



Beschluss des Stadtrats

vom 6. Mai 2026

GR Nr. 2026/158

Nr. 1430/2026

Dringliche Schriftliche Anfrage von Markus Knauss, Sven Sobernheim, Michael Schmid sowie 33 Mitunterzeichnenden betreffend Taktverdichtung für die Buslinie 32, Vergleich der Spitzenbelastungen auf dem VBZ-Netz mit der Buslinie 32 zwischen Birchdörfli und Radiostudio, Kosten für die Verdichtungen der Buslinien 61 und 62 und für den Kapazitätsausbau der Linie 80, Bestrebungen für eine Verdichtung der Linie 32 sowie Prüfung einer Finanzierung aus eigenen Mitteln

Am 8. April 2026 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Markus Knauss (Grüne), Sven Sobernheim (GLP), Michael Schmid (AL) sowie 33 Mitunterzeichnende folgende Dringliche Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2026/158, ein:

Nach diversen Ausführungen seitens Verwaltung zu Taktverdichtungen und ÖV-Ausbauten wurde Anfang 2024 u.a. von der VBZ ausgeführt, dass es möglich sei, eine Taktverdichtung der Buslinie 32 für die Fahrplanperiode 2026/27 zu prüfen. In Frage gestellt wurde, ob der ZVV eine solche Taktverdichtung finanzieren wolle und dass dazu eine Fahrzeugbeschaffung noch notwendig sei.

In der Zwischenzeit wurden diverse ÖV-Ausbauten im Raum Affoltern angekündigt oder schon realisiert, so die Taktverdichtung der Buslinien 61/62 sowie eine Mehrkapazität der Buslinie 80 um 45%. In der Diskussion um das Tram Affoltern wurde die Auslastung der Buslinie 32 als sehr stark dargestellt. In der Regel wird bei solch starken Auslastungen kurzfristig mit Taktverdichtungen reagiert. Klar ist auch, dass solche Belastungen nicht nur in Affoltern, sondern auch an vielen anderen Strecken im VBZ-Netz auftreten.

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

1. Auf welchen Strecken im VBZ-Netz sind ähnliche Spitzenstundenbelastungen/Tagesbelastungen zu verzeichnen wie bei der Buslinie 32 zwischen Birchdörfli und Radiostudio? Gebeten wird um eine Auflistung der Strecken und der geplanten Massnahmen, um diese Belastungen zu reduzieren.
2. Bei den Buslinien 61 und 62 wurde eine Taktverdichtung von einem überlappenden 6-Minuten-Takt auf einen überlappenden 5-Minuten-Takt schon realisiert. Welche Kosten (Infrastruktur und Betrieb) haben sich daraus ergeben und welche Entlastungswirkungen konnten erzielt werden?
3. Mit der Einführung eines Doppelgelenktrolleybusses auf der Buslinien 80 soll die Kapazität um 45% gesteigert werden. Welche Kosten (Infrastruktur und Betrieb) werden sich daraus ergeben und welche Entlastungswirkungen könnten erzielt werden?
4. Welche Anstrengungen hat die VBZ unternommen, um auf die Fahrplanperiode 2026/27 eine zusätzliche Taktverdichtung der Buslinie 32 auf einen 5-Minuten-Takt oder ein anderes Angebot in diesem Korridor - zumindest für eine Übergangszeit bis zur Realisierung des Trams Affoltern - zu realisieren? Wenn keine Anstrengungen unternommen worden sind, warum nicht? Mit welchen Kosten (Infrastruktur und Betrieb) wäre zu rechnen und welche Entlastungswirkungen könnten erzielt werden?
5. Sollte der ZVV die Zusatzkosten einer solchen Taktverdichtung nicht übernehmen wollen, warum hat die VBZ oder die Stadt Zürich nicht eine Taktverdichtung aus eigenen Mitteln geprüft, wie das gemäss §20 des Personenverkehrsgesetzes möglich ist?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:



2/5

Der Ausbau der Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) erfordert umfassende bauliche Infrastruktur, Fahrzeuge, Personal und insbesondere finanzielle Mittel. Der grosse Zeitbedarf für die Projektierung, Finanzierung und Realisierung neuer Infrastrukturen erfordert eine vorausschauende und koordinierte Planung.

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) planen den Ausbau des ÖV-Netzes langfristig und auf Basis fundierter Struktur- und Nachfrageprognosen über mehrere Jahre und Jahrzehnte hinweg. Bei der Priorisierung grösserer Infrastrukturvorhaben wie dem Tram Affoltern ist nicht nur die aktuelle Nachfrage massgebend, sondern vor allem die erwartete Entwicklung des Mobilitätsbedarfs. Der Bau des Tram Affoltern ist seit 2013 in Planung. Aufgrund des angestrebten Baubeginns ab 2028 sind aktuell keine angebotsseitigen Massnahmen auf der Buslinie 32 vorgesehen.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Frage 1

Auf welchen Strecken im VBZ-Netz sind ähnliche Spitzenstundenbelastungen/Tagesbelastungen zu verzeichnen wie bei der Buslinie 32 zwischen Birchdörfli und Radiostudio? Gebeten wird um eine Auflistung der Strecken und der geplanten Massnahmen, um diese Belastungen zu reduzieren.

Auf der Strecke Birchdörfli – Brunnenhof (ehemals Radiostudio) nutzen aktuell pro Werktag durchschnittlich 8600 Personen die Trolleybuslinie 32. Ähnliche Korridore mit Belastungen zwischen 7000 und 10 000 Fahrgästen pro Werktag werden nachfolgend aufgelistet, zusammen mit dem aktuellen Angebot und den geplanten Massnahmen. Die Fahrgastzahlen entsprechen jeweils dem stärksten belasteten Haltestellenabschnitt entlang des jeweiligen ÖV-Korridors.

Strecken	Fahrgäste pro Werktag	aktuelles Angebot in Hauptverkehrszeiten	geplante Massnahmen
Manesseplatz - Sihlcity Nord	7060	1 Trolleybuslinie	Umstellung der Buslinie 72 auf Doppelgelenktrolleybusse (DGT) in Planung
Rosengartenstrasse – Lehenstrasse	7150	1 Trolleybuslinie im 4'-Takt	-
Schwamendingerplatz – Heerenwiesen	7250	1 Tramlinie	-
Im Hagacker – Friesenbergstrasse	7360	1 Trolleybuslinie und 1 Buslinie	-
Bollingerweg – Max-Bill-Platz	7360	2 Buslinien	-
Kunsthhaus – Sprecherstrasse	7510	1 Trolleybuslinie	-
Schaffhauserplatz – Rotbuchstrasse	7550	1 Trolleybuslinie	-
Kalkbreite – Kernstrasse	8240	1 Trolleybuslinie	-
Bertastrasse – Friedhof Sihlfeld	8360	1 Trolleybuslinie	Umstellung der Buslinie 72 auf DGT in Planung
Rautistrasse – Untermoosstrasse	8540	2 Buslinien	Umstellung der Buslinie 80 auf DGT in der Realisierung
Birchdörfli – Brunnenhof	8600	1 Trolleybuslinie im 6'-Takt	Tramlinie geplant (geplanter Baubeginn Tram Affoltern im 2028)
Hertersteg – Schmiede Wiedikon	8620	1 Trolleybuslinie und 1 Buslinie	Umstellung der Buslinie 72 auf DGT in Planung



Albisrank – Flurstrasse	8770	1 Trolleybuslinie und 1 Buslinie	Tramlinie geplant gemäss Netzentwicklungsstrategie
Messe/Hallenstadion – Hallenbad Oerlikon	8920	2 Buslinien im überlagern- der 5'-Takt	Tramlinie geplant gemäss Netzentwicklungsstrategie (Tramtangente Nord)
Meierhofplatz – Hönggerberg	9080	1 Buslinie im 6'-Takt	Umstellung Linie 80 auf DGT in der Realisierung, Tramlinie geplant gemäss Netzentwicklungsstrategie
Roswiesen – Schwamendingerplatz	9130	1 Tramlinie	-
Stauffacher – Bahnhof Selnau	9180	1 Tramlinie	ab Dezember 2026 zusätzliche Tramlinie 17 zur Hauptverkehrszeit
Bahnhof Oerlikon – Felsenrainstrasse	9480	1 Tramlinie 1 Buslinie	-
Stauffacher – Helvetiaplatz	9540	1 Tramlinie	Ergänzungsangebot HVZ (Linie 17) ab Dezember 2026
Hardplatz – Herdernstrasse	9680	1 Trolleybuslinie	Umstellung auf Tramlinie geplant gemäss Zukunftsbild 2050
Bahnhof Enge – Rentenanstalt	9840	1 Tramlinie	weitere Tramlinie geplant gemäss Netzentwicklungsstrategie
Farbhof – Hermetschloo	9850	2 Tramlinien 1 Trolleybuslinie	-
Schumacherweg – Lerchenhalde	9880	2 Buslinien	Umstellung Linie 80 auf DGT in der Realisierung, Tramlinie geplante gemäss Netzentwicklungsstrategie

Die Fahrgastzahlen sind nicht zwingend 1:1 vergleichbar, da sich die Verteilung der Nachfrage über den Tag (Tagesganglinie) auf den verschiedenen Korridoren stark unterscheidet – insbesondere hinsichtlich des Anteils während den Spitzenzeiten (morgens und abends). In der Innenstadt sind die Fahrgastzahlen über den ganzen Tag relativ ausgewogen verteilt, während auf anderen Abschnitten wie z.B. der Wehntalerstrasse, stark ausgeprägte Nachfragespitzen vorhanden sind.

Bei Streckenabschnitten mit höheren Fahrgastzahlen als zwischen Birchdörfli – Brunnenhof werden verschiedene Massnahmen entweder bereits umgesetzt, sind in Planung oder die Nachfrage wird bereits durch das bestehende Angebot abgedeckt.

Die Bevölkerung im Quartier Affoltern wird in den kommenden Jahren weiter wachsen, was zu einer weiteren Zunahme der Nachfrage im ÖV führen wird. Dies wird auch durch die Untersuchungen im Rahmen der VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2040 bestätigt, die als nächsten Ausbauschritt die Realisierung der Tramtangente Nord vorsieht.

Mit der neuen Tramlinie entstehen direkte Verbindungen in die Innenstadt, insbesondere eine komfortable Anbindung an den Hauptbahnhof. Dadurch werden Verlagerungseffekte auf den ÖV erwartet. Gemäss aktuellem Stand, basierend auf potenziellen Zukunftsszenarien des kantonalen Gesamtverkehrsmodells (Referenzzustand 2040), beträgt die für 2040 erwartete Nachfrage zwischen den Haltestellen zwischen Brunnenhof und Birchdörfli rund 16 000 Fahrgäste pro Werktag.



4/5

Frage 2

Bei den Buslinien 61 und 62 wurde eine Taktverdichtung von einem überlappenden 6-Minuten-Takt auf einen überlappenden 5-Minuten-Takt schon realisiert. Welche Kosten (Infrastruktur und Betrieb) haben sich daraus ergeben und welche Entlastungswirkungen konnten erzielt werden?

In Zürich Nord ist gemäss der VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2040 eine Umstellung auf Trambetrieb erst mit der Realisierung der Tramtangente Nord in etwa 10 Jahren vorgesehen. Aufgrund der starken Auslastung der Linien 61/62 wurden Massnahmen notwendig, um die Kapazität zu steigern. Dies erfolgt entweder mit einer Skalierung des Fahrzeugtyps von Gelenkbussen auf Doppelgelenktrolleybussen oder auf ein Tram oder über eine Taktverdichtung. Da keine Infrastruktur für einen Trolleybus- oder Trambetrieb vorliegt, wurde eine Kapazitätserweiterung mittels Taktverdichtung als geeignete Massnahme gewählt.

Die Angebotsumstellung der Linie 61/62 vom 6-Minuten- auf einen überlagernden 5-Minuten-Takt mit einer angepassten Linienführung verursacht zusätzliche jährliche Betriebskosten in der Höhe von etwa Fr. 2 070 000.–. Diese Massnahme wurde im Rahmen des Angebotsabbaus der bisherigen Linie 94 umgesetzt, wodurch jährlich etwa Fr. 2 030 000.– eingespart werden konnten. Damit ist die Umsetzung nahezu kostenneutral erfolgt.

Infrastrukturell waren keine Anpassungen nötig, da die Fahrzeuggrösse unverändert blieb und die vorhandenen Wendeanlagen bereits ausreichend dimensioniert waren.

Die Kapazität auf dem Korridor der Linien 61/62 stieg von 1050 auf 1260 Personen pro Stunde und Fahrtrichtung, was einer Steigerung von 20 Prozent entspricht.

Mit der Tramtangente Nord soll mittelfristig die Kapazität entlang des Korridors der Linien 61/62 zwischen Zürich Affoltern und Bahnhof Oerlikon durch eine Skalierung des Fahrzeugtyps (Gelenkbus auf Tram) erhöht werden. Das Tram Affoltern ist hierfür eine notwendige bauliche Vorleistung.

Frage 3

Mit der Einführung eines Doppelgelenktrolleybusses auf der Buslinien 80 soll die Kapazität um 45% gesteigert werden. Welche Kosten (Infrastruktur und Betrieb) werden sich daraus ergeben und welche Entlastungswirkungen könnten erzielt werden?

Aufgrund der hohen Auslastung der Linie 80 werden seit Jahren Massnahmen zur Kapazitätserhöhung geplant. Die Umstellung vom Gelenkbus auf einen Doppelgelenktrolleybus verursacht zusätzliche jährliche Betriebskosten in der Höhe von etwa Fr. 2 500 000.–. Dabei kommt es zu keiner Änderung des Takts.

Die Kosten für die für den Trolleybus erforderliche Realisierung der Fahrleitungsinfrastruktur belaufen sich auf rund 30,6 Millionen Franken und werden zulasten des kantonalen Verkehrsfonds getragen. Die erforderliche Verlängerung der Haltekanten für die grösseren Fahrzeuge erfolgt im Rahmen verschiedener laufender Tiefbauprojekte.

Mit dieser Massnahme steigt die Kapazität auf der Linie 80 von 1050 auf 1550 Personen pro Stunde und Fahrtrichtung, was einer Steigerung von etwa 45 Prozent entspricht.



5/5

Frage 4

Welche Anstrengungen hat die VBZ unternommen, um auf die Fahrplanperiode 2026/27 eine zusätzliche Taktverdichtung der Buslinie 32 auf einen 5-Minuten-Takt oder ein anderes Angebot in diesem Korridor - zumindest für eine Übergangszeit bis zur Realisierung des Trams Affoltern – zu realisieren? Wenn keine Anstrengungen unternommen worden sind, warum nicht? Mit welchen Kosten (Infrastruktur und Betrieb) wäre zu rechnen und welche Entlastungswirkungen könnten erzielt werden?

Eine Taktverdichtung der Linie 32 ist weder im Fahrplanverfahren 2025/26 noch im Fahrplanverfahren 2027/28 vorgesehen, da der Bau des Trams bereits ab 2028 vorgesehen ist. Ein Fahrplanverfahren 2026/27 hat nicht stattgefunden. Eine kurzfristige Taktverdichtung wäre aufgrund der erforderlichen Initiierungs- und Beschaffungsprozesse für Fahrzeuge und Infrastruktur nicht zielführend.

Eine Verdichtung vom 6-Minuten auf den 5-Minuten-Takt würde jährliche zusätzliche Betriebskosten von etwa Fr. 1 300 000.– verursachen, da drei zusätzliche Trolleybusse beschafft und betrieben werden müssten. Die infrastrukturellen Anpassungen – insbesondere an den Wendeanlagen, um diese auf eine entsprechende Taktverdichtung zu dimensionieren – wurden nicht vertieft analysiert.

Mit einer solchen Taktverdichtung könnte die Kapazität von 1550 auf 1860 Personen pro Stunde und Fahrtrichtung gesteigert werden, das entspräche einer Steigerung von 20 Prozent.

Frage 5

Sollte der ZVV die Zusatzkosten einer solchen Taktverdichtung nicht übernehmen wollen, warum hat die VBZ oder die Stadt Zürich nicht eine Taktverdichtung aus eigenen Mitteln geprüft, wie das gemäss §20 des Personenverkehrsgesetzes möglich ist?

Da weder im Fahrplanverfahren 2025/26 noch im Fahrplanverfahren 2027/28 eine Taktverdichtung vorgesehen ist, wurde eine Kostenübernahme durch den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) nicht geprüft. Ebenso ist kein Begehren aus der Regionalen Verkehrskonferenz Zürich zur Realisierung einer solchen Massnahme eingegangen.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter