

5. Staatsbeitrag an die Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80 in der Stadt Zürich

Antrag des Regierungsrates vom 21. September 2022 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 8. November 2022

Vorlage 5862 (*Ausgabenbremse*)

Ratspräsidentin Esther Guyer: Ziffern römisch I und II unterstehen der Ausgabenbremse.

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Vorneweg möchte ich im Namen der KEVU, aber sicher auch der Volkswirtschaftsdirektion, des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) und der VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*) dir, Esther, ganz herzlich danken, dass wir diese Vorlage so zeitnah hier im Rat traktandieren konnten. Es geht um zwei Zustimmungen zu Staatsbeiträgen, die an die Stadt Zürich ausgerichtet werden sollen, einerseits für die Buslinie 69 über knapp 12,9 Millionen Franken und andererseits für die Buslinie 80 über knapp 30,6 Millionen Franken jeweils zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe 5920, Verkehrsfonds. Bei den beiden Beiträgen handelt es sich um Bruttobeträge.

Die KEVU hat die Vorlage an zwei Sitzungen beraten. Um was handelt es sich beziehungsweise was ist die Ausgangslage? Sicher die Klimastrategie des Regierungsrates – und hier wird bestimmt auch noch Frau Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*) dazu sprechen –, aber dann auch die ZVV-Strategie 2022 bis 2025 wie auch die aktuelle 2024 bis 2027. Das war die Vorlage 5730, wo ganz klar eben auch die Dekarbonisierung ein sehr grosses Thema war, das hat ja der Kantonsrat im Verlauf dieses Jahr entsprechend beschlossen. Es gab schon eine Vorlage mit ähnlicher Stossrichtung, nämlich für die Stadt Winterthur. Das war die Vorlage 5777 für die Elektrifizierung der beiden Linien 5 und 7 in der Stadt Winterthur. Das war schon dieses Jahr hier im Kantonsrat und dem haben Sie einstimmig zugestimmt. Heute geht es eben um zwei Linien in der Stadt Zürich.

Ja, die Halbierung der Treibhausgasemissionen der Dieselflotte, das ist ein hohes Ziel des ZVV, das bis spätestens 2035 erreicht werden soll, und ab 2040 dann gar keine Treibhausgasemissionen mehr durch die Busflotte. Diese beiden Linien, 69 und 80, machen heute 5 Prozent des gesamten CO₂-Ausstosses des ZVV aus, von dem her also ein substanzieller Anteil. Daher ist es erfreulich, dass jetzt diese beiden Buslinien elektrifiziert werden können.

Die Linie 69, Milchbuck bis ETH Hönggerberg, das sind circa 4 Kilometer, und die Linie 80 vom Triemlisplatz über Bahnhof Altstetten und ebenfalls ETH Hönggerberg bis Bahnhof Oerlikon Nord, das sind insgesamt 12 Kilometer, also gesamthaft 16 Kilometer. Es geht vor allem um den Neubau von Leitungen, Anpassungen von bestehenden Fahrleitungen und den Neubau von Gleichrichterstationen bei den beiden Buslinien. Ebenfalls können auf der Linie 80 neu dann Doppelgelenkbusse eingesetzt werden. Das erhöht natürlich die Fahrgastkapazität um

einen Drittel, trägt dann auch zu betrieblichen Einsparungen bei und verbessert eben auch die ganze Wirtschaftlichkeit. Die KEVU hat den Wirtschaftlichkeitsvergleich diskutiert und zur Kenntnis genommen, ebenfalls die Details in der Investitionsrechnung, auch die Kapitalfolgekosten von ungefähr 1,35 Millionen Franken jährlich. Der Bund, wie schon gesagt, wird über das dritte Agglomerationsprogramm ebenfalls Beiträge in der Grössenordnung von 12 Millionen Franken leisten, was dazu führt, dass die Nettobelastung des Kantons am Schluss in der Grössenordnung von 31 Millionen Franken sein wird.

Es gibt eine gewisse zeitliche Dringlichkeit, daher sind wir alle sehr froh, dass wir das heute hier beschliessen können. Die VBZ bestellen nämlich eine ganze Serie von Bussen, und durch den Beschluss von heute können dann eben auch die entsprechenden Busse für die zwei Linien bestellt werden, die nun elektrifiziert werden. Das wird im Zusammenhang mit der ganzen Auftragserteilung bei den Bussen dann Einsparungen von ungefähr 3 Millionen Franken geben. Die Kommission hat abschliessend verschiedene Fragen gestellt und diese auch mündlich beziehungsweise schriftlich vonseiten ZVV und Volkswirtschaftsdirektion beantwortet bekommen, einerseits bezüglich der Fahrspuren, des Behindertengleichstellungsgesetzes und der ganzen Haltestellen, andererseits auch bezüglich der Verträglichkeit mit hochsensiblen Laborgeräten an der ETH Höggerberg. Da gingen wir in die Tiefe, konnten uns aber davon überzeugen, dass da alles stimmig ist und dann auch entsprechend gut umgesetzt werden kann.

Namens der Kommission beantrage ich Ihnen, diesen beiden Staatsbeiträgen zuzustimmen; dies einstimmig von unserer Seite. Besten Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Wir stehen hinter einer sinnvollen Dekarbonisierung des ÖV; dies vor allem, wenn die Umstellung dann erfolgt, wenn die in Betrieb stehenden Fahrzeuge das Ende der Lebensdauer erreicht haben. Das ist hier der Fall. Die Kombination einer Erweiterung der Linien mit neuen Fahrleitungen und dem Einsatz von Batterietrolleybussen macht für uns hier Sinn. Gegenüber reinen Batteriebusen sind wir nach wie vor skeptisch. Die durch die Klimaallianz stark geförderte Dekarbonisierung in allen Bereichen führt zu einem Mehrbedarf an elektrischer Energie. Woher diese Energie kommen soll, sehen wir im Moment noch nicht, aber die neue Allianz des Fortschritts hat hier sicher eine Lösung.

Wie bei der Elektrifizierung der Buslinien 5 und 7 in Winterthur unterstützt die grosse Mehrheit der SVP-Fraktion auch diese Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80 in Zürich. Einzelne Fraktionsmitglieder aus der Stadt Zürich werden die Vorlage ablehnen, da sie unter anderem wegen der Topografie Bedenken haben oder die Umrüstung auf Batterietrolleybusse hier nicht sinnvoll sei. Aber die SVP-Fraktion stimmt grundsätzlich dieser Umstellung zu.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Die SP erachtet die Umstellung dieser Linien auf einen Trolleybusbetrieb als sinnvoll, insbesondere aufgrund der Topografie. Da es Linien mit einer hohen Steigung sind, haben sie einen hohen Energiebedarf und entsprechend einen sehr hohen CO₂-Ausstoss. Das macht es eben genau bei sol-

chen Linien sinnvoll, sie auf Elektrizität umzustellen. Wegen der Bedenken seitens der SVP, dass wir zu viel elektrischen Strom für die Vor-Ort-Bewegung brauchen, möchte ich darauf hinweisen, dass die Klima- und Fortschrittallianz auch eine Serie von Vorstössen gemacht hat, wie wir die produzierte erneuerbare Elektrizität im Kanton Zürich stark erhöhen können. Wir freuen uns, dass Sie dann die daraus folgenden Vorlagen mit uns unterstützen werden.

Weshalb ich aber eigentlich noch das Wort ergreifen wollte, ist, weil ich früher selbst an der ETH Hönggerberg als Doktorandin tätig war. Dort stehen sehr viele hochsensible Laborgeräte, die auf Ströme, die von Trolleybussen kommen können, eher heikel reagieren. Deshalb war mir die Nachfrage wichtig, ob man denn abgeklärt hat, dass man da nicht am Schluss als Kollateralschaden die Forschung an der ETH Hönggerberg massiv stört oder ganze Laboratorien umziehen müssen. Wir haben eine zufriedenstellende Antwort erhalten, nämlich einerseits, dass das mit der ETH Hönggerberg genau abgesprochen sei, und dass man andererseits genau in den Bereichen dieser Gebäude schaut, dass man stromlos fährt. Deshalb macht es eben auch durchaus Sinn, dass man so einen Batterietrolleybus hat. Dann kann man auch eine kurze Distanz überbrücken, wo man nicht den Strom aus der Leitung ziehen muss. Entsprechend sind die magnetischen Felder auch kleiner. In diesem Sinne, dass es eine hochgradig sinnvolle Investition für die Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs und gut in Einklang mit den Bedürfnissen ETH Hönggerberg ist, stimmen wir dieser Vorlage zu. Danke.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Um die Treibhausgasemissionen gemäss Klimastrategie zu verringern, muss auch die Busflotte in der Stadt Zürich schrittweise durch elektrisch angetriebene Fahrzeuge ersetzt werden. Die Stadt Zürich verfügt bereits heute über ein grosses und leistungsfähiges Trolleybusnetz mit den entsprechenden Technologien und Fahrleitungsinfrastruktur. Diese können zu relativ tiefen Kosten nun auch für neue Trolleybuslinien benutzt werden. Auf der geplanten Strecke können bestehende Fahrleitungen genutzt werden, zum Teil müssen neue Fahrleitung gebaut werden. Und für die restlichen Kilometer werden die Busse im Batteriebetrieb verkehren. Dadurch kann die Umstellung auf Trolleybusbetrieb ohne Änderung der heutigen Linienführung erfolgen, Batterietrolleybusse sind aus diesem Grund die überzeugendste Lösung. Die Buslinien 69 und 80 bedienen beide unter anderem die ETH Hönggerberg und erreichen mit dem Einsatz von Doppelgelenkbussen höhere Fahrgastkapazität. Zudem verbindet die Linie 80 als wichtige innerstädtische Tangentiallinie Oerlikon mit Altstetten und dem Verkehrsknotenpunkt Triemli, was ich als Stadtzürcherin sehr schätze. Die Mitte-Fraktion unterstützt diese beiden Staatsbeiträge sehr gerne.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Zunächst herzlichen Dank für das Tempo der Beratungen in der KEVU und auch die Flexibilität in der Traktandierung heute Morgen bei diesem Geschäft. Ja, Sie haben es gehört, der Kanton Zürich will vorwärts machen beim Klimaschutz. Unsere langfristige Klimastrategie sieht vor, dass die Treibhausgasemissionen in den kommenden Jahren stark gesenkt werden. Der öffentliche Verkehr ist heute schon sehr umweltfreundlich, und trotzdem hat

er auch eine ambitionierte Dekarbonisierungsstrategie, die Sie ja in der ZVV-Strategie 2024 bis 2027 verabschiedet haben. Und gemäss dieser Strategie sollen bis im Jahr 2040 die Dieselsebusse im ZVV grösstenteils durch elektrisch betriebene Busse abgelöst werden. Wir haben schon eine entsprechende Vorlage in der Stadt Winterthur beraten, weil es eben sehr sinnvoll ist, betriebswirtschaftlich, aber auch wirtschaftlich, dass man den Ausbau der bestehenden und bewährten Trolleybusnetze anstrebt.

Die Verkehrsbetriebe Zürich planen heute die Umstellung der Buslinie 69 und 80 auf einen Trolleybusbetrieb und es handelt sich um sehr stark frequentierte Buslinien zur ETH Höggerberg. Mit diesem Ausbau wird das bestehende Trolleybusnetz in der Stadt Zürich um ein Viertel erweitert. Das heisst: Auf rund 5 Kilometern Länge kann dank des Einsatzes von sogenannten Batterietrolleybussen auf den Bau von Fahrleitungen verzichtet werden, das heisst, die Busse fahren auf diesen Streckenabschnitten im Batteriebetrieb. Auf dem elektrifizierten Teil der Strecke werden die Batterien dann aufgeladen, und das ist eben die Eigenschaft, die gute Eigenschaft des Trolleybusbetriebes im Vergleich zu reinen Batteriebusbetrieben. Und deshalb ist es nicht nur sinnvoll, sondern es ist auch wirtschaftlich günstiger.

Ausserdem können im Trolleybusbetrieb künftig auch Doppelgelenkbusse eingesetzt werden, auch das macht Sinn. Die ETH rechnet bis 2040 mit einem Anstieg der Studierenden und Beschäftigungszahlen von heute 14'000 auf 22'000 Personen, und da hat eben der Doppelgelenktrolleybus entsprechende Mehrkapazitäten um rund ein Drittel, was sehr vorteilhaft ist. Im reinen Batteriebusbetrieb wäre der Einsatz von Doppelgelenkbussen aus heutiger Sicht wegen der Höhendifferenz und der Streckenlänge nicht möglich. Und selbstverständlich wurde das Geschäft mit der ETH abgesprochen. Für die Umstellung nun dieser Buslinien 69 und 80 in der Stadt Zürich beantragen wir von der Regierung Ihnen insgesamt einen Staatsbeitrag von 47 Millionen Franken, und das ist für Fahrleitungen und neue Anlagen der Stromversorgung. Wir erwarten aber eine Beteiligung des Bundes aus der Agglomerationspolitik von voraussichtlich 16 Millionen Franken, sodass dann die Investitionen auf rund 31 Millionen Franken zu stehen kämen. In diesem Sinne danke ich Ihnen herzlich für die Unterstützung der Vorlage. Merci.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb

braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung über Ziffer I

Für Ziffer I der Vorlage 5862 stimmen 163 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse hier erreicht wird. Wenn weniger als 91 Stimmen zustande kommen, ist der Antrag bekanntlich abgelehnt.

Abstimmung über Ziffer II

Für Ziffer II der Vorlage 5862 stimmen 163 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

III. bis VI.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.