

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 24. April 2019

413. Elektrifizierung Buslinien 69 und 80 (Projektierung, Staatsbeitrag)

Die Buslinien 69 und 80 der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) bilden das Erschliessungsrückgrat im öffentlichen Verkehr für die ETH Hönggerberg. Die Linie 80 verbindet gleichzeitig als wichtige innerstädtische Tangentialverbindung Oerlikon mit Altstetten und dem Verkehrsknoten Triemli und die Linie 69 schliesst die ETH Hönggerberg am Bucheggplatz bzw. am Milchbuck ans innerstädtische Tram- und Busnetz an. Das Angebot beider Linien ist in den vergangenen Jahren entsprechend der steigenden Nachfrage stark ausgebaut worden. Heute erschliessen die beiden Linien die ETH Hönggerberg während der Studiensemester in einem dichten Takt mit insgesamt bis zu 36 Kursen pro Stunde. In den kommenden Jahren dürften die Studierenden- und Beschäftigtenzahlen auf dem Campus Hönggerberg weiter ansteigen. Ausgehend von heute 12 500 wird bis 2040 mit 22 000 Studierenden und Beschäftigten auf dem zukünftigen Campus Hönggerberg gerechnet.

Die VBZ setzen auf den Buslinien 69 und 80 derzeit Dieselgelenkbusse ein. Gemäss den Vorgaben zur Ökologie in den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr betreffend die Fahrplanjahre 2018–2021, die der Kantonsrat am 15. Februar 2016 beschlossen hat (Vorlage 5213a), soll für die Umstellung der beiden Linien auf Trolleybusbetrieb in Abhängigkeit der Finanzierbarkeit durch den Bund (Agglomerationsprogramm) und den Kanton eine Kreditvorlage ausgearbeitet werden. Diesen Auftrag hat der Kantonsrat am 5. März 2018 im Rahmen der Grundsätze für die Fahrplanjahre 2020–2023 (Vorlage 5370a) erneuert. Neben dem ökologischen Nutzen bietet die Umstellung der Buslinien 69 und 80 auf Trolleybusbetrieb auch im Hinblick auf die künftig erwartete höhere Nachfrage auf den betroffenen Linien einen Vorteil, da die Doppelgelenktrolleybusse über eine rund einen Drittel grössere Beförderungskapazität verfügen als die heute eingesetzten Dieselgelenkbusse.

Ende 2016 hat der Kanton Zürich dem Bund die Elektrifizierung der beiden Buslinien als Teil des «Agglomerationsprogramms Stadt Zürich – Glattal, 3. Generation» eingereicht (vgl. RRB Nr. 1158/2016). Die Eingabe ging von geschätzten Investitionen von 47 Mio. Franken für die vollständige Ausrüstung der beiden Linien mit Trolleybusfahrleitungen aus. An-

gesichts der rasch voranschreitenden technischen Entwicklungen bei den elektrisch angetriebenen Bussen haben jedoch die VBZ inzwischen die beabsichtigte Umstellung auf Trolleybusbetrieb noch einmal kritisch hinterfragt und als Alternative den Einsatz von Elektrobussen mit anderer Stromversorgungstechnologie geprüft. Dabei ergab die Wirtschaftlichkeitsrechnung über eine Zeitdauer von etwa 30 Jahren (zwei Fahrzeuggenerationen), dass die Linien 69 und 80 idealerweise auf etwa 50–70% ihrer Linienlänge mit Fahrleitungen ausgerüstet werden und den Rest der Strecke im Batteriebetrieb verkehren (Batterie-Trolleybus). Der Batterie-Trolleybus schneidet umweltmässig wegen der vergleichsweise kleinen Batterien besser ab als reine Elektrobusse mit Ladestationen in den Busdepots oder an den Endhaltestellen.

Die VBZ haben auf der Grundlage dieser Ergebnisse neu die Umstellung der Linien 69 und 80 auf Batterie-Trolleybusse vorgesehen und Fahrleitungskonzepte für die teilweise Ausrüstung der beiden Linien mit Trolleybusfahrleitungen erarbeitet. Diese Konzepte bilden die Grundlage für die Projektierung. Die mit Fahrleitungen auszurüstenden Abschnitte werden jedoch im Rahmen der Projektierung noch überprüft, was zu Anpassungen an den Konzepten führen kann. Die Einsparungen bei der Fahrleitungsinfrastruktur mit Teilelektrifizierung gegenüber der vollständigen Ausrüstung der beiden Linien mit Trolleybusfahrleitungen werden auf rund 10 Mio. Franken geschätzt. Damit werden sich die Investitionen für die Umstellung der Linien 69 und 80 auf den Trolleybusbetrieb auf rund 37 Mio. Franken vermindern.

Der Bund beabsichtigt gemäss der im September 2018 veröffentlichten Botschaft zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (BB1 2018, 6809), die Elektrifizierung der beiden Buslinien mit einem Beitragssatz von 40% zu unterstützen. Der Parlamentsbeschluss soll noch 2019 vorliegen.

Im Juni 2015 hat die Direktion des ZVV einen ersten Leistungsauftrag im Umfang von Fr. 145 000 an die VBZ zur Standortklärung verschiedener Fahrleitungsmasten entlang der beiden Buslinien erteilt. Die Ergebnisse dieser Arbeiten flossen in die Planungen verschiedener städtischer Tiefbauprojekte ein.

Die Projektierung dient als Grundlage für die kantonale Kreditvorlage, die für Ende 2021 vorgesehen ist. 2019 und 2020 sollen die Fahrleitungsprojekte einschliesslich der dazu nötigen Infrastruktur mit den entsprechenden Kostenvoranschlägen ausgearbeitet werden. Direkt anschliessend sollen die eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungen erwirkt werden.

Die Bauarbeiten sollen unter der Voraussetzung der gesicherten Finanzierung und des Vorliegens rechtskräftiger Baubewilligungen in den Jahren 2023–2025 erfolgen. Für die gesamte Projektierung einschliesslich Bewilligungsverfahren wird mit Kosten von Fr. 3 414 900 gerechnet. Diese setzen sich folgendermassen zusammen:

Position (Betrag in Franken)	Linie 69	Linie 80	Total
Vorprojektierung	108 600	219 300	327 900
Bauprojektierung	238 900	482 500	721 400
Auflageprojekt / Begleitung Bewilligungsverfahren	43 400	87 800	131 200
Diverse Mandate einschliesslich Sachverständigenprüfung	127 000	325 100	452 100
Zwischentotal	517 900	1 114 700	1 632 600
Unvorhergesehenes (20%), Rundung	104 100	223 300	327 400
Total Fremdleistungen	622 000	1 338 000	1 960 000
Eigenleistungen VBZ	450 000	854 000	1 304 000
Total Fremd- und Eigenleistungen	1 072 000	2 192 000	3 264 000
Vorsteuerkürzung / MWSt (7,7% auf Fremdleistungen)	47 900	103 000	150 900
Total einschliesslich Vorsteuerkürzung	1 119 900	2 295 000	3 414 900

Die Vorsteuerkürzung bzw. die Mehrwertsteuer wird den Kosten hinzugeschlagen, weil die VBZ die Vorsteuer der Projektierung nicht zurückfordern können, wenn diese durch eine Subvention finanziert wird. Die Projektierungskosten werden von den VBZ zusammen mit den späteren Realisierungskosten aktiviert und über die Nutzungsdauer abgeschrieben.

Gemäss § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG, LS 740.1) gewährt der Kanton Beiträge an Investitionen für feste Anlagen, die in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des Zürcher Verkehrsverbundes das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern oder verändern. Die Elektrifizierung der beiden Buslinien erfüllt diese Voraussetzung. Dementsprechend soll ein Kantonsbeitrag zur Deckung der erwähnten Kosten von Fr. 3 414 900 gesprochen werden. Da es sich ausschliesslich um Planungs- und Projektierungskosten handelt, gilt der Beitrag im Sinne von § 37 Abs. 2 lit. d des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung vom 9. Januar 2006 (LS 611) als gebundene Ausgabe. Die Investitionen werden grundsätzlich über den Verkehrsfonds finanziert (§ 30 PVG). Den VBZ werden nur die tatsächlich ausgegebenen Mittel bis höchstens Fr. 3 414 900 entschädigt.

Zwischen dem Kanton Zürich, handelnd durch die Volkswirtschafts-direktion, und der Stadt Zürich, handelnd durch die VBZ, ist die Unterzeichnung eines Leistungsauftrags vorgesehen. Darin werden Einzelheiten zu den Leistungen, Kosten und Terminen des Auftrags sowie die

Zahlungsmodalitäten und das Controlling geregelt. Zur Unterzeichnung dieses Auftrags bedarf die Volkswirtschaftsdirektion einer entsprechenden Ermächtigung. Es ist vorgesehen, dass die VBZ die Mittel nach Abschluss des Leistungsauftrags entsprechend dem Planungsfortschritt beim Kanton Zürich abrufen.

Die Mittel für die Projektierung der Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80 sind im KEF 2019–2022 in der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, eingestellt. Die Planung umfasst zudem den gesamten kantonalen Mittelbedarf zur Umsetzung der beiden Vorhaben bis 2024 unter Berücksichtigung der erwarteten Bundesbeiträge (2019: 1,3 Mio. Franken, 2020: 5,5 Mio. Franken, 2021: 10,2 Mio. Franken, 2022: 7 Mio. Franken). Da zurzeit von einem Baubeginn 2023 ausgegangen wird, soll in der kommenden KEF-Planung für die Jahre 2020–2023 nur noch ein Teil der Mittel eingestellt werden. Die weiteren Mittel für die Bauausführung sind in den späteren KEF-Planungen zu budgetieren.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Den Verkehrsbetrieben Zürich wird für die Projektierungen zur Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80 ein Staatsbeitrag von höchstens Fr. 3 414 900 als gebundene Ausgabe zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, zugesichert.

II. Die Volkswirtschaftsdirektion wird ermächtigt, den Leistungsauftrag zwischen dem Kanton Zürich, handelnd durch die Volkswirtschaftsdirektion, und der Stadt Zürich, handelnd durch die Verkehrsbetriebe Zürich, betreffend die Projektierung zur Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80 für die Phasen Vorprojekt, Auflageprojekt, Bauprojekt und Begleitung Plangenehmigungsverfahren zu unterzeichnen.

III. Mitteilung an die Verkehrsbetriebe Zürich, Luggwegstrasse 65, Postfach, 8048 Zürich, sowie an die Finanzdirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli