



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 12. Ratssitzung vom 24. August 2022

Gemeinsame Behandlung der Geschäfte GR Nrn. 2022/43 und 2022/324

468. 2022/43

Weisung vom 09.02.2022:

Elektrizitätswerk, Förderbeiträge im Rahmen der 2000-Watt-Ziele für Ladeinfrastrukturen für Elektrobusse sowie elektrisch angetriebene Busse für den öffentlichen Personennahverkehr

Antrag des Stadtrats

1. Für 45 Ladeinfrastrukturen für Elektrobusse des öffentlichen Personennahverkehrs an der Bullingerstrasse 89 (Busgarage Hardau), 8004 Zürich, wird den Verkehrsbetrieben ein Förderbeitrag von Fr. 3 403 320.– bewilligt.
2. Für 15 elektrisch angetriebene Niederflurbusse für den öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt Zürich wird den Verkehrsbetrieben ein Förderbeitrag von Fr. 3 891 740.– bewilligt.
3. Für 20 elektrisch angetriebene Gelenkbusse für den öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt Zürich wird den Verkehrsbetrieben ein Förderbeitrag von Fr. 6 768 945.– bewilligt.

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2022/43 und 2022/324

Referentin zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit:

Ursina Merkler (SP): Im Rahmen der 2000-Watt-Ziele werden gemäss der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Leistungen (VGL) des Elektrizitätswerks (ewz) die effiziente Verwendung von Elektrizität, die Nutzung von erneuerbaren Energiequellen und die Reduktion von Treibhausgasen gefördert. Im vorliegenden Fall geht es um Förderbeiträge an die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) für die Anschaffung von Elektrobussen und entsprechenden Ladeinfrastrukturen (LIS). Konkret werden dem Gemeinderat Förderbeiträge für 45 LIS, 15 elektrisch angetriebene Niederflurbusse und 20 elektrisch angetriebene Gelenkbusse beantragt. Die LIS werden sich an der Bullingerstrasse 89 in der Busgarage Hardau befinden. Der Beitrag dafür beträgt rund 3 403 320 Franken. Bei den Niederflurbussen sind es rund 4 Millionen Franken, bei den Gelenkbussen 6,8 Millionen Franken. Im Fall der LIS setzt sich der Förderbeitrag aus 40 Prozent der Kosten der Ladesäulen und der Installation plus Mehrwertsteuer zusammen. Im Fall der Elektrobusse sind es jeweils 30 Prozent der Kosten. Diese Prozentsätze beruhen auf einer Studie, die die nicht amortisierbaren Mehrkosten von LIS und Elektrobussen eruierte. Den Mehrkosten gegenüber steht ein deutlicher Effizienzgewinn durch die Umstellung von Diesel auf Strom. In der Kommission besteht in Bezug auf die Weisung weitgehend Ei-



nigkeit. Die Mehrheit bestehend aus SP, Grünen, AL, GLP, Die Mitte/EVP und FDP beantragt die Zustimmung zu allen Punkten der Weisung. Mit der Unterstützung durch die beantragten Fördergelder werden ausschliesslich Dieselsebusse durch Batteriebusse ersetzt. Ausserdem beziehen die VBZ das Stromprodukt «ewz.pronatur» und damit Strom aus erneuerbaren Quellen. Das strategische Ziel der VBZ ist ein weitgehend emissionsfreier Busbetrieb bis zum Jahr 2030. Im Gegensatz dazu werden beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) die Mehrheit der Busbeschaffungen in den nächsten Jahren weiterhin in Form von Diesel- oder Dieselhybridbussen erfolgen. Das Beschaffungsende für Dieselsebusse sieht der ZVV erst im Jahr 2030. Eine Ausserdienststellung der letzten Dieselfahrzeuge plant er sogar erst für das Jahr 2045. Nur mit den Fördermitteln kann diese Umstellung bei den VBZ früher gestartet und wesentlich rascher umgesetzt werden als im Rest des Verbundgebiets. Ohne die Initiative der Stadt und der VBZ mit einem Pilotversuch und den Fördermitteln würde die Umsetzung wesentlich länger dauern. Damit würde das Ziel der VBZ, die Flotte bis zum Jahr 2030 weitgehend zu elektrifizieren, um rund 10 Jahre verfehlt. Die Stadt hat eine Vorreiterrolle bei der Elektrifizierung des Busverkehrs. Elektromobilität ist momentan leider teurer und darum ist die beantragte Förderung aus unserer Sicht wichtig und richtig.

Kommissionsminderheit:

Bruno Wohler (SVP): Wir sind dagegen – nicht gegen die gesamte Umsetzung, aber gegen den zeitlichen Ablauf. Uns stört nicht, wenn es ein wenig länger geht. Das Fördergeld wird aus einer Kasse verwendet, mit der wir nicht einverstanden sind. Diese Kasse ist für die 2000-Watt-Förderung vorgesehen. Es sollte nicht mehr Strom verbraucht werden, sondern weniger. Dieser Schritt geht in die falsche Richtung, indem provokativ viel Strom gebraucht werden soll. Wir wollen nicht, dass man bereits heute mit Bussen fährt, die noch nicht ausgereift sind. Leider hatten wir erst kürzlich wieder eine Explosion einer Batterie auf einem Bus. Auf der Überwachungskamera sieht man, wie die Batterie dieses Busses in Paris ohne äusseren Einfluss und nur durch Überhitzung explodiert. Das Problem ist, dass der Stadt durch das nächtliche Laden sehr viel elektrische Energie entzogen wird. Das wollen wir verhindern. Grundsätzlich soll der ZVV für die Busse bezahlen. Wir beteiligen uns daran im Rahmen der normalen Abmachung und nicht aus einer Kasse, mit der die 2000-Watt-Gesellschaft gefördert werden soll. Mit den 14 Millionen Franken, die wir aus dieser Kasse nehmen, kann viel für die Reduktion auf 2000 Watt gemacht werden. Wir lehnen alle Dispoziffern ab.

Carla Reinhard (GLP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 369/2022): Es geht um einen grossen Betrag: 14 Millionen Franken für ein Vorhaben, das wir vollständig unterstützen. Nämlich die schnelle Elektrifizierung der VBZ Flotte. Es muss vorwärtsgehen, der Klimawandel wartet nicht. Darum unterstützen wir die Weisung. Wir reichen aber dieses Postulat ein, weil die Stadtzürcher Strombezüglerinnen und -bezügler die 14 Millionen Franken über ihre Abgaben bezahlen. Davon profitiert die Umwelt, die Stadt und aber auch der ZVV. Eigentlich bezahlen Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher für etwas, das der ZVV mit eigenen Geldern vorantreiben sollte: die Verkehrswende für den öffentlichen Verkehr im Kanton. Die Krux der Zuständigkeit lässt sich nicht wegdiskutieren.



ren. Das Begleitpostulat fordert, dass die Nettigkeit gegenüber dem ZVV und unser Pionierschritt wieder der Stadt zugutekommen. Die städtischen Förderbeiträge sollen bei zukünftigen Massnahmen zur Umstellung von fossilen auf erneuerbare Energien angerechnet werden können. Das heisst, dass wir Vorarbeit leisten, der nächste Beschaffungszyklus muss aber vom ZVV finanziert werden. Es darf nicht sein, dass sich der ZVV auf den Pionierschritten der grossen Städte ausruht und selbst nicht aufs Gaspedal drückt. Die Stadt soll sich im kantonalen Verkehrsrat aktiv für einen beschleunigten und fairen Ausbau der Elektromobilität einsetzen.

Samuel Balsiger (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen: *Das vorherige Votum zeigt wieder einmal, dass wir im postfaktischen Zeitalter leben. Mit ein paar Bussen in Zürich soll der Klimawandel bekämpft werden und eine Auswirkung auf das globale Klima erfolgen. In den nächsten Jahrzehnten werden Milliarden zusätzliche Menschen auf die Welt kommen, die alle auch Autos haben, heizen, sich kleiden und ernähren wollen. Das lässt die GLP-Sprecherin ausser Acht. Mit ein paar Bussen wird nichts am globalen Klima verändert. Wenn die Stadt das postfaktische Zeitalter finanzieren soll, dann soll sie dies selbst tun. Sie können nicht andere Gemeinden beauftragen, das zu bezahlen.*

Weitere Wortmeldungen:

Carla Reinhard (GLP): *Ich lebe nicht im postfaktischen Zeitalter. Die SVP lebt manchmal noch im prähistorischen Zeitalter und hat noch nicht verstanden, dass der Klimawandel Fakt ist. Elektrobusse leisten einen Beitrag. Natürlich müssen wir grosse Schritte machen. Aber dort fängt es an und Zürich kann einen Beitrag leisten.*

Dominik Waser (Grüne): *Die Grünen sind für die Weisung und wir begrüssen den Kurs der VBZ, die Elektrifizierung der Flotte möglichst rasch voranzutreiben. Wir hoffen, dass das bis zum Jahr 2030 fast vollständig geschehen wird. Mit den Geldern wird dieser Prozess beschleunigt. Wir sind der Meinung, dass wenn die städtischen Betriebe in einen Topf für Fördergelder einzahlen, sie auch Gelder aus diesem Topf beziehen können; das ist fair. Im Übrigen zahlen die städtischen Betriebe mehr ein, als sie beziehen.*

Benedikt Gerth (Die Mitte): *Wir halten es für fair, dass es kompensiert wird, wenn die Stadt eine Vorleistung erbringt. Darum unterstützen wir das Postulat der GLP.*

Samuel Balsiger (SVP): *Wenn Sie alle Autos in der Schweiz elektrifizieren wollen, dann brauchen sie mindestens ein neues Atomkraftwerk. Der Strom ist nicht vorhanden. Sonst importieren Sie schmutzigen Strom aus Deutschland oder Frankreich, um die E-Autos am Leben zu erhalten. Wo kommen die Inhaltsstoffe wie Cobalt her? Aus Minen aus dem Kongo. Sie, die dies vorantreiben, schicken Kinder in Minen, die regelmässig einstürzen. Das sind Fakten. Dazu haben Sie nichts zu sagen; es ist Symbolpolitik. Sie fördern eine Industrie, die nicht über genügend Materialien verfügt. Es gibt nicht genügend Cobalt, um alle Autos weltweit zu elektrifizieren. In der ersten Welt kann man sich E-Autos leisten, das hat aber keine Auswirkung auf das globale Klima. Und wie recyceln Sie die Batterien der E-Autos? Heute gibt es dafür keine Systeme. Sie produzieren Millionen von Akkus für*



E-Autos, während es kein entsprechendes Recycling-System gibt.

Stephan Iten (SVP): *Wenn ihr das Gefühl habt, dass die Stadt eine Vorreiterin für den Rest des Kantons sein und die Welt retten muss, dann soll die Stadt auch die Kosten dafür übernehmen – und nicht die restlichen Steuerzahler des Kantons.*

Dominik Waser (Grüne): *Was ihr, Samuel Balsiger (SVP) und Stephan Iten (SVP), erzählt, ist widersprüchlich. Wenn ihr erzählt, dass wir alle Autos umstellen wollen, dann habt ihr bereits gezeigt, dass ihr uns nie zuhört. Wir wollen nicht alle Autos elektrifizieren – wir wollen weniger Autos und nur einen Teil elektrifizieren. Die Stadt soll das bezahlen; die städtischen Betriebe bezahlen in den Topf, aus dem das Geld genommen wird.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

STR Michael Baumer: *Die Dekarbonisierung und das Netto-Null-Ziel sind vom Volk unterstützt, in der Gemeindeordnung festgehaltene Aufgaben. Die eine Hälfte der Thematik, die wir auf dem Stadtgebiet lösen können, liegt beim Heizen, die andere Hälfte bei der Mobilität. Der öffentliche Verkehr trägt mit über 40 Prozent Anteil am Modalsplit bereits seit langem erfolgreich zur Dekarbonisierung bei. Seit mehr als hundert Jahren ist der öffentliche Verkehr elektrisch unterwegs. 80 bis 90 Prozent unserer Passagiere werden heute elektrisch transportiert. Es gibt noch einen Rest: die Dieselsebusse. Wenn die Dekarbonisierung vollständig durchgeführt werden soll, dann muss auch der öffentliche Verkehr dekarbonisiert sein. Darum verabschiedeten die VBZ die Elektrobusstrategie, damit die Busse grossmehrheitlich ab dem Jahr 2030 nur noch elektrisch unterwegs sind. Die elektrischen Antriebe sind abgesehen von der Dekarbonisierung effizienter und deshalb grundsätzlich sinnvoll. Die VBZ übernahmen eine Vorreiterrolle und stellten darum Anträge an den 2000-Watt-Fonds. Es ist nicht Steuergeld, sondern Geld der Stromkonsumentinnen und -Konsumenten. Es geschieht keine Umlagerung zwischen den Stromkonsumenten; die VBZ selbst sind der zweitgrösste Strombezüger in der Stadt und bezahlen entsprechend in den Topf ein. Bei der 2000-Watt-Gesellschaft geht es nicht um den reinen Stromkonsum, sondern um den Energiekonsum. Dieser ist klar kleiner mit elektrischen Bussen, wenn dies auf die Kilowattstunde berechnet wird. Durch die Krisen wird die Kopplung der verschiedenen Energieträger deutlich. Die VBZ gingen in die Vorreiterrolle und lösten mit der Strategie verschiedene Innovationen aus. Das ewz will mit dem 2000-Watt-Fonds seinen Beitrag leisten. Wir nehmen das Postulat entgegen. Die Pionierarbeit der VBZ führte dazu, dass man auch beim ZVV die Vorteile der Elektrobusse anerkennt. Auch der ZVV hat die Strategie, auf Elektrobusse zu setzen. Deswegen wird die Förderung durch die Stadt künftig nicht mehr so stark nötig sein, weil wir davon ausgehen, dass der ZVV einen Teil übernehmen wird. Davon abgesehen ist die Entwicklung auf dem Markt so, dass die Investitionen über die gesamte Lebenszeit gerechnet nahe am Dieselsebus sind.*

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1



5 / 7

Die Mehrheit der SK TED/DIB beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.

Die Minderheit der SK TED/DIB beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 1.

Mehrheit: Benedikt Gerth (Die Mitte), Referent; Vizepräsident Beat Oberholzer (GLP), Niyazi Erdem (SP), Sibylle Kauer (Grüne), Andreas Kirstein (AL), Ursina Merkle (SP), Carla Reinhard (GLP), Jehuda Spielman (FDP), Patrick Tscherrig (SP), Sebastian Vogel (FDP), Dominik Waser (Grüne), Barbara Wiesmann (SP)
Minderheit: Präsident Bruno Wohler (SVP), Referent

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 105 gegen 14 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die Mehrheit der SK TED/DIB beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Die Minderheit der SK TED/DIB beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 2.

Mehrheit: Benedikt Gerth (Die Mitte), Referent; Vizepräsident Beat Oberholzer (GLP), Niyazi Erdem (SP), Sibylle Kauer (Grüne), Andreas Kirstein (AL), Ursina Merkle (SP), Carla Reinhard (GLP), Jehuda Spielman (FDP), Patrick Tscherrig (SP), Sebastian Vogel (FDP), Dominik Waser (Grüne), Barbara Wiesmann (SP)
Minderheit: Präsident Bruno Wohler (SVP), Referent

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 103 gegen 14 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 3

Die Mehrheit der SK TED/DIB beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 3.

Die Minderheit der SK TED/DIB beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 3.

Mehrheit: Benedikt Gerth (Die Mitte), Referent; Vizepräsident Beat Oberholzer (GLP), Niyazi Erdem (SP), Sibylle Kauer (Grüne), Andreas Kirstein (AL), Ursina Merkle (SP), Carla Reinhard (GLP), Jehuda Spielman (FDP), Patrick Tscherrig (SP), Sebastian Vogel (FDP), Dominik Waser (Grüne), Barbara Wiesmann (SP)
Minderheit: Präsident Bruno Wohler (SVP), Referent

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs. 1 lit. c Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 104 gegen 14 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.



6 / 7

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Für 45 Ladeinfrastrukturen für Elektrobusse des öffentlichen Personennahverkehrs an der Bullingerstrasse 89 (Busgarage Hardau), 8004 Zürich, wird den Verkehrsbetrieben ein Förderbeitrag von Fr. 3 403 320.– bewilligt.
2. Für 15 elektrisch angetriebene Niederflrbusse für den öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt Zürich wird den Verkehrsbetrieben ein Förderbeitrag von Fr. 3 891 740.– bewilligt.
3. Für 20 elektrisch angetriebene Gelenkbusse für den öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt Zürich wird den Verkehrsbetrieben ein Förderbeitrag von Fr. 6 768 945.– bewilligt.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 31. August 2022 gemäss Art. 36 und 38 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 31. Oktober 2022)

469. 2022/324

Postulat von Carla Reinhard (GLP) und Beat Oberholzer (GLP) vom 06.07.2022: Anrechnung der eingebrachten städtischen ewz-Förderbeiträge zur Elektrifizierung der VBZ-Busflotte bei zukünftigen Finanzierungen von ÖV-Dekarbonisierungsmassnahmen des ZVV

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2022/43, Beschluss-Nr. 468/2022.

Carla Reinhard (GLP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 369/2022).

Samuel Balsiger (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

Das Postulat wird mit 100 gegen 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat



7 / 7

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat