



DER STADTRAT VON ZÜRICH

An den Gemeinderat

06.02.2008

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 22. August 2007 reichten die Gemeinderäte Marcel Savarioud (SP) und Hans Jörg Käpeli (SP) folgende Motion (GR Nr. 2007/444) ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung vorzulegen, welche zum Inhalt hat, mindestens 20 km von den bestehenden 90 km Autobuslinien auf Stadtgebiet zu Trolleybuslinien umzustellen.

Begründung:

In rund 370 Städten weltweit sind 40 000 Trolleybusse in Betrieb, mit steigender Tendenz. In manchen Ländern Europas erlebt der Trolleybus eine wahre Renaissance; so wurden kürzlich zum Beispiel in Rom Diesel- durch Trolleybusse ersetzt. Dort wo eine solche Umstellung realisiert wird, steigen die Passagierzahlen, dies nicht zuletzt aufgrund des positiven Images, das der Trolleybus ganz allgemein und bei den Benutzerinnen und Benutzern des öffentlichen Nahverkehrs geniesst.

Trolleybusse leisten einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Reduktion der lokalen Luftverschmutzung mit Abgasen und Feinstaub. Sie verringern zudem die Lärmbelastung in den Strassen, die sie befahren, erheblich. Auch bezüglich der globalen Situation des Treibhauseffektes ist der Trolleybus die bessere Variante. Knapp ein Drittel des Stadtzürcher Busliniennetzes wird von Trolleybussen befahren. Damit leistet die Stadt einen konkreten Beitrag zum Umweltschutz. Ein Ausbau des Trolleybusnetzes ist ein weiterer Schritt zur Erreichung der im Kyoto-Protokoll fixierten Ziele.

Die Umstellung von bestehenden Buslinien auf Trolleybusbetrieb lohnt sich besonders bei Linien mit hohem Fahrgastaufkommen und dichten Intervallen. Im innerstädtischen Busverkehr kommen primär die Linien 67, 69 und 80 in Betracht. Auf diesen Linien ist aufgrund städtebaulicher Entwicklungen – Science City, Neu-Oerlikon, Affoltern, usw. – mit einer wachsenden Nachfrage zu rechnen. Sie weisen bereits heute ähnlich dichte oder dichtere Frequenzen als bestehende Trolleybuslinien auf.

Eine Umstellung von Diesel- auf Trolleybusbetrieb erfordert höhere finanzielle Investitionen in die Infrastruktur und für die Trolleybusse. Diese haben aber eine deutlich längere Lebensdauer als Dieselsebusse. Die Wirtschaftlichkeit einer Umstellung ist von einem 10-Minuten-Takt an gegeben, belegt durch Wirtschaftlichkeitsstudien. Elektromotoren sind einfach und sehr wartungsarm. Moderne Trolleybusse sind in der Lage, einen Teil der Bremsenergie ins Netz zurück zu speisen, was zu einer Verbesserung der Energieeffizienz von bis zu 25 Prozent führt.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates (GeschO GR) sind Motionen selbständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt die Motion aus den nachstehenden Gründen ab, ist aber bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Grundsätzliches Bekenntnis zum Weiterbetrieb des Trolleybusnetzes

Die Trolleybusse leisten heute einen nicht mehr wegzudenkenden Beitrag an den öffentlichen Verkehr in der Stadt Zürich. Die Vorteile der Fahrzeuge gegenüber Dieselnissen durch geringere Emissionen an Luftschadstoffen und Lärm sind unbestritten. Aufgrund der besseren Traktionseigenschaften bei schwierigen Witterungsverhältnissen (zwei angetriebene Achsen) sind sie auf steilen Streckenabschnitten betrieblich überlegen, und die Fahrgäste schätzen die ruhige Fahrweise. Mit der Elektrifizierung der Buslinien 46 und 72 und der Verlängerung der Trolleybuslinie 33 wurden zu Beginn des letzten Jahrzehnts zusätzliche Ausbauten des Trolleybusnetzes realisiert.

Der Stadtrat bekennt sich deshalb zum weiteren Betrieb der bestehenden Trolleybusinfrastruktur; auch die laufenden Rollmaterialbeschaffungen sind darauf ausgerichtet. Verschiedene Argumente sprechen aber gegen einen weiteren Ausbau in einem Umfang, wie ihn die Motion fordert.

Belastung der Wirtschaftlichkeitsrechnung durch Netzausbauten

Die Kilometerkosten des Trolleybusbetriebes sind vergleichsweise hoch. Dies liegt an der notwendigen Fahrleitung und den höheren Investitionskosten in der Fahrzeugbeschaffung. Die am Markt absetzbaren Stückzahlen sind im Vergleich zum Autobus klein, die Technik ist aufwändig (Massnahmen zur Reduktion der Achslasten, elektrische Isolationen als Schutz vor Stromstössen usw.). Die variablen Kosten für Traktionsenergie, Wartung und Unterhalt unterscheiden sich dagegen nur wenig vom Autobus. Im städtischen Umfeld rechtfertigen die Vorteile des Trolleybusses hinsichtlich Emissionen von Luftschadstoffen und Lärm gewisse Mehrkosten für den Betrieb und Unterhalt des heute bestehenden Trolleybusnetzes. Massive Investitionen in eine zusätzliche, neu zu erstellende Fahrleitungsinfrastruktur würden hingegen die Wirtschaftlichkeitsrechnung deutlich zu Ungunsten des Trolleybusses zum Kippen bringen. Die Umstellung von Diesel- auf Trolleybusse würde einen höheren Subventionsbedarf für die Verkehrsbetriebe verursachen bzw. bei einem konstant gehaltenen Betrag an Subventionen zwangsweise zu einer Reduktion des Angebots in der Stadt führen.

Betriebliche Abhängigkeiten zwischen Trolleybus- und Gelenkautobusflotte

Trolleybusse sind durch die Abhängigkeit vom Fahrdraht störungsanfälliger (Entgleisung der Stromabnehmer, Stromausfall) und in der Streckenführung weniger flexibel (z. B. bei Umleitungen infolge Baustellen) als Dieselnisse. Für den nötigen Ersatzbetrieb auf dem Trolleybusnetz kommen – gleich wie beim Tram – Dieselnisse zum Einsatz und zwar vorzugsweise kapazitätsstarke Gelenkbusse. Die Grösse der heutigen Dieselnisseflotte erlaubt es, diese Ersatzfahrzeuge aus dem selben Reservepool zu stellen, der auch für Verstärkungen bei Grossveranstaltungen, Extrafahrten sowie Ersatzfahrten für die SBB bei Störungen im S-Bahn-Netz sowie für die normale Wartung vorgehalten werden muss.

Mit der Umstellung der von den Motionären genannten Linien 67, 69 und 80 würden die mit Gelenkautobussen auf Stadtgebiet erbrachten Wagenkilometer um rund 60 Prozent zurückgehen. Der Kursbedarf an Gelenkautobussen würde sich proportional reduzieren und auch der Reservepool schrumpfen. Für den Ersatzbusbetrieb bei Störungen auf Trolleybus- oder Tramlinien stünden dadurch nicht mehr genügend Gelenkautobusse zur Verfügung. In besonderen Lagen (z.B. bei einem grossflächigen Stromausfall mit Lahmlegung aller Tram- und Trolleybuslinien oder in Unwettersituationen) könnte mit dem reduzierten Reservepool selbst bei Ausdünnung der verbliebenen Autobuslinien kein vernünftiger Notfahrplan mehr aufrechterhalten werden. Die von den Fahrgästen geschätzte Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs wäre nicht mehr im gewohnten Mass gewährleistet.

Eine separate, zusätzliche Vorhaltung von Gelenkautobussen, welche nur im Störfall zum Einsatz kommen, ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht zu verantworten, zumal solche Fahrzeuge ja nicht nur gekauft, sondern auch unterhalten und garagiert werden müssten.

Fehlende Planungsressourcen für weitere Ausbauprojekte

Die Verkehrsbetriebe werden ihr Netz in den kommenden Jahren kontinuierlich ausbauen. Die geplanten Ausbauprojekte sind mit ihren entsprechenden Prioritäten in der Studie «Linienentwicklung 2025» aufgeführt. Alle diese Ausbauten sind mit aufwändigen Planungs- und Autorisierungsprozessen verbunden. Dies verlangt eine Fokussierung der begrenzten Kräfte auf die in der Studie genannten Vorhaben. Die Erfahrung mit der Verlängerung der Trolleybuslinie 33 zeigt, dass Vorhaben für Infrastrukturbauten für Trolleybusse heute eine ähnliche Komplexität wie Bahnbauprojekte aufweisen und auch von der Realisierungsdauer her mit diesen durchaus verglichen werden können.

Laufende Emissionsreduktionen beim Dieselbus

Die Abgasemissionen der Dieselbusse wurden in den zurückliegenden Jahren massiv gesenkt. Sämtliche Standard- und Gelenkautobusse der Verkehrsbetriebe sind mit modernen Partikelfiltern ausgerüstet. Mit der Beimischung biogener Treibstoffe wird die Kohlendioxidbilanz verbessert. Durch die Berücksichtigung der sich laufend verschärfenden Abgasnormen bei Beschaffungen sind weitere Senkungen des Emissionsniveaus sichergestellt. Eine mindestens teilweise Speicherung der Bremsenergie steht auch bei Dieselbussen kurz vor dem technologischen Durchbruch, was die Emissionen nochmals reduzieren wird.

Angesichts der erwähnten Gründe ist momentan eine weitere Umstellung von Diesel- auf Trolleybuslinien, vor allem in dem von den Motionären verlangten Masse, nicht angezeigt. Der Stadtrat lehnt deshalb die Entgegennahme der Motion ab. Er bringt aber dem Grundanliegen der Motion, den Trolleybus als umweltfreundliches Verkehrsmittel zu würdigen, grosse Sympathie entgegen. Der Stadtrat ist deshalb bereit, das Anliegen als Postulat entgegenzunehmen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrates
der Stadtpräsident
Dr. Elmar Ledergerber
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy