es wäre natürlich schön, wenn man den ÖV überall attraktiver gestalten und ihm eine eigene Spur geben könnte. Da uns aber der Platz fehlt oder wir auf drastische, illiberale Massnahmen zurückgreifen müssten, wird das nicht überall realisierbar sein. Wir möchten aber die richtigen Anreize schaffen. Solange uns keine anderen Mittel, wie Road- oder Mobility Pricing, zur Verfügung stehen, muss man aus unserer Sicht dringend dafür sorgen, dass die umweltfreundlicheren und effizienteren Verkehrsmittel bevorzugt werden. Das bedeutet im Kehrsatz, dass das ineffiziente Individualfahrzeug für seine Ineffizienz bezahlen muss – mit Gebühren und Geduld. Dass der Handlungsbedarf akuter wird, ist auch angesichts des prognostizierten Stadtwachstums, das nicht nur eine Zunahme von Einwohnenden, sondern auch von Arbeitsplätzen bedeutet, selbstverständlich. Gerade*

*beim 31er-Bus besteht Handlungsbedarf, der zwei Entwicklungsgebiete an unterschiedliche Stadtenden verbindet. Mit diesem Postulat fordern wir den Stadtrat deshalb auf, die besonders belastete 31er-Linie, die gerade durch ihre Länge an mehreren Orten in Konflikt mit Verkehrsüberlastungen kommt, mit neuen intelligenten Verkehrssteuerungskonzepten zu optimieren. Der im Postulat zitierten Schriftlichen Anfrage ist zu entnehmen, dass sich die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) diesbezüglich bereits Gedanken machen konnte und beispielsweise punktuell elektronische Busspuren im Einsatz sind. Wir sind überzeugt, dass die Technik für eine weiterführende adaptive Verkehrssteuerung nicht erst erfunden werden muss, sondern bereits besteht. Mit diesem Postulat machen wir einen Schritt vorwärts, weg vom Gedankenkorsett der autogerechten Stadt aus den 1970er-Jahren, hin in die Zukunft, die dafür sorgt, dass der beschränkte Platz, der unseren Mobilitätsbedürfnissen zur Verfügung steht, effizient und verantwortungsvoll genutzt wird.*

**Derek Richter (SVP)** begründet den von Peter Schick (SVP) namens der SVP-Fraktion am 19. Dezember 2018 gestellten Ablehnungsantrag: In der Antwort 2018/310 steht deutlich, dass der 31er-Bus und der MIV an gewissen neuralgischen Punkten immer im Stau stehen. Es wäre also klug, für fliessenden Verkehr für alle zu sorgen, statt sich auf die künstliche Verkehrsbehinderung zu konzentrieren. In seiner Antwort sagt der Stadtrat, dass der 31er-Bus vor allem wegen dem Individualverkehr verspätungsanfällig ist – sowohl dem motorisierten, als auch dem nichtmotorisierten. Diese Antwort ist einseitig und einfältig, weil es auch diverse andere Gründe für Verspätungen gibt. Die VBZ trifft eine Teilschuld, auch betreffend das Streckendesign. Aus verkehrstechnischen Überlegungen ist es nicht sinnvoll, eine solch lange Linie durch zum Teil sehr kopiertes Gebiet und durch enge Häuserschluchten in Zentrumslage zu führen. Das Wort «Eigenbehinderung» wird nie vorgebracht, genauso wenig wie Überlastungen, technische Defekte, Unfälle, untaugliches Rollmaterial oder die mehr oder weniger regelmässigen Demonstrationen, die nie im Zusammenhang mit den Verspätungen genannt werden. Bei der Hess-Bus Serie 1 sprach man in grossen Tönen über die Nachhaltigkeit und die 40 Jahre Lebensdauer, obwohl die Busse im Endeffekt nicht einmal ein zweistelliges Alter erreichten. Im Winter 2019 hatten wir in Witikon während fast zwei Tagen keinen öffentlichen Verkehr und keine Busverbindungen. Während die FBB-Busse aus dem Zürcher Oberland in Wipkingen problemlos die Rosengartenstrasse hinauf fuhren, ist die Sicherheit bei der neuen Generation plötzlich nicht mehr gewährleistet, obwohl der Stadtrat in seiner Schriftlichen Antwort schreibt, das Rollmaterial sei witterungsunabhängig. Auch der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) trägt seinen Schuldteil bei; er wechselte von der Nachfrageorientierung hin zur Angebotsorientierung. Am Zeltweg lässt sich der verspätungsanfälligen Linie auch mit einer smarten Ampelsteuerung nicht entgegenwirken. Wir stimmen Ihrem Postulat zur Steuerung zu, aber das Postulat zum 31er-Bus lehnen wir ab. Der Verkehr wächst. Seit dem Jahr 2000 bis heute gab es eine Zunahme im urbanen Verkehr von rund 30 Prozent. Wir haben ein vermehrtes Bedürfnis nach Mobilität und eine Masseneinwanderung. Beim Zug wird ein Plus von 72 Prozent und in der Luftfahrt ein Plus von 70 Prozent verzeichnet. Wir glauben nicht, dass wir mit dem Postulat etwas an diesem Wachstum ändern können.

Weitere Wortmeldungen:

**Sofia Karakostas (SP):** Der Vorstoss soll die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt unterstützen, indem die Fahrplanstabilität der Trolleybuslinie 31 verbessert wird. Diese relativ lange Buslinie weist an einigen Streckenabschnitten keine eigene Spur auf und kann aufgrund des Mischverkehrs zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr während der Stosszeiten den Fahrplan oft nicht einhalten, weil die Spur geteilt werden muss. Die Strecke der Buslinie 31, die quer durch Zürich von Altstetten bis nach Witikon führt, weist mehrere neuralgische Stellen auf, wie zum Beispiel der enge Zeltweg oder die Hohlstrasse. Das führt regelmässig zu Verspätungen. Stimmen aus dem Quartier Witikon bestätigen zwar, dass sich die Fahrplanstabilität seit der Verlängerung der Buslinie 31 bis nach Witikon in der Zwischenzeit ein wenig verbesserte, doch bei geringsten Verkehrsüberlastungen kommt es regelmässig zu grösseren Verspätungen. Die Hauptstossrichtung des Vorstosses setzt bei intelligenten Konzepten der Verkehrssteuerung an. Diese ermöglichen Beschleunigungsmassnahmen da, wo der Raum für eine eigene Busspur fehlt. Eigentlich sollte der Vorstoss die ganze Stadt betreffen. Wenn es aber gelingt auf der Buslinie 31 durch Anwendung solcher Konzepte Verbesserungen umzusetzen, kann das helfen, auch bei anderen Linien den stockenden Verkehr ins Rollen zu bringen. Deshalb unterstützt die SP das Anliegen, dass der Stadtrat prüft, wie mit intelligenten Konzepten die Verkehrssteuerung der Buslinie 31 an neuralgischen Punkten Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr erhält, sodass die Fahrplanstabilität verbessert werden kann.

**Dominique Zygmunt (FDP):** Die FDP unterstützt den Vorstoss. Wir verstehen aber nicht, wie dieser Vorstoss eine Replik auf unsere Forderungen sein soll, da es genau das gleiche Thema ist. Wir teilen das Ziel der höheren Geschwindigkeit der Busse und ganz allgemein einer erhöhten Geschwindigkeit des ÖVs. Die Geschwindigkeit ist zunehmend ein Problem für uns. In der Stadt gibt es immer mehr Geschwindigkeitsbegrenzungen. Diese verlangsamen nicht nur individuelle Fahrzeuge, sondern auch die des öffentlichen Verkehrs. Wenn die Stadt wächst, wächst auch die Zahl der Menschen, die mit dem ÖV vorwärtskommen möchten. Man könnte deshalb einzig am Vorstoss kritisieren, dass er nur die Buslinie 31 betrifft. Auf dieser Linie bestehen wirklich Probleme und sie ist ein exemplarisches Beispiel für ein mögliches Vorgehen. Eine Umfrage in der Bevölkerung von Witikon zeigte, dass 42 Prozent der Menschen mit der Linienführung nicht einverstanden sind. Sie möchten eine Linienführung via Hottingerplatz und sich den Umweg durch den Zeltweg und über den Kreuzplatz sparen. 42 Prozent sagten, sie seien mit dem früheren Zustand vor der Änderung der Linienführung einverstanden und nur 15 Prozent sind mit der aktuellen Linienführung zufrieden. Die Situation hat sich aber ein wenig verbessert – auch dank der VBZ. Die Fahrplanstabilität hat gegenüber dem damaligen Winter meiner Meinung nach ein wenig zugenommen. Die Situation im Moment ist sicherlich noch nicht befriedigend und wir hoffen, dass das Postulat etwas nützt. Man muss aber ehrlicherweise auch sagen, dass der Verkehr am Zeltweg mit diesem Postulat nicht einfach verschwinden wird.

**Dr. Balz Bürgisser (Grüne):** Die Buslinie 31 verbindet seit Dezember 2017 Witikon via Hauptbahnhof mit Altstetten. In den letzten zwei Jahren wurde die Fahrplanstabilität der Buslinie 31 durch verschiedene Massnahmen verbessert. Die Massnahmen wirkten und deshalb nutzen immer mehr Altstetterinnen und Altstetter, Witikerinnen und Witiker, Hirsländerinnen und Hirsländer den Bus. Die Fahrgastfrequenz wurde im Januar 2020 bei der Zählstelle gemessen und es zeigte sich, dass sie innerhalb eines Jahres um 13 Prozent zunahm. Das ist erfreulich, führt aber zu Verzögerungen an den Haltestellen beim Ein- und Aussteigen und damit zu mehr Verspätungen. Die Linie 31 leidet also unter ihrer recht grossen Beliebtheit. Es ist eine Tatsache, dass die Linie 31 immer noch relativ unzuverlässig ist. Noch unpunktlicher ist einzig die Linie 32. Die VBZ schreibt in einem neulich veröffentlichten Dokument: «Die Pünktlichkeit der Linie 31 ist insgesamt weiterhin auf einem tiefen Niveau.» Das Hauptproblem der Linie 31 und auch von anderen Buslinien in der Stadt liegt bei den neuralgischen Streckenabschnitten, auf denen die Busse keine eigene Spur haben und sie im Autostau stehen. Bei der Buslinie 31 sind solche Nadelöhre der Zeltweg und die Strecke zwischen Löwenplatz und Central. Diese Strecken werden auch in Zukunft Nadelöhre bleiben, aber selbst da lassen sich Verbesserungen für den ÖV erreichen. Davon sind die von uns konsultierten Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner überzeugt. Eine Verbesserung wäre beispielsweise über das Buslichtsignal bei der Einfahrt von der Löwenstrasse auf den Bahnhofsplatz möglich, wo die Busse häufig vor dem Lichtsignal warten müssen. Wenn die Autos beim anrollenden Bus zurückhalten würden, könnten der Bus ohne Verzug auf den Bahnhofsplatz einfahren. Gegen den Autorückstau am Heimplatz auf dem schmalen Zeltweg nützen intelligente Konzepte der Verkehrssteuerung leider wenig. Eine separate Spur für Bus und Velo auf dem Zeltweg beim Kreuzplatz könnte hingegen Erleichterung bringen. Wenn man dieses Vorhaben auf dem kurzen Stück des Zeltwegs realisiert, könnte der Bus auch zu Stosszeiten ohne Verzug in die Haltestelle Kreuzplatz einfahren und dann zügig Richtung Heimplatz weiterfahren. Seit 2017 verfolgt das Tiefbaudepartement dieses Anliegen. Ein Grundproblem der Linie 31 kann mit intelligenter Verkehrssteuerung nicht behoben werden: In einem halben Jahr wird die Buslinie 31 vom Bahnhof Altstetten nach Hermetschloo verlängert und wird damit definitiv zur längsten Buslinie der VBZ mit 35 Haltestellen und 12,8 Kilometer Streckenlänge. Bei einer langen Buslinie gibt es mehr Verspätungen als bei einer kurzen Buslinie, und die Länge der Linie 31 ist also ihr Grundproblem. Wir bitten deshalb den Stadtrat und die VBZ auch darüber nachzudenken, wie die Buslinie verkürzt oder sinnvoll aufgeteilt werden kann. Wir Grünen möchten die Umwelt und die klimafreundliche Mobilität fördern und unterstützen deshalb das Postulat.

**Samuel Balsiger (SVP):** Die Abstimmung über die Badeanstalten gewannen wir, indem wir in Videobeiträgen zeigten, wie linke Politiker sich über die überfüllten Badeanstalten aufregten. Sollte es wieder einmal zu einer Einwanderungsabstimmung kommen, liefern Sie gutes Material für weitere Videos in zukünftigen Abstimmungskämpfen. Auch das Votum der GLP-Sprecherin war ein klares Anti-Einwanderungsvotum. Sie sprach davon, dass wir beim Verkehr das absolute Limit erreicht haben. In den letzten Jahren seit 2007 sind 59 000 Personen in die Stadt gekommen und es werden nochmals 100 000 bis 120 000 Personen kommen – und gemäss der GLP-Sprecherin sind wir bereits jetzt am

5 / 5

*absoluten Limit. Als wir über den Kauf des Meteo-Gebäudes sprachen, hiess es ebenfalls, der Platz werde knapp und wir hätten zu wenig bezahlbare Wohnungen. Bei praktisch jedem Geschäft sprechen wir über das Wachstum. Ihre Strategie ist hilflos. Sie versuchen Probleme, die mit der Masse zusammenhängen, mit Ideen zu umschiffen. Am Ende werden aber auch Sie über das Relevante sprechen müssen. Wenn die Stadt weiter so wächst, sinkt die Lebensqualität und wie die GLP-Sprecherin beschrieb, muss man den Bus wechseln. Die SVP spricht bereits heute über die Einwanderung. Irgendwann werden auch Sie nicht nur über das Problem, sondern auch über die Ursache sprechen müssen.*

**Sven Sobernheim (GLP):** *Die beste Lösung am Zeltweg ist eine intelligente Verkehrssteuerung. Der FDP-Sprecher sagte, dass man die Linien nicht hätte verbinden sollen und verwies auf ihre Umfrage. Man muss aber beachten, dass die FDP ihre Umfrage zwei Monate nach der Linienumstellung durchführte. Wenn Sie die Menschen heute nochmals fragen würden, ob sie die alte Linienführung zurückhaben möchten, würden die Menschen sicherlich nicht mehr die alte Linienführung zurückwünschen, weil sie unterdessen den direkten Bus an den Hauptbahnhof schätzen und nutzen. Deshalb möchten wir mit dem Postulat keine Teilung der Linie, sondern eine intelligente Verkehrssteuerung, damit der Bus der Linie 31 gegenüber dem MIV, den ihn blockiert, bevorzugt wird. Wir verzeichnen wegen Corona einen Rückgang in den Fahrgastzahlen. STR Michael Baumer meinte, dass bis 2024 der ZVV mit einer vollständigen Erholung rechnet. Er sagte aber nicht, dass diese Erholung vor allem bei den S-Bahnen eintritt. Beim innerstädtischen ÖV befinden wir uns fast schon wieder auf vor Corona-Niveau. Wenn wir über den ÖV in Corona-Zeiten sprechen, meinen wir vor allem Pendlerinnen und Pendler, die von auswärts in die Stadt kommen und nicht den innerstädtischen ÖV. Deshalb ist es umso wichtiger, dass wir trotz Corona Massnahmen ergreifen und uns Gedanken machen, wie wir dem ÖV wieder mehr Stabilität geben können und ihn gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugen können.*

Das Postulat wird mit 106 gegen 14 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat