

24.09.2025

Schriftliche Anfrage

von Balz Bürgisser (Grüne)
und Ann-Catherine Nabholz (GLP)

Witikon wächst und wird weiter wachsen - von heute 12'000 auf ca. 14'000 Einwohner*innen im Jahr 2040. Witikon ist das einzige Quartier der Stadt Zürich, das keine direkte Tram- oder Zugverbindung zur Innenstadt hat. Seit Dezember 2017 kann der Hauptbahnhof mit der Trolleybuslinie 31 ohne Umsteigen erreicht werden. Das war damals ein grosser Fortschritt. Die Erfahrungen mit der Buslinie 31 sind aber durchgezogen. Sie ist mit 35 Haltestellen zu lang und damit störungsanfällig. Zudem ist der Zeltweg in den Stosszeiten ein Stauweg und auch auf der Hegibachstrasse (Richtung Witikon) bleibt der Bus im Stau stecken.

Wegen der Bauarbeiten am Kreuzplatz fährt der 31er momentan vom Klusplatz via Römerhof und Kunsthaus zum Hauptbahnhof, in der Gegenrichtung fährt er auf der normalen Strecke. Bei dieser Linienführung bergab erreicht der Bus schnell und zuverlässig den Hauptbahnhof. Dafür setzte sich der Quartierverein Witikon in den Jahren 2008 bis 2014 ein, bis er schliesslich einsehen musste, dass diese schnelle Verbindung hauptsächlich aus Kostengründen (wegen teurer Fahrleitungen) nicht realisiert werden konnte.

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

1. Könnten die modernen Doppelgelenktrolleybusse, wenn sie auf der begradigten Buslinie 31 eingesetzt würden, elektrisch ohne Fahrleitung die Strecke Klusplatz - Römerhof - Hottingerplatz - Kunsthaus zurücklegen sowohl auf dem Hinweg von Kienastewies nach Hermetschloo als auch am dem Rückweg von Hermetschloo nach Kienastewies?
2. Wann planen die VBZ, auf der Linie 31 die alten Doppelgelenkbusse durch die neuen Batterie-Doppelgelenktrolleybusse zu ersetzen?
3. Ist das Kreuzen von zwei modernen Doppelgelenktrolleybusse auf der Strecke Klusplatz - Römerhof - Hottingerplatz - Kunsthaus überall möglich? Wenn nein, wo sind die Hindernisse zum Kreuzen? Mit welchen Massnahmen und welchen Kosten könnten diese Engpässe beseitigt werden?
4. Die Quartiere Hottingen und Hirslanden erhalten ab Dezember 2025 mit der neuen Tramlinie 4 eine schnelle direkte Verbindung von der Rehalp via Hegibachplatz - Kreuzplatz zum Hauptbahnhof. Eine begradigte Linienführung des 31er (wie oben beschrieben) würde aber die direkten Verbindungen vom Hegibachplatz zum Kunsthaus und vom Kreuzplatz zum Kunsthaus sowie von Witikon zum Hegibachplatz aufheben. Wie gravierend sind diese Aufhebungen? Wir bitten um Fahrgastfrequenzen auf diesen Strecken. Durch welche Ersatzmassnahmen könnten diese Aufhebungen kompensiert werden?
5. Wie hoch wären die Investitionskosten für eine Begradigung der Buslinie 31? Wie hoch wären die Einsparungen im Betrieb gegenüber der heutigen Linienführung?
6. Ist eine Begradigung der Buslinie 31 mittel- oder langfristig aus Sicht der VBZ realisierbar? Wenn ja, bitten wir um einen Zeithorizont; wenn nein, bitten wir um eine Begründung.
7. Welche anderen grundsätzlichen Optionen - neben der Begradigung der Linienführung - gibt es, um die Fahrplanstabilität der Buslinie 31 nachhaltig zu verbessern?
8. Mit welchen spezifischen Massnahmen kann die Fahrplanstabilität der Buslinie 31 kurz- oder mittelfristig verbessert werden?

B. Bürgisser

Ann-Catherine Nabholz