

2013

2014

2015

2016

2017

2018

2019

Tramdepot Wollishofen – auch ein Kraftwerk. (Bild: Beat Bühler)

Geschäftsbericht 2014

Departement der Industriellen Betriebe

Inhaltsverzeichnis Geschäftsbericht Departement der Industriellen Betriebe

1.	Vorwort	301
2.	Jahresschwerpunkte	302
3.	Kennzahlen Departement der Industriellen Betriebe	303
4.	Departementssekretariat, Fachstellen, Dienstabteilungen	304
4.1	Departementssekretariat	304
4.1.1	Aufgaben	304
4.1.2	Regionale Verkehrskonferenz	304
4.2	Energiebeauftragter	304
4.3	Wasserversorgung	305
4.3.1	Aufgaben	305
4.3.2	Jahresschwerpunkte	305
4.3.3	Kennzahlen Produktion und Leitungsnetz	305
4.3.4	Personal	306
4.3.5	Arbeitssicherheit und Umwelt	306
4.3.6	Finanzen und Informatik	306
4.3.7	Betrieb	306
4.3.8	Verteilung	307
4.3.9	Qualitätsüberwachung	308
4.4	Elektrizitätswerk	308
4.4.1	Aufgaben	308
4.4.2	Jahresschwerpunkte	309
4.4.3	Energieproduktion	309
4.4.4	Verteilnetze	312
4.4.5	Produkte und Dienstleistungen	314
4.4.6	Stromsparfonds	315
4.4.7	Mitarbeitende	315
4.4.8	Finanzielles	315
4.5	Verkehrsbetriebe	316
4.5.1	Aufgaben	316
4.5.2	Jahresschwerpunkte	316
4.5.3	Kennzahlen Fahrgäste und Angebot	317
4.5.4	Nutzen für die Kundschaft	317
4.5.5	Fahrzeuge, Systeme und Anlagen	320
4.5.6	Substanzerhaltung	320
4.5.7	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer	321
4.5.8	Finanzen	321
5.	Parlamentarische Vorstösse	322

1. Vorwort



Andres Türler. (Bild: Stadtpolizei, UTD)

«Mit dem Ja zur Tramverbindung Hardbrücke stehen für das Herzstück im weiteren Ausbau des VBZ-Liniennetzes alle Ampeln auf Grün.»

Einen Höhepunkt erlebte das Departement der Industriellen Betriebe fast am Ende des Jahres: das deutliche Ja in der kantonalen Abstimmung zur Tramverbindung Hardbrücke. Damit stehen für das Herzstück im weiteren Ausbau des VBZ-Liniennetzes alle Ampeln auf Grün, und wir können im 2015 zum Spatenstich ansetzen. Auch für die Tramlinie 2 ist der künftige Weg bekannt. Der geplanten Linienführung über den Bahnhof Altstetten erwuchs aus dem Quartier und dem Gemeinderat so grosser Widerstand, dass der Stadtrat einen Marschhalt einlegte. Die Empfehlungen aus dem Quartier haben den Stadtrat schliesslich bewogen, die Linie 2 weiterhin via Badenerstrasse zum Farbhof verkehren zu lassen. Gut auf Kurs sind die VBZ im Hinblick auf die finanziellen Ziele, die sie mit dem ZVV vereinbart haben. Reorganisationen in verschiedenen Bereichen verbessern die Wirtschaftlichkeit stetig.

Ins Stocken geraten ist hingegen das Verfahren für die Beschaffung einer neuen Zürcher Tramgeneration. Die VBZ hatten nach der Submission ein Fahrzeug ausgewählt, aber der Verkehrsrat des Kantons Zürich lehnte das Gesuch um Finanzierung ab. Gegen diesen Entscheid haben die VBZ beim Regierungsrat Einsprache erhoben.

Die Wasserversorgung ist bei einem strategisch wichtigen Projekt einen Schritt weitergekommen. Das sanierungsbedürftige Reservoir Käferberg wird durch einen leicht grösseren Neubau ersetzt. Dadurch erübrigen sich andernorts kostspielige Erneuerungen und Ausbauten. Der Gemeinderat hat das Vorhaben ohne Gegenstimme gutgeheissen.

Wasser war auch beim ewz ein grosses Thema, nämlich als Energieträger heute und in Zukunft. Die Stadt Zürich hat bei der Gemeinde Bregaglia das Gesuch um Rekonzessionierung der Bergeller Kraftwerke eingereicht. Erneut Früchte getragen haben die Investitionen der Stadt Zürich in Windkraftanlagen. Das ewz nahm in Frankreich, in der Nähe des Ärmelkanals, erstmals einen selber gebauten Windpark in Betrieb. Im Bereich der Solarenergie hat das ewz mit «solarzüri» ein neues Modell für die Vermarktung entwickelt, bei dem sich Kundinnen und Kunden an einer Solaranlage beteiligen und daraus Strom beziehen können. Das Angebot erfreut sich einer regen Nachfrage. Insgesamt hat das ewz trotz schwieriger Rahmenbedingungen ein gutes Geschäftsergebnis erzielt. Es kann zwei Millionen mehr als budgetiert an die Stadtkasse abliefern.

Noch ungewiss ist die Zukunft der Stadtzürcher Kernenergiebeteiligungen. Um eine reelle Chance zu haben, diese wie in der ewz-Strategie vorgesehen und vom Gemeinderat gefordert bis 2034 veräussern zu können, hat der Stadtrat dem Gemeinderat die Kompetenz zu deren Verkauf beantragt. Der Gemeinderat will stattdessen lediglich das fixe Ausstiegsdatum in der Gemeindeordnung verankern.

Stadtrat Andres Türler
Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe

2. Jahresschwerpunkte

Das Departement der Industriellen Betriebe ist aktuell an keinem gesamtstädtischen Legislaturziel direkt beteiligt. Daher erübrigt sich eine Berichterstattung an dieser Stelle.

Die Jahresschwerpunkte des Departements ergeben sich aus denjenigen der Dienstabteilungen, die unter Punkt 2 in den

jeweiligen Kapiteln erscheinen. Zudem gibt der Vorsteher in seiner Einleitung einen Überblick über die Hauptereignisse des zurückliegenden Jahres. Auf ein weiteres Zusammentragen derselben Inhalte wird an dieser Stelle verzichtet.

3. Kennzahlen Departement der Industriellen Betriebe

	2010	2011	2012	2013	2014
Mitarbeitende total	3740	3740	3833	3873	3903
– davon Frauen	627	650	691	709	711
– davon Männer	3113	3090	3142	3164	3192
Ø Stellenwert-Äquivalent	3461	3498	3537	3591	3624
Führungskader total	394	398	408	422	428
– davon Frauen	45	46	44	45	48
– davon Männer	349	352	364	377	380
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad ≥ 90,00 % (Vollzeitstellen)					
Total	3146	3146	3233	3265	3258
Frauen	354	365	401	415	409
Männer	2792	2781	2832	2850	2849
Frauen in %	11,3	11,6	12,4	12,7	12,6
Männer in %	88,7	88,4	87,6	87,3	87,4
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad = 50,00–89,99 % (Teilzeitstellen I)					
Total	464	476	467	474	508
Frauen	224	239	239	238	243
Männer	240	237	228	236	265
Frauen in %	48,3	50,2	51,2	50,2	47,8
Männer in %	51,7	49,8	48,8	49,8	52,2
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad = 0,01–49,99 % (Teilzeitstellen II)					
Total	257	196	205	210	195
Frauen	61	56	61	67	69
Männer	196	140	144	143	126
Frauen in %	23,7	28,6	29,8	31,9	35,4
Männer in %	76,3	71,4	70,2	68,1	64,6
Lernende					
Total	88	91	84	85	92
– davon Frauen	17	12	11	9	10
– davon Männer	71	79	73	76	82
Personalaufwand	429863274	430162018	449043958	452609559	458366610
Sachaufwand	613269429	580655913	584312494	571945156	591933713
Übriger Aufwand	480952218	500436387	493205716	467145809	681221517
Total Aufwand	1524084921	1511254318	1526562168	1491700524	1731521840
Bruttoinvestitionen	327215885	296062814	282124140	316709476	329492886

Definitionen:

In den jeweiligen Zahlen sind diejenigen Mitarbeitendenkreise berücksichtigt, die in den gesamtstädtischen Personalkennzahlen im Stadtratsteil genannt sind. Es werden alle Mitarbeitenden mit aktiver Anstellung im Dezember gezählt. Mehrfachanstellungen werden einzeln mit dem entsprechenden Beschäftigungsgrad ausgewiesen.

4. Departementssekretariat, Fachstellen, Dienstabteilungen

4.1 Departementssekretariat

4.1.1 Aufgaben

Das Departementssekretariat ist der eigentliche «Konzernstab» des Departementsvorstehers 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 von Energie 360° AG. Ferner führt es seit Sommer 2014 das Sekretariat der Regionalen Verkehrskonferenz der Gemeinde Zürich.

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.

4.1.2 Regionale Verkehrskonferenz

Der Gemeinderat hatte den Stadtrat im Vorjahr mit einer Motion beauftragt, gestützt auf § 8 Abs. 2 der kantonalen

Fahrplanverfahrensverordnung dem Gemeinderat eine Verordnung vorzulegen, die den Einbezug der Nutzerinnen und Nutzer, des Gemeinderats sowie der Quartiervertretungen bei der Fahrplangestaltung gewährleistet und als Organisationsreglement der Regionalen Verkehrskonferenz (RVKZ) dient. Diese Verordnung soll eine demokratische Mitsprache in der RVKZ ermöglichen und für die nötige Transparenz sorgen. Um dieses Anliegen des Gemeinderats bereits bei der Planung der Fahrplanperiode 2016/17 erfüllen zu können, erliess der Stadtrat in eigener Kompetenz ein entsprechendes Reglement. Es sieht vor, dass dieses Gremium neu aus elf stimmberechtigten Mitgliedern besteht, wovon sieben Mitglieder des Gemeinderats, je eine Vertreterin oder ein Vertreter der Quartiervereine und des Gewerbevereins. Den Vorsitz führt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe, und auch das Tiefbauamt ist vertreten. Es fanden zwei Sitzungen statt, an denen die Kommissionsmitglieder die Vorgaben des Zürcher Verkehrsverbunds für die erwähnte Fahrplanperiode sowie die Fahrplankonzepte der auf Stadtgebiet tätigen Transportunternehmungen zur Kenntnis nehmen und diskutieren konnten.

4.2 Energiebeauftragter

Der Energiebeauftragte ist vom Stadtrat gewählt und hat den Auftrag, aus gesamtstädtischer Sicht die energiepolitischen Ziele zu formulieren und regelmässig zu überprüfen. Ferner ist er federführend beim Prozess der Formulierung der energiepolitischen Massnahmen auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft, beim Label «Energistadt» und bei der Energieplanung. Organisatorisch ist er zusammen mit seinen Mitarbeitenden beim Departement der Industriellen Betriebe angesiedelt.

Jährlich organisiert und begleitet der Energiebeauftragte ausserdem den in *Masterplan Energie der Stadt Zürich* definierten Umsetzungsprozess. Gemeinsam mit sechzehn involvierten Dienstabteilungen und Organisationen wurden 2014 mehrere Hundert konkrete energiepolitische Massnahmen formuliert und die jeweiligen Aktivitäten des Vorjahres einem Controlling unterzogen.

Der Energiebeauftragte beteiligte sich zudem an zwei Pilotprojekten: Das Bundesamt für Energie honorierte das energiepolitische Engagement Zürichs mit der neuen Auszeichnung «Energistadt auf dem Weg in die 2000-Watt-Gesellschaft», und der *Jahresbericht Energiepolitik der Stadt Zürich* wurde neu als elektronische Publikation erstellt und nutzerfreundlicher gestaltet. Ferner wurde der Kurzbericht «Konzept Energieversorgung 2050» publiziert. Er zeigt auf, welche Massnahmen auf dem Stadtgebiet im Bereich der Wärmeversorgung für das Erreichen der 2000-Watt-Vorgaben notwendig sind.

Der Energiebeauftragte startete eine Überarbeitung der kommunalen Energieplanung. Diese soll das Wärmeversorgungskonzept aus dem Jahr 1992 ablösen und die räumlichen Festlegungen der Energieversorgung (Nah- und Fern-

wärmeversorgung, Gasversorgung) entsprechend den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft aktualisieren. Der Stadtrat genehmigte das Vorgehenskonzept und die Projektorganisation. Die Energieplanung erfolgt unter breiter Mitwirkung verschiedener Dienstabteilungen und externer Organisationen. Ein externes Planungsbüro unterstützt den Energiebeauftragten bei der Projektleitung.

Unter der Federführung des Energiebeauftragten hat eine interdepartementale Arbeitsgruppe die Grundlagen für eine städtische Solarstrategie erarbeitet. Ausserdem wirkte der Energiebeauftragte in verschiedenen stadtinternen Arbeitsgruppen mit, so in der Umweltdelegation, in der Strategiegruppe Entwicklung sowie in verschiedenen Gremien der Umsetzungsorganisation zur 2000-Watt-Gesellschaft. Inhaltliche Beiträge leistete er für die Überarbeitung der regionalen Richtplanung (Teilrichtplan Versorgung Entsorgung), die Erarbeitung von Grundlagen zur Suffizienz und für eine «Roadmap 2000-Watt-Gesellschaft», welche aufzeigen soll, wie und unter welchen Voraussetzungen die Stadt Zürich die 2000-Watt-Gesellschaft erreichen kann.

In der Funktion «Direktor des städtischen Stromsparfonds» prüfte der Energiebeauftragte bei rund 200 Beitragsgesuchen, ob die massgebenden politischen Richtlinien eingehalten waren. Die Förderbeiträge des Stromsparfonds wurden im Hinblick auf eine verbesserte Abstimmung mit den Fördermassnahmen des Bundes und des Kantons Zürich angepasst. Ausserdem wurde die Berechnungsweise für Wärmepumpen standardisiert, und es wurden vermehrt Anreize für effiziente Anlagen gesetzt.

Bei der Umsetzung des 2010 vom Gemeinderat beschlossenen zehnjährigen Forschungsprogramms «Energieforschung Stadt Zürich – ein ewz-Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft» stellt der Energiebeauftragte die Interessenwahrung der Stadt und die Koordination zu laufenden stadtinternen Projekten sicher.

Im Auftrag des Stadtrats vertritt der Energiebeauftragte die energiepolitischen Anliegen der Stadt auch im Austausch mit staatlichen und privaten Organisationen. Dazu wird ein

regelmässiger Erfahrungsaustausch gepflegt – auf nationaler Ebene insbesondere mit dem schweizerischen Trägerverein «Energistadt», in der Steuerungsgruppe «EnergieSchweiz für Gemeinden», im Rahmen der Arbeitsgruppe der Energiebeauftragten der grossen Städte der Schweiz und mit dem Schweizerischen Städteverband. An internationalen Fachtagungen und für internationale Delegationen hielt der Energiebeauftragte verschiedene Referate zur 2000-Watt-Gesellschaft und zu strategischen Umsetzungsprojekten.

4.3 Wasserversorgung

4.3.1 Aufgaben

Die Wasserversorgung Zürich beliefert die Gebäude in der Stadt Zürich sowie im Rahmen vertraglicher Verpflichtungen ebenso 67 Gemeinden der Region ganz oder teilweise mit Trinkwasser. Sie ist für den gesamten Prozess von der Rohwassergewinnung über Aufbereitung und Qualitätskontrollen bis zur Verteilung des Wassers im städtischen Leitungsnetz verantwortlich. Darin enthalten ist auch der Laborbetrieb. Gleichzeitig erstellt, betreibt und unterhält sie die dazu nötigen Anlagen. Weiter wird die Erstellung der Wasserinstallationen bei Neubauten kontrolliert.

Der Bau und der Betrieb der städtischen Brunnen ergänzen die Aufgaben. Die Wasserversorgung hat die Versorgung mit

Trinkwasser in allen Lagen zu gewährleisten. Dazu zählen im Speziellen die Vorkehrungen für die Notwasserversorgung.

4.3.2 Jahresschwerpunkte

Die Anlagen der Wasserversorgung sind in die Jahre gekommen und verlangen nach umfangreichen Sanierungs- und Erneuerungsmassnahmen, so dass sie auch in Zukunft die Versorgung der Stadt und auch der Region gewährleisten können. Beide Seewasserwerke – Moos und Lengg – sowie das Grundwasserwerk Hardhof mussten dafür zeitweise ausser Betrieb genommen werden. Das bedeutete für die Anlagendisposition eine grosse Herausforderung, zumal es wegen Rohrbrüchen und erforderlicher geplanter Baumassnahmen zusätzliche Einschränkungen im Leitungsnetz gab. Auch die kommenden Jahre werden im Zeichen dieser umfangreichen Erneuerungsprojekte stehen.

4.3.3 Kennzahlen Produktion und Leitungsnetz

	2010	2011	2012	2013	2014
Produktion Seewasser (Mio. m ³)	42,15	39,08	37,09	36,14	35,1
Produktion Grundwasser (Mio. m ³)	6,37	9,23	10,75	7,76	8,29
Produktion Quellwasser (Mio. m ³)	6,68	6,81	6,72	8,64	7,24
Wasserabgabe Stadt (Mio. m ³)	45,58	43,50	44,19	43,55	41,86
Mittlere Tagesabgabe Stadt (m ³)	124 833	119 171	120 750	119 325	114 682
Maximale Tagesabgabe Stadt (m ³)	165 405	146 279	143 473	146 441	146 625
Wasserabgabe Partner (Mio. m ³)	9,61	11,61	10,33	9,16	9,19
Mittlere Tagesabgabe Partner (m ³)	26 339	31 822	28 225	25 100	25 168
Maximale Tagesabgabe Partner (m ³)	46 163	52 454	45 058	47 743	57 214
Mittlerer Tagesverbrauch (Liter pro Person)	326	324	310	303	289
Max. Tagesverbrauch (Liter pro Person)	432	379	368	372	370
Erneuerungsrate Rohrnetz (%)	2,30	2,50	2,00	1,00	1,94
Rohrbrüche	575	565	576	509	440

4.3.4 Personal

281 Mitarbeitende waren bei der Wasserversorgung beschäftigt (ohne Lernende und Praktikanten), die sich 265,2 Stellenwerte teilten. 45 Mitarbeitende waren in einem Teilzeitpensum (kleiner als 100 %) angestellt, wobei der Anteil bei den Männern knapp 10,3 %, bei den Frauen 43,0 % betrug. Der Anteil der Frauen an den Beschäftigten lag bei 17,4 %.

Die Fluktuation war mit 1,4 % (ohne Pensionierungen) ausgesprochen tief. Einschliesslich der Altersrücktritte betrug sie 3,9 %.

4.3.5 Arbeitssicherheit und Umwelt

Die Zahl der gemeldeten Berufsunfälle ist mit 17 gegenüber 10 im Vorjahr etwas angestiegen; davon war glücklicherweise keiner schwerwiegend. Die Kennzahl liegt unter dem langjährigen Mittelwert von 20 Unfallereignissen. Die Hälfte aller Ereignisse sind sogenannte Bagatellunfälle mit einer Ausfallzeit von weniger als drei Tagen. Ein Drittel der Unfälle sind Stolper- und Sturzunfälle. Ein weiteres Drittel der Fälle ist beim Einsatz bewegter Arbeitsmittel oder bei Gegenständen mit gefährlicher Oberfläche aufgetreten. Schnittverletzungen an Fingern und im Gesicht sind die häufigsten Verletzungsarten.

Im Freizeitbereich gab es 26 Unfälle (Vorjahr: 38). Beinahe die Hälfte aller Nichtberufsunfälle passieren bei Sport und Spiel (42 %), und beim Sport wiederum geht der grösste Teil aufs Konto der Ballsportarten (80 %). Unfälle in Haus und Garten machen ein weiteres Drittel aus. Der Rest verteilt sich auf die verschiedensten Lebensbereiche. Stolper- und Sturzunfälle sind gegenüber dem Vorjahr zwar zurückgegangen, aber mit einem Anteil von 38 % immer noch am zahlreichsten. Daher führte die Wasserversorgung eine Kampagne zur Vermeidung solcher Unfälle durch. Über 250 Mitarbeitende nahmen an diesem Anlass teil.

Schulung Baustellensignalisierung

Die Dienstabteilung Verkehr führte Ende Januar für rund sechzig Mitarbeitende der Wasserversorgung, die Arbeiten im Verkehrsbereich ausführen müssen, eine Schulung für das korrekte Signalisieren temporärer Baustellen durch.

Evakuierungsübung Dienstgebäude

In Zusammenarbeit mit Schutz & Rettung fand eine grosse Evakuierungsübung statt. Sie verlief gut. Innerhalb von etwa zehn Minuten verliessen alle anwesenden Personen das Gebäude ruhig und schnell und suchten den Sammelort in der nahegelegenen Limmatwasser-Aufbereitungsanlage (LIWA) auf.

Rezertifizierung des Management-Systems

Während des Rezertifizierungs-Audits wurden keine Normabweichungen festgestellt. Das Audit wurde erfolgreich bestanden, das Zertifikat für drei weitere Jahre erneuert.

4.3.6 Finanzen und Informatik

Die Jahresrechnung schliesst mit einem Ertragsüberschuss von 11,4 Millionen Franken ab. Der Ertrag beläuft sich auf 104,8 Millionen Franken und liegt somit 1,5 % über dem Vorjahr. Aufgrund tieferer Sachaufwendungen ist der Aufwand auf 93,5 Millionen Franken gesunken. Der Gewinn wird dem Ausgleichskonto der Spezialfinanzierung zugewiesen.

Die Investitionen belaufen sich netto auf 22,3 Millionen Franken. Nach Abschreibungen in der Höhe von 25,5 Millionen Franken ergibt sich ein Buchwert aller Anlagen von total 215,9 Millionen Franken. Die Finanzierung erfolgt über das Kontokorrent der Finanzverwaltung. Diese Verpflichtung sank um 28,2 auf 112,9 Millionen Franken.

4.3.7 Betrieb

Produktion

Die technische Erneuerung der Zentralsteuerung (TEZ II) erfolgte hauptsächlich im Seewasserwerk Moos. Ferner wurden Arbeiten im Pumpwerk Frauental und Vorbereitungsarbeiten für Sihlbrugg ausgeführt.

Das Projekt «Neubau Reservoir Käferberg» mit einem Reservoir-Inhalt von 16.000 m³ fand im Gemeinderat hundertprozentige Zustimmung.

Seewasserwerk Lengg

Die Nordseite der Ozonanlage (Vor- und Zwischenozonung) im Seewasserwerk Lengg wurde fertig gebaut.



Reinigung des Langsamfilters im Seewasserwerk Lengg. (Bild: Wasserversorgung)

Grundwasserwerk Hardhof

Das im Einzugsbereich des Horizontalfilterbrunnens D liegende Piezometer 3253 musste aufgrund mikrobiologischer Analysen umfangreich neu abgedichtet werden.

Seewasserwerk Moos

Die Wasserversorgung musste das Werk Moos für die komplexe Ausführung des TEZ-II-Umbaus im Filtratpumpwerk für vier Wochen abstellen. Während der Abstellung wurden beim letzten noch ausstehenden Aktivkohlefilter das Filtermedium ausgetauscht sowie diverse Unterhalts- und Revisionsarbeiten ausgeführt.

Reservoir Witikon und Sonnenberg – Aussensanierungen

Beim Reservoir Witikon wurden das Flachdach und die Fassaden saniert. Im Reservoir Sonnenberg wurde ebenfalls das Flachdach instand gestellt.

Quellen Zürich

Die Fassung Hueb G am Uetliberg wurde komplett neu gebaut und auf den neusten Stand der Technik gebracht.

Der auf einem Privatgrundstück gelegene Minifilter Giblen wurde rückgebaut. Zudem wurden an der Fassung diverse Verbesserungsmassnahmen durchgeführt, sodass das Quellwasser nun unfiltriert abgegeben werden kann.

Quellen Sihl- und Lorzetal

Die Fassung Lorzetobel F4 ist mit durchschnittlich 2000 l/min eine der ertragreichsten Quellen überhaupt. Diese Fassung sowie eine Quelle der Wasserwerke Zug waren durch infiltrierendes Bachwasser gefährdet. Das Bachgerinne wurde auf einer Länge von 47 Metern abgestuft, mit einer Bentonitmatte abgedichtet und mit Holzkästen verbaut.

4.3.8 Verteilung

Die Instandhaltung der Anlagen, Bauwerke und Brunnen der Wasserverteilung und der Ersatz von schadensanfälligen und geschwächten Rohrleitungen waren zentrale Aufgaben. In enger Koordination mit weiteren Infrastrukturbetreibern und dem Tiefbauamt projektierte die Wasserversorgung umfangreiche Leitungsbauarbeiten und führte sie aus.

Wasserleitungsbruch im Dolderquartier

Am 22. September brach um 20 Uhr die Hauptleitung (Durchmesser 400 mm) in der Degenriedstrasse. Der starke Wasseraustritt führte zu einem Druckabfall im Gebiet Witikon. Die höher gelegenen Liegenschaften und Bezüger im Gebiet des Dolderquartiers, des Zoos bis zum Restaurant Rigiblick waren mehr als 24 Stunden lang ohne Wasser. Die Wasserversorgung begann bereits während der Nacht mit den Grab- und Rohrleitungsbauarbeiten zur Reparatur der Leitung, bei der zuvor nie ein Verdacht auf einen Schaden bestanden hatte. Im Laufe des Vormittags konnte der Wasserdruck in den betroffenen Gebieten wieder langsam erhöht und die Trinkwasserversorgung sichergestellt werden.

Anspruchsvolle Projekte und Bauvorhaben

Das von der Europäischen Union (EU) mitfinanzierte Projekt «Safewater» startete in Karlsruhe: Die Wasserversorgung ist als Partner des Fraunhofer-Instituts (IOSB) beteiligt und bringt das praxisorientierte Wissen des Trinkwasserbetreibers ins Projekt ein.

In der Riedtlistrasse war eine umfassende Sanierung nötig. Dank der beschleunigten, unkonventionellen Bauweise in zwei Schichten waren in neun Monaten alle Arbeiten der Strassen- und Werkinfrastruktur abgeschlossen. In der für den Privatverkehr gesperrten Strasse ersetzte die Wasserversorgung in enger terminlicher Koordination mit der ausführenden Bauunternehmung eine hundert Jahre alte, rohrbruchgefährdete und mit hohem Havarierisiko behaftete Leitung. Dieser neu verlegte rund 650 m lange Leitungsabschnitt zwischen Schaffhauserplatz und Stolzeinstrasse stellt für die Versorgungssicherheit der langgestreckten Hangzone eine hohe Priorität dar. Mit dem Neubau ist das Schadensrisiko nun beseitigt.

Planung, Projektierung und Dokumentation

Die Wasserversorgung löste wie im Vorjahr 22 Ingenieuraufträge zur Bearbeitung von Leitungsbauten aus. Die Reorganisation im Fachbereich Dokumentation ist abgeschlossen. Das Pilotprojekt zum Dokumentenmanagement (DMS) der Wasserversorgung ist aktiv. Alle Pläne werden zukünftig elektronisch

verwaltet und gespeichert. Ebenfalls aktiv bewirtschaftet wird das Vertragsmanagement.

Haustechnik und Installationskontrolle

Die Installationskontrolle hat für 305 Sanitärfirmen mit einer Installationsbewilligung 1210 Installationsanzeigen kontrolliert und 2706 Installationsabnahmen durchgeführt.

Brunnenplanung und Instandhaltung

Mitarbeitende unterstützten beratend Gestalter und Architekten bei einigen grösseren Brunnenprojekten in Grünanlagen und auf öffentlichen Plätzen. Neben der kontinuierlichen Pflege und Instandhaltung von Brunnenanlagen und Wasserspielen demontierte die Wasserversorgung diverse beschädigte Brunnen und sanierte sie in der eigenen Werkstatt.

Rohrleitungsbau und Substanzerhaltung beim Rohrnetz

Die Wasserversorgung verlegte rund 29,7 km neue Wasserleitungen; dies entspricht einer Erneuerungsquote der Rohrnetzlänge von 1,9%. Insgesamt investierte sie rund 20,9 Millionen Franken in die Erneuerung und Substanzerhaltung bei ihrem Rohrnetz.



Leitungsbau. (Bild: Wasserversorgung)

Der Netzdienst der Wasserversorgung war mit vielen kleineren und mittelgrossen Bauobjekten weiterhin stark in die Baustellen des Tiefbauamts eingebunden. Gesamthaft wurden 10,6 km Hauszuleitungen neu erstellt. Die vorsorgliche Leckortung zur Reduktion der Wasserverluste erfolgte turnusgemäss an einem Viertel des Verteilnetzes. Die detaillierte Wassermengenbilanzierung weist einen realen Wasserverlust von 4,9% für das gesamte Leitungsnetz aus. Gemäss den Vorgaben der Gebäudeversicherung des Kantons Zürich (GVZ) wurden Instandhaltungsarbeiten an 51 % der 7822 Hydranten ausgeführt.

Inspektion Uetlibergstollen und Steigschächte

Der Trinkwasserstollen Uetliberg ist seit 2010 in Betrieb. Vor Ablauf der gesetzlichen Garantiefrist nahm die Wasserversorgung den Uetliberg- und den Limmattalstollen für rund vier Wochen ausser Betrieb und liess ihn durch eigene Mitarbeitende sowie durch externe Fachleute inspizieren. Grundsätzlich ist der Zustand sehr gut, und es sind keine nennenswerten Mängel zu dokumentieren. Auffällig waren grossflächige Kalkausscheidungen in der Rohrsohle, die sich praktisch über die gesamte

Länge des Trinkwasserstollens hinzogen. Diese Ablagerungen mussten vor der Desinfektion und Inbetriebnahme der beiden Stollenabschnitte in aufwendiger Handarbeit entfernt werden.

Rohrleitungsbrüche

Es ereigneten sich 440 Rohrschäden, davon 46,1 % an den Hausanschlussleitungen – ein äusserst erfreulicher Rückgang um 69 Schäden (13,6 %) gegenüber dem Vorjahr (509).

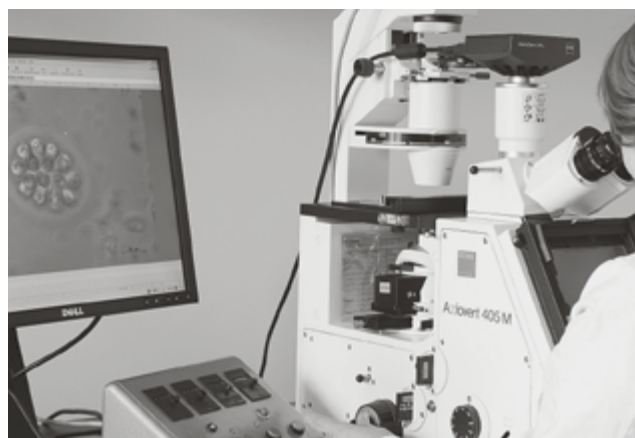
15 Rohrbrüche am Verteil- und Hauptleitungsnetz führten zu Drittschäden.

Zählerauswechslung, -ablesung

Die kontinuierliche, altersbedingte Auswechslung der Trinkwasserzähler wurde turnusgemäss fortgesetzt. Im Berichtsjahr wechselten die Mitarbeitenden 3440 Wasserzähler aus.

4.3.9 Qualitätsüberwachung

Das Labor führte nach einem festgelegten Untersuchungsprogramm die Qualitätsmessungen im Rohwasser, in den Aufbereitungsprozessen und Reservoirs sowie im Verteilnetz durch.



Mikroskopieren von Phytoplankton aus dem Zürichsee. (Bild: Wasserversorgung)

Insgesamt untersuchte das Labor 15 612 Proben. Es wurden 18 203 mikrobiologische, 7 849 limnologische, 18 774 chemische und 26 195 Spurenstoffanalysen durchgeführt. Die Stichproben der Überwachungsbehörde waren ausnahmslos negativ.

4.4 Elektrizitätswerk

4.4.1 Aufgaben

Das ewz beliefert Kundinnen und Kunden in der Stadt Zürich und im Kanton Graubünden im Rahmen der Grundversorgung mit Strom. Seit der teilweisen Öffnung des Marktes akquiriert das Unternehmen auch in der ganzen Schweiz Kundinnen und Kunden, die marktberechtigt sind. Es vereint Produktion, Transport und Verteilung von Strom unter einem Dach. Das städtische Unternehmen erbringt aber auch weitere mit Strom zusammenhängende Dienstleistungen – dies immer mit dem

Produktion und Qualitätskontrolle

Ort der Probennahme	Anzahl	2013 in %	2014 in %
Werkausgänge	1	0,07	0,02
Verteilnetz und Reservoire	5	0,04	0,18
Quellwasser und -Verteilnetz	23	0,62	1,27

Insgesamt mussten an den Werkausgängen in den Trinkwasserreservoirs und im Trinkwasserverteilnetz sechs Proben mit einem den Toleranzwert überschreitenden Befund gemessen werden – dies ist eine tiefe Überschreitungsrate. Im Quellwasser und im quellwassereigenen Verteilsystem des Notwassers gab es 23 Überschreitungen.

Neue Entwicklungen

Die Wasserversorgung führte die Arbeiten zur wirkungsorientierten Analytik in einem Projekt mit mehreren Wasserwerken und der Forschungsanstalt Wädenswil weiter. Bei dieser analytischen Methodik geht es darum, das Wasser bezüglich seiner Wirkung auf den Hormonhaushalt des Menschen zu untersuchen und zu beurteilen. Im Falle von positiven Resultaten wird mit konventioneller Analytik nach den entsprechenden Stoffen gesucht.

Für die Erneuerung der Ozonanlage wurde weltweit erstmals ein Ansatz zur Dosierung des Ozons verwendet, den die Eidgenössische Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung und Gewässerschutz Eawag und die Wasserversorgung in den letzten Jahren entwickelt haben. Dabei wird die Ozonmenge nach der gewünschten Inaktivierung und der Geschwindigkeit der Zersetzung von Ozon geregelt. Das neue System arbeitet erfolgreich.

Laborleistungen

Das Labor konnte seine Leistungen wieder um einige Spurenstoffe aus den Bereichen Arzneimittel und Pestizide ergänzen. In der mikrobiologischen Analytik nahm es die Untersuchung von Pilzen und somatischen Coliphagen (Ersatz für Viren) in die Analysenprogramme auf. Damit konnte insbesondere die Qualität des im Grundwasserwerk Hardhof geförderten Trinkwassers besser untersucht und umfassender beurteilt werden.

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. Ein wichtiges Standbein der Stromversorgung ist die Wasserkraft, die rund die Hälfte des Energiebedarfs deckt. Einen grossen Produktionsanteil hatte in den letzten Jahrzehnten zudem die Kernkraft. Das ewz will jedoch eine nachhaltige

Energieversorgung gemäss dem Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft erreichen und setzt deshalb künftig auf eine Stromproduktion aus erneuerbaren Energiequellen. Mittlerweile gehören zum Produktionsportfolio sieben Windparks und mehrere Biomasseanlagen sowie rund 280 Solarstromanlagen der ewz.solarstrombörse. Die Strombeschaffung aus Wind, Sonne und Biomasse wird in den nächsten Jahren kontinuierlich ausgebaut und die Geothermie gemeinsam mit Partnern weiter erforscht. Insbesondere Windenergieanlagen sollen bis 2020 so stark ausgebaut werden, dass die Produktion aus erneuerbaren Energien die Kernenergie ersetzen kann. Die bestehenden Beteiligungen und Bezugsrechte an Kernkraftwerken lässt das ewz spätestens 2034 auslaufen. Die Produktpalette in der Grundversorgung wird bereits ab 2015 nur noch aus erneuerbaren Energien bestehen.

Als modernes, innovatives Unternehmen bietet das ewz neben der Stromversorgung noch viele weitere Produkte und Dienstleistungen an und entwickelt laufend neue, die den Kundenbedürfnissen gerecht werden. Das Geschäftsfeld Telecom hat einen Leistungsauftrag zum Bau des Glasfasernetzes ewz.zürinet und bietet zudem individuelle Telecom-Lösungen für Unternehmen an. 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 sowie Erneuern und Optimieren elektrischer Anlagen und Energieverteilungen auf allen Spannungsebenen.

4.4.2 Jahresschwerpunkte

Das ewz will der führende Energiedienstleister in der Schweiz mit einer Vorreiterrolle in Ökologie und Energieeffizienz sein. Mit dieser Strategie ist das ewz auf dem richtigen Weg. Dies bestätigte jüngst ein landesweiter Vergleich zwischen Energiedienstleistern im Auftrag des Bundesamts für Energie: Das ewz ist Branchenleader im Bereich Energieeffizienz und bei der Förderung erneuerbarer Energien.

Das ewz geht diesen Weg konsequent weiter und bietet ab 2015 seinen Kundinnen und Kunden in der Grundversorgung ausschliesslich Strom aus erneuerbaren Energien an. Der Gemeinderat hat die entsprechende Anpassung der Energietarife gutgeheissen. Damit wird frühzeitig eine Motion erfüllt, die das ewz verpflichtet, Energietarife bzw. Produkte einzuführen, die mittelfristig keine Energie aus Kernkraft mehr enthalten.

Gleichzeitig vereinfacht das ewz die Produktpalette in der Grundversorgung und führt ein weiteres innovatives Angebot ein. Dank dem neuen Beteiligungsmodell ewz.solarzüri können Kunden und Kundinnen Anteile an einer Solarstromanlage in ihrer Nähe erwerben und über 20 Jahre Solarstrom beziehen. Das ewz ist überzeugt, dass die Energiewende nur mit solchen marktfähigen Produkten erreicht werden kann, besonders im Hinblick auf die vollständige Marktliberalisierung.

Um in diesem Marktumfeld erfolgreich zu sein, müssen auch die rechtlichen Rahmenbedingungen stimmen. Ein solches Beispiel sind die Rücklieferungstarife für die Einspeisung von Strom aus Solar- oder anderen Energieerzeugungsanlagen. Anspruch auf eine Vergütung haben die Betreiberinnen und Betreiber von Anlagen, die den nicht selbst genutzten Strom ins ewz-Netz einspeisen. Der im Jahr 2006 festgelegte Rücklieferungstarif

ist aber mittlerweile zu hoch, da die Kosten für Solarstromanlagen wegen des technischen Fortschritts deutlich gesunken sind und zusätzlich Fördergelder beim Bund und bei der Stadt Zürich beantragt werden können. Ab 2015 wird der Vergütungstarif daher gemäss den Empfehlungen des Bundes festgesetzt.

4.4.3 Energieproduktion

Neue erneuerbare Energien

Das ewz setzt auf den starken Ausbau der neuen erneuerbaren Energien, insbesondere von Wind- und Solarenergie. Der Ausbau soll hauptsächlich im Ausland erfolgen, wo die Windverhältnisse oder die Sonneneinstrahlung optimal sind.

Frankreich verfügt über eines der höchsten Potenziale für Windenergie in Europa, daher strebt das ewz den Ausbau der Windenergie unter anderem dort an. Im September feierte das ewz die Einweihung von Epinette. Der erste eigene Windpark in Frankreich liegt in Nord-Pas-de-Calais auf einem Plateau, 30 Kilometer vom Ärmelkanal entfernt. In dieser Region bläst der Wind besonders kräftig.



ewz-Windpark Epinette in Frankreich. (Bild: ewz)

Das ewz hat dabei erstmals einen Windpark selbst gebaut. Nach einer Bauzeit von rund einem Jahr drehen sich die sechs Windräder mit einer installierten Leistung von 12 Megawatt. Sie produzieren jährlich etwa 35 Gigawattstunden (GWh) Strom. Dies entspricht dem durchschnittlichen Stromverbrauch von 13 000 Stadtzürcher Haushalten.

Zu den neuen erneuerbaren Energien gehören nicht nur Wind- und Solarenergie, sondern auch Biomasse. Das Potenzial dieser Energiequelle für die Stromproduktion ist zwar kleiner als bei der Windenergie, aber nicht zu unterschätzen. Das ewz plant deshalb zusammen mit Partnern den Bau eines neuen Holzheizkraftwerks. Dieses entsteht im Sisslerfeld im Kanton Aargau; das ewz wird sich daran mit 40 % beteiligen. Das Kraftwerk soll jährlich 221 GWh Dampf und 48 GWh Strom produzieren. Der Dampf wird in das bestehende Netz des lokalen Unternehmens DSM Nutritional Products eingeleitet. Mit der produzierten Strommenge können rund 17 500 durchschnittliche Haushalte versorgt werden.

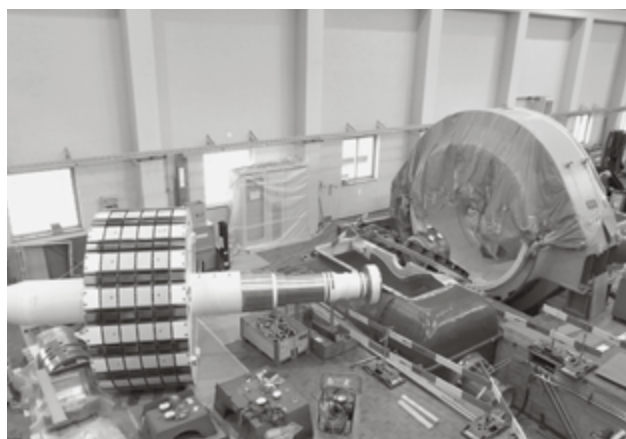
Wasserkraft

Das ewz investiert nach wie vor auch in bestehende und neue Wasserkraftwerke. Die Wasserkraft bleibt das wichtigste

Standbein der Stromversorgung von Zürich. Daher hat das ewz bei der Gemeinde Bregaglia das offizielle Gesuch für die Neukonzessionierung der Bergeller Kraftwerke eingereicht. Die heutige Konzession für die Nutzung der Wasserkraft ist noch bis Ende 2039 gültig, aber die Partner streben eine Erneuerung der Konzession bereits ab dem Jahr 2025 an. Weil die Vorbereitungen mehrere Jahre in Anspruch nehmen werden, laufen schon jetzt erste Voruntersuchungen für die Umweltverträglichkeitsprüfung. Im Zuge der Neukonzessionierung wird auch eine Schutz- und Nutzungsplanung erstellt. Dabei wird ein ausgewogenes Verhältnis zwischen einer optimierten Produktion aus Wasserkraft und ihren Auswirkungen auf die Gewässerökologie angestrebt. Beide Aspekte werden gemeinsam mit der bereits bestehenden Begleitgruppe geprüft. Auch zu den Themen Wasserzinsen und Konzessionsdauer werden Grundlagen erarbeitet.

Neben anderen Neubauprojekten arbeitet das ewz am neuen Wasserkraftprojekt «Adont» im Surses. Mit diesem will das ewz den Fluss Adont zwischen den Ortschaften Riom/Parsonz und Salouf für die Erzeugung erneuerbarer Energie nutzen. Das neue Kraftwerk könnte ab 2019 eine Energiemenge von bis zu 10,5 GWh pro Jahr produzieren, was dem durchschnittlichen Bedarf von 3900 Haushalten entspricht. Die Investitionskosten belaufen sich auf rund 21,5 Millionen Franken.

Genauso wichtig wie der Bau neuer Kraftwerke ist die Modernisierung älterer Anlagen. Die ewz-Kraftwerke Tinizong und Tiefencastel Ost werden seit 2013 umfassend erneuert. Die Investitionen von rund 60 Millionen Franken ermöglichen die Ausrüstung mit modernsten Anlagen und damit auch eine konkurrenzfähige Produktion. Dies ist besonders wichtig in der gegenwärtigen Marktsituation, in der Strom aus Wasserkraftanlagen unter einem enormen Preisdruck steht.



Umfangreiche Revisionen im Kraftwerk Tinizong. (Bild: Mathias Kaufmann)

Energiebeschaffung

Kraftwerksanlagen mit physischer Stromübernahme	2014 GWh	Anteil in %	2013 GWh	Anteil in %	Veränd. in %
1. Erzeugung in eigenen Werken					
Kraftwerke an der Limmat					
Letten	23,4	0,4	23,7	0,5	-1,3
Höngg	8,5	0,2	8,2	0,2	4,5
Wettingen	137,9	2,5	155,5	3,3	-11,3
Kraftwerke Mittelbünden					
Tinizong inkl. Nandro	237,0	4,2	179,2	3,8	32,2
Tiefencastel-Ost	157,9	2,8	96,2	2,0	64,1
Tiefencastel-West	112,8	2,0	122,1	2,6	-7,6
Sils und Dotierturbine Solis	121,9	2,2	113,9	2,4	7,1
Rothenbrunnen	228,7	4,1	196,4	4,1	16,4
Solis	27,5	0,5	23,1	0,5	18,9
Bergeller Kraftwerke					
Castasegna	355,4	6,4	299,5	6,3	18,7
Bondo	21,1	0,4	18,4	0,4	14,4
Löbbia (Albigna)	154,2	2,8	147,9	3,1	4,2
Löbbia (Forno und Plancanin)	48,0	0,9	26,1	0,5	83,9
Lizun	21,4	0,4	19,3	0,4	11,2
Windenergie, Windpark Dörnte (D)	14,8	0,3	24,1	0,5	-38,8
Brennstoffstelle Zürich	1,3	0,0	0,9	0,0	48,1
Total 1	1 671,7	29,9	1 454,3	30,6	14,9

	2014 GWh	Anteil in %	2013 GWh	Anteil in %	Veränd. in %
2. Erzeugung in Partnerwerken					
Hydraulische Werke					
AG Kraftwerk Wägital	58,5	1,0	73,9	1,6	-20,8
Kraftwerke Oberhasli AG	352,9	6,3	384,3	8,1	-8,2
Blenio Kraftwerke AG	181,6	3,3	182,5	3,8	-0,5
Kraftwerke Hinterrhein AG	330,5	5,9	176,0	3,7	87,8
Zwischentotal hydraulische Werke	923,5	16,5	816,7	17,2	13,1
Kernkraftwerke					
AG für Kernenergiebeteiligungen	1 057,1	18,9	888,5	18,7	19,0
Kernkraftwerk Gösgen-Däniken AG	1 203,1	21,5	960,7	20,2	25,2
Zwischensumme Kernkraftwerke	2 260,2	40,5	1 849,2	38,8	22,2
Total 2	3 183,8	57,0	2 665,9	56,0	19,4

3. Erzeugung Dritter

Anlagen erneuerbare Energien					
Wasserkraft	230,2	4,1	204,3	4,4	12,7
Photovoltaik (inkl. Solarstrombörse)	16,9	0,3	13,7	0,3	23,6
Windenergie	6,0	0,1	5,9	0,1	3,0
Biomasse (Biogas/Klärgas)	15,1	0,3	32,0	0,7	-52,7
Anlagen nicht erneuerbare Energien					
Gas/Diesel	0,8	0,0	1,2	0,0	-33,9
Abfälle, Kehrichtverbrennungsanlagen	125,0	2,2	123,5	2,6	1,2
Total 3	394,0	7,1	380,6	8,0	3,5
Total 1 bis 3	5 249,5	94,0	4 500,8	94,5	16,6

Kraftwerksanlagen ohne physische Stromübernahme *	2014 GWh	Anteil in %	2013 GWh	Anteil in %	Veränd. in %
--	-------------	----------------	-------------	----------------	-----------------

Anlagen erneuerbare Energien

Wasserkraft					
Maggia Kraftwerke AG	179,3	3,2	138,7	2,9	29,3
Windenergie					
Windpark Crussow (DE)	9,0	0,2	9,0	0,2	0,3
Windpark Schermen (DE)	30,7	0,5	29,6	0,6	3,8
Windpark Dörmte (DE) ¹	17,2	0,3	0,0	0,0	0,0
Windpark Vogelsberg (DE)	11,3	0,2	12,3	0,3	-8,4
Windpark Kleinbrenbach (DE)	19,1	0,3	20,8	0,4	-8,3
Windpark Hog Jæren (NO)	52,6	0,9	44,9	0,9	17,1
Windpark Epinette (F) ²	12,4	0,2	0,0	0,0	0,0
Solarthermie					
Kraftwerk Puerto Errado 2 (E)	4,1	0,1	4,2	0,1	-3,5
Total	335,8	6,0	259,6	5,5	29,4

Total Energieerzeugung mit und ohne physische Stromübernahme

Total	5 585,2	100,0	4 760,4	100,0	17,3%
--------------	----------------	--------------	----------------	--------------	--------------

* Hinweise:

- Maggia Kraftwerke: Die Produktion wurde wie in den Vorjahren vollständig an eine andere Gesellschaft abgetreten (ewz-Anteil: 10%)

- Besitzverhältnisse:

Die Windparks in Deutschland sind im Besitz von ewz-Tochtergesellschaften (jeweils zu 100%)

Beim Windpark Hog-Jæren (Norwegen) ist die ewz Deutschland GmbH mit 20% an der Gesellschaft beteiligt.

Beim Solarthermie-Kraftwerk Puerto Errado 2 ist die ewz Deutschland GmbH mit 10% an der Gesellschaft beteiligt.

Gezeigt werden bei allen oben erwähnten Positionen die Einspeisemengen analog zur Beteiligungshöhe.

¹ Beim Windpark Dörmte wird hier nur die Einspeisemenge 2014 (Mai bis Dezember) gezeigt. Vorhin wurde die physische Energie inkl. ökologischem Mehrwert von ewz übernommen (siehe Seite 310; 1. Erzeugung aus eig. Werken; Pos. Windenergie).

² Der Windpark Epinette (Frankreich) wurde im September 2014 offiziell eingeweiht und in Betrieb genommen.

Alle oben erwähnten, ausländischen Anlagen verkaufen die produzierte Energie an ein lokales Fördersystem oder an Dritte.

Zu einem späteren Zeitpunkt ist es vorgesehen, den Strom inkl. ökologischer Mehrwert zu übernehmen.

Energiehandel

	2014 GWh	Anteil in %	2013 GWh	Anteil in %	Veränd. in %
1. Energiebeschaffung					
Bezug aus eigenen Werken	1 671,7	27,3	1 454,3	27,3	14,9
Bezug aus Partnerwerken	3 183,8	52,0	2 665,9	50,1	19,4
Bezug von Dritten	394,0	6,4	380,6	7,2	3,5
Handel	876,2	14,3	818,8	15,4	7,0
Total	6 125,7	100,0	5 319,6	100,0	15,2
2. Energieabgabe					
Zürich ¹	2 791,7	45,6	2 983,6	56,1	-6,4
Mittellbünden ¹	116,2	1,9	119,0	2,2	-2,4
Bergell ¹	0,6	0,0	0,7	0,0	-22,3
Wiederverkäufer und Dritte	838,5	13,7	642,0	12,1	30,6
Abgabe Speicherpumpen	151,8	2,5	166,2	3,1	-8,6
Handel	2 226,9	36,4	1 408,0	26,5	58,2
Total	6 125,7	100,0	5 319,6	100,0	15,2

¹ Lastgangsummen Lieferant ewz (exkl. Pumpenenergie und Eigenbedarfe der Kraftwerke)

4.4.4 Verteilnetze

Mit dem Ausbau der erneuerbaren Energien ändern sich auch die Anforderungen an das Stromnetz. Das ewz rüstet sich auch in diesem Bereich für die Zukunft.

Ende Jahr hat das ewz den grössten Batteriespeicher der Schweiz installiert. Die Testanlage in Zürich-Affoltern soll in einem Quartier mit vielen Solarstromanlagen ermöglichen, dass die hier produzierte Sonnenenergie auch vollständig vor Ort genutzt werden kann. Dies ist heute nicht immer der Fall. Bei hoher Sonneneinstrahlung produzieren Solarstromanlagen viel Energie. Wenn diese nicht unmittelbar von den Bewohnerinnen und Bewohnern im Gebäude genutzt wird, muss der Überschuss ins übergeordnete Netz eingespeist werden. Dadurch entstehen nicht nur Energieverluste, sondern auch höhere Kosten für den Netzbau. Beim Vorhandensein sehr vieler Solarstromanlagen müsste das Netz zur Bewältigung der hohen Spitzenlast ausgebaut werden. Als Alternative zu einem Netzausbau wird nun in diesem Pilotprojekt in Zürich-Affoltern der Lithium-Ionen-Batteriespeicher getestet. Im Gegensatz zu vorhandenen Speichern ähnlicher Grösse wird der Speicher ins Gebäude integriert und nicht als Containerbau realisiert. Das Projekt berücksichtigt damit die begrenzten Platzverhältnisse im städtischen Umfeld.

Modernisierung der ewz-Unterwerke

Beim Bau des neuen Unterwerks und Netzstützpunktes Oerlikon hat das ewz mehrere Meilensteine erreicht. Der Rohbau des Netzstützpunktes wurde erstellt und die Innenausrüstung des Unterwerks installiert. Ausserdem wurden die ersten Leistungstransformatoren geliefert. Das neue Unterwerk hat Vorbildcharakter. Die Hochspannungsschaltanlage wird unterirdisch gebaut, und mit dem Abbruch der alten Freiluftanlage gibt das ewz wertvollen Baugrund frei. Zudem beherbergt

das Unterwerk eine Weltneuheit: ABB hat ein neues Isoliergas für Schaltanlagen entwickelt – als Alternative zu Schwefelhexafluorid (SF₆). Das neue Gemisch weist ähnliche Isolationseigenschaften auf wie das bisher genutzte SF₆, ist aber aufgrund seines geringen Treibhauspotenzials wesentlich umweltschonender. Gegenüber dem Vorgängermodell mit der gleichen Nennleistung kann die Schaltanlage mit dem neuen Gasgemisch die Emission von CO₂-Äquivalenten um bis zu 50 % reduzieren.

In Graubünden hat das ewz ebenfalls ein Unterwerk modernisiert. In Sils trägt ein neuer umweltfreundlicher Transformator zur Versorgungssicherheit in Graubünden bei. Er wandelt die Netzspannung um ein Drittel effizienter um als das bisherige Modell. Zusätzlich unterstützt die Abwärme des Transformators die Heizung des ewz-Gebäudes am Standort Sils. Der Höhepunkt des Unterwerk-Umbaus war der Transport des neuen Transformators. Er ist knapp neun Meter lang, über vier Meter hoch und bringt ein Gewicht von rund 167 Tonnen auf die Waage.

Öffentliche Beleuchtung

Das ewz optimiert die öffentliche Beleuchtung stetig, um Energie und Unterhaltskosten zu sparen und die Lichtemissionen zu senken. Seit einigen Jahren kommt dafür vermehrt die effiziente LED-Technik zum Einsatz, vor allem für neue Fusswege. Im Oktober hat das ewz in Zürich-Affoltern die erste intelligente Strassenbeleuchtung eingeweiht. Sie ist mit einer bewegungsabhängigen Steuerung ausgerüstet. Registriert diese keine Bewegung, sind die Leuchten auf 40 % gedimmt. Wenn sich Fussgängerinnen bzw. Velofahrer oder Autos nähern, schalten die Leuchten in Sekundenschnelle auf 70 oder 100 % Leistung. So wird die Sicherheit für alle gewährleistet. Weil das LED-Licht zudem die Farberkennung erhöht, sind Verkehrsschilder



LED-Strassenbeleuchtung an der Furttalstrasse. (Bild: ewz)

oder Personen am Strassenrand besser sichtbar. Die neue Beleuchtung verbraucht nur noch ein Drittel der alten Installation.

Plan Lumière

Seit zehn Jahren setzt der Plan Lumière leuchtende Akzente in Zürich. Unter der Leitung des Amtes für Städtebau hat das ewz insgesamt 34 Projekte umgesetzt. Dazu gehört beispielsweise die Beleuchtung der Rudolf-Brun-Brücke, des Sechseläutenplatzes und des Stadthauses. Die stimmungsvolle Inszenierung verleiht Zürich einen attraktiven nächtlichen Auftritt und stärkt die Orientierung und das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum.

Wie bei der gesamten öffentlichen Beleuchtung gehören auch beim Plan Lumière ökologische Aspekte zu den grössten Herausforderungen. Durch die sorgfältige Planung und den Einsatz neuester Technologien konnte der Energieverbrauch bei den neu installierten öffentlichen Beleuchtungen gering gehalten werden. So verbrauchten Ende 2014 die unter dem Plan Lumière umgesetzten Projekte lediglich 0,05 % des städtischen

Energiebedarfs. Künftig sollen veraltete Beleuchtungen von Kirchen und anderen Monumenten im städtischen Raum durch neue, energieeffiziente Beleuchtungen ersetzt werden und so bis zu zehn Mal weniger Energie verbrauchen.

Versorgungssicherheit

Eine hohe Versorgungssicherheit ist das zentrale Anliegen des ewz, deshalb hat sich das Unternehmen hier hohe Ziele gesetzt. Im Fünfjahresdurchschnitt soll die Störungsdauer weniger als zehn Minuten betragen. Damit unterschreitet das ewz den städtischen Sollwert von maximal 30 Minuten deutlich.

Das Ziel ist anspruchsvoll, vor allem wegen der hohen Bautätigkeit in der Stadt Zürich. Von 114 Störungen im Jahr 2014 wurden 48 durch Dritte verursacht, meist wegen Bauarbeiten. Dies war auch der Fall bei einem mehrstündigen Stromunterbruch in Leimbach. Bei unterirdischen Bohrarbeiten wurden zwei Stromkabel so stark beschädigt, dass das ewz sie nicht reparieren konnte. Um die neuen Kabelstücke unter der stark befahrenen Strasse einzusetzen, waren daher umfangreiche Tiefbauarbeiten nötig.

Zehn Mitarbeitende waren die ganze Nacht im Einsatz, um den Schaden möglichst rasch zu beheben. Trotzdem mussten die Kundinnen und Kunden ungewöhnlich lange ohne Strom ausharren. Das ewz organisierte deshalb mit dem Quartierverein Leimbach einen Informationsabend, an dem ewz-Vertreter das Störungsmanagement und die Besonderheiten des Stromausfalls in Leimbach erklärten. Die Teilnehmenden waren interessiert und haben den Anlass sehr geschätzt. Das ewz wird deshalb künftig nach langen Stromausfällen nicht nur auf die Medienarbeit setzen, sondern die Kundinnen und Kunden auch vermehrt direkt informieren, zum Beispiel per Post. Dies ergänzt die üblichen Informationen während einer Störung, die aus Internetmeldungen, Telefonauskünften, Medienmitteilungen und der kostenlos abonmierbaren Störungsinformation per SMS bestehen.

Störungen in den Verteilanlagen der Stadt Zürich	2010	2011	2012	2013	2014
Störungen, verursacht durch Überlastung	4	1	4	3	5
Steuerung	4	11	7	5	2
Armaturen und Anschlüsse	31	22	21	24	24
Materialfehler	7	3	5	9	8
Witterungseinflüsse	6	1	8	1	5
Beschädigung durch Dritte (Handwerkzeuge und Baumaschinen)	46	53	44	52	48
Natur, Tiere	4	9	2	2	5
Wasser, Feuer, Verschmutzung	1	5	1	1	1
Diverses	2	2	4	2	7
Unbekannte Ursache	5	4	4	7	9
Total	110	111	100	106	114

Zuverlässigkeitskennzahlen nach internationalem Standard IEEE. Kundin/Kunde muss im Mittel pro Jahr mit einer Unterbrechungsdauer von acht Minuten (SAID) rechnen. Ein solches Ereignis tritt im Mittel alle acht Jahre ein (SAIFI). Wenn es dazu kommt, funktioniert die Energieversorgung im Mittel nach 67 Minuten wieder (CAIDI).

4.4.5 Produkte und Dienstleistungen

Das ewz will die angestrebte Energiewende mit attraktiven Produkten und Dienstleistungen erreichen. Davon profitieren sowohl marktbererechtigte Unternehmen in der ganzen Schweiz wie auch Privatkundinnen und -kunden und KMU in der Stadt Zürich und Graubünden. Ein solches Angebot ist ewz.solarzüri. Bei diesem Beteiligungsmodell können Kundinnen und Kunden Anteile an einer Solarstromanlage in ihrer Nähe erwerben. Die erste Anlage wird auf dem Schulhaus Buchlern in Altstetten gebaut. Mit einer Einmalzahlung von 250 Franken pro Quadratmeter erhalten die Kundinnen und Kunden jährlich achtzig Kilowattstunden Solarstrom über die Lebensdauer der Anlage, also zwanzig Jahre lang. Bereits wenige Tage nach Verkaufsstart waren die Beteiligungen für die erste ewz.solarzüri-Anlage ausverkauft. Die hohe Nachfrage zeigt, dass regional produzierter und finanziell attraktiver Solarstrom ein grosses Bedürfnis ist. So kostet ewz.solarzüri einen Durchschnittshaushalt pro Jahr nur etwa sechs Franken mehr als das Standardprodukt ewz.basis. Auf diese Weise können Zürcherinnen und Zürcher die Energieproduktion aus erneuerbaren Quellen fördern, ohne ihr Portemonnaie zu belasten.

100% erneuerbar

Ab 2015 bestehen alle Stromprodukte des ewz ausschliesslich aus erneuerbarer Energie. Dies ist ein weiterer, konsequenter Schritt auf dem Weg in eine kernenergiefreie 2000-Watt-Gesellschaft.

Anteil der Stromprodukte in der Grundversorgung*	Absatz 2013 in %	Absatz 2014 in %
ewz.solartop <i>naturemade star</i>	0,3	0,3
ewz.wassertop <i>naturemade star</i>	7,9	6,5
ewz.ökopower <i>naturemade star</i>	4,8	9,5
ewz.naturpower <i>naturemade basic</i>	49,1	58,5
ewz.atommixpower	37,9	25,2

* Die Tabelle zeigt nur den Anteil der Stromprodukte in der Grundversorgung. Nicht abgebildet sind individuelle Verträge mit Geschäftskundinnen und -kunden, die von der Grundversorgung zum freien Markt gewechselt haben.

Mit der Einführung von ewz.basis profitieren alle Kundinnen und Kunden, die das bisherige Standardstromprodukt bezogen haben, von einem um 0,7 Rappen günstigeren Energiepreis pro Kilowattstunde. Im gesamten Strompreis sind aber nebst dem Energiepreis auch die Netznutzung und die Abgaben an die öffentliche Hand enthalten. Weil die nationalen Abgaben (KEV und Gewässerschutz) sowie die Netznutzungstarife erhöht werden und das ewz 2015 keinen Bonus ausschütten kann, steigt der Strompreis. Für einen Durchschnittshaushalt mit vier Personen, der das Standardstromprodukt bezieht, bedeutet dies einen Aufschlag von monatlich rund acht Franken auf der Gesamtrechnung. Bei Geschäftskundinnen und -kunden hängt die Höhe des Aufschlags vom Energie- oder Leistungsbezug ab.

Die Erhöhung der Netznutzungstarife ist unter anderem wegen der hohen Bautätigkeit in der Stadt Zürich und der höheren Swissgrid-Tarife für das Übertragungsnetz nötig. Der Grund für den Wegfall des Bonus ist der Preiszerfall im Strommarkt.

In den vergangenen Jahren konnte das ewz aufgrund des guten Geschäftsgangs allen Kundinnen und Kunden einen Bonus auf der Stromrechnung gewähren (2014: 10 %). Die seit Jahren sinkenden Energiepreise auf dem Strommarkt beeinflussen jedoch auch das Geschäftsergebnis des ewz. Unternehmen haben aber weiterhin die Möglichkeit, an einem Effizienzprogramm teilzunehmen und vom ewz.effizienzbonus von 10 % zu profitieren.

Effizienz

Damit die Energiewende gelingt, braucht es effizientere Technologien und ein adäquates Verhalten der Bevölkerung. Die zwanzig Energieberaterinnen und -berater des ewz helfen den Kundinnen und Kunden, die Energie effizienter einzusetzen. Die Beratungen reichen von Tipps für Privatkundinnen und -kunden im Kundenzentrum bis hin zu Konzepten für den effizienten Einsatz von Energie für kleine bis grosse Unternehmen.

Im Rahmen eines Forschungsprojekts lancierte das ewz das Online-Portal «smartsteps», in dem Haushalte ihre Effizienz steigern und die Energiekosten senken können. smartsteps ist eine Koproduktion von «Energieforschung Stadt Zürich» und ETH Zürich.

Netzdienstleistungen

Das ewz gewährleistet zwar eine hohe Versorgungssicherheit, aber für viele Unternehmen ist eine unterbrechungsfreie Stromversorgung so wichtig, dass sie zusätzliche Anschlüsse benötigen. Das Geschäftsfeld Netzdienstleistungen, das solche Reserveanschlüsse erstellt, soll künftig noch weiter ausgebaut werden. Die Zahl der Kundinnen und Kunden wächst bereits stetig. Bei einem der neuen Aufträge handelte es sich beispielsweise um einen Notanschluss für den Prime Tower.

Energiedienstleistungen

Das Geschäftsfeld Energiedienstleistungen ermöglicht die effiziente und ökologische Versorgung von Gebäuden mit Wärme und Kälte. Im Rahmen des Energiecontractings betreibt das ewz mittlerweile 29 Energieverbände. Auch in der Romandie entsteht ein solcher Verbund. Somit ist das ewz seinem Ziel, ein führender Anbieter von Energiecontracting-Lösungen zu werden, ein Stück näher gekommen. Der neue Verbund in Tavannes wird als Hauptenergiequelle Holzschnitzel nutzen. Die Anlage wird ab 2015 mit 2100 Kubikmetern Holz jährlich rund 1900 MWh Wärme produzieren. So kann der Bedarf des Quartiers nach Heizung und Warmwasser zu 85 % aus erneuerbaren Quellen gedeckt werden.

In Graubünden hat das ewz mehrere Wärmeverbund-Projekte fortgesetzt oder lanciert. Im Frühling erfolgte beispielsweise der Baustart für den Wärmeverbund in Ilanz, der ab Anfang 2015

Energiedienstleistungen per Ende 2014	
Bewilligte Projekte (Kredite)	374 577
Total Investitionen (netto)	246 950
Total Ertrag 2014 inkl. interner Leistungen	47 756
CO ₂ -Reduktion 2014	33 800
Energieverkauf 2014 (Wärme und Kälte)	238

mit Holz aus der Region betrieben wird. Zu den Höhepunkten in Zürich gehörte der Tag der offenen Tür in der Energiezentrale Hardau. Dank einer leistungsfähigen Wärmepumpe mit Grundwasser als Energiequelle wird das Quartier Hardau umweltfreundlich und effizient mit Energie versorgt. Weiter hat das ewz den Auftrag erhalten, das 2000-Watt-Leuchtturmprojekt Greencity in Zürich-Süd mit Wärme und Kälte zu versorgen.

Telecom

Der Ausbau des Glasfasernetzes ewz.zürinet schreitet planmässig voran. 2014 stand die Erschliessung von Schwamendingen sowie von Teilen von Höngg und Altstetten im Zentrum. Seit September haben 120 000 Haushalte und Unternehmen Zugang zum modernen Glasfasernetz und können ultraschnelles Internet, Digital-TV und -Telefon vom Provider ihrer Wahl über das ewz.zürinet beziehen.

Das Geschäftsfeld Telecom konnte Aufträge für verschiedene Unternehmen und Institutionen erfolgreich abschliessen. So wurden beispielsweise 130 Schulen der Stadt Zürich mit Glasfasern erschlossen. Nach Orange hat nun auch Sunrise mit dem ewz einen Vertrag abgeschlossen, der die Glasfaseranbindung von vorerst hundert 4G-Antennen in der Stadt Zürich umfasst. Zudem steigerte das ewz seine Präsenz im Datacentermarkt Zürich, indem es zwei weitere Rechenzentren redundant mit Glasfasern erschlossen hat.

4.4.6 Stromsparfonds

Der Stromsparfonds förderte mit rund 8 Millionen Franken Solarstromanlagen, effiziente Haushaltgeräte, Energieberatungen und Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Ressourcen wie zum Beispiel Wärmepumpen.

4.4.7 Mitarbeitende

Das ewz will allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein diskriminierungsfreies Arbeitsumfeld bieten, wie es auch das Personalrecht vorschreibt. Bei der Prävention von sexueller Belästigung muss sich das ewz noch verbessern. Bei der Aufarbeitung eines solchen Falls aus dem Jahre 2012 hat das ewz verschiedene Massnahmen getroffen, um alle Mitarbeitenden für das Thema zu sensibilisieren. Unter anderem haben sich die Kadermitarbeitenden in einer Schulung vertieft mit ihrer Verantwortung im Umgang mit sexueller Belästigung auseinandergesetzt. Weiter hat der Direktor an der jährlichen Informationsveranstaltung für alle Mitarbeitenden erneut betont, dass Diskriminierungen und Belästigungen jeglicher Art nicht toleriert werden. Zusätzlich hat der Direktor nach der Veröffentlichung des

GPK-Berichts eine Stellungnahme verfasst und auf das neue Merkblatt der Personalabteilung zum Thema sexuelle oder sexistische Belästigung hingewiesen.

4.4.8 Finanzielles

Die Gesamtleistung beträgt rund 791,5 Millionen Franken und liegt somit rund 34,5 Millionen Franken oder 4,6% über dem Vorjahreswert. Der Betriebsaufwand erhöhte sich um 21,6 Millionen Franken wegen Mehrkosten für Energiebeschaffung, Vorliegernetze und Systemdienstleistungen. Den höheren Energiebeschaffungskosten stehen aber auch höhere Energiemengen gegenüber. Die Personalkosten haben sich aufgrund des unveränderten Stellenbestands lediglich um 0,5 Millionen Franken oder 0,3% verändert. Das Betriebsergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und Steuern konnte das ewz um 12,9 Millionen Franken oder 6,4% steigern. Ferner konnte es die Rückstellung für die Bewertung des ausgegliederten Übertragungsnetzes dank der im Jahr 2014 abgeschlossenen Tarifverfahren vollständig auflösen.

Die Kundinnen und Kunden der Grundversorgung sowie alle Netzkundinnen und -kunden erhielten einen Bonus von 10% auf dem Rechnungsbetrag. Die Rabatte beliefen sich insgesamt auf 43,1 Millionen Franken. Die umsatzbezogene Ablieferung an die Stadtkasse beträgt 65,3 Millionen Franken und liegt um 1 Million Franken unter dem Vorjahr.

Das ewz investierte erneut über 200 Millionen Franken in Anlagen und Beteiligungen. Sie betrafen das Netz, die konventionelle Energieproduktion, die erneuerbaren Energien, das Geschäftsfeld Energiedienstleistungen, aber auch das Glasfasernetz.

Der Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit konnte um 83,2 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Die gesamte Finanzierungstätigkeit wird über die Stadt Zürich abgewickelt. Das ewz hat dafür ein Kontokorrent mit der Stadtrechnung. Durch die Überführung der Rückstellung für die alternative Risikoversicherung von der Stadtrechnung zum ewz in der Höhe von 306 Millionen Franken wurde aus der Kontokorrentschuld ein Kontokorrentguthaben.

In die Rückstellung für Marktrisiken eingeschlossen sind auch die Unterdeckungen der staatlichen Fonds der Kernkraftwerk Gösgen-Däniken AG und der Aktiengesellschaft für Kernenergie-Beteiligungen Luzern (Kernkraftwerk Leibstadt) gemäss den Aktienanteilen des ewz. Deckungsdifferenzen bei den erhobenen Netznutzungsentgelten und den erhobenen Abgaben und Leistungen werden nicht bilanziert und sind als Teil der Spezialreserven zu sehen.

4.5 Verkehrsbetriebe

4.5.1 Aufgaben

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) sind neben den SBB die grössten 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, bei der Umsetzung der städtischen Mobilitätsstrategie insbesondere mit der Dienstabteilung Verkehr und dem Tiefbauamt der Stadt Zürich.

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 zwanzig 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 Behinderten-Transporte Zürich (BTZ). Im Auftrag der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) erbringen sie die Fahrleistungen für die Glattalbahn.

4.5.2 Jahresschwerpunkte

Zielvereinbarung mit dem ZVV

Die im Jahr 2012 abgeschlossene Zielvereinbarung mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) sieht bis 2016 eine dauerhafte Senkung des Betriebsaufwands um 16,3 Millionen Franken sowie eine Steigerung der Erträge aus den Nebengeschäften um 2,5 Millionen Franken vor. Das Zwischenziel für das Berichtsjahr konnte vollumfänglich erreicht werden; die VBZ sind betreffend Gesamtzieelerreichung sehr gut auf Kurs. Die Anstrengungen für eine verbesserte Wirtschaftlichkeit zeigen Wirkung.

Kulturentwicklung

Die VBZ legten 2014 den Fokus in der Unternehmensentwicklung auf die Kultur. Sie definierten die neue Vision («Unsere Kundinnen und Kunden sind unsere Fans») sowie Grundwerte und Spielregeln. In diversen Workshops brachten sie diese den Mitarbeitenden und dem Kader näher.

Zusammenarbeit mit den Personalverbänden

Die per 1. Januar 2014 in Kraft getretene «Betriebliche Vereinbarung» wurde vor allem in den Kapiteln Arbeitszeit und Dienstorte revidiert. Die Paritätische Sonderkommission «Sollarbeitszeit» konnte die Verhandlungen erfolgreich abschliessen, und der Stadtrat hiess das erarbeitete Alternativpaket gut. Deutliche Zustimmung fand es schliesslich auch an der Urabstimmung der akkreditierten Gewerkschaften.

Fahrzeugflotte

Die VBZ hatten sich im Rahmen des laufenden Submissionsverfahrens bereits im Vorjahr für ein Angebot für die neue Tramgeneration entschieden; Anfang 2014 stellten sie beim Verkehrsrat das Gesuch zur Finanzierung der zu beschaffenden Fahrzeuge, erhielten aber einen abschlägigen Bescheid. Daher ist die Finanzierung der Fahrzeuge nach wie vor nicht



Drei neue Gelenkautobusse Typ Mercedes Citaro. (Bild: VBZ)

gesichert und eine Vergabe nicht möglich. Die VBZ haben gegen den Entscheid des Verkehrsrats beim Regierungsrat des Kantons Zürich Rekurs eingereicht.

Für die Neugestaltung des Fahrplanangebots auf dem Abschnitt zwischen Fällanden und Stettbach beschafften die VBZ für die neue Linie 745 drei neue Gelenkautobusse des Typs Mercedes Citaro und nahmen sie in Betrieb. Die Fahrzeuge verfügen über eine komplett neue Motorengeneration und erfüllen die seit Anfang 2014 für Neufahrzeuge vorgeschriebenen Euro-6-Abgas-Standards. Dadurch verursachen sie wesentlich weniger Emissionen.

Weiter wurden zwei zusätzliche Doppelgelenk-Trolleybusse mit Batterie-Hilfsantrieb beschafft. Dadurch können die Linien 31 und 32 ausschliesslich mit den längsten Bussen betrieben werden.

Von Mai bis Oktober testeten die VBZ einen Hybridgelenkbus der Marke Hess Swisshybrid. Weil sich der serielle Hybridbus von Hess auf dem VBZ-Streckennetz nicht bewährt hat, folgen 2015 Testfahrten mit einem parallelen Hybridbus von Volvo.

Tramverbindung Hardbrücke

Am 30. November 2014 bewilligten die Stimmberechtigten des Kantons Zürich mit 66 Prozent Ja den kantonalen Kreditanteil von 76,4 Millionen Franken für die Tramverbindung



Visualisierung Tramverbindung Hardbrücke. (Bild: Mathys Partner)

Hardbrücke. Damit ist die Finanzierung des neuen Tramabschnitts gesichert, und dem Baubeginn im Jahr 2015 steht nichts mehr im Weg.

Tram Altstetten

Der Stadtrat sistierte die Planung für eine Neuführung des Trams 2 über den Bahnhof Altstetten und rief den «Dialog Altstetten» ins Leben. Die Empfehlungen der Begleitgruppe bewogen den Stadtrat, auf die Verlegung der Tramlinie 2 über

den Bahnhof Altstetten zu verzichten. Die entsprechende Planung wurde eingestellt.

Leichtathletik-Europameisterschaft

Für die Leichtathletik-EM im Letzigrund und in der Innenstadt erarbeiteten die VBZ ein detailliertes Angebotskonzept. Personelle Verstärkung erhielten sie von internen und externen Transport Guides. Dank der guten Vorbereitung konnten die VBZ den Grossanlass ohne Probleme abwickeln.

4.5.3 Kennzahlen Fahrgäste und Angebot

	2010	2011	2012	2013	2014
Fahrgäste in Mio. (EinsteigerInnen)	318,37	316,20	323,30	325,98	325,36
Personen-km in Mio.	625,89	640,70	646,80	656,67	662,09
Fahrleistungen VBZ Stadt in Mio. Wagen-km	27,87	28,25	28,83	28,90	28,88
Fahrleistungen VBZ Region in Mio. Wagen-km	2,59	2,89	3,17	2,87	3,01
Fahrleistungen Transportbeauftragte in Mio. Wagen-km	4,69	4,06	4,03	4,28	4,33
Linienlänge Stadtnetz in km	270,6	278,0	279,4	279,4	285,6
Linienlänge Regionalnetz in km	249,6	213,4	213,7	214,5	219,6
Linienlänge Nachtbuslinien in km	179,8	179,7	186,3	184,7	182,1
Schienenfahrzeuge	272	258	258	258	258
Busse (Niederflur)	233 (183)	225 (182)	215 (190)	219 (209)	217 (213)

4.5.4 Nutzen für die Kundschaft

Netz- und Marktentwicklung

Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030»

Grundlage für die Weiterentwicklung des Tram- und Busliniennetzes der VBZ ist die Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030».

Rosengartentram/Rosengartentunnel

Das Gesamtprojekt Rosengartentram/Rosengartentunnel wurde gemeinsam von Stadt und Kanton Zürich weiterbearbeitet. Die Stadt führte verschiedene Begleitplanungen durch. In der Vorstudie Albisriederplatz/Hardstrasse wurden unterschiedliche Varianten der Platzgestaltung und der Verkehrsführung von ÖV und MIV untersucht. Die Volksabstimmungen für Rosengartentram und Rosengartentunnel werden für das Jahr 2018, die Inbetriebnahme der Bauwerke für die Jahre 2030 bis 2032 erwartet.

Tramnetzerweiterung Affoltern

Die Tramnetzerweiterung Affoltern umfasst eine Tramlinie Richtung Bucheggplatz–Stadtzentrum sowie in einer zweiten Phase eine Tangentiallinie nach Oerlikon, Schwamendingen und Stettbach. Bereits 2013 hat das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ) ein «Gesamtverkehrskonzept Affoltern» erarbeitet, das die verkehrlichen Rahmenbedingungen für die neue Tramachse definiert.

Seit Mitte 2014 wird unter Federführung des TAZ eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, mit der die verkehrlichen Überlegungen vertieft werden. Zentrale Aufgabe der Studie ist dabei die Untersuchung der Tramtrassierung zwischen Neuaffoltern und Hofwiesenstrasse. Diese dient als Basis für den Variantenentscheid für die Tramlinienführung in Richtung Bucheggplatz. Der Abschluss der Studie ist in der zweiten Jahreshälfte 2015 zu erwarten.

Tramtangente Nord

Die Netzentwicklungsstrategie der VBZ sieht mittel- bis langfristig die Realisierung einer Tramtangente Affoltern–Oerlikon–Schwamendingen–Stettbach vor. Für die daraus resultierende Querung der geplanten Einhausung Schwamendingen wurden die erforderlichen Abklärungen getroffen.

VBZ-Trolleybusstrategie

Der Kantonsrat genehmigte die VBZ-Trolleybusstrategie als Teil des ZVV-Strategieberichts für die Jahre 2016–2019. Wesentliche Projekte der Weiterentwicklung des Trolleybusnetzes sind neben der Elektrifizierung der Linien 69 und 80 auch die Verknüpfung der Trolleybuslinien 31 und 34 zur direkten Anbindung von Witikon ans Stadtzentrum sowie die Führung der Trolleybuslinie 72 in beiden Richtungen über die Zurlindenstrasse zwecks besserer Erschliessung des Hürli-mann-Areals.

Fahrleitungsloser Trolleybusbetrieb

Mit dem Ziel, Trolleybusse künftig auf Teilstrecken fahrleitungslos fahren zu lassen und damit auf einen Teil der aufwendigen Infrastruktur im Bereich grosser Knotenpunkte verzichten zu können, führten die VBZ Versuchsfahrten mit Batteriebetrieb auf verschiedenen Streckenabschnitten durch. Je nach Ergebnis der Testfahrten könnte bei der für 2015 geplanten Sanierung des Albisriederplatzes ein Teil der dortigen Trolleybus-Fahrleitungen entfallen.

Projekte im Umfeld des Bahnhofs Oerlikon

Die ÖV-Projekte im Umfeld des Bahnhofs Oerlikon verlaufen weiterhin programmgemäss. Die Bauarbeiten an den Gleisanlagen der SBB, Quartierverbindung und Personenunterführung Mitte sind auf Kurs. Der Bahnhofplatz Oerlikon-Süd konnte termingerecht in Betrieb genommen werden. Planung und Projektierung für den Max-Frisch-Platz werden weitergeführt, die Inbetriebnahme ist im Frühjahr 2017 vorgesehen. Im Rahmen der Vorstudie für die Schaffhauserstrasse, Quartieranbindung Ost, Etappe 3b, wurden verschiedene Varianten der künftigen Gestaltung und der Verkehrsführung in der Schaffhauserstrasse zwischen Binzmühle- und Dörflistrasse geprüft.

Haltestellenausbauten für Tramverbindung Hardbrücke

Mit Inbetriebnahme der Tramverbindung Hardbrücke Ende 2017 verkehrt die Tramlinie 8 zwischen Bellevue und Klusplatz mit neuer Linienführung und längeren Fahrzeugen. Die Haltestellen entlang der neuen Strecke werden für die längeren Tramzüge ausgebaut. Dazu gehört auch die Tramhaltestelle Stauffacher. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, dass auch auf der Linie 8 lange Tramzüge mit hoher Kapazität fahren können. Sämtliche Haltestellen in der Badenerstrasse (Linien 2, 3, 9, 14) und Stauffacherstrasse (Linie 8) werden behindertengerecht auf Standardlänge ausgebaut und neu gestaltet. Zudem werden alle Haltekanten am Stauffacher mit einem Wetterschutz ausgerüstet.

Behindertengerechte Infrastruktur für Tram und Bus

Der weitere Ausbau der ÖV-Infrastruktur basiert auf dem ZVV-Bericht «Behindertengerechter öffentlicher Verkehr im Kanton Zürich 2024». Nach aktueller Planung sind 2024 alle Tramhaltestellen behindertengerecht angepasst; 85% erlauben mit einer hohen Haltekante den autonomen Einstieg. Im Busverkehr sind 60% der Bushaltestellen mit Unterstützung des Fahrpersonals und Rampe benutzbar. Für die Erhöhung dieses Anteils und die autonome Benutzung wichtiger Haltestellen wird ein Ausbaurkonzept erarbeitet.

Revision regionaler Richtplan Stadt Zürich

Der Stadtrat überwies den regionalen Richtplan der Region Stadt Zürich zur Behandlung an den Gemeinderat und zur anschliessenden Verabschiedung durch den Regierungsrat.

Steigerung der Attraktivität der Buslinie 31

Die im Programm «Stadtverkehr 2025» prioritär vorgesehenen Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Trolleybus-

linie 31 trieben die VBZ auf der Achse Hohlstrasse und im Raum Witikon weiter voran. Für die Buspriorisierung auf der Hohlstrasse starteten sie in Richtung Bahnhof Altstetten eine Vorstudie für eine Busspur und in Richtung Hardplatz eine Machbarkeitsstudie. Die Durchbindung der Linien 31 und 34 ist für das Jahr 2017 geplant.

Strategische Entwicklungsplanung Hochschulquartier

Stadt und Kanton stellten den Masterplan 2014 für die Weiterentwicklung von ETH, Universität Zürich und Universitätsspital vor und legten die Richtplananpassung für die Gebietsplanung öffentlich auf. Zu prüfen ist vor allem die Frage, wie der zusätzlich generierte Verkehr mit dem ÖV aufgenommen und die Erschliessung der Universität Zürich verbessert werden kann.

Gebietsplanung Lengg

Im Gebiet Lengg, wo der Neubau des Kinderspitals und der Ausbau der angrenzenden Kliniken geplant sind, ist eine Gebietsplanung zur Weiterentwicklung des Spital- und Forschungsstandortes Lengg in Arbeit. Die VBZ prüfen, wie der zusätzliche Verkehr mehrheitlich durch den ÖV aufgenommen werden kann.

Haltestellenstrategie

Mit der Haltestellenstrategie können die VBZ künftig für die Ausrüstung von Haltestellen einen einheitlichen, kundenfreundlichen Massstab anwenden. Sie enthält u. a. Kriterien für die Dimensionierung von Wartehallen oder für die Ausrüstung mit Sitzbänken oder Lautsprechern. Kurzfristig rüsteten sie zusätzliche Haltestellen mit Sitzbänken aus; weitere aus der Strategie abgeleitete Massnahmen werden in den nächsten Jahren folgen.

Angebot

Die im Fahrplanverfahren 2014–2015 definierten Angebotserweiterungen waren bereits im Dezember 2013 weitgehend umgesetzt. Mit der Inbetriebnahme der neuen Durchmesserlinie im Juni 2014 ergaben sich kleinere Fahrzeitanpassungen am linken Zürichseeufer. Beim Fahrplanwechsel im Dezember 2014 blieb das Angebot im ganzen Marktgebiet der VBZ unverändert auf hohem Niveau.

Neue Abfahrtszeiten am linken Seeufer

Mit dem neuen S-Bahn-Fahrplan am linken Zürichseeufer verschoben sich die Abfahrtszeiten an den Bahnhöfen Rüslikon, Kilchberg, Wollishofen, Enge und Wiedikon um wenige Minuten. Die Anschlüsse der Linien 161, 162, 163 und 165 konnten mit kleineren Anpassungen sichergestellt werden.

Grössere Busse am linken Seeufer

Insbesondere in den Sommermonaten steigt bei den Haltestellen entlang dem Seebecken die Zahl der Fahrgäste. Damit allen genügend Platz angeboten werden kann, fahren nun auf den Linien 161 und 165 auch abends immer Gelenkbusse.

Produkte und Dienstleistungen

	2010	2011	2012	2013	2014
Ticketumsatz total in Mio. Fr.	229,4	217,6	216,3	229,9	228,8
davon VBZ-Ticketerias	75,9	74,2	74,0	70,5	65,2
davon ZVV-Contact	55,3	62,4	63,5	68,7	71,1
Kundenkontakte bei ZVV-Contact	160739	154719	164974	158641	167902
davon Kundenreaktionen	6713	7027	8678	10349	10840
Fundbüro: abgegebene Fundgegenstände	29537	29507	31717	32513	31754
VBZ Traffic Media, Umsatz in Mio. Fr.	11,8	12,3	14,6	15,3	14,6
VBZ-Extrafahrten, Umsatz in Mio. Fr.	3,0	3,7	2,9	2,9	2,2

Verkauf und Dienstleistungen für den Zürcher Verkehrsverbund

Der Umsatz der Fahrausweise, die die VBZ für den ZVV verkauft haben, hat sich auf 228,8 Millionen Franken erhöht. Das sind 1,5% mehr als im Vorjahr. Der Trend zur Selbstbedienung hat sich dabei weiter verstärkt. Über die Ticketautomaten wurden 6,3 Millionen Franken/1,0% mehr verkauft. Der Distanzverkauf bei ZVV-Contact hat um 2,4 Millionen Franken zugenommen und erreicht einen neuen Umsatz-Spitzenwert von 71,1 Millionen Franken.

Traffic Media

Nach der erfolgreichen Testphase gab der Stadtrat definitiv grünes Licht für die kommerzielle Vollgestaltung von fünf Cobras. Das Angebot ist weiterhin stark gefragt, und die bewilligten Trams waren praktisch durchgehend ausgebucht.

Auch die anderen Werbeformen entwickeln sich gut. Bei der Aussenwerbung sind die Trams im Durchschnitt zu 80 bis 90% ausgelastet. Freie Kapazitäten gibt es hingegen bei den Bussen. Grundsätzlich wird Zürich von den Werbekunden als «Tramstadt» betrachtet, was die Bevorzugung der Tramwerbung erklärt. Busse sind aber als Werbeträger interessant, da sie durch die Bedienung aller S-Bahnhöfe hohe Frequenzen aufweisen und dadurch eine grosse Beachtung erhalten.

Bei der Innenwerbung blieben Nachfrage und Umsatz stabil. Wegen des beschränkten Platzes ist eine Erhöhung des Umsatzes praktisch nur noch durch Tarifierhöhungen möglich. Diese bewegten sich 2014 je nach Werbemittel im Bereich zwischen 2 und 5%.

Der ÖV-Werbemarkt ist 2014 nicht mehr gewachsen. Dies im Einklang mit anderen Werbeträgern, die erneut Einbussen in Kauf nehmen mussten. Die Kombination von sehr hohen Reichweiten, guter Akzeptanz der Verkehrsmittelwerbung in der Bevölkerung und einer grossen Auswahl an Werbeangeboten zu einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis wirken sich positiv auf die Entwicklung aus.

Der Umsatz von TrafficMedia beträgt netto 14,58 Millionen Franken. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das eine Senkung um 670'000 Franken.

Veranstaltungskooperationen

Bei mehr als siebzig Veranstaltungen oder Veranstaltungsreihen war für die Besucherinnen und Besucher die Anreise mit dem ÖV im Eintrittsticket zur Veranstaltung inbegriffen. Darüber hinaus organisierten die VBZ für mehrere Grossveranstaltungen, wie die Lange Nacht der Museen, das Sechseläuten oder Live at Sunset, ein ÖV-Zusatzangebot, um den Besuchenden die reibungslose und schnelle An- und Abreise zu ermöglichen.

Zahlreiche Veranstalter von Kongressen, Versammlungen usw. boten ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern die unbeschränkte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel während der Veranstaltungsdauer mittels massgeschneiderter ZVV-Spezialkarten an.

Mit diesen Kooperationen kann der öffentliche Verkehr seine Leistungsfähigkeit beweisen und auch im Freizeitbereich an Bedeutung gewinnen. Die VBZ und der Veranstalter fördern gemeinsam die einfache und umweltfreundliche Anreise zum Veranstaltungsort.

Spezialfahrten

Die VBZ-Spezialfahrten sind ein Sympathieträger der VBZ und festigen das gute Image des öffentlichen Verkehrs. Gleichzeitig verhelfen sie den VBZ zu einem Nebenertrag.

Die öffentlichen Spezialfahrten im Fondue-, Sushi-, Apéro- sowie im neu lancierten Ticino-Tram erfreuten sich einer hohen Nachfrage, und die Auslastung ist erneut gestiegen. Wegen der immer noch andauernden Fahrzeugrevision standen auch 2014 geringere Kapazitäten zur Verfügung.

Im hart umkämpften Markt für Bustransfers und Shuttlebusse mussten die VBZ einige Aufträge der Konkurrenz überlassen. Dennoch konnten sich die VBZ-Spezialfahrten für Privat- und Firmenkunden mit Trams und Oldtimer-Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres halten.

Das Geschäftsfeld Spezialfahrten weist einen Gewinn von 15'000 Franken aus.

ZVV-Contact

Im Auftrag des ZVV betreiben die VBZ den Kundendienst für alle Verbundpartner. Die Zahl aller Kontakte bei ZVV-Contact

betrug 167 902. Dieser Wert ist gegenüber dem Vorjahr merklich gestiegen (+ 5,8 %). 86,6 % aller Anrufe wurden innert fünfzehn Sekunden beantwortet. Auf 99,1 % aller E-Mails erfolgte innert fünf Stunden eine erste Antwort. Über alle diese Kanäle wurden pro Woche durchschnittlich 208 Kundenreaktionen bearbeitet, im ganzen Jahr 10 840 – das sind 4,7 % mehr als im Vorjahr. ZVV-Contact verkaufte für rund 71,5 Millionen Franken Abonnemente und Billette. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies eine Steigerung von etwa 6 %. Rund 80 % der Kundinnen und Kunden von ZVV-Contact nutzten die Möglichkeit, die Jahres-Netz-Pässe mittels Einzahlungsschein zu bezahlen – Tendenz steigend.

ZVV-Contact Zürich HB – das neue Kundencenter

Das neue und moderne Kundencenter ZVV-Contact Zürich HB hat die Ticketerias Hauptbahnhof, Central und Sternen Oerlikon abgelöst. Die VBZ betreiben es im Auftrag des ZVV. Damit erhält dieser einen physischen Auftritt und bietet nebst dem gewohnten Sortiment auch eine gute Beratung an. Der offene und helle Raum erlaubt es den Mitarbeitenden, die Kundinnen und Kunden schon vor dem Schalter als Gäste anzusprechen und zu beraten. Der Gesamtumsatz des Kundencenters am Hauptbahnhof beträgt 18,4 Millionen Franken. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus dem Erlös der ehemaligen Ticketeria von Januar bis 13. Juni und ZVV-Contact vom 14. Juni bis zum 31. Dezember.

VBZ-Beratungs- und -Verkaufsstellen («Ticketerias»)

Auch in den Ticketerias wird die Beratung immer wichtiger. Dies zeigte sich kürzlich an den sehr guten Resultaten der Qualitätsmessungen, die zweimal jährlich im Auftrag des ZVV durchgeführt werden. Der Gesamtumsatz bei den Ticketerias ging wie erwartet leicht zurück und betrug 65,2 Millionen Franken. Bei den Billettautomaten nahm er hingegen um 1,0 % zu und lag bei 85,6 Millionen Franken.

Fundbüro

Im Berichtsjahr ist die Anzahl abgegebener Fundgegenstände mit 31 754 Stück auf ähnlich hohem Niveau geblieben wie im Vorjahr (32 513). Davon wurden 53,01 % abgeholt (Vorjahr: 54,5 %). Am Schalter wurden 40 208 (+ 6,20 %), am Telefon 26 211 (+ 8,15 %) Anfragen beantwortet. Die Gebühreneinnahmen belaufen sich auf 145 056 Franken (Vorjahr: 134 833). An Finderinnen und Finder wurden 35 721 Franken ausbezahlt. Auf dem EDV-Tool Easyfind gingen 7 412 Verlustmeldungen ein. Die Einnahmen aller VBZ-Versteigerungen ergaben 32 569 Franken. Zusätzlich nahm das Fundbüro beim Verkauf von Schirmen am Flohmarkt und von Werbeartikeln am Schalter 2965 Franken ein.

4.5.5 Fahrzeuge, Systeme und Anlagen

In der Nacht vom 2. Dezember 2014 wurden 160 Ticketautomaten auf Stadtgebiet durch einen gezielten Vandalenakt ausser Betrieb gesetzt. Es entstand ein Sachschaden von über 100 000 Franken. Die Wiederinstandsetzung der betroffenen Objekte dauerte mehrere Tage.

Im Auftrag des ZVV sorgen die VBZ für den Unterhalt der Geräte auf dem ganzen Verbundgebiet. Darunter fallen Reparaturen, aber auch die Programmierung bei Angebots- und Tarifänderungen.

4.5.6 Substanzerhaltung

Gleisbaustellen

Die VBZ bewältigten fünfzehn grosse Gleisbaustellen mit neunzehn Tramsperungen am Wochenende. Vier davon waren Reparaturbaustellen, u. a. die Gleissenkung in der Seefeldstrasse. Diese wurde beim Baugrubenaushub für Hochbauten durch fremde Bauarbeiten verursacht. Besonders erwähnenswert ist die komplette Erneuerung der Gleisanlagen beim Bahnhof Oerlikon, zwischen Albert-Näf-Platz und Hofwiesenstrasse. Während der Sommerferien wurden die Gleise im gesamten Bereich erneuert, mit einem fünfwöchigen Unterbruch des Tramverkehrs. Im gleichen Zeitraum entstanden auch die neuen Haltestellen. In der Bahnhofstrasse wurden in drei weiteren Etappen Gleise ausgewechselt, einschliesslich der Ausfahrt in die Vier-Gleise-Anlage Bahnhofplatz. In der Birmensdorferstrasse wurden die Gleise in vier und in der Forchstrasse in drei Etappen über längere Strassenabschnitte erneuert.



Gleiserneuerung am Bahnhof Oerlikon. (Bild: VBZ)

Auf den folgenden grossen Baustellen wurden insgesamt 7867 m Gleise erneuert, 22 Weichen ausgewechselt und 11 Schmieranlagen montiert:

- Seefeldstrasse, Haus 50–56, 2 Etappen
- Birmensdorferstrasse, Nr. 402 bis Triemli, 2 Etappen
- Bahnhofstrasse, Talstrasse bis Paradeplatz, 2 Etappen
- Saatlenstrasse, Ein- und Ausfahrt Tramtunnel
- Milchbuck, Ein- und Ausfahrt Tramtunnel
- Forchstrasse, Lengg- bis Realpstrasse
- Weinbergstrasse, Kreuzung Leonhardstrasse
- Saatlenstrasse, Haltestelle Schwamendingerplatz
- Bahnhofstrasse, Werdmühlestrasse bis Bahnhofplatz, 2 Etappen
- Bahnhof Oerlikon, Franklin- bis Wallisellenstrasse
- Birmensdorferstrasse, Haus Nr. 285–402, 2 Etappen
- Albert-Näf-Platz, Wallisellenstrasse 1–5
- Forchstrasse, Russenweg bis Lenggstrasse, 2 Etappen
- Römerhof, Gleisdreieck
- See-/Albisstrasse, Rengger- bis Kilchbergsteig

Wartehallen

Für Gleisbaustellen, Tiefbauprojekte oder private Bauten wurden 14 Wartehallen demontiert, erneuert und nach Ende der Bauarbeiten wieder montiert. Zudem wurden 4 Wartehallen abgebaut und 12 neue erstellt.

Haltestellen

Die VBZ haben den Ausbau des Netzes für den hindernisfreien Zugang zu den Fahrzeugen weiter vorangetrieben. 9 Haltestellen wurden für den stufenfreien Einstieg ausgebaut, darunter die Haltestellen Bahnhof Oerlikon, Bahnhofstrasse/HB und Schwamendingerplatz. Insgesamt ist nun bei 103 Haltestellen ein stufenfreier Einstieg möglich. Bei 37 Haltestellen ist zudem der Einsatz der mobilen Faltrampe ohne Einschränkung gewährleistet.

Stauffacher

Mit den kreuzenden Tramlinien in der Stauffacher- und Baderstrasse ist der Stauffacher im Netz der VBZ die Haltestelle mit den vierthöchsten Frequenzen. Die Fahrplanstabilität im gesamten Netz der VBZ hängt aufgrund der Lage und der Frequenzen stark vom Knoten Stauffacher ab. Zur Eröffnung der Tramverbindung Hardbrücke Ende 2017 wird die Linie 8 über den Escher-Wyss-Platz ins Werdhölzli verlängert und schafft so direkte Verbindungen zwischen den Quartieren Ausser Sihl und Zürich-West. Bis dann muss die Haltestelle der Linie 8 behindertengerecht mit Normlänge 43m ausgebaut sein. Gleichzeitig wird am Stauffacher die Überdachung für wartende Passagiere verbessert, und die Haltekanten werden behindertengerecht ausgebaut.

Römerhofplatz

Der Römerhofplatz ist mit seinen Einkaufsmöglichkeiten, den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie dem Zugang zur Dolderbahn ein zentraler Ort fürs Quartier. Nach Eröffnung der Tramverbindung Hardbrücke im Jahr 2017 wird die Linie 8 neu über die Klosbachstrasse geführt. Daher muss diese Haltekante bis Ende 2017 auf eine Tramlänge von 43 m ausgebaut sein.

Im Zuge dieser Anpassung werden die Gleise erneuert und sämtliche Tramhaltekannten am Römerhofplatz behindertengerecht umgebaut. Mit zusätzlichen Massnahmen soll der Platz als Ganzes einladender gestaltet werden.

Die Haltestelle in der Klosbachstrasse wird als einseitige Kap-haltestelle eingerichtet. Der Flächenbedarf und damit der Eingriff in die angrenzenden Grundstücke kann so im Vergleich zu einer Inselhaltestelle deutlich reduziert werden.

Die Kurvenlage in der Asylstrasse erlaubt es nicht, die bestehende Haltestelle mit hohen Haltekanten auszustatten. Sie wird daher stadteinwärts zu einer Kap-Haltekante umgestaltet, und der MIV wird stadteinwärts auf einem Teilbereich im Mischverkehr mit dem Tram geführt.

Über die Asylstrasse wird es einen Fussgängerstreifen mit Mittelinsel geben. Damit wird eine Petition des Elternrats Ilgen aus dem Jahr 2011 für mehr Sicherheit auf den Schulwegen erfüllt. Die Realisierung ist fürs Jahr 2016 vorgesehen.

Limmatplatz

Der Limmatplatz bildet den Knotenpunkt zwischen Limmatstrasse, Kornhausbrücke und Langstrasse. In den Jahren 2006 und 2007 wurde die Tramhaltestelle neu gebaut. Die Deckenstirnen und der Rand des Betonflachdachs der Wartehalle Limmatplatz wiesen bereits Risse auf. Diese zeigten Ausblühungen und Rostspuren, die von eindringendem Wasser herrührten. Es galt demzufolge, die Armierungen vor eintretendem Wasser zu schützen. Das Dach wurde schliesslich mit einer neuen Flüssigkunststoffabdichtung mit einem mehrschichtigen Aufbau versehen.

Tramverbindung Hardbrücke

Nach dem positiven Entscheid zur Tramverbindung Hardbrücke durch die Stimmberechtigten des Kantons Zürich steht dem Baubeginn im Mai 2015 nichts mehr im Weg. Die VBZ reichten beim BAV das Finanzierungsgesuch ein, um die im Agglomerationsfonds beantragten Gelder zu erhalten und so die Finanzierung definitiv zu sichern.

4.5.7 Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer

Der 2013 gestartete Prozess der Kulturentwicklung wurde konsequent weitergeführt. Im Frühjahr wurden allen Mitarbeitenden in Grossgruppenveranstaltungen die neu entwickelten VBZ-Kulturwerte nähergebracht. Im Herbst tauschten sich dann fast 200 Vorgesetzte der unteren und mittleren Kaderstufen in Bezug auf die konkrete Umsetzung dieser Werte aus. Die Entwicklung der Führungskräfte förderten die VBZ mit abteilungsübergreifenden Lehrgängen und massgeschneiderten Trainings für einzelne Abteilungen. Ebenfalls ein Teil der Kultur ist das gemeinsame Ringen in Fragen der Arbeitsorganisation und Arbeitszeitgestaltung beim Fahrdienstpersonal. Mit dem Fahrpersonal ist eine neue «Betriebliche Vereinbarung» zustande gekommen, die gemeinsam ausgehandelt und seitens der Mitarbeitenden mit überwältigendem Resultat für gut befunden wurde.

Die VBZ werden nach wie vor als attraktive Arbeitgeberin geschätzt. Die freien Stellen sowohl im Fahrdienst als auch in den übrigen Bereichen konnten trotz angespannter Arbeitsmarktlage mit geeigneten Personen besetzt werden. Dabei kommt den VBZ zugute, dass die Marke VBZ auch auf dem Arbeitsmarkt hohe Sympathien genießt. Dies zeigt sich auch in den internationalen Auszeichnungen, die die VBZ zum Beispiel für das VBZ-Magazin «Im Takt», für ihre Rekrutierung (Best Recruiters 2014 in der Kategorie Verkehr) und die nachweislichen Erfolge in der Gewinnung von mehr Frauen erhielten.

4.5.8 Finanzen

Der ZVV entschädigte die VBZ mit 512 897 848 Franken. Bei einem Betriebsaufwand in der Höhe von 507 548 976 Franken resultierte ein Ertragsüberschuss von 5 348 872 Franken. Der Gewinn wurde der freien Spezialreserve zugewiesen (Einlage in das Ausgleichskonto der Spezialfinanzierung).

Die Nettoinvestitionen beliefen sich auf 41 765 001 Franken.

5. Parlamentarische Vorstösse

I. Unerledigte Motionen und Postulate

Verzeichnis (Stand 31. Dezember 2014)

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

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 1996/000100	27.03.1996 04.12.1996	Odermatt André und Scherr Niklaus Pumpspeicherprojekt «Grimsel West», Verhinderung weiterer Planung

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 AG (KWO) hat das umstrittene Projekt «Grimsel West» zurückgezogen und stattdessen das Investitionsprogramm «KWO Plus» lanciert. Der erste Teil des Anliegens der Postulanten ist damit erfüllt. Das Investitionsprogramm «KWO Plus» umfasst drei Einzelprojekte. Für das erste unumstrittene Projekt, die Leistungserhöhung der Kraftwerke Handeck 2 und Innerkirchen 1, liegt eine rechtskräftige Konzession vor. Auch der Gemeinderat der Stadt Zürich stimmte diesem Projekt im Jahr 2012 zu. Dieses Projekt befindet sich in der Realisierungsphase. Beim zweiten Projekt, «Grimsel 3» handelt es sich um ein Pumpspeicherkraftwerk zwischen dem Oberaar- und dem Räterichsbodensee. Da dieses Projekt kaum Auswirkungen auf die Umwelt hat, war das Konzessionsverfahren ebenfalls unumstritten. Die Konzession für dieses Pumpspeicherkraftwerk ist auch in Rechtskraft erwachsen. Allerdings hat der KWO-Verwaltungsrat im März 2013 beschlossen, das Projekt «Grimsel 3» aufgrund der aktuellen Unsicherheiten am Energiemarkt einstweilen zurückzustellen. Gleichzeitig wurde beschlossen, ein Konzessionsprojekt für ein kleineres Pumpspeicherkraftwerk «Grimsel 1E» zwischen dem Grimsel- und dem Räterichsbodensee auszuarbeiten. Auch dieses Kraftwerk hätte kaum Auswirkungen auf die Umwelt, da die meisten Anlagen unterirdisch angeordnet sind. Der Grosse Rat des Kantons Bern hat das Konzessionsgesuch für das Projekt «Grimsel 1E» im September 2014 einstimmig genehmigt. Der Verwaltungsrat der KWO hat anschliessend jedoch entschieden, den Genehmigungsprozess der Aktionäre für das Projekt «Grimsel 1E» aufgrund unklarer politischer Rahmenbedingungen bis auf weiteres nicht weiter voranzutreiben. Das dritte Projekt, die Erhöhung der beiden Staumauern am Grimselsee, ist hingegen insbesondere wegen der davon betroffenen Mooregebiete umstritten. Verschiedene Umweltorganisationen haben im Rahmen der öffentlichen Auflage Einsprache erhoben. Die Konzession für dieses umstrittene Projekt wurde zwar vom Grossen Rat des Kantons Bern mit grosser Mehrheit erteilt. Im März 2013 haben die Umweltverbände aber Beschwerde gegen die Konzessionserteilung eingereicht. Ein Weiterzug des für 2015 erwarteten Entscheids des Kantonalen Verwaltungsgerichts ans Bundesgericht erscheint aus heutiger Sicht wahrscheinlich, unabhängig davon, wie er ausfällt und wie sich die Stadt Zürich dazu stellt. Das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (ewz) wird in jedem Fall erst nach Vorliegen eines rechtskräftigen Entscheids prüfen, ob eine Zustimmung des Gemeinderats zum Projekt beantragt wird. Für eine Realisierung des Projekts reicht im Falle einer rechtskräftigen Konzession jedoch grundsätzlich die Zustimmung des KWO-Verwaltungsrats sowie von mindestens einem der vier KWO-Aktionäre.

POS 2000/000109	08.03.2000 05.04.2000	Manser Joe A. und Fritz Max Tramfahrzeuge, rollstuhlabhängiger 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 Haltestellen-Typen usw.). Damit soll beim Trambetrieb der VBZ dem unternehmerischen Auftrag des Kantonsrates vom 6. März 1995 für die langfristige Entwicklung des ZVV-Angebotes entsprochen werden.

Gemäss dem Konzept «Mobil Plus» des ZVV wurde für Personen mit beeinträchtigter Mobilität bis 2014 ein Grobnetz realisiert, mit dem sie den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich weitgehend selbständig und unabhängig benützen können. Rund zwei Drittel der S-Bahnhöfe und rund drei Viertel aller Tramhaltestellen erfüllen Ende 2014 die gesetzlichen Vorgaben. Dies bedeutet, dass 103 Tramhaltestellen teilweise oder durchgehend erhöhte Haltekanten haben und an 37 Tramhaltestellen der Einstieg mit dem Rollstuhl mit Hilfe einer Rampe möglich ist. 42 Tramhaltestellen sind noch nicht als behindertengerecht einzustufen. Ein Netzplan mit dem aktuellen Umbaustand auf der Internetseite des ZVV wird regelmässig aktualisiert. In der Stadt Zürich wurden, wo topografisch möglich und städtebaulich vertretbar, die Haltekanten durchgehend oder mindestens teilweise erhöht (Minimallösung ist ein sogenanntes «Kissen» bei der 3. Tramtüre). So wird ein stufenfreier Einstieg mit dem Rollstuhl in die Tramtypen Cobra und Sänfte möglich. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 ist mindestens jedes zweite Tram ein solches Niederflurfahrzeug, mit Ausnahme der Linien 5, 8, 15 und 17 (Letztere nur in den Hauptverkehrszeiten). Fahrzeugseitige Lösungen wie eine eingebaute Rampe oder ein Schiebetritt wurden mehrfach geprüft, haben aber beim Tram technisch nicht überzeugt. Cobra- und Sänftentrans sind deshalb mit Handfaltrampen ausgerüstet. Der Einstieg mit dem Rollstuhl wird damit auch an weiteren Haltestellen ohne hohe Haltekante mit Hilfe des Fahrpersonals möglich.

Der weitere Ausbau erfolgt gemäss dem ZVV-Konzept «Behindertengerechter öffentlicher Verkehr im Kanton Zürich 2024» sowie im Rahmen laufender Erneuerungsprojekte. Gemäss heutiger Planung sind 2024 89 % aller S-Bahnhöfe und 100 % aller Tramhaltestellen behindertengerecht, wobei rund 85 % über erhöhte Haltekanten verfügen und 15 % mit der Rampe benutzbar sind. Die Anpassungen sind somit mit verhältnismässigem Aufwand im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG, SR 151.3) umsetzbar.

POS 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 zwischen Hardturm und Haltestelle Förlibuckstrasse ist im Rahmen der Neugestaltung der Hardturmstrasse und der gleichzeitig geplanten Gleiserneuerung ein Grüntrasse vorgesehen. Die Umsetzung ist im städtischen Bauprogramm für 2017 vorgesehen.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 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-Liniennetzentwicklung 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 Pfingstweidstrasse vor. Die im Sommer 2013 vorgestellte VBZ-Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030» bestätigte diese Linienführung.

Die Stadt Zürich hat zusammen mit dem Kanton Zürich und den SBB ein Projekt erarbeitet und am 11. November 2011 beim Bundesamt für Verkehr zur Bewilligung eingereicht. Die Plangenehmigung im ordentlichen Verfahren wurde am 6. Mai 2013 verfügt. Gegen die Plangenehmigungsverfügung sind keine Beschwerden eingegangen. Daher gilt das Projekt als genehmigt und festgesetzt.

Der Gemeinderat hat mit GRB Nr. 3744/2013 einem Objektkredit von 11,424 Mio. Fr. für den Bau der Tramverbindung Hardbrücke und Anpassungen des Zugangs zum Bahnhof Hardbrücke sowie einem Objektkredit von 2,67 Mio. Fr. für einen Convenience Store am Hardplatz zugestimmt. Mit GRB Nr. 3909/2013 erfolgte die Mitteilung, dass die Frist für das fakultative Referendum gegen den GRB Nr. 3744/2013 ungenutzt abgelaufen ist.

Der Kantonsrat hat am 30. Juni 2014 den kantonalen Staatsbeitrag an den Bau der Tramverbindung Hardbrücke in Zürich-West von 76,4 Mio. Fr. bewilligt. Dagegen wurde das Behördenreferendum ergriffen. Das Zürcher Stimmvolk stimmte dem Staatsbeitrag am 30. November 2014 mit 66,03% Ja-Stimmen zu.

Zurzeit laufen die Vorbereitungsarbeiten für die Bauausführung, die am 18. Mai 2015 mit Anpassungen an den Kunstbauten beginnen. Alle Arbeiten sind darauf ausgerichtet, dass der Linienbetrieb über die neue Tramverbindung Hardbrücke auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 aufgenommen werden kann.

POS 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-Liniennetzentwicklung 2025» zeigte aufgrund der absehbaren Nachfrage keinen Bedarf für eine Verlängerung der Linie 9 zum Bahnhof Stettbach.

Diese Einschätzung hat sich im Rahmen der VBZ-Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030» vom Juni 2013 bestätigt. Mögliche Tramverlängerungen ab Altried würden eher Richtung Glattzentrum, Bahnhof Wallisellen oder Bahnhof Dübendorf führen, sofern auf dem Flugplatzareal in Dübendorf sehr grosse Entwicklungen stattfinden sollten. Die Verbesserung der Quartiererschliessung in den Gebieten Hirzenbach und Luegisland durch eine Busverbindung zum Bahnhof Stettbach steht angesichts der knappen finanziellen Mittel für den öffentlichen Verkehr gegenwärtig nicht im Vordergrund.

POS 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 PWs.

Der Stadtrat hat eine Fahrzeugkommission eingesetzt, unter deren Führung Beschaffung, Wartung und Nutzung der in der Verwaltung im Einsatz stehenden Fahrzeuge energieeffizient, umweltverträglich und kostengünstig umgesetzt werden soll. Die städtische Fahrzeugpolitik (STRB Nr. 1681/2012) strebt bis 2020 einen Flottenanteil von mindestens 10 % an Fahrzeugen mit besonders emissionsarmen Antriebssystemen (Gas-, Elektro- und Hybridfahrzeuge) an, mit einem Zwischenziel 2015 von 5 %. Im gleichen Zeitraum soll der Anteil erneuerbarer Energien am gesamten jährlichen Treibstoffverbrauch auf 10 % ansteigen (Zwischenziel 2015 mindestens 5 % – ohne VBZ-Fahrzeugflotte).

Die Erreichung des erwähnten Ziels für Fahrzeuge, die gemäss Fahrzeugpolitik kategorisiert sind, ist auf Kurs. Im Jahr 2014 wurden wieder vermehrt Fahrzeuge mit alternativem Antrieb beschafft, der Bestand konnte von 9,4 % (Oktober 2013) auf 12,4 % (November 2014) gesteigert werden. Das sind neben Hybridantrieben auch Gas- und reine Elektroantriebe. Von allen bis November 2014 beschafften Fahrzeugen haben 31,0 % (Vorjahreswert 24,6 %) einen der oben genannten Antriebe. Dies zeigt, dass entsprechende Marktangebote weiter zugenommen haben. 2014 sind auch deutsche Fahrzeughersteller in den Markt der Elektromobile eingestiegen. Massenprodukte wie die Volkswagen-Modelle e-Up! und e-Golf setzen neue Massstäbe in der Qualität und werden zum Durchbruch dieser Technologie beitragen. Dadurch kann angenommen werden, dass in den nächsten Jahren auch bei anderen Anbietern vermehrt auf elektrifizierte Mobilität im Bereich MIV gesetzt wird. Dies gilt auch für leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 t; Nissan hat hierzu im Jahr 2014 den Wettbewerb belebt.

Die Trolleybus-Strategie der VBZ sieht vor, mittelfristig die Autobuslinien 69 und 80 zu elektrifizieren. In den nächsten Jahren ist ein Ersatz der Verbrennungsmotoren durch Batteriebetrieb für die Hilfsantriebe der 1. Serie Trolleybusse eingeplant. Für das übrige Autobusnetz werden jeweils im Zuge von Ersatzbeschaffungen neue Technologien geprüft. Die ersten sechs Dieselsebusse mit Euro6-Motoren sind in Betrieb oder bestellt. Ein Grundsatzentscheid im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) zum Einsatz von Hybridbussen steht immer noch aus, die Resultate des laufenden Langzeittests mit zwei Hybridbussen bei den Verkehrsbetrieben Glattal (VBG) sowie Zürichsee und Oberland (VZO) werden abgewartet. Der ZVV sieht inzwischen die Möglichkeit des Einsatzes von Hybridbussen für einen Teil der VBZ-Busflotte als realistisch, sofern die Wirtschaftlichkeit ausgewiesen werden kann. Die VBZ testen zurzeit verschiedene Bustypen mit dem Ziel, ein erstes Los von Hybridbussen ab 2017 einsetzen zu können. Bezüglich Quartierbussen wird zurzeit der Einsatz von ersten Batteriebusen geprüft.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 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 aufgrund der hohen Investitionskosten und der Reisezeitverluste für durchreisende Fahrgäste als nicht zweckmässig. Der Kantonsrat hat den Bau abgelehnt, der ZVV erachtet das Gebiet als erschlossen. Der Stadtrat sieht hier keine weiteren Chancen auf eine Realisierung.

Als Massnahme im Rahmen der VBZ-Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030» wird die Trolleybuslinie 72 (ehemals 33) künftig zwischen Schmiede Wiedikon und Manesseplatz in beiden Fahrtrichtungen über die Zurlindenstrasse geführt, mit neuen Haltestellen am Ende der Fussgänger Verbindung Herterbrücke/Hertersteg (voraussichtliche Realisierung im Jahr 2016). Die bisher geprüften Varianten mit einer nach § 20 Personenverkehrsgesetz privat finanzierten Verlängerung der Buslinie 66 zum Hauptbahnhof wurden nicht mehr weiterverfolgt. Die in der Vorstudie «Tramtangente Süd» (Lochergut-Wiedikon-Laubegg) untersuchte Tramlinie 17 kann zwischen Schmiede Wiedikon und Manesseplatz nur über die Steinstrasse, nicht aber über die Zurlindenstrasse geführt werden. Somit kann diese Linie nicht zu einer Verbesserung der Erschliessung des Hürlimann-Areals beigezogen werden. Die geplante Führung der Trolleybuslinie 72 zwischen Schmiede Wiedikon und Manesseplatz in beiden Fahrtrichtungen über die Zurlindenstrasse, mit der neuen Haltestelle am Ende der Fussgänger Verbindung Herterbrücke/Hertersteg, wurde weiter bearbeitet. Die Projektierung soll im Jahr 2015 erfolgen, die Realisierung anschliessend in den Jahren 2016/2017. Die Inbetriebnahme ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 vorgesehen. Die Forderungen des ursprünglichen Postulats 2001/359 zur Sicherstellung der Erschliessung des Hürlimann-Areals mit öffentlichen Verkehrsmitteln werden damit soweit machbar und wirtschaftlich möglich erfüllt.

POS 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 Haltekannten vorgesehen. Wegen der beschränkten Platzverhältnisse wird eine Sonderlösung mit Teilerhebungen realisiert: Stadteinwärts werden die Haltekannten auf einer Länge von rund 24 Metern auf 30 cm erhöht, stadtauswärts auf einer Länge von 31 Metern. Damit wird die Forderung des Postulats nach einer behindertengerechten Ausgestaltung der Tramhaltestelle erfüllt. Die Teilerhebungen bilden dabei eine städtebaulich verträgliche Lösung und einen idealen Kompromiss zwischen bequemem Einstieg für die wartenden Fahrgäste und stufenfreien Querungsmöglichkeiten vor und hinter den haltenden Trams.

Nach nochmaliger Prüfung der betrieblichen Alternativen haben sich die VBZ entschlossen, auf eine neue Dienstgleisverbindung Richtung Messe/Hallenstadion zu verzichten. Die von den Postulanten befürchtete Beeinträchtigung der städtebaulichen Attraktivität des Platzes ist damit ebenfalls ausgeschlossen, und auch dieser Teil des Anliegens wird vollumfänglich erfüllt. Die Realisierung ist für das Jahr 2015 geplant.

POS 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.

Aufgrund der Abschätzungen der Mittelfristplanung bis 2018 ist davon auszugehen, dass künftig der Aufwand in der laufenden Rechnung die jährliche Dotierung des ewz in einem Ausmass übersteigt, dass eine nachhaltige Finanzierungsbasis mittelfristig in Frage gestellt ist. Der Energiebeauftragte der Stadt Zürich hat ein Konzept erarbeitet, wie die Finanzierung der Fördermassnahmen langfristig gesichert werden kann. Mit dessen Realisierung, die noch für 2016 geplant ist, kann das Postulat abgeschrieben werden. Dies bedingt aber eine Anpassung des Gemeindebeschlusses «Rationelle Verwendung von Elektrizität» vom 5. März 1989.

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

POS 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 Vorrtrittsrecht das Entstehen von kritischen Situationen und das Eintreten von Unfällen vermieden werden kann.

Bereits bei der Rekrutierung lassen die VBZ mittels einer fahrpsychologischen Eignungsprüfung untersuchen, ob neue Mitarbeitende in der Lage sind, ausreichend vorausschauend und rücksichtsvoll zu fahren und so Unfälle zu verhüten. Hier zeigt sich auch, ob die potenzielle Mitarbeiterin oder der potenzielle Mitarbeiter mit der nötigen Contenance reagiert, wenn unter Stress besonnen reagiert werden muss oder wenn sich andere Verkehrsteilnehmende krasses Fehlverhalten zuschulden kommen lassen.

In der Aus- und Weiterbildung wird dieses Thema weiter vertieft. Das vorausschauende Fahren war insbesondere im Jahr 2014 ein wichtiges Thema der Weiterbildung. Unfallprävention ist Thema der jährlich aktualisierten betrieblichen Sicherheitsziele, der individuellen Mitarbeitendenziele, der ständigen Dienstaufsicht, der Mitarbeitendenqualifikation und der Geschäftsprozesse. Vorgesetzte gehen Meldungen anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nach, die das Verhalten von Mitarbeitenden monieren. Die oder der Mitarbeitende wird mit den Aussagen konfrontiert.

Verkehrsteilnehmende haben aufeinander Rücksicht zu nehmen und die jeweiligen Besonderheiten zu beachten. Hierzu ist festzustellen, dass das spurgeführte Tram im Gegenverkehr oder bei der Parallelfahrt keinen einzigen Millimeter ausweichen kann. Wenn es eng wird, fehlt ihm damit die Möglichkeit auszuweichen, was nicht fehlinterpretiert werden darf.

Ziel des vorausschauenden Fahrstils ist es, die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmenden und diejenige der Fahrgäste gleichermaßen zu gewährleisten: Rund 35% der bei Tramunfällen verletzten Personen stürzen im Tram, wenn die WagenführerInnen, oft wegen des Fehlverhaltens anderer VerkehrsteilnehmerInnen, abrupt bremsen müssen, um – trotz Vorrtrittsrecht – eine Kollision zu vermeiden. Das Vorrtrittsrecht des Trams ist kein Dogma, sondern bildet die physikalische Realität mit dem gegenüber einem Pneufahrzeug rund dreimal so langen Bremsweg ab. Dies ist vielen Verkehrsteilnehmenden nicht oder zu wenig bewusst. Die Stadtpolizei, die Dienstabteilung Verkehr und die VBZ führten deshalb 2013 Sicherheitsschulungen unter dem Motto «Sicher unterwegs» mit Seniorinnen und Senioren durch. Sie fanden grossen Anklang. Im Jahr 2014 haben die Stadtpolizei, die Dienstabteilung Verkehr und die VBZ das Thema «Vorrtritt Tram» nochmals reaktiviert. Zudem finden im Jahr 2015 wiederum Präventionskampagnen und Schulungen für Seniorinnen und Senioren statt. Im Jahr 2014 wurden zudem 2500 Schülerinnen und Schüler im Ein- und Aussteigen geschult.

POS 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.

Die VBZ haben von Sommer 2013 bis Anfang 2014 eine neuartige Schienenkonstruktion getestet, um das Verkleben von Velopneus in Tramgleisen zu verhindern. Grundsätzlich wurde das Befahren der Teststrecke von den Velofahrenden positiv beurteilt. Die verwendete Schienenkonstruktion mit Gummifüllung entspricht den technischen Anforderungen der VBZ, aber die Lebensdauer der verwendeten Gummifüllung ist zu kurz, und die daraus resultierenden Kontrollen und Unterhaltsarbeiten sind zu aufwendig. Daher ist heute noch kein wirtschaftlicher Einsatz möglich. Die Bemühungen der VBZ, zusammen mit Partnern aus Industrie und Forschung einen Beitrag an die Sicherheit der Velofahrenden zu leisten, gehen jedoch weiter.

POS 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, welche zum Inhalt hat, mindestens 20 km von den bestehenden 90 km Autobuslinien auf Stadtgebiet zu Trolleybuslinien umzustellen.

Der Stadtrat hat im Berichtsjahr 2012 die Trolleybus-Strategie der VBZ verabschiedet. Diese sieht in einem ersten Schritt die Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80 vor, weitere könnten folgen.

Die nötigen Investitionen für feste Anlagen, die in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des Verkehrsverbunds das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern oder verändern, können gemäss § 4 Personenverkehrsgesetz (PVG) über Staatsbeiträge finanziert werden. Der Stadtrat strebt deshalb eine Umsetzung der Trolleybus-Strategie im Einvernehmen mit dem ZVV an.

Der ZVV hat den Ausbau der Trolleybuslinien in der Stadt Zürich in seine Strategie der Jahre 2016–2019 aufgenommen, die vom Kantonsrat im Januar 2014 genehmigt wurde. Die Umsetzung der Trolleybusstrategie erfolgt allerdings im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Kantons. Eine Freigabe ist bisher nicht erfolgt.

POS 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 resp. in der Gegenrichtung Nr. 25/27 verlegt werden kann.

Die Verlegung der Tramhaltestelle Stauffacher der Linie 8 auf die Südseite wurde im Rahmen einer Vorstudie mit einem Ausbau am bestehenden Standort verglichen und als vorteilhaft beurteilt. Im Hinblick auf die Verlängerung der Tramlinie 8 über die Hardbrücke sind eine Verlängerung der Haltekanten auf 43 Meter und ein behindertengerechter Ausbau vorgesehen. Die Projektierung erfolgt von 2015 bis Mitte 2016. Die Realisierung ist für 2015 und von Mitte 2016 bis Mitte 2017 geplant.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 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 Gestaltungsplans für das Zollfreilager wurde die Verkehrserschliessung neu beurteilt. Das Zollfreilager ist durch die bestehenden Haltestellen räumlich vollständig entsprechend den Vorgaben des kommunalen Verkehrsplans erschlossen (Gebiet liegt im 300-Meter-Umkreis der nächsten ÖV-Haltestelle). Im Dezember 2011 wurden die Betriebszeiten der Buslinie 89 abends und am Sonntag erweitert, das Angebot entspricht aber in den Neben- und Randverkehrszeiten noch nicht dem städtischen Angebotsniveau. Gemäss der VBZ-Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030» wird sich die Linie 89 mittelfristig zu einer städtischen Hauptlinie entwickeln. Ab 2015 soll sie deshalb entsprechend dem städtischen Taktraster betrieben werden (7½-Minuten-Takt tagsüber Montag bis Samstag, 10- oder 15-Minuten-Takt in den Randzeiten und am Sonntag). Im Rahmen der geplanten Fahrzeugbeschaffung in den Jahren 2016 und 2017 werden für die Linie neu Gelenkbusse beschafft, um den Fahrgästen der Linie 89 auch während den Hauptverkehrszeiten genügend Kapazität anbieten zu können.

Zudem ist geplant, die Linie 95 (Altstetten Bahnhof-Flurstrasse) via Albisriederplatz-Bahnhof Hardbrücke bis Milchbuck zu verlängern. Dadurch soll das Zollfreilager neben dem Bahnhof Altstetten neu auch an den Bahnhof Hardbrücke angebunden und eine umsteigefreie Direktfahrt nach Zürich-West und in Richtung Zürich-Nord angeboten werden.

POS 2011/000027	03.09.2008 26.01.2011	Piller Bernhard und Leupi Daniel Hybridfahrzeuge, Netzinfrastruktur
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten, welche im Rahmen eines Pilotprojektes der Stadt Zürich die Erstellung einer Netzinfrastruktur für Plug-in-Hybridfahrzeuge beinhaltet. Zudem wird die Stadt beauftragt, sobald Plug-in-Hybrid Fahrzeuge serienmässig erhältlich sind, mindestens 10 % der eigenen Fahrzeugflotte im Rahmen des normalen Fahrzeug-Lebenszyklus auf Plug-in-Hybrid oder weitere emissionsärmere Fahrzeuge umzustellen. Für die Realisierung eines Pilotprojekts ist dem Gemeinderat ein erster Rahmenkredit von mindestens 15 Millionen Franken bereitzustellen. Anzustreben ist bei der Realisierung eine aktive Zusammenarbeit mit anderen wichtigen Akteuren wie z. B. BFE, Kanton Zürich, umliegende Gemeinden, EKZ, ZW, ETH, Stiftung Klimarappen. Die Menge des motorisierten Individualverkehrs soll dabei nicht erhöht werden.

Die Teilstrategie Elektromobilität der Stadt Zürich aus dem Jahre 2010 wurde durch das neue Programm «Stadtverkehr 2025» (STRB Nr. 283/2014) abgelöst. Eine Arbeitsgruppe unter der Führung des Tiefbauamts nimmt sich in Zusammenarbeit mit dem Elektrizitätswerk, dem Fahrzeug-Kompetenzzentrum sowie dem Energiebeauftragten der Stadt Zürich der Integration sämtlicher Themen rund um die Elektromobilität an.

Das Programm sieht vor, eine möglichst umfassende Haltung zur Mobilität der Stadt Zürich abzubilden. Dies bedeutet, dass die erarbeiteten Schwerpunkte als Grundlage für spätere Anfragen und Projekte gelten sollen und eine klare Positionierung der Stadt Zürich zum Thema Elektromobilität ersichtlich wird. Im Bereich Ladeinfrastruktur wird das ewz mit dem Pilotprojekt EVite ein erstes Angebot für Schnellladestationen in der Stadt Zürich realisieren. Die geplanten fünf Ladesäulen werden bis 2016 realisiert. Weitere Massnahmen zum Thema Ladeinfrastruktur werden im Rahmen des Programms «Stadtverkehr 2025» ausgearbeitet.

Im Jahr 2014 wurden wieder vermehrt Fahrzeuge mit alternativem Antrieb beschafft, der Bestand konnte von 9,4 % (Oktober 2013) auf 12,4 % (November 2014) gesteigert werden. Das sind neben Hybridantrieben auch Gas- und reine Elektroantriebe. Von allen bis November 2014 beschafften Fahrzeugen haben 31,0 % (Vorjahreswert 24,6 %) einen der oben genannten Antriebe.

POS 2009/000058	04.02.2009 04.03.2009	Schwendener Thomas und Hauri Theo VBZ-Linie 62, Verbesserung der Streckenführung
--------------------	--------------------------	---

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.

Die Erschliessung von Affoltern durch öffentliche Verkehrsmittel wurde im Rahmen des «Runden Tisches Affoltern» in enger Zusammenarbeit mit allen Anspruchsgruppen vertieft untersucht. Dabei zeigte sich, dass die Buslinien südlich der Bahnlinie optimal auf die Verkehrsströme in Affoltern ausgerichtet sind. Nördlich der Bahnlinie, zwischen Bahnhof Affoltern und Waidhof, besteht ein ökologisches Optimierungspotenzial. Heute erschliessen die beiden Buslinien 37 und 62 zwischen Zehntenhausplatz und Unteraffoltern das gleiche Gebiet mit weitgehend paralleler Linienführung. Die Linie 62 böte jedoch genügend Kapazität für die Fahrgäste beider Linien.

Mit der Inbetriebnahme der 4. Teilergänzung S-Bahn wird auf der Strecke der heutigen S6 eine zusätzliche S-Bahn-Linie zur Entlastung während der Hauptverkehrszeiten eingeführt, die am Bahnhof Affoltern hält. Auf diesen Zeitpunkt hin (voraussichtlich Dezember 2015) soll deshalb die Linie 62 bis Waidhof verlängert und der Fahrplan auf die geänderten Barrierenöffnungszeiten abgestimmt werden. Die Linie 37 bedient dann nur noch die Strecke ETH Hönggerberg-Bahnhof Affoltern. Die bessere Auslastung der beiden Linien und geringere Wartezeiten an der Barriere bringen klare ökologische Vorteile. Im Hinblick auf diese Angebotsveränderung wurde der neue Wendeplatz im Gebiet Waidhof, der durch die Umstellung der Linie 37 von Midi- auf grössere Standardbusse nötig geworden war, vorausschauend gleich so gebaut, dass er auch mit Gelenkbussen befahren werden kann, wie sie auf der Linie 62 im Einsatz sind.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2009/000068	25.02.2009 11.03.2009	Mariani Mario und Widler Josef VBZ-Buslinie 67, Verlängerung über Schmiede Wiedikon hinaus

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Buslinie Nr. 67 vom heutigen Endpunkt Schmiede Wiedikon zum Bahnhof Zürich Wiedikon verlängert werden kann.

Im Rahmen des «Runden Tisches Altstetten» haben die VBZ mit Anwohnerinnen und Anwohnern aus dem Raum Rautistrasse und Vertreterinnen und Vertretern der Quartiervereine Altstetten, Grünau, Albisrieden und Wiedikon einen Lösungsansatz entwickelt, der eine Verlängerung der Linie 67 zum Bahnhof Wiedikon vorsieht. Das Angebot der Linie 67 wird in den Nebenverkehrszeiten zum 15-Minuten-Takt ausgedünnt. Mit den frei werdenden Mitteln wird die Linie 67 bis zum Bahnhof Wiedikon verlängert. Die Genehmigung des ZVV vorausgesetzt, soll dieser Angebotsausbau im Dezember 2015 umgesetzt werden.

POS 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
--------------------	--------------------------	---

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 soll insbesondere eine auf Spitzenzeiten ausgerichtete Fahrplanverdichtung sowie der Einsatz für den Kinderwagentransport geeigneter Fahrzeuge bzw. Anhänger geprüft werden.

Bereits heute sind auf der Tramlinie 6 zu 100 % für den Kinderwagentransport geeignete Niederflurfahrzeuge (mehrheitlich Cobras, teilweise Sänften) im Einsatz, am Sonntagnachmittag verkehrt – ganz im Sinne der geforderten auf Spitzenzeiten ausgerichteten Fahrplanverdichtung – zusätzlich die Linie 5 mit Sänften zum Zoo. Anreize zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr werden durch Anfahrtsinformationen auf der Zoo-Website sowie regelmässige Aktionen mit vergünstigten Eintritten für ÖV-Reisende gesetzt. Für eine zusätzliche Lenkungswirkung hatte der Gemeinderat auf Antrag des Stadtrats im April 2011 eine Erhöhung der Parkgebühren an Sonn- und Feiertagen beschlossen.

Um das Quartier vom Suchverkehr zu entlasten, setzt der Zoo an Sonn- und Feiertagen sowie in den Ferien Verkehrskadetten ein, die mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) anreisende Zoogäste bereits bei der Endhaltestelle der Tramlinie 6 auf die Parkplätze bei der Eisbahn Dolder einweisen. Ein kostenloser Shuttle-Bus fährt von dort zum Zoo-Haupteingang. Es war seitens der Stadt auch geplant, den mangels Nachfrage vorzeitig abgebrochenen Versuch, das Parkhaus der Uni Irchel als Park + Ride-Anlage für den Zoo zu nutzen, nach Erhöhung der Parkgebühren zu wiederholen und den Shuttlebus Irchel-Zoo wieder einzuführen. Ein Entscheid dazu steht aber noch aus.

Um die Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln künftig noch attraktiver zu gestalten, plant der Zoo eine Seilbahn vom Bahnhof Stettbach zum Eingang Masoalaha. Die Auflage des Plangenehmigungsgesuchs und des kantonalen Gestaltungsplans fand 2009 statt. Die weitere Planung und die Suche nach Finanzierungsmitteln erfolgt durch die Zoo Seilbahn AG.

POS 2009/000329	08.07.2009 26.01.2011	Z'graggen Marcel und Schönbächler Robert Ausrüstung sämtlicher Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs mit Videoüberwachung
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob sämtliche Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs flächendeckend mit einer Videoüberwachung ausgerüstet werden können.

Ab dem Jahr 2009 wurden alle neu bei den VBZ in Dienst gestellten Gelenk- und Doppelgelenkbusse mit einer Videoüberwachung ausgerüstet. Dies, weil bei den bis zu 23 Meter langen Fahrzeugen die Übersicht im Innenraum für die Fahrerin oder den Fahrer besonders erschwert ist. Durch Anzeige eines Videobilds auf dem Bildschirm im Bereich der Fahrerin oder des Fahrers konnte die Situation deutlich verbessert werden. Dies auch, weil die sichtbare Präsenz dieses Monitors einen abschreckenden Effekt auf potenzielle Täterinnen und Täter hat. Parallel zur Ausrüstung der Busse wurden auch die 88 Cobras mit je 11 Kameras zur Überwachung nachgerüstet.

Insgesamt sind heute rund zwei Drittel der Busse bei den VBZ mit Anlagen zur Videoüberwachung ausgerüstet. Bei den Trolleybussen konnte die Quote zwischenzeitlich auf über 90 % gesteigert werden. Massgeblichen Anteil daran haben die Doppelgelenktrolleybusse, die schon ab Werk mit Videoausrüstungen geliefert wurden. Auch sämtliche Hess Swisstrolley der 4. Serie, geliefert 2013, verfügen über Kameras.

Nach den positiven Erfahrungen mit Videoüberwachung bei den Gelenk- und Doppelgelenkbusen ist bei den VBZ in Abklärung, ob nicht auch kürzere Standardbusse bereits ab Werk mit Kameras ausgerüstet werden sollen. Dies würde rund 17 Fahrzeuge betreffen, die ab 2019 im Einsatz stehen werden. Gemäss ZVV-Richtlinie vom November 2010 muss für Neubeschaffungen und Umbauten von Standard-, Midi- und Kleinbussen VBZ-intern eine Bedarfs- und Risikoanalyse gemacht werden, in der der Nachweis der Zweckmässigkeit und Notwendigkeit einer Videoüberwachung darzulegen ist. Vorbehältlich der Abklärungen mit dem ZVV wird diese Studie im ersten Quartal 2015 erstellt. Die Bestelltermine für die neuen Standardbusse gestatten es, einen Entscheid zum Thema erst 2015 zu treffen, um eine Videoausrüstung rechtzeitig in die Ausschreibung für die neuen Fahrzeuge einfließen zu lassen. Eine Nachrüstung vorhandener Fahrzeuge ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll.

POS 2009/000540	18.11.2009 27.06.2012	Aubert Marianne und Brander Simone Tramschienen, Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Tramschienen, speziell auf Plätzen und Kreuzungen, mit elastischem Material, Gummilippen, Federn oder ähnlichem für Velofahrende deutlich sicherer gemacht werden können. Ein Ideenwettbewerb könnte ausgeschrieben werden.

Die VBZ haben von Sommer 2013 bis Anfang 2014 eine neuartige Schienenkonstruktion getestet, um das Verkleben von Velopneus in Tramgleisen zu verhindern. Grundsätzlich wurde das Befahren der Teststrecke von den Velofahrerenden positiv beurteilt. Die verwendete Schienenkonstruktion mit Gummifüllung entspricht den technischen Anforderungen der VBZ, aber die Lebensdauer der verwendeten Gummifüllung ist zu kurz, und die daraus resultierenden Kontrollen und Unterhaltsarbeiten sind zu aufwendig. Daher ist heute noch kein wirtschaftlicher Einsatz möglich. Die Bemühungen der VBZ, zusammen mit Partnern aus Industrie und Forschung einen Beitrag an die Sicherheit der Velofahrenden zu leisten, gehen jedoch weiter.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2010/000390	15.09.2010 06.03.2013	Bär Linda und Utz Florian Gültigkeitsbereich des «Gleis 7»- Abonnements, Ausdehnung auf das Netz der VBZ
<p>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er auf den ZVV hinwirken kann, den Gültigkeitsbereich des «Gleis 7»-Abonnements der SBB auf das Netz der VBZ auszuweiten.</p>		
MOT 2010/000475	17.11.2010 06.03.2013	Piller Bernhard und Glättli Balthasar Erarbeitung eines kommunalen Versorgungsplans Energie als Bestandteil der räumlichen Entwicklungsstrategie der Stadt Zürich
<p>Der Stadtrat wird beauftragt dem Gemeinderat eine Weisung vorzulegen, welche einen umfassenden kommunalen Versorgungsplan Teilbereich Energie formuliert. Ein solcher kommunaler Versorgungsplan Energie soll raumrelevante Voraussetzungen zur Nutzung erneuerbarer und leitungsgebundener Energieträger schaffen und in die räumliche Entwicklungsstrategie der Stadt Zürich (RES) eingepasst werden.</p>		
POS 2011/000107	06.04.2011 06.03.2013	Käser Philipp und Luchsinger Martin Einsatz von Hybridbussen auf dem Netz der VBZ
<p>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die VBZ-Hybridbusse der neuesten Generation (wie die kürzlich beschafften Hybridbusse der VBG und VZO) auf ihrem Netz einsetzen kann. Mit einem Versuch soll die Eignung für den Einsatz auf dem aktuellen und zukünftigen Netz der VBZ festgestellt werden. Dabei ist insbesondere die Umweltbilanz, die technische Zuverlässigkeit und die Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge zu prüfen und mit den Daten von aktuellen Diesel-Fahrzeugen sowie Erd-/Biogasmodellen zu vergleichen. Die Resultate sollen als Grundlage für künftige Fahrzeugbeschaffungen dienen.</p>		
POS 2013/000218	18.05.2011 12.06.2013	Bürlimann Martin und Hüsey Kurt Einführung von Schnellbussen zwischen den stadtzürcher Aussenquartieren und dem Hauptbahnhof
<p>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie im Rahmen des ZVV-Angebots Schnellbusse eingerichtet werden können, welche die stadtzürcher Aussenquartiere in den Stosszeiten direkt mit den wichtigsten S-Bahn Bahnhöfen verbinden.</p>		
MOT 2011/000292	13.07.2011 21.03.2012	SP-Fraktion, Grüne-Fraktion und GLP-Fraktion Änderung von Art. 2 ^{ter} Abs.3 Gemeindeordnung (GO), Ausstieg aus der Nutzung der Atomenergie bis zum Jahr 2034
<p>Der Stadtrat wird beauftragt, eine Vorlage auszuarbeiten, gemäss welcher der Art. 2^{ter} Absatz 3 der Gemeindeordnung der Stadt Zürich mit folgender Übergangsbestimmung ergänzt wird: «Die Beteiligung der Gemeinde an Atomkraftwerken sowie der Bezug von Atomstrom sind längstens bis zum Jahr 2034 zulässig.»</p> <p>Mit Weisung vom 19. März 2014 (GR Nr. 2014/77) hat der Stadtrat die Weisung «Elektrizitätswerk, Ausstieg aus der Kernenergie, Kompetenzdelegation» dem Gemeinderat vorgelegt und in diesem Zusammenhang die Abschreibung der Motionen GR Nr. 2011/292 und 2011/293 beantragt. Am 1. Oktober 2014 hat der Gemeinderat die Weisung an den Stadtrat zur Ergänzung zurückgewiesen und dem Stadtrat hierfür eine Frist von 6 Monaten eingeräumt.</p>		
MOT 2011/000293	13.07.2011 28.03.2012	Grüne-Fraktion, GLP-Fraktion und SP-Fraktion Erarbeitung einer verbindlichen Strategie für einen Atomausstieg bis zum Jahr 2034
<p>Der Stadtrat wird beauftragt dem Gemeinderat eine verbindliche Strategie für einen Atomausstieg der Stadt Zürich bis zum Jahr 2034 vorzulegen. Die Strategie soll im Detail darlegen mittels welcher Massnahmen und Instrumente der Atomstromanteil durch erneuerbare Energien substituiert bzw. eingespart wird, und wie dieser Umstieg finanziert wird. Der Stadtrat legt dem Gemeinderat alle 3 Jahre einen Bericht vor mit Angaben zum bisher Erreichten und mit den weiteren geplanten Massnahmen zur Erreichung des Ziels.</p> <p>Mit Weisung vom 19. März 2014 (GR Nr. 2014/77) hat der Stadtrat die Weisung «Elektrizitätswerk, Ausstieg aus der Kernenergie, Kompetenzdelegation» dem Gemeinderat vorgelegt und in diesem Zusammenhang die Abschreibung der Motionen GR Nr. 2011/292 und 2011/293 beantragt. Am 1. Oktober 2014 hat der Gemeinderat die Weisung an den Stadtrat zur Ergänzung zurückgewiesen und dem Stadtrat hierfür eine Frist von 6 Monaten eingeräumt.</p>		
POS 2011/000465	07.12.2011 12.06.2013	Hochreutener Andrea und Nüssli-Danuser Andrea Angebotsverbesserungen für die Aussenquartiere, die nur mit einer ÖV-Linie an das Stadtnetz angeschlossen sind
<p>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er sich beim ZVV für eine Angebotsverbesserung für die Aussenquartiere, welche nur mit einer ÖV-Linie ans Stadtnetz angeschlossen sind, einsetzen kann. Es sollen die Anschlüsse und die Verdichtung des Taktes am Abend verbessert werden.</p>		

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

MOT 2011/000475	07.12.2011 13.06.2012	Käppeli Hans Jörg und Trevisan Guido Erarbeitung eines Konzeptentscheids für eine neue Tramlinie vom Bahnhof Altstetten in den Raum Hauptbahnhof unter häftiger Beteiligung des ZVV
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung mit mindestens häftiger Beteiligung des ZVV vorzulegen, um einen Konzeptentscheid herbeizuführen, die Linienführung festzulegen und die Finanzierung für eine neue Tramlinie vom Bahnhof Altstetten in den Raum Hauptbahnhof (Tramlinie 1) verbindlich zu vereinbaren.

Mit Weisung vom 19. März 2014 (GR Nr. 2014/78) hat der Stadtrat dem Gemeinderat Bericht erstattet und die Abschreibung des Vorstosses beantragt.

MOT 2011/000495	14.12.2011 12.06.2013	Käppeli Hans Jörg und Wyss Thomas Erarbeitung eines Konzeptentscheids für eine Tramlinie nach Affoltern unter häftiger Beteiligung des ZVV
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung mit Beteiligung des ZVV vorzulegen, um einen Konzeptentscheid herbeizuführen, die Linienführung festzulegen, den Raum zu sichern und die Finanzierung für das Tram nach Affoltern verbindlich zu vereinbaren.

POS 2012/000101	14.03.2012 28.03.2012	Hänni-Etter Cäcilia und Garcia Isabel Goldbrunnenplatz, Installation eines Wetterschutzdaches bei der Haltestelle des Busses 32 Richtung Strassenverkehrsamt
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie am Goldbrunnenplatz bei der Haltestelle des Busses 32 Richtung Strassenverkehrsamt ein Wetterschutzdach für die Wartenden installiert werden kann.

Die VBZ haben das Ansinnen geprüft. Es gibt grundsätzlich zwei Möglichkeiten, an dieser Haltestelle einen Wetterschutz zu erstellen. Einerseits kann eine herkömmliche Standard-Wartehalle aufgestellt werden, andererseits wäre eine Vordachlösung am Gebäude dahinter denkbar. Im Rahmen der Projektierungsarbeiten für den Bauabschnitt Goldbrunnenplatz im Sanierungsprojekt Birmensdorferstrasse haben die VBZ geprüft, ob eine Vordachlösung möglich wäre. Gespräche mit der Eigentümerschaft der betroffenen Liegenschaft zeigten indes, dass eine solche Lösung nicht in Frage kommt. Die Standardlösung ist dagegen relativ einfach umsetzbar.

Die Standardlösung ist mittlerweile in die Pläne übernommen worden und wird im Frühjahr 2015 dem Bundesamt für Verkehr zur Nachgenehmigung im Rahmen der Plangenehmigung Birmensdorferstrasse eingereicht. Unter Vorbehalt von Verzögerungen durch Einsprachen ist aktuell geplant, die Wartehalle bis Mitte 2016 mit den Bautätigkeiten im Abschnitt Goldbrunnenplatz zu realisieren.

POS 2012/000176	18.04.2012 18.09.2013	Rabelbauer-Pfiffner Claudia und Mächler Martin Personalrecht der Stadt Zürich, Anpassung des Qualifikationssystems für die Fahrdienstmitarbeitenden der VBZ
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie das Personalrecht der Stadt Zürich (oder dessen Ausführungsbestimmungen) so angepasst werden kann, dass das Qualifikationssystem für die Fahrdienstmitarbeiter der VBZ auf wenige (5 bis maximal 10) zentrale, sicherheitsrelevante Kriterien beschränkt wird. Dabei sollen die lohnrelevanten Mitarbeitergespräche nicht vor allem mittels Kritikpunkten, sondern als positive Förderungsgespräche so geführt werden, dass die Fahrdienstmitarbeitenden positiv motiviert werden. Gruppenleitende sollen ihre Gruppen als Teams organisieren.

MOT 2013/000038	06.02.2013 18.09.2013	Brander Simone und Nabholz Ann-Catherine Verordnung für eine demokratische Mitsprache in der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK)
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird beauftragt, gestützt auf §8 Abs. 2 der Verordnung über das Fahrplanverfahren im Verkehrsverbund des Kantons Zürich (FVV) dem Gemeinderat eine Verordnung vorzulegen, die den Einbezug der ÖV-Nutzenden, des Gemeinderats, der Quartiervertretungen/Quartiervereine und bei der Fahrplangestaltung sicherstellt und als Organisationsreglement der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) der Stadt Zürich dienen soll. Diese Verordnung soll eine demokratische Mitsprache in der Regionalen Verkehrskonferenz ermöglichen.

POS 2013/000098	20.03.2013 11.06.2014	Grüne-Fraktion Beitritt zur «Blue Community-Initiative» sowie Prüfung einer Entwicklungszusammenarbeit der Wasserversorgung Zürich
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Stadt Zürich anhand einer öffentlichen Erklärung Teil der «Blue Community-Initiative» und zur «blauen Gemeinde an der Limmat» werden und wie die Zürcher Wasserversorgung eine Entwicklungszusammenarbeit in Form einer Public-Public-Partnership eingehen kann.

POS 2013/000137	10.04.2013 12.06.2013	Blöchlinger Patrick und Spiess Christoph Wasserrohrbruch an der Uetlibergstrasse, Entschädigung der betroffenen Mieterinnen und Mieter
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die vom grossen Wasserrohrbruch vom 28. März 2013 an der Uetlibergstrasse betroffenen Wohnungsmieterinnen und -mieter so entschädigt werden können, dass sie nicht neben allen anderen Unannehmlichkeiten auch noch einen erheblichen finanziellen Schaden davontragen.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2013/000185	22.05.2013 11.06.2014	Fischer Renate und Bürki Martin Bevölkerungsentwicklung im Sihltal, rechtzeitiger Kapazitätsausbau der Sihltalbahn
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er sich, hinsichtlich der erwarteten Bevölkerungsentwicklung im Sihltal, für einen rechtzeitigen Kapazitätsausbau der Sihltalbahn, bei der auch die Taktsicherheit in Spitzenzeiten garantiert ist, einsetzen kann.</i>		
POS 2013/000235	19.06.2013 03.07.2013	Trevisan Guido und Schönbächler Marcel Zukünftige Tramgeneration, bessere Lesbarkeit der seitlichen Beschriftungen
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er bei der Bestellung der zukünftigen Tramgeneration darauf hinwirken kann, dass die seitlichen Beschriftungen (Liniennummer sowie Fahrziel) besser lesbar sind.</i>		
POS 2013/000252	26.06.2013 11.06.2014	Kälin Simon und Edelmann Andreas Wasserversorgung Zürich, Beitritt zum Netzwerk «Aqua Publica Europea»
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Zürcher Wasserversorgung dem Netzwerk «Aqua Publica Europea» beitreten und sich aktiv am partnerschaftlichen Wissenstransfer und der Kooperation mit öffentlich-rechtlichen Wasserversorgern Europas beteiligen kann.</i>		
MOT 2013/000354	23.10.2013 08.01.2014	SP-Fraktion, SVP-Fraktion, FDP-Fraktion und CVP-Fraktion Tramlinie 2, Verzicht auf eine Verlegung zum Bahnhof Altstetten
<i>Der Stadtrat wird beauftragt, auf die Verlegung der Tramlinie 2 zum Bahnhof Altstetten zu verzichten.</i>		
POS 2014/000185	23.10.2013 11.06.2014	Bürlimann Martin und Bertozzi Roberto Senkung der Umsatzabgabe des ewz an die Stadtkasse
<i>Der Stadtrat wird gebeten, die Umsatzabgabe des ewz an die Stadtkasse von heute 9 Prozent auf neu 6 Prozent zu senken.</i>		

II. Abschreibungsanträge für Postulate

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

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 1995/000050	08.02.1995 29.03.1995	Tschopp Kurt Bushaltestelle Bahnhof Wipkingen, Errichtung eines Unterstandes

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

Der Bau ist abgeschlossen. Die Wartehäuschen wurden erstellt.

POS 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 Riedlistrasse 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 Fusswegs um 50 bis 100 Meter bedeuten und liegt deshalb nicht im allgemeinen Interesse. Stattdessen wurde die Umgestaltung der Riedlistrasse mit einer Verschiebung der bergseitigen Haltestelle Scheuchzerstrasse auf die Höhe der talseitigen Haltestelle geplant. Dank der parallelen Anordnung der Haltestellen kann der Bus während des Haltens nicht mehr überholt werden, und die Passagiere können so den Fussgängerstreifen vor dem Bus sicher queren. Der Bau ist unterdessen abgeschlossen.

POS 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.

Nach dem Rückzug der am 12. Februar 2008 eingereichten Volksinitiative «Sofort-Massnahmen Zürich Nord-West», die Autospurabbauten zugunsten von Busspuren gefordert hatte, 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) erarbeitet.

Die Betriebsoptimierung sieht ein geregeltes, auf den Abfluss stadtauswärts abgestimmtes Betriebskonzept für die Achse Hardbrücke–Rosengartenstrasse–Bucheggstrasse vor, in dem der in das System einflussende Verkehr verarbeitet werden kann. Das Konzept, das in der ersten Jahreshälfte 2015 umgesetzt werden soll, beinhaltet folgende Elemente:

- Verlängerung der vorhandenen Busspur auf der Hardbrücke, in Fahrtrichtung Bucheggplatz, bis zur Einmündung Röschibachstrasse;
- Regelung der Einmündung Röschibachstrasse mittels einer Lichtsignalanlage (LSA) einschliesslich Buspriorisierung; die LSA ermöglicht ein verbessertes Staumanagement mit Verflüssigung des Verkehrs im sich anschliessenden Abschnitt;
- Anpassung des Fahrstreifenregimes an der Bucheggstrasse, im Bereich Guggach- bis Langackerstrasse (Unterbindung der Einfahrt in den Hirschwiesentunnel vom Bucheggplatz her; die übrigen Fahrbeziehungen bleiben hiervon unberührt).

Der Umsetzung der oben aufgeführten Massnahmen hat der Gemeinderat am 16. April 2014 zugestimmt (GR Nr. 2014/27). Die Bauausführung ist für das Jahr 2015 geplant.

Dank der Massnahmen gemäss GR Nr. 2014/27 und der LSA Rosengarten-/Wibichstrasse können die Busbehinderungen auf der Rosengartenstrasse auf ein Minimum reduziert und ein stabiler Verkehrsfluss erzielt werden.

Die Forderungen des Postulats 2001/7 können durch diese punktuellen Massnahmen erfüllt werden.

POS 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.

Es wurde eine Richtlinie über den Umgang mit ausrangierten Fahrzeugen und Gerätschaften beschlossen, die in der Wegleitung der städtischen Fahrzeugpolitik enthalten ist. Mit ausgewiesenen Oldtimer-Experten wurde ein Kriterienkatalog erstellt. Dieser ist integrierender Bestandteil der Richtlinie und Grundlage für den Entscheid, ob ein städtisches Fahrzeug oder eine Gerätschaft erhaltenswert ist oder nicht. Die Dienstchefin oder der Dienstchef entscheidet, ob das Fahrzeug oder die Gerätschaft behalten oder verwertet wird. Bei Verbleib in der Dienstabteilung trägt diese sämtliche Kosten und weist sie aus. Bei einer Verwertung wird der in der Wegleitung festgelegte Prozess «Gebrauchtwagenverwertung» angewendet.

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

POS 2009/000257	10.06.2009 19.08.2009	Savarioud Marcel und Makwana-Boss Elisabeth Expressbus-Verbindung vom Bahnhof Stettbach zum Zoo
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob eine attraktive Expressbus Verbindung direkt vom Bahnhof Stettbach zum Zoo und zur Masoalshalle eingeführt werden kann.

Das Angebot der bestehenden Linie 751 vom Bahnhof Stettbach via Gockhausen zum Zoo deckt die heutige Nachfrage ab. Die gesetzliche Erschliessungspflicht gemäss dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr ist erfüllt.

Ein Expressbus zwischen Bahnhof Stettbach und Zoo wäre eine Komforterschliessung, die über die gesetzliche Grunderschliessung hinausgeht. Es entstünden erhebliche Mehrkosten gegenüber dem heutigen Fahrplanangebot. Der Nutzen wäre gering, da sich die Fahrzeit von Stettbach bis Zoo nur um 2 Minuten, d. h. von 9 auf 7 Minuten, reduzieren liesse.

Eine versuchsweise Taktverdichtung der Buslinie 751 auf den 15-Minuten-Takt auch ausserhalb der Hauptverkehrszeit im Jahr 2003 führte nicht zu mehr Fahrgästen, weshalb das Angebot aus wirtschaftlichen Gründen wieder reduziert wurde.

POS 2009/000391	02.09.2009 27.06.2012	Di Concilio Salvatore und Felli Peider Limmatschiffahrt, Erhöhung der Taktfrequenz und Wiedereinführung der Haltestelle Wollishofen
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Taktfrequenz im Fahrplan der Limmatschiffahrt vor allem am Wochenende und in den Sommermonaten erhöht werden kann, sowie die Haltestelle Wollishofen wieder in den Streckenplan aufgenommen werden kann. Weil dieses öffentliche Verkehrsangebot sehr beliebt ist, sollte der Stadtrat auch mit der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft (ZSG) und dem VV verhandeln, ob nicht auch ein ganzjähriger Betrieb möglich ist (natürlich in den Wintermonaten mit einem bescheideneren Angebot).

Die Wiederaufnahme der Haltestelle Wollishofen in den Fahrplan der Limmatschiffahrt war bereits Gegenstand des Postulats GR Nr. 2006/168 von Susi Gut und Hedy Schlatter. Dieses Postulat wurde vom Gemeinderat gestützt auf die Argumente des Stadtrats im Geschäftsbericht 2012 mit Beschluss 4274 vom 18. September 2013 als erledigt abgeschrieben. Das vorliegende Postulat führt diesbezüglich keine neuen Argumente ins Feld, und die dem Stadtrat bekannten Fakten präsentieren sich unverändert so, dass auf den Geschäftsbericht 2012 verwiesen wird. Ein ganzjähriger Betrieb der Limmatschiffahrt ist nicht möglich, weil der Wasserstand der Limmat in den Wintermonaten so niedrig ist, dass ein sicherer Betrieb der Schiffe nicht gewährleistet wäre. Der niedrige Wasserstand resultiert aus den Vorgaben für die Seeregulierung, die einerseits auf einem vom Bundesrat genehmigten Reglement und andererseits auf einer verwaltungsrechtlichen Vereinbarung des die Seeregulierung mittels Dachwehr beim Platzspitz des Kraftwerks Letten ausführenden ewz mit dem Kanton Zürich (AWEL) von 1999 beruht und sich u. a. im Interesse der Ökologie am natürlichen Verlauf der Zu- und Abflüsse des Zürichsees und dem sich daraus ergebenden Seestand orientiert. Zudem wäre die erwartete winterliche Nachfrage gering, so dass ein solches Angebot die zur Aufnahme ins Verbundangebot des ZVV erforderlichen Kriterien nicht erfüllen würde. Die Limmatschiffahrt vermag die Nachfrage bei schönem Wetter an einigen Sommerwochenenden nicht zu befriedigen. Die Erhöhung der Taktfrequenz im Sommer wäre nur durch den Kauf und Betrieb eines zusätzlichen Limmatschiffs möglich. Aber selbst damit wäre der Besucherandrang an einem sonnigen Wochenende während der Sommerferienzeit nicht zu bewältigen, während für die übrige Zeit die Nachfrage dessen Einsatz nicht zu rechtfertigen vermag.

POS 2009/000406	16.09.2009 27.06.2012	Jäger Alexander und Piller Bernhard Beteiligung des ewz an europäischen Hochspannungsleitungen über Swissgrid
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie ewz über Swissgrid eine Beteiligung an europäischen Hochspannungsleitungen erwirken kann.

Das Übertragungsnetz steht den Nutzerinnen und Nutzern diskriminierungsfrei zur Verfügung, das heisst, über eine Beteiligung am Netz kann kein Vorrang beim Stromtransport erworben werden. Die von den Postulanten erwähnte langfristige Sicherstellung einer vollständig erneuerbaren Stromversorgung der Stadt Zürich wird durch eine Beteiligung am ausländischen Übertragungsnetz nicht direkt begünstigt, denn eine bevorzugte Behandlung von erneuerbarer Energie würde der Diskriminierungsfreiheit bei Netzzugang und Netznutzung widersprechen. Auch die Integration der Zürcher Wasserkraft in den europäischen Strommarkt kann daher auf diesem Weg nicht direkt gefördert werden.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2009/000449	30.09.2009 27.06.2012	Aeschbach Christian und Hug Christina Direkte Verbindung des öffentlichen Verkehrs zwischen Burgwies, der Eierbrecht und dem Einkaufszentrum Witikon

*Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie zwischen der Burgwies, der Eierbrecht und dem Einkaufszentrum Witikon eine direkte Verbindung «des öffentlichen Verkehrs» erstellt werden kann.
Dabei sind zukunftsgerichtete Systeme (z. B. Coaster), verschiedene Linienführungen und mögliche Etappierungsvarianten auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen.*

Die Erschliessung von Witikon wurde 2013–2014 im Rahmen eines runden Tisches mit dem Quartiervereinspräsidenten sowie Vertreterinnen und Vertretern aus den Quartieren Eierbrecht und Looren diskutiert. Dabei standen drei Anliegen im Vordergrund:

- Direktverbindung von Witikon zum Hauptbahnhof
- Sonntagserschliessung auf der Quartierbuslinie 91 Witikon–Zollikerberg
- Erschliessung der Aussenquartiere Eierbrecht und Looren

Bereits im Dezember 2013 konnte ein Versuchsbetrieb auf der Linie 91 in Betrieb genommen werden. Für die Direktverbindung von Witikon zum Hauptbahnhof steht eine Verknüpfung der beiden Trolleybuslinien 31 und 34 im Vordergrund. Es ist geplant, diese Angebotsweiterung auf Dezember 2017 in Betrieb zu nehmen.

Das Gebiet Eierbrecht gilt gemäss den gesetzlichen Bestimmungen zum öffentlichen Personenverkehr im Kanton Zürich als erschlossen. Somit stellt eine zusätzliche Buslinie in dem Gebiet eine Komforterschliessung dar, die kaum Aussicht auf Genehmigung durch den Zürcher Verkehrsverbund hat. Dennoch wurden verschiedene Varianten zur besseren Erschliessung der beiden Aussenquartiere geprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass eine Querverbindung von Witikon nach Burgwies ein geringes Nachfragepotenzial aufweist, jedoch mit erheblichen Mehrkosten verbunden wäre. Eine weitere Herausforderung stellen die räumlichen Verhältnisse in Witikon dar. Das Strassennetz im Quartier Eierbrecht ist nicht auf die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet. Es fehlen geeignete Kreuzungsmöglichkeiten und Bushaltestellen. Diese müssten zu Lasten der privaten Liegenschaften erstellt werden mit entsprechend aufwendigen Zugängen zu den Haltestellen. Sollten die Haltestellen behindertengängig ausgestaltet werden, so müssten sie mit Rampen oder Liften zugänglich gemacht werden. Aufgrund der beengten Verhältnisse entlang der Wasserstrasse müsste ein solches System weitgehend auf privatem Grund erstellt werden. Dies hätte massive Eingriffe ins Quartierbild und in die Rechte der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer mit unverhältnismässigen finanziellen Konsequenzen zur Folge.

POS 2010/000265	16.06.2010 27.06.2012	Utz Florian und Trevisan Guido Einführung einer Buslinie auf der Route Hauptbahnhof–Am Wasser–Rüthof
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie eine Buslinie auf der Route Hauptbahnhof–Breitensteinstrasse/Am Wasser–Frankental–Rüthof eingeführt werden kann.

Gemäss den Bestimmungen des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr ist das Gebiet entlang der Breitensteinstrasse/Am Wasser vollständig erschlossen. Mit den beiden Tramlinien 13 und 17 ist das Gebiet direkt mit dem Hauptbahnhof verbunden. Die Kapazitäten auf den beiden Tramlinien sind ausreichend. Mit der Tramverbindung Hardbrücke wird das Gebiet mittelfristig direkt mit dem Bahnhof Hardbrücke verbunden. Die Zugänglichkeit zur Tramlinie 17 wurde mit dem neuen Ampère-Steg weiter verbessert, so dass fast ab jeder Tramhaltestelle in der Hardturmstrasse eine Fusswegverbindung über die Limmat an die Breitensteinstrasse besteht.

Die Gebiete Rüthof und Frankental sind ebenfalls direkt mit dem Hauptbahnhof sowie mit dem Bahnhof Altstetten verbunden. Die Kapazitäten auf diesen Strecken reichen aus. Es bedarf keiner zusätzlichen Linie zum Hauptbahnhof. Zwischen den Gebieten Rüthof/Frankental und Am Wasser bestehen keine nennenswerten verkehrlichen Beziehungen, weshalb diese nicht zwingend direkt verbunden werden müssen. Mit den heutigen Linien und Umsteigemöglichkeiten sind die Gebiete adäquat miteinander verbunden.

Aufgrund der kantonalen Vorgaben besteht somit kein Anspruch auf eine zusätzliche Erschliessung. Trotzdem wurde das Gebiet zwischen 1999 und 2008 mit einem Kleinbus erschlossen. Mangels Nachfrage wurde die Buslinie 71 zwischen Tüfenwies und Escher-Wyss-Platz im Dezember 2008 eingestellt. Da das Gebiet somit vollständig erschlossen und adäquat mit dem Zentrum verbunden ist, würde eine zusätzliche Linie keinen nennenswerten Nutzen für die Fahrgäste stiften, wäre aber mit jährlich wiederkehrenden Mehrkosten von mehreren Millionen Franken und grösseren Investitionskosten verbunden.

POS 2010/000312	14.07.2010 27.06.2012	Dubs Marianne und Wyss Thomas VBZ-Netz 2025, Berücksichtigung und Priorisierung einer Tramlinie nach Affoltern
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Planung des VBZ-Netz 2025 den heutigen Ansprüchen angepasst und wie damit eine Neuausrichtung der Tramplanung und Ausführung bewirkt werden kann, welche eine Tramlinie nach Affoltern einschliesst und angemessen priorisiert.

Die «VBZ-Liniennetzentwicklung 2025» wurde im Jahr 2013 überarbeitet und genehmigt («züri-Linie 2030»). Darin ist eine neue Tramlinie nach Affoltern verankert und angemessen priorisiert. Die Umsetzungsplanung wurde in Angriff genommen. Erste Studien liegen bereits vor. Es sind zwei Varianten vorgesehen: zum einen eine Tramverbindung von Affoltern über Oerlikon zum HB, zum anderen eine Tramtangente Nord, die von Affoltern über Oerlikon zum Schwamendingerplatz und weiter nach Stettbach führt. Der Variantenentscheid ist noch nicht gefallen.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2011/000090	23.03.2011 06.03.2013	Spieß Christoph und Blöchliger Patrick Ausstieg aus der atomaren Stromproduktion ohne Beeinträchtigung von Natur und Landschaft

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie der dringend nötige Ausstieg aus der atomaren Stromproduktion möglichst ohne Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vollzogen werden kann.

Grundlage für die zukünftige Produktionsstrategie des ewz ist die Studie «ewz-Stromzukunft 2012–2050», veröffentlicht im November 2012. Darin hat das ewz vier Szenarien analysiert und nach energetischen, ökologischen und wirtschaftlichen Kriterien beurteilt. Gestützt darauf hat der Stadtrat entschieden, dass das ewz weiterhin einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der energiepolitischen Ziele in der Schweiz leisten soll. Entsprechend soll die Produktion mit neuen erneuerbaren Energien (Wind, Biomasse, Solarthermie und Photovoltaik) steigen und die Rekonzessionierung der eigenen Wasserkraftanlagen in der Schweiz vorangetrieben werden. Gleichzeitig lässt das ewz die bestehenden Beteiligungen und Bezugsrechte an Kernkraftwerken auslaufen.

Bei der Umsetzung dieser Produktionsstrategie legt das ewz grossen Wert auf eine sichere, umwelt- und ressourcenschonende wie auch wirtschaftliche Energieversorgung. Das ewz liefert bereits heute an die Mehrheit seiner Kundinnen und Kunden umweltschonende Stromprodukte mit dem Label «naturemade basic» oder «naturemade star» und ist somit einer der führenden Anbieter dieser Qualitäten.

Bei der Auswahl und Planung neuer Produktionsanlagen ist dem ewz ein schonender Umgang mit den bestehenden Ressourcen wichtig. Eingriffe in Natur und Umwelt werden der möglichen Energieerzeugung gegenübergestellt, und es wird eine Interessenabwägung durchgeführt. Das ewz realisiert nur Projekte, die den höchsten Anforderungen an die Ökologie genügen.

Von Beginn weg werden verschiedenste Anspruchsgruppen (Umweltverbände, Fachvereine und Behörden) in die Planung neuer Produktionsanlagen einbezogen. Die Diskussionen in diesen Begleitgruppen stellen sicher, dass mögliche Konflikte frühzeitig erkannt und schliesslich ein bezüglich Umweltauswirkungen optimiertes Projekt realisiert werden kann.

Ausserdem setzt das ewz in seiner Produktionsstrategie explizit auch auf kleine, dezentrale Anlagen, vor allem im Bereich Solarenergie. Bei der Realisierung von Solarprojekten legt das ewz Wert darauf, dass keine Freiflächen verbaut und die Anlagen möglichst in bestehende Gebäude integriert werden. Mit dem neuen Projekt ewz.solarzüri können sich ewz-Kundinnen und -Kunden an einer gemäss «naturemade star» zertifizierten Photovoltaik-Anlage beteiligen und fördern somit eine dezentrale Produktion, die höchsten ökologischen Ansprüchen genügt.

Das ewz setzt sich dafür ein, dass der Ausstieg aus der Kernenergie nicht auf Kosten von Natur und Landschaft vollzogen wird. Bei der Realisierung von neuen Anlagen stellt das ewz bereits heute hohe Ansprüche an eine umweltschonende Stromproduktion. Dies soll auch für die Zukunft gelten. Das ewz hat zum Ziel, das führende Energiedienstleistungsunternehmen in der Schweiz mit einer klaren Vorreiterrolle in den Bereichen Ökologie und Energieeffizienz zu werden.

POS 2012/000138	07.12.2011 28.03.2012	Piller Bernhard und Glaser Helen Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (ewz), Verpflichtung zu einer jährlichen Stromeinsparung von 1 % pro Jahr auf der Basis des Referenzjahres 2012
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird beauftragt, eine Vorlage auszuarbeiten, welche das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (ewz) auf Basis des Referenzjahres 2012 verpflichtet, jährlich Stromeinsparungen in einer Höhe zu erzielen, die 1 % ihres im vorangegangenen Jahr realisierten Stromabsatzvolumens entsprechen.

Im eidgenössischen Parlament ist derzeit eine Anpassung des Energiegesetzes (EnG, SR 730.0) in Prüfung, worin Massnahmen zur Effizienzsteigerung bei Elektrizitätslieferanten zur Debatte stehen (Vorschlag des Bundesrats zu entsprechenden Bestimmungen im EnG, Ablehnung durch Mehrheit des Nationalrats sowie zwei Minderheitsanträge). Die zukünftigen gesetzlichen Rahmenbedingungen sind gegenwärtig unsicher. Ein städtisches Verpflichtungssystem könnte durch die Revision des nationalen Energiegesetzes oder unter Umständen auch über den Abschluss des EU-Stromabkommens obsolet werden. Eine einseitige Verpflichtung des ewz zur Stromeinsparung unter den aktuellen Rahmenbedingungen und im sich öffnenden Strommarkt führt zu einem empfindlichen Wettbewerbsnachteil des ewz gegenüber Mitbewerbenden im Markt. Eine jährliche Einsparung ist zudem nicht möglich, wenn neue Kundinnen und Kunden hinzukommen und dadurch beim ewz mehr Energie abgesetzt wird.

Mit Beschluss vom 20. Juni 2012 (STRB Nr. 765/2012) hat der Stadtrat im Masterplan bereits quantitative Ziele sowie Teilaufgaben zur Steigerung der Energieeffizienz festgelegt, die dem Anliegen des Postulats entgegenkommen.

Zur Erfüllung der Ziele hat das ewz seit 2013 zudem zwei Projekte zur Förderung der Energieeffizienz («Bonusmodelle für energieeffiziente Haushalte» und das Pilotprojekt «Energieeffizienzsertifikate») an die Hand genommen. Es werden darüber hinaus bereits diverse Förderinstrumente (Effizienzbonus, Stromsparfonds, Energieberatung) eingesetzt, daneben laufen die Förderprogramme «EcoCool» für effiziente Kühlgeräte im Gewerbebereich und «EcoGastro» für die Förderung gewerblicher Induktionsherde.

Ergänzt werden die Massnahmen des ewz durch Engagements anderer städtischer Einrichtungen, wie beispielsweise den Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGZ), der mit den Angeboten Energie-Coaching und Öko-Kompass sowie der Vorgehensberatung produktneutrale Beratungen bereitstellt.

POS 2012/000079	07.03.2012 21.03.2012	Aubert Marianne und Strub Jean-Daniel Verbesserte Anbindung für das neu entstehende Spitalgebiet Lengg/Balgrist und das Wohnquartier Lengg/äussere Zollikerstrasse/Im Walder durch den öffentlichen Verkehr
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie für das neu entstehende Spitalgebiet Lengg/Balgrist und das Wohnquartier Lengg/äussere Zollikerstrasse/Im Walder eine gute Anbindung und Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, sowohl vom Bahnhof Tiefenbrunnen/Seefeldstrasse, wie auch von der Forchstrasse her, gewährleistet werden kann.

Gemäss den kantonalen gesetzlichen Bestimmungen über den öffentlichen Personenverkehr im Kanton Zürich sind die Gebiete Lengg und entlang der Zollikerstrasse vollständig erschlossen. Eine Anbindung an die rechtsufrige S-Bahn-Linie wäre aus verkehrlicher Sicht jedoch erstrebenswert. Das heutige Strassennetz lässt eine attraktive Anbindung an den Bahnhof Tiefenbrunnen aus dem Gebiet Lengg jedoch nicht zu.

Die VBZ haben in enger Zusammenarbeit mit den Vertreterinnen und Vertretern des Quartiers Riesbach und der Gemeinde Zollikon nach Lösungen gesucht. Die VBZ haben vorgeschlagen, die Linie 77 bis zum Bahnhof Zollikon zu verlängern und damit das Gebiet Lengg an den Bahnhof Zollikon anzubinden. Dies hätte einige Investitionen in Haltestellen und eine Wendeanlage am Bahnhof Zollikon seitens der Gemeinde Zollikon erfordert, was der Gemeinderat aufgrund der Finanzlage der Gemeinde Zollikon leider ablehnt.

Bezüglich Erschliessung des Spitalgebiets ist unter Federführung des Amts für Städtebau eine Gebietsplanung im Gang. Darin wird die Aufwertung der Tramerschliessung von der Forchstrasse sowie eine Anbindung des Gebiets an die rechtsufrige S-Bahn weiter vertieft.