

ANFRAGE von Marcel Bulet (SP, Regensdorf), Andreas Wolf (Grüne, Dietikon) und Sabine Ziegler (SP, Zürich)

betreffend Trolleybus-Strategie der Stadt Zürich

Der Regierungsrat strebt auf kantonaler Ebene klima- und energiepolitische Ziele an – insbesondere eine Reduktion der CO₂-Emissionen durch Substitution fossiler Energieträger. Der öffentliche Verkehr soll dazu einen Beitrag durch weitere Senkungen seines Energieverbrauchs pro Person und Kilometer leisten. Eine Studie im Auftrag des ZVV (CO₂-Bilanz und Energieeffizienz) empfiehlt, den Ersatz von Dieselnissen durch Trolleybuslinien in Gebieten mit hohem Fahrgastaufkommen zu prüfen. Im Zeitraum von 2015–2017 steht eine grosse Dieselnissersatzbeschaffung bei den VBZ an. Die Trolleybusstrategie der VBZ zeigt auf, dass der Ausbau des Trolleybusnetzes ökologisch am besten abschneidet, wenn man alle Umweltaspekte (lokale Immissionen, Klima, Energie) mit einbezieht. Aus wirtschaftlichen und ökologischen Kosten- / Nutzenüberlegungen ist die Priorität auf einen Ausbau des Trolleybusnetzes für Linien mit hohem Nachfrage- bzw. grossem Entwicklungspotenzial zu legen. In einer ersten Etappe sollen deshalb in der Stadt Zürich die Linien 80 und 69 elektrifiziert und ab dem Jahr 2017 auf Trolleybusbetrieb umgestellt werden. Das Risiko von Fehlinvestitionen auf diesen beiden Linien ist gering, da es sich aus Sicht der Stadt- und Nachfrageentwicklung auch langfristig um wichtige Achsen mit hohem Nachfragepotenzial in Zürich handelt. In seiner Stellungnahme zur Trolleybus-Strategie der VBZ vom 10. November 2011 beurteilt der ZVV die Ergebnisse der Studie vom 31. März 2011 als grundsätzlich richtig, und auch die Linien 69 und 80 werden für eine Umstellung auf Trolleybus-Betrieb als geeignet erachtet. Der Stadtrat von Zürich hat dem Kanton deshalb die Aufnahme der Trolleybus-Strategie ins Agglomerationsprogramm 2. Generation, Stadt Zürich-Glattal, Priorität A beantragt. Der Kanton Zürich hat es nun abgelehnt, die Investitionen für die Elektrifizierung der Trolleybus-Linien ins Agglomerationsprogramm aufzunehmen.

248/2012

Dazu möchten wir dem Regierungsrat folgende Fragen stellen:

1. Erachtet der Regierungsrat den Ersatz von Dieselnissen durch Trolleybusse als geeignet, um die kantonalen umwelt- und energiepolitischen Ziele zu erreichen?
Wenn ja, aus welchen Gründen?
2. Ist der Kanton auch grundsätzlich bereit, die höheren Kosten von Trolleybuslinien mitzutragen?
3. Erachtet es der Regierungsrat als richtig, in der Stadt Zürich in einem ersten Schritt der Umsetzung der Trolleybus-Strategie die Linien 69 und 80 zu elektrifizieren?
Wenn ja, weshalb?
4. Weshalb hat der Regierungsrat die Investitionen für die Umsetzung der Trolleybus-Strategie nicht ins Agglomerationsprogramm 2. Generation aufgenommen?
5. Werden die Mehrkosten nicht durch das Agglomerationsprogramm abgedeckt, besteht das Risiko, dass in der Stadt Zürich die Dieselnisse nicht durch Trolleybusse ersetzt werden, da die Stadt die zusätzlichen Investitionen nicht selbst aufbringen kann. Ist sich der Regierungsrat dessen bewusst und wie kann er dies mit seinen umwelt- und energiepolitischen Zielen vereinbaren?
6. Ist der Regierungsrat bereit, sich ausserhalb des Agglomerationsprogramms 2. Generation an den Investitionen für die Umsetzung der Trolleybus-Strategie der VBZ zu beteiligen? Falls nein, weshalb nicht?

Marcel Bulet
Andreas Wolf
Sabine Ziegler