



2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
------	-------------	------	------	------	------	------

Bild: Wasserversorgung

Geschäftsbericht 2010

Departement der Industriellen Betriebe

Inhaltsverzeichnis Geschäftsbericht Departement Industrielle Betriebe

1.	Vorwort	293
2.	Legislaturziele und Jahresschwerpunkte	294
3.	Kennzahlen Industrielle Betriebe	295
4.	Departementssekretariat, Fachstellen, Dienstabteilungen	296
4.1	Departementssekretariat	296
4.1.1	Aufgaben	296
4.2	Energiebeauftragter	296
4.3	Wasserversorgung	296
4.3.1	Aufgaben	296
4.3.2	Jahresschwerpunkte	297
4.3.3	Kennzahlen Produktion und Leitungsnetz	297
4.3.4	Personal	297
4.3.5	Arbeitssicherheit und Umwelt	297
4.3.6	Finanzen Kundendienst und Informatik	298
4.3.7	Betrieb	298
4.3.8	Projekt und Bau	299
4.3.9	Qualitätsüberwachung	300
4.4	Elektrizitätswerk	301
4.4.1	Aufgaben	301
4.4.2	Jahresschwerpunkte	301
4.4.3	Energieproduktion und -handel	301
4.4.4	Erneuerbare Energie und Energieeffizienz	302
4.4.5	Energievertrieb	306
4.4.6	Verteilnetz	306
4.4.7	Telecom	308
4.4.8	Dienstleistungen für die Stadt Zürich	308
4.4.9	Mitarbeitende	309
4.4.10	Finanzielles	309
4.5	Verkehrsbetriebe	310
4.5.1	Aufgaben	310
4.5.2	Jahresschwerpunkte	310
4.5.3	Kennzahlen Fahrgäste und Angebot	310
4.5.4	Unternehmensentwicklung	311
4.5.5	Nutzen für die Kundschaft	312
4.5.6	Einsatz Fahrzeugflotte	316
4.5.7	Substanzerhaltung	317
4.5.8	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer	317
4.5.9	Finanzen	318
5.	Parlamentarische Vorstösse	319

1. Vorwort



Andres Türler. (Bild: Désirée Good)

«Dank dem neuen Stollen ist die langfristige Versorgung von Stadt und Region Zürich mit Trinkwasser gewährleistet.»

Wo normalerweise das ewz oder die VBZ mit ihren Geschäften und Projekten im Vordergrund stehen, setzt für einmal die Wasserversorgung den Glanzpunkt des Jahres: die Einweihung des neuen Trinkwasserstollens Uetliberg. Tausende von Interessierten und Schaulustigen strömten ins Wasserwerk Moos und ins Reservoir Lyren, um den noch leeren Stollen sowie die weiteren Attraktionen rund ums «Züriwasser» zu erleben. Mit der Vollendung des sieben Kilometer langen Bauwerks ist die langfristige Versorgung von Stadt und Region Zürich mit Trinkwasser gewährleistet.

Eine zweite erfreuliche Nachricht aus der Wasserversorgung betraf die Senkung des Wassertarifs. Seit Anfang Juli bezahlen Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher für ihr Trinkwasser im Durchschnitt 20 % weniger. Für Arbeiten an Haustechnikanlagen müssen sich Installateure nicht mehr um eine Konzession der Stadt Zürich bemühen; eine Berechtigung des Schweizerischen Vereins des Gas- und Wasserfaches (SVGW) genügt.

Bei den VBZ geht es mit der Erweiterung des Liniennetzes vorwärts. Ende November konnten sie beim Bund das Infrastruktur-Konzessionsgesuch für die Tramverbindung über die Hardbrücke einreichen. Die darauffolgende Etappe, das Tram über die Rosengartenstrasse, war Gegenstand einer städtischen Volksabstimmung. Sowohl die Initiative für ein Rosengarten-tram als auch der gemeinderätliche Gegenvorschlag wurden abgelehnt. Der Stadtrat wertet das Ergebnis als Vertrauens-kundgebung gegenüber seiner Politik beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Wie beim Erfolgsmodell Tram Zürich-West betrachtet er Schiene und Strasse als Einheit, und er wird die Planung des Rosengarten-trams gemeinsam mit dem Kanton in Angriff nehmen.

Das ewz investierte erneut viel Zeit und Energie in die Verhandlungen mit Swisscom für den Bau eines gemeinsamen Glas-fasernetzes. Ende Jahr verabschiedete der Stadtrat zuhanden des Parlaments einen neuen Leistungsauftrag. In der Stadt Zürich soll ein flächendeckendes Netz entstehen, wobei das ewz rund 75 % und Swisscom rund 25 % erschliesst. Swisscom übernimmt 60 %, das ewz 40 % der Investitionen. Den dafür notwendigen Objektkredit von rund 400 Mio. Fr. wird der Stadtrat beantragen, wenn die Wettbewerbsbehörde die Zusammenarbeit von ewz und Swisscom gutgeheissen hat.

Auf seinem 2000-Watt-Kurs hat das ewz unter anderem zwei Forschungsprojekte in die Wege geleitet. Eine breit angelegte Studie soll Aufschluss darüber geben, wo in einem Haushalt die Hindernisse für ein energieeffizientes Verhalten liegen. Im andern Projekt wird untersucht, ob elektronische Strom-zähler, sogenannte Smart Meters, zu einem sparsameren Umgang mit Energie führen. Letztlich sollen beide Studien Erkenntnisse darüber liefern, mit welchen Massnahmen der Energieverbrauch in den Stadtzürcher Haushalten längerfristig gesenkt werden kann.

Stadtrat Andres Türler
Vorsteher Departement der Industriellen Betriebe

2. Legislaturziele und Jahresschwerpunkte

Das Departement der Industriellen Betriebe engagierte sich in erster Linie im Legislatorschwerpunkt zur 2000-Watt-Gesellschaft. Der Energiebeauftragte war Leiter des Themenfeldes «Strategie umwelt- und klimaverträgliche und nichtnukleare Energieversorgung». Im Rahmen verschiedener Projektgruppen hat er Arbeiten geleitet, die verschiedene Aspekte einer 2000-Watt-kompatiblen Energieversorgung behandeln und auch in der neuen Legislatur fortgesetzt werden.

Ziel des Projekts «Konzept für eine 2000-Watt-kompatible Energieversorgung» sind die Erarbeitung von räumlich differenzierten Bedarfsszenarien für Wärme und Kälte im Gebäudereich sowie eine Abschätzung, in welchem Ausmass dieser Bedarf durch erneuerbare Energien gedeckt werden kann. Im Wesentlichen geht es darum, Szenarien für die Energienachfrage zu erarbeiten, die Potenziale von Energieeffizienzmassnahmen zu ermitteln sowie das Angebot von lokal nutzbaren erneuerbaren Energien und die dafür notwendige Infrastruktur abzuschätzen. Den Berechnungen liegt die Annahme zugrunde, dass bei den Gebäuden verstärkte Effizienzmassnahmen

umgesetzt werden und die Nutzflächen leicht zunehmen. Es wird die Entwicklung der Nachfrage betrachtet, die angebotsseitig möglichst 2000-Watt-konform, d. h. mit möglichst geringem Primärenergieaufwand und tiefen Treibhausgas-Emissionen, zu decken ist. Zu diesem Zweck werden die Energieszenarien nicht nur für das Stadtgebiet als Ganzes, sondern auch für verschiedene Teilgebiete räumlich differenziert modelliert, weil u. a. die Dichte und die Entwicklung der Nachfrage sowie das lokal gebundene Potenzial von erneuerbaren Energien je nach Teilgebiet sehr unterschiedlich sind. Hinsichtlich der 2000-Watt-Kompatibilität stützt man sich auf bestehende Grundlagen bzw. auf weitere strategische Projekte ab. Ergebnis wird einerseits eine Dokumentation über ein 2000-Watt-taugliches Energiekonzept der Stadt Zürich für den Zeithorizont 2050 sein und andererseits Datengrundlagen und diverse kartografische Darstellungen einer künftigen Energienachfrage, der Potenziale von erneuerbaren Energien und deren möglicher Nutzung. Diese Daten werden der Stadt Zürich auch im GIS-Format in elektronischer Form zur Verfügung stehen und als Basis für die künftigen energieplanerischen Aufgaben dienen.

3. Kennzahlen Industrielle Betriebe

	2006	2007	2008	2009	2010
Mitarbeitende total	3 454	3 546	3 554	3 655	3 740
– davon Frauen	535	561	577	612	627
– davon Männer	2 919	2 985	2 977	3 043	3 113
Ø Stellenwert-Äquivalent ²	3 252	3 389	3 324	3 395	3 461
Führungskader total	405	396	386	389	394
– davon Frauen	32	33	39	42	45
– davon Männer	373	363	347	347	349
Lernende total	92	95	88	91	88
– davon Frauen	21	24	19	23	17
– davon Männer	71	71	69	68	71
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad ≥ 90.00 % (Vollzeitstellen)¹					
Total	2 998	3 056	3 039	3 107	3 146
Frauen	305	317	325	340	354
Männer	2 693	2 739	2 714	2 767	2 792
Frauen in %	10.2	10.4	10.7	10.9	11.3
Männer in %	89.8	89.6	89.3	89.1	88.7
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad = 50.00–89.99 % (Teilzeitstellen I)¹					
Total	343	380	413	450	464
Frauen	178	194	207	221	224
Männer	165	186	206	229	240
Frauen in %	51.9	51.1	50.1	49.1	48.3
Männer in %	48.1	48.9	49.9	50.9	51.7
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad = 0.01–49.99 % (Teilzeitstellen II)¹					
Total	113	110	258	236	257
Frauen	52	50	60	63	61
Männer	61	60	198	173	196
Frauen in %	46.0	45.5	23.3	26.7	23.7
Männer in %	54.0	54.5	76.7	73.3	76.3
Personalaufwand	368 984 535	376 159 003	401 336 262	418 468 504	429 863 274
Sachaufwand	528 078 349	487 951 837	543 931 498	604 824 493	613 269 429
Übriger Aufwand	439 087 152	458 670 960	547 917 991	779 325 301	480 952 218
Total Aufwand	1 336 150 036	1 322 781 800	1 493 185 751	1 802 618 298	1 524 084 921
Bruttoinvestitionen ³	186 797 466	277 864 464	342 801 126	824 958 157	327 215 885

Definitionen:

In den jeweiligen Zahlen sind diejenigen Mitarbeitendenkreise berücksichtigt, die in den gesamtstädtischen Personalkennzahlen im Stadtratsteil genannt sind. Ab 2008 werden alle Mitarbeitenden mit aktiver Anstellung im Dezember gezählt. Bis 2007 wurden nur jene mit aktiver Anstellung und Lohnzahlung im Dezember gezählt.

¹ Bis 2007 wurden Mehrfachanstellungen pro Mitarbeitenden zuerst addiert und dann als eine einzige Anstellung ausgewiesen. Mit der Einführung von SAP werden ab 2008 alle Anstellungen einzeln mit dem entsprechenden Beschäftigungsgrad ausgewiesen. Das Total aller Anstellungen entspricht somit nicht mehr dem Total aller Mitarbeitenden. Die Anzahl der Anstellungen 2008 wurden entsprechend korrigiert und mit den Werten von 2009 vergleichbar gemacht.

Die vielen Anstellungen ab 2008 unter 50 % betreffen meistens Mitarbeitende, die in der VBZ in einer Funktion arbeiten, in der sie die Fahrpraxis kennen müssen oder erhalten wollen. Deshalb arbeiten sie neben ihrer Haupttätigkeit in kleinen Pensen als Tram- oder Busfahrer/in.

² Die Stellen der Stadträtinnen und Stadträte werden wieder in der Institution 1015 Stadtrat mitgezählt; die durchschnittlichen Stellenwert-Äquivalente 2008 reduzieren sich dadurch um 1 Stellenwert.

³ 2009 inkl. Aufwertung und Ausgliederung Übertragungsnetz ewz, 453,6 Mio. Fr.

4. Departementssekretariat, Fachstellen, Dienstabteilungen

4.1 Departementssekretariat

4.1.1 Aufgaben

Das Departementssekretariat ist der eigentliche «Konzernstab» des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe. Es unterstützt ihn bei der Entwicklung von Zielen und Strategien sowie deren Umsetzung. Es leistet ihm Support bei der Vorbereitung und Erledigung der Geschäfte der Dienstabteilungen Wasserversorgung, Elektrizitätswerk, Verkehrsbetriebe und der Erdgas Zürich AG.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beraten die Dienstabteilungen in strategischen, rechtlichen und formalen Fragen und stehen ihnen bei der internen Kommunikation und der Öffentlichkeitsarbeit zur Seite. Sie sorgen für einen reibungslosen Informationsfluss zwischen den Dienstabteilungen und dem Vorsteher und wirken ausserdem als Bindeglied zu andern städtischen Dienststellen, aussenstehenden Organisationen, Bürgerinnen und Bürgern.

4.2 Energiebeauftragter

Der Energiebeauftragte führte die Umsetzung der Massnahmen gemäss Masterplan Energie der Stadt Zürich fort. Gemeinsam mit den 17 Dienstabteilungen und Werken, die in den Umsetzungsprozess involviert sind, definierte er zahlreiche energiepolitische Massnahmen für 2010 und unterzog die Aktivitäten des Vorjahres einem Controlling. In der zweiten Jahreshälfte begannen auch die Vorbereitungsarbeiten für die Anpassung des Masterplans Energie an die Vorgaben der 2000-Watt-Gesellschaft.

Unter Federführung des Energiebeauftragten fanden die beiden strategischen Projekte des Legislaturschwerpunkts zur 2000-Watt-Gesellschaft («Bewertung von Technologien zur Nutzung von erneuerbaren und nichterneuerbaren Energieträgern» und «Konzept für eine Wärmeversorgung 2050 für die Stadt Zürich») inhaltlich ihren Abschluss. Damit ist die Basis gelegt für die Entwicklung von Instrumenten, die den Transformationsprozess vom heutigen Zustand in eine in langer Frist 2000-Watt-kompatible Energieversorgung bei öffentlichen und privaten Entscheidungsträgern beschleunigen und unterstützen soll.

Das gleiche Ziel verfolgt der Energiebeauftragte mit dem Forschungsschwerpunkt zu Energieeffizienz und erneuerbare Energien. Für eine Feldstudie, die sich über zehn Jahre hinzieht, hat der Gemeinderat Ausgaben von 10 Mio. Fr. bewilligt.

Ausserdem hat der Energiebeauftragte in verschiedenen Arbeitsgruppen mitgewirkt – stadtintern beispielsweise bei

der Begleitung der Umsetzung des Energiecoachings, der Erarbeitung einer Teilstrategie Elektromobilität und einer städtischen Position zum Thema Holzenergie, stadtextern als Experte in einem Bundesprojekt zur Zukunft leitungsgebundener Energieversorgungssysteme.

In seiner Funktion als Direktor des städtischen Stromsparfonds hat er über 300 Beitragsgesuche hinsichtlich Einhaltung der massgebenden politischen Vorgaben überprüft.

Der Erfahrungsaustausch wurde national und international weiter intensiviert, sei es im Rahmen des regelmässigen Informationsaustauschs mit der kantonalen Energiefachstelle, durch die Mitarbeit im Vorstand des schweizerischen Trägervereins «Energistadt» oder in der Steuergruppe EnergieSchweiz für Gemeinden. Als Leiter der Arbeitsgruppe der Energiebeauftragten der grossen Städte der Schweiz, die sich neu auch mit den Anliegen der bisherigen Arbeitsgruppe «Umwelt und Energie» des Schweizerischen Städteverbandes befasst, pflegte der Energiebeauftragte auch einen regen Kontakt zum Bund. Neu hat er im Rahmen eines Mandats für die Erarbeitung von Instrumenten für die Stromeffizienz in einer Arbeitsgruppe des Bundes auch die Interessen des Schweizerischen Städteverbandes vertreten. Ferner unterstützte er den Energietrialog bei der Diffusion einer langfristigen Energiestrategie und arbeitete in einer Begleitgruppe des Projekts «Zürich Green Region» mit, das die Metropolitankonferenz Ende 2009 beschlossen hat. Mit diesen Engagements will er die städtischen Interessen wirkungsvoller in die Energiepolitik von Bund und Kanton Zürich einbringen.

4.3 Wasserversorgung

4.3.1 Aufgaben

Die Wasserversorgung beliefert die städtischen Haushalte und Betriebe sowie im Rahmen vertraglicher Verpflichtungen weitere 67 Gemeinden der Region mit qualitativ einwandfreiem Trinkwasser. Sie ist für den gesamten Prozess von der Rohwassergewinnung über die Aufbereitung und Qualitätskontrolle bis zur Verteilung des Wassers im städtischen Leitungsnetz verantwortlich. Ebenso erstellt, betreibt und unterhält sie die dazu nötigen Anlagen. Darin enthalten ist auch das Labor.

Der Bau und der Betrieb der öffentlichen Brunnen ergänzen die Aufgaben der Wasserversorgung Zürich. Darüber



Mosaikbrunnen beim General-Guisan-Quai.

hinaus kontrolliert sie die Erstellung der Wasserinstallationen in Neubauten.

Die Wasserversorgung hat die Versorgung mit Trinkwasser in allen Lagen zu gewährleisten. Dazu zählen im Speziellen die darin enthaltenen Vorkehrungen für die Notwasserversorgung.

4.3.2 Jahresschwerpunkte

Die Fertigstellung des «Trinkwasserstollens Uetliberg» war ein bedeutender Meilenstein in der mittlerweile 142-jährigen Geschichte der Wasserversorgung. Gemäss dem visionären Anlagenkonzept aus den 70er-Jahren sind nun die drei Produktionswerke sowie die grössten Reservoirs über ein grosskalibriges Transportsystem miteinander verbunden. Dieser Schritt ist ein entscheidender Beitrag zur Versorgungssicherheit für die Stadt und auch für die Region.

Mit einem «Wochenende der offenen Türen» erhielt die Bevölkerung die Möglichkeit, den Stollen bzw. dessen Anfang und Ende in 130 m Tiefe unter dem Reservoir Lyren und dem Seewasserwerk Moos zu besichtigen. In diesem Rahmen informierte die Wasserversorgung auch über Themen wie Wassertarif, Mikroverunreinigungen im Trinkwasser oder Qualitätssicherung. Nahezu 20 000 Besucherinnen und Besucher nutzten die Gelegenheit.



Stolleneinweihung: Werkführung im Seewasserwerk Moos.

4.3.3 Kennzahlen Produktion und Leitungsnetz

Die Kennzahlen zur Produktion und zum Leitungsnetz geben einen Einblick in die Entwicklung der letzten fünf Jahre. Die Ergebnisse von 2010 liegen im Bereich des Vorjahrs. Eindeutige Tendenzen lassen sich nicht erkennen.

Kennzahlen Produktion und Leitungsnetz

	2006	2007	2008	2009	2010
Produktion Seewasser (Mio. m ³)	40.27	37.24	40.59	40.87	42.15
Produktion Grundwasser (Mio. m ³)	7.23	7.47	5.15	7.83	6.37
Produktion Quellwasser (Mio. m ³)	7.54	8.11	7.79	6.76	6.68
Wasserabgabe Stadt (Mio. m ³)	44.55	43.10	43.66	45.06	45.58
Mittlere Tagesabgabe Stadt (m ³)	122 051	118 082	119 291	123 447	124 833
Maximale Tagesabgabe Stadt (m ³)	158 521	145 253	146 192	145 881	165 405
Wasserabgabe Partner (Mio. m ³)	10.49	9.72	9.87	10.40	9.61
Mittlere Tagesabgabe Partner (m ³)	28 746	26 640	26 964	28 507	26 339
Maximale Tagesabgabe Partner (m ³)	66 350	38 669	37 193	44 952	46 163
Mittlerer Tagesverbrauch (Liter pro Person)	333	319	317	322	326
Max. Tagesverbrauch (Liter pro Person)	432	393	388	380	432
Erneuerungsrate Rohrnetz (%)	1.95	1.89	1.89	2.30	2.30
Rohrbrüche	575	490	526	496	575

4.3.4 Personal

Ende 2010 waren 280 Mitarbeitende bei der Wasserversorgung beschäftigt (ohne Lernende und Praktikanten), wobei sie sich 269,1 Stellenwerte teilten. 26 Mitarbeitende waren im Dezember in einem Teilzeitpensum (weniger als 90 %) angestellt, wobei der Anteil bei den Männern knapp 5 %, jener bei den Frauen 33 % beträgt. Der Anteil der Frauen an den Beschäftigten liegt bei 16,4 %.

Die Fluktuation war mit 1,8 % (ohne Pensionierungen) noch tiefer als im Vorjahr, einschliesslich der Altersrücktritte beträgt die Fluktuation 5 %.

4.3.5 Arbeitssicherheit und Umwelt

Die Zahl der gemeldeten Berufsunfälle ist im Berichtsjahr mit 20 Fällen gegenüber dem Vorjahr mit 23 leicht gesunken. Im Vergleich zur Branche liegt die Wasserversorgung Zürich mit 74 Unfällen pro 1000 Beschäftigte deutlich unter dem Durchschnitt.

Im Freizeitbereich wurden 31 Unfälle registriert (Vorjahr 27). Damit liegen die Nichtbetriebsunfälle erneut auf einem tiefen Niveau. Die Massnahmen zur Förderung der Arbeitssicherheit im Betrieb wirken sich positiv auf das Sicherheitsbewusstsein in der Freizeit aus.

Unfall- und Ereignisabklärung: Alle Vorgesetzten wurden geschult, wie sie systematisch Unfälle und Ereignisse abzuklären haben und tiefer liegende Ursachen erkennen. Somit können sie nachhaltige Massnahmen einleiten. Die Mitarbeitenden erhielten Informationen zur Arbeitssicherheit.

Gesundheit: In Zusammenarbeit mit der Krebsliga wurde ein Aktionstag «Haut und Sonne» durchgeführt. Das Sonnenmobil, der Informationsbus der Krebsliga, machte Halt in der Wasserversorgung. Die Mitarbeitenden hatten an diesem Tag die Möglichkeit, auffällige Pigmentmale kostenlos von einem Dermatologen untersuchen zu lassen. Zur Einstimmung ins Thema fanden Fachvorträge durch einen Arzt statt.

Photovoltaikanlage/Zertifizierung: Die Photovoltaikanlage auf dem Dach des Werkstattgebäudes wurde auditiert und nach «naturemade star» zertifiziert. Das Qualitätslabel steht für Strom aus 100% erneuerbaren Energiequellen.

4.3.6 Finanzen Kundendienst und Informatik

Die Laufende Rechnung schliesst mit einem Ertragsüberschuss von 25,5 Mio. Fr. Der Aufwand beläuft sich auf 92,8 Mio. Fr., der Ertrag auf 118,3 Mio. Fr. Aufgrund der Investitionen

und der notwendigen Abschreibungen ergibt sich ein Buchwert aller Anlagen von 193,9 Mio. Fr. oder 18,8 Mio. Fr. weniger als im Vorjahr. Die Verpflichtungen gegenüber der Finanzverwaltung konnten um 12,2 Mio. Fr. auf 149,8 Mio. Fr. gesenkt werden.

Kundendienst: Mitte Jahr setzte der Stadtrat die neue Wasserabgabeverordnung und den neuen Wassertarif in Kraft. Die notwendigen IT-Anpassungen wurden vorgenommen und das Personal ausgebildet, so dass die Umsetzung planmässig verlief.

Informatik: Die PC-Arbeitsplätze wurden nach städtischem Standard umgerüstet. Das anspruchsvolle Projekt tangierte die gesamte Wasserversorgung, verlief aber reibungslos. Im IT-Netzwerkbereich wurden Informations- und Ausfallsicherheit verbessert. Mit der Migration der Gebäudeleittechnikdaten in das bestehende technische Data Warehouse liessen sich Fachanwendungen reduzieren. Bei der Wasserversorgung sind nun die technischen Voraussetzungen geschaffen, um Wasserqualitäts- und Grundwassermodellaten zu publizieren. Im SAP-Software-Bereich wurden Lösungen für neue betriebliche Anforderungen umgesetzt.

Kennzahlen in Mio. Fr.	2006	2007	2008	2009	2010
Ertrag	125.1	120.2	125.6	132.0	118.3
Aufwand	119.8	116.8	124.9	120.7	92.8
Betriebsergebnis	5.3	3.4	0.7	11.3	25.5
Brutto-Investitionen	48.6	39.4	50.6	49.1	52.7
Buchwert der Anlagen	226.5	201.6	186.5	175.1	193.9
Schulden Finanzverwaltung	234.6	208.5	185.1	162.0	149.8

4.3.7 Betrieb

Trinkwasserstollen Uetliberg

Die Inbetriebnahme des neuen Stollens war eine aufwendige Aufgabe, welche die betroffenen Fachabteilungen und Gruppen gut meisterten. Die gesamte Disposition hat sich seit der Inbetriebnahme dieses umfangreichen Bauwerks vereinfacht.



Maschineneinsatz für die Stollenreinigung.

Reservoir

Im Umfeld des Trinkwasserstollens Uetliberg wurden auch im Reservoir Frauental umfangreiche Arbeiten ausgeführt. Die Reservoiranlagen wurden mit neuen Leitungen in ihrer unmittelbaren Umgebung ausgestattet.

Neubau Baarburgstollen

Die in den Jahren 1964–1981 auf torfigem Untergrund betriebene Abfalldéponie zwischen Baar und Neuheim hat sich seit Auffüllung der Déponie um zwei bis drei Meter gesenkt. Die Déponie wurde über dem bestehenden Baarburgstollen errichtet, der das Quellwasser nach Sihlbrugg leitet. Im Rahmen der Sanierung der Abfalldéponie durch den Kanton Zug entschied die Wasserversorgung, den Stollen und die darin befindliche Quellwasserleitung neu ausserhalb der Déponie zu führen. Der neue Baarburgstollen ist seit Juli in Betrieb.

Seewasserwerk Lengg

Anfang Jahr wurde in einer ersten Etappe ein Viertel der Schnellfilter und Aktivkohlefilter saniert. Für die Trinkwasseraufbereitung im Seewasserwerk Lengg bedeutet das nur eine geringe Beeinträchtigung. Ein erster Teil der Aktivkohlefilter wurde durch neue Aktivkohle ersetzt und steht bereits wieder im Einsatz.

Trinkwasserkraftwerke

Im Seewasserwerk Moos und in den Reservoiren Strickhof und Glaubten begannen die Installationsarbeiten für die Trinkwasserkraftwerke. Zwei der insgesamt drei Anlagen waren Ende Jahr installiert. Im Seewasserwerk Moos hingegen erfolgt die Lieferung der Turbine erst 2011. Pro Jahr kann mit allen drei Objekten rund 1 GWh Energie zurückgewonnen werden, die zertifiziert als «naturemade star» dem ewz zur Vermarktung des ökologischen Mehrwerts verkauft wird.

Desinfektionsanlagen

Im Seewasserwerk Moos wurde der Chloreintrag für die Voroxidation des Rohwassers auf ein neues Verfahren umgestellt. Das beträchtliche Risikopotenzial des Chlorlagers und des damit verbundenen Handlings ist somit eliminiert. Die neue Anlage funktioniert seit ihrer Inbetriebnahme sehr gut; die alten Installationen sind abgebrochen und die Lagergebäude an den Lieferanten retourniert. Somit sind alle Desinfektionsanlagen technisch wie auch sicherheitsmässig auf dem neusten Stand.

Technische Erneuerung der Zentralsteuerung

Beginnend mit dem Uferfiltratpumpwerk im Hardhof wurden schrittweise die diversen Anlagen der komplexen Grundwasseranreicherung umgebaut und in Betrieb genommen. Als der Trinkwasserstollen Uetliberg zur Verfügung stand, wurde im Hardhof das Zonenpumpwerk umgebaut und im Dezember in Betrieb genommen.

Notstromdiesel

Die beiden Notstromanlagen im Zonenpumpwerk sind trotz geringfügiger Laufzeit seit ihrer Installation 1976 in einem Zustand, der den Aufwand für die Instandhaltung erhöht. Ein Dieselmotor wurde eingehend revidiert und Ende Dezember wieder in Bereitschaft genommen.

Schächte

Bedingt durch Bautätigkeiten der Wasserversorgung und deren Vertragspartner wurden diverse grössere Schachtanlagen erstellt oder saniert. Diese Anlagen haben grossen Einfluss auf die Versorgungssicherheit.

4.3.8 Projekt und Bau

Trinkwasserstollen Lyren–Moos

Der Trinkwasserstollen Uetliberg konnte nach sechsjähriger Bauzeit in Betrieb genommen werden. Die Erschliessung für die gesamte Stollenbaustelle und für die betriebliche Nutzung der Anlagen erfolgt auf der Seite Moos durch das Schachtkopf- und Betriebsgebäude, das auch für den Unterhalt und Betrieb des Stollens notwendig ist. Auch dieses war im Herbst fertiggestellt.

Flankierende Massnahmen Westumfahrung

Im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung werden in der Albisstrasse auf dem über einen Kilometer langen Abschnitt zwischen der Stadtgrenze und dem Owenweg die rund 100 Jahre alten Hauptleitungen und das Verteilnetz ersetzt und erneuert. Die hydraulische Dimensionierung führte zu einer Reduktion der benötigten Durchmesser, so dass neu eine Stahlleitung (DN 700 mm/DN 600 mm) mittels



Schweissen von Kunststoff-Wasserleitungen: Demonstration an der Stolleneinweihung im Seewasserwerk Moos.

Rohreinzug kostengünstig und effizient verlegt werden konnte. Im gleichen Projekt wird ein neuer Abgabeschacht für Adliswil erstellt.

In Wiedikon, Aussersihl und Albisrieden werden die alten, schadensanfälligen Leitungen des Verteilnetzes und der Hausanschlussleitungen flächendeckend ersetzt und wo notwendig der neuen Verkehrsführung angepasst.

Tram Zürich-West

Die Wasserversorgung führte Rohrleitungsbauarbeiten in der Hardstrasse und im Umfeld des Escher-Wyss-Platzes aus. Die alten Wasserleitungen zwischen der neu konzipierten Tramlinie 4 und der Pfingstweidstrasse wurden vollständig ersetzt und in Betrieb genommen. Beidseitig der Tramlinie konnten die neu erstellten Liegenschaften mit Hausanschlussleitungen flächendeckend erschlossen werden.

Planung und Projektierung Leitungsbau

Unterstützt durch die Einführung einer neuen Software für das GIS, führte die Wasserversorgung ein neues Netzberechnungsprogramm ein. Dieses Planungsinstrument dient der laufenden Optimierung des Zielnetzes und simuliert die Auswirkungen unterschiedlicher Produktions- und Verbrauchsbedingungen auf das Leitungsnetz.

Die Wasserversorgung brachte zehn Projekte mit einem Kreditvolumen von rund 7,3 Mio. Fr. für den Ersatz von alten Leitungen in Gang. Durch andere Infrastrukturbetreiber oder Dritte wurden weitere 54 Leitungsbauprojekte mit Beteiligung der Wasserversorgung gestartet. Im Zirkulationsverfahren wurden insgesamt 295 Vorhaben von anderen Werken und Dienstabteilungen behandelt.

Installationskontrolle

Die Wasserversorgung hat für die 247 Sanitärfirmen mit einer Installationsbewilligung 1214 Installationsanzeigen kontrolliert und 2531 Installationsabnahmen durchgeführt. Die Anzahl der Gesuche für Kühlwasserlieferungen aus dem Trinkwassernetz ist gegenüber dem letzten Jahr erstmals wieder gestiegen. Die bewilligte Gesamtkühlwasserleistung hat sich gegenüber dem Vorjahr um 328 l/min auf 13 108 l/min erhöht.

Im Zuge von Leitungsneubauten im öffentlichen Grund erneuerte die Wasserversorgung 538 Hausanschlussleitungen.

Rohrnetz

Die Wasserversorgung investierte über 24 Mio. Fr. in die Erneuerung und Substanzerhaltung des Rohrnetzes. Die Erneuerungsquote über das gesamte Rohrnetz erreichte mit 2,3% einen hohen Wert; gesamthaft wurden über 35 km Rohrleitungen neu erstellt.

Im Berichtsjahr gab es 575 Rohrschäden, davon 48,8 % an den Hausanschlussleitungen. Die Trinkwasserversorgung konnte in allen Fällen in kürzester Zeit wiederhergestellt werden. Rund 17 Rohrbrüche am Verteil- und Hauptleitungsnetz führten zu Drittschäden, die in Zusammenarbeit mit der Haftpflichtversicherung der Wasserversorgung bearbeitet wurden.

Wasserzähler

Die kontinuierliche Auswechslung der Trinkwasserzähler wurde fortgesetzt. Die Ausrüstung von schlecht begehbaren Schächten mit Funkablesung wurde intensiviert.

4.3.9 Qualitätsüberwachung

Die Stichproben der Aufsichtsbehörde bestätigten die einwandfreie Qualität des Zürcher Trinkwassers. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 15 745 Proben erhoben und im eigenen Labor 21 119 mikrobiologische, 3629 limnologische, 31 214 chemische und 43 179 Spurenstoffanalysen vorgenommen.

Beanstandete Proben 2010

Ort der Probennahme	Anzahl	Geschäftsjahr in %	Vorjahr in %
Werkausgänge	5	0.12 %	0.24 %
Verteilnetz und Reservoir	33	1.11 %	0.14 %
Quellwasser und Verteilnetz	30	1.16 %	1.57 %

Hardhofwasser

Die immer noch grosse Bautätigkeit rund um das Grundwasserfeld Hardhof verlangt eine verstärkte Überwachung. Das Dispositiv zur Überwachung des Grundwassers mit Online- und Laboranalytik hat sich weiterhin bewährt, und es mussten keine Grenzwertübertretungen gemeldet werden. Die mit der ETH entwickelte Grundwassermodellierung unterstützte dabei die vorausschauende Disposition zur Grundwasseranreicherung und -entnahme.

Membranfiltration

Die zweite Untersuchungsperiode mit der Pilotanlage zur Membranfiltration von Seewasser wurde im vergangenen Jahr abgeschlossen. Der Bericht mit dem Vergleich der beiden Prozessketten wird 2011 fertiggestellt.

Biologielabor

Für ein im Zeitraum 2005 bis 2009 entwickeltes Analysesystem zur schnellen Messung von Bakterienzellen erhielten die Eidgenössische Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung und Gewässerschutz (Eawag) und die Wasserversorgung

den «Mülheim Water Award» für herausragende angewandte Forschung. In Zusammenarbeit mit Fachleuten der Eawag und der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) in Wädenswil wurde das prämierte System weiterentwickelt und ein Prototyp für die kontinuierliche Überwachung von Bakterienzellen gebaut. Das Analysegerät liefert für die Qualitätsüberwachung in der Wasserversorgung Zürich sehr hilfreiche Daten. Dieses System wird es erlauben, die 2010 begonnenen Untersuchungen zur mikrobiologischen Stabilität des Trinkwassers nach der Aufbereitung mit Filtrationssystemen zu vertiefen. Solche Untersuchungen sind wichtig zur Abklärung der Effizienz von Sandfiltern.



Wasserprüfer: Die Fischtestanlage bei der Stolleneinweihung im Seewasserwerk Moos war ein Publikumsmagnet.

Spurenstofflabor

Das Spurenstofflabor misst im Nanogramm-Bereich. Dies sind Kleinstmengen: 1 Nanogramm entspricht ungefähr zwei Salzkörnern in einem Hallenschwimmbad. Für die Wasserversorgung ist es unabdingbar, die Qualität ihres Rohwassers genau zu kennen. Eine Voraussetzung dafür ist, Spurenstoffe in sehr tiefen Konzentrationen messen zu können. So wird garantiert, dass keine unliebsamen Überraschungen die Wasserproduktion beeinträchtigen, da frühzeitig Problemstoffe erkannt und bei Bedarf Massnahmen ergriffen werden können.

Der Zusatzstoff im Benzin, das sogenannte MTBE (ein Antiklopffmittel), wird seit 2002 im See gemessen. Die Konzentration hat sich seit Beginn der Messung auf die Hälfte von ca. 20 Nanogramm pro Liter (ng/l) reduziert. MTBE lässt sich bei der Trinkwasseraufbereitung nicht vollständig entfernen. Es stellt jedoch nach heutigem Wissensstand keine Gesundheitsgefährdung dar.

Nach wie vor können nur ganz wenige Pestizide wie Diuron und Mecoprop im Zürichsee in Konzentrationen von 10–16 ng/l nachgewiesen werden. Auch diese Stoffe werden in der Aufbereitung der Wasserwerke eliminiert.

Der künstliche Süsstoff Acesulfam, der in vielen Getränken und Süsstispeisen verwendet wird, kann auch im Zürichsee nachgewiesen werden. Die gemessene Konzentration im See beträgt ca. 400–500 ng/l. Dieser Stoff gilt als unbedenklich. Er wird ebenfalls zu mehr als 80 % in der Aufbereitung entfernt.

Der Informationsstand Spurenstoffe fand an der Stolleneinweihung im Seewasserwerk Moos sehr grosse Beachtung.

4.4 Elektrizitätswerk

4.4.1 Aufgaben

Seit 1892 sorgt das ewz in der Stadt Zürich sowie in Teilen des Kantons Graubünden für die Stromversorgung. Es vereint Produktion, Transport und Verteilung von Strom für rund 260 000 Kundinnen und Kunden unter einem Dach. Das städtische Unternehmen erbringt aber auch weitere mit Strom zusammenhängende Dienstleistungen – dies immer mit dem Anspruch von Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit und Umweltverträglichkeit. Ausserdem kümmert sich das ewz um die gesamte öffentliche Beleuchtung der Stadt Zürich und betreibt über 340 öffentliche Uhren.

Das ewz produziert Strom in eigenen und Partnerkraftwerken. Je knapp die Hälfte der Produktion liefern Wasserkraft und Kernkraft. Diese beiden seit Jahrzehnten bewährten Standbeine gewährleisten eine solide und zuverlässige Deckung des Strombedarfs zu günstigen Preisen. In Zukunft sollen die neuen erneuerbaren Energien ein weiteres Standbein der Stromversorgung bilden. Das ewz bezieht mittlerweile Strom aus über 280 Solarstromanlagen der ewz.solarstrombörse sowie aus Windkraft- und Biomasseanlagen. Die Strombeschaffung aus Wind, Sonne und Biomasse wird in den nächsten Jahren kontinuierlich ausgebaut. Zudem erforscht eine von ewz und anderen Energieversorgungs-Unternehmen neu gegründete Gesellschaft die Geothermie weiter.

Als modernes, innovatives Unternehmen passt das ewz seine Produkte und Dienstleistungen den Kundenbedürfnissen an. Das Geschäftsfeld Telecom baut gemäss seinem Leistungsauftrag das Glasfasernetz ewz.zürinet. Das Geschäftsfeld Energiedienstleistungen plant, finanziert, baut und betreibt ökologisch und ökonomisch ausgerichtete Energieversorgungsanlagen für Wohnbauten, Dienstleistungsgebäude und Spezialobjekte. Das Geschäftsfeld Netzdienstleistungen unterstützt Unternehmen kompetent beim Planen, Erstellen, Betreiben, Erneuern und Optimieren von elektrischen Anlagen und Energieverteilungen auf allen Spannungsebenen.

4.4.2 Jahresschwerpunkte

Anfang 2010 hat das ewz die Geothermie-Bohrung im Triemli-Quartier abgeschlossen. Dank diesem Projekt erhielt das ewz erste Informationen aus dem Untergrund der Stadt Zürich und konnte beweisen, dass Bohren in stark besiedeltem Gebiet möglich ist. Ein weiteres Pilotprojekt startete Ende Jahr. Das ewz nahm in Zürich-Altstetten eine Brennstoffzelle in Betrieb – in der Schweiz die erste Anlage dieses Typs. Damit werden in der dezentralen Stromversorgung mit Wärmenutzung neue Wege beschritten.

Im Mai sicherte sich das ewz mit der 20%-Beteiligung an der norwegischen Windparkgesellschaft Jæren Energi AS einen ausgezeichneten Windstandort, an dem kostengünstig Ökostrom produziert werden kann. Längerfristig strebt das ewz den Import seines Anteils in die Schweiz an.

Im November fand die Erneuerung der Primäranlagen im Bergell ihren Abschluss. Nach monatelangen Arbeiten auf der

Grossbaustelle ging das Wasserkraftwerk Löbbia pünktlich wieder ans Netz.

Im Dezember wurde im Bereich Telecom ein Meilenstein erreicht. Das ewz und Swisscom haben dem Kooperationsvertrag über den gemeinsamen Bau des Glasfasernetzes in der Stadt Zürich grundsätzlich zugestimmt. Wenn die Wettbewerbskommission (Weko) die Zusammenarbeit gutheisst, werden die Parteien den Vertrag unterzeichnen. Um den politischen Prozess in Gang zu bringen, hat der Stadtrat dem Gemeinderat den Leistungsauftrag bereits zur Anpassung überwiesen – dies im Hinblick auf eine Kooperation mit Swisscom.

4.4.3 Energieproduktion und -handel

Insgesamt haben die eigenen Kraftwerke und Partnerwerksbeteiligungen im vergangenen Kalenderjahr 4083,8 Gigawattstunden (GWh) und somit 5,8 % oder 250,5 GWh weniger im Vergleich zum Vorjahreswert produziert. Die Jahresproduktion lag damit unter dem langjährigen Produktionsmittelwert.

Produktion in hydraulischen Werken

Die hydraulischen Werke haben mit 2210,9 GWh 1,3 % weniger als im Vorjahr erzeugt. Mit dieser Produktion konnte das ewz 74 % des Bedarfs der Stadt Zürich decken. Die Zuflüsse betrugen 2124 GWh. Das sind 96,4 % eines Normaljahrs.

Die ergiebige Schneeschmelze im Sommerhalbjahr kompensierte die im ersten Quartal unter dem langjährigen Mittel liegenden Zuflüsse. Somit übertrafen die Zuflüsse den Jahresmittelwert. Wegen Revisionsarbeiten bei der Kraftwerksgruppe Bergell konnte der Albignasee aufgrund der nicht verfügbaren Pumpen nur teilweise gefüllt werden. Daher betrug die Speicherfüllung im Oktober 2010 lediglich 84 %.

Die Versorgung des ewz-Absatzgebiets war trotz des tieferen Speicherinhalts gesichert. Für die freie Vermarktung stand jedoch eine geringere Energiemenge zur Verfügung.

Die Produktion der Maggia-Kraftwerke wurde wie in den Vorjahren vollständig an eine andere Gesellschaft abgetreten.

Produktion in thermischen Werken

Die Produktion der thermischen Werke blieb mit 1872,9 GWh um 220,4 GWh bzw. 10,5 % unter dem Vorjahresergebnis. Dies hängt insbesondere mit tiefen Bezügen der Aktiengesellschaft für Kernenergiebeteiligungen (Akeb) zusammen. Der Grund dafür ist die niedrige Verfügbarkeit der Kernkraftwerke in Bugey. Wegen Unterhaltsarbeiten standen der Block 3 während des ganzen Jahres und der Block 2 während mehrerer Monate nicht zur Verfügung. Im kommenden Jahr sollen beide Blöcke wieder normal verfügbar sein.

Im Kernkraftwerk Gösgen verlief die Jahresrevision planmässig. Der ewz-Anteil an der Jahresproduktion des Kernkraftwerkes sank gegenüber dem Vorjahr um 5,1 GWh auf 1204,5 GWh.

Die thermischen Werke erzeugten 45,9 % der gesamten Produktion des ewz.

Bergeller Kraftwerke

Im Bergell musste nach gut 50 Jahren Betrieb erstmals das Kraftwerk Löbbia die Stromproduktion während acht Monaten einstellen. Die zeitlich aufwendigste Arbeit war die Erneuerung der Korrosionsschutzschicht in den Druckleitungen Albigna und Forno. Die Primäranlagen wurden vollständig ersetzt.



Erneuerte 220-kV-Schaltanlage.

Kraftwerke Mittelbünden

Die sekundärtechnischen Einrichtungen der 220-kV-Höchstspannungs-Schaltanlage in Tiefencastel wurden umfassend erneuert. Um die Vorgaben der nationalen Netzgesellschaft swissgrid zu erfüllen, erhielt die Anlage eine neue Messgruppe am Übergabepunkt zum Höchstspannungsnetz sowie Monitoring-Geräte zur Frequenz-, Leistungs- und Spannungsüberwachung.

Kraftwerke an der Limmat

Das Kraftwerk Letten verfügt neu über einen Fischpass und liefert «naturemade star»-zertifizierte Energie. Aufgrund höherer Systemanforderungen verbesserte das ewz die Redundanz der Wasserhaushaltsregulierung des Zürichsees im Kraftwerk Letten. Eine redundante Steuerung erhöht die Zuverlässigkeit.

Kleinwasserkraft

Die Bauarbeiten für das Kleinwasserkraftwerk Nandró in der Zentralenkaverne und für die Druckleitung sind beendet.

Im vergangenen Jahr erarbeiteten Axpo, das Elektrizitätswerk Davos sowie das ewz ein gemeinsames Konzessionsprojekt namens Tiefencastel Plus zur Nutzung der Albula zwischen den bereits bestehenden Kraftwerken des ewz und der Albula-Landwasser Kraftwerke AG. Die Gemeinde Tiefencastel erteilte im September die Konzession, die der Kanton Graubünden noch genehmigen muss. Das ewz rechnet mit einer Jahresproduktion von rund 11 GWh.

Weitere Projekte für neue Kleinwasserkraftwerke in verschiedenen Regionen im Kanton Graubünden sind beim ewz in Prüfung. Ein neu geschaffenes Ressort ermittelt nun das Potenzial an Kleinwasserkraftwerken und erarbeitet mögliche Projekte. Neben dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit wird bei der Selektion der Projekte grosser Wert auf die ökologische Verhältnismässigkeit gelegt.

Energiehandel

Die Gesamtsumme aus Energieproduktion und Energiebezügen hat sich gegenüber dem Vorjahr um 1,1 % bzw. 57,4 GWh auf 5423 GWh verringert.

Die Versorgung der Kundinnen und Kunden war jederzeit mit eigenen Kraftwerken gesichert, und der Handel musste keine Energie für Versorgungszwecke kaufen. Die Käufe dienten ausschliesslich der Kraftwerksoptimierung und leisteten einen wertvollen Beitrag zum finanziellen ewz-Ergebnis. Der Verbrauch im Gesamtabsatzgebiet des ewz verzeichnete wiederum eine Zunahme von 2,3 %. Der Verbrauch in der Stadt Zürich nahm um 0,5 % zu und im Versorgungsgebiet Graubünden aufgrund der neuen Verträge um 11,7 %.

Nachdem die Energiepreise im Jahr 2009 stark gefallen waren, konsolidierten sie sich im abgelaufenen Jahr auf tiefem Niveau und blieben unter den Erwartungen. Der tiefe Strompreis widerspiegelte einerseits die aktuelle Wirtschaftslage, die sich auch in den tiefen Rohstoffpreisen zeigte, andererseits die hohe Verfügbarkeit von Kraftwerken in Europa, zu der nicht zuletzt auch der Ausbau der neuen erneuerbaren Energien beigetragen hat. Dank frühzeitiger Energieverkäufe zur Absicherung des Energiepreises war nur ein Teil der Überschussproduktion vom tiefen Marktpreis betroffen.

Der schweizerische Markt für Regelenergie hat sich inzwischen etabliert. Über diesen Markt beschafft sich die nationale Übertragungsnetzbetreiberin swissgrid die notwendigen Leistungsreserven, um jederzeit einen sicheren Netzbetrieb garantieren zu können. Auch das ewz nutzt mit seinen Kraftwerken die Opportunitäten dieses Regelenergiemarkts und leistet damit einen wertvollen Beitrag an einen sicheren Übertragungsnetzbetrieb.

4.4.4 Erneuerbare Energie und Energieeffizienz

Beschaffung von erneuerbarer Energie

Die Beschaffung von Strom aus erneuerbarer Energie orientiert sich kurzfristig an der aktuellen Kundennachfrage und langfristig am Ziel, alle ewz-Kundinnen und -Kunden mit erneuerbarer Energie zu beliefern. Die Wasserkraftwerke des ewz und seiner Partner haben diesen Bedarf auch im Jahr 2010 zu einem bedeutenden Teil gedeckt. Die darüber hinaus benötigte Menge wurde als physische Energie oder mittels Zertifikaten bei Drittproduzenten beschafft.

Die ewz (Deutschland) GmbH hat die Übernahme der Ende 2009 erworbenen Windparks Dörmte, Schermen, Kleinbrembach und Vogelsberg erfolgreich abgeschlossen und bereits wertvolle Betriebserfahrungen gesammelt. Zudem hat sie eine 20%-Beteiligung an der Jæren Energi AS in Norwegen erworben, die gegenwärtig den Windpark Høg Jæren mit einer Gesamtleistung von 73,6 Megawatt baut. Mit dieser Beteiligung hat sich das ewz einen ausgezeichneten Windstandort gesichert, an dem kostengünstig Ökostrom produziert werden kann. Die Erkenntnisse aus diesem Projekt werden auch in die Planung und den Bau von Windparks in der Schweiz einfließen.

Die Energie Naturelle Mollendruz SA ist eine Firma im Besitz des ewz und von fünf Waadtländer Gemeinden und wurde gegründet mit dem Zweck, auf dem Col du Mollendruz einen Windpark zu errichten. Das Unternehmen vollzog erste Schritte auf



Windpark Hög Jaeren.

dem Weg zur Projektbewilligung und traf die Vorauswahl der potenziellen Turbinenlieferanten.

Das neue Holzheizkraftwerk Aubrugg in Wallisellen lieferte erstmals Zertifikate der Qualität «naturemade star» für Strom aus Biomasse. Es wird zukünftig einen namhaften Anteil des entsprechenden Bedarfs des ewz decken.

Über 100 neue Anlagen wurden in die ewz.solarstrombörse integriert. Ab diesem Jahr wird die gesamte physische Energie der ewz.solarstrombörse im Umfang von 10,6 GWh in die Bilanzgruppe des ewz übernommen. Aus der Kenntnis der entsprechenden Energiedaten resultiert eine stark verbesserte Planungssicherheit.

Pilotprojekt Geothermie-Bohrung

Im Triemli-Quartier hat das ewz eine Tiefengeothermie-Bohrung abgeteuft. Das Ziel des Projekts war die Erkundung des Untergrunds der Stadt Zürich für eine künftige Geothermienutzung. Es gelang, eine Erkundungsbohrung bis ins Kristallin abzusenken und eine Endtiefe von 2708 Metern zu erreichen. Die gemessene Temperatur beträgt in dieser Tiefe rund 100 °C. Die Bohrung verlief unfallfrei und ohne unangenehme Nebenerscheinungen wie Erschütterungen oder Lärm. Mit dem Projekt hat das ewz erste Informationen aus dem Untergrund der Stadt Zürich erhalten und bewiesen, dass Bohren in stark besiedeltem Gebiet möglich ist.

Die ersten Ergebnisse zeigten, dass die vorgefundenen Gesteinsformationen in ihrer Abfolge den Prognosen entsprechen, die Schichten jedoch andere Mächtigkeiten haben. Einzelne Schichten traten oberflächennäher auf als angenommen. Die Schichten waren weitgehend dicht und enthielten kein Wasser. Der Stadtrat hat deshalb entschieden, auf eine zweite Bohrung zu verzichten. Die Wärme im Bohrloch soll mittels einer tiefen Erdwärmesonde genutzt werden, um einen Teil der neuen Überbauung der Baugenossenschaft Sonnengarten zu versorgen.

Das ewz und sechs weitere Energieversorgungsunternehmen gründeten im Oktober 2010 gemeinsam die Geo-Energie Suisse AG. Dieses Kompetenzzentrum für Tiefengeothermie zur Strom- und Wärmeproduktion verfolgt das Ziel, das geothermische Potenzial zu erforschen und das Know-how weiterzuentwickeln.

Pilotprojekt Brennstoffzelle – eine Schweizer Premiere

In der Heizzentrale Grünau in Zürich-Altstetten ist seit Anfang November eine Brennstoffzellen-Anlage in Betrieb, erstellt durch das ewz in Zusammenarbeit mit Erdgas Zürich. In der Schweiz ist es die erste Anlage dieses Typs. Damit werden in der dezentralen Stromversorgung mit Wärmenutzung neue Wege beschritten.

Die Brennstoffzelle wandelt wasserstoffhaltige Energieträger – hier Erdgas – auf elektrochemischem Weg in elektrische Energie um. Diese Art der Stromproduktion ist mit einem Wirkungsgrad von über 40 % effizienter als mechanische Umwandlungsprozesse wie beispielsweise in Blockheizkraftwerken.

Im Unterschied zu den meisten Anlagen wird die Pilotanlage wärmegeführt betrieben. Geplant ist, dass sie jährlich rund 1,4 GWh Wärme an das Wärmeverteilsystem der Überbauungsgemeinschaft Grünau abgibt und gleichzeitig die anfallenden 1,7 GWh Strom ins ewz-Stromnetz einspeist.

Erdgas ist nahezu geruchlos und wird aus Sicherheitsgründen mit Riechstoffen versetzt. Die technische Herausforderung besteht darin, das Gas von diesen Stoffen und anderen Verunreinigungen, welche die Brennstoffzelle schädigen, mittels einer vorgelagerten Filteranlage zu befreien.

Mit der Pilotanlage testet das ewz, wie sich eine Brennstoffzelle in einem realen Wärme-, Strom- und Erdgasnetz bewährt.

Energiedienstleistungen

Der im Jahr 2009 angepasste Leistungsauftrag für das Erbringen von Energiedienstleistungen hält fest, dass ab 2015 mindestens 50 % der produzierten Wärme und Kälte CO₂-frei erzeugt sein muss. Dieses Ziel hat das ewz bereits im Jahr 2010 erreicht. Ausserdem muss der verwendete Strom gemäss Leistungsauftrag mindestens die Qualität «naturemade basic» aufweisen. Auch diese Vorgabe erfüllen alle Energie-Contracting-Anlagen.

In den Arealüberbauungen Zentrum Wallisellen, Luggweg- und Albulastrasse in Zürich-Altstetten (ehemaliges Bourquin-Areal) sowie City West wurden die Energiezentralen in Betrieb genommen. Bei allen drei Überbauungen wird der Wärmebedarf zu 80 bis 100 % mit erneuerbaren Energien gedeckt.

Das Zentrum Wallisellen nutzt Erdwärme als Energiequelle. Der Wärmebedarf kann zu 85 % mit erneuerbarer Energie gedeckt werden. Das Konzept ermöglicht, nicht verwertbare Abwärme direkt ans Erdreich abzugeben und im Winterhalbjahr wiederzuverwenden.

Die vier Gebäude auf dem ehemaligen Bourquin-Areal in Zürich-Altstetten weisen eine Gesamtfläche von rund 18 000 m² auf. Hier dient das Grundwasser als Energiequelle und ermöglicht die Wärmeversorgung mit 100 % erneuerbarer Energie.

Seit Herbst beliefert das ewz den Mobimo-Tower sowie das Gebäude Fifty-One mit Wärme. Weitere Gebäude im Escher-Wyss-Quartier werden zu einem späteren Zeitpunkt angeschlossen. Geplant ist eine Deckung des Wärmebedarfs mit 80 % erneuerbarer Energie.

1. Kraftwerksanlagen mit physischer Stromübernahme

	2009 GWh	Anteil in %	2010 GWh	Anteil in %	Veränd. 2009–2010 in %
--	-------------	----------------	-------------	----------------	------------------------------

1.1 Erzeugung aus eigenen hydraulischen Werken:

Kraftwerke an der Limmat					
Letten	23.2	0.5	22.4	0.5	-3.3 %
Höngg	8.7	0.2	8.5	0.2	-2.9 %
Wettingen	137.0	2.8	143.1	3.1	4.5 %
Kraftwerke Mittelbünden					
Tinizong	218.9	4.5	200.4	4.3	-8.4 %
Tiefencastel-Ost	139.9	2.8	158.9	3.4	13.6 %
Tiefencastel-West	86.7	1.8	86.8	1.9	0.1 %
Sils und Dotierturbine Solis	110.8	2.3	106.9	2.3	-3.5 %
Rothenbrunnen	180.5	3.7	199.7	4.3	10.6 %
Solis	25.2	0.5	22.1	0.5	-12.5 %
Bergeller Kraftwerke					
Castasegna	254.9	5.2	266.7	5.7	4.6 %
Bondo	19.2	0.4	15.9	0.3	-17.4 %
Löbbia (Albigna)	101.0	2.1	88.3	1.9	-12.6 %
Löbbia (Forno und Plancanin)	42.3	0.9	0.1	0.0	-99.8 %
Lizun	16.6	0.3	11.7	0.3	-29.3 %
Total 1.1	1364.8	27.8	1331.4	28.5	-2.4 %

1.2 Erzeugung aus Partnerwerken:

Hydraulische Werke					
AG Kraftwerk Wägital	51.7	1.1	70.0	1.5	35.3 %
Kraftwerke Oberhasli AG	374.6	7.6	349.8	7.5	-6.6 %
Blenio Kraftwerke AG	166.2	3.4	166.0	3.6	-0.1 %
Kraftwerke Hinterrhein AG	283.7	5.8	293.7	6.3	3.5 %
Zwischentotal hydraulische Werke	876.3	17.8	879.5	18.8	0.4 %
Kernkraftwerke					
AG für Kernenergiebeteiligungen	883.7	18.0	668.4	14.3	-24.4 %
Kernkraftwerk Gösgen-Däniken AG	1209.6	24.6	1204.5	25.8	-0.4 %
Zwischensumme Kernkraftwerke	2093.3	42.6	1872.9	40.1	-10.5 %
Total 1.2	2969.5	60.5	2752.4	58.9	-7.3 %

1.3 Erzeugung Dritter:

Anlagen erneuerbare Energien					
Wasserkraft	132.2	2.7	182.8	3.9	38.3 %
Photovoltaik (inkl. Solarstrombörse)	6.0	0.1	10.4	0.2	72.9 %
Windenergie	17.7	0.4	21.4	0.5	21.3 %
Biomasse (Biogas/Klärgas)	8.5	0.2	11.5	0.2	34.9 %
Brennstoffzelle	0.0	0.0	0.3	0.0	-
Zwischentotal Anlagen erneuerbare Energien	164.4	3.3	226.4	4.8	37.8 %
Anlagen nicht erneuerbare Energien					
Kehrichtverbrennungsanlagen	143.2	2.9	114.5	2.4	-20.1 %
Gas/Diesel	2.6	0.1	1.8	0.0	-28.9 %
Zwischentotal Anlagen nicht erneuerbare Energien	145.8	3.0	116.3	2.5	-20.2 %
Total 1.3	310.2	6.3	342.8	7.3	10.5 %

1.4. Total Energieerzeugung mit physischer Stromübernahme:

Total 1.1 bis 1.3	4644.5	94.6	4426.6	94.7	-4.7 %
--------------------------	---------------	-------------	---------------	-------------	---------------

2. Kraftwerksanlagen ohne physische Stromübernahme *

	2009 GWh	Anteil in %	2010 GWh	Anteil in %	Veränd. 2009–2010 in %
Wasserkraft					
Maggia Kraftwerke AG	170.1	3.5	151.9	3.2	-10.7 %
Windenergie					
Windpark Crussow (DE)	10.4	0.2	9.2	0.2	-11.0 %
Windpark Schermen (DE)	25.4	0.5	27.7	0.6	9.0 %
Windpark Dörmte (DE)	29.5	0.6	27.6	0.6	-6.6 %
Windpark Vogelsberg (DE)	8.9	0.2	11.7	0.3	32.4 %
Windpark Kleinbrembach (DE)	21.5	0.4	19.8	0.4	-8.0 %
Total 2	265.7	5.4	247.9	5.3	-6.7 %

* Hinweise:

- Maggia Kraftwerke: Die Produktion wurde wie in den Vorjahren vollständig an eine andere Gesellschaft abgetreten.

- Windparks: Zur Zeit wird die produzierte Energie der o.g. Windparks in das lokale Netz in Deutschland eingespielen. Dafür erhält ewz einen kostendeckenden Förderpreis. Zu einem späteren Zeitpunkt ist vorgesehen, den Strom zu importieren.

3. Total Energieerzeugung mit und ohne physische Stromübernahme

	2009 GWh	Anteil in %	2010 GWh	Anteil in %	Veränd. 2009–2010 in %
Total 1 + 2	4910.2	100.0	4674.5	100.0	-4.8 %

4. Energiehandel

	2009 GWh	Anteil in %	2010 GWh	Anteil in %	Veränd. 2009–2010 in %
--	-------------	----------------	-------------	----------------	------------------------------

4.1 Energiebeschaffung:

Bezug aus eigenen hydraulischen Kraftwerken	1 364.8	25.4	1 331.4	24.6	-2.4 %
Bezug aus Partnerwerken	2 969.5	55.3	2 752.4	50.8	-7.3 %
Bezug von Dritten	310.2	5.8	342.8	6.3	10.5 %
Handel	721.1	13.4	996.5	18.4	38.2 %
Total 4.1	5 365.6	100.0	5 423.0	100.0	1.1 %

4.2 Energieabgabe:

Abgabe an Netzbetreiber Zürich	3 044.4	56.7	3 057.6	56.4	0.4 %
Abgabe an Netzbetreiber Mittelbünden	125.9	2.3	124.6	2.3	-1.0 %
Abgabe an Netzbetreiber Bergell	1.0	0.0	1.1	0.0	7.9 %
Wiederverkäufer und Dritte	463.9	8.6	573.2	10.6	23.6 %
Abgabe Speicherpumpen	181.1	3.4	139.1	2.6	-23.2 %
Handel	1 549.4	28.9	1 527.5	28.2	-1.4 %
Total 4.2	5 365.6	100.0	5 423.0	100.0	1.1 %

Energiedienstleistungen per Ende 2010	
Bewilligte Projekte (Kredite)	231 673 000 Fr.
Total Investitionen (netto)	139 867 000 Fr.
Total Ertrag 2010 GF EDL inkl. interne Leistungen	28 975 000 Fr.
CO ₂ -Reduktion 2010	19 700 t
Energieverkauf 2010 (Wärme und Kälte)	161 GWh

4.4.5 Energievertrieb

In ihrer Betreuung und Beratung setzte die Abteilung Privatkunden den Schwerpunkt auf die Präsenz bei Quartierfesten. Sie informierte vor allem über Ökostrom und Energieeffizienz.

Die Abteilung KMU-Kunden hat den Verkauf von Ökostrom weiter gesteigert. Viele Ökostromkundinnen und -kunden haben wiederum die kostenlosen Ökostrom-Ausweise bezogen. Mit diesen Zertifikaten, Stickern und elektronischen Marken für Websites können die KMU auf ihr Engagement für die Umwelt aufmerksam machen. Auch die Zusammenarbeit mit den Grosskunden verlief erfreulich. Die attraktiven Stromprodukte, das gute Preis-Leistungs-Verhältnis und die umfangreichen Dienstleistungen des ewz trugen dazu bei, dass kein Unternehmen den Stromlieferanten gewechselt hat.

Strombedarf steigt weiter

Im vergangenen Jahr ist der Stromkonsum im Stadtgebiet nochmals um durchschnittlich 1,2% gestiegen. Den grössten Anstieg verzeichnete das Segment Grosskunden mit 2%.

Preissenkung Solarstrom

Die zunehmende Nachfrage nach Solarstrom ermöglicht es dem ewz, den Preis schrittweise weiter zu reduzieren. Seit dem 1. Juli kostet die Kilowattstunde Solarstrom neu 65 Rappen anstelle von bisher 75 Rappen. 32% der Kundinnen und Kunden sind dem Aufruf des ewz gefolgt, einen höheren Anteil Solarstrom zu beziehen. Weitere haben neu ein Ökostromprodukt gewählt oder den Ökostrom-Anteil erhöht.

Verkauf Stromprodukte	2009 Absatz * MWh	2010 Absatz * MWh
ewz.solartop (naturemade star)	6 277	7 492
Premium Solar (naturemade star)**	69	63
ewz.wassertop (naturemade star)	244 091	251 326
Premium Water (naturemade star)**	840	793
ewz.ökopower (naturemade star)	42 544	51 220
ewz.naturpower (naturemade basic)	1 560 649	1 607 592
ewz.mixpower	1 121 493	1 107 043

* Basis: Gelieferte Mengen Tarif im Kalenderjahr 2010 bzw. 2009.

Darstellungen in früheren Geschäftsberichten zeigten die abgerechnete Menge im Kalenderjahr.

** Ersatz Premium-Produkte durch ewz-Produkte bis 2011 vorgesehen.

Markt Graubünden

Seit Anfang 2010 haben die Kundinnen und Kunden im Bündnerland die Wahl zwischen fünf Stromprodukten. 70% haben sich für ein Produkt aus erneuerbaren Energien entschieden, das nach «naturemade star» oder «naturemade basic» zertifiziert ist.

Zur Förderung der Energieeffizienz hat der Markt Graubünden neu einen eigenen Energieberater. Aus dem Stromsparfonds wurden 900 000 Franken für Förderbeiträge ausgeschüttet.

4.4.6 Verteilnetz

Im Herbst startete der Feldversuch mit einer Flotte von fünf ewz-eigenen Smart-electric-drive-Fahrzeugen. Weitere fünf Fahrzeuge werden von anderen Dienstabteilungen eingesetzt. Zusätzliche Elektrofahrzeuge werden folgen.

Im Oktober bewilligte der Gemeinderat einen Kredit von knapp 10 Mio. Fr. für den Feldversuch mit Smart Meters für 5000 Kundinnen und Kunden.

Betrieb und Netzleitstelle Zürich

Die Anzahl der betrieblichen Schaltungen nahm erneut zu. Grund dafür war die rege Bautätigkeit, insbesondere in den Entwicklungsgebieten Zürich-West und Leutschenbach. Die Störungsstatistik zeigt ein bedeutend positiveres Bild als im Vorjahr, und es gab keine Grossstörung. Nach wie vor werden die meisten Störungen von Bauunternehmungen und Elektroinstallateuren beim Ausführen von Dritttaufträgen verursacht.

Seit Dezember ist das ewz ins schweizerische Polycor-Funk-Kommunikationsnetz integriert. Der Bereitschaftsdienst kann nun bei Grossstörungen oder Katastrophen mit den Blaulichtorganisationen von Stadt und Kanton Zürich kommunizieren. Als Infrastrukturbetreiber ist das ewz in den Führungsstab der Stadt Zürich eingebunden.

Das ewz verhandelte mit swissgrid über weitere Vereinbarungen und offerierte verschiedene Dienstleistungen. Bis die swissgrid-Netzleitstelle aufgebaut ist, wird das ewz weiterhin seine ehemaligen Schaltanlagen überwachen und fernsteuern.

Das Konzept zur Spannungsregulierung ist erfolgreich umgesetzt worden. Die Kosten für die Blindleistung sind um zwei Drittel gesunken.

Leitungen und Anlagen

Der Stadtrat bewilligte am 14. Juli den Kredit von 22,8 Mio. Fr. für die Erneuerung des Unterwerks Aubrugg. Beim Unterwerk Fällanden wurde der erste der beiden Transformatoren mit einer Leistung von 250 MVA in Betrieb genommen. Es ist erst der zweite Transformator dieser Leistungsklasse in der Stadt Zürich. Im umgebauten Unterwerk Herdern fand im September die Einweihung statt. Die Anlage stand der Bevölkerung zur Besichtigung offen.

Die Credit Suisse erhielt auf dem Gelände Uetlihof eine neue 22-kV-Kabelanlage. Die Realisierung des Projekts erforderte im Unterwerk Binz zwei neue Transformatoren, eine zusätzliche 22-kV-Schaltanlage sowie zahlreiche Leitungsbauten im Gebiet Wiedikon/Binz. Für das ewz.zürinet und andere Telecomprojekte hat das Verteilnetz wichtige Teilabschnitte geplant und ausgeführt.

Projekte Hochspannungsnetz

Mit dem Ersatz des konventionellen Erdseiles zwischen Bivio und Löbbia hat das ewz die letzte Lücke der Glasfaserverbindung Zürich–Bergell geschlossen.

Nächster Schritt für die geplante Freileitung zwischen Thalwil und Kilchberg ist die Plangenehmigung durch das Bundesamt für Energie. Sie wird Anfang 2011 erwartet.

Für den geplanten Leitungsumbau zwischen Innerkirchen und Hellbühl hat die Ingenieurgemeinschaft ewz/BKW Laserscanaufnahmen erstellt und mit dem Ausarbeiten eines Umweltberichts begonnen.

Netznutzung

Erstmals hat das ewz gemäss der neuen Strommarktgesetzgebung eine eigenständige Netzbetreiberrechnung veröffentlicht. Zudem erfolgte das Reporting der Kosten an die Regulierungsbehörde ElCom und die Publikation der Tarife mit den mehrwertsteuerbedingten Anpassungen für 2011.

Messtechnik

Die Abteilung Messtechnik hat erste 1600-Hz-Umformer der Rundsteueranlagen in den Unterwerken Frohalp und Drahtzug ausser Betrieb genommen. Der Umbau der Rundsteuerempfänger auf 317 Hz wird noch bis 2012 dauern.

Technik und Sicherheit

Die vor vier Jahren eingeführte Installateurentagung bewährt sich. Am 17. November begrüsst das ewz 385 Teilnehmende, darunter Elektroinstallateure, Planer, Vertreter der öffentlichen

Hand, EVU, Berufsfachschullehrer und Gäste. Die Schwerpunktthemen waren die Anwendung der Niederspannungs-Installations-Norm, der Elektromobilität und der Unfallverhütung im Bereich Personen- und Sachenschutz. Mit der detaillierten Mängelstatistik dokumentierte das ewz erneut, wie wichtig die Kontrolle der Elektroinstallationen ist, sei es in Bezug auf Personen- und Sachengefährdung, Schutzleiterunterbrüche oder Schutzleiter unter Spannung.

Elektroinstallationen

Die Abteilung Elektroinstallationen erstellte wiederum für verschiedenste sportliche, musikalische sowie kulturelle Grossanlässe in Zürich die provisorischen Stromanschlüsse. Eine spezielle Herausforderung war das Züri Fäscht. Das ewz erarbeitete die gesamte Elektroplanung und die Grobanschlüsse im Festareal, betrieb drei provisorische Trafostationen, schaltete die öffentliche Beleuchtung während der Feuerwerke aus, bot einen speziellen Bereitschaftsdienst und prüfte die Installationen auf ihre Sicherheit. Alle Anschlüsse konnten termingerecht bereitgestellt werden.

Verteilnetz Mittelbünden

Beim Verteilnetz Mittelbünden stand der Vollzug des Stromversorgungsgesetzes im Zentrum. Die Datenverwaltung der Energiezählwerte hat sich stabilisiert und ist nun vollumfänglich funktionsfähig. Die revidierten Tarife per 1. Januar 2010 hat das ewz erfolgreich umgesetzt. Mitte Jahr folgte die fristgerechte Publikation der Netzbetreiberrechnung mit den Tarifen für 2011, angepasst auf den neuen Mehrwertsteuersatz.

Die Planung für die 11-Kilovolt-Leitung von Tinizong bis Marmorera wurde weitgehend abgeschlossen. Nach der ersten

Störungen in den Verteilanlagen der Stadt Zürich	2008	2009	2010
Störungen, verursacht durch Überlastung	4	3	4
Steuerung	6	3	4
Armaturen und Anschlüsse	19	35	31
Materialfehler	3	5	7
Witterungseinflüsse	7	12	6
Beschädigung durch Dritte (Handwerkzeuge und Baumaschinen)	38	52	46
Natur, Tiere	4	6	4
Wasser, Feuer, Verschmutzung	2	1	1
Diverses	5	6	2
Unbekannte Ursache	4	3	5
Total	92	126	110

Störungen in den Übertragungsanlagen	2008	2009	2010
Erd- und Kurzschlüsse in benachbarten Netzen 220 kV, 380 kV	70	50	40
Erd- und Kurzschlüsse im ewz-Netz 150 kV	4	2	4
Teilunterbrüche in Zürich	4	2	0
Teilunterbrüche in Graubünden	40	33	20

Bei 8 der 110 Störungen fiel die Stromversorgung während höchstens 30 Minuten, bei 0 während 31 bis 60 Minuten und bei 102 länger als einer Stunde aus. Ab 2010 wird das 150 kV-Netz der Stadt Zürich in der Tabelle mitgeführt.

Auflage bei den Amtsstellen erfolgten Einsprachen gegen das Bauvorhaben. Das ewz hat deshalb den Verlauf der geplanten Freileitung angepasst. Nach einer weiteren öffentlichen Auflage 2011 wird das Eidgenössische Starkstrominspektorat über die Baubewilligung entscheiden.

Netzdienstleistungen

Daneben hat der Bereich Netzdienstleistungen auch breit gefächerte Dienstleistungen im Bereich Strom und Versorgungssicherheit angeboten und ausgeführt.

Das ewz wird die Spannung im Mittelspannungsnetz der Stadt Zürich in den kommenden Jahren von 11 kV auf 22 kV verdoppeln und so über das ganze Stadtgebiet vereinheitlichen. Bei jeder davon betroffenen Kundenanlage entwickelt das Geschäftsfeld Netzdienstleistungen eine individuelle Lösung, die den zukünftigen Kundenbedürfnissen Rechnung trägt. Bei einigen bestehenden Anlagen bedeutet dies den Abbruch und die Direktversorgung der Kundin oder des Kunden mit Niederspannung ab dem Verteilnetz. Bei den meisten Anlagen ist eine Aufrüstung für die neue Spannungsebene angezeigt, allenfalls auch ein Ersatz oder eine Erweiterung.

4.4.7 Telecom

Die Verhandlungen mit der Swisscom für die Kooperation beim Bau des Glasfasernetzes in Zürich wurden fortgesetzt. Beide Parteien haben dem erarbeiteten Kooperationsvertrag grundsätzlich zugestimmt. Die Unterzeichnung erfolgt, wenn auch die Wettbewerbskommission (Weko) die Zusammenarbeit gutgeheissen hat. Den überarbeiteten Leistungsauftrag für das Geschäftsfeld Telecom hat der Stadtrat bereits an den Gemeinderat überwiesen.

Neuer Leitungsanschlussvertrag

Im Hinblick auf die Kooperation mit Swisscom hat das ewz die Leitungsanschlussverträge für Hauseigentümerinnen und -eigentümer angepasst. Dabei galt es vor allem sicherzustellen, dass für die von Swisscom erschlossenen Liegenschaften dieselben Bedingungen gelten wie für diejenigen, die das ewz erschliesst. Basierend auf dem von den Zürcher Immobilienverbänden bereits gutgeheissenen Vertrag des ewz konnte eine landesweit einheitliche Lösung gefunden werden.

Neues Portfolio

In enger Zusammenarbeit mit den Stadtwerken von St. Gallen, Bern, Basel und Genf hat das ewz das Produktportfolio überarbeitet, harmonisiert und noch stärker an die Bedürfnisse der Endkundinnen und -kunden angepasst. Die Harmonisierung des Portfolios erlaubt es den verschiedenen Dienstleistungsbietenden, ihre Services in unterschiedlichen Gebieten zu vermarkten. Dadurch werden die Dienstleister wettbewerbsfähiger, und ihr Marktpotenzial weitet sich aus, was wiederum die Attraktivität der verschiedenen Fiber-to-the-Home (FTTH)-Netze für die Dienstleister steigert.

Betrieb

Das ewz hat alle Kundenbestellungen termingerecht in Betrieb genommen, und es waren keine nennenswerten Ausfälle von Services zu verzeichnen. Im Projekt Daten-Hub hat das ewz die verschiedenen Systeme und Datenquellen weiter konsolidiert

und Redundanzen reduziert. Hervorgehend aus einer Bakom-Arbeitsgruppe wurde ein Pilotprojekt für eine Exchange-Plattform gestartet. Diese soll als Schnittstelle zwischen verschiedenen regionalen und städtischen FTTH-Netzen dienen und allen interessierten Service-Providern für die Verbreitung ihrer Angebote offenstehen.

Kundenprojekte

Das ewz erhielt wiederum verschiedene Grossaufträge von Banken, Versicherungen und Telekommunikationsunternehmen. Auch das Wholesales-Geschäft entwickelte sich positiv. Erfreulicherweise finden sich darunter viele Projekte mit Neukunden. Das neu entwickelte und im Frühling lancierte Produkt ewz.LAN connect fand bei Service-Providern sowie bei mittleren und grossen Unternehmen Anklang. Entsprechend liegen die Bestellungseingänge für diesen neuen Services über den Erwartungen.

4.4.8 Dienstleistungen für die Stadt Zürich

Öffentliche Beleuchtung

Das ewz prüft laufend neue energiesparende Beleuchtungstechnik. Aus heutiger Sicht wird die Natriumhochdrucklampe in drei bis fünf Jahren von der LED-Technik abgelöst werden. Verschiedene Pilotanlagen sind in Zürich in Betrieb, aber die Lichteffizienz ist noch lange nicht ausgeschöpft. Ausserdem ist die heutige Reflektortechnik in absehbarer Zeit veraltet, bei neuen Hochglanzreflektoren ist jedoch das Streulicht an den Häuserfassaden noch zu gross. Nach erfolgreichen Versuchen mit bestehenden Reflektoren, elektronischen Vorschaltgeräten und Nachtabsenkungen wird das ewz 2011 eine solche Pilotanlage erstellen. Bis die neuen Techniken ausgereift sind, lässt sich so mit geringem Aufwand eine bedeutende Energieeinsparung erzielen.

Der Gemeinderat verlängerte den Kredit für den Plan Lumière bis Ende 2013. Er will mit diesem Plan Quartiere aufwerten und das Wohlbefinden der Bevölkerung durch gezielte Gestaltung mit Licht erhöhen.

Das ewz nahm ein Public-Private-Partnership-Projekt am Utoquai (Anleuchtung Gebäudefassaden) in Betrieb und realisierte das erste Plan-Lumière-Projekt beim Bau der Tramlinie 4 in Zürich-West, das sogenannte Leuchtenlager mit grünen LED-Bodeneinbauleuchten.



Touch-Table in der ewz-Energieausstellung.

Energieberatung

«Welcher Strom fliesst aus meiner Steckdose?» «Dusche ich zu heiss?» Diese und viele weitere Fragen lassen sich auf einer spannenden Entdeckungsreise durch die neu eröffnete Energieausstellung im ewz-Kundenzentrum am Beatenplatz in Zürich beantworten. Sogenannte Touch-Tables erklären das Thema Energie interaktiv und spielerisch.

Die Energieberatung erarbeitet im Auftrag von Unternehmen Zielvereinbarungen zur Energieeffizienz. Dies sind langjährige Verträge mit dem Kanton Zürich. Energieeffiziente Unternehmen profitieren vom ewz-effizienzbonus, einem Rabatt von 10 % auf Wirkenergie und Leistung. Das ewz konnte z. B. das Schweizer Fernsehen für eine Zielvereinbarung gewinnen. Das Unternehmen verpflichtete sich, den Jahresenergieverbrauch innerhalb von 11 Jahren um 4,2 GWh zu senken.

ewz-effizienzbonus

Im Jahr 2010 haben 9,5 % der teilnahmeberechtigten Unternehmen (Tarif B und C) vom ewz-effizienzbonus profitiert. Zusammen verbrauchten sie 59 % der abgesetzten Energiemenge im Tarif B und C. Ausserdem bezogen sie über 74 % der Ökostromprodukte im Tarif B und C. Bei acht Unternehmen musste der Effizienzbonus sistiert werden, da sie die Ziele in den letzten drei Jahren nicht erreicht haben.

Nach Ablauf eines Jahres kann die Wirkungsanalyse des Vorjahres erstellt werden: Im Jahre 2009 betrug die Einsparwirkung stromseitig 17,5 GWh und wärmeseitig 8,6 GWh. Insgesamt wurden 2009 in der Stadt Zürich 12,6 Mio. Fr. Effizienzbonus ausgeschüttet. Damit belaufen sich 2009 die Kosten pro eingesparte Kilowattstunde Energie auf knapp 10 Rp./kWh.

Stromsparfonds

Ungeachtet der Wirtschaftskrise hat das ewz mehr Beitragsgesuche für den Stromsparfonds erhalten als im Vorjahr. Die Summe der bewilligten Förderbeiträge liegt bei 9,9 Mio. Fr. für insgesamt 462 Projekte (2007: 255, 2008: 267, 2009: 380). Die Summe der ausbezahlten Beiträge hat abermals eine neue Höchstmarke erreicht.

Da die ewz.solarstrombörse im Jahr 2010 keine neuen Anlagen ausgeschrieben hat, wurden nur noch gut 20 % der Fördergelder für die Stromproduktion aus erneuerbaren Quellen eingesetzt. Für Anlagen und Massnahmen für elektrische Verbrauchsminderung hat der Fonds mehr als das Doppelte des Vorjahrs ausbezahlt und in diesem Bereich mit knapp 20 % einen neuen Rekord erzielt. Rund 40 % der Fördergelder wurden für Anlagen verwendet, die Umgebungs- und Abwärme nutzen, wie zum Beispiel Wärmepumpen und Sonnenkollektoranlagen. Die restlichen Gelder flossen in Forschungs- und Entwicklungsarbeiten sowie in die Energieberatung des Gesundheits- und Umweltdepartements.

Im Rahmen der Stromsparfonds-Aktion «Kühlgeräte A+++» förderte das ewz 3135 Kühlgeräte mit dem besten Label A+++ (2009: 1058). Bei der Aktion Wärmepumpen-Wäschetrockner wurden 878 Geräte finanziell unterstützt (2009: 803) und bei der Aktion für energieeffiziente Kaffeemaschinen 1045 Geräte (2009: 636).

4.4.9 Mitarbeitende

Beim ewz stehen viele Pensionierungen von Fachkräften an. Daher fördert das ewz seit 2009 gezielt Nachwuchskräfte auf zukünftige Kaderfunktionen hin. Damit die Entscheidungsgrundlage für interne Bewerberinnen und Bewerber objektiv und transparent ist, hat das ewz den internen Beförderungsprozess mit verschiedenen Selektions- und Entwicklungsinstrumenten standardisiert.

Erfolgreiches Case Management

Von verschiedener Seite werden hohe Ansprüche an die Mitarbeitenden gestellt – im privaten Bereich wie auch im Berufsleben. Nicht alle Menschen sind diesen Mehrfachbelastungen gewachsen. Das ewz nimmt seine Rolle als verantwortungsvoller und sozialer Arbeitgeber wahr und bietet seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit einer neutralen Sozialberatung eine vertrauliche und unterstützende Ansprechstelle für ihre Probleme.

Wenn Mitarbeitenden eine Langzeitabsenz oder Invalidität droht, wird das Case Management beigezogen. Eine Case Managerin und ein Case Manager unterstützen die Mitarbeitenden und deren Vorgesetzte bei einer möglichst raschen Reintegration in den Arbeitsprozess oder einer Neuorientierung, wenn eine Weiterbeschäftigung nicht möglich ist. Im Berichtsjahr kam es zu 56 Erstkontakten; mit 20 Personen fanden mehrere intensive Beratungsgespräche statt. Das Case Management hat sich beim ewz gut etabliert und trug dazu bei, dass für mehrere Betroffene gute Lösungen zur Weiterbeschäftigung gefunden wurden.

Vermeehrt jüngere neue Mitarbeitende

Im Wettstreit um technische Fachkräfte hat das ewz verschiedene Trümpfe, welche die Personalsuche erleichtern. Das positive Image, das Engagement bei Sport- und Kulturevents, das Mitwirken bei zukunftsgerichteten Forschungsprojekten und die Präsenz an Fachhochschulen wirken sich positiv auf die Personalsuche aus. Im Jahr 2010 hat das ewz anstelle von erfahrenen Fachkräften vermehrt junge, gut ausgebildete Leute oder Studienabsolventen eingestellt. Diese werden ihren Fähigkeiten entsprechend gefördert und insbesondere in fachlichen Themen on-the-job ausgebildet. Die Anzahl der 20- bis 30-Jährigen hat innert fünf Jahren um beachtliche 79 % zugenommen.

4.4.10 Finanzielles

Das ewz hat als eines der wenigen Energieversorgungsunternehmen in der Schweiz im Zuge der Umsetzung des neuen Stromversorgungsgesetz (StromVG) seine Tarife nicht erhöht. Auch im Berichtsjahr hat es auf die Verrechnung der nationalen Abgaben (Kostendeckende Einspeisevergütung, Zuschlag Übertragungsnetz) an die Kundinnen und Kunden verzichtet. Ausserdem profitierten die Stromkundinnen und -kunden weiterhin von einem 15 %-Bonus auf dem Rechnungsbetrag.

Die Gesamtleistung beträgt rund 732,7 Mio. Fr. und liegt rund 131,2 Mio. Fr. oder 15,2 % unter dem Vorjahreswert. Letzterer enthält aufgrund der geänderten Rechnungslegung im Zusam-

menhang mit der Umsetzung des StromVG einen einmaligen Sondereffekt von 105,9 Mio. Fr. Bereinigt um diesen Sondereffekt beträgt der Rückgang 25,3 Mio. Fr.

Der Betriebsaufwand liegt bei rund 632,9 Mio. Fr. und damit rund 27,6 Mio. Fr. über dem Vorjahr. Die grösste Steigerung erfolgte bei den Abschreibungen mit 12,5 Mio. Fr. Die Investitionen der Vorjahre in Euro mussten aufgrund des stark gesunkenen Eurokurses wertkorrigiert werden. Der höhere Personalbestand führte zu einer Zunahme des entsprechenden Aufwands um 5,2 Mio. Fr.

Insgesamt weist das ewz ein Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern von 99,8 Mio. Fr. aus. Im Vorjahr betrug das Ergebnis 258,6 Mio. Fr. Auch ohne den erwähnten Sondereffekt von 2009 liegt das Betriebsergebnis deutlich unter demjenigen des Vorjahres.

Die Gewinnablieferung an die Stadtkasse beträgt 72,1 Mio. Fr. und liegt um 9,5 Mio. Fr. unter demjenigen des Vorjahres.

Das ewz tätigte Investitionen in der Höhe von 144 Mio. Fr., 24 Mio. Fr. weniger als im Vorjahr.

4.5 Verkehrsbetriebe

4.5.1 Aufgaben

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) sind neben den SBB der grösste Anbieter von Transportdienstleistungen im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Als integriertes Unternehmen planen sie das Angebot, erbringen Fahrdienstleistungen, erneuern die Infrastruktur und warten die Fahrzeuge. Als kompetenter Partner für den öffentlichen Verkehr arbeiten die VBZ eng mit anderen städtischen und kantonalen Dienststellen zusammen, insbesondere mit der Dienstabteilung Verkehr und dem Tiefbauamt der Stadt Zürich bei der Umsetzung der städtischen Mobilitätsstrategie.

Die VBZ bieten als Mittel- und Feinverteiler den Menschen in der Stadt Zürich und der umliegenden Region im Limmattal, am Unteren Zimmerberg und am Unteren Pfannenstiel sowie im Mittleren und Oberen Glattal eine qualitativ hochstehende Versorgung mit dem öffentlichen Nahverkehr – während 365 Tagen im Jahr, mindestens 20 Stunden am Tag. Sie tragen ausserdem die Verantwortung für die Betriebsführung der Forchbahn AG, der UBS Polybahn AG, der Dolderbahn-Betriebs-AG sowie der Stiftung Behindertentransporte Zürich (BTZ). Im

Auftrag der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) erbringen sie die Fahrleistungen für die Glattalbahn.

4.5.2 Jahresschwerpunkte

Am meisten Aufmerksamkeit erregte im Berichtsjahr der Einbau der neuen Gleisanlage am Escher-Wyss-Platz. In einer sehr intensiven Bauphase während den Sommerferien wurde eine komplett neue Gleisanlage erstellt, ein Bestandteil des Grossprojektes Tram Zürich-West. Zahlreiche Mitarbeitende der VBZ und von Drittfirmen waren im Einsatz. Die Zusammenarbeit aller Beteiligten verlief ausgezeichnet.

Bei der Fahrzeugflotte konnte die Ablieferung der Cobra-Trams abgeschlossen werden, und die Mirage-Fahrzeuge hatten ihren letzten Kurseinsatz. Seit dem Fahrplanwechsel 2010 verkehrt nun mindestens jeder zweite Kurs niederflurig – mit Ausnahme der Linien 5, 8 und 15.

Auch die nächste Tramgeneration war ein Thema: zwei weitere Fahrzeugtypen waren auf Zürcher Schienen in einem Testbetrieb im Einsatz.

4.5.3 Kennzahlen Fahrgäste und Angebot

	2008	2009	2010
Fahrgäste in Mio. (EinsteigerInnen)	317.98*	315.02*	318.37
Personen-km	630.41*	617.45*	625.89
Fahrleistungen VBZ Stadt in Mio. Wagen-km	29.241	29.147	27.872
Fahrleistungen VBZ Region in Mio. Wagen-km	2.022	2.492	2.586
Fahrleistungen Transportbeauftragte in Mio. Wagen-km	4.702	4.700	4.690
Linienlänge Stadtnetz	288.5	283	270.6
Linienlänge Regionalnetz	219.1	235	249.6
Linienlänge Nachtbuslinien	187.5	161.1	179.8
Schienefahrzeuge	313	304	272
Busse (Niederflur)	261 (208)	236 (189)	233 (183)

* Fahrgastzahlen ohne Nachtnetz

4.5.4 Unternehmensentwicklung

Fahrzeugflotte

Die Cobra-Flotte ist vollständig. Seit Mai verkehren alle 88 Fahrzeuge auf dem VBZ-Netz. Damit weist die Tramflotte fast zur Hälfte Niederflurfahrzeuge auf. Seit dem Fahrplanwechsel 2010 sind nun auf allen Linien – ausgenommen die Linien 5, 8 und 15 – mindestens 50 % der Fahrzeuge niederflurig. Auf den Linien 6 und 10 fahren ausschliesslich Niederflurfahrzeuge.

Gleichzeitig hatte das Mirage-Tram seinen letzten Einsatz. Die erste Fahrt eines Mirage-Trams fand am 1. April 1966 auf der Linie 7 statt; die 90 Fahrzeuge waren über 40 Jahre stets zuverlässig unterwegs. Der Grossteil der Mirage-Trams wurde nach Winnitsa (Ukraine) abgegeben.

Im Oktober wurde die Ausschreibung für zwölf neue Doppelgelenktrolleybusse und 21 neue Gelenktrolleybusse publiziert, welche die noch im Einsatz stehenden Hochflurbusse ersetzen werden.



Mirage-Trams waren über 40 Jahre zuverlässig unterwegs.

Weiter im Liniennetzkonzept 2025

Die Bauarbeiten für das Tram Zürich-West schreiten planmässig voran. Das Projekt ist finanziell, qualitativ und terminlich auf gutem Weg. Im Dezember waren drei Viertel aller Gleise verlegt. Auch die Rohbauten aller Haltestellen – ausgenommen «Schiffbau» – wurden erstellt. Die Arbeiten für die Tramverbindung Hardbrücke sind ebenfalls auf Kurs.

Tramcastings

Nachdem 2009 bereits ein gelbes Basler Tram vom Typ «Tango» auf der Linie 7 im Einsatz war, folgten im Berichtsjahr zwei weitere Besucher: Zuerst war das rote Berner «Combino»-Tram zu Gast auf Zürcher Schienen, später im Jahr folgte das grün-beige «Flexity Outlook» aus Augsburg. Auch bei diesen beiden Fahrzeugen verlief der Testbetrieb problemlos, und die

Zürcher Fahrgäste vergaben in der Umfrage gute Noten. Die Erkenntnisse aus dem Probetrieb fliessen in die anstehende Trambeschaffung mit ein.

20 Jahre ZVV

Im Mai feierte der ZVV sein 20-Jahr-Jubiläum. Die Gründung des Zürcher Verkehrsverbunds im Jahr 1990 war eine Premiere – der ZVV war und blieb der einzige Verkehrsverbund der Schweiz. Während die anderen Verkehrsunternehmen höchstens in Tarifverbänden organisiert sind, koordiniert und entwickelt der ZVV das Verkehrsangebot, regelt die Finanzierung und übernimmt das strategische Marketing. Im rund 50 Verkehrsunternehmen umfassenden Verkehrsverbund sind die VBZ eines der acht marktverantwortlichen Unternehmen (MVU).

Sommerbaustelle am Escher-Wyss-Platz

Während der Sommerferien wurde im Drei-Schicht-Betrieb an der Grossbaustelle Escher-Wyss-Platz gearbeitet: 20 Weichen sowie 1,1 Kilometer Gleise und Fahrleitungen wurden eingebaut. Die Gleisanlage verbindet die Trampuren in der Limmat- und der Hardturnstrasse mit denjenigen auf der Wipkingenbrücke und in der Hardstrasse. Zusammen mit der neuen Depotzufahrt Hard umfasst sie 27 Weichen und 2,1 Kilometer Gleise. Der Trambetrieb zwischen Hauptbahnhof und Escher-Wyss-Platz (Linie 4) bzw. Frankental (Linie 13) war für fünf Wochen eingestellt. Die Arbeiten verliefen planmässig.

Neue Wege in der Personalrekrutierung

Nachdem die Rekrutierung von Busfahrern in Deutschland bereits letztes Jahr für ein grosses Echo gesorgt hatte, haben die VBZ-Personalverantwortlichen auch in diesem Jahr neue Wege im Personalmarketing beschritten. Die VBZ setzen auf das Medium Internet und die darauf veröffentlichten Jobvideos, in denen sich die Vorgesetzten der VBZ «live» selber bei den potenziellen Mitarbeitenden bewerben.

30 ZVV-Ticketautomaten in Betrieb

Nachdem die ersten vier Ticketautomaten 2009 in Betrieb genommen wurden, konnte im Sommer 2010 der Pilotbetrieb mit 30 Automaten gestartet werden. Sie werden von den Fahrgästen gut akzeptiert. Der Lieferant konnte die Software-Probleme im Hintergrundsystem reduzieren, so dass im Dezember weitere 720 Automaten bestellt wurden.

Inbetriebnahme der 3. Etappe der Glattalbahn

Auf den Fahrplanwechsel wurde die dritte und letzte Etappe der Glattalbahn in Betrieb genommen. Die Linie 12 verkehrt im 15-Minuten-Takt zwischen dem Bahnhof Stettbach und dem Flughafen Zürich. Die VBZ erbringen die Fahrleistungen im Auftrag der VBG.

Abfahrtsanzeiger ergänzt um Niederflurinformation

Ende Berichtsjahr waren 52 Haltestellen im VBZ-Netz mit Abfahrtsanzeigern ausgerüstet. Total waren 146 dynamische Haltestellenanzeiger in Betrieb, auf denen niederflurige Tramfahrzeuge seit dem Fahrplanwechsel neu durch ein Rollstuhl-Symbol gekennzeichnet sind. Die Einrichtung der Haltestellen mit dynamischen Anzeigern wurde grösstenteils abgeschlossen, einzelne Haltestellen werden im Rahmen von Umbauten oder Erneuerungen nachgerüstet.

4.5.5 Nutzen für die Kundschaft

Netz- und Marktentwicklung Stadt

Liniennetzentwicklung 2025

Die Tramprojekte der Liniennetzentwicklung 2025 werden zielgerichtet weitergeführt:

- Die Vorstudie für die Tramverbindung Hardbrücke wurde abgeschlossen und das Vorprojekt erstellt.
- In der Volksabstimmung vom November 2010 hat der Souverän sowohl Volksinitiative als auch Gegenvorschlag zum «Rosengartenram» abgelehnt. Stadt und Kanton Zürich stellen sich hinter eine gemeinsame Lösung für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr am Rosengarten. In diesem Sinne werden die laufenden Arbeiten auch 2011 weitergeführt.
- Im Zusammenhang mit der Projektierung der Limmattalbahn hat sich die Stadt Zürich weiterhin für eine gute Anbindung der Bahn ans städtische Tramnetz am Bahnhof Altstetten eingesetzt und begonnen, ein Betriebs- und Gestaltungskonzept im Raum Altstetten zu erarbeiten.
- Die Vorstudie für die Linienführung der Tramtangente Süd zwischen Albisriederplatz und Laubegg wurde abgeschlossen und von der Strategieguppe Entwicklung (SGE) und der Delegation für stadträumliche Fragen (DsF) genehmigt. Mit dem Eintrag im Richtplan und der Festsetzung der Baulinien ist die Raumsicherung für die künftige Tramtangente Süd weiterhin gewährleistet.
- Die Anlagenstrategie der VBZ-Züri-Linie wurde abgeschlossen und von den zuständigen Behörden genehmigt. Damit ist neben der künftigen Liniennetzentwicklung auch die Entwicklung der rückwärtigen Infrastruktur der VBZ in den nächsten Jahren definiert.

Positionspapiere Mischverkehr auf Tramstrecken, Kernfahrbahnen und Tempo-30-Zonen

Im Rahmen von Strassenbauprojekten geben die Themen Mischverkehr, Kernfahrbahnen und Tempo-30-Zonen oftmals Anlass zu Diskussionen. Daher haben die VBZ die Anforderungen aus Sicht des öffentlichen Verkehrs in Positionspapieren festgehalten und den städtischen Dienststellen vorgestellt, um bei allen Beteiligten vermehrt Verständnis für die Anliegen des öffentlichen Verkehrs zu wecken.

Vorstudien für Erneuerungskonzepte

Die Vorstudien für die laufenden Erneuerungsprojekte des Tiefbauamts wurden von den VBZ und den übrigen städtischen Dienststellen wiederum eng begleitet. Neben den betrieblichen Anforderungen der VBZ und den Anliegen der Behinderten sind jeweils auch Bedürfnisse wie die Aufwertung von Quartierzentren, die Gestaltung, die Verkehrssicherheit und der Langsamverkehr zu berücksichtigen. Mit den zunehmenden Anforderungen erhöht sich auch der Platzbedarf, und es wird in einzelnen Fällen schwieriger, eine gemeinsame Lösung zu finden.

Verkehrskonzepte im Umfeld des Bahnhofs Oerlikon

Die verschiedenen Projekte des ÖV-Konzepts im Umfeld des Bahnhofs Oerlikon werden weiterbearbeitet. Die Projektierung des Bahnhofplatzes Süd geht ihrem Abschluss entgegen. Die Planungen im Zusammenhang mit dem Bau der Gleise 7 und 8 der SBB wurden fortgesetzt. Der Kredit für die

Quartieranbindung Ost wurde in der Volksabstimmung im November 2010 durch den Souverän genehmigt und erlaubt die Weiterführung der zugehörigen Planungen. Verschiedene Buslinienführungen und Bushaltestellen im Umfeld des Bahnhofs Oerlikon wurden auf deren Machbarkeit hin untersucht und bewertet.

Durchmesserlinie/Bahnhof Löwenstrasse

Im Hinblick auf die bevorstehende Eröffnung der Durchmesserlinie (DML) wurde eine Studie in Auftrag gegeben, welche die Auswirkungen der DML auf das VBZ-Liniennetz abklären und den Handlungsbedarf der nächsten Jahre definieren soll. Eine kurzfristige Erschliessung der Passage Sihlquai durch eine Tram- oder Buslinie drängt sich nicht auf, eine mittel- bis langfristige Anbindung soll aber im Rahmen der Langfristplanung in einem grösseren Zusammenhang untersucht werden.

Umlegung der Trolleybuslinie 31 in die Lagerstrasse

Zur besseren Erschliessung der Europaallee soll die Trolleybuslinie 31 im Abschnitt zwischen Sihlpost und Hohlstrosse von der Militärstrasse/Feldstrasse in die Lagerstrasse-Neufrankengasse umgelegt werden. Die Planung wurde vorangetrieben und ein Kreditantrag für die erforderlichen Vorinvestitionen beim ZVV eingereicht.

Erweiterung Kunsthaus Zürich

Im Rahmen der Vorstudien für Platzgestaltung und Verkehrsführung am Heimplatz formulierten die VBZ die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs und nahmen die Interessen der Fahrgäste bei der Umsetzung der Projekte wahr.

Direktbus Witikon-Stadtzentrum

Die Motion für eine direkte Busverbindung von Witikon ins Stadtzentrum vom 31. Januar 2007 wurde im Juni termingerecht beantwortet. Der Stadtrat stellte den Antrag, auf das Begehren zu verzichten und die Motion als erledigt abzuschreiben.

Angebot

Der Fahrplanwechsel vom Dezember trug auf den Tramgleisen insbesondere den Bedürfnissen mobilitätsbehinderter Personen Rechnung. Im weiteren Netz bieten grössere Fahrzeuge, Fahrplanverdichtungen oder Entlastungsbusse mehr Komfort für die Reisenden. Mehrere neue Linienführungen verbessern überdies das bisherige Angebot in Urdorf und Dietikon.

Neuerungen im Stadtnetz

Einfacherer Zugang für mobilitätsbehinderte Personen: Seit 2010 stehen alle 88 Cobra-Tramzüge vollzählig im Einsatz. Damit weist die Tramflotte fast zur Hälfte Niederflurfahrzeuge auf. Auf den Tramlinien 6 und 10 fahren ausschliesslich Niederflurfahrzeuge. Sie werden damit den Bedürfnissen mobilitätsbehinderter Passagiere vollständig gerecht. Bei den Tramlinien 2, 3, 4, 7, 9, 11, 13 und 14 sind mindestens 50% der Fahrzeuge niederflurig. Spontan Reisende dürfen sich darauf verlassen, dass mit wenigen Ausnahmen jede zweite Fahrt mit einem Niederflurfahrzeug stattfindet. Lediglich auf den Linien 5, 8 und 15 werden sie nicht eingesetzt, weil fast alle Haltestellen auch von andern Linien bedient werden. Der Online-Fahrplan gibt Auskunft über die mit Niederflurfahrzeugen geplanten Fahrten. So können mobilitätsbehinderte Personen ihre Reise



Dank niederflurigen Trams wird der Zugang für Mobilitätsbehinderte einfacher.

besser planen. Wo vorhanden, wird ausserdem auf den elektronischen Abfahrtsanzeigen auf die Niederflurigkeit hingewiesen.

Linie 38: Damit der Mittagskurs der Linie 38 besser an die Schulzeiten des Schulhauses Bläsi am Meierhofplatz angepasst ist, erfolgt die Abfahrt neu um 11.55 Uhr ab Schützenhaus Höngg.

Linie 39: Die neue Haltestelle Schanzackerstrasse der Linie 39 erschliesst neu das Altersheim Oberstrass.

Linie 40: Die Endhaltestelle der Linie 40 liegt neu an der Glaubtenstrasse anstatt wie bisher beim Rebhüsli. Die Fahrgäste erhalten dadurch Anschlüsse an weitere Buslinien. Zudem halten die Busse zusätzlich beim Radiostudio. In den Nebenverkehrszeiten verkehrt der Bus im 30-Minuten-Takt.

Linie 46: Zwei Entlastungsbusse verschaffen den Reisenden der Linie 46 mehr Luft. Die zusätzlichen Busse fahren in den Hauptverkehrszeiten morgens ab Lehenstrasse Richtung Hauptbahnhof.

Für die Sicherung des Schulwegs wurde die Regensdorferstrasse umgestaltet. Dabei wurde die Lage der Haltestelle Segantinistrasse verschoben. Da sie neu dicht an der Haltestelle Segantinistrasse Nord liegt, wurde diese aufgehoben.

Linien 61/62: Die neue Linie 61 fährt nach Mühlacker und die Linie 62 nach Unteraffoltern. Bisher ist die Linie 62 diese Routen alternierend gefahren. Mit dieser Aufteilung auf zwei Linien werden Missverständnisse rund um das Endziel der Busse vermieden.

Linien 64/75: Zwecks besserer Verteilung der Fahrgäste auf die Linien 64 und 75 wird die Abfahrtszeit der Linie 64 ab Bahnhof Oerlikon und ab Maillartstrasse um wenige Minuten verschoben.

Linie 70: Auf Wunsch der Fahrgäste verschieben sich die Abfahrtszeiten der Buslinie 70 abends um 2 ½ Minuten nach hinten. So kann der Bus nach 20.28 Uhr die Ankunft der Linie 7 an der Haltestelle Morgental abwarten und den Anschluss stadtauswärts sicherstellen.

Linien 89/95: Um die Arbeitsplätze zwischen Sihlcity und Bahnhof Altstetten optimal bedienen zu können, fährt die Linie 89 auf dieser Strecke während der Hauptverkehrszeiten alle 7 ½ Minuten. Jeder zweite Bus fährt weiter bis zur Endhaltestelle Heizenholz, so dass auf diesem Abschnitt alle 15 Minuten eine Verbindung besteht. In den Nebenverkehrszeiten wird die

gesamte Linie weiterhin im 15-Minuten-Takt bedient. Die Linie 89 bietet im Frankental Anschluss an die Linie 485. Damit besteht eine attraktive Verbindung von Altstetten ins Furtal. Die Linie 95 ergänzt die Linie 89 auf dem Abschnitt Freilager-Bahnhof Altstetten zu den Hauptverkehrszeiten im 7 ½-Minuten-Takt. So besteht insgesamt alle 3 ¼ Minuten eine Verbindung zwischen Kappeli und dem Bahnhof Altstetten.

Neuerungen im Mittleren und Oberen Glattal

Linie 743: Die Linie wird von Montag bis Freitag morgens um 6.32 und 7.02 Uhr ab Fällanden, Neuhaus, in Richtung Stettbach durch zusätzliche Fahrten verstärkt. Zusätzlich wurde die Umsteigeverbindung an der Haltestelle Fällanden, Gemeindehaus, auf die Linie 786 nach Benglen und Pfaffhausen optimiert.

Linie 744: Die Linienführung der Linie 744 wird im Gebiet Scheuren leicht angepasst. Mit der verschobenen Haltestelle Scheuren, Station, werden Umwege vermieden, und den Fahrgästen bleibt genügend Zeit, auf die Forchbahn umzusteigen.

Linie 751: Die bisher provisorische Linienführung im Sonnental hat sich bewährt und wird definitiv beibehalten. Damit kann die Stausituation vor der Einmündung in die Zürichstrasse umfahren werden. In der Nebenverkehrszeit verschieben sich die Abfahrten und Ankünfte der Linie 751 um 15 Minuten. Dadurch ergibt sich am Bahnhof Stettbach neu der Anschluss an die S12 Richtung Zürich. Der Fahrplan in der Hauptverkehrszeit bleibt unverändert.

Linien 753/786: Die Fahrzeiten wurden in Vorbereitung einer Grossbaustelle in Fällanden leicht angepasst.

Linie 786: Die Abfahrtszeiten der Linie 786 ab Fällanden, Industrie, wurden angepasst, so dass die Fahrgäste in Fällanden, Gemeindehaus, von der Linie 743 aus Stettbach auf die Linie 786 nach Benglen und Pfaffhausen umsteigen können.

Linien 748, 752, 754, 760, 787 und 796: Diese Linien werden neu durch die VBG betreut.

Neuerungen im Limmattal

Das Industriegebiet Bergermoos bietet viele Arbeitsplätze. Deshalb fahren die VBZ mit grösseren Bussen hin. In Birmensdorf konnte mit der neuen Linie 314 eine direkte Verbindung zum Bezirkshauptort Dietikon geschaffen werden.

Die Buslinien im Limmattal sind fein aufeinander abgestimmt. Das neu strukturierte Liniennetz in Dietikon und Urdorf erlaubt es, die obigen Massnahmen für alle Fahrgäste sinnvoll umzusetzen.

Linie 301: Die Linie 301 wird auf den Abschnitt Oetwil a.d.L.–Dietikon, Bahnhof, gekürzt. So werden die Anschlüsse an die S-Bahnen sichergestellt. Die bisherige Strecke wird durch die neue Linie 311 bedient.

Linie 303: Das Angebot der Linie 303 wurde noch besser auf die Ladenöffnungszeiten des Shopping-Centers ausgerichtet. Vier zusätzliche Fahrten ergänzen den Fahrplan, dafür wurden weniger nachgefragte Fahrten aufgehoben.

Linie 304: Die Linie 304 wurde auf den Abschnitt Frankental–Dietikon Bahnhof gekürzt. So werden die Anschlüsse an die S-Bahnen sichergestellt.



Das neue Liniennetz im Limmattal.

Linie 305: Die Abfahrtszeiten der Linie 305 wurden besser auf die Schulzeiten abgestimmt. Der bisherige Umweg über Stelzenacker entfällt beim letzten Kurs am Abend.

Linie 306: Die letzte Abfahrt ab Bahnhof Dietikon ist neu um 0.05 Uhr.

Linie 308: Die Linie 308 wurde bis Oberurdorf verlängert.

Linie 309: Die Betriebszeiten der Linie 309 wurden den verlängerten Ladenöffnungszeiten und der gestiegenen Nachfrage angepasst. In den Hauptverkehrszeiten werden neu zwei Gelenkbusse eingesetzt. Der 10-Minuten-Takt wurde besser auf die Pendlerzeiten abgestimmt.

Linie 311: Die neue Linie 311 führt von Dietikon Bahnhof nach Urdorf Weihermatt. Sie übernimmt die Erschliessung der bisherigen Linie 301 im südlichen Limmattal.

Linie 314: Die neue Linie 314 führt von Dietikon Bahnhof via Bergermoos nach Birmensdorf Bahnhof. Sie übernimmt den Teil der bisherigen Linien 304 und 321 im südlichen Limmattal. Damit wird Birmensdorf während der Hauptverkehrszeiten ohne Umsteigen mit dem Bezirkshauptort Dietikon verbunden. Das Industriegebiet Bergermoos/Ristet wird mit grösseren Fahrzeugen bedient.

Linie 321: Die Linie 321 wurde aufgehoben.

Linie 323: Die Abfahrtszeiten der Linie 323 wurden um wenige Minuten verschoben, so dass die Anschlüsse auf die Tramlinie 13 im Frankental gewährleistet sind.

Neuerungen am Unteren Pfannenstiel

Linie 912: Während der Hauptverkehrszeiten fahren auf der Linie 912 seit Ende August zwei Gelenkbusse, womit dem Bedarf nach höheren Kapazitäten Rechnung getragen wurde.

Neuerungen am Unteren Zimmerberg

Linien 161 und 165: Das Krankenhaus Sanitas ist durch die im letzten Jahr eingeführte Linie 185 erschlossen. Deshalb bedient die Linie 161 neu auch nach 21 Uhr nunmehr die Strecke Zürich, Bürkliplatz–Kilchberg, Kirche. Die Fahrzeiten der Linien 161 und 165 wurden um wenige Minuten angepasst, wodurch in Rüschiikon die Anschlüsse an die S8 Richtung Pfäffikon und die S24 Richtung Zürich gewährleistet sind. Zudem gibt es einen zusätzlichen Kurs um 19.05 Uhr ab Bürkliplatz, Richtung Rüschiikon, Merisbrunnen. So haben die Fahrgäste zwischen Bürkliplatz und Stadtgrenze abends von 16 bis 19.30 Uhr alle 7½ Minuten eine Busverbindung.

Linien 161/165/N15: Die Busse stadteinwärts erhielten ab Fahrplanwechsel eine eigene Spur. Deshalb wurden die zwei Haltestellen Schweizer Rück und Rentenanstalt in den Mythenquai verlegt. Die Fahrzeuge der Linien 161, 165 und N15 stehen so weniger im Stau, und die Fahrgäste sind schneller am Ziel.

Linie 163: Die drei neuen Haltestellen Obere Hornhalde, Emilienheim und Breitloo verbessern die Erschliessung des Quartiers. Um die Haltestellen optimal bedienen zu können, wendet die Linie 163 neu über die Stockenstrasse statt wie bisher an der Haltestelle Neubühl. Die Haltestelle Neubühl wird nur noch von der Linie 66 bedient. Die Strecke zwischen der neuen Haltestelle Obere Hornhalde und Neubühl beträgt zu Fuss jedoch nur ca. vier Minuten – das Umsteigen zwischen den Linien 163 und 66 bleibt so weiterhin möglich.

Linien 184/185: Die Fahrzeiten der Linien 184 und 185 wurden gestrafft.

Steigerung der Kundenzufriedenheit

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) führt alle zwei Jahre eine Kundenbefragung zur Messung der Servicequalität durch. Die im Dezember erschienenen Ergebnisse sind für die VBZ sehr erfreulich. Gegenüber der letzten Messung im Jahr 2008 konnte die Kundenzufriedenheit gesteigert werden. Bei den Fahrleistungen erhöhte sich die Gesamtnote um 2 auf 77 Punkte. Auch bei der Bewertung der Marktaufgaben, wie z. B. Verkaufsstellen oder Haltestelleninfrastruktur, haben sich die VBZ verbessert.

Produkte und Dienstleistungen

	2006	2007	2008	2009	2010
Ticketumsatz total in Mio. Fr.	191	202.7	212.8	217.4	229.4
– davon VBZ-Ticketerias	79.1	81.8	84.6	77	75.9
– davon ZVV-Contact	26.6	29.3	31.9	46.2	55.3
Kundenkontakte bei ZVV-Contact	154 888	162 640	174 651	164 705	160 739
– davon Kundenreaktionen	6 238	5 751	5 424	5 831	6 713
Fundbüro: abgegebene Fundgegenstände	28 366	29 075	28 230	28 848	29 537
VBZ Traffic Media, Umsatz in Mio. Fr.	11.2	11.6	13.4	11.2	11.8
VBZ-Extrafahrten, Umsatz in Mio. Fr.	2.6	2.7	3.1	2.82	3

Verkauf und Dienstleistungen für den Zürcher Verkehrsverbund

Die leichte Erholung in der Wirtschaft hat sich positiv auf den Ticketumsatz ausgewirkt. Der Umsatz im Jahr 2010 betrug 229,4 Mio. Fr. Dies bedeutet eine Steigerung von 5,5 % gegenüber dem Vorjahr. Insbesondere der Verkauf der Jahresabonnemente zeigt eine positive Tendenz.

Traffic Media

Die ÖV-Werbung war von der Wirtschaftskrise nur partiell betroffen. Die Nachfrage nach den Kernprodukten im Bereich Traffic Media blieb stabil. Einen Einbruch erlitt der Verkauf der Plakatflächen an den Haltestellen, die durch den Vertriebspartner (APG Affichage) vermarktet werden.

Die VBZ führten neue Produkte ein und verfolgten das Ziel, auch bei den Kernprodukten weiter zuzulegen. Die Tarife für Innen- und Aussenwerbung wurden leicht erhöht. Schon im ersten Quartal zeigte sich, dass sich die ÖV-Werbung erfreulich entwickelt. Besonders die Nachfrage nach Hängekartons/Dispensern, Transparenten sowie die Cobra-Aussenwerbung zogen spürbar an.

Seit Juli bieten die VBZ drei neue Werbemittel an: die Bus-GanzHeck-Werbung, das «Moving Poster» sowie Bodenkleber in den Tramfahrzeugen. Zusätzlich wurden klare Konditionen und Leistungspakete für die beliebten Werbewelten-Trams erarbeitet. Das «Moving Poster» ermöglicht auch beim Tramfahrzeug eine stärkere Inszenierung und höhere Beachtung einer Marke. Die GanzHeck-Werbung wurde bereits von zahlreichen renommierten Kunden gebucht.

Insgesamt konnte ein Umsatz von 11,8 Mio. Fr. erzielt werden. Dies entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 7,9 %.

Extrafahrten

Für den Bereich Extrafahrten verlief das Jahr sehr erfreulich. Das Sightseeing-Tram erfreut sich weiterhin grosser Beliebtheit

bei in- und ausländischen Gästen. Mit dem Zürlieder-Tram wurde im Herbst ein neues Produkt lanciert, das in den ersten Monaten eine Auslastung von über 90 % aufweist. Die Zahl der geschlossenen Gesellschaftsfahrten und der Catering-Umsatz haben sich weiterhin positiv entwickelt. Speziell zu erwähnen ist dabei die Anzahl geschlossener Fonduefahrten für Gruppen. Hier konnte eine Steigerung von über 20 % gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden.

Der Umsatz im Bereich Extrafahrten beträgt total 3,0 Mio. Fr., was eine Steigerung von 7,1 % gegenüber 2009 bedeutet.

Key Account Management

Trotz eines schwierigen wirtschaftlichen Umfelds konnte das Ergebnis des Vorjahres leicht gesteigert werden. Die Ursachen liegen zum einen in einem kontinuierlich leicht zunehmenden Verlauf der Nutzungsquote bei bestehenden Partnerfirmen, was für die ungebrochene Attraktivität des ZVV-BonusPasses und eine intakte Mund-zu-Mund-Werbung innerhalb der Partnerfirmen spricht. Zum anderen konnten weitere Unternehmen akquiriert werden, die ihren Mitarbeitenden in Zukunft den ZVV-BonusPass zu Vorzugskonditionen anbieten werden.

ZVV-Contact

Im Auftrag des Zürcher Verkehrsverbundes betreiben die VBZ den Kundendienst für alle Verbundspartner.

Über alle Kanäle gerechnet ist die Kontaktzahl mit 160 739 Kontakten gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken (minus 2,4 %).

Mit 6 713 Kundenreaktionen wurden bei ZVV-Contact 15 % mehr Reklamationen als im Vorjahr gezählt. Wichtigste Themen bei den Kontakten waren Zuverlässigkeit, Fahrpersonal und Unzufriedenheit mit dem Fahrplanangebot.

85,78 % aller Anrufe wurden innert 15 Sekunden beantwortet. 99,64 % aller Kundinnen und Kunden, die eine E-Mail geschrieben haben, erhielten innert fünf Stunden eine Erstantwort.

Das Aboservice-Center hat mit 42,9 Mio. Fr. einen neuen Umsatzrekord erzielt und ist damit der umsatzstärkste Verkaufskanal im ganzen ZVV. Eine neue Dienstleistung, die Bezahlungsmöglichkeit der Jahres-NetzPässe mit Rechnung, ist bei Kundinnen und Kunden sehr beliebt.

Veranstaltungskooperationen

Total wurden 72 Veranstaltungskooperationen durchgeführt und somit die entsprechenden Anlässe optimal mit dem öffentlichen Verkehr verbunden. Besonders zu erwähnen sind: Weltklasse Zürich, Körperwelten, Circus Knie, Open Air Zürich, Cirque du Soleil, U2, Schweizermacher und Swiss Christmas. Der Umsatz Kooperationen und Spezialkarten beträgt 2,2 Mio. Fr. Nebst dem Sushi- und dem Fonduetram konnte neu auch das Zürlieder-Tram erfolgreich gestartet werden.

VBZ-Ticketerias

Getreu dem Leitsatz «Gute Beratung inklusive» bieten die VBZ ihren Kundinnen und Kunden in den persönlich bedienten Verkaufsstellen professionelle und kompetente Beratung. Die VBZ-Ticketerias konnten mit 75,9 Mio. Fr. den Umsatz des letzten Jahres knapp nicht erreichen.

Fundbüro

Die Anzahl abgegebener Fundgegenstände hat gegenüber dem Vorjahr um 689 auf 29 537 zugenommen. Davon konnten 51,47 % vermittelt werden. Die Qualität des Fundgutes ist im Vergleich zu früheren Jahren etwa gleich geblieben. Es wurden zwar mehr Fundgegenstände abgegeben, aber keine

besonders wertvollen. Deshalb gingen die Einnahmen aus den Gebühren leicht zurück und betragen 46 667.60 Franken (minus 3,25 %). Immer mehr Verlustmeldungen gehen per E-Mail ein. 8326 Anfragen konnten auf diesem Weg beantwortet werden, was einer Zunahme von 214 Kontakten entspricht. Am Schalter konnten hingegen mit 31 092 Kundinnen und Kunden leicht weniger Personen bedient werden als im Vorjahr (minus 0,54 %). 28 152 Personen (plus 8,6 %) wurden am Telefon betreut, Tendenz steigend. Die Versteigerungen haben wie gewohnt eine hohe Beachtung erreicht.

Neuer Internetauftritt

Am 1. April haben die VBZ ihren neuen Internetauftritt aufgeschaltet, der an die Struktur des gesamtstädtischen Internetauftritts angepasst ist. Mit dem neuen Auftritt wird gewährleistet, dass beispielsweise auch Personen mit einer Sehbehinderung die relevanten Informationen ohne Einschränkung finden. Viele Informationen werden übersichtlicher als früher dargestellt. Zum Beispiel sind die Informationen zu Betriebsänderungen und Verkehrsstörungen nicht nur prominent auf der Einstiegsseite abrufbar, sondern auch optisch gut nachvollziehbar. Die VBZ treten im Netz nun auch mit einem erweiterten Auftritt in englischer Sprache auf.

Fahrgastkontrollen

Auf dem Marktgebiet der Verkehrsbetriebe sowie im Auftrag der Verkehrsbetriebe Glattal auf der Glattalbahn wurden total 3 836 903 Fahrgäste kontrolliert. Die bereinigte Schwarzfahrerquote lag mit 0,81 % markant tiefer als im Vorjahr.

Fahrgastkontrollen

	2006	2007	2008	2009	2010	Veränderung von 2009 zu 2010 in %
Zeitaufwand Kontrolle	32 364 Std.	40 561 Std.	40 085 Std.	42 892 Std.	46 906 Std.	+ 9.35 %
Kontrollierte Fahrgäste	3 035 473	3 259 817	2 856 476	3 216 558	3 836 903	+ 19.28 %
Gebühreneinnahmen in Fr.	2 652 728	2 839 813	3 107 937	3 347 542	3 641 608	+ 8.78 %
Schwarzfahrerquote	1.09 %	1.01 %	1.17 %	1.24 %	1.03 %	- 16.94 %
Schwarzfahrerquote*	0.88 %	0.80 %	0.93 %	0.99 %	0.81 %	- 18.19 %

* nach Berücksichtigung vorgewiesener persönlicher Abonnements

4.5.6 Einsatz Fahrzeugflotte

Bus

Die Ausschreibung für die Beschaffung von neuen Trolleybussen wurde im Oktober veröffentlicht. Ziel ist es, die alten Hochflurbusse durch moderne und klimatisierte Niederflurfahrzeuge abzulösen. Beschafft werden zwölf Doppelgelenktrolleybusse und 21 Gelenkbusse. Durch diese Beschaffung bekennt sich die Stadt Zürich zum CO₂-armen Verkehrsmittel Trolleybus und somit zum umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr.

Tram

Im März bzw. Juni testeten die VBZ je ein Tram des Typs «Flexity Outlook» aus Augsburg bzw. «Combino» aus Bern. Bereits im Vorjahr war ein «Tango»-Tram aus Basel in Zürich zu Besuch.

Der Testbetrieb ist einer von weiteren Schritten zur Beschaffung der neuen Tramgeneration. Die ersten Tram 2000 werden im Jahr 2016 40 Jahre alt sein. Geplant ist, diese Fahrzeuge ab diesem Zeitpunkt aus dem Linienverkehr zu nehmen.

Leitstelle

An den langen und sehr kalten Wintertagen wurde auf der Leitstelle nach einem verstärkten Dienstplan gearbeitet. Der grosse planerische und personelle Aufwand für die 1.-Mai-Kundgebung, das Züri-Fäscht sowie die Streetparade machte sich bezahlt: Die drei Grossanlässe verliefen bei den VBZ ohne besondere Zwischenfälle. Zu schaffen machten die Baustellen im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen Westumfahrung. Daraus resultierten vor allem auf den Trolleybuslinien 31, 32 und 33 Verspätungen, die immer wieder zu instabilen Fahrplanlagen führten.

4.5.7 Substanzerhaltung

Baustellen

Die VBZ hatten 18 grosse Gleisbaustellen, davon sechs Reparaturbaustellen. In der Bahnhofstrasse waren Reparaturen in einem grösseren Bereich zwischen Bürkliplatz und Uraniastrasse auszuführen. Besonders erwähnenswert sind auch der Umbau und die Erneuerung der gesamten Gleise in der Abstellanlage Kalkbreite. Zusätzlich wurden im Zusammenhang mit dem Neubau Tram Zürich-West die gesamten Gleisanlagen auf dem Escher-Wyss-Platz und auf dem Depotvorplatz Hard erneuert. Betriebseinstellungen mit Busersatz oder Tramumleitungen fanden an 14 Samstagen respektive Gleisbauwochenenden statt. Bei der Gesamterneuerung der Abstellanlage beim Depot Kalkbreite und beim Umbau des Escher-Wyss-Platzes im Zusammenhang mit dem Neubau Tram Zürich-West erfolgten die Arbeiten von Montag bis Freitag während mehrerer Wochen (fünf Wochen in den Sommerferien).

Auf nachfolgenden 18 grossen Baustellen wurden insgesamt 9310 m Gleis erneuert, 67 Weichen ausgewechselt und 19 Schmieranlagen montiert:

- Schleife Stettbach
- Tram Zürich-West (Escher-Wyss-Platz und Neubaustrecke)
- Birmensdorferstrasse, Bahnhof Wiedikon bis Seebahnstrasse
- Forchstrasse, Haltestelle Friedhof Enzenbühl
- Albisstrasse, Kilchberg- bis Studackerstrasse
- Albisstrasse, Kilchbergsteig bis Haus Nr. 38
- Bahnhofstrasse, Bärengasse bis Rennweg
- Bürkliplatz, Anfang Bahnhofstrasse
- Limmatquai, Utoquai bis Münsterbrücke
- Seefeldstrasse, Haltestelle Wildbach- bis Bellerivestrasse
- Albisstrasse, Else-Züblin- bis Püntstrasse
- Schaffhauserstrasse, Baumackerstrasse bis Sternen Oerlikon
- Heimplatz, Rämi- bis Kantonsschulstrasse
- Kalkbreite Abstellanlage, Kalkbreitestrasse
- Birmensdorferstrasse, Seebahn- bis Zentralstrasse
- Birmensdorferstrasse, Kurve Ämtlerstrasse
- Birmensdorferstrasse, Zurlinden- bis Zweierstrasse
- Rämistrasse, Gleisdreieck Gloriamstrasse



Grossbaustelle am Escher-Wyss-Platz.

Wartehallen

Die VBZ haben für ihre Kundinnen und Kunden 13 Wartehallen neu gebaut und an acht Wartehallen grössere Anpassungen vorgenommen. Entlang der Neubaustrecke für das Tram

Zürich-West ist der Stahlbau von drei Wartehallen bereits abgeschlossen.

Haltestellen

Die VBZ konnten ein wichtiges und langwieriges Projekt abschliessen. Seit Mitte Dezember 2010 präsentiert sich der Milchbuck in seinem neuen Gewand. Auf der grosszügigen Anlage finden die Kundinnen und Kunden viele Sitzgelegenheiten, einen begehbaren Kiosk, ein behindertengerechtes ZüriWC und einen Bancomaten.

An der Haltestelle Schmiede Wiedikon wurden zwei weitere Exemplare der in der Rückwand geöffneten Wartehallen in Betrieb genommen. Diese zeichnen sich durch eine gute Durchlässigkeit zwischen dem rückwärtigen Raum und der Haltekante aus.

Das Grobnetz für den hindernisfreien Zugang zu den VBZ-Fahrzeugen wurde weiter umgesetzt. 15 weitere Haltestellen sind nun für Behinderte zugänglich. An einer Haltestelle sind durchgehend hohe Haltekanten gebaut worden, neun Haltestellen verfügen neu über teilerhöhte Bereiche (Kissen), und fünf Haltestellen sind so umgebaut worden, dass man sie einfach mit der mobilen Rampe bedienen kann. Insgesamt sind nun 63 Haltestellen behindertengerecht ausgebaut. An 21 Haltestellen gibt es durchgehend hohe Haltekanten, und 42 Haltestellen bieten eine Kissenlösung. An immerhin 20 Haltestellen ist der Einsatz der mobilen Faltrampe ohne Einschränkung möglich.

Liegenschaften

In den verschiedenen Depots und Garagen der VBZ sind Sanierungen an den Bauten nötig. In der Busgarage Hardau ist das umfangreiche Sanierungsprojekt für die Busabstellhalle so weit vorangekommen, dass mit der Umsetzung Anfang 2011 gestartet werden kann. Ebenso wurden detaillierte Machbarkeitsstudien zu den Sanierungsvorhaben der Depots Wollishofen, Irchel und Kalkbreite angefertigt.

Zahlreiche, sicherheitsrelevante Erneuerungen konnten an verschiedenen Standorten realisiert werden. Insbesondere mit der Inbetriebnahme des neuen, elektronischen Schliesssystems auf dem Areal Altstetten wurde der Sicherheitsstandard auf die heutigen Erfordernisse angehoben.

Erneut wurden grosse Anstrengungen zur nachhaltigen Verbesserung der Energieeffizienz in den VBZ-Liegenschaften und deren Gebäudetechnik unternommen, so dass die Ziele der kantonalen Vereinbarung wiederum erreicht wurden.

4.5.8 Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer

Der Personalbestand war durch eine hohe Stabilität gekennzeichnet. Die schon tiefe Gesamtfuktuation (brutto) ging im Berichtsjahr noch etwas zurück und betrug noch 5,6%, knapp 1,5% weniger als im Vorjahr. Auch die freiwilligen Abgänge, die so genannte Nettofuktuation, sank leicht auf 2,8%. Mittelfristig wird dieser Wert aufgrund der zunehmenden Pensionierungszahlen jedoch wieder steigen. Der Frauenanteil blieb bei knapp 17% stabil, und auch der Anteil der ausländischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter liegt praktisch unverändert bei 16%. Der Anteil an Teilzeitarbeit konnte hingegen spürbar von 16 auf 18% gesteigert werden.

In der Umsetzung ihrer Personalstrategie haben die VBZ wichtige Akzente setzen können. Drei Punkte sind besonders

hervorzuheben: Personalmarketing, Personalentwicklung und Gesundheitsmanagement.

Personalmarketing

Wir bewerben uns: Beim Personalmarketing stellen die VBZ die potenziellen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und deren Informationsbedürfnisse konsequent in den Mittelpunkt. Darum bewerben sich die Chefinnen und Chefs persönlich – per Jobvideo – bei den Stelleninteressenten. Gleichzeitig haben die VBZ die Stelleninserate abgeschafft und schärfen so ihr Image als interessante Arbeitgeberin.

Personalentwicklung

Führungsentwicklung Basis: Bei der Entwicklung der Führungskräfte gehen die VBZ neue Wege. Der erste Lehrgang richtet sich an gestandene und meist langjährige Vorgesetzte, die in den Genuss einer gezielten und intensiven modularen Förderung kommen. Pilotlehrgänge für junge Talente und das obere Kader sind als Nächstes vorgesehen.

Gesundheitsmanagement

Die Taskforce Betriebliches Gesundheitsmanagement, bestehend aus internen Spezialisten der Bereiche Arbeitssicherheit, Personalmanagement und Case Management, ist beauftragt, die Unfallzahlen und Krankheitstage aus dem Jahr 2009 zu analysieren und gesundheitsförderliche Massnahmen, beispielsweise ein einheitliches Präsenzmanagement, zu erarbeiten. Mit weiteren Aktionen sollen die bestehenden Massnahmen besser koordiniert und das Angebot auf Bereiche wie Freizeitsicherheit und Ergonomie ausgebaut werden.

Ebenfalls neu erarbeitet wurde ein Kursprogramm «Mein Ich-Gewicht» für Fahrdienstmitarbeitende, die ihr Körpergewicht reduzieren wollen.

Case Management

Case Management am Arbeitsplatz wurde 2005 in den VBZ und zwei Jahre später in allen Dienstabteilungen der Stadt eingeführt. 2010 konnte die Einführungs- und Versuchsphase abgeschlossen werden. Dazu wurden umfangreiche Auswertungen und ein Schlussbericht erstellt. Dank der nachhaltigen Reduktion von Neu-Invalidisierungen und den damit verbundenen Kosteneinsparungen konnte die Pensionskasse der Stadt Zürich die Risikoprämie per 1. 1. 2011 von 4 auf 3 % senken. Neu soll das Case Management unter der Leitung von HR Stadt Zürich zentral geführt werden. Das DIB soll aber weiter über ein eigenes, dezentral geführtes Case Management verfügen. Die Einheit ist organisatorisch bei den VBZ angesiedelt und erbringt die Dienstleistung für alle drei Dienstabteilungen im Departement.

4.5.9 Finanzen

Der Zürcher Verkehrsverbund entschädigte die Verkehrsbetriebe mit 487 652 593 Franken. Der Betrag richtete sich nach den im Transportvertrag für die Fahrplanperiode 2009/2010 vereinbarten Leistungen. Bei einem Betriebsaufwand in der Höhe von 488 347 188 Franken resultierte ein Aufwandüberschuss von 694 595 Franken. Der Verlust wurde aus der Gebundenen Spezialreserve gedeckt (Entnahme aus dem Ausgleichskonto der Spezialfinanzierung).

Die Nettoinvestitionen belaufen sich auf 120,974 Mio. Fr.

5. Parlamentarische Vorstösse

I. Unerledigte Motionen und Postulate

Verzeichnis (Stand 31. Dezember 2010)

Motionen und Postulate, die vom Gemeinderat dem Stadtrat zur Prüfung und Antragstellung überwiesen wurden und noch unerledigt sind.

MOT = Motion (Erledigungsfrist zwei Jahre nach Überweisung)

POS = Postulat (Erledigungsfrist zwei Jahre nach Überweisung)

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS	13.06.1990	Brändli Sebastian und 7 Mitunterzeichnende
1994/004213	18.03.1992	Traminsel Kreuzplatz, Verbreiterung
1990/000168		

Der Stadtrat wird gebeten, die Traminsel Kreuzplatz für die Linien 11 und 15 sowie der Forchbahn und des Busses Nummer 31 (stadtauswärts) zu verbreitern; die derzeit dreispurig auswärts führende Kreuzbühlstrasse beim Kreuzplatz (zwischen Migros und Tramhaltestelle) müsste zu diesem Zwecke auf zwei Spuren reduziert werden. Der Stadtrat wird deshalb eingeladen, bei den zuständigen Stellen zugunsten einer Spurreduktion vorzusprechen.

Im aufgelegten Projekt zur Neugestaltung des Kreuzplatzes sind sowohl die Verbreiterung der Traminsel als auch die Reduktion auf zwei Fahrspuren enthalten. Die heutige Rechtsabbiegespur von der Kreuzbühlstrasse in die Zollikerstrasse soll aufgehoben werden. Als Folge eines Beschwerdeverfahrens musste zusätzlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Deren Abschluss erfolgte Ende 2010. Es wird nun ein erneutes Planaufgabenverfahren mit Rekursmöglichkeit erfolgen. Der Baubeginn musste wegen der entstandenen Verzögerung und wegen des bereits gedrängten städtischen Bauprogramms für die Jahre 2013 und 2014 auf frühestens 2016 verschoben werden.

POS	08.02.1995	Tschopp Kurt
1995/000546	29.03.1995	Bushaltestelle Bahnhof Wipkingen, Errichtung eines Unterstands
1995/000050		

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob an der Bushaltestelle Bahnhof Wipkingen, beim Coop-Zentrum, ein Unterstand errichtet werden kann.

Die Haltestelle wird auf die Nordbrücke verschoben und mit einem Wetterschutz versehen. Infolge Verzögerungen der Planung konnten die Arbeiten nicht wie in der Bauplanung vorgesehen 2010 durchgeführt und abgeschlossen werden, sondern voraussichtlich erst 2012.

POS	20.03.1996	Virag Jansen Eva
1996/000607	06.11.1996	Tramhaltestelle Laubegg, Verbesserung der Sicherheit
1996/000087		

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Tramhaltestelle Laubegg für die Fahrgäste sicherer gemacht werden kann.

Nach langen Verhandlungen konnte Ende 2007 ein Konsens mit dem Kanton zur Verlegung der Haltestelle Laubegg gefunden werden. Neu sollen die Tramlinien 5, 13 und der Bus 89 auf der Höhe des Einkaufszentrums Brunaupark halten. Bergwärts soll eine Kaphaltestelle entstehen, talwärts eine Haltestelle mit Fussgängerinsel. Beide Haltestellen werden mit erhöhten Haltekanten (Kissenlösung) für einen stufenfreien Einstieg und taktilen Bodenmarkierungen für Sehbehinderte ausgestattet. Das Projekt wurde 2010 öffentlich aufgelegt. Wegen einer Einsprache im Zusammenhang mit dem nötigen Landerwerb oberhalb des Brunauparks musste die Realisierung um ein Jahr verschoben werden. Die Tiefbauarbeiten sind für 2011 geplant, die Gleisarbeiten und die Erstellung der Haltestellen für 2012. Der Umbau wird wesentliche Verbesserungen bei der Erreichbarkeit der Geschäfte im Brunaupark, bei der Aufenthaltsqualität an der Haltestelle sowie mehr Sicherheit bei der Überquerung der Strasse bringen.

POS	27.03.1996	Odermatt André und Scherr Niklaus
1996/000664	04.12.1996	Pumpspeicherprojekt «Grimsel West», Verhinderung weiterer Planung
1996/000100		

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie das kostspielige und aussichtslose Pumpspeicherprojekt «Grimsel West» der Kraftwerke Oberhasli AG, an der die Stadt Zürich zu einem Sechstel beteiligt ist, unter Anwendung aller rechtlich zur Verfügung stehenden Mittel und Möglichkeiten rasch beendet werden kann und wie der Moorschutz an der Grimsel fristgerecht in Übereinstimmung mit der Bundesverfassung vollzogen werden kann.

Die Kraftwerke Oberhasli (KWO) haben das umstrittene Projekt «Grimsel West» zurückgezogen und anstatt dessen das Investitionsprogramm «KWO Plus» lanciert. Das Investitionsprogramm «KWO Plus» umfasst mehrere Einzelprojekte, so auch die Erhöhung der bestehenden Staumauer des Grimselsees. Das Bundesgericht hat das Urteil des Berner Verwaltungsgerichts bestätigt, mit dem die Baubewilligung für die Staumauererhöhung aufgehoben wurde, weil dafür eine Konzessionsänderung erforderlich ist. Dieser Entscheid hat Auswirkungen auf die anderen beiden wesentlichen Projekte von «KWO Plus»: Sowohl für die Leistungserhöhung der Kraftwerke Handeck und Innertkirchen als auch für das geplante Pumpspeicherwerk zwischen Räterichsbodensee und Oberaarsee ist eine Anpassung der Konzession notwendig. Die KWO hat im vergangenen Herbst die drei Konzessionsgesuche im Rahmen des Investitionsprogramms beim Kanton Bern eingereicht.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 1999/001794 1999/000502	06.10.1999 26.09.2001	Siegenthaler-Benz Rolf André und 2 Mitunterzeichnende Parkplätze am Stadtrand, Einbezug der VBZ-Billette in die Parkplatzkosten

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei Parkplätzen am Stadtrand das Fahrgeld für die VBZ in die Parkgebühr einbezogen werden kann.

Der Stadtrat begrüsst eine Integration des ÖV-Tickets in die Parkierungsgebühr bevorzugt an Standorten, von denen aus die Innenstadt dank mehreren Linien des öffentlichen Verkehrs rasch und bequem erreicht werden kann. Die Verwaltung der Parkplätze soll dabei durch einen vorhandenen Anbieter und nicht durch die Verkehrsbetriebe erfolgen.

Längerfristig muss jedoch das Ziel sein, dass die ganze Reisekette von der eigenen Haustüre in der Region bis ins Stadtzentrum mit dem ÖV zurückgelegt wird. Der Stadtrat unterstützt deshalb die Strategie des Zürcher Verkehrsverbunds, der durch ein attraktives Verkehrsangebot mit einem 15-Minuten-Takt auf den wichtigen S-Bahn-Linien und mit deren optimaler Anbindung an das lokale Tram- und Busnetz seine Marktposition auch im Einkaufs- und Freizeitverkehr ausbauen will. Ein wichtiger Schritt hierzu wurde mit dem Ausbau des VBZ-Angebots abends und an Wochenenden sowie mit der Einführung des S-Bahn-kompatiblen 7,5-Minuten-Taktes in den Hauptverkehrszeiten per Fahrplanwechsel im Dezember 2008 vollzogen. Weiter fördern will der Stadtrat die Integration des ÖV-Tickets in den Eintrittspreis von Grossveranstaltungen.

POS 2000/000477 2000/000109	08.03.2000 05.04.2000	Manser Joe A. und Fritz Max Tramfahrzeuge, rollstuhlgängiger Einstieg
-----------------------------------	--------------------------	--

Wir ersuchen den Stadtrat zu prüfen, wie bei sämtlichen neuen Fahrzeugen für den Trambetrieb der VBZ wie Cobra, Sänfte für Tram 2000 usw. mindestens ein Einstieg voll rollstuhlgängig realisiert werden kann. Dabei ist insbesondere auch eine gute Benutzbarkeit mit einem Elektrorollstuhl zu gewährleisten. Die hierfür erforderlichen Massnahmen können sowohl beim Fahrzeug als auch bei der Haltestelle getroffen werden. Bei der Abwägung der möglichen Massnahmen ist jedoch eine angemessene zeitliche Realisierbarkeit sowie die Kompatibilität der unterschiedlichen Lösungsvarianten zu berücksichtigen (Cobra, Sänfte, diverse Haltestellentypen usw.). Damit soll beim Trambetrieb der VBZ dem unternehmerischen Auftrag des Kantonsrats vom 6. März 1995 für die langfristige Entwicklung des ZVV-Angebots entsprochen werden.

Der Stadtrat setzt sich für einen möglichst stufenfreien Zugang zum öffentlichen Verkehr ein. Da an Haltestellen in starker Kurvenlage keine Erhöhung möglich ist und ein Spalt zwischen Klapptritt und Bordsteinkante überbrückt werden muss, sind sowohl Cobra-Trams als auch Sänften mit Handfaltrampen ausgerüstet. Der fixe Einbau einer Klapprampe im Cobra-Tram erwies sich als nicht praxistauglich lösbar. Wo topografisch möglich und städtebaulich vertretbar, setzt der Stadtrat aber auf durchgehende oder mindestens punktuelle Erhöhung von Haltekanten (minimal sog. Kissen), die Menschen mit einer Behinderung eine autonome Benützung des öffentlichen Verkehrs ohne fremde Hilfe möglich machen. Von diesen Erhöhungen profitieren alle Fahrgäste, speziell aber auch ältere Menschen, Eltern mit Kinderwagen oder Personen mit grossem Gepäck.

Derzeit läuft die Anpassung ausgewählter Tramhaltestellen an die Bedürfnisse behinderter Menschen, die Umbauten werden kontinuierlich vorgenommen und bis 2014 abgeschlossen sein. Ein Netzplan mit dem aktuellen Umbaustand findet sich auf der Internetseite des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) und wird regelmässig aktualisiert.

Im Berichtsjahr 2010 wurde die Ablieferung der niederflurigen Cobra-Trams abgeschlossen. Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2010 fahren auf den Linien 6 und 10 ausschliesslich Niederflurfahrzeuge, bei den Tramlinien 2, 3, 4, 7, 9, 11, 13 und 14 sind mindestens 50% der Fahrzeuge niederflurig. Spontan Reisende können damit rechnen, dass mit wenigen Ausnahmen, z.B. nach Störungen, jede zweite Fahrt mit einem Niederflurfahrzeug stattfindet. Lediglich auf den Linien 5, 8 und 15 werden keine Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Sowohl im Online-Fahrplan unter www.vbz.ch wie auch auf den Abfahrtsanzeigern an den Haltestellen ist ersichtlich, welche Kurse mit Niederflurfahrzeugen gefahren werden.

POS 2000/000631 2000/000149	29.03.2000 28.06.2000	Prelicz-Huber Katharina und 10 Mitunterzeichnende Hardturmstrasse, Begrünung des Tramtrassees
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, die bereits mehrfach versprochene Begrünung des Tramtrassees zur wirksamen Reduktion der Lärmbelastung durch die Tramlinie 4 an der Hardturmstrasse zu realisieren.

Für die Strecke vom Hardturm bis nach der Haltestelle Förrlibuckstrasse wird ein Grüntrasse von Tiefbauamt, Verkehrsbetrieben und Dienstabteilung Verkehr als realisierbar beurteilt. Es müsste allerdings wegen der zahlreichen Zufahrten über die Gleise häufig durch Hartbelag unterbrochen werden, was die erhoffte lärmdämmende Wirkung mindert. Über die Begrünung wird im Rahmen der Neugestaltung der Hardturmstrasse entschieden. Diese soll 2012 beginnen; die Gleiserneuerung ist für 2013 geplant.

MOT 2000/000627 2000/000145	29.03.2000 06.11.2002	Spring-Gross Monika und Prelicz-Huber Katharina Escher-Wyss-Quartier, Realisierung von Verbindungswegen
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zur Erstellung des noch fehlenden Teilstücks des linksseitigen Limmatuferwegs zwischen der Siedlung LimmatWest und dem Escher-Wyss-Platz vorzulegen. Gleichzeitig soll der auf der Höhe der Hardturmstrasse 66 geplante FussgängerInnensteig über die Limmat zum GZ Wipkingen realisiert werden.

Der Ampèresteg über die Limmat wurde 2004 realisiert. Das letzte fehlende Wegstück vor dem Escher-Wyss-Platz sollte als Steganlage auf Niveau der Ufermauer gleichzeitig mit dem Bau des «Kleeblatt-Hochhauses» errichtet werden. Nachdem dieses Projekt nicht mehr weiter verfolgt wird, will der Stadtrat ein einfaches, funktionales Tramdepot mit beschränkter Lebensdauer realisieren, das einer späteren Gebietsentwicklung nicht im Wege steht. Die Schliessung der Lücke im Limmatuferweg ist Teil des Projektauftrages.

Die sofortige materielle Behandlung eines Antrags des Stadtrats auf eine erneute Fristverlängerung wurde vom Gemeinderat am 9. Juni 2010 abgelehnt und das Geschäft der SK HBD/SE zugewiesen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
--------------------------------	----------------------------	--

POS 2000/001762 2000/000445	13.09.2000 21.05.2003	Bögle Heinz und Zimmerling Enkelmann Anita Hardplatz–Bahnhof Hardbrücke, Erstellung einer Tramverbindung
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie eine oberirdische Tramverbindung (Brücke) zwischen Hardplatz im Kreis 4 und Bahnhof Hardbrücke im Kreis 5 geschaffen werden kann.

Die VBZ-Liniennetz-Entwicklung 2025 sieht für den Zeithorizont 2015 eine Verlängerung der Tramlinie 8 ab Hardplatz über den Escher-Wyss-Platz zum Werdhölzli mit einer oberirdischen Verbindung zwischen Hardplatz und Pflingstweidstrasse vor. In Zusammenarbeit mit dem Kanton wurde 2010 das Vorprojekt erarbeitet. Das Plangenehmigungsprojekt soll Ende 2011 beim BAV eingereicht werden.

POS 2000/002182 2000/000547	15.11.2000 02.04.2003	Meier Hans-Ulrich Scheuchzerstrasse, Verlegung der VBZ-Haltestelle
-----------------------------------	--------------------------	---

Ich bitte den Stadtrat zu prüfen, ob die bergseitige Haltestelle Scheuchzerstrasse der Buslinie 33 an der Riedtlistrasse vor den Haupteingang des Schulhauses Riedtli verlegt werden kann.

Die Verlegung der Haltestellen vor den Haupteingang des Schulhauses wurde geprüft. Sie würde aber für eine Mehrheit der Anwohnerinnen und Anwohner im Gebiet eine Verlängerung des Fussweges um 50 bis 100 Meter bedeuten und liegt deshalb nicht im allgemeinen Interesse. Stattdessen ist die Umgestaltung der Riedtlistrasse mit einer Verschiebung der bergseitigen Haltestelle Scheuchzerstrasse auf die Höhe der talseitigen Haltestelle vorgesehen. Dank der parallelen Anordnung der Haltestellen kann der Bus während des Haltes nicht mehr überholt werden, und die Passagiere können so den Fussgängerstreifen vor dem Bus sicher queren. Die Arbeiten werden voraussichtlich 2012 ausgeführt.

POS 2000/002183 2000/000548	15.11.2000 21.05.2003	Savarioud Marcel Schwamendingen, Verlängerung der Tramlinie 9 bis Bahnhof Stettbach
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Gebiete Hirzenbach und Luegisland in Schwamendingen mit dem öffentlichen Verkehr besser an den Bahnhof Stettbach angeschlossen werden können.

Die Studie «VBZ-Liniennetz-Entwicklung 2025» zeigte aufgrund der absehbaren Nachfrage keinen Bedarf für eine Verlängerung der Linie 9 zum Bahnhof Stettbach. Diese liefe auch dem aktuellen Richtplaneintrag zuwider, der langfristig eine Weiterführung der Linie 9 Richtung Glattzentrum vorsieht. Die Verbesserung der Quartierserschliessung in den Gebieten Hirzenbach und Luegisland wurde im Rahmen der Neuorganisation der Buslinien im Raum Glattzentrum/Dübendorf/Bahnhof Stettbach im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der 3. Etappe Glattalbahn überprüft. Da die finanziellen Mittel für weitere Angebotsausbauten des öffentlichen Verkehrs im Rahmen des Sparpakets San10 des Regierungsrats nicht ausreichen, konnte die geforderte Anbindung der Gebiete Hirzenbach und Luegisland an den Bahnhof Stettbach vorerst nicht umgesetzt werden.

POS 2001/000087 2001/000007	10.01.2001 21.05.2003	Zimmermann Markus und 7 Mitunterzeichnende Westtangente, Einrichtung einer Busspur zwischen Escher-Wyss-Platz und Bucheggplatz
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf dem Abschnitt der Westtangente zwischen dem Escher-Wyss-Platz und dem Bucheggplatz in beiden Fahrrichtungen eine Busspur eingerichtet werden kann.

Im Rahmen des Erschliessungskonzepts Quartier Wipkingen wurden vom Tiefbauamt verschiedene Betriebsvarianten für die Strecke Rosengarten-/Bucheggstrasse untersucht. Der Abbau je einer Fahrspur in beiden Richtungen bzw. deren Ersatz durch eine Busspur wurde als Variante geprüft, aufgrund der erheblichen Verminderung der Leistungsfähigkeit aber verworfen. Die Stadt präferiert eine – vom Kanton bisher noch nicht akzeptierte – Lösung mit einem durchgehenden vierstreifigen Strassenquerschnitt, neuen Fussgängerübergängen und Verkehrsregelungsanlagen. Die Busse würden dabei durch Priorisierung an den Lichtsignalen und eine Busspur auf der Hardbrücke Richtung Bucheggplatz optimal bevorzugt. Nach dem Rückzug der am 12. Februar 2008 eingereichten Volksinitiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West» sowie der Ablehnung der Volksinitiative «Rosengarten-Tram» und des Gegenvorschlags des Gemeinderats in der Volksabstimmung vom 28. November 2010 haben das städtische Tiefbauamt und das kantonale Amt für Verkehr eine «Gesamtverkehrliche Betriebsoptimierung» für die Achse S10/11/12 (ehemalige Westtangente) in Auftrag gegeben, einschliesslich Massnahmen zur Busbevorzugung im Bereich Hardstrasse bis Bucheggplatz. Das erarbeitete Betriebskonzept kann frühestens im Jahr 2011 umgesetzt werden.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2001/000479 2001/000115	07.03.2001 10.09.2003	Hug Adrian und 14 Mitunterzeichnende Albisriederplatz–Bucheggplatz, Schaffung einer zusätzlichen Buslinie

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie vom Albisriederplatz über die Hardbrücke bis zum Bucheggplatz eine zusätzliche Buslinie (Shuttle-Bus) eingerichtet werden kann. Dabei sollen die Buslinien attraktiv ausgestaltet werden.

Die im Juli 2006 abgeschlossene Studie «VBZ-Liniennetzentwicklung 2025» bestätigt die Bedeutung der Verkehrsachse vom Albisriederplatz über die Hardbrücke zum Bucheggplatz und einer verbesserten Anbindung des VBZ-Liniennetzes an den Bahnhof Hardbrücke. Im Zeithorizont 2015 soll die Tramlinie 8 ab Hardplatz bis Pflingstweidstrasse, Escher-Wyss-Platz und weiter zum Werdhölzli verlängert werden, und ab 2020 soll die künftige Tramtangente Rosengarten mit den Tramlinien 16 und 17 die Strecke vom Albisriederplatz zum Bucheggplatz bedienen.

Die Verkehrsbetriebe beabsichtigen, dem ZVV einen Busvorlaufbetrieb für die Tramtangente Rosengarten zwischen Bahnhof Altstetten und Bahnhof Oerlikon zu beantragen, der die im Postulat geforderte Kapazitätsverstärkung über die Hardbrücke bringen würde. Die genaue Linienführung (via Albisriederplatz oder via Hohlstrasse–Hardplatz) steht dabei noch nicht fest. Im laufenden Fahrplanverfahren 2012/13 wurde der Antrag wegen fehlender Mittel erneut zurückgestellt.

POS 2001/000754 2001/000208	04.04.2001 02.04.2003	Hofstetter Stefan und 6 Mitunterzeichnende Hybridfahrzeuge, Beschaffung
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er seinen Einfluss dahingehend geltend machen kann, dass bei der Beschaffung von Motorfahrzeugen künftig sauberere Hybridfahrzeuge neuester Technologie berücksichtigt werden statt der heute üblichen diesel- bzw. ottobetriebenen Busse und Pkws.

Die städtische Fahrzeugpolitik strebt bis 2015 einen Flottenanteil von mindestens 5 % an Fahrzeugen mit besonders emissionsarmen Antriebssystemen (Gasfahrzeuge, Elektro- und Hybridfahrzeuge) an. Im gleichen Zeitraum soll der Anteil erneuerbarer Energien am gesamten jährlichen Treibstoffverbrauch auf 5 % ansteigen. Für die dieselbetriebenen Fahrzeuge schreiben die Richtlinien der städtischen Fahrzeugkommission vor, dass seit 1. Januar 2006 Neufahrzeuge nur noch nach dem neusten Stand der Abgastechnik beschafft werden dürfen; bestehende Fahrzeuge sind bis Ende 2010 bzw. 2012 mit Partikelfiltern oder einer im Ergebnis gleichwertigen Technik nachzurüsten.

Die Fahrzeugkommission des Stadtrats stellt den Dienstabteilungen Umsetzungshilfen bezüglich der gesetzten Ziele für Treibstoffverbrauch, Abgastechnik, Lärmdämmung und den Einsatz erneuerbarer Energieträger zur Verfügung. Das Fahrzeugkompetenzzentrum unterstützt die Dienstabteilungen in operativen Fragen zur Beschaffung und Bewirtschaftung ihrer Fahrzeugflotte.

Für einen Einsatz bei den Verkehrsbetrieben mit ihren hohen Fahrgastfrequenzen und dem dichten Stop-and-go-Verkehr muss die Praxistauglichkeit von Hybridbussen belegt sein. Nach ersten Testfahrten im November 2009 bei den Verkehrsbetrieben Glattal (VBG) und den Verkehrsbetrieben Zürichsee und Oberland (VZO) haben diese beiden Verkehrsunternehmen je einen Hybridbus als Ergänzung ihrer bestehenden Busflotte beschafft. Ein Langzeittest über die nächsten zwei bis drei Jahre soll Klarheit schaffen, ob die höheren Anschaffungs- und Unterhaltskosten durch den geringeren Dieserverbrauch kompensiert werden können. Danach wird der ZVV über einen möglichen Einsatz auch bei anderen Unternehmen entscheiden.

Ab Sommer 2010 ist eine Kleinserie von 50 smart fortwo electric drive (Smart mit Elektroantrieb) im Grossraum Zürich unterwegs. Das ewz beteiligt sich in Zusammenarbeit mit EKZ an einem Pilotprojekt der Mercedes Benz AG, das dazu dienen soll, Erfahrungen mit Elektromobilen zu sammeln. Ein Teil der Fahrzeuge ist in Unternehmen im Einsatz, ein Teil innerhalb der Stadtverwaltung.

POS 2001/001322 2001/000359	27.06.2001 11.07.2001	Spezialkommission Hochbaudepartement/Stadtentwicklung Hürlimann-Areal, Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Erschliessung des Hürlimann-Areals in Zürich-Enge mit öffentlichen Verkehrsmitteln sichergestellt werden kann. Erstes Ziel muss es sein, die neue SZU-Station, die im privaten Gestaltungsplan Hürlimann-Areal vorgesehen ist, zu verwirklichen.

Eine SZU-Station Hürlimann-Areal erwies sich in mehrfacher Prüfung als nicht zweckmässig aufgrund der hohen Investitionskosten und der Reisezeitverluste für durchreisende Fahrgäste. Der Kantonsrat hat den Bau abgelehnt, der Zürcher Verkehrsverbund erachtet das Gebiet als erschlossen. Mittelfristig streben die Verkehrsbetriebe eine Verbesserung der Buserschliessung an. Eine neue Linienführung der Trolleybuslinie 33 zwischen Schmiede Wiedikon und Manesseplatz durch die Zurlindenstrasse mit einer neuen Haltestelle am Ende der Fussgänger Verbindung Herterbrücke/Hertersteg musste mangels finanzieller Mittel auf unbestimmte Zeit verschoben werden.

Gespräche mit der Investorin über eine nach §20 Personenverkehrsgesetz privat finanzierte Verlängerung der Buslinie 66 zum Hauptbahnhof blieben bisher ohne Ergebnis. Die VBZ werden deshalb den Kontakt zu den Eigentümern erneut suchen.

Im Rahmen der Vorstudie Tramtangente Süd (Lochergut–Wiedikon–Laubegg) wurde eine Führung der Tramlinie 17 über die Zurlindenstrasse zum Manesseplatz geprüft, um die Erschliessung des Hürlimann-Areals langfristig soweit möglich zu verbessern. Die Ergebnisse der Studie weisen jedoch aus, dass eine Linienführung der künftigen Tramlinie nur über die Steinstrasse erfolgen kann.

POS 2004/000712 2004/000198	07.04.2004 25.05.2005	Amacker Bruno Ausrangierte Schweizer Nutzfahrzeuge, Erhaltung
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie ausgewählte städtische Nutzfahrzeuge schweizerischer Produktion nach deren Ausrangierung ohne Kostenfolge für die Stadt der Nachwelt erhalten werden können.

Die städtische Fahrzeugkommission hat im Jahr 2010 in Zusammenarbeit mit den Dienstabteilungen, die im Besitz historischer Nutzfahrzeuge sind, ein Inventar erstellt. Als Weg zur Sicherung der langfristigen Erhaltung ohne Kostenfolge für die Stadt bietet sich in der Regel einzig die Schenkung an eine geeignete Institution wie z. B. das Verkehrshaus oder eine etablierte private Trägerschaft wie einen Verein an.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
--------------------------------	----------------------------	--

POS 2004/001908 2004/000671	15.12.2004 18.06.2008	Käppeli Hans Jörg und Maeder Kurt VBZ-Haltestelle Sternen Oerlikon, Erneuerung und Aufwertung
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie eine substantielle städtebauliche Erneuerung und Aufwertung der VBZ-Haltestelle «Sternen Oerlikon» beim Albert-Näf-Platz erfolgen kann. Insbesondere ist in diesem Zusammenhang die Umsetzung folgender Massnahmen zu prüfen:

- behindertengerechte Ausgestaltung der Tramhaltestelle;
- möglichst stufenfreie Anpassung der Strassenoberfläche;
- Planung einer Dienstgleisverbindung Richtung Messe/Hallenstadion ohne Beeinträchtigung der städtebaulichen Attraktivität des Platzes.

An der Haltestelle Sternen Oerlikon sind neue Wartehallen und erhöhte, behindertengerechte Haltekanten vorgesehen. Der Variantenentscheid zu deren genauer Ausgestaltung ist derzeit noch offen, es wird jedoch sicher eine Zwischenform zwischen Kissen und durchgehend erhöhter Haltekante mit einer Länge von mindestens 20 Metern zur Anwendung kommen. Die Realisierung ist für das Jahr 2013 geplant. Auf die Dienstgleisverbindung in Richtung Messe/Hallenstadion wird verzichtet, da mit einer neu geplanten Wendeschleife beim Bahnhof Oerlikon Ost dereinst eine betriebliche Alternative zur Verfügung gestellt werden kann.

POS 2005/000479 2005/000141	13.04.2005 15.06.2005	Mauch Corine und Odermatt André Öffentlicher Verkehr in der Stadt Zürich, Bericht zur langfristigen Planung
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten, dem Gemeinderat einen Bericht vorzulegen zur langfristigen Planung des Öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich (Gesamt-ÖV-Konzept). Der Bericht soll für den Zeithorizont bis 2025/2030 aufzeigen,

- wie die als Folge der voraussichtlichen Zunahme der Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner sowie der Anzahl Arbeitsplätze in diesem Zeitraum entstehende zusätzliche Verkehrsnachfrage in der Stadt Zürich mit dem öffentlichen Verkehr abgedeckt werden kann;
- wie die dazu erforderlichen ÖV-Infrastrukturen (Linienführung, Verkehrsträger, Kapazität, bauliche Infrastrukturen) konkret ausgestaltet sein sollen;
- in welchen zeitlichen Etappen und mit welchen Prioritäten welche Elemente aus dieser Gesamtplanung umgesetzt werden sollen;
- welche flankierenden Massnahmen erforderlich sind, um den zur Erreichung dieser Zielsetzung anzustrebenden Modal Split tatsächlich zu realisieren;
- wann welche Massnahmen (Planungs- und Umsetzungsschritte, flankierende Massnahmen) eingeleitet werden müssen.

In die Erarbeitung des Berichts sind die zuständigen Instanzen auf überregionaler und kantonaler (z. B. ZVV, RZU) sowie auf Bundesebene (z. B. Uvek, SBB) einzubeziehen, und die Planung ist mit ihnen abzustimmen.

Mit der Studie «VBZ-Liniennetzentwicklung 2025» aus dem Jahr 2006 wird die Entwicklung des Tram- und Busliniennetzes im Marktgebiet der Verkehrsbetriebe Zürich bis ins Jahr 2025 aufgezeigt. Sie bietet eine Gesamtschau für eine längerfristig ausgerichtete, marktorientierte Liniennetzentwicklung für die Stadt Zürich und die angrenzenden Agglomerationsgemeinden, mit klaren Prioritäten und transparenten Ausbaustufen.

Die Studie wurde von den Verkehrsbetrieben in Auftrag gegeben und gemeinsam mit städtischen Gremien (Amt für Städtebau, Tiefbauamt), dem Zürcher Verkehrsverbund und den Schweizerischen Bundesbahnen ausgearbeitet. Sie stellt die Abstimmung der Planung VBZ mit der übrigen Stadtverwaltung sowie mit dem Kanton Zürich wie auch dem Bund sicher. Die Ergebnisse wurden unter anderem der gemeinderätlichen Kommission Verkehr im Detail präsentiert.

Die Tram- und Busprojekte, die aus der Studie hervorgegangen sind, werden im Rahmen der Revision des Regionalen Richtplans Stadt Zürich eingebracht. Ausserdem ist für das Jahr 2011 eine Aktualisierung der Studie «VBZ-Liniennetzentwicklung 2025» geplant. Dabei sollen die damaligen Prognosen mit der eingetretenen Stadtentwicklung verglichen und allfällig nötige Anpassungen vorgenommen werden. In Ergänzung zur bestehenden Studie, die sich vorwiegend auf die Entwicklung des Tramnetzes konzentrierte, erarbeiten die VBZ derzeit auch eine Trolleybusstrategie.

POS 2005/000609 2005/000191	18.05.2005 08.06.2005	Reimann Beatrice und Danner Ernst Sportanlage Juchhof I und III, Verbesserung der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Erschliessung der Sportanlagen Juchhof 1 bis 3 mit öffentlichen Verkehrsmitteln wesentlich verbessert werden kann bzw. eine direkte Erschliessung der Sportanlagen durch öffentliche Verkehrsmittel möglich ist.

Die Sportanlagen Juchhof I und III sind gemäss den Richtlinien der Angebotsverordnung grundsätzlich erschlossen (Linien 307, 301 und 31). In der Tat entsprechen aber die Betriebszeiten der Linie 307 nicht den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer der Sportanlage. Die VBZ haben deshalb geprüft, die Betriebszeiten der Linie 307 unter der Woche zu verlängern. Ein auf die Trainingszeiten abgestimmter Busbetrieb würde Kosten von rund 90 000 Franken pro Jahr verursachen, wofür derzeit keine Mittel zur Verfügung stehen.

Die VBZ empfehlen den Fahrgästen, zu den Sportanlagen Juchhof die Buslinien 303 und 31 zu benutzen. Der Fussweg ab Haltestelle Micafil bis zur Garderobe 1 beträgt rund einen Kilometer, ab der Haltestelle Gasometerbrücke bis zur Garderobe 2 rund 800 Meter.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2005/000687 2005/000213	01.06.2005 15.06.2005	Anhorn Ruth VBZ-Buslinie 78, teilweise Umstellung von Midi- auf Kleinbusse

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie gewährleistet werden kann, dass die Buslinie Nr. 78 ab 20 Uhr (Schichtwechsel/Zusammenlegung der beiden Linien 35 und 78) und an Sonntagen von Midibussen auf Kleinbusse auf den Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2005 oder spätestens auf Mitte Dezember 2006 umgestellt werden kann.

Der Fahrzeugpark der Verkehrsbetriebe ist bezüglich Fahrzeugtypen und Stückzahlen so ausgelegt, dass der Bedarf in den Spitzenstunden damit abgedeckt werden kann. Die vorhandenen Kleinbusse werden alle den ganzen Tag über auf den Linien benötigt, wo sie heute bereits im Einsatz sind. Es sind keine Kleinbusse vorhanden, die abends auf der Linie 78 eingesetzt werden könnten.

Die VBZ haben im Hinblick auf eine mögliche Umstellung der Linie 78 auf Kleinbusse im September 2008 einen Versuchsbetrieb unternommen. Dabei hat sich gezeigt, dass es auf einzelnen Streckenabschnitten nach 20 Uhr zu Kapazitätsengpässen kommen würde, d. h. Kleinbusse bieten auch zu wenig Platz, um die Nachfrage abends zu bewältigen.

Aus diesen Gründen ist der Einsatz von Kleinbussen auf der Linie 78 nicht möglich. Auf Wunsch der Anwohnerinnen und Anwohner wird aber auf den kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2011 hin der Betriebsbeginn am Sonntag neu erst ab 9.00 Uhr erfolgen, um die Lärmbelastung im Quartier zu reduzieren.

POS 2005/000736 2005/000228	08.06.2005 14.06.2006	Leupi Daniel und Knauss Markus Dieselbetriebene Fahrzeuge der städtischen Dienstabteilungen, Ausrüstung mit Partikelfiltern
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie sichergestellt werden kann, dass alle Dienstabteilungen nur noch Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter beschaffen bzw. dass Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter nachgerüstet werden, soweit dies mit verhältnismässigem Aufwand möglich ist.

Die Dienstabteilungen beschaffen und betreiben die Fahrzeuge gemäss der städtischen Fahrzeugpolitik und den daraus abgeleiteten Umsetzungshilfen, die im Auftrag der Fahrzeugkommission erarbeitet worden sind. In der Fahrzeugkommission unter der Leitung des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe sind die Fachleute der Dienstabteilungen mit grösseren Fahrzeugbeständen vereint.

Für Dieselfahrzeuge ist u. a. festgehalten:

– 4.3 Umweltschutz/Luftbelastung:

Für die dieselbetriebenen Fahrzeuge, welche für die Stadt Zürich im Einsatz stehen, gilt zudem:

- Ab 1.1.06 dürfen Neufahrzeuge nur noch nach dem neusten Stand der Abgastechnik (Partikelfilter oder im Ergebnis gleichwertige Technik) beschafft werden.
- Bis 31.12.2012 sind bestehende Fahrzeuge soweit technisch möglich und wirtschaftlich tragbar nach dem neuesten Stand der Partikelminderungstechnik (Partikelfilter oder im Ergebnis gleichwertige Technik) nachzurüsten.

POS 2005/001032 2005/000311	24.08.2005 14.06.2006	Schönbächler Robert und Proamer Pascal Personen- und Nutzfahrzeuge, Beschaffung mit Erdgasantrieb
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei der künftigen Beschaffung von Personen- und Nutzfahrzeugen vermehrt erdgasbetriebene (Kompogas/ Erdgas) Fahrzeuge angeschafft werden können.

Die Dienstabteilungen beschaffen die Fahrzeuge gemäss der städtischen Fahrzeugpolitik und den daraus abgeleiteten Umsetzungshilfen, die im Auftrag der Fahrzeugkommission erarbeitet worden sind. In der Fahrzeugkommission unter der Leitung des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe sind die Fachleute der Dienstabteilungen mit grösseren Fahrzeugbeständen vereint.

Zur Frage von erdgasbetriebenen Fahrzeugen ist u. a. festgehalten:

– 4.4 Technologie, Motorisierung und Treibstoffe

Entsprechend dem Verwendungszweck der Fahrzeuge ist hinsichtlich eingesetzter Technologien, Motorisierungsgrad und Treibstoffart die bezüglich Energieeffizienz, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit optimale Variante zu wählen.

Im Zeitraum von 2006 bis 2015 ist ein Anteil von 5 % Fahrzeugen mit besonders emissionsarmen Antriebssystemen anzustreben (Gasfahrzeuge, Elektro- und Hybridfahrzeuge).

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2005/001523 2005/000523	24.11.2005 21.12.2005	Spezialkommission Polizeidepartement/Tiefbau- und Entsorgungsdepartement/Departement der Industriellen Betriebe ewz, Rahmenvereinbarung über Sonnenkollektoren und erneuerbare Energien

Der Stadtrat wird gebeten, folgende Massnahmen zu prüfen:

- aktive Unterstützung zur Herbeiführung einer Rahmenvereinbarung zwischen der Stadt und den Verbänden der MieterInnen und VermieterInnen (Mieterinnen- und Mieterverband, Hauseigentümerverband, Vereinigung Zürcher Immobilienfirmen, Schweiz. Verband für Wohnungswesen) über den gezielten Einsatz von Solarkollektoren bei Instandsetzungen und Neubauten in Miethaushalten;
- Erlass von energetischen Vorgaben für den Einsatz erneuerbarer Energien zur Deckung des Wärmebedarfs bei Neubau und Instandsetzung von Wohnliegenschaften der Stadt und städtischer Stiftungen;
- Bewilligung von Mitteln der Wohnbauförderung mit entsprechenden Auflagen;
- Überprüfung der pauschalierten Förderbeiträgen aus dem Stromsparfonds.

Zu Punkt 1): Die Spezialkommission PD/TED/DIB wurde am 29.11.2007 über den Stand der Arbeiten umfassend informiert. Im Anschluss haben Gespräche mit den Verbänden stattgefunden. Die Beteiligten wünschten zum Themenbereich Sonnenkollektoren zusätzliche Informationen zu den in der Praxis bei bestehenden Mehrfamilienhäusern erzielbaren Wärmeerträgen und allfälligen Wartungskosten. 2010 sind die effektiven Wärmeerträge von Sonnenkollektoren anhand von Messdaten von 13 bestehenden Anlagen in der Stadt Zürich im Detail evaluiert und der Wartungsaufwand abgeschätzt worden. Die Beteiligten waren übereingekommen, dass diese Ergebnisse und die Erfahrungen aus der Umsetzung der 2009 abgeschlossenen Vereinbarung betreffend energieeffiziente Gefrier- und Kühlgeräte (siehe POS 2005/522) abgewartet werden sollen, bevor eine Rahmenvereinbarung für Sonnenkollektoren geprüft wird. Heute sind diese Voraussetzungen erfüllt, sodass die Prüfung einer Vereinbarung über Sonnenkollektoren analog der im April 2009 von den Verbänden unterzeichneten Vereinbarung über energieeffiziente Geräte 2011 unter Federführung des Energiebeauftragten erfolgen kann.

Zu Punkt 2): Hinsichtlich energetischer Vorgaben für den Einsatz erneuerbarer Energien ist in den 7-Meilen-Schritten der Stadt Zürich, die für städtische Bauten und Bauvorhaben mit städtischen Unterstützungsleistungen gelten, vorgeschrieben, dass bei Neubauten mindesten 40% des gesamten Wärmebedarfs mit erneuerbaren Energie zu decken sind. Bei bestehenden Bauten sind es 50% des Wärmebedarfs für die Wassererwärmung. Bei Bauvorhaben, welche sich für die Eignung der 2000-Watt-Vorgaben eignen, soll der ganze Wärmebedarf durch erneuerbare Energien gedeckt werden.

Zu Punkt 3): Im Rahmen der Wohnbauaktion 2011 der Stadt Zürich wurden die energetischen Bestimmungen in den Richtlinien präzisiert. Auf Reglements-

ebene sollen ausserdem Umsetzungshilfen und -vorgaben geschaffen werden. Richtschnur sind die 7-Meilen-Schritte für umwelt- und energiegerechtes Bauen. Wie oben erwähnt machen diese Vorgaben zum Einsatz von erneuerbaren Energien bei der Wassererwärmung. Diese Vorgaben können in vielen Fällen am einfachsten mit Sonnenkollektoren erfüllt werden.

Zu Punkt 4): In den letzten Jahren sind die Preise für Sonnenkollektoranlagen leicht gesunken. Ein Vergleich hat ergeben, dass die Pauschalbeiträge aus dem Stromsparfonds für Sonnenkollektoren auf einem ähnlichen Niveau sind wie die Förderbeiträge anderer Städte oder Kantone. Auf eine Anpassung wird deshalb verzichtet. Die weitere Entwicklung der Preise und Förderbeiträge wird jedoch im Auge behalten.

POS 2005/001524 2005/000524	24.11.2005 21.12.2005	Spezialkommission Polizeidepartement/Tiefbau- und Entsorgungsdepartement/Departement der Industriellen Betriebe ewz, Erhöhung der Abgabe an den Stromsparfonds
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob die Abgabe an den Stromsparfonds den wachsenden Bedürfnissen angepasst werden soll, z. B. durch Erhöhung von 10% auf 15% des budgetierten ewz-Jahresgewinns oder ca. 0,25 Rp./kWh im ewz-Einzugsgebiet.

Derzeit reichen die Finanzmittel des Stromsparfonds für die Finanzierung der an den Fonds gestellten Finanzierungsbedürfnissen. Zu diesem Postulat kann daher erst Stellung genommen werden, wenn bei den Arbeiten zu den Postulaten GR 2005/524, GR 2005/522 bzw. GR 2005/523 klar wird, ob tatsächlich deutlich höhere Finanzbedürfnisse resultieren. Über diesen Sachverhalt wurde die Spezialkommission PD/TED/DIB am 29.11.2007 informiert.

POS 2006/000227 2006/000053	08.02.2006 23.06.2010	Danner Ernst und Kunz Hanspeter ZVW und SBB, Ausdehnung der Gültigkeit von Juniorkarten
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie beim ZVW und den SBB darauf hingewirkt werden kann, dass die Juniorkarte auch für Fahrten von Kindern ab 12 Jahren und Jugendlichen ohne Begleitung der Erziehungsberechtigten gültig ist und dass sie auch für Jugendliche zwischen 16 und 25 Jahren in Ausbildung ausgestellt werden kann.

Der Stadtrat hat das Anliegen des Postulats der Geschäftsführung Direkter Verkehr des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) als der zuständigen Stelle zur Prüfung vorgelegt. Eine Antwort ist noch ausstehend.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2006/000470 2006/000134	03.05.2006 14.06.2006	Rabelbauer Richard und Schönbächler Robert Personen- und Nutzfahrzeuge, Förderung abgasarmer und umweltschonender Antriebssysteme

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Fahrzeugbeschaffung und die Benutzung von Personen- und/oder Nutzfahrzeugen, die mit abgasarmen, umweltschonenden Antriebssystemen (Kompogas/Erdgas/Solarmobile) ausgestattet sind, im Dienstleistungs- und Gewerbeverkehr sowie im Güterverkehr gefördert werden können.

Die Stadt Zürich als Halterin eines grösseren Fahrzeugparks kann mit dem guten Beispiel vorangehen und durch das Nachfragepotenzial auch einen gewissen Druck auf die Lieferanten ausüben, Fahrzeuge mit umweltschonenden Antriebssystemen anzubieten. Sie setzt sich ausserdem für den Ausbau des Tankstellennetzes für Erdgas ein; die Evaluation geeigneter Standorte erweist sich allerdings als schwierig und aufwendig.

Zudem unterstützt die Stadt Zürich Pilotprojekte zur Hybridtechnologie und Elektromobilität, siehe auch GR Nr. 2008/394.

Eine direkte Förderung von Dritten bei der Fahrzeugbeschaffung erscheint nicht zweckmässig, und es fehlt dazu auch eine Rechtsgrundlage. Zudem müssen Massnahmen der Stadt auf Aktivitäten von Bund und Kanton abgestimmt werden. Im Rahmen einer Standesinitiative des Kantons Bern für eine «Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer» wird zurzeit die Schaffung finanzieller Anreize auf Bundesebene zum Kauf emissionsarmer und energieeffizienter Fahrzeuge vorgeschlagen. Im Vordergrund stehen ein Bonus-Malus-System bei der Erstzulassung sowie die Einführung einer Umweltekette, die als Basis für eine differenzierte Bemessung der kantonalen Fahrzeugsteuern dienen würde. Der Regierungsrat hat 2009 eine entsprechende Revisionsvorlage zum Verkehrsabgabengesetz in die Vernehmlassung gegeben. Der Gemeinderat hat am 8. 7. 2009 eine neue Taxiverordnung (GR-Nr. 2008/520) erlassen, die eine Gebührenreduktion für besonders ökologische Fahrzeuge, vor allem erdgasbetriebene Fahrzeuge der Energieeffizienzklasse A.1, vorsieht. Dagegen erhobene Beschwerden sind beim Bezirksrat pendent.

MOT 2006/000543 2006/000185	17.05.2006 04.07.2007	CVP-Fraktion VBZ-Depot Hard/Escher-Wyss, Verlegung
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird beauftragt dem Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten, die die Realisierung des im Richtplan vorgesehenen Tramdepots Aargauerstrasse vorsieht, damit am Standort des heutigen Tramdepots Hard zumindest teilweise (entlang der Hardturmstrasse) zusätzlich zur Wohnnutzung weitere stadtverträgliche (publikumsorientierte) Nutzungen angeordnet werden können.

Nachdem das Projekt «Kleeblatt-Hochhaus» nicht mehr weiterverfolgt wird, will der Stadtrat am Standort Hard ein einfaches, funktionales Tramdepot mit begrenzter Lebensdauer realisieren, das kommenden Generationen eine spätere Gebietsentwicklung nicht verbaut.

Die sofortige materielle Behandlung eines Antrags des Stadtrats auf eine erneute Fristverlängerung wurde vom Gemeinderat am 9. Juni 2010 abgelehnt und das Geschäft der SK HBD/SE zugewiesen.

POS 2006/000878 2006/000315	12.07.2006 07.11.2007	Stähler Anton und Schönbächler Robert VBZ, Verbesserung der Linienanzeigen in den Fahrzeugen
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei den Cobra-Tramzügen und den neuen Bus- und Trolleybusfahrzeugen

- die elektronischen Linienanzeigen verbessert werden können und
- wie auch auf den Cobra-Tramzügen Linien- und Routenangaben in geeigneter Form auf dem Fahrzeugdach angebracht werden können.

Die Anzeigen der Cobra-Tramzüge wurde gegenüber den Vorserienfahrzeugen verbessert. Das Fahrziel und die Liniennummer sind bei allen VBZ-Fahrzeugen mehrfach auf LCD- oder Rollbandanzeigen über Kopfhöhe angegeben. Die Behindertenverbände fordern vermehrt, dass diese Angaben auf Augenhöhe angezeigt werden müssten. Aus Sicht der VBZ stellt die heutige Lösung aber einen guten Kompromiss zwischen Dachtafel und Anzeige auf Augenhöhe dar, da die Angaben so auch in den Stosszeiten mit vielen Passagieren vor den Türen gut sichtbar bleiben.

Auf Dachtafeln wird mittelfristig bei allen Tramzügen verzichtet werden. Damit können die VBZ einerseits die teure Fahrzeugreserve verkleinern, andererseits können die Fahrzeuge nachfragegerecht auf verschiedenen Linien eingesetzt werden, ohne dass erst im Depot die Tafeln aufwendig ausgewechselt werden müssen (Beispiel: Bestückung der Linie 6 zum Zoo mit Cobra-Tramzügen an den Wochenenden).

Die VBZ verfolgen die technische Entwicklung bei den Linienanzeigen laufend und prüfen den Einsatz neuer, verbesserter Systeme im Rahmen der aktuellen Beschaffungen.

POS 2006/001078 2006/000414	27.09.2006 25.10.2006	Spezialkommission GUD Stadtspital Waid, verbesserte Verkehrserschliessung
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Erschliessung des Stadtspitals Waid mit dem öffentlichen Verkehr sowie die Fussgängerverbindungen vom und zum Spitaleingang verbessert werden können.

Abzuklären sind insbesondere die Kosten und betrieblichen Abläufe für eine Vorverlegung der bergwärtigen Bushaltestelle oder eine Mitbenutzung der Busschleife durch den aufwärts fahrenden Bus.

Das Anliegen ist zweifellos berechtigt. Die Abklärungen haben aber bisher keine befriedigende Lösung aufgezeigt:

Eine Mitbenutzung der Buswendeschleife durch die bergwärts fahrenden Busse ist nicht günstig: Die Schleifenfahrt brächte einen unattraktiven Reisezeitverlust für den Grossteil der Fahrgäste der Linie 69, die nicht ins Stadtspital wollen. Sowohl der bergaufwärts- wie auch der bergabwärts fahrende Bus würden dieselbe Haltekante benutzen, was für die einsteigenden Fahrgäste verwirrend ist. Schliesslich stellt die zweimalige Querung der Gegenfahrbahn bei der Schleifenfahrt ein nicht unerhebliches Verkehrsrisiko dar.

Eine Verlegung der bergseitigen Bushaltestelle zum bestehenden Fussgängerübergang auf Höhe des Wolfgrimmwegs wäre baulich machbar, wenn auch wegen der Terrainanpassung und der nötigen Erstellung eines Gehwegs kostspielig. Der Fussweg von der Bushaltestelle zum Spitaleingang würde ausserdem länger als heute.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
--------------------------------	----------------------------	--

POS 2006/001372 2006/000576	06.12.2006 20.12.2006	Cerliani Pierino und Mariani Mario ETH Höggerberg, verbesserte Erschliessung durch öffentlichen Verkehr
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Anbindung der ETH Höggerberg (Science-City) wesentlich besser als bisher mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden kann.

VBZ und ETH haben gemeinsam verschiedene Erschliessungskonzepte für die künftige Science City geprüft. Erwogen wurden u. a. Direktbusverbindungen oder ein Tram Höggerberg. Die Experten kamen zum Schluss, dass die heutige Lösung die Bedürfnisse am besten erfüllt: Die ETH Höggerberg ist mit den Linien 80, 69 und 37 gut erschlossen; auf das Frühjahr 2009 hin wurde die Direktbusverbindung zwischen ETH Höggerberg und ETH-Zentrum ausgebaut, der Einsatz von Beiwagen auf der Linie 80 in der Hauptverkehrszeit wird im Fahrplanverfahren 2012/2013 noch verstärkt. Ebenfalls auf den Fahrplan 2012/2013 ist geplant, den Grundtakt der Linie 69 auf 7,5 Minuten auszudünnen, mit den freiwerdenden Mitteln dafür aber den Fahrplan während des ETH-Semesters in den Spitzenzeiten mit Beiwagen auf einen 3,7-Minuten-Takt zu verdichten. Die VBZ und das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH stehen weiterhin im regelmässigen Austausch, um auf Entwicklungen reagieren zu können.

MOT 2007/000053 2007/000001	04.01.2007 28.02.2007	Knauss Markus und Leupi Daniel Hardbrücke, Kredit für Verlängerung der VBZ-Linie 8
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird eingeladen, dem Gemeinderat eine – zusammen mit Kanton Zürich und SBB ausgearbeitete – kreditschaffende Weisung vorzulegen, welche die Verlängerung der Tramlinie 8 über die Hardbrücke und die erforderlichen Ausbauten des Bahnhofs Hardbrücke vorsieht.

2009 wurde eine Vorstudie zum Tram Hardbrücke abgeschlossen, die Aussagen zur Linienführung auf der Brücke und zur Anbindung ans bestehende Tramnetz an den Brückenköpfen enthält. In Zusammenarbeit und zu Lasten des Kantons wurde 2010 ein Vorprojekt ausgearbeitet. Die Planeingabe beim BAV soll Ende 2011 erfolgen. Das Planungsprogramm sieht vor, dass dem Kantonsrat 2012 eine Kreditvorlage aufgrund des Bauprojektes unterbreitet werden kann. Ein Abschreibungsantrag des Stadtrats ist derzeit pendent bei der SK PD/V.

MOT 2007/000152 2007/000053	31.01.2007 18.06.2008	Schönenberger-Meier Katrin und Kappeler Thomas VBZ-Buslinie Witikon–Stadtzentrum, Weisung für eine direkte Verbindung
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung zu unterbreiten, um eine Buslinie zu realisieren, die Witikon direkt mit dem Stadtzentrum (Bsp. Bahnhof Stadelhofen oder Hauptbahnhof) verbindet.

Die Verkehrsbetriebe haben in einer externen Studie das Kosten-Nutzen-Verhältnis verschiedener Varianten für eine Direktverbindung von Witikon mit dem Stadtzentrum prüfen lassen. Diese weist aus, dass die Verlängerung der Trolleybuslinie aus fachlicher Sicht nicht sinnvoll ist. Es können keine zusätzlichen Fahrgäste gewonnen werden. Nachdem das Angebot in Witikon bereits der höchsten Angebotsstufe entspricht und keine Kapazitätsengpässe vorhanden sind, sieht der Zürcher Verkehrsverbund auf Anfrage keinen Grund, das Angebot zu verdichten. Er wird keine Mittel zur Erweiterung des bestehenden Angebots zur Verfügung stellen. Der Stadt Zürich ist es unbenommen, im Rahmen von § 20 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr Linienergänzungen oder Fahrplanverdichtungen zu bestellen. Die Kosten für solche Angebotserweiterungen hätte die Stadt Zürich unter Anrechnung eines Einnahmenanteils allerdings selbst zu tragen. Ein Abschreibungsantrag des Stadtrats ist derzeit pendent bei der SK PD/V.

POS 2007/000216 2007/000074	07.02.2007 23.06.2010	Girod Bastien und Probst Matthias VBZ, velofreundliche Tramgeleise
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ein Projekt zur Erarbeitung von Ideen zur Ausgestaltung und Umsetzung von velofreundlichen Tramgeleisen zu initiieren. Wenn möglich ist dieses Projekt in Zusammenarbeit mit lokalen Forschungsinstituten und entsprechenden Studiengängen durchzuführen.

MOT 2007/000307 2007/000137	21.03.2007 14.12.2007	Piller Bernhard und Probst Matthias ewz, Bau und Betrieb von Biomassekraftwerken
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten, die den Bau und Betrieb von Biomassekraftwerken durch das ewz in der Schweiz mit einer installierten Mindestleistung von mindestens 20 MW beinhaltet.

Der Gemeinderat hat am 11.11.2009 dem Antrag des Stadtrats auf Fristverlängerung um 24 Monate bis zum 14.12.2011 zugestimmt. Aus heutiger Sicht ist es schwierig festzulegen, wieweit das definierte Ziel für Strom aus Biomasse mittels langfristiger Verträge erreicht werden soll und in welchem Umfang Investitionen in eigene Anlagen einen Beitrag dazu liefern sollen und können. Die vom ewz verfolgten Projekte haben einen sehr unterschiedlichen Reifegrad, und ihre Realisierungswahrscheinlichkeit ist schwer abzuschätzen. Für die Realisierung der Projekte ist aufgrund der Komplexität der Anlagen und der Anzahl der beteiligten Partner erfahrungsgemäss mit mehreren Jahren zu rechnen. Das ewz wird im Laufe des Jahres 2011 eine Teilstrategie zum Thema «Stromproduktion aus Biomasse» erarbeiten, in welche die aus den verfolgten Projekten gewonnenen Erkenntnisse einfließen werden.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2010/000703 2010/000272	22.08.2007 23.06.2010	Savarioud Marcel und Käppeli Hans Jörg VBZ, Umstellung von Auto- auf Trolleybuslinien

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

POS 2008/000018 2008/000007	09.01.2008 23.01.2008	Anderegg Peter und Danner Ernst VBZ-Busverbindungen ab Bahnhof Affoltern, Fahrplan in Stosszeiten
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die geplanten Busverbindungen ab Bahnhof Affoltern in Richtung Unteraffoltern und in Richtung Mühlackenstrasse in den Stosszeiten im 6- bis 8-Minuten-Takt geführt werden können.

Die Erschliessung von Affoltern durch öffentliche Verkehrsmittel wurde im Rahmen des «Runden Tisches Affoltern» in enger Zusammenarbeit mit allen Anspruchsgruppen vertieft untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass die bereitgestellte Kapazität der heutigen Linie 62 auch auf längere Sicht genügt. Auch nach dem Vollausbau der Entwicklungsgebiete in Unteraffoltern ist die Kapazität noch ausreichend.

Die S-Bahn-Linie 6 verkehrt im Halbstundentakt. Längerfristig wird der Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten in Richtung Zürich eingeführt. Aus Kapazitätsgründen und aus Netzsicht ist eine Verdichtung des Angebotes deshalb nicht notwendig. Sie würde jedoch ohne Zweifel eine qualitative Verbesserung des Angebotes darstellen.

Eine Angebotsverdichtung wäre mit erheblichen Kosten verbunden. Angesichts der drängenden Kapazitätsprobleme auf anderen Linien in Affoltern (Linien 32/37/80) ist ein Angebotsausbau auf den beiden Linienästen nach Unteraffoltern und Mühlackern von tiefer Priorität.

POS 2008/000085 2008/000060	23.01.2008 07.01.2009	Reimann Beatrice und Küng Peter Stauffacher, Verlegung der Haltestelle für die VBZ-Tramlinie 8
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob im Zuge mit der Neugestaltung der VBZ-Haltestelle Stauffacher die Haltestelle der Linie 8 für beide Richtungen weiter südlich in die Stauffacherstrasse, auf der Höhe Stauffacherstrasse Nr. 26/28 bzw. in der Gegenrichtung Nr. 25/27, verlegt werden kann.

POS 2008/000313 2008/000144	26.03.2008 16.04.2008	Mariani Mario und Rabelbauer-Pfiffner Claudia Zollfreilager-Areal Flurstrasse/Rautistrasse, Anbindung an den öffentlichen Verkehr
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie das neue Wohngebiet auf dem Areal des ehemaligen Zollfreilagers in Zürich-Altstetten besser in das öffentliche Verkehrssystem eingebunden werden kann.

Im Rahmen der Ausarbeitung des Gestaltungsplanes für das Zollfreilager wurde die Verkehrserschliessung neu beurteilt. Das Zollfreilager ist durch die bestehenden Haltestellen räumlich vollständig erschlossen. Die zeitliche Erschliessung weist Lücken in den Randverkehrszeiten auf.

Die bestehenden Fahrplanlücken abends und am Sonntag werden, vorbehaltlich der Zustimmung des Verkehrsrats, durch die Ausdehnung der Betriebszeit der Linie 89 ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 behoben.

POS 2008/000544 2008/000237	28.05.2008 23.06.2010	Traber Christian und Meier Daniel VBZ-Linie 5, Verlängerung bis zum Albisgüetli
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob im Hinblick auf die Eröffnung des Erweiterungsbaus der Credit Suisse im Uetlihof die Linie 5 in den stark frequentierten Zeiten bis zum Albisgüetli verlängert werden kann.

MOT 2008/000644 2008/000277	18.06.2008 23.06.2010	Mauch Corine Photovoltaik-Anlagen, Aufnahme in die ewz-Solarstrombörse
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten, mit der die Grundlagen geschaffen werden, damit sämtliche PV-Anlagen ab 0,5 kWp im Versorgungsgebiet des ewz in die ewz-Solarstrombörse aufgenommen beziehungsweise mit einem kostendeckenden Einspeisetarif entschädigt werden. Dabei sind sowohl neu erstellte als auch bestehende PV-Anlagen im Versorgungsgebiet des ewz aufzunehmen beziehungsweise kostendeckend zu entschädigen für ihre Einspeisung. Die Höhe der kostendeckenden Vergütung orientiert sich an den Vorgaben auf Bundesebene (Art. 7a Energiegesetz Absatz 2).

Das ewz ist zurzeit daran, zu prüfen, inwieweit PV-Anlagen unter 10 kWp aufgrund der gesunkenen Gestehungskosten noch einer Förderung bedürfen, und das für eine allfällige Förderung ideale Instrumente zu eruieren. Dabei wird der Einbettung in die bestehenden Förderinstrumente der Stadt Zürich, die sich anerkanntermassen bewährt haben, besondere Beachtung geschenkt.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2008/000688 2008/000289	25.06.2008 02.07.2008	Scherr Niklaus, Nielsen Claudia und 3 Mitunterzeichnende ewz, Bericht über die Ausschüttung eines befristeten Bonus
<p>Der Stadtrat wird gebeten, spätestens ein Jahr vor Ablauf der dreijährigen Bonusfrist dem Gemeinderat einen Bericht zu folgenden Punkten vorzulegen und gegebenenfalls Antrag zu stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ob und in welchem Umfang die Bonus-Aktion weitergeführt werden soll; - die langfristige Beschaffungsstrategie des ewz; - kurz- und mittelfristige Massnahmen zur beschleunigten Ökologisierung des Stromangebots; - kurz- und mittelfristige Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz; - die Verwendung und weitere Äufnung von Reserven und Rückstellungen für die Verwirklichung der obgenannten Ziele. <p>Der Stadtrat hat dem Gemeinderat am 22. Dezember 2011 fristgerecht Bericht erstattet (StRB 2010/2117) und dem Gemeinderat die Abschreibung des Postulats als erledigt beantragt. Der Gemeinderat hat die Vorlage bereits der Spezialkommission überwiesen. Die Beratung des Berichts in der Spezialkommission ist im ersten Quartal 2011 im Zusammenhang mit der geplanten Tarifierung des ewz geplant.</p>		
POS 2009/000150 2009/000058	04.02.2009 04.03.2009	Schwendener Thomas und Hauri Theo VBZ-Linie 62, Verbesserung der Streckenführung
<p>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Streckenführung der Buslinie 62 in Affoltern verbessert und nach dem Leitbild der Stadt Zürich «Nachhaltige Stadt Zürich» ökologischer gestaltet werden kann.</p>		
POS 2009/000212 2009/000068	25.02.2009 11.03.2009	Mariani Mario und Widler Josef VBZ-Buslinie 67, Verlängerung über Schmiede Wiedikon hinaus
<p>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Buslinie Nr. 67 vom heutigen Endpunkt Schmiede Wiedikon zum Bahnhof Zürich Wiedikon verlängert werden kann.</p>		
POS 2009/000286 2009/000099	18.03.2009 02.09.2009	Z'graggen Marcel und Rabelbauer Richard Buslinie 39, Linienführung und Fahrtintervall
<p>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Buslinie 39 unter Berücksichtigung aller möglicher Optionen finanzieller und rechtlicher Art bezüglich Linienführung bis vor der am 23. Februar 2009 erfolgten Änderung geführt werden kann.</p>		
POS 2009/000640 2009/000257	10.06.2009 19.08.2009	Savarioud Marcel und Makwana-Boss Elisabeth Expressbus-Verbindung vom Bahnhof Stettbach zum Zoo
<p>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob eine attraktive Expressbus Verbindung direkt vom Bahnhof Stettbach zum Zoo und zur Masoala-Halle eingeführt werden kann.</p>		
MOT 2009/000864 2009/000300	01.07.2009 17.03.2010	Nielsen Claudia und Graf Davy Projektierungskredit für die Vorbereitung weiterer Erkundungsbohrungen zur künftigen Nutzung der Geothermie
<p>Der Stadtrat wird gebeten, dem Gemeinderat einen Projektierungskredit für die Vorbereitung von weiteren Erkundungsbohrungen zur zukünftigen Nutzung von Geothermie für die Wärme- und Stromgewinnung vorzulegen. Die daraus resultierenden Anträge für Objektkredite sind separat oder in einem Rahmenkredit vorzulegen.</p> <p>Das ewz ist am 2. November 2010 der Geo-Energie Suisse AG als Gründungsaktionär beigetreten. Ein Hauptziel dieser Gesellschaft ist die Weiterentwicklung der technologischen Fragen rund um die Nutzung der Geothermie zur Strom- und Wärmeproduktion, namentlich der Reservoir-Stimulation bei Deep-Heat-Mining-Projekten. Dem ewz bietet sich durch die Beteiligung an der Geo-Energie Suisse AG die Möglichkeit, gemeinsam mit Partnern zusätzliche Erkenntnisse auf dem Weg zu diesem Ziel zu gewinnen.</p>		
POS 2009/000885 2009/000322	01.07.2009 19.08.2009	Seidler Christine und Frei Dorothea Verkehrskonzept für den öffentlichen Verkehr sowie den Fahrrad- und Fussverkehr im Zusammenhang mit der Zooerweiterung
<p>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, im Rahmen der Zooerweiterung ein erweitertes Verkehrskonzept zu erarbeiten, das den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie den Fahrrad- und Fussverkehr bevorzugt. Bezüglich ÖV sollen insbesondere eine auf Spitzenzeiten ausgerichtete Fahrplanverdichtung sowie der Einsatz für den Kinderwagentransport geeigneter Fahrzeuge bzw. Anhänger geprüft werden.</p>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
--------------------------------	----------------------------	--

MOT 2009/001566 2009/000602	16.12.2009 17.03.2010	Schönbächler Robert Wohnüberbauung/Altersheim auf dem VBZ-Areal Escher-Wyss
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird dazu aufgefordert, dem Gemeinderat eine Vorlage für einen Projektierungskredit für einen Projektwettbewerb zu unterbreiten mit dem Ziel, auf dem VBZ-Areal neben dem alten VBZ-Depot-Gebäude «Hard» eine Überbauung mit einer gemischten Nutzung in Zusammenarbeit mit einer gemeinnützigen Baugenossenschaft zu entwickeln. Diese Nutzungen können dabei Alters- und Familienwohnungen sowie ein Altersheim enthalten. Im Erdgeschoss sollen öffentlichkeitswirksame Nutzungen integriert werden, die der städtebaulichen Bedeutung des Standorts entsprechen und eine eventuelle (Teil-) Verlegung der Tramdepotnutzung bedingen. Gleichzeitig soll der Limmatuferbereich auf der ganzen Länge des Areals aufgewertet werden und ein weiterer öffentlicher Zugang von der Hardturmstrasse zur Limmat zwischen dem alten Depotgebäude und dem heutigen Gleisfeld realisiert werden.

POS 2010/000092 2010/000035	20.01.2010 10.02.2010	Nielsen Claudia und Piller Bernhard ewz-Sponsoring, Gleichstellung von Mann und Frau
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie bei wiederkehrenden Sponsoring-Beiträgen des ewz der Gleichstellung vermehrt Rechnung getragen werden kann. Das ewz soll aktiv die nötigen Schritte unternehmen mit dem Ziel, die Sponsoring-Beiträge unter den Geschlechtern ausgewogener zu verteilen.

Der Stadtrat wird dem Gemeinderat den Bericht fristgerecht unterbreiten. Das ewz wird bei der Gleichstellung der Geschlechter auch im Sponsoring eine aktive Rolle übernehmen. Es wird dafür sorgen, dass die Sponsoring-Beiträge unter den Geschlechtern ausgewogen verteilt werden. Erste Massnahmen werden im Frühling 2011 umgesetzt.

POS 2010/000093 2010/000036	20.01.2010 10.02.2010	Piller Bernhard und Graf Davy ewz-Sponsoring, Verschiebung der Beiträge vom Sport zu energiepolitisch relevanten Projekten
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er auf eine partielle Verschiebung der ewz-Sponsoring-Beiträge weg vom Sport, hin zu energie- und energiepolitisch relevanten Projekten (Stichwort Förderung von Energieeffizienz und Erneuerbaren Energien) hinwirken kann.

Der Stadtrat wird dem Gemeinderat den Bericht fristgerecht unterbreiten. Das ewz wird auch in Zukunft Projekte und Themen, welche die Energieeffizienz und die Erneuerbaren Energien betreffen, selber bearbeiten oder mit finanziellen Mitteln unterstützen. Dies wird je nach Aufgabenstellung entweder aus dem Stromsparfonds, aus den allgemeinen Finanzmitteln oder aus dem Sponsoringbudget finanziert werden.

MOT 2010/000155 2010/000070	03.02.2010 21.04.2010	Gut Christoph und Butz Marlène Buslinie 39, Verlegung der Endhaltestelle und Erhöhung der Fahrintervalle
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird beauftragt, die Attraktivität des Quartierbusses 39 mit mindestens folgenden beiden Massnahmen zu steigern:

- Die Buslinie wird zum Milchbuck verlängert und die talseitige Endhaltestelle zur Haltestelle Milchbuck verlegt.
- Der Fahrtakt wird auf Fahrintervalle von 20 Minuten erhöht.

POS 2010/000962 540.140.100-001 2010/000412	29.09.2010 27.10.2010	Piller Bernhard und Wepf Mirella Erdgas Zürich AG, effiziente Nutzung des Energieträgers Erdgas
--	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er darauf hinwirken kann, dass die Erdgas Zürich AG den Energieträger Erdgas maximal effizient einsetzt.

II. Abschreibungsanträge für Motionen und Postulate

Postulate, für die der Stadtrat dem Gemeinderat den Antrag auf Abschreibung stellt

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 1994/001811 1994/000034	18.01.1994 02.02.1994	Kommission Verbilligung Jahreskarten Verkehrsverbund, gerechtere Verteilung der Beiträge an die Kostenunterdeckung und Vertretung im Verkehrsrat

Wir bitten den Stadtrat zu prüfen, wie den folgenden beiden Forderungen im Rahmen von Verhandlungen mit den kantonalen Instanzen zum Durchbruch verholfen werden kann:

- eine gerechtere Verteilung der Beiträge an die Kostenunterdeckung des Verkehrsverbunds;
- eine angemessene Vertretung der Stadt und der Verkehrsbetriebe Zürich im Verkehrsrat.

Die Zusammensetzung des Verkehrsrats ist in § 14 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) geregelt. Der Verkehrsrat umfasst neun Mitglieder. Den Gemeinden stehen fünf Sitze zu, davon je einer den Städten Zürich und Winterthur. Auch bei einem zusätzlichen Sitz für die Stadt Zürich blieben Mehrheitseinschüsse nur durch Koalitionsbildung mit anderen erreichbar. Für die Stadt Zürich ist deshalb entscheidend, dass sie ihre Interessen auf allen Stufen vertritt.

Auch die Aufteilung der Kostenunterdeckung ist im PVG geregelt (§ 26 und 27). Sie wird je zur Hälfte vom Staat und den Gemeinden getragen, wobei die Aufteilung auf die Gemeinden zu 80 % nach dem Verkehrsangebot und zu 20 % nach der Steuerkraft erfolgt. Der errechnete Kostendeckungsgrad der VBZ lag 2009 bei 69 %, derjenige des gesamten ZVV bei 57 %. Dies belegt, dass die VBZ zwar die grösste Kostenposition im ZVV sind, aber auch entsprechend erfolgreich Einnahmen aus Fahrausweisverkäufen und Nebengeschäften erzielen.

Seit der Ablehnung einer Behördeninitiative des Zürcher Gemeinderats (GR Nr. 1999/237) zur Änderung des PVG im Jahr 1999 und eines Postulats 2002 durch den Kantonsrat haben sich dort die Mehrheitsverhältnisse nicht wesentlich verändert. Einen erneuten politischen Vorstoss der Stadt zur Änderung der gesetzlichen Grundlagen erachtet der Stadtrat deshalb momentan als chancenlos.

POS 2004/000717 2004/000203	07.04.2004 25.05.2005	Graf Wüthrich Franziska und Schmid Georg VBZ-Haltestellen an der Rosengartenstrasse, Umbenennung in «Provisorium»
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob eine Namensänderung der Bushaltestellen «Rosengartenstrasse» in «Provisorium» angezeigt wäre.

Haltestellenbezeichnungen dienen dazu, die Fahrgäste möglichst eindeutig und verständlich über den Standort einer Haltestelle zu informieren. Als Identifikationsmerkmal zeichnen sie sich durch Einfachheit, Merkbarkeit, Bekanntheitsgrad und Kontinuität aus. Im Falle des Haltestellenamens «Rosengartenstrasse» sind diese Voraussetzungen gegeben – auch wenn am betreffenden Standort weder Rosen noch ein Garten erkennbar sind, ist dies doch der gültige Strassenname. Die Bezeichnung «Provisorium» sagt hingegen nichts über den Standort aus. Eine Umbenennung aus politischen Gründen auf Kosten des Kundennutzens ist aus Sicht des Stadtrats nicht angezeigt.

POS 2004/001739 2004/000599	17.11.2004 01.12.2004	Geschäftsprüfungskommission Städtische Beteiligungen im Erdgasbereich, Massnahmen zur personellen Entflechtung
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, ob nicht bei den direkten und indirekten städtischen Beteiligungen im Erdgasbereich Massnahmen zur personellen Entflechtung getroffen werden sollen, um potenziellen Interessenkonflikten vorzubeugen.

Der Stadtrat erstattete dem Gemeinderat mit Weisung 77 vom 20.12.2006 Bericht und stellte Antrag, das Postulat abzuschreiben. Bericht und Antrag wurden am 10.01.2007 an die Geschäftsprüfungskommission überwiesen. Die Mehrheit der Kommission beantragte dem Gemeinderat am 07.12.2009 Kenntnisnahme vom Bericht und Abschreibung des Postulats. Die Mehrheit des Gemeinderats lehnte jedoch am 17.03.2010 die Abschreibung des Postulats ab – aus welchen Gründen, bleibt für den Stadtrat unklar. Im März 2010 sind die Alt-Stadträte Dr. Thomas Wagner und Willy Küng aus dem Verwaltungsrat der Erdgas Zürich AG ausgeschieden. Die Struktur der schweizerischen Erdgaswirtschaft hat sich gegenüber dem mit Weisung 77 vom 20.12.2006 erstatteten Bericht bezüglich der Tragung von Kosten und Risiken nicht verändert, weshalb aus der Sicht des Stadtrats aufgrund der personellen Konstellation nach wie vor keine Interessenkollision zu befürchten ist.

POS 2005/001069 2005/000342	31.08.2005 14.09.2005	Amman Andreas und Kuhn Rolf S-Bahn- und Fernverkehr am Hauptbahnhof, Spätanschlüsse an VBZ
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Anschlüsse im Hauptbahnhof Zürich zwischen den S-Bahn- und Fernverkehrszügen, die bis 0.26 Uhr eintreffen, und den letzten Verbindungen der VBZ bis in die Aussenquartiere (Endstationen der Tram- und Buslinien) möglichst kostenneutral und auf den nächsten Fahrplanwechsel verbessert werden können.

Zum Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2008 haben die Verkehrsbetriebe die Taktintervalle über die Dauer der gesamten Betriebszeit neu festgelegt. Tagsüber verkehrt das Tram alle 7,5 statt alle 6,7 Minuten, dafür wurde das Angebot am Abend und am Wochenende ausgebaut. Auch eine kostenneutrale Verbesserung der Spätanschlüsse wurde möglich, allerdings nicht ganz im von den Postulanten gewünschten Umfang: Heute ist die Verbindung in alle Aussenquartiere bei Ankunft im Hauptbahnhof bis Mitternacht bzw. in die ganze Innenstadt bei Ankunft am Hauptbahnhof bis 0.30 Uhr sichergestellt. Nach Mitternacht sind unter der Woche nur noch sehr wenige Fahrgäste unterwegs. Die Fahrzeuge auf dem gesamten VBZ-Netz bis 01.00 Uhr praktisch leer verkehren zu lassen, wäre nicht nur teuer (eine kostenneutrale Umsetzung wie im Postulat gefordert ist nicht möglich, ohne tagsüber Kapazitätsengpässe zu schaffen), sondern ist auch aus Umweltgesichtspunkten und wegen der Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner der Hauptverkehrsachsen nicht wünschenswert.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2005/001162 2005/000375	21.09.2005 18.06.2008	Amacker Bruno und Hauri Theo VBZ-Busse, Retrofit-Verfahren

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob in die Jahre gekommene VBZ-Busse, anstatt ausrangiert und durch neue ersetzt zu werden, in einem sogenannten «Retrofit»-Verfahren einem zweiten Leben zugeführt werden können.

Die Busse der Verkehrsbetriebe sind auf die vom ZVV vorgegebene Einsatzdauer von 14 Jahren (Autobusse) bzw. 17 Jahren (Trolleybusse) ausgelegt und danach noch zwei Jahre länger als Reservefahrzeuge im Betrieb. Am Ende dieser Nutzungsdauer weisen die Fahrzeuge immer häufiger Schäden an der tragenden Struktur auf. Auch nach Reparaturen bleibt der Wartungsaufwand sehr hoch, weil die Kontrollen der tragenden Elemente massiv ausgebaut werden müssen. Im Gegensatz z. B. zu den alten Mirage-Trams, welche in die Ukraine abgegeben wurden, werden ausrangierte Busse deshalb nur noch als Ersatzteilspeicher für Komponenten genutzt.

In der Vergangenheit wurden vereinzelt alte Busse weiterverkauft, um anderswo noch wenige Jahre genutzt zu werden. Die modernen Niederflerfahrzeuge sind aber aufgrund der verwendeten Leichtbauweise weniger stabil, und der Fahrzeugboden ist aufgrund des geringeren Abstandes zum Boden einer vermehrten Korrosion durch Spritzwasser und Streusalzrückstände ausgesetzt. Ein Verkauf oder auch die Gratisabgabe solcher ausgedienter Fahrzeuge, womöglich im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit, würde den Abnehmer finanziell wohl mehr schaden als nützen, zudem wäre die fachgerechte Entsorgung nicht sichergestellt.

POS 2005/001536 2005/000522	24.11.2005 21.12.2005	Spezialkommission Polizeidepartement/Tiefbau- und Entsorgungsdepartement/Departement der Industriellen Betriebe ewz, Rahmenvereinbarung über stromsparende Geräte
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, folgende Massnahmen zu prüfen:

- aktive Unterstützung zur Herbeiführung einer Rahmenvereinbarung zwischen der Stadt und den Verbänden der MieterInnen und VermieterInnen (MieterInnen- und Mieterverband, Hauseigentümerverband, Vereinigung Zürcher Immobilienfirmen, Schweiz. Verband für Wohnungswesen) über den Einsatz stromsparender Geräte der Top-Ten-Klasse bei Ersatzanschaffungen, Instandsetzungen und Neubauten in Miethaushalten;
- Erlass von entsprechenden Beschaffungsvorgaben für Neubauten, Instandsetzungen und Ersatzanschaffungen in Wohnliegenschaften der Stadt und städtischer Stiftungen;
- Bewilligung von Mitteln der Wohnbauförderung nur bei Verpflichtung zu entsprechenden Beschaffungsmassnahmen;
- Ausrichtung von pauschalierten Förderbeiträgen aus dem Stromsparfonds zum Ausgleich allfälliger Mehrkosten von Geräten der Top-Ten-Klasse.

Zu Punkt 1): Die Spezialkommission PD/TED/DIB wurde am 29.11.2007 umfassend informiert. Einsparpotenziale und mutmassliche Umsetzungsbarrieren bei Haushaltgeräten im Vermietersausbau wurden untersucht. Anlässlich verschiedener Gespräche mit den Verbänden wurde eine Bereitschaft der betroffenen Verbandsmitglieder festgestellt, anhand des Beispiels von energieeffizienten Gefrier- und Kühlgeräten den Prozess, die Rollen der Beteiligten und den Inhalt einer Rahmenvereinbarung zu definieren. Im April 2009 wurde eine Vereinbarung durch die Verbände unterschrieben, die Ziele, Grundsätze und Geltungsbereich der Zusammenarbeit zwischen den Verbänden sowie deren Rolle bei der Kommunikation der Aktion bei ihren Mitgliedern umfasst. Sie basiert massgeblich auf einer ab Februar 2010 inhaltlich und finanziell erweiterten «A+++»-Stromsparfonds-Aktion für Gefrier- und Kühlgeräte, welcher der Gemeinderat am 21. Oktober 2009 zugestimmt hat. Bei weiteren, allenfalls für eine Vereinbarung in Frage kommenden stromsparenden Gerätetypen ist die Fördereffizienz (eingesparte Elektrizität pro Förderfranken) ungenügend.

Zu Punkt 2): Hinsichtlich energetischer Beschaffungsvorgaben für Neubauten, Instandsetzungen und Ersatzanschaffungen in Wohnliegenschaften der Stadt und städtischer Stiftungen gelten die Bestimmungen der 7-Meilen-Schritte der Stadt Zürich. In 1. Priorität werden hocheffiziente Haushaltsgeräte gemäss www.topten.ch beschafft. Alle Geräte entsprechen mindestens der Energieeffizienzklasse A bzw. A+.

Zu Punkt 3): In den 7-Meilen-Schritten für umwelt- und energiegerechtes Bauen, die fortan auch für Wohnbauaktionen gelten sollen, ist vorgeben, dass prioritär Top-Ten-Geräte und sekundär Geräte der A+++ bzw. der A+-Klasse eingesetzt werden müssen.

Zu Punkt 4): Für energiesparende Geräte der Top-Ten-Klasse werden im Rahmen von Stromsparfonds-Aktionen laufend Förderbeiträge ausgerichtet, sofern eine hinreichende Fördereffizienz gewährleistet ist.

POS 2006/000474 2006/000138	03.05.2006 28.06.2006	Butz Marlène und Hirzel Astrid VBZ, Fahrplan der Buslinie 39
-----------------------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie

- der 20-Minuten-Takt auf der Quartierbuslinie 39 auch über den Fahrplanwechsel 2006 (Dezember 06) hinaus erhalten werden kann und wie
- die Linienführung der Quartierbuslinie 39 so verändert werden kann, dass der Bus in Zukunft den Rigiplatz bedienen kann. Denkbar wäre z. B., bei der Talfahrt eine Schlaufe über den Rigiplatz zu fahren. Die bestehende Haltestelle Langensteinstrasse beim Altersheim Oberstrass darf von der Änderung nicht betroffen sein.

Aufgrund von Sparvorgaben des ZVV wurde im Fahrplanverfahren 2007/2008 der Takt der Linie 39 von 20' auf 30' reduziert und die Haltestelle Im Klösterli nur noch einmal pro Stunde bedient. Damit konnte die Linie neu mit einem statt bisher zwei Fahrzeugen betrieben werden. Gleichzeitig war aber die maximal mögliche Umlaufzeit zwischen den zwei Endhaltestellen kürzer geworden.

In der Folge ergaben sich starke Verspätungen, und der Mindestaufenthalt für das Personal an den Wendepunkten konnte nicht mehr gewährleistet werden. Eine zusätzliche Schlaufenfahrt über den Rigiplatz war aus Zeitgründen nicht machbar, vielmehr musste im Frühjahr 2009 die Fahrstrecke sogar noch verkürzt werden: Die Haltestellen Klosterweg und Irchel wurden aufgehoben, die Haltestelle Strickhof wurde in die Möhrlistrasse verlegt. Der Bus wendet neu ab der Haltestelle Letzistrasse via Winterthurerstrasse–Möhrlistrasse (Haltestelle Strickhof)–Letzistrasse zurück zur Haltestelle Langensteinstrasse und weiter zum Zoo.

Es zeigte sich allerdings, dass durch die Verlegung der Haltestelle Strickhof in die Möhrlistrasse die Zugänglichkeit vom Altersheim Oberstrass her stark erschwert war. Im Dezember 2010 wurde deshalb in der Letzistrasse die neue Haltestelle Schanzackerstrasse in Betrieb genommen. Diese ermöglicht einen bequemen Zugang vom und zum Altersheim zu den Bussen der Linie 39 in beide Fahrtrichtungen.

Zwar ist die im Postulat geforderte Schlaufenfahrt zum Rigiblick aus den dargelegten Gründen nicht möglich, es besteht aber ein direkter Anschluss vom Bus 39 auf die Seilbahn Rigiblick.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
--------------------------------	----------------------------	--

POS 2006/000475 2006/000139	03.05.2006 28.06.2006	Butz Marlène und Schönbächler Robert VBZ, Verzicht auf Sparmassnahmen bei Quartierbuslinien
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf die per Fahrplanwechsel 2006 (Dezember) vorgesehenen Sparmassnahmen bei den städtischen Quartierbuslinien verzichtet werden kann, so dass das bestehende Angebot nicht verschlechtert wird.

Für das Fahrplanverfahren 2012/2013 stellt der Kanton den VBZ 1,8 Mio. Fr. für Angebotsausbauten zur Verfügung. Die Einführung des Trams Zürich-West und die Beseitigung der dringendsten Kapazitätsengpässe allein kosten aber bereits fast 5,5 Mio. Fr. Die Mehrkosten müssen die Verkehrsbetriebe durch Produktivitätssteigerungen auffangen. In dieser Situation müssen die Mittel dort eingesetzt werden, wo sie den maximalen Kundennutzen erbringen. Bei der Überprüfung der Quartierbuslinien im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2007/2008 im Auftrag des ZVV wurden Anpassungen an den Linien mit sehr schwacher Nachfrage und niedrigstem Kostendeckungsgrad vorgenommen. Der ZVV hatte vorab auch genügend Zeit eingeräumt, um durch angepasste Linienführung, betriebliche Verknüpfungen und Kommunikation an die Fahrgäste die Auslastung über die kritische Grenze anzuheben. Wo dies nicht gelang hatte sich der Stadtrat bewusst dafür entschieden, möglichst keine Quartierbuslinien ganz einzustellen, sondern durch sanfte Korrekturen im ganzen Quartierbusnetz dessen Wirtschaftlichkeit insgesamt zu steigern.

Die aus dem Überprüfungsauftrag frei werdenden Mittel flossen auch nicht an den ZVV zurück, sondern wurden vollumfänglich in Angebotsverbesserungen an anderen Orten reinvestiert, wo sie der grösstmöglichen Anzahl von Fahrgästen zugute kommen.

Der Stadtrat sieht in der gegenwärtigen finanziellen Situation (Sparprogramm San10 des Regierungsrats, Budgetrückweisung in der Stadt Zürich) keine Möglichkeit, auf das alte Angebotsregime zurückzukommen. Sollte sich die Nachfrage auf einigen oder allen Quartierbuslinien aber markant steigern, müsste selbstverständlich ein nachfragegerechter Angebotsausbau erfolgen.

POS 2006/000514 2006/000168	10.05.2006 31.05.2006	Gut Susi und Schlatter Hedy Wollishofen, Bedienung mit dem Limmatschiff
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie Wollishofen auch in der Saison 2007 mit dem Limmatschiff bedient werden kann.

Die Haltestelle Limmatquai erfreut sich weiterhin grosser Beliebtheit. Von Beginn weg verzeichnete sie eine vergleichbare Anzahl Ein- und Ausstiege wie die traditionsreiche Haltestelle Storchen.

Die Ein-/Ausstiege an den beiden Anlegestellen Storchen und Limmatquai entwickelten sich bis 2010 wie folgt:

	2007	2008	2009	2010
Storchen	12 911	13 816	15 220	12 321
Limmatquai	12 401	13 953	15 142	12 218
Total	25 312	27 769	30 362	24 539

Der Rückgang im Jahr 2010 ist damit zu erklären, dass während der Hauptsaison 2010 (Juni–September) die Limmatschiffahrt während 41 Tagen eingestellt werden musste (alleine im August waren es 20 Tage). Diese Hochwassersituation im 2./3. Quartal 2010 führte auf dem gesamten Netz der Limmatschiffahrt zu einem Rückgang der Frequenzen um 19% gegenüber dem Vorjahr. Betriebseinstellungen waren im Jahr 2009 an 7, 2008 an 10, 2007 an 12 Tagen erfolgt. Eine Aufgabe des Halts am Limmatquai oder beim Storchen kommt für die Zürichsee-Schiffahrt nach wie vor nicht in Frage. Die Randbedingungen – Aufrechterhaltung des Halbstundentakts mit zwei Booten, nautisch aufwendige Manöver flussabwärts zum Anlegen am Limmatquai –, die zur Preisgabe des Halts in Wollishofen zwingen, haben sich nicht geändert. Eine technische Aufrüstung der Limmatboote, um talwärts ohne Wendemanöver anhalten zu können, ist mit vertretbarem Aufwand nicht möglich. Der Kauf eines zusätzlichen Schiffs lässt sich mit der Nachfrage nicht rechtfertigen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2007/000153 2007/000054	31.01.2007 28.02.2007	Im Oberdorf Bernhard und Hauri Theo Tramverkehr, rücksichtsvolle Fahrweise

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Tramverkehr durch eine rücksichtsvollere Fahrweise trotz Vortrittsrecht das Entstehen von kritischen Situationen und das Eintreten von Unfällen vermieden werden kann.

Die Sicherheit von Fahrgästen, anderen Verkehrsteilnehmenden und Mitarbeitenden steht bei den VBZ als Teil einer ausgeprägten Sicherheitskultur an erster Stelle. Unfallprävention ist ein regelmässiges Thema der jährlich aktualisierten betrieblichen Sicherheitsziele, der individuellen Mitarbeitendenziele, der ständigen Dienstaufsicht, der Mitarbeitendenqualifikation und der entsprechenden Geschäftsprozesse.

Das Unfallgeschehen wird laufend gesamthaft und im Einzelfall analysiert und ausgewertet. Wo nötig und möglich werden umgehend Massnahmen eingeleitet. Gemeinsam mit der Dienstabteilung Verkehr DAV wurden 2010 folgende kritischen Stellen und/oder Unfallschwerpunkte besprochen:

- Seilergraben (schmale Fahrbahn MIV)
- Limmat-/Motorenstrasse (Linksabbieger)
- Hofwiesen-/Franklinstrasse (schmale Fahrbahn MIV)
- Rämistrasse (schmale Fahrbahn MIV)
- Winterthurer-/Rietlistrasse (Abbiegen)
- Lochergut (neue Verkehrsführung)
- Wartau (Schleifenfahrt mit Ein-/Aussteigen)
- Escher-Wyss-Platz (neue Verkehrsführung)

Die Fähigkeit zur rücksichtsvollen Fahrweise und Unfallverhütung wird bereits in der fahrpsychologischen Eignungsuntersuchung im Rahmen der Rekrutierung von neuem Fahrpersonal geprüft. Danach ist die Unfallprävention fester Bestandteil der Aus- und jährlichen Weiterbildung von Fahrdienstmitarbeitenden. 2010 war im Weiterbildungsprogramm für die Fahrdienstmitarbeitenden ein separates Modul «Unfallprävention» enthalten.

Als Beitrag zur Unfallverhütung über den eigenen Betrieb hinaus führen die VBZ seit Jahren zusätzlich und zusammen mit der Stadtpolizei erfolgreiche Sicherheitskampagnen für die übrigen Verkehrsteilnehmenden in der Stadt Zürich durch. Thema der laufenden Kampagne sind die Stopp- und Ruckunfälle: Rund 35% der bei Tramunfällen verletzten Personen stürzen im Tram, weil die Wagenführerinnen und -führer wegen des Fehlverhaltens anderer Verkehrsteilnehmenden abrupt bremsen müssen, um eine Kollision – trotz Vortrittsrecht – zu vermeiden.

POS 2007/000798 2007/000409	11.07.2007 18.06.2008	Papageorgiou Kyriakos und Jäger Alexander Dieselfahrzeuge der Stadt Zürich, Umrüstung mit Retrofitkit
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen wie der Stadt Zürich gehörende Dieselfahrzeuge die heute den Euro-3-Abgasnormen oder tiefer entsprechen, mit dem Einbau eines «Retrofitkit» umgerüstet werden können oder einem gleichwertigem Produkt. Das von ETH-Ingenieuren entwickelte «Retrofitkit» ist an Mülllastwagen der Stadt Winterthur bereits erfolgreich getestet worden.

Die städtische Fahrzeugkommission unter der Leitung des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe vereint die Fachleute der Dienstabteilungen mit grösseren Fahrzeugbeständen. Die Kommission erarbeitet sogenannte Umsetzungshilfen, welche die Dienstabteilungen bei der Realisierung der Fahrzeugpolitik praktisch unterstützen.

Die Umsetzungshilfe «Nachrüstung Partikelfilter» hält u. a. die technischen Anforderungen an solche Partikelfilter fest, weist darauf hin, dass bei der Nachrüstung die Werksgarantie des Fahrzeugherstellers weiterhin gewährleistet sein muss und in welcher Priorität Fahrzeuge nachzurüsten sind (Lebensdauer, Einsatzdauer pro Jahr, Fahrzeugkategorie usw.). Das «Retrofitkit» wird bei der Nachrüstung neben allen anderen Partikelfiltern ebenfalls geprüft. Das Fahrzeugkompetenzzentrum pflegt im Intranet der Stadt Zürich eine Webplattform. Auf dieser werden die internen Sachverständigen über aktuelle Marktbeobachtungen zum Thema informiert.

POS 2008/000084 2008/000059	23.01.2008 18.06.2008	Ammann Andreas und Kuhn Rolf VBZ-Buslinie 71, Weiterbetrieb nach Senkung der Betriebskosten
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Quartierbuslinie 71 durch eine deutliche Senkung der Betriebskosten weiter betrieben werden kann.

Die Quartierbuslinie 71 wurde im Dezember 2008 aufgehoben, weil der Kostendeckungsgrad weit unterdurchschnittlich war und die Vorgaben für eine Finanzierung durch den ZVV nicht erfüllte. Auch eine erfolgte Anpassung der Linienführung unter Einbezug des Quartiervereins und der Bevölkerung hatte die Auslastung nicht wesentlich verbessern können.

Eine erhebliche Kostensenkung wäre nur mit einer weiteren Ausdünnung des Angebots während den Hauptverkehrszeiten möglich gewesen. Damit hätte die Linie 71 jedoch weiter an Attraktivität verloren. Dies hätte zu einem weiteren drastischen Rückgang der Nachfrage geführt, und der Kostendeckungsgrad hätte sich nicht verbessert. Eine Wiedereinführung der Linie ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht geplant.

POS 2009/000338 2009/000117	01.04.2009 06.05.2009	Butz Marlène und Aubert Marianne VBZ, Informationen zum Haltestellentyp
-----------------------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie auf den nächsten Fahrplanwechsel die Angaben im Fahrplanaushang sowie in den Fahrzeugen mit Informationen zum Haltestellentyp der einzelnen Haltestellen in geeigneter Form ergänzt werden können.

Derzeit läuft die Anpassung ausgewählter Tramhaltestellen an die Bedürfnisse behinderter Menschen, die Umbauten werden kontinuierlich vorgenommen und bis 2014 abgeschlossen sein. Bis dahin ist es wenig sinnvoll, diese Informationen im Fahrplanaushang und auf den Netzplänen in den Fahrzeugen anzubringen, da sich die Angaben mit dem Fortschreiten der Bauarbeiten laufend ändern. Der Aufwand für die wiederholte Auswechslung der Aushänge wäre zu gross. Auf der Internetseite des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) finden sich aber die entsprechenden Angaben (sowohl zum VBZ-Netz wie auch zur S-Bahn), und sie werden regelmässig aktualisiert.