



Beschluss des Stadtrats

vom 10. Dezember 2025

GR Nr. 2025/440

Nr. 4045/2025

Schriftliche Anfrage von Dr. Balz Bürgisser und Dr. Ann-Catherine Nabholz betreffend Betrieb der Buslinie 31 nach Witikon, Einsatz der modernen Doppelgelenktrolleybusse auf der begradigten Buslinie, mögliche Hindernisse beim Kreuzen der Busse, Ersatz der alten Busse, Investitionskosten für die Begradigung der Linie 31 und Beurteilung der Realisierbarkeit sowie Verbesserung der Fahrplanstabilität der Buslinie 31

Am 24. September 2025 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Dr. Balz Bürgisser (Grüne) und Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2025/440, ein:

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 durchzogen. 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 Kunsthause 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 - Kunsthause zurücklegen sowohl auf dem Hinweg von Kienastenwies nach Hermetschloo als auch am dem Rückweg von Hermetschloo nach Kienastenwies?
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 – Kunsthause 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 Kunsthause und vom Kreuzplatz zum Kunsthause sowie von Witikon zum Hegibachplatz aufheben. Wie gravierend sind diese Aufhebungen? Wir bitten um Fahrgästfrequenzen 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 Begradiung 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?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1

Könnten die modernen Doppelgelenktrolleybusse, wenn sie auf der begradierten Buslinie 31 eingesetzt würden, elektrisch ohne Fahrleitung die Strecke Klusplatz – Römerhof - Hottingerplatz – Kunsthaus zurücklegen sowohl auf dem Hinweg von Kienastenwies nach Hermetschloo als auch am dem Rückweg von Hermetschloo nach Kienastenwies?

Grundsätzlich sind die in den neuen Trolleybussen verbauten Traktionsbatterien dafür ausgelegt, längere Streckenabschnitte – auch Steigungsstrecken – abseits der Fahrleitung zu befahren.

Ein Befahren der Strecke via Hottingerstrasse und Asylstrasse wäre mit den neuen Trolleybussen rein technisch möglich. Ein Auf- oder Abdichten der Stromabnehmerruten an kombinierten Tram-/Bushaltestellen ist aufgrund der aussenmittigen Anordnung der Trolleybusfahrleitungen jedoch ausgeschlossen. Zu berücksichtigen sind darüber hinaus sonstige im Streckenverlauf bestehende oder geplante Abschnitte ohne Fahrleitungen, um trotzdem ausreichende Möglichkeiten zum Nachladen der Batterien sicherzustellen. Im Falle der Linie 31 betrifft dies die mittelfristig vorgesehene Anpassung der Linienführung im Raum Altstetten.

Frage 2

Wann planen die VBZ, auf der Linie 31 die alten Doppelgelenkbusse durch die neuen Batterie-Doppelgelenktrolleybusse zu ersetzen?

Beim Grossteil der heute vorhandenen Doppelgelenk-Trolleybusse (DGT) handelt es sich um herkömmliche Trolleybusse mit kleinen Batterien, die nur für die Befahrung kurzer fahrleitungsloser Abschnitte geeignet sind. Die Batteriefahrt ist dabei nur mit reduzierter Geschwindigkeit und abgeschalteter Klimatisierung möglich. Derartigen Einsätzen sind auch aufgrund von Herstellervorgaben und Gewährleistungsansprüchen enge Grenzen gesetzt.

Die Fahrzeuge wurden in zwei Serien im Zeitraum 2007–2014 beschafft. Aktuell werden die DGT der Serie I durch Neufahrzeuge mit leistungsfähigeren Batterien ersetzt. Diese werden jedoch für den Einsatz auf der Linie 32 benötigt. Die Fahrzeuge der Serie II, die zukünftig auf der Linie 31 disponiert sind, wurden zwischen 2012 und 2014 beschafft. Deren planmässige Ausmusterung ist frühestens ab 2029 vorgesehen. Damit entspricht ihre Einsatzdauer den Nutzungsvorgaben des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV). Eine vollständige Bedienung der Linie 31 mit neuen Trolleybussen wird somit erst nach 2030 möglich sein.



Frage 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?

In der aktuellen Situation besitzen das ÖV-Trassee entlang der Hottinger- und Asylstrasse sowie die Haltestelle Kunsthaus keine ausreichende Breite für Begegnungen Bus / Bus. Auch Begegnungen Bus / Tram innerhalb des ÖV-Trassees sind abschnittsweise nicht möglich. Die Busse müssten richtungsabhängig den Fahrstreifen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nutzen.

Mit den vorhandenen Tiefbauprojekten Heimplatz (geplante Umsetzung 2027–2029), Hottingerstrasse (2028) und Klusplatz (2029/2030) sind Anpassungen der Strassenquerschnitte vorgesehen. Zum Teil wird das bestehende ÖV-Trassee zugunsten von Velomassnahmen aufgehoben. Nach Umsetzung der genannten Projekte verbleibt eine Engstelle im Bereich Freiestrasse bis Sophienstrasse. Zudem sind die Haltekanten am Römerhof und bei der Haltestelle Hölderlinstrasse nicht mit Kombiborden für die reguläre Bedienung mit Bussen ausgerüstet. Betriebliche Abhängigkeiten bestehen darüber hinaus bezüglich der Haltestellenbelebungen am Klusplatz (Möglichkeiten für Pausenzeiten und Anschlussaufnahme beim Regionalbusverkehr würden eingeschränkt).

Frage 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?

Der mögliche Wegfall der Verbindung Klusplatz – Hegibachplatz – Kreuzplatz – Kunsthaus hätte folgende Konsequenzen:

- Aus Witikon würde das Gesundheitscluster Lengg nur noch mit zweimaligem Umsteigen erreichbar. Die Alternative mit weiterhin einmaligem Umsteigen würde eine Umwegfahrt bis zum Central erfordern, um dort die Linie 4 zu erreichen.
- Die Knotenpunkte Hegibachplatz und Klusplatz sind nur noch halb so oft miteinander verbunden, womit die Attraktivität von über diese Knoten führende (Umsteige-)Verbindungen reduziert wird.
- Die Haltestelle Freiestrasse verlöre die Direktanbindung an die Innenstadt.
- Die Tangentialverbindung Hegibachplatz – Kreuzplatz – Kunsthaus ginge verloren, die nur durch vergleichsweise aufwändige Umsteigeverbindungen kompensiert werden kann (auch für Umsteige ins weiterführende Netz).



Gemäss Auswertungen aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell (GVM-ZH) sowie den er-hobenen Fahrgastzahlen wären davon etwa 4500–5500 Fahrgäste pro Tag betroffen.

Folglich wären Ersatzmassnahmen angezeigt, um die Verbindung weiterhin aufrecht zu erhalten. Konkrete Ansätze dazu müssten erst ausgearbeitet werden, es lässt sich jedoch bereits jetzt festhalten, dass der dafür nötige Ressourcenbedarf fahrzeug- und personalseitig wie auch finanziell die Einsparungen durch die Begradigung der Linie 31 um ein Vielfaches übersteigen würde.

Frage 5

Wie hoch wären die Investitionskosten für eine Begradigung der Buslinie 31? Wie hoch wären die Einsparungen im Betrieb gegenüber der heutigen Linienführung?

Mit der begradigten Linienführung könnten die langfristigen Betriebskosten der Linie 31 pro Jahr um etwa 0,5–0,7 Millionen Franken reduziert werden. Da im Gegenzug jedoch ein Ersatzangebot für den Abschnitt Klusplatz – Hegibachplatz – Kreuzplatz – Kunsthause zu erwarten ist, würden diese Einsparungen nicht nur unmittelbar neutralisiert werden, sondern es entstünden auch deutliche Mehrkosten. Da kein konkretes Konzept für ein Ersatzangebot vorliegt, kann vereinfacht angenommen werden, dass pro einzusetzendem zusätzlichen Bus pro Jahr Mehrkosten von etwa 0,7–1,0 Millionen Franken entstehen. Folglich würden die Betriebskos-ten gesamthaft betrachtet deutlich ansteigen, ausser die Verbindung Klusplatz – Hegibach-platz – Kreuzplatz – Kunsthause würde ersatzlos aufgehoben.

Frage 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?**

Aus Sicht der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) wäre das grundsätzlich dann realisierbar, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Anpassung der Infrastruktur zwischen Klusplatz – Römerhof – Kunsthause an die Bedürf-nisse einer kombinierten Tram-/Busspur (einschliesslich Haltestellen);
- Vorhandensein eines mit den betroffenen Quartieren abgestimmten Angebotskonzepts, welches Antworten auf die Fragen nach Notwendigkeit, Art und Ausgestaltung der Ersatz-massnahmen für den nicht mehr von der Linie 31 bedienten Abschnitt enthält;
- (Ersatz-)Beschaffung von Batterie-Doppelgelenktrolleybussen für die Linie 31, um allfällige fahrleitungslose Streckenabschnitte ohne Zeitverlust befahren zu können;
- Sicherstellung der nötigen Abstellkapazitäten für allfällige zusätzlich benötigte Fahrzeuge;
- flankierende Massnahmen im Bereich der Knotenpunkte und entlang der befahrenen Achsen, um das zusätzliche ÖV-Angebot in genügender Betriebsqualität sicherstellen zu kön-nen;
- Bereitstellung der finanziellen Mittel für den Betrieb des allfälligen neuen Angebotskon-zepts im Rahmen des Fahrplanverfahrens durch den ZVV.

Würden alle diese Voraussetzungen erfüllt, wäre langfristig eine Umsetzung denkbar.



Frage 7

Welche anderen grundsätzlichen Optionen – neben der Begradigung der Linienführung gibt es, um die Fahrplanstabilität der Buslinie 31 nachhaltig zu verbessern?

In den letzten Jahren wurden verschiedene Massnahmen zur Stabilisierung der Linie 31 entwickelt, jedoch wurde bisher einzig die elektronische Busspur auf der Hohlstrasse umgesetzt. Verbesserungen haben sich zudem durch die 2023 eingerichtete Bus-/Velospur auf dem Bahnhofplatz ergeben.

Gemäss der aktuellen Störungsanalyse der VBZ sind die Busse der Linie 31 im Umfeld des Klusplatzes, im Zeltweg, an der Kasernenstrasse sowie im Raum Bahnhof Altstetten von MIV-Rückstaus betroffen. Im Hinblick auf die hier thematisierte Linienführung in Hottingen sind primär die beiden erstgenannten Behinderungen relevant. Während am Klusplatz mit dem oben erwähnten Tiefbauprojekt für den Busverkehr keine Verbesserungsmassnahmen umgesetzt werden können, steht am Zeltweg die schon lange geplante Busspur vor der Umsetzung (vgl. Antwort auf Frage 8).

Frage 8

Mit welchen spezifischen Massnahmen kann die Fahrplanstabilität der Buslinie 31 kurz oder mittelfristig verbessert werden?

Im Rahmen der laufenden Tiefbauprojekte am Kreuzplatz soll die seit vielen Jahren geplante Busspur im Zeltweg, zwischen Klosbachstrasse und Merkurstrasse, realisiert werden. Die vor dem Knoten Merkurstrasse geplante Busschleuse ermöglicht es, den Autoverkehr zurückzuhalten und so den Bus priorisiert in den nachfolgenden Abschnitt Richtung Kunsthaus zu führen. Ergänzt wird diese Massnahme durch eine Anpassung des MIV-Zuflusses am Kreuzplatz.

Die VBZ erwarten sich von dieser Massnahme eine spürbare Reduzierung der Behinderungen für die Busse der Linie 31, in Zufahrt zum Heimplatz.

Weitere Massnahmen zur Stabilisierung der Linie 31, z. B. im Bereich Militärstrasse, werden ebenfalls geprüft.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter