

7. Staatsbeitrag an die Elektrifizierung der Buslinien 5 und 7 in der Stadt Winterthur

Antrag des Regierungsrates vom 8. September 2021 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 5. April 2022

Vorlage 5777 (*Ausgabenbremse*)

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

Das Wort zum Eintreten hat der Präsident der WAK (*Kommission für Wirtschaft und Abgaben*)? Nein, der Präsident der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) in diesem Fall, wir nehmen Alex Gantner, Sie haben das Wort (*Heiterkeit*).

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Ich nehme gerne an Sitzungen der WAK teil, aber das Präsidium dort möchte ich natürlich unserem Kollegen Beat Bloch gar nicht streitig machen. Es ist eine KEVU-Vorlage.

Namens der einstimmigen KEVU beantrage ich Ihnen Zustimmung einerseits zu Dispositiv I, da geht es um 10 Millionen Franken für die Elektrifizierung der Buslinie 5 in der Stadt Winterthur, und Dispositiv II, knapp 8 Millionen Franken für die entsprechende Buslinie 7. Die Vorlage wurde an zwei Sitzungen in der KEVU beraten, und hiermit möchte ich mich auch bei den Vertretern der Volkswirtschaftsdirektion und des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) für die konstruktive Zusammenarbeit bedanken.

Es ist eigentlich eine Dekarbonisierungsvorlage. Die Dekarbonisierung basiert auf der sogenannten ZVV-Strategie 2022 bis 2026, die wir in diesem Rat im Februar 2020 festgelegt haben. Und dieser Aspekt der ZVV-Strategie wurde dann ja auch in der Neuauflage 2024 bis 2028 im ersten Quartal dieses Jahres bestätigt. Man kann daher auch von einer Umsetzungsvorlage sprechen. Die Linie 7 führt von Elsau über den Hauptbahnhof zum Bahnhof Wülflingen und die Linie 5 von Dättlau ebenfalls über den Hauptbahnhof Winterthur zum Technorama. Es sind nicht die ersten Trolleybuslinien in der Stadt Winterthur. Die Stadt Winterthur verfügt heute über ein ausgedehntes und leistungsfähiges Trolleybusnetz mit den Linien 1, 2 und 3, und diese befördern zusammen ungefähr 70 Prozent aller Fahrgäste. Mit diesen zwei Linien, die dazukommen, 5 und 7, werden es knapp 90 Prozent sein, also sicher ein substanzieller Schritt.

Es liegen auch Synergien vor bei diesen beiden Investitionen: Erstens müssen nicht die gesamten Linien 5 und 7 elektrifiziert werden, da diese wegen des sternförmigen Liniennetzes bereits auf den gleichen Strassenabschnitten verkehren können wie die Linien 1, 2 und 3. Und zweitens ist mit dem geplanten Einsatz von Batterietrolleybussen zudem keine vollständige Ausrüstung der Fahrleitungen erforderlich, da die Trolleybusse ihre Batterien auf den mit Fahrleitungen aus-

gerüsteten Abschnitten aufladen und anschliessend auf den fahrleitungslosen Abschnitten im Batteriebetrieb verkehren können, also ein voll elektrisches, hybrides Modell.

Insgesamt 5,5 Kilometer des Netzes werden mit Fahrleitungen erweitert und 11 Kilometer werden dann mit Batteriebetrieb in der Zukunft bewältigt werden. Die ausreichende Stromversorgung wird über fünf neue Gleichrichterstationen sichergestellt, das ist auch ein Kostenpunkt, und die Umstellung erfolgt gestaffelt zwischen den Jahren 2024 und 2026.

Die KEVU hat sich über die Kosten und die Finanzierung über den Verkehrsfonds detailliert informieren lassen. Im aktuellen KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) sind die Beträge entsprechend eingestellt. Mit grosser Wahrscheinlichkeit wird es auch Bundesbeiträge geben. Dennoch befinden wir zweimal über Brutto-Kredite, zusammen knapp 18 Millionen Franken. Nach den Worten folgen Taten bei der Klimapolitik und der ZVV-De karbonisierungsstrategie. Die KEVU hat sich davon überzeugen lassen können und beantragt Ihnen eben einstimmig, dem Staatsbeitrag an die Elektrifizierung der Buslinien, 5 und 7 in der Stadt Winterthur zuzustimmen. Danke.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass heute bereits 87 Prozent der Verkehrsleistung im ZVV elektrisch gebracht werden. Mit der Umrüstung Linie 5 und 7 werden, wie Alex Gantner es erwähnt hat, ab 2026 90 Prozent der Verkehrsleistungen umweltschonend mit Trolleybussen erbracht. Gemäss Vorlage der Regierung sind die Kosten mit neuen Trolleybussen um circa 13 Prozent höher als mit den herkömmlichen Dieselbussen. Mit den heute sehr hohen Preisen für Diesel dürften diese höheren Kosten vermutlich im Moment egalisiert sein. Was sich aber grundsätzlich in Bezug auf die Energiepreise auch im Bereich der Elektrizität tut, steht in den Sternen. Es sei hier auf die drohende Strommangellage hingewiesen. Wenn die Dekarbonisierung, wie jetzt in Winterthur, am Ende der Lebensdauer der eingesetzten Dieselbusse passiert, steht die SVP grundsätzlich hinter der Dekarbonisierung des ÖV, aber eben vernünftig und wirtschaftlich. So stehen wir dem Einsatz von reinen Batteriebusen skeptisch gegenüber, sehen aber in dieser Vorlage mit dem Einsatz von Batterietrolleybussen eine gangbare Lösung und stimmen diese Vorlage zu.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich spreche wesentlich lieber über die Teilelektrifizierung der beiden Buslinien in Winterthur als vorher über die längerdauernde Beerdigungszeremonie für den Strassenverkehrsvorstoss (*gemeint ist die Debatte über KR-Nr. 16a/2017*), denn diese Finanzierung der Teilelektrifizierung ist sicher sinnvoller in Sachen Verkehrs- und Umweltpolitik. Ja, man könnte diese Elektrifizierung auch je nachdem «Teilelektrifizierung» nennen, und ich denke, das ist auch ein wichtiger Punkt der Vorlage. Denn diese Buslinien 5 und 7 werden jetzt nicht vollständig auf Trolleybetrieb umgestellt, sondern – es wurde bereits vorher erwähnt – es wird nur ein Teil umgestellt. Teilweise werden je nach Linienast nur jeweils für eine Station neue Stromlinien eingezogen und der Rest wird über den Batteriebetrieb betrieben. Daher kann man auch festhalten, dass

diese Vorlage für den Kanton durchaus auch eine preiswerte Vorlage ist, und sie macht auch Sinn, da damit die beiden meistfrequentierten Linien, die noch nicht auf Trolleybetrieb sind, auf Trolley- beziehungsweise Elektrobetrieb umgestellt werden und damit 90 Prozent des Passagieraufkommens der Stadt zukünftig über strombetriebene Fahrzeuge bewältigt wird. Dies ist also gut investiertes Geld, auch deshalb gut investiertes Geld, da lediglich ein Drittel der erneut zu befahrenen Strecke noch elektrifiziert werden muss. Der Rest kann über bestehende Infrastruktur oder Batteriebetrieb übernommen werden. Die AL wird daher dieser Vorlage mit Freude zustimmen. Besten Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Das klimafreundlichste motorisierte Verkehrsmittel ist und bleibt der öffentliche Verkehr. Beim Verkehr hat der ZVV eine Pionierrolle. Während die CO₂-Emissionen bei den Neuwagen seit Jahren auf hohem Niveau stagnieren, setzt der ZVV die ersten Schritte seiner Dekarbonisierungsstrategie um. Nachdem die Limmatschiffe elektrifiziert werden, kommen in Winterthur die Linie 5 zwischen Dättnau und dem Technorama sowie die Linie 7 zwischen Wülflingen und Hegi zum Zug. Diese werden durch klimafreundlichere Batterietrolleybusse ersetzt. Das ist ein wichtiger und richtiger Schritt. Der Vorteil von Batterietrolleybussen liegt auf der Hand. Wo ein Oberleitungsnetz besteht, kann dieses genutzt werden. Gleichzeitig kann der Bus auch an Haltestellen ausserhalb des Netzes anfahren, ohne dass die Oberleitung bis an die Endhaltestelle verlängert werden muss. Der Aufwand für die Elektrifizierung der beiden Buslinien in Winterthur ist verhältnismässig klein. Nur fünf Kilometer, wir haben es gehört, müssen ergänzt werden. Die restliche Strecke sind die Busse auf dem bestehenden Netz unterwegs. An den Kosten von 18 Millionen zulasten des Verkehrsfonds wird sich der Bund mit 2,8 Millionen im Rahmen des Agglomerationsprogramms beteiligen. Wir erachten die Elektrifizierung der Buslinie 5 und 7 als eine wichtige Massnahme zur dringend notwendigen Dekarbonisierung des Verkehrs und werden der Vorlage zustimmen.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Gestern (*in der Volksabstimmung*) wurde der Klimaschutzartikel in der Verfassung verankert. Heute geht es darum, den CO₂-Ausstoss konkret im öffentlichen Verkehr zu reduzieren. Der öffentliche Verkehr hat bereits heute im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr einen viel tieferen CO₂-Ausstoss. Natürlich kommt er aber nicht an den Fussverkehr oder den Veloverkehr – seien es auch E-Bikes – nicht heran. Deshalb ist es wichtig, dass der ÖV beim CO₂-Ausstoss weitere Fortschritte macht. Die Dieselbusse sind im Rahmen der ÖV-Flotte hier quasi die schwarzen Schafe. Mit dieser Vorlage möchten wir die Anzahl schwarzer Schafe etwas reduzieren. Die Linien 5 und 7 in Winterthur sind gut gewählt, da sie hoch frequentierte Linien sind. Der Batterietrolleybus ist eine effiziente Lösung, denn einerseits muss nicht die ganze Strecke mit Leitungen ausgestattet werden. Man ist flexibel, das heisst, man kann auch mal ohne Fahrleitung fahren, sollten Baustellen da sein. Man kann die Fahrleitung der anderen Trolleybuslinie nutzen und profitiert von dieser, und man hat auch

ein gutes, batterieschonendes Ladekonzept über die Fahrleitungen für die Batterie. Und die Batterie muss nicht so riesig sein, weil ja der Grossteil doch auf den Fahrleitungen stattfindet. Entsprechend finden wir das eine gute Vorlage. Es ist gut investiertes Geld, und die SP wird selbstverständlich diesem Kredit auch zustimmen.

Dieter Kläy (FDP, Winterthur): Die FDP wird dem Kredit für die Elektrifizierung der Buslinien 5 und 7 in Winterthur gerne zustimmen. Selbst kenne ich natürlich diese Buslinien zur Genüge. Der 5er verbindet das Technorama mit dem Dättnau und der 7er Wülflingen, Schlosstal und Winterthur. Wir beobachten mit Interesse, aber auch mit Befriedigung, dass sich seit einiger Zeit die Anstrengungen der Volkswirtschaftsdirektion und des ZVV in Richtung Dekarbonisierung verstärkt haben. Davon zeugen einerseits die ZVV-Strategie, aber auch übergeordnete strategische Ziele des Kantons im Bereich der Mobilität. Wichtige Grundlagen sind im DiNaMo (*Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität*) gelegt, aber auch in der Klimastrategie des Kantons. Solche Auslegeordnungen geben Anlass zur Hoffnung, dass die Ausgestaltung der Mobilität technologieagnostisch, wie das kürzlich Gian-Luca Bona (*Direktor der Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt*) gesagt hat, die technologieagnostisch angegangen wird. Was nun den konkreten Beitrag des ZVV zur Dekarbonisierung angeht, so sind wir auch mit den Zielen zufrieden. Die Halbierung der Treibgasemissionen der Dieselflotte bis spätestens 2035 und vor allem das Bekenntnis zu null Treibhausgasemissionen der Busflotte ab 2040 als strategische Ziele des ZVV überzeugen uns. Wenn wir heute über einen Teil der Elektrifizierung der Trolleybusse, also weitere Linien, abstimmen – weitere Linien sind ja in der Stadt Zürich geplant –, muss es auch klar sein, dass damit gewisse Investitionen verbunden sind. Die FDP stimmt der Vorlage zu.

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Ich bin kein Anti-Elektro-Taliban. Also es gibt durchaus vernünftige, sinnvolle Vorschläge im Rahmen der Elektromobilität. Die SVP prüft auch jeweils: Ist es ein sinnvoller Vorstoss zu einer Elektromobilisierung, auch kostenmässig vernünftig, und mit zum Teil bestehenden Einrichtungen vereinbar? Oder ist jemandem durch Überstrom eine Sicherung durchgeknallt? Dann sind wir dagegen. Hier ist es klar, es ist rundum vernünftig. Die Oberleitungen sind zum Teil schon vorhanden und diese Bussen müssen auch nicht die tonnenschweren Batterien, die nun wirklich etwas massiv Umweltschädliches sind, mit sich herumschleppen. Es genügen mässig grosse Batterien für die Stromversorgung, für diese Überbrückungsstücke. Eine rundum vernünftige Vorlage, die gibt es tatsächlich auch auf dem Gebiet der Elektromobilität. Wahrscheinlich hat man hier die Spannung auch entsprechend sinnvoll eingestellt in den Vorstosshirnen. Danke euch fürs Zuhören.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Der Regierungsrat hat ja Anfang 2022 die langfristige Klimastrategie des Kantons Zürich vorgestellt. Der Kanton Zürich will im Klimaschutz vorangehen, vorwärtsgehen und die Treibhausgasemissionen

in den kommenden Jahren stark senken. Nun ist es aber tatsächlich so, der öffentliche Verkehr ist schon heute sehr umweltfreundlich, auch sehr elektrisch, kann man sagen. Weiter hat der ZVV in seiner Dekarbonisierungsstrategie bereits verschiedene Massnahmen festgelegt, die zur angestrebten Reduktion beitragen. Sie haben in Ihrer Teilstrategie, also in Ihrer Strategie vom 21. Februar 2022, als Teil der ZVV-Strategie für die Jahre 2024 bis 2027, diesem Ziel hier im Rat deutlich zugestimmt. Und die Vorlage, die wir Ihnen heute unterbreiten, entspricht sowohl der Klimastrategie wie der ZVV-Strategie. Ja, die rund 700 Dieselse, die heute im ZVV-Gebiet im Einsatz stehen, sollen bis 2040 grösstenteils durch elektrisch betriebene Busse abgelöst werden. Und ich erwähne ausdrücklich «Elektrobusse». Darunter verstehe ich auch, wenn der Markt es zulässt und es finanzierbar ist, die Wasserstoff-Technologie. In den Städten Zürich und Winterthur bietet sich dazu der Ausbau des bestehenden Trolleybussystems an, das eine sehr wirtschaftliche und sinnvolle Lösung ist. Sie haben es gehört, in Winterthur sollen die Buslinien 5 und 7 in diesem Sinne elektrifiziert werden. Und für die Stadt Zürich kann ich Ihnen sagen, dass wir mit einer ähnlichen Vorlage voraussichtlich vor dem Sommer oder kurz nach dem Sommer auch in den Rat kommen. Für die geplante Elektrifizierung der Linien 5 und 7 in Winterthur sind vergleichsweise wenige Investitionen mit zusätzlichen Fahrleitungen nötig. Die sogenannten Batterietrolleybusse können dank der Batterien über grössere Teilstrecken ohne Fahrleitungen verkehren, und das ist natürlich erfreulich.

Wir beantragen Ihnen insgesamt 18 Millionen Franken, wobei es tatsächlich so ist, dass wir noch mit Bundesmitteln rechnen können. Die Regierung empfiehlt Ihnen, dieser Vorlage zuzustimmen. Persönlich freue ich mich, dass wir den Ankündigungen auch Taten folgen lassen. Gut ist es auch am Ende der Lebenszeit der entsprechenden Fahrzeuge, was eben auch hilft, graue Energie zu vermindern. Und natürlich bin ich stolz, dass der ZVV an seiner Pionierrolle weiterhin so auch festhalten will und mit Ihrer Zustimmung auch kann. Vielen Dank.

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

Für Ziffer I der Vorlage 5777 stimmen 164 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

II.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Nun stellen wir auch hier 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

Für Ziffer II der Vorlage 5777 stimmen 166 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

III.–VI.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.