

ANFRAGE von Farid Zeroual (CVP, Adliswil), Ruth Ackermann (CVP, Zürich) und Yvonne Bürgin (CVP, Rüti)

betreffend Umstellung der Buslinien des ZVV auf CO₂-arme Antriebstechnik

Innerhalb des ZVV haben elektrisch betriebene Transportsysteme den grössten Anteil am Gesamtenergieverbrauch. Dies vor allem aufgrund des gut ausgebauten S-Bahnnetzes sowie Trams und Trolleybussen in den Städten Winterthur und Zürich. Rund ein Drittel des Energieverbrauches entfällt jedoch auf den Betrieb der Dieselbusse. Somit ist der Strassen-ÖV auf dem Gebiet des Kantons Zürich ein beachtlicher Emittent von CO₂, verursachen doch Dieselbusse den Hauptanteil von CO₂-Emissionen innerhalb des ZVV.

Der Kantonsrat hat betreffend der Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr am 5. März 2018 zum Thema Ökologie Folgendes beschlossen.

«Der Energieverbrauch und Schadstoffausstoss pro Personenkilometer werden gesenkt. Die Beschaffung von umweltfreundlichen und energieeffizienten Fahrzeugen (Hybridbusse und Trolleybusse), die dem neuesten Stand der Technik und dem Einsatzzweck bestmöglich entsprechen, wird unter Berücksichtigung eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses gefördert.»

Wie der ZVV planen auch viele Schweizer Städte – im Einklang mit der Energiestrategie des Bundes – die mittelfristige Ablösung von Dieselbussen. In den letzten Jahren hat die Entwicklung von umweltfreundlichen Bussen, vorab von Elektrobussen mit Batterien, grosse Fortschritte gemacht. Ein wesentlicher Grund ist, dass man im ÖV das geforderte Leistungsprofil im Busbetrieb gut kennt und sich somit die Batterien passend dimensionieren lassen. Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenbusse sind leise, verursachen weniger Schadstoffe aus und stossen einen Bruchteil des CO₂-Ausstosses eines Dieselbusses aus.

Die Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland VZO haben in den Jahren 2011 bis 2017 im Rahmen eines Langzeittests den Einsatz von Hybrid-Bussen erprobt.

Als positive Erkenntnisse haben sich eine deutliche Reduktion des Dieserverbrauchs und somit Senkung des CO₂-Ausstosses bestätigt. Leider zeigten sich auch negative Erkenntnisse wie deutlich häufigere Ausfälle aus technischen Gründen sowie deutlich höhere Instandhaltungs- und Instandsetzungskosten. Deshalb haben die VZO aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen entschieden, den Test nach sechs Jahren abzubrechen.

Die grosse Herausforderung besteht folglich nicht primär in der Technik, sondern in der Finanzierung. Da die Technik relativ neu ist und erst kleine Stückzahlen hergestellt werden, sind die Kosten pro Fahrzeug noch deutlich höher als die eines Dieselbusses. Zudem braucht es auch neue Lade- oder Tankinfrastrukturen.

Soll nun im Kanton Zürich eine Senkung des CO₂-Ausstosses per 2030 umgesetzt werden, können die Marktverantwortlichen Unternehmen MVU des ZVV einen beachtlichen Beitrag leisten.

Die erforderliche Umstellung der Flotte wird zu zusätzlichen Investitionen in Fahrzeuge und Infrastrukturen führen. Daher ist für die Umstellungsphase von steigenden Kosten für Abschreibungen und Unterhalt auszugehen.

Aus diesem Grunde bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Erkenntnisse lassen sich aus dem Langzeittest der VZO für eine Umstellung der Antriebstechnik bei den Busbetrieben im gesamten ZVV gewinnen?
2. Wie hat sich der Einsatz neuer Antriebstechniken auf die Betriebsstabilität und Kundenzufriedenheit ausgewirkt?
3. Welche Strategie verfolgt der Regierungsrat im Hinblick auf die Reduktion des CO₂-Ausstosses im ÖV?
4. Welche Massnahmen zur CO₂-Reduktion lassen sich im Rahmen der regulären Flottenerneuerung umsetzen?
5. Welche finanziellen Auswirkungen auf die Betriebskosten und Ticketpreise wird eine Umstellung auf CO₂-armen ÖV in den kommenden Jahren haben?
6. Sieht der Regierungsrat den Einsatz von Fördermitteln vor, falls die Umstellung auf CO₂-arme Mobilität im ÖV zu höheren Kosten führen wird?

Farid Zeroual
Ruth Ackermann
Yvonne Bürgin