

Sitzung vom 21. November 2012

**1175. Anfrage (Trolleybus-Strategie der Stadt Zürich)**

Die Kantonsräte Marcel Burllet, Regensdorf, und Andreas Wolf, Dietikon, sowie Kantonsrätin Sabine Ziegler, Zürich, haben am 3. September 2012 folgende Anfrage eingereicht:

Der Regierungsrat strebt auf kantonaler Ebene klima- und energiepolitische Ziele an – insbesondere eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-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 (CO<sub>2</sub>-Bilanz und Energieeffizienz) empfiehlt, den Ersatz von Dieselnbussen durch Trolleybuslinien in Gebieten mit hohem Fahrgastaufkommen zu prüfen. Im Zeitraum von 2015–2017 steht eine grosse Dieselnbusersatzbeschaffung 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.

Dazu möchten wir dem Regierungsrat folgende Fragen stellen:

1. Erachtet der Regierungsrat den Ersatz von Dieselmussen 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 Dieselmussen 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?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Burlet, Regensdorf, Andreas Wolf, Dietikon, und Sabine Ziegler, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 3:

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) haben die Weiterentwicklung des Trolleybusnetzes in der Stadt Zürich mit der in der Anfrage erwähnten Studie umfassend aufgearbeitet und die Ergebnisse sind nachvollziehbar dargelegt. Die Ergebnisse dieser Studie sind grundsätzlich richtig und die ausgewählten Linien, die heute mit Dieselmussen betrieben werden, sind für eine Umstellung auf Trolleybusbetrieb geeignet. Den ökologischen Vorteilen des Trolleybusses stehen aber zusätzliche Investitionskosten (Fahrzeuge und Fahrleitung), deren Kapitalfolgekosten sowie die Betriebskosten gegenüber.

Gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 14. Februar 2011 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (Vorlage 4718a) und dem zugrunde liegenden Strategiebericht 2012–2016 soll der ZVV die Energieeffizienz der Verkehrsleistungen steigern. Damit soll auch eine Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen erreicht werden. Da der ZVV von Gesetzes wegen verpflichtet ist, den öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen auszurichten, stehen auch bei den Verbesserungen der Energieeffizienz Massnahmen mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis im Vordergrund.

Für die Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses sind die Mehrkosten im Verhältnis zu den vermiedenen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Bedeutung. Die vorgeschlagene Erweiterung des Trolleybusnetzes führt gegenüber dem Betrieb mit Dieselbussen zu Mehrkosten von Fr. 1500–2000 pro vermiedene Tonne CO<sub>2</sub>. Im Vergleich dazu verursacht beispielsweise eine vermiedene Tonne CO<sub>2</sub> bei Einsatz eines Hybridbuses Mehrkosten von rund Fr. 600. Die Umstellung von Dieselbuslinien auf Trolleybusbetrieb ist demnach eine vergleichsweise aufwendige Massnahme. In einer Gesamtbetrachtung müssen zudem die externen Kosten der lokal wirkenden Luftschadstoffe und Lärmemissionen berücksichtigt werden. Dabei kommt die von den VBZ vorgelegte Studie zur Weiterentwicklung des Trolleybusnetzes in der Stadt Zürich zum Schluss, dass bei einer volkswirtschaftlichen Gesamtbetrachtung die höheren Betriebskosten nicht durch die tieferen Umweltkosten kompensiert werden können.

Obwohl die Umstellung von Dieselbuslinien auf Trolleybusse somit aus betriebswirtschaftlicher Sicht eine vergleichsweise teure Massnahme ist und auch bei einer volkswirtschaftlichen Betrachtung Mehrkosten verursacht, wird der ZVV die Entwicklung des Trolleybusnetzes in der Stadt Zürich im Rahmen des nächsten Strategieberichtes (2016–2019) erneut prüfen und darlegen, ob und wie ein Ausbau dieses Netzes möglich ist. Der Strategiebericht ZVV 2016–2019 wird dem Kantonsrat zusammen mit den nächsten Grundsätzen über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr voraussichtlich gegen Mitte 2013 zum Entscheid vorgelegt werden.

Zu Frage 4:

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms kann der Bund einen Beitrag an Verkehrsinfrastrukturen leisten. Dieser Beitrag kann 30–50% der Investitionskosten betragen. Die Mittel des Bundes für das Agglomerationsprogramm der 2. Generation sind allerdings beschränkt. Der Kanton Zürich musste deshalb mit den eingereichten Projekten auch die Entwicklungsprioritäten festlegen. Dabei hat der Regierungsrat be-

züglich des öffentlichen Verkehrs den Schwerpunkt auf den Ausbau von planerisch weiter fortgeschrittenen Massnahmen gelegt, für die bereits ein entsprechender Auftrag des Kantonsrates aus der Vorlage 4718a besteht (z. B. 4. Teilergänzungen der S-Bahn, Tram Hardbrücke, Limmatalbahn). Für die Entwicklung des Trolleybusnetzes in der Stadt Zürich besteht dagegen noch kein solcher Auftrag. Hinzu kommt, dass der Bund mit dem Agglomerationsprogramm keine Beiträge an die Unterhalts- und Betriebskosten leistet. Für die Beurteilung einer Massnahme spielen aber aus Sicht des Kantons Zürich neben den Investitionskosten auch die Folgekosten eine entscheidende Rolle. Aus all diesen Gründen und mit Blick auf den Umstand, dass die Beurteilung des Trolleybusnetzes durch den Kantonsrat im Rahmen der nächsten Grundsätze vorgesehen ist, wurde darauf verzichtet, die Weiterentwicklung des Trolleybusnetzes in das Agglomerationsprogramm 2. Generation aufzunehmen.

Zu Fragen 2, 5 und 6:

Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs können weiterhin aus dem Verkehrsfonds des Kantons mitfinanziert werden, auch ohne Aufnahme in das Agglomerationsprogramm. Daher wird eine Weiterentwicklung des Trolleybusnetzes in der Stadt Zürich nicht verunmöglicht, nur weil sie nicht im Agglomerationsprogramm 2. Generation aufgeführt ist. Für Beiträge des Kantons wird entscheidend sein, wie der Kantonsrat den Ausbau des Trolleybusnetzes im Rahmen des kommenden Beschlusses zu den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr beurteilen wird.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**