

28. November 2018

**Interpellation**von Yasmine Bourgeois (FDP)  
und Pablo Büniger (FDP)

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:

28. November 2018

**Interpellation**

von Yasmine Bourgeois (FDP)  
und Pablo Büniger (FDP)

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 der Buslinie 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?

28. November 2018

**Interpellation**

von Yasmine Bourgeois (FDP)  
und Pablo Büniger (FDP)

10. Der seit einiger Zeit im VBZ-Test befindliche SwissTrolley plus kann ohne Fahrleitung bis zu 10 Kilometer in normalem Tempo fahren. Wäre 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?