



Das neue ewz-Unterwerk Oerlikon. (Bild: Roger Frei, Zürich)

Geschäftsbericht 2015

Departement der Industriellen Betriebe

Inhaltsverzeichnis Geschäftsbericht Departement der Industriellen Betriebe

1.	Vorwort	293
2.	Jahresschwerpunkte	294
3.	Kennzahlen Departement der Industriellen Betriebe	295
4.	Departementssekretariat, Fachstellen, Dienstabteilungen	296
4.1	Departementssekretariat	296
4.1.1	Aufgaben	296
4.1.2	Regionale Verkehrskonferenz	296
4.2	Energiebeauftragter	296
4.3	Wasserversorgung	297
4.3.1	Aufgaben	297
4.3.2	Jahresschwerpunkte	297
4.3.3	Kennzahlen Produktion und Leitungsnetz	297
4.3.4	Personal	298
4.3.5	Arbeitssicherheit und Umwelt	298
4.3.6	Finanzen und Informatik	298
4.3.7	Betrieb	298
4.3.8	Projekt und Bau	299
4.3.9	Qualitätsüberwachung	300
4.4	Elektrizitätswerk	301
4.4.1	Aufgaben	301
4.4.2	Jahresschwerpunkte	301
4.4.3	Energieproduktion	301
4.4.4	Verteilnetze	305
4.4.5	Produkte und Dienstleistungen	306
4.4.6	Stromsparfonds	307
4.4.7	Mitarbeitende	307
4.4.8	Finanzielles	308
4.5	Verkehrsbetriebe	308
4.5.1	Aufgaben	308
4.5.2	Jahresschwerpunkte	308
4.5.3	Kennzahlen Fahrgäste und Angebot	309
4.5.4	Nutzen für die Kundschaft	310
4.5.5	Substanzerhaltung	313
4.5.6	Finanzen	314
5.	Parlamentarische Vorstösse	315

1. Vorwort



Andres Türler. (Bild: Stadtpolizei, UTD)

«Dank den durchwegs positiven Rechnungsabschlüssen der Wasserversorgung in den letzten Jahren konnte der Stadtrat die Verbrauchsgebühr um weitere 10 Prozent senken.»

Die Wasserversorgung hat ein erfolgreiches Jahr hinter sich. Ihren Grundauftrag, der Bevölkerung rund um die Uhr einwandfreies Trinkwasser in ausreichender Menge zu liefern, hat sie erfüllt, und grössere Rohrbrüche sind ausgeblieben. Die Bauarbeiten für das neue Reservoir Käferberg verlaufen reibungslos. Dank den durchwegs positiven Rechnungsabschlüssen der Wasserversorgung in den letzten Jahren konnte der Stadtrat die Verbrauchsgebühr um weitere 10 Prozent senken.

Die VBZ hatten bei (fast) ununterbrochen laufendem Betrieb zwei Grossbaustellen zu meistern: das Bellevue und den Albisriederplatz. An beiden Orten sind die Bauarbeiten unfallfrei und reibungslos über die Bühne gegangen. Darüber hinaus ist es gelungen, den Albisriederplatz als ersten Knotenpunkt ohne Trolleybus-Fahrleitungen zu gestalten.

Für die Beschaffung der neuen Stadtzürcher Tramgeneration braucht es noch etwas Geduld. ZVV und VBZ haben gemeinsam einen Gutachter ernannt, der eine Zweitmeinung zur Auswertung der Offerten durch die VBZ abgeben soll. Gestützt darauf wird der Verkehrsrat des Kantons Zürich über das Geschäft entscheiden.

Dank Effizienzsteigerungen in mehreren Bereichen sind die VBZ auf gutem Weg, die mit dem ZVV vereinbarte Senkung des Betriebsaufwands von 16,3 Millionen Franken bis Ende 2016 zu erreichen. Einen Erfolg gibt es auch auf der Einnahmenseite zu vermelden: Die Neuausschreibung der Plakatstellen führt zu einem Plus von 5,5 Millionen Franken pro Jahr.

Ein eisiger Wind weht derzeit dem ewz entgegen. Einerseits muss es sich im teilweise geöffneten Markt behaupten, und andererseits liegt der Strommarktpreis unter den Gestehungskosten. Das ewz konnte dank internen Kostensenkungen und einer Plafonierung von Investitionen und Stellen bisher auf einschneidende Sparmassnahmen verzichten. Eine zunehmende Erschwernis für unternehmerisches Handeln ist das Rechtskleid der städtischen Dienstabteilung. Damit das ewz gegen die Konkurrenz bestehen kann, schlägt der Stadtrat die Umwandlung in eine selbstständige öffentlich-rechtliche Anstalt vor.

Einmal mehr ist der Umgang mit der Kernenergie Gegenstand der politischen Diskussion in der Stadt Zürich. Der Gemeinderat will das Ausstiegsdatum 2034 in der Gemeindeordnung festschreiben und dem Stadtrat die Kompetenzen für den Verkauf der Beteiligungen erteilen. Das letzte Wort dazu haben die Stimmberechtigten der Stadt Zürich. Diese werden sich auch zur Neugestaltung des Stromsparfonds äussern können. Bereits beschlossene Sache ist hingegen die Totalrevision des Effizienzbonus. Dieser Anreiz gilt fortan auch für Kundinnen und Kunden in der Stadt Zürich, die den Strom bei Dritten beziehen. Zudem wird die Rückvergütung des Bonus vereinfacht.

Stadtrat Andres Türler
Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe

2. Jahresschwerpunkte

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

	2011	2012	2013	2014	2015
Mitarbeitende total	3740	3833	3873	3903	3935
– davon Frauen	650	691	709	711	734
– davon Männer	3090	3142	3164	3192	3201
Ø Stellenwert-Äquivalent	3498	3537	3591	3624	3657
Führungskader total	398	408	422	428	433
– davon Frauen	46	44	45	48	52
– davon Männer	352	364	377	380	381
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad ≥ 90,00 % (Vollzeitstellen)					
Total	3146	3233	3265	3258	3258
Frauen	365	401	415	409	418
Männer	2781	2832	2850	2849	2840
Frauen in %	11,6	12,4	12,7	12,6	12,8
Männer in %	88,4	87,6	87,3	87,4	87,2
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad = 50,00–89,99 % (Teilzeitstellen I)					
Total	476	467	474	508	532
Frauen	239	239	238	243	257
Männer	237	228	236	265	275
Frauen in %	50,2	51,2	50,2	47,8	48,3
Männer in %	49,8	48,8	49,8	52,2	51,7
Anstellungen mit Beschäftigungsgrad = 0,01–49,99 % (Teilzeitstellen II)					
Total	196	205	210	195	206
Frauen	56	61	67	69	72
Männer	140	144	143	126	134
Frauen in %	28,6	29,8	31,9	35,4	35,0
Männer in %	71,4	70,2	68,1	64,6	65,0
Lernende					
Total	91	84	85	92	89
– davon Frauen	12	11	9	10	8
– davon Männer	79	73	76	82	81
Personalaufwand	430 162 018	449 043 958	452 609 559	458 366 610	463 523 067
Sachaufwand	580 655 913	584 312 494	571 945 156	591 933 713	662 898 517
Übriger Aufwand	500 436 387	493 205 716	467 145 809	681 221 517	483 499 718
Total Aufwand	1 511 254 318	1 526 562 168	1 491 700 524	1 731 521 840	1 609 921 302
Bruttoinvestitionen	296 062 814	282 124 140	316 709 476	329 492 886	216 605 433

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 anderen städtischen Dienststellen, aussenstehenden Organisationen, Bürgerinnen und Bürgern.

4.1.2 Regionale Verkehrskonferenz

Die seit 2014 personell neu zusammengesetzte Regionale Verkehrskonferenz Zürich (RVKZ) hielt unter dem Vorsitz des

Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe zwei Sitzungen ab. Das Gremium besteht aus 11 stimmberechtigten Mitgliedern, wovon 7 Mitglieder des Gemeinderats, je 1 Vertreterin oder Vertreter der Quartiervereine und des Gewerbeverbands sowie 1 Vertretung aus dem Tiefbauamt. In der Sitzung vom Mai behandelte die RVKZ 71 Begehren, davon 54 aus der Öffentlichkeit sowie 15 Postulate und zwei Petitionen. Ihre Entscheide wurden an den ZVV weitergeleitet. In der Sitzung vom November liess sich die RVKZ über verschiedene aktuelle Themen informieren, namentlich vom ZVV über das Vorhaben «S-Bahn 2. Generation», von den SBB über Möglichkeiten zur Verbesserung des Angebots im Bahnhof Wipkingen (u. a. die von der RVKZ begrüßte Möglichkeit eines zusätzlichen Schnellzughalts) und von den VBZ über die Auswirkungen der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie auf ihr Netz. Im Weiteren stellten die VBZ ihre Handlungsfelder zum Fahrplanverfahren 2018–2019 vor; die RVKZ traf Entscheidungen zu deren Priorisierung. Eine Vertreterin des Gemeinderats und der Vertreter der Quartierkonferenz Zürich haben aufs Jahresende ihren Rücktritt aus der RVKZ erklärt. Diese Vakanzen werden so rasch wie möglich neu besetzt.

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 «Energierstadt» und bei der kommunalen Energieplanung. Organisatorisch ist er zusammen mit seinen Mitarbeitenden beim Departement der Industriellen Betriebe angesiedelt.

Jährlich organisiert und begleitet der Energiebeauftragte den im *Masterplan Energie der Stadt Zürich* definierten Umsetzungsprozess. Gemeinsam mit siebzehn involvierten Dienstabteilungen und Organisationen wurden 2015 mehrere hundert konkrete energiepolitische Massnahmen formuliert und die jeweiligen Aktivitäten des Vorjahres einem Controlling unterzogen.

Auf der Basis der 2014 erstmals neu erarbeiteten elektronischen Publikation wurde der *Jahresbericht Energiepolitik 2014* erstellt. Zudem hat der Energiebeauftragte die vierjährlich anstehende Aktualisierung des Masterplans Energie in Angriff genommen, die vom Stadtrat im Sommer 2016 beschlossen werden soll. Ferner hat er die regulatorischen Grundlagen und das Förderkonzept für den Stromsparfonds den veränderten Rahmenbedingungen angepasst. Nachdem der Gemeinderat im Dezember die Änderung im Grundsatz gutgeheissen hat, werden im Juni 2016 die Stimmberechtigten darüber befinden.

Ein Schwerpunkt des Energiebeauftragten bildete 2015 die Neukonzeption der *kommunalen Energieplanung*. Diese soll das Wärmeversorgungskonzept aus dem Jahr 1992 ablösen und die räumlichen Festlegungen der Energieversorgung

(Nah- und Fernwärmeversorgung, Gasversorgung) entsprechend den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft aktualisieren. Das Projekt erfolgt unter breiter Mitwirkung verschiedener Dienstabteilungen und externer Organisationen. Aufgrund von aktualisierten Ergebnissen einer Modellsimulation des Gebäudeparks in der Stadt Zürich konnte detailliert abgeklärt werden, inwiefern sich einzelne Stadtgebiete für die leitungsgebundene Versorgung mit erneuerbaren Energien eignen. Der daraus entstandene Bericht dient als Grundlage für die Erstellung von Nah- und Fernwärmeverbunde durch die beteiligten Energieversorger.

Unter der Federführung des Energiebeauftragten hat eine interdepartementale Arbeitsgruppe Grundlagen für eine städtische Solarstrategie den veränderten Rahmenbedingungen im Solarstrombereich angepasst. Ausserdem wirkte der Energiebeauftragte in verschiedenen stadtinternen Arbeitsgruppen mit, so in der Umweltdelegation, im Stadtverkehr 2025 in der Strategiegruppe Entwicklung, bei der Aktualisierung der ewz-Stromzukunft 2050, bei der Erarbeitung des kommunalen Richtplans sowie in verschiedenen Gremien der Umsetzungsorganisation zur 2000-Watt-Gesellschaft. Inhaltliche Beiträge leistete er für eine «Roadmap 2000-Watt-Gesellschaft», die 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 hundert Beitragsgesuchen, ob die massgebenden politischen Richtlinien eingehalten waren. Zudem überwachte er die Entwicklung der Liquidität des Stromsparfonds, die durch einen massiven Anstieg der Fördergesuche strapaziert worden war.

Bei der Umsetzung des 2010 vom Gemeinderat beschlossenen zehnjährigen Forschungsprogramms «Energieforschung Stadt Zürich – ein ewz-Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft» stellt der Energiebeauftragte die Wahrung der Interessen der Stadt und die Koordination mit 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 werden regel-

mässig Erfahrungen ausgetauscht – auf nationaler Ebene insbesondere mit dem schweizerischen Trägerverein «Energie-stadt», in der Steuerungsgruppe «EnergieSchweiz für Gemein-den», 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 Umsetzungsprojekten.

4.3 Wasserversorgung

4.3.1 Aufgaben

Die Wasserversorgung Zürich beliefert die städtischen Hausanschlüsse sowie im Rahmen vertraglicher Verpflichtungen 67 Gemeinden der Region ganz oder teilweise mit qualitativ einwandfreiem Trinkwasser. Sie ist für den gesamten Prozess von der Rohwassergewinnung über die 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 Versorgungssicherheit mit Trinkwasser in allen Lagen zu gewährleisten. Dazu

zählen im Speziellen die Vorkehrungen für die Notwasserversorgung.

4.3.2 Jahresschwerpunkte

Die umfangreichen Sanierungs- und Erneuerungsmassnahmen am Seewasserwerk Lengg und am Grundwasserwerk Hardhof sind für die Anlagendisposition eine grosse Herausforderung – vor allem deshalb, weil die Versorgungssicherheit stets gewährleistet sein muss. Diverse Werkabstellungen mussten bei gleichzeitigen Einschränkungen im Leitungsnetz, ausgelöst durch Rohrbrüche oder geplante Baumassnahmen, koordiniert werden. Für die anstehende Totalsanierung des hundertjährigen Seewasserwerks Moos hat die Wasserversorgung mit den Vorbereitungen begonnen. Auch die kommenden Jahre werden im Zeichen dieser umfangreichen Erneuerungsprojekte stehen.

4.3.3 Kennzahlen Produktion und Leitungsnetz

	2011	2012	2013	2014	2015
Produktion Seewasser (Mio. m ³)	39,08	37,09	36,14	35,51	37,74
Produktion Grundwasser (Mio. m ³)	9,23	10,75	7,76	8,29	7,72
Produktion Quellwasser (Mio. m ³)	6,81	6,72	8,64	7,24	7,04
Wasserabgabe Stadt (Mio. m ³)	43,50	44,19	43,55	41,86	42,58
Mittlere Tagesabgabe Stadt (m ³)	119171	120750	119325	114682	118657
Maximale Tagesabgabe Stadt (m ³)	146279	143473	146441	146625	150444
Wasserabgabe Partner (Mio. m ³)	11,61	10,33	9,16	9,19	10,12
Mittlere Tagesabgabe Partner (m ³)	31822	28225	25100	25168	27713
Maximale Tagesabgabe Partner (m ³)	52454	45058	47743	57214	65773
Mittlerer Tagesverbrauch (Liter pro Person)	324	310	303	289	293
Max. Tagesverbrauch (Liter pro Person)	379	368	372	370	372
Erneuerungsrate Rohrnetz (%)	2,50	2,00	1,00	1,94	2,06
Rohrbrüche	565	576	509	440	516

4.3.4 Personal

Ende 2015 zählte die Wasserversorgung 278 Mitarbeitende (ohne Lernende und Praktikanten), die sich 266,7 Stellenwerte teilten. 44 Mitarbeitende waren im Dezember in einem Teilzeitpensum (weniger als 100 %) angestellt, wobei der Anteil bei den Männern 9,2 %, bei den Frauen 47 % betrug. Der Anteil der Frauen an den Beschäftigten entsprach im Dezember 17,6 %.

Die Fluktuation war mit 5 % (ohne Pensionierungen) deutlich höher als in anderen Jahren, was aus Sicht der Wasserversorgung auf eine zufällige Häufung von Austritten zurückzuführen ist. Einschliesslich der Altersrücktritte betrug die Fluktuation 6,5 %.

4.3.5 Arbeitssicherheit und Umwelt

Die Zahl der gemeldeten Berufsunfälle ist mit 14 Fällen gegenüber dem Vorjahr gesunken (17) und liegt klar unter dem langjährigen Mittel von 20 Unfällen. Vier Fünftel aller Ereignisse sind sogenannte Bagatellunfälle mit einer Ausfallzeit kürzer als drei Tage. Beinahe ein Viertel der Unfälle ereignete sich beim Heben und Transportieren von Lasten. Ein Drittel der Fälle waren Stolper- und Sturzunfälle. Schnittverletzungen und Verstauchungen oder Quetschungen an Hand und Finger sind die häufigsten Verletzungsarten.

In der Freizeit ereigneten sich 30 Unfälle (Vorjahr: 26). Über 65 % der Nichtberufsunfälle passieren bei Sport und Spiel. Davon entfallen je ein Viertel auf Ball- und Wintersportarten.

Erfolgreiche Zertifizierung nach der Norm ISO 50001

Die Schweizerische Vereinigung für Qualitäts- und Management-Systeme (SQS) führte das Aufrechterhaltungs-Audit des Managementsystems sowie die Zertifizierung für das neu aufgebaute Energiemanagement-System durch. Die Wasserversorgung bestand die Überprüfung erfolgreich und gehört somit zum kleinen Kreis der Unternehmen, die nach der Zertifizierung des Managementsystems auf der Basis der Normen ISO 9001 (Qualität), ISO 14001 (Umwelt) und OHSAS 18001 (Arbeitssicherheit) auch über das Energiemanagementsystem nach der Norm ISO 50001 verfügen. Mit der Zertifizierung bestätigen unabhängige Fachleute das methodische Vorgehen im Umgang mit Energie und das Engagement für geringeren Energieverbrauch und hohe Energieeffizienz.

Kampagne Energieerlebnis

Um das Bestreben zur Senkung der Energiekosten und zum schonenden Umgang mit Ressourcen zu fördern, führte die Wasserversorgung eine Kampagne «Energieerlebnis» durch. Schwerpunkte waren ein Wettbewerb mit Wissensfragen zum Thema Energie und Stromverbrauch in der Wasserversorgung sowie «Leben mit Energie» als Film über Mittag. Er zeigte viele Beispiele, wie im Alltag Energie gespart und effizienter genutzt werden kann.

Im Weiteren fanden Energie-Schulungen für die Mitarbeitenden statt, aufgeteilt in einen Grundlagen- und einen Fachbereichsteil. Der Grundlagenteil beinhaltete Themen wie den Energieverbrauch in der Schweiz, Energiemengen, Energieetiketten und Labels, 2000-Watt-Gesellschaft sowie Tipps und Tricks zur Verhaltensänderung. Der Fachbereichsteil war auf den jeweiligen Arbeitsbereich der Mitarbeitenden ausgerichtet.

4.3.6 Finanzen und Informatik

Der Ertrag beläuft sich auf total 106 Millionen Franken und liegt somit 1,5 % über dem Vorjahr. Diese Erhöhung ist auf einen gestiegenen Wasserverbrauch infolge des trockenen Sommers zurückzuführen. Der Aufwand liegt mit 93 Millionen Franken um 0,6 % unter dem Vorjahr. Die Personalkosten liegen im Rahmen des Vorjahres, der Sachaufwand reduzierte sich leicht infolge tieferer Schadenfälle. Zum positiven Ergebnis tragen auch die gegenüber dem Vorjahr geringeren Abschreibungen und Kapitalzinsen bei. Die Jahresrechnung schliesst mit einem Ertragsüberschuss von 13,6 Millionen Franken ab und liegt somit 20 % über dem Vorjahr. Der Gewinn wird dem Ausgleichskonto der Spezialfinanzierung zugewiesen.

Der Buchwert aller Anlagen beläuft sich nach Investitionen von netto 25,5 Millionen Franken und Abschreibungen in der Höhe von 24,7 Millionen Franken auf 216,7 Millionen Franken. Die Finanzierung erfolgt über das Kontokorrent der Finanzverwaltung. Diese Verpflichtung konnte aufgrund der tieferen Kapitalbeanspruchung um 13 auf 99,9 Millionen Franken reduziert werden.

4.3.7 Betrieb

In den Werken Lengg, Moos und Hardhof kam es zu insgesamt zwei Werkabstellungen von acht Wochen. Trotz vielfältiger Projekte und Baustellen konnte die Versorgung der Bevölkerung und der Vertragspartner lückenlos gewährleistet werden.

Der höchste Tagesverbrauch wurde mit 215395 m³ am 16. Juli verzeichnet, der tiefste mit 109661 m³ am 5. April (Ostersonntag).

Wegen des aussergewöhnlich tiefen Limmatpegels sanken im November auch die Pegel in den dortigen Brunnenanlagen teilweise unter die Warnwerte. Die Entnahmemengen mussten entsprechend reduziert werden.

Die sehr trockenen Sommer- und Herbstmonate führten bei den Vertragspartnern zu deutlich höheren Bezugsmengen.

Zentralsteuerung

Die technische Erneuerung der Zentralsteuerung (TEZ II) konnte mit den Umbauarbeiten im Seewasserwerk Moos weitgehend abgeschlossen werden.

Seewasserwerk Lengg

Im Frühjahr konnte die Wasserversorgung die neue Ozonanlage des Südteils des Werks in Betrieb nehmen. Damit ist ein Projekt, das sich über annähernd drei Jahre erstreckte, erfolgreich abgeschlossen.

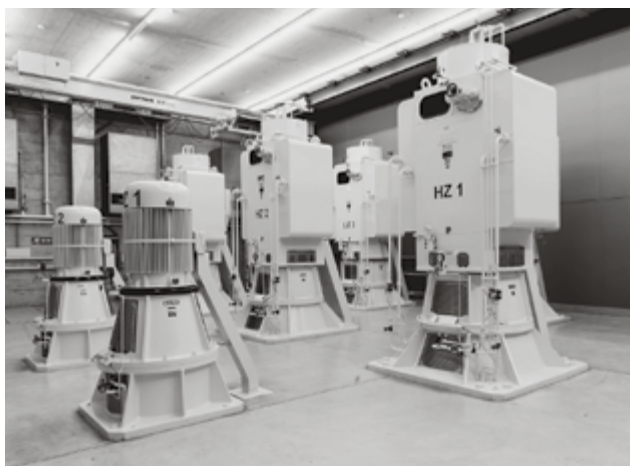
Als letzte grosse Erneuerung im Seewasserwerk Lengg wird die Schwemmwasseraufbereitung durch eine Ultrafiltrationsanlage ersetzt. Die Inbetriebnahme ist fürs erste Semester 2016 vorgesehen.

Ebenfalls in Arbeit ist die Erneuerung der Neutralisationsanlage. Ende 2016 soll die neue Anlage in Betrieb sein.

Die Wasserversorgung ermöglichte dem Elektrizitätswerk (ewz) die Installation einer Photovoltaikanlage auf zwei Flachdächern. Diese Anlage wird vom ewz für das Produkt ewz.solarzüri betrieben; die Wasserversorgung stellt dafür die Flächen und die lokale Anbindung ans Stromnetz zur Verfügung.

Grundwasserwerk Hardhof

Wegen Sanierungsarbeiten an zwei Sportplätzen waren die Horizontalfilterbrunnen A beziehungsweise B von Juni bis Juli nacheinander gesperrt. Im Horizontalfilterbrunnen A wurde gleichzeitig der Rohrkeller einschliesslich Schieber saniert, so dass der Brunnen bis Ende Oktober nicht zur Verfügung stand. Ende Juni wurde beim Anreicherungsbecken 3 das Vlies ausgewechselt.



Zonenpumpwerk Hardhof. (Bild: Wasserversorgung)

SWW Moos

Neben den umfangreichen Bauarbeiten im Rahmen des Projekts TEZ-II wurde im Seewasserwerk Moos ein Schnellfilter saniert.

Neubau Reservoir Käferberg

Bereits im Winter 2014/2015 erfolgte die Rodung. Anfang August konnte mit der Verlegung der Rohrleitungen zwischen dem neuen Standort Käferberg und dem bestehenden Reservoir Waidberg begonnen werden. Der Leitungsbau ist in der Endphase. Die Freigabe für den Reservoirbau erfolgte Anfang Oktober. Im gleichen Zeitraum nahm die Wasserversorgung das alte Reservoir Käferberg endgültig ausser Betrieb und gab es zum Abbruch frei. Der Abtrag von Ober- und Unterboden im Bereich des alten und des neuen Reservoirs wurde durch das sehr gute Wetter begünstigt und bereits ausgeführt.

Reservoir Strickhof

Wegen Innensanierungsarbeiten an der Verbindungsleitung vom Stollenkopf zum Reservoir war das Reservoir während rund acht Wochen vom Stollen getrennt. Die Bewirtschaftung erfolgte in dieser Zeit über das Versorgungsnetz.

Quellen Zürich

Die Zürcher Quellen gingen während der warmen Sommer- und Herbstmonate stark zurück und reichten nicht mehr zur Versorgung des Stadtzürcher Brunnennetzes. Bei drei Quellwasserfiltern war daher eine Nachspeisung mit Netzwasser erforderlich.

Beim Quellwasserfilter Streitholz wurde die automatische Verwurfseinrichtung optimiert.

Quellen Sihl- und Lorzetal

Die Trockenheit führte bei den ansonsten sehr konstanten Quellen zu geringeren Schüttungen. Insgesamt gingen die Erträge im Sihl- und im Lorzetal um rund ein Drittel zurück. Aus dem gleichen Grund lagen auch die Bezüge des Vertragspartners Neuheim deutlich über dem Durchschnitt.

Im Januar wurden im Quellwasser-Reservoir Frauental die Klappen ersetzt. Gleichzeitig wurden die Klappenschächte und Druckbrecher an der Sihltalleitung im Rahmen von TEZ II umgebaut. Während rund zweier Wochen konnte das Quellwasser deshalb nicht genutzt werden.

Nach einer Betriebszeit von rund hundert Jahren wurden die Brunnenstuben Sihlsprung A, B, C und D teilweise abgebrochen und neu aufgebaut.

4.3.8 Projekt und Bau

Die Instandhaltung der Anlagen, Bauwerke und Brunnen der Wasserverteilung und der Ersatz von anfälligen und geschwächten Rohrleitungen gehörten zu den zentralen Aufgaben.

Wasserleitungsbruch mit Druckabfall

Am 8. September, um etwa 8.30 Uhr, brach im Wald oberhalb der Aurorastrasse eine Hauptleitung. Der Wasseraustritt führte zu einem Druckabfall im Gebiet Witikon. Es gelang, die Auswirkungen verhältnismässig rasch zu beheben.

Anspruchsvolle Projekte und Bauvorhaben

Das Pilotprojekt «Online-Modell» der Hangzone Sonnenberg ist abgeschlossen und produktiv. Alle zehn Minuten wird der aktuelle Betriebszustand hydraulisch berechnet und mit den Vorgaben des Rechenmodells überprüft. An zwei Veranstaltungen innerhalb der Branche konnte die Wasserversorgung erste Ergebnisse vorstellen.

Unter der stark befahrenen Hauptverkehrsachse im Bereich Guggach-/Bucheggstrasse wurde die grosskalibrige Hauptleitung mit Baujahr 1979 mittels Stahlrohreinzug erneuert.

Planung, Projektierung und Dokumentation

Trotz Budgetkorrekturen und Verzögerungen bei den koordinierten Bauvorhaben gelangten 26 von der Wasserversorgung initialisierte Projekte zur Ausführung.

Die Inspektion der grosskalibrigen Hangzonen-Transportleitung zeigte diverse Korrosionsschäden. Beim rund 1,3 km langen Abschnitt der Leitung vom Reservoir Sonnenberg zum Klappenschacht in der Zürichbergstrasse sind in den nächsten fünf bis zehn Jahren Massnahmen zur Erneuerung oder Sanierung der Leitung angesagt.

Haustechnik und Installationskontrolle

Die Installationskontrolle der Wasserversorgung hat für 307 Sanitärfirmen mit einer Installationsbewilligung 1173 Installationsanzeigen kontrolliert und 2760 Installationsabnahmen durchgeführt. Im Zusammenhang mit den Leitungsprojekten wurden für die Erneuerung bestehender alter Hausanschlussleitungen vorgängig mit den Eigentümern 540 Abklärungen durchgeführt. Ausgelöst durch Rohrleitungsschäden konnten bei rund 200 Liegenschaften Hausanschlussleitungen erneuert werden.

Brunnenplanung und Instandhaltung

Die Wasserversorgung beriet die Verantwortlichen der Bereiche Gestaltung und Architektur bei diversen grösseren Brunnenprojekten in Grünanlagen und auf öffentlichen Plätzen. Grösstes Sanierungsprojekt war die Brunnenanlage beim Stadelhoferplatz.



Reinigung des Stadelhoferbrunnens. (Bild: Wasserversorgung)

Rohrleitungsbau und Substanzerhaltung beim Rohrnetz

Rund 31,56 km neue Wasserleitungen wurden verlegt, eingemessen und dokumentiert. Dies entspricht einer Erneuerungsquote von 2,06 % der Rohrnetzlänge. Insgesamt investierte die Wasserversorgung rund 20,1 Millionen Franken in die Erneuerung des Rohrnetzes und die Erhaltung seiner Substanz. Nach wie vor war der Netzdienst mit vielen kleineren und mittelgrossen Bauobjekten stark in die Baustellen des Tiefbauamts eingebunden. Gesamthaft wurden 11,76 km Hauszuleitungen neu erstellt.

Die vorsorgliche Leckortung zur Reduktion der Wasserverluste erfolgte an einem Viertel des Verteilnetzes. Die detaillierte Wassermengenbilanzierung weist einen realen Wasserverlust von 4,65 % für das gesamte Leitungsnetz aus.

Rohrleitungsbrüche

Es ereigneten sich 517 Rohrschäden, davon 46,9% an den Hausanschlussleitungen.

Zählerauswechslung, -ablesung

Im Rahmen der altersbedingten Erneuerung von Trinkwasserzählern wechselte die Wasserversorgung 2761 Zähler aus.

4.3.9 Qualitätsüberwachung

Die Stichproben der Aufsichtsbehörde (Kantonales Labor Zürich) bestätigten wiederum die einwandfreie Trinkwasserqualität. In grösserem Umfang führte das Labor der Wasserversorgung vielfältige Routineuntersuchungen im Rohwasser, in den Aufbereitungsprozessen, in den Reservoirs und im Verteilnetz durch. Insgesamt wurden über 10 000 Proben untersucht, die mit wenigen Ausnahmen den Anforderungen entsprachen.

Im Trinkwasserverteilnetz musste lediglich eine Probe beanstandet werden. Und zwar wegen erhöhter Keimzahl, die nach ausgiebigem Spülen des Leitungsabschnitts wieder auf normale Werte gesenkt werden konnte. Höher lag die Beanstandungsquote im Quellwasser. Dreissig Proben beziehungsweise 4 % der untersuchten Proben mussten wegen mikrobiologischer Qualitätseinbussen beanstandet werden. Bei diesen Proben handelte es sich zum grössten Teil um separate Quellwasser-Laufbrunnen, die vorwiegend im Waldgebiet stehen. An zwei Brunnen wurde vorsorglich ein Schild «Kein Trinkwasser» angebracht. Gleichzeitig leitete die Wasserversorgung Massnahmen an der Quelle ein – zum Beispiel die Installation einer Aufbereitungsanlage –, um die vom Gesetzgeber geforderte Wasserqualität wieder gewährleisten zu können.

Neue Entwicklungen

Im vergangenen Jahr fand das Projekt «Erneuerung Ozonanlage Lengg» seinen Abschluss. Die Anlage läuft sehr konstant. Für diesen innovativen Ansatz, der auf Echtzeit-Informationen zur Ozonzehrung und vorgegebener Desinfektionsleistung basiert, konnte die Wasserversorgung den internationalen Harvey Rosen Award entgegennehmen.

Die Online-Überwachung der kritischen Prozesse in Aufbereitung und Verteilung gewinnt an Bedeutung. Die Wasserversorgung ist als Projektpartner in der Entwicklung und Anwendung entsprechender Messinstrumente eingebunden. Kurz vor dem Durchbruch steht ein Gerät, das mikrobiologische Informationen in Echtzeit liefert. Bei diesem Online-Durchflusszytometer handelt es sich um eine Weiterentwicklung des bewährten Laborgeräts zur Zellzahlbestimmung im Wasser. Erste Testmessungen mit dem neuen Gerät zeigen erfreuliche Resultate und bestätigen das Potenzial zur Anwendung in der kontinuierlichen Prozessüberwachung.

Diese Entwicklung wird vor allem den Erwartungen der Konsumentinnen und Konsumenten an ein einwandfreies und streng kontrolliertes Produkt gerecht.

4.4 Elektrizitätswerk

4.4.1 Aufgaben

Das ewz entwickelt sich vom klassischen Stromproduzenten und -versorger zunehmend zum national tätigen Energie- und Kommunikationsdienstleister. Vor dem Hintergrund der teilweisen Marktöffnung und der sinkenden Strommarktpreise werden Dienstleistungen rund um Energie und Kommunikation immer wichtiger. Das ewz baut deshalb landesweit ökologisch und ökonomisch sinnvolle Energieversorgungsanlagen für einzelne Gebäude sowie Wärmeverbände für Quartiere oder Gemeinden. Weiter unterstützt es national tätige Unternehmen dabei, elektrische Anlagen und Energieverteilungen auf allen Spannungsebenen zu bauen und zu betreiben. Das ewz hat zudem einen Leistungsauftrag zum Bau des Glasfasernetzes ewz.zürinet und bietet individuelle Telecom-Lösungen für Unternehmen an. In diesen Tätigkeitsfeldern sieht das ewz weiteres Potenzial, um zum führenden Unternehmen mit wegweisenden Energie- und Kommunikationslösungen zu werden.

Das Unternehmen beliefert rund 220 000 Kundinnen und Kunden mit Strom, hauptsächlich in der Stadt Zürich und im Kanton Graubünden. Dabei vereint das ewz Produktion, Transport und Verteilung von Strom unter einem Dach. Zu den eigenen Kraftwerken zählen Wasserkraftwerke sowie Wind- und Solarstromanlagen. Das Ziel ist eine nachhaltige Energieversorgung gemäss der 2000-Watt-Gesellschaft, deshalb setzt das ewz auf eine Stromproduktion aus erneuerbaren Energiequellen. Ausserdem kümmert es sich um die öffentliche Beleuchtung und 340 öffentliche Uhren.

4.4.2 Jahresschwerpunkte

Das Jahr 2015 stand im Zeichen des Wandels. Die politischen Diskussionen um die Energiestrategie 2050 schreiten im Eidgenössischen Parlament voran, und die Auswirkungen der teilweisen Marktöffnung sowie die anhaltend tiefen Strommarktpreise prägen die Energiebranche. Bereits mussten verschiedene Energieversorgungsunternehmen ihre Anteile an Kraftwerken verkaufen, um liquide Mittel zu erhalten, und manche haben Mitarbeitende entlassen oder Löhne gekürzt. Das ewz konnte dank internen Kostensenkungen und einer Plafohnierung von Investitionen und Stellen bisher auf solche Massnahmen verzichten.

Für die Energiestrategie 2050 befindet sich das ewz heute bereits auf einem guten Weg. Dies hat das diesjährige Benchmarking in den Bereichen Energieeffizienz und erneuerbare Energien des Bundesamts für Energie gezeigt. Der Vergleich von 62 Energieversorgern bestätigt die Rolle des ewz als führendes Deutschschweizer Unternehmen in Sachen Nachhaltigkeit und Energieeffizienz. Das ewz hat sich gegenüber dem letzten Jahr in der Gesamtwertung gesteigert. Es erreicht mehr als 80 Prozent der im Benchmarking gesteckten Ziele. Verbesserungspotenzial gibt es bei der Ökologisierung der Fahrzeugflotte und beim Gewässerschutz – hier liegt die Verfügung des Kantons Graubünden für die Sanierung der Wasserfassungen in Mittelbünden noch nicht vor. In diesen Bereichen wird sich das ewz in Zukunft noch stärker engagieren.

Neues Rechtskleid für das ewz beantragt

Als städtische Verwaltungsabteilung wird es für das ewz immer schwieriger, sich als Dienstleister in der Energie- und

Telekommunikationsbranche zu behaupten. Um dem ewz gleich lange Spiesse wie der Konkurrenz zu verschaffen, hat der Stadtrat dem Gemeinderat die Umwandlung des ewz in eine öffentlich-rechtliche Anstalt beantragt.

Das vorgeschlagene Modell erlaubt eine klare Trennung zwischen politisch-strategischen Entscheidungen, für die weiterhin der Stadtrat oder der Gemeinderat zuständig ist, und den unternehmerischen Entscheidungen, für die ein Verwaltungsrat verantwortlich zeichnet, dessen Mitglieder über die nötigen technischen, betriebswirtschaftlichen und juristischen Kenntnisse verfügen. Dadurch verkürzen sich die Wege für unternehmerische Entscheidungen, und die Unterlagen zur Entscheidungsfindung bleiben vertraulich. Auch wird angesichts der gestiegenen Marktrisiken die Aufsicht über das Unternehmen verstärkt. Darüber hinaus kann das ewz einfacher Kooperationen eingehen, was vor allem im Hinblick auf die Rekonzessionierung der Wasserkraftwerke im Kanton Graubünden von Bedeutung ist.

Für die ewz-Mitarbeitenden ändert sich gegenüber der heutigen Situation nichts, denn sie bleiben weiterhin nach dem städtischen Personalrecht angestellt. Die Stadt Zürich bleibt weiterhin alleinige Eigentümerin des ewz und erhält auch in Zukunft eine jährliche Abgabe. Die gegenwärtigen Reserven des ewz in der Höhe von rund einer Milliarde Franken erhöhen das Eigenkapital der Stadt um den entsprechenden Wert.

Die Umformung des ewz in eine öffentlich-rechtliche Anstalt bedingt eine Änderung der Gemeindeordnung. Dementsprechend werden die Stimmberechtigten der Stadt Zürich das letzte Wort haben.

Verpflichtung zu neuen Werten

Neben den Organisationsstrukturen sind auch die Unternehmenskultur und ein starker Auftritt unter der Marke ewz wichtig für eine erfolgreiche Zukunft. Unter dem neuen Markenversprechen «Engagiert in die Zukunft» hat sich das ewz daher folgenden Werten verpflichtet: nachhaltig, visionär, engagiert und einfach. Dienstleistungen und Produkte sollen einfach genutzt werden können, die Energielösungen nachhaltig und visionär sein und die Herausforderungen engagiert angepackt werden.

Mit einem neuen visuellen Auftritt macht das ewz das Markenversprechen und seine Positionierung als das führende Unternehmen mit wegweisenden Energie- und Kommunikationslösungen seit November sichtbar. Die seit über fünfzehn Jahren verwendeten Logo-Farben Grün, Orange, Gelb und Blau werden von einem blauen Schriftzug mit grünblauem Balken abgelöst. Das alte Logo wird nach und nach ersetzt. Auf den gleichen Zeitpunkt hat das ewz seinen Internetauftritt (www.ewz.ch) neu lanciert. Neben einem zeitgemässen Design stand die Anpassung der Inhalte an die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden im Zentrum. Die technische Lösung wurde in enger Zusammenarbeit mit der städtischen Organisation und Informatik konzipiert, die auch das Hosting der neuen Homepage betreibt.

4.4.3 Energieproduktion

Wasserkraft

Gute Nachrichten gab es im Juni für Ökostrom-Kundinnen und -Kunden. Das ewz-Kraftwerk Castasegna erhielt die *nature-made-star*-Zertifizierung und produziert neu 100 Prozent Ökostrom. Nun fliesst zwischen Löbbia und Vicosoprano ganzjährig Wasser im Bachbett der Maira. Die installierte

Maschinenleistung von 100 Megawatt bleibt dieselbe, aber das Kraftwerk produziert aufgrund der höheren Restwassermenge weniger Energie. Statt rund 260 Gigawattstunden erneuerbarer Strom pro Jahr werden 230 Gigawattstunden Ökostrom produziert. Die neue Menge entspricht dem Jahresverbrauch von 65 700 durchschnittlichen Haushalten. Castasegna ist damit in Bezug auf die installierte Leistung das mit Abstand grösste *naturemade-star*-zertifizierte Kraftwerk in der Schweiz. Leider stellt das ewz in Bezug auf den Absatz des Ökostroms eine Sättigung des Marktes fest. Es wird immer schwieriger, den Anteil an verkauftem Ökostrom weiter zu erhöhen.

Mit der Erhöhung der Restwassermenge über die gesetzlichen Vorschriften hinaus wird die Maira zwischen Löbbia und Vicosoprano stark aufgewertet. So können sich wieder Bachforellen und Kleinstlebewesen im und am Wasser ansiedeln, was das Mikroklima verbessert und zur Artenvielfalt beiträgt.

Pro verkaufte Kilowattstunde Energie aus dem zertifizierten Kraftwerk speist das ewz einen Rappen in seinen *naturemade-star*-Fonds ein. Dieses Geld fliesst in Renaturierungsprojekte bei Gewässern. Dank dem Ökostrom aus dem Kraftwerk Castasegna rechnet das ewz mit rund 2,3 Millionen Franken, die jährlich zusätzlich in den Fonds fließen und den zur Verfügung stehenden Betrag verdoppeln.

Eines der Projekte, die der Fonds unterstützt hat, ist der im Juni eingeweihte Chly Rhy im aargauischen Rietheim. Der Kanton Aargau hat gemeinsam mit Pro Natura, dem ewz und der Gemeinde Rietheim das Herzstück des Auenschutzparks am Rhein umfassend renaturiert. Die Aue Chly Rhy ist von internationaler Bedeutung, da das Gebiet an einem der wenigen frei fließenden Abschnitte des Rheins liegt. Mit der Öffnung des Seitenarms Chly Rhy wurden 1,5 Kilometer Fließgewässer geschaffen. Ausserdem sind Stillgewässer, Riedwiesen, Weichholzauen sowie Kies- und Sandbänke entstanden. Auf neuen Spazierwegen und an zwei Aussichtspunkten hat die Bevölkerung Einblick in die Bereiche, die der Natur vorbehalten sind, und kann unter anderem Eisvögel und Biber beobachten. Die Baukosten betragen 9,4 Millionen Franken; davon stammen 1,5 Millionen Franken aus dem *naturemade-star*-Fonds des ewz.

Gesamterneuerung ewz-Wasserkraftwerk Tinizong

Das Kraftwerk Tinizong wurde während dreier Jahre bei laufendem Betrieb erneuert. Das ewz investierte insgesamt 62 Millionen Franken, um alle Anlagen in den Kraftwerken Tinizong und Tiefencastel Ost zu erneuern. Dabei wurde die Energieeffizienz des Gebäudes verbessert, die Heizung ersetzt und neue Transformatoren installiert. Tinizong speist rund 200 Gigawattstunden pro Jahr ins Netz ein, was dem Verbrauch von etwa 57 000 durchschnittlichen Haushalten entspricht. Nach Abschluss der Arbeiten konnte die Bevölkerung das Kraftwerk an einem Tag der offenen Tür besichtigen.

Im Zuge der Gesamterneuerung hat das ewz auch das Besichtigungskonzept überarbeitet und speziell auf Familien ausgerichtet. Neu werden Erlebnisrundgänge zum Thema «100 % erneuerbar: Stromproduktion aus Wasserkraft» angeboten. Dabei werden den Gästen die Betriebsabläufe spielerisch näher gebracht, um sie für erneuerbare Energien und sparsamen Stromverbrauch zu sensibilisieren.

Kraftwerkprojekt Adont

Die Einwohnerinnen und Einwohner von Riom-Parsonz, Salouf und Cunter haben kurz vor Jahresende an Gemeindeversammlungen entschieden, dass das ewz ein Kleinwasserkraftwerk am Adont, einem Seitenbach der Julia, bauen darf. Nach Genehmigung des Kantons kann das geplante Kraftwerk voraussichtlich ab 2020 jährlich rund 11 Gigawattstunden Energie produzieren. Die Investitionen belaufen sich auf rund 20 Millionen Franken.

Wasserkraftwerk Letten produziert Solarstrom

Die erste Solaranlage auf einem ewz-Wasserkraftwerk wurde kürzlich beim Letten in Betrieb genommen. Der Solarstrom vom Dach des Kraftwerks wird direkt im ewz-Betriebsgebäude Oerlikon genutzt.

Windenergie

Das ewz hat erstmals einen Windpark in Schweden erworben. Das Land verfügt nach Frankreich über das grösste Windpotenzial in Europa. Das Windparkportfolio Atlantic umfasst die südschwedischen Windparks Alered, Mungseröd, Ramsnäs und Skalleberg. Die vier Parks befinden sich auf Erhöhungen in bewaldeten Gebieten und profitieren von unterschiedlichen Windverhältnissen. Die insgesamt 29 Windturbinen mit einer Leistung von je 60 Megawatt produzieren pro Jahr rund 170 Gigawattstunden Strom. Das entspricht etwa 6 Prozent des gesamten Stromverbrauchs der Stadt Zürich. Hauptabnehmer des produzierten Stroms ist das finnische Rechenzentrum von Google.

Eine Premiere gab es auch an der Nordsee. Zum ersten Mal hatte sich das ewz an einem Offshore-Windpark, also einem Windpark im Meer, beteiligt. Im August produzierten nun erstmals alle achtzig Windturbinen Strom, und der Park wurde im September offiziell eingeweiht. Mit einer Bauzeit von nur etwa siebzehn Monaten ist Butendiek der am schnellsten errichtete Offshore-Windpark. Dessen installierte Leistung beträgt 288 Megawatt. Mit der Beteiligung von 4,9 Prozent beträgt der ewz-Anteil an der jährlichen Stromproduktion etwa 62 Gigawattstunden. Dies entspricht dem durchschnittlichen Stromverbrauch von rund 17 700 Haushalten.



Windpark Butendiek. (Bild: wpt)

Energiebeschaffung

Kraftwerksanlagen mit physischer Stromübernahme	2015 GWh	Anteil in %	2014 GWh	Anteil in %	Veränd. in %
---	----------	-------------	----------	-------------	--------------

1. Erzeugung in eigenen Werken

Kraftwerke an der Limmat					
Letten	22,0	0,4	23,4	0,4	-6,1
Höngg	7,7	0,1	8,5	0,2	-10,2
Wettingen	128,8	2,4	137,9	2,5	-6,5
Kraftwerke Mittelbünden					
Tinizong inkl. Nandro	229,0	4,2	237,0	4,2	-3,4
Tiefencastel-Ost	173,6	3,2	157,9	2,8	10,0
Tiefencastel-West	73,8	1,3	112,8	2,0	-34,6
Sils und Dotierturbine Solis	103,5	1,9	121,9	2,2	-15,1
Rothenbrunnen	198,0	3,6	228,7	4,1	-13,4
Solis	18,0	0,3	27,5	0,5	-34,5
Bergeller Kraftwerke					
Castasegna	254,9	4,7	355,4	6,4	-28,3
Bondo	18,9	0,3	21,1	0,4	-10,3
Löbbia (Albigna)	111,2	2,0	154,2	2,8	-27,9
Löbbia (Forno und Plancanin)	41,1	0,8	48,0	0,9	-14,4
Lizun	19,6	0,4	21,4	0,4	-8,4
Windenergie, Windpark Dörnte (D) ¹	-	-	14,8	0,3	-
ewz.solarzüri	0,2	0,0	1,3	0,0	-88,5
Brennstoffzelle Zürich	1,3	0,0	1,3	0,0	-2,4
Total 1	1401,4	25,6	1673,0	29,9	-16,2

2. Erzeugung in Partnerwerken

Hydraulische Werke					
AG Kraftwerk Wägital	70,1	1,3	58,5	1,0	19,8
Kraftwerke Oberhasli AG	411,3	7,5	352,9	6,3	16,5
Blenio Kraftwerke AG	192,2	3,5	181,6	3,3	5,8
Kraftwerke Hinterrhein AG	317,1	5,8	330,5	5,9	-4,1
Zwischentotal hydraulische Werke	990,7	18,1	923,5	16,5	7,3
Kernkraftwerke					
AG für Kernenergiebeteiligungen	1051,4	19,2	1057,1	18,9	-0,5
Kernkraftwerk Gösgen-Däniken AG	1196,9	21,9	1203,1	21,5	-0,5
Zwischensumme Kernkraftwerke	2248,3	41,1	2260,2	40,5	-0,5
Total 2	3239,0	59,2	3183,8	57,0	1,7

¹ bis April 2014 wurde die physische Energie inkl. ökologischem Mehrwert von ewz übernommen. Ab Mai 2014 wird die Energie an ein lokales Fördersystem verkauft (vgl. folgende Seite).

Energiebeschaffung

Kraftwerksanlagen mit physischer Stromübernahme	2015 GWh	Anteil in %	2014 GWh	Anteil in %	Veränd. in %
---	----------	-------------	----------	-------------	--------------

3. Erzeugung Dritter

Anlagen erneuerbare Energien					
Wasserkraft	202,7	3,7	230,2	4,1	-11,9
Photovoltaik (inkl. Solarstrombörse)	19,0	0,3	16,9	0,3	12,2
Windenergie	6,7	0,1	6,0	0,1	10,7
Biomasse (Biogas/Klärgas)	16,5	0,3	15,1	0,3	9,1
Brennstoffzelle	0,0	0,0	-	-	-
Anlagen nicht erneuerbare Energien					
Gas/Diesel	0,8	0,0	0,8	0,0	-2,5
Abfälle, Kehrriechtverbrennungsanlagen	94,4	1,7	125,0	2,2	-24,4
Total 3	340,1	6,2	394,0	7,1	-13,7
Total 1 bis 3	4'980,5	91,0	5'250,8	94,0	-5,1

Kraftwerksanlagen ohne physische Stromübernahme*	2015 GWh	Anteil in %	2014 GWh	Anteil in %	Veränd. in %
--	----------	-------------	----------	-------------	--------------

Anlagen erneuerbare Energien

Wasserkraft					
Maggia Kraftwerke AG	157,4	2,9	179,3	3,2	-12,2
Windenergie					
Windpark Crussow (DE)	9,7	0,2	9,0	0,2	7,5
Windpark Schermen (DE)	34,0	0,6	30,7	0,5	10,7
Windpark Dörmte (DE) ¹	34,3	0,6	17,2	0,3	99,0
Windpark Vogelsberg (DE)	14,0	0,3	11,3	0,2	24,1
Windpark Kleinbrembach (DE)	23,6	0,4	19,1	0,3	23,9
Windpark Hog Jæren (NO)	51,3	0,9	52,6	0,9	-2,4
Windpark Epinette (F)	36,8	0,7	12,4	0,2	196,0
Windpark Atlantic (S)	93,9	1,7	-	-	-
Windpark Butendiek (Offshore)	34,1	0,6	-	-	-
Solarthermie					
Kraftwerk Puerto Errado 2 (E)	3,6	0,1	4,1	0,1	-11,9
Total	492,8	9,0	335,8	6,0	46,8

Total Energieerzeugung mit und ohne physische Stromübernahme

Total	5473,4	100,0	5586,6	100,0	-2,0
--------------	---------------	--------------	---------------	--------------	-------------

* Hinweise:

- Maggia Kraftwerke:

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

- Besitzverhältnisse der Windparks und Solarthermie-Kraft:

- Die Windparks in Deutschland und Frankreich 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.

- Das Windparkportfolio Atlantic besteht aus vier Windparks. Die ewz Deutschland GmbH ist mit 51% an der ewz Atlantic Sverige AB beteiligt.

- Beim Windpark Butendiek ist ewz über die ewz Deutschland GmbH indirekt mit 4,9% an der Projektgesellschaft OWP Butendiek GmbH & Co. KG beteiligt.

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

Gezeigt werden bei allen obenerwähnten Positionen die Energiemengen analog zur Beteiligungshöhe.

¹ Beim Windpark Dörmte wird im Jahr 2014 nur die Einspeisemenge Mai bis Dezember gezeigt. Zuvor wurde die physische Energie inkl. ökologischem Mehrwert von ewz übernommen

(siehe Seite 303; 1. Erzeugung aus eig. Werken; Pos. Windenergie).

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

Energiehandel

	2015 GWh	Anteil in %	2014 GWh	Anteil in %	Veränd. in %
1. Energiebeschaffung					
Bezug aus eigenen Werken	1 401,4	20,7	1 671,7	27,3	-16,2
Bezug aus Partnerwerken	3 239,0	47,8	3 183,8	52,0	1,7
Bezug von Dritten	340,1	5,0	394,0	6,4	-13,7
Handel	1 793,9	26,5	876,2	14,3	104,7
Total	6 774,4	100,0	6 125,7	100,0	10,6
2. Energieabgabe					
Zürich ¹	2 751,5	40,6	2 791,7	45,6	-1,4
Mittelbüden ¹	105,5	1,6	116,2	1,9	-9,3
Bergell ¹	0,5	0,0	0,6	0,0	-1,9
Wiederverkäufer und Dritte	1 001,0	14,8	838,5	13,7	19,4
Abgabe Speicherpumpen	170,7	2,5	151,8	2,5	12,5
Handel	2 745,1	40,5	2 226,9	36,3	23,3
Total	6 774,4	100,0	6 125,7	100,0	10,6

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

4.4.4 Verteilnetze

Anfang Januar hat das ewz seine Übertragungsnetzanlagen (380/220 Kilovolt) offiziell der Swissgrid übergeben. Die Übergabe hätte bereits Anfang 2013 erfolgen sollen, aber der Stadtrat war mit der damaligen Bewertung des Netzes durch Swissgrid nicht einverstanden. Swissgrid hatte den Wert der Anlagen von 278 Millionen Franken auf 107 Millionen Franken reduziert. Das ewz ging bis vor Bundesgericht, damit sein Netz nach den gleichen Grundsätzen bewertet wird wie die Netze der anderen Eigentümer. Der nun per Ende 2013 ermittelte Wert betrug 225 Millionen Franken.

Intelligentes Stromnetz – Smart Grid

Die Energiestrategie 2050, die den Ausbau der Produktion aus erneuerbaren Energien vorsieht, bedingt den Umbau des heutigen Stromnetzes. Das ewz treibt daher den Ausbau des intelligenten Netzes voran. Dazu gehören die Smart Meter, also die intelligenten Stromzähler in den Haushalten. Ebenso wichtig sind das gezielte Steuern von Energieproduktion und -verbrauch sowie deren Speicherung. Nur so können Solar- und Windanlagen optimal genutzt werden, da sie keine regelmässige Stromproduktion aufweisen. Das ewz sammelt deshalb in Affoltern Erfahrungen mit einem intelligenten Netz durch die Verknüpfung zweier Pilotprojekte, einem Batteriespeicher und einem neu entwickelten Steuergerät. Der grösste Lithium-Ionen-Batteriespeicher der Schweiz ist im Gegensatz zu vorhandenen Speichern ähnlicher Grösse ins Gebäude integriert und findet auf wenigen Quadratmetern in einer Tiefgarage Platz. Mit einer Kapazität von 719 Kilowattstunden kann er den Tagesstrombedarf von 75 durchschnittlichen Haushalten abdecken. Der Speicher stimmt die lokale Solarstromproduktion zeitlich auf den Strombedarf des Quartiers ab. Ein intelligentes Mess- und Steuergerät sorgt dafür, dass der Batteriespeicher und zum Beispiel Elektroautos oder Boiler zur passenden Zeit geladen, entladen oder aufgeheizt werden. Das neu

entwickelte Steuergerät wird an verschiedenen Orten im Netz installiert, unter anderem bei den Solarstromanlagen und den Hauszuleitungen, um Stromproduktion und -verbrauch sekundengenau zu messen.

Unterwerk Oerlikon – innovativ und nachhaltig

Ende August konnte das ewz das neue Unterwerk in Oerlikon einweihen. Im Rahmen dieses gemeinsamen Projekts haben das ewz und ABB neuartige gasisolierte Schaltanlagen eingebaut, bei denen weltweit erstmals das üblicherweise eingesetzte Isoliergas Schwefelhexafluorid (SF₆) vollständig durch ein klimafreundlicheres Gas ersetzt wurde. Dies ist ein Meilenstein auf dem Weg zu einer nachhaltigen Energieversorgung und ein Durchbruch in der Schaltanlagentechnik.

Das neue Unterwerk mit Hoch- und Mittelspannungsschaltanlagen wurde unterirdisch gebaut. Die Transformatoren und Schaltanlagen liegen zwei Stockwerke unter der Erdoberfläche. Der Bau in die Tiefe war nur dank platzsparender und innovativer Technik möglich. Das oberirdische Gebäude dient als Netzstützpunkt: Es ist die Basis für die Mitarbeitenden im Netzbau und Unterhalt in der Region Zürich-Nord. Die Anlagen im Versorgungsgebiet werden seit September 2015 schrittweise angeschlossen und die alten Anlagen bis zum Jahr 2018 abgebrochen. Dank des platzsparenden Neubaus kann das ewz der Stadt Zürich ein grosses Areal an bester Lage in Zürich-Nord abtreten. Schutz & Rettung Zürich wird es für eine Wache Zürich-Nord und die zentrale Einsatzlogistik nutzen.

Bei der Bauausschreibung hat das ewz neben der Funktionalität auch Wert auf eine einfache architektonische Lösung gelegt. Zudem sollten die Energieversorgungs-Anlagen für die Bewohnerinnen und Bewohner des neuen Quartiers in Oerlikon sichtbar gemacht werden. Deshalb entstand die Idee eines Guckkastens. In Zusammenarbeit mit der Fachstelle «Kunst und Bau» der Stadt Zürich wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben. Gewonnen hat ihn der Künstler Yves Netzhammer. Seine

Installation «Der gefangene Floh» versieht die Halle mit den Schaltanlagen im Untergeschoss mit Spiegeln, Leuchten, Zeichnungen und Ton. Durch ein grosses Schaufenster an der Nordfassade ist das Werk rund um die Uhr erlebbar.

Erste Schnellladestation mit Kreditkartenzahlung

An der Pfingstweidstrasse und an der Tramstrasse hat das ewz je eine öffentliche Schnellladestation für Elektroautos installiert. Der Akku wird hier in rund dreissig Minuten zu 80 Prozent aufgeladen, und die Stationen können alle drei Steckertypen bedienen. Ausserdem verfügen sie über ein sicheres Zahlungssystem für EC- und Kreditkarten, das vom ewz entwickelt wurde. Bisher war die Zahlung an solchen Ladesäulen nur mit Kundenkarte oder per Handy möglich. Mit einem vollständig geladenen Akku fährt ein durchschnittliches Elektrofahrzeug etwa 150 Kilometer. Eine Ladung mit Ökostrom kostet 15 Franken.



Das neue ewz-Unterwerk Oerlikon. (Bild: Roger Frei, Zürich)

Störungen in den Verteilanlagen der Stadt Zürich	2011	2012	2013	2014	2015
Störungen, verursacht durch Überlastung	1	4	3	5	4
Steuerung	11	7	5	2	5
Armaturen und Anschlüsse	22	21	24	24	22
Materialfehler	3	5	9	8	12
Witterungseinflüsse	1	8	1	5	0
Beschädigung durch Dritte (Handwerkzeuge und Baumaschinen)	53	44	52	48	50
Natur, Tiere	9	2	2	5	5
Wasser, Feuer, Verschmutzung	5	1	1	1	0
Diverses	2	4	2	7	5
Unbekannte Ursache	4	4	7	10	5
Total	111	100	106	115	108

Zuverlässigkeitskennzahlen nach internationalem Standard IEEE. Kundin/Kunde muss im Mittel pro Jahr mit einer Unterbrechungsdauer von acht Minuten (SAIDI) 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

Dank innovativen und nachhaltigen Produkten will das ewz zum führenden Energie- und Kommunikationsunternehmen werden. Dabei soll auch Bewährtes erhalten und weiterentwickelt werden. Dazu gehört vor allem die sichere Versorgung mit erneuerbarer Energie zu attraktiven Preisen.

ewz.solarzüri – weitere Anlagen in Planung

Zu den neueren Entwicklungen gehört das erfolgreiche Beteiligungsmodell ewz.solarzüri. Nachdem die Module der ersten Solarstromanlage auf dem Schulhaus Buchlern im Jahr 2014 bereits nach wenigen Tagen ausverkauft waren, hat das ewz zusätzliche Anlagen auf dem Seewasserwerk Lengg und auf dem Stadtspital Waid erstellt. Inzwischen sind über tausend Kundinnen und Kunden an ewz-Solarstromanlagen in der Stadt Zürich beteiligt, oft in ihrem eigenen Quartier. Eine weitere Anlage auf dem Schulhaus Lachenzelg befindet sich bereits im Bau, und Anlagen auf den Schulhäusern Apfelbaum und Im Gut sind in Planung.

ewz.meinsolar fürs eigene Dach

Dank dem neuen Angebot ewz.meinsolar können nun auch Hauseigentümerinnen und -eigentümer mit geeigneten Dachflächen Solarstrom produzieren und beziehen. Das ewz koordiniert die gesamte Umsetzung einer Solarstromanlage auf dem eigenen Dach – von der Planung über die Installation bis zur Inbetriebnahme. Das ewz will damit das Potenzial nutzen und die Verbreitung dieser Technologie fördern. Die Eigentümerinnen und Eigentümer können so ökologisch wertvollen Strom selber produzieren und ihre Energieversorgung ein Stück weit unabhängig gestalten.

Strompreise

Aufgrund des stetigen Netzausbaus und der höheren Swiss-grid-Tarife musste das ewz für das Jahr 2016 eine Erhöhung der Preiskomponente Netznutzung in der Stadt Zürich ankündigen. Dies erfolgte gemäss den Anforderungen der Elektrizitätskommission, die gesamtschweizerisch die Strompreise überwacht. Die Preiskomponente Energie ändert sich nicht.

Die Erhöhung beträgt für einen Stadtzürcher Durchschnittshaushalt mit vier Personen rund 50 Franken im Jahr. Bei Geschäftskundinnen und -kunden beträgt der Aufschlag etwa 7 Prozent. Darin eingerechnet sind auch die steigenden nationalen Abgaben für die kostendeckende Einspeisevergütung und den Gewässerschutz, die um 0,2 Rappen auf 1,3 Rappen pro Kilowattstunde erhöht werden. Die Kundinnen und Kunden mit Ökostrombezug erhalten jedoch vom ewz weiterhin eine Rückvergütung dieser Zuschläge. In Graubünden bleiben die ewz-Tarife unverändert. Einzig die steigenden nationalen Abgaben werden die Stromrechnung 2016 für Haushalte um fünf bis zehn Franken erhöhen. Ökostromkunden und -kundinnen sind davon wegen der Rückerstattung durch das ewz nicht betroffen.

Energiedienstleistungen

Weil die Energieversorgung verschiedener städtischer Liegenschaften im Gebiet Waid nicht mehr den technischen und ökologischen Anforderungen entspricht, wird das ewz im Auftrag der Immobilien Stadt Zürich und des Stadtspitals Waid einen neuen Wärmeverbund erstellen. Eine Energiezentrale soll das Stadtspital Waid, das Wärmebad und das Pflegezentrum Käferberg sowie das Schulungszentrum Gesundheit via Fernleitungen mit Wärme für Heizung und Warmwasser versorgen. Vorgesehen sind eine Wärmepumpe, eine Holzschnitzelheizung und ein Ölheizkessel zur Deckung der Spitzenlasten. Als Energiequellen für die Wärmepumpe soll die Abwärme der Kälteanlage des Stadtspitals und des Holzheizkessels dienen. 90 Prozent der Wärme wird CO₂-frei und damit klimaneutral erzeugt.

Auch ausserhalb der Stadt Zürich entstehen neue Wärmeverbunde. So hat das ewz zum Beispiel eine Ausschreibung der Gemeinde Cham gewonnen. Mit einer Energiezentrale und einem Fernwärmenetz sollen private und öffentliche Gebäude mit Wärme für Heizung und Warmwasser versorgt werden. Als Energiequelle dient die Abwärme der Holzverarbeitung und der Kläranlage. Die Energiezentrale ist auf einen Absatz von 20360 Megawattstunden pro Jahr ausgelegt. Die Wärmeerzeugung wird zu 85 Prozent CO₂-frei sein.

In Graubünden hat das ewz die Bevölkerung im Mai dazu eingeladen, das neue Holzheizkraftwerk in Ilanz zu besichtigen. Über das Fernwärmenetz versorgt das Kraftwerk rund sechzig lokale Institutionen, Unternehmen und Private mit Wärme. Zum Verbund gehören das Regionalspital Surselva, das Alters- und Pflegeheim, das Pfrundhaus und städtische Gebäude wie Schulhaus und Rathaus. Dank der Nutzung von Holz als Energieträger kann die Wärme zu mindestens 80 Prozent CO₂-neutral und nachhaltig produziert werden. Das Holzheizkraftwerk wird zusätzlich rund 1,8 Gigawattstunden Ökostrom pro Jahr produzieren. Dies entspricht dem Strombedarf von über 500 Haushalten.

Mit den Energiedienstleistungen setzt das ewz auf individuelle Lösungen vor Ort und auf die besten Technologien. Auch bei den bewährten und oft eingesetzten Wärmepumpen ist jedoch noch Entwicklungspotenzial vorhanden. Das ewz hat sich deshalb an einem Forschungsprojekt für eine neuartige Adsorptions-Wärmepumpe beteiligt. IBM Research in Zürich und die Hochschule für Technik Rapperswil leiten das Forschungsprojekt. Sie wollen eine Adsorptions-Wärmepumpe auf den Markt bringen, die nicht durch eine Kompressionspumpe, sondern allein durch Abwärme angetrieben wird. Der Stromverbrauch

Energiedienstleistungen per Ende 2015	
Bewilligte Projekte (Kredite) in Mio. Fr.	456,920
Total Investitionen (netto) in Mio. Fr.	258,442
Total Ertrag 2015 exkl. interner Leistungen in Mio. Fr.	49,99
CO ₂ -Reduktion 2015 in t	40000
Energieverkauf 2015 (Wärme und Kälte) in GWh	289

soll nur noch 10 Prozent desjenigen einer herkömmlichen Wärmepumpe betragen. Das ewz ist ein Industriepartner des Forschungsprojekts und hilft mit, die Praxistauglichkeit der Wärmepumpe zu gewährleisten.

Telecom

Bis zum Jahr 2019 werden mehr als 240000 Haushalte und Unternehmen in der Stadt Zürich mit Glasfasern erschlossen. Per Ende Jahr sind davon bereits rund 175000 Anschlüsse gebaut. Der Ausbau erfolgt plangemäss, und die Kundenzahlen sowie die Marktanteile in den erschlossenen Gebieten entwickeln sich positiv.

Organisation und Informatik der Stadt Zürich setzt in Zukunft ganz auf das Glasfasernetz des ewz. Das Projekt «ZüriNetz 2018» modernisiert die stadteigene Telecom-Infrastruktur, um den höheren Kapazitäts- und Sicherheitsbedürfnissen auch in Zukunft gerecht zu werden. Die Netzwerkstruktur wird vereinfacht und die notwendigen Leitungen neu beim ewz gemietet. Ab 2019, nach Abschluss des Projekts, spart die Stadt dadurch jährlich 4,5 Millionen Franken, was 25 Prozent der heutigen Kosten für die städtische Telecom-Infrastruktur entspricht.

Auch die Schulen der Stadt Zürich profitieren vom neuen Glasfasernetz. 134 Schulhäuser sind unterdessen mit dem modernen Netz verbunden. Das ermöglicht den 28000 Schülerinnen und Schülern sowie den 6000 Lehrpersonen einen schnellen und sicheren Datenaustausch und modernes Lernen. Jede Schule wurde mittels Glasfasern an eines der beiden Rechenzentren der Stadt Zürich angeschlossen. Mit der Glasfasertechnologie können problemlos grosse Datenmengen bewältigt werden. Neben Vorteilen für den Unterricht macht die Anbindung auch betriebliche Optimierungen möglich. Dank der zentralen Datenspeicherung können die Lehrpersonen flexibler, effizienter und ortsunabhängig arbeiten. Zudem lassen sich Klimasteuerung und Zutrittsysteme der Schulhäuser zentral koordinieren, und die Basis für eine Internet-Telefonie ist gelegt.

4.4.6 Stromsparfonds

Der Stromsparfonds förderte mit rund 6,46 Millionen Franken im Wesentlichen Solarstromanlagen (37,8%), effiziente Haushaltgeräte (4,1%), Energieberatungen (7,1%) und Anlagen zur Nutzung der Umweltwärme wie Solarkollektoren und Wärmepumpen (49,5%).

4.4.7 Mitarbeitende

Die diesjährige Informationsveranstaltung für die Mitarbeitenden stand im Zeichen des Wandels. Die Geschäftsleitung präsentierte die neuen Werte und das Markenversprechen. Um eine Unternehmenskultur zu stärken, in der die Mitarbeitenden

bereichsübergreifend zusammenarbeiten, wurde zudem die Du-Kultur eingeführt. Im Herbst informierte der Direktor über die neuen Führungs- und Verhaltenssätze. Diese sollen dabei helfen, die vier Werte «engagiert, visionär, nachhaltig und einfach» im Alltag umzusetzen.

Das ewz will künftig noch systematischer dafür sorgen, fachkundige und kompetente Mitarbeitende am richtigen Ort einzusetzen. Dazu müssen die Vorgesetzten die Fähigkeiten ihrer Mitarbeitenden möglichst gut kennen. Das neue Instrument der Leistungs- und Potenzialmatrix hilft Führungskräften dabei, die Mitarbeitenden einzuschätzen und ihnen geeignete Entwicklungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

Das Entdecken und Weiterentwickeln von Potenzialen ist auch das Ziel des Programms ewz-Young Talents. Im August 2015 startete die dritte Durchführung mit acht Frauen und sechs Männern.

Nicht zuletzt soll auch die Jugend bereits für die Energiewelt begeistert werden. Eine gute Gelegenheit dafür ist der alljährliche nationale Zukunftstag. Das ewz durfte dabei einen neuen Rekord verzeichnen: In Zürich haben 78 Kinder teilgenommen, in Graubünden 8 Kinder.

4.4.8 Finanzielles

Die Gesamtleistung beträgt rund 813,4 Millionen Franken und liegt somit rund 21,9 Millionen Franken oder 2,8% über dem Vorjahreswert. Der Betriebsaufwand erhöhte sich aufgrund höherer Kosten für Energiebeschaffung, Vorliegernetze und Systemdienstleistungen um 81,4 Millionen Franken. Den höheren Energiebeschaffungskosten stehen aber auch höhere Energiemengen gegenüber. Das Betriebsergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und Steuern hat sich gegenüber dem Vorjahr um 59,5 Millionen Franken oder 27,6% verschlechtert. Die anhaltend sinkenden Energiemarktpreise und die gleichzeitige Verteuerung der Kernenergieaufwände sind der Haupt-

grund für die negative Entwicklung. Die Abschreibungen stiegen um 32,6 Millionen Franken. Hauptgrund dafür waren Wertberichtigungen im Zusammenhang mit der veränderten Bauweise im Bereich Telecom und bei der Bewertung der Beteiligungen in Euro. Das ewz ist im Kanton Zürich und auf Bundesebene als Dienstabteilung der Stadt Zürich steuerbefreit. Der ausgewiesene Steueraufwand ist für die interkantonalen Betriebsstätten, welche sich vorwiegend im Kanton Graubünden befinden. Das Nettoergebnis sank um 232,2 Millionen Franken auf 68,3 Millionen Franken. Im Vorjahr wurde das Ergebnis durch Auflösung von Rückstellungen stark positiv beeinflusst. Die umsatzbezogene Ablieferung an die Stadtkasse beträgt 60 Millionen Franken.

Das ewz investierte erneut über 139,2 Millionen Franken in Anlagen und Beteiligungen. Neben Investitionen in die Netzanlagen und konventionellen Energieproduktionsanlagen hat das ewz auch hohe Beträge für den Ausbau des Glasfasernetzes in der Stadt Zürich, für erneuerbare Energien und Anlagen des Geschäftsfelds Energiedienstleistungen aufgewendet. Die Summe der Rückstellungen für Marktrisiken und US-Leasing umfasst die möglichen Aufwendungen für Bezugsverträge und die Wertunsicherheit bei den Sachanlagen ohne Monopolschutz.

Die Kernkraftwerksbeteiligungsgesellschaften vollzogen im Jahr 2015 einen Methodenwechsel bei der Bilanzierung der Stilllegungs- und Entsorgungsfonds in ihren Büchern. Dadurch erübrigen sich diesbezügliche Rückstellungen beim ewz.

Der Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit sank um 16,3 Millionen Franken. Sämtliche Finanzierungstätigkeit wird über die Stadt Zürich abgewickelt. Das ewz hat dafür ein Kontokorrent mit der Stadtrechnung. Der Saldo des Kontokorrents stieg gegenüber dem Vorjahr um 68,5 Millionen Franken. Hauptgrund dafür waren die Darlehensrückzahlungen der Swissgrid AG im Umfang von 78 Millionen Franken.

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

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) sieht für die VBZ 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. Die VBZ konnten das Zwischenziel für das Jahr 2015 vollumfänglich erreichen und somit eine gute Basis auf dem Weg zum Endziel schaffen. Die Kostenreduktionen sind nachhaltig, und der Kostendeckungsgrad bei den VBZ steigt.

Kulturentwicklung bzw. -umsetzung

Nachdem im Vorjahr Vision, Grundwerte und Spielregeln definiert worden waren, fand im Berichtsjahr die Kulturumsetzung

vor allem in der Linie statt. Die einzelnen Unternehmensbereiche beschäftigten sich in Abteilungs- und Teamworkshops mit den Inhalten und erarbeiteten eine gemeinsame Interpretation. Teilweise wurden Spielregeln im Zielvereinbarungs- und Beurteilungsgespräch verankert.

Zusammenarbeit mit den Personalverbänden

Die Zusammenarbeit mit den Personalverbänden verlief weiterhin konstruktiv. Mit dem 2014 abgeschlossenen Rahmen-GAV sowie vor allem mit der dazugehörigen «Betrieblichen Vereinbarung» konnten viele offene Punkte geregelt werden, was zu einem partnerschaftlichen Verhältnis im Jahr 2015 führte.

Fahrzeugflotte

Die VBZ konnten noch keine neuen Trams bestellen. Der Verkehrsrat des Kantons Zürich hatte die Finanzierung des Trams abgelehnt, das nach der Auswertung der Submission durch die VBZ an erster Stelle stand. Die VBZ rekurrten gegen diesen Entscheid des Verkehrsrats. Der Regierungsrat hiess den Rekurs der VBZ teilweise gut und wies das Geschäft zur Neuaburteilung an den ZVV zurück. ZVV und VBZ sollen ein gemeinsames Gutachten ausarbeiten lassen, das dem Verkehrsrat als Entscheidungshilfe dienen soll.

Ende Jahr konnten die VBZ vier neue Mercedes-Citaro-Gelenkbusse in Betrieb nehmen, wodurch sich deren Anzahl auf 31 Fahrzeuge erhöht. Zudem beschafften sie sechs Autobusse des Typs «MAN Lion's City».

Die Beschaffung von Hybridbussen wurde ausgeschrieben. Die umweltschonenden Fahrzeuge sollen einen ersten Teil der VBZ-Dieselbusflotte ablösen.

Fahrleitungsloser Trolleybus

Das Befahren von Streckenabschnitten ohne Fahrleitung mit Trolleybussen ist so weit entwickelt, dass es im Linienverkehr funktioniert. Nach dem Umbau des Albisriederplatzes fährt der Trolleybus vom Albisrieder- bis zum Hardplatz fahrleitungslos.



Einbügel am Hardplatz. (Bild: VBZ)

Limmattalbahn/Tram Altstetten

Das Ja der Stimmberechtigten zur Limmattalbahn bedeutet für die VBZ, dass sie in einem ersten Schritt die Verlängerung der Linie 2 von Altstetten bis nach Schlieren realisieren. Für den Fahrauftrag der Limmattalbahn haben die VBZ eine Offerte eingereicht.

Tramverbindung Hardbrücke

Der Spatenstich für die Tramverbindung Hardbrücke fand im Mai statt, die Bauarbeiten verlaufen nach Plan. Der Inbetriebnahme auf den Fahrplanwechsel 2017 hin sollte nichts im Wege stehen.

Umbau Bellevue

Das Bellevue hat eine Totalsanierung hinter sich. Alle Gleise sind neu, der Zugang zu den Fahrzeugen ist hindernisfrei gestaltet, und die Haltestellen an der Theater- und der Rämistrasse sind neu überdacht. Die Bauarbeiten gingen termingerecht über die Bühne, und das Umleitungskonzept bewährte sich.

4.5.3 Kennzahlen Fahrgäste und Angebot

	2011	2012	2013	2014	2015
Fahrgäste in Mio. (EinsteigerInnen)	316,20	323,30	325,98	325,36	327,34
Personen-km in Mio.	640,70	646,80	656,67	662,09	667,79
Fahrleistungen VBZ Stadt in Mio. Wagen-km	28,25	28,83	28,90	28,88	28,91
Fahrleistungen VBZ Region in Mio. Wagen-km	2,89	3,17	2,87	3,01	3,00
Fahrleistungen Transportbeauftragte in Mio. Wagen-km	4,06	4,03	4,28	4,33	4,33
Linienlänge Stadtnetz in km	278,0	279,4	279,4	285,6	286,0
Linienlänge Regionalnetz in km	213,4	213,7	214,5	219,6	219,6
Linienlänge Nachtbuslinien in km	179,7	186,3	184,7	182,1	183,3
Schienerfahrzeuge	258	258	258	258	258
Busse (Niederflur)	225 (182)	215 (190)	219 (209)	217 (213)	223 (223)

4.5.4 Nutzen für die Kundschaft

Netz- und Marktentwicklung

Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030»

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

Rosengartentram/Rosengartentunnel

Stadt und Kanton Zürich arbeiteten am Gesamtprojekt Rosengartentram/Rosengartentunnel weiter. Die Vorstudie Albisriederplatz/Hardstrasse ist abgeschlossen. Im Rahmen dieser Studie wurden Platzgestaltung und Verkehrsführung unter Berücksichtigung der Anforderungen des Rosengartentrams evaluiert und festgelegt. Im September erteilte das Bundesamt für Verkehr die erforderliche Ausnahmegenehmigung für die «Steilstrecke» des Rosengartentrams. Die Volksabstimmung für Rosengartentram und Rosengartentunnel ist für das Jahr 2018 geplant, die Inbetriebnahme der Bauwerke zwischen 2030 und 2032.

Tram Affoltern

Die Netzerweiterung Affoltern umfasst eine Tramlinie Richtung Bucheggplatz–Stadtzentrum sowie in einer zweiten Phase eine Tangentiallinie nach Oerlikon, Schwamendingen und Stettbach.

Unter Federführung des TAZ ist seit 2014 eine Machbarkeitsstudie für die Tramlinie in Richtung Stadtzentrum in Arbeit. Schwerpunkt der Studie ist die Ausarbeitung und Gegenüberstellung von Lösungsansätzen für die Schlüsselbereiche Holzerhurd (Wendeschleife), Zehntenhausplatz (Quartierzentrum) und Radiostudio (Anbindung an die bestehende Tramstrecke). Ein Abschluss der Machbarkeitsstudie ist im ersten Quartal 2016 zu erwarten. Darauf folgt die Ausarbeitung eines Vorprojekts unter der Federführung der VBZ.

VBZ-Trolleybusstrategie

Die VBZ planen die Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80. Die Projektierung der erforderlichen Infrastrukturen wurde fortgesetzt, eine Aufnahme ins Agglomerationsprogramm des Bundes ist vorgesehen.

Für die angestrebte Verknüpfung der Trolleybuslinien 31 und 34 wurde die Vorstudie für die Umbauten an Klus- und Hegibachplatz abgeschlossen und das Fahrleitungsprojekt erarbeitet. Das bahnrrechtliche Auflageverfahren ist für 2016 vorgesehen, die Inbetriebnahme auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017.

Projekte im Umkreis des Bahnhofs Oerlikon

Die Umsetzung der ÖV-Projekte im Umkreis des Bahnhofs Oerlikon ging wie geplant voran. Die Bauarbeiten der Gleisanlagen der SBB sind abgeschlossen, die Einweihung der Publikumsanlagen ist auf Dezember 2016 geplant; Quartierverbindung und Personenunterführung Mitte sind auf Kurs. Die Eröffnung des Max-Frisch-Platzes mit Inbetriebnahme der Bushaltestellen ist ebenfalls per Ende 2016 vorgesehen. Die Vorstudie für die Schaffhauserstrasse, Quartieranbindung Ost, Etappe 3b, mit der künftigen Gestaltung und der Verkehrsführung in der Schaffhauserstrasse zwischen Binzmühle- und Dörfli-strasse ist abgeschlossen.

Ausbau der Haltestellen für die Tramverbindung Hardbrücke

Die Bauarbeiten für die Tramverbindung Hardbrücke gehen planmässig voran, so dass im Dezember 2017 erstmals ein Tram fahrplanmässig die Brücke überqueren kann. Die Linie 8 verkehrt dann auf der neuen Strecke von Klusplatz bis Hardturm und zwischen Römerhof und Bellevue neu über den Kreuzplatz statt über das Kunsthaus. Da die Linie 8 künftig mehr Fahrgäste anziehen wird, werden die VBZ längere Tramszüge einsetzen und die Haltestellen entsprechend verlängern. Im Hardturm wird es zudem eine neue Endhaltestelle geben.

Auch die Tramhaltestelle Stauffacher wird umgebaut. Alle Haltepositionen der Linien 2, 3, 9 und 14 in der Badenerstrasse und der Linie 8 in der südlichen Stauffacherstrasse werden verlängert, behindertengerecht ausgebaut und neu gestaltet. Sämtliche Haltekannten erhalten einen wirksamen Wetterschutz. Der Abschluss der Arbeiten ist auf die Eröffnung der Tramverbindung Hardbrücke im Dezember 2017 geplant.

Behindertengerechte Infrastruktur für Tram und Bus

Der behindertengerechte Ausbau der ÖV-Infrastruktur ging weiter. Für die Tramhaltestellen lösten die VBZ weitere Projekte aus. Bei den Bussen wurden Standards für hohe Haltekannten definiert, die auch bei kombinierten Tram/Bus-Haltestellen anwendbar sind.

Attraktivere Buslinie 31

Die VBZ konnten die im Programm «Stadtverkehr 2025» prioritär vorgesehenen Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Trolleybuslinie 31 auf der Achse Hohlstrasse und im Raum Witikon weiter konkretisieren. Für die Busspur auf der Hohlstrasse in Richtung Bahnhof Altstetten verbleiben zwei Varianten, die noch mittels Simulation zu überprüfen sind. In Richtung Hardplatz konnten die Machbarkeit einer elektronischen Busspur im Gegenrichtungsbetrieb sowie mögliche Zeitgewinne von bis zu drei Minuten nachgewiesen werden. Die Umsetzung ist für die zweite Hälfte des Jahres 2017 vorgesehen.

Entwicklungsplanung Hochschulquartier

Die Erschliessung des Hochschulquartiers ist eine zentrale Herausforderung für die Entwicklung im Rahmen des Masterplan 2014. Die vertiefenden Arbeiten der VBZ haben die Grundlage für das Verkehrskonzept sowie die kantonalen Gestaltungspläne gebildet. Dabei ist vorgesehen, die Haltestelle Kantonsschule an den Knoten Gloria-/Rämistrasse zu verschieben, den neuen Haupteingang des Universitätsspital an der Haltestelle Platte besser anzuschliessen sowie mit schrittweise umzusetzenden Rollmaterial- und Taktanpassungen mehr Kapazität auf den Tramlinien 5, 6, 9 und 10 bereitzustellen.

Gebietsplanung Lengg

Im Gebiet Lengg, wo der Neubau des Kinderspitals und der Ausbau der angrenzenden Kliniken geplant sind, treibt der Kanton eine Gebietsplanung voran. Die VBZ werden auf den Zeitpunkt des Neubaus hin die Feinerschliessung mittels Bus anpassen und bei Bedarf zusätzliche Kapazitäten auf der Achse Forchstrasse bereitstellen.

Haltestellenstrategie

Die Haltestellenstrategie enthält Standards für die Dimensionierung von Wartehallen oder für die Ausrüstung mit Sitzbänken

oder mit digitaler Fahrgastinformation. Gestützt darauf rüsteten die VBZ bereits mehr als 20 Haltestellen neu mit Sitzbänken aus. Bis 2018 sind an wichtigen Haltestellen über 20 neue digitale Abfahrtsanzeiger vorgesehen.

Verlängerung der Linie 2 nach Schlieren

Als erste Etappe der Limmattalbahn wird die Linie 2 der VBZ Ende 2019 über den Farbhof hinaus bis nach Schlieren Geissweid verlängert. Damit erhält Schlieren neu eine direkte Tramverbindung zu Lindenplatz, Letzigrund, Albisriederplatz und in die Innenstadt. Dafür verkehrt die Trolleybuslinie 31 künftig ab der Stadtgrenze (Haltestelle Micafil) via Bahnhof Altstetten Richtung Stadtzentrum. Voraussichtlich Ende 2022 wird zusätzlich zur Linie 2 auch die Limmattalbahn auf der Strecke Bahnhof Altstetten–Schlieren–Dietikon–Killwangen verkehren. Diese Angebotsweiterungen erfordern neue Infrastrukturen für Tram und Bus, die von der Limmattalbahn AG in Zusammenarbeit mit den VBZ geplant werden.

Offerte Betrieb Limmattalbahn

Die Kantone Aargau und Zürich haben zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr entschieden, geeignete Transportunternehmungen zu einer Richtofferte für den künftigen Betrieb der Limmattalbahn einzuladen. Offeriert werden mussten die Kosten für die Marktbearbeitung, die Betriebsführung, die Instandhaltung der Fahrzeuge und der Ticketautomaten während zehn Jahren sowie die Initialisierungsarbeiten und die Ausrüstung des Depots und der Haltestellen. Die VBZ haben fristgerecht ein Angebot eingereicht.

Busspur Binzmühlestrasse

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wurde die Buslinie 75 vom Max-Bill-Platz aus via Bahnhof Oerlikon Ost und Sternen Oerlikon nach Schwamendingen verlängert. Die Busse befahren dabei neu den Abschnitt der Binzmühlestrasse zwischen Therese-Giese- und Schaffhauserstrasse. Damit die Busse unbehindert und zuverlässig verkehren können, ist in Fahrtrichtung Schaffhauserstrasse eine separate Busspur geplant. Die Realisierung erfolgt Anfang 2016. Zwischen Therese-Giese- und Jungholzstrasse wurde in der Fahrbahnmitte eine Busspur markiert.

Buswendeschleife Bahnhof Wollishofen

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnhofareals in Wollishofen setzen sich die VBZ für die Errichtung einer Buswendeschleife für die Verlängerung der Linien 70, 184 und 185 zum Bahnhof Wollishofen ein. Da die SBB Eigentümer des Areals sind, müssen die Rahmenbedingungen für die weitere Planung mit den städtischen Dienstabteilungen und den SBB geklärt werden. Zu lösen ist das Problem, dass die Fläche für die Wendeschleife die Nutzfläche für künftige Überbauungen reduziert.

Angebot

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2015 brachte im Marktgebiet der VBZ umfangreiche Änderungen mit sich. In der Stadt Zürich lagen die Schwerpunkte der Angebotsverbesserungen in Affoltern, Seebach, Oerlikon und Schwamendingen sowie in Altstetten, Wiedikon und Wipkingen. In der Region Limmattal wurden die Fahrpläne auf die neuen S-Bahn-Linien ausgerichtet, und im Glattal wurden die Linien systematisiert sowie mit neuen Nummern versehen.

Bessere Erschliessung des Gebiets Unteraffoltern

Die Linie 62 wurde von Unteraffoltern nach Waidhof verlängert. Damit erhält das Gebiet Waidhof häufigere Busabfahrten und eine direkte Anbindung an Oerlikon. Die Fahrpläne der Linien 61 und 62 wurden an die neuen Barrierenöffnungszeiten in Affoltern angepasst. Die Linie 37 fährt neu auf der Strecke ETH-Hönggerberg–Bahnhof Affoltern. Die Nachtlinie N1 endet neu in Zürich-Affoltern statt in Regensdorf. In der einen halben Stunde fährt der Bus ab Zehntenhausplatz entlang der Linie 32 nach Holzerhurd, in der anderen halben Stunde ab Zehntenhausplatz entlang der Linie 62 nach Waidhof.

Direkt von Seebach nach Schwamendingen

Die Linie 75 wurde nach Schwamendingen verlängert und bedient neu den Bahnhof Oerlikon Ost sowie den Sternen Oerlikon. Nach Schwamendingen folgt die Linie 75 der heutigen Linie 61. Neuer Umsteigepunkt zur S-Bahn ist die Haltestelle Bahnhof Oerlikon Ost. Schwamendingen und Seebach rücken so noch näher zusammen. Die Linien 61 und 62 führen von Sternen Oerlikon nach Schwamendingen neu entlang der heutigen Linie 63 und ersetzen diese vollständig.

Umsteigefrei von Seebach zum Bucheggplatz

Die Linie 29 ist an der Glaubtenstrasse neu mit der Linie 40 verbunden. Dadurch gibt es alle 15 Minuten (am Sonntag alle 20 Minuten) durchgehende Fahrten von Seebach bis zum Bucheggplatz, mit regelmässigen Anschlüssen am Bucheggplatz auf die weiterführenden Linien. Der Abschnitt Seebach–Glaubtenstrasse ist während der Hauptverkehrszeiten alle 7½ Minuten bedient.

Bessere Anbindung von Dunkelhölzli und Grünau

Die Linie 78 wurde während der Hauptverkehrszeiten zum 7½-Minuten-Takt verdichtet. Damit erhalten die Einwohnerinnen und Einwohner der Gebiete Dunkelhölzli und Grünau doppelt so viele Fahrgelegenheiten Richtung Zentrum Altstetten sowie Anschluss an alle Abfahrten der Linien 2, 4, 17 und 31. Der komplizierte Verbundbetrieb der Linien 35 und 78 wurde aufgehoben. Der Fahrplan der Linie 67 wurde in den Nebenverkehrszeiten auf einen 15-Minuten-Takt reduziert, dafür verkehrt die Linie 67 neu bis zum Bahnhof Wiedikon. Dort erhalten die Fahrgäste von Albisrieden und Wiedikon gute Anschlüsse an die S-Bahnen am linken Zürichseeufer sowie nach Zürich Nord.

Neue Tangentiallinie 83 von Altstetten zum Milchbuck

Mit der neuen Linie 83 ist Altstetten während der Hauptverkehrszeiten direkt mit dem Bahnhof Hardbrücke und dem Milchbuck verbunden. Die Linie 83 ersetzt die Linien 71 und 95. Durch diese Tangentiallinie entstehen bequeme und schnelle Verbindungen im innerstädtischen Bereich wie auch zu Zielen im Einzugsbereich der S-Bahn. Die Entlastungswirkung auf die Linie 89 ist immer noch gegeben, jene auf die Linien 33 und 72 hat sich verstärkt. Die Fahrgäste profitieren von einer besseren Verteilung der Reisenden auf die drei Linien über die Hardbrücke.

Mehr Platz in den Bussen der Linien 70 und 89

Die Linie 89 wird zwischen Altstetten und Sihlcity neu ganztags im 7½-Minuten-Takt bedient. Die Fahrgäste profitieren

von regelmässigen Anschlüssen an die anderen städtischen Linien. Zudem ist geplant, die Linien 70 und 89 im Rahmen der kommenden Fahrzeugneubeschaffung auf Gelenkbusse umzustellen.

Erschliessung der Binz im städtischen Takt

Die Linie 76 wird neu im städtischen Takt und abends länger bedient; tagsüber im 15-Minuten-Takt und während der Hauptverkehrszeiten im 7½-Minuten-Takt, samstags im 30-Minuten-Takt. Dadurch entstehen an den Kreuzungspunkten mit den anderen städtischen Linien sowie am Bahnhof Wiedikon

systematische Umsteigemöglichkeiten. Leider wurden die Übergänge auf die SZU etwas länger.

Bessere Vernetzung der Nachtlinien

Die Linie N8 verkehrt ab Bahnhof Hardbrücke neu bis Albisriederplatz. Am Hardplatz bestehen Anschlüsse an die Linie N2 nach Schlieren und Bellevue. Am Albisriederplatz bestehen Anschlüsse an die Linie N14 nach Uitikon und Bellevue. Ab Bellevue findet eine zusätzliche Fahrt um 3.19 Uhr Richtung Albisriederplatz statt. Beim Bahnhof Hardbrücke hält der Bus neu an der Haltestelle der Linien 33 und 72.

Produkte und Dienstleistungen

	2011	2012	2013	2014	2015
Ticketumsatz total in Mio. Fr.	217,6	216,3	229,9	228,8	237,8
davon VBZ-Ticketeries	74,2	74,0	70,5	65,2	60,2
davon ZVV-Contact	62,4	63,5	68,7	71,1	77,8
Kundenkontakte bei ZVV-Contact	154 719	164 974	158 641	167 902	156 330
davon Kundenreaktionen	7 027	8 678	10 349	10 840	12 383
Fundbüro: abgegebene Fundgegenstände	29 507	31 717	32 513	31 754	33 829
VBZ Traffic Media, Umsatz in Mio. Fr.	12,3	14,6	15,3	14,6	15,4
VBZ-Extrafahrten, Umsatz in Mio. Fr.	3,7	2,9	2,9	2,2	1,5

Verkauf und Dienstleistungen für den Zürcher Verkehrsverbund ZVV

Die VBZ verkaufen das komplette Sortiment des ZVV und des angrenzenden Z-Pass-Gebiets, aber auch einen grossen Teil des nationalen Ticketsortiments.

Im Jahr 2015 haben die VBZ mit dem Verkauf von Fahrausweisen einen Umsatz von 237,8 Millionen Franken erzielt. Dies entspricht einer Zunahme von 4 % gegenüber dem Vorjahr. Der Trend geht immer stärker in Richtung Selbstbedienung. Über die Billettautomaten wurden 6 % mehr Tickets abgesetzt. Ebenfalls stark zugenommen hat der Umsatz im Distanzverkauf bei ZVV-Contact, welcher an 365 Tagen im Jahr möglich ist. Hier ist der Umsatz um 10 % auf 78,29 Millionen Franken gestiegen. Die Beratungsstellen konzentrieren sich je länger, je mehr auf Beratungs- und «Service après-vente»-Leistungen, wie beispielsweise Rückerstattungen oder die Nachkontrolle vergessener Abos. Im Zuge der optischen Auffrischung der Beratungsstellen war im Jahr 2015 das Bellevue an der Reihe.

Traffic Media

Entgegen dem allgemeinen negativen Trend bei der Verkehrsmittelwerbung verzeichneten die VBZ ein Wachstum von 2,54 % gegenüber dem Vorjahr. Aufgrund der hohen Nachfrage und des marktfähigen Preis-Leistungs-Verhältnisses konnten die Angebotspreise leicht erhöht werden.

Weiterhin erfolgreich verläuft die kommerzielle Nutzung der fünf Cobra-Aussenflächen. Bei den Trams insgesamt verzeichnen die VBZ eine Auslastung von über 75 %. Freie Kapazitäten bestehen hingegen bei den Bussen. Trotz intensiver Kommunikation in diesem Bereich wird Zürich in erster Linie als Tramstadt wahrgenommen.

Die Produkte im Innenbereich (Hängekartons, Fenstertransparente usw.) sind bei den Fahrgästen und bei den Werbe-

kundinnen und -kunden beliebt. Dadurch erreichten die VBZ eine Auslastung in der Hochsaison (Herbst) von bis zu 98 %.

Die VBZ erwirtschafteten mit der Verkehrsmittelwerbung einen Gesamtumsatz von 15,4 Millionen Franken. Dazu haben der Unternehmensbereich Markt mit 9,8 Millionen Franken und der Unternehmensbereich Infrastruktur vornehmlich mit der Haltestellen-Werbung 5,6 Millionen Franken beigetragen.

Veranstaltungskooperationen

Bei mehr als fünfzig Veranstaltungen oder Veranstaltungsreihen war für die Besucherinnen und Besucher die Anreise mit dem ÖV im Eintrittsticket inbegriffen. Zusätzlich boten zahlreiche Veranstalter den Teilnehmenden die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel während der Veranstaltungsdauer mittels massgeschneiderter ZVV-Spezialkarten an. Viele weitere Firmen erwarben die ZVV-Spezialkarten für ihre spezifischen Bedürfnisse.

Darüber hinaus stellten die VBZ für Grossveranstaltungen wie die «Lange Nacht der Museen» oder «Live at Sunset» ein Zusatzangebot bereit, um dem Publikum die reibungslose An- und Abreise zu ermöglichen.

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

Spezialfahrten

Die verschiedenen Angebote der öffentlichen Spezialfahrten (z. B. Fondue-Tram) sowie die Vermietung von Oldtimer- und Linienfahrzeugen an geschlossene Gruppen festigen das gute Image des öffentlichen Verkehrs und verhelfen den VBZ gleichzeitig zu einem Nebenertrag.

Wegen der umfassenden Revision des Oldtimers «Party-Tram» standen bedeutend geringere Kapazitäten zur Verfügung. Die Angebote im Fondue-, Apéro- und Ticino-Tram erfreuten sich sehr grosser Nachfrage.

Im Bereich Bustransfers und Shuttlebusse ist der Markt hart umkämpft, und der Wettbewerb läuft in erster Linie über den Preis. Dennoch gelingt es den VBZ immer wieder, Kundinnen und Kunden durch Kompetenz zu gewinnen.

Insgesamt weist das Geschäftsfeld Spezialfahrten einen Umsatz von 1,47 Millionen Franken aus.

ZVV-Contact

Im Auftrag des Zürcher Verkehrsverbunds betreiben die VBZ den Kundendienst für alle Verbundpartner. Die Zahl aller Kontakte bei ZVV-Contact betrug 156 330, das heisst 6,9 % weniger als im Vorjahr. 88,57 % aller Anrufe wurden innert fünfzehn Sekunden beantwortet. Auf 98,89 % aller E-Mails folgte innert fünf Stunden eine erste Antwort. Über alle Medien wurden pro Woche durchschnittlich 238 Kundenreaktionen bearbeitet, im ganzen Jahr 12 383. Das entspricht einer Zunahme von 14,23 %. ZVV-Contact verkaufte für rund 78,29 Millionen Franken Abonnemente und Billette, was einer Steigerung von rund 10 % entspricht. Rund 80 % der Kundinnen und Kunden von ZVV-Contact nutzten die Möglichkeit, die Jahres-Netz-Pässe mittels Einzahlungsschein zu bezahlen – Tendenz steigend.



Immer mehr Beratung im Hauptbahnhof. (Bild: VBZ)

Das neue Kundencenter ZVV-Contact Zürich HB

Das Kundencenter ZVV-Contact Zürich HB, das seit Mitte 2014 in Betrieb ist und von den VBZ im Auftrag des ZVV betrieben wird, kann sich nach wie vor als verkaufsstärkste Beratungsstelle behaupten. Die Mitarbeitenden haben den Kulturwechsel vom umsatzorientierten aktiven Verkaufen hin zur beratungsorientierten Gastgeberrolle erfolgreich vollzogen. Die Zahlen der jüngsten Qualitätserhebungen bestätigen das. Die Gesamtfrequenz betrug total 163 103 Kundinnen und Kunden. Davon lösten 137 365 ein Ticket vom Wartesystem, und 133 053 wurden effektiv am Schalter bedient. Die restlichen Besucherinnen und Besucher wurden entweder im Ladenlokal beraten oder haben sich selbst informiert. Der Gesamtumsatz belief sich auf 21,2 Millionen Franken. Mit der Eröffnung der zweiten Teiletappe der Durchmesserlinie am 13. Dezember 2015 wird eine Zunahme der Kundenfrequenz erwartet.

VBZ-Beratungsstellen («Ticketerías»)

In den VBZ-Beratungsstellen hat sich die Gastgeberrolle fest im Alltag verankert. Die Verlagerung beim Verkauf zeigte sich deutlich am erneuten Umsatzrückgang zugunsten der Selbstbedienungskanäle. Negativen Einfluss auf den Umsatz hatten auch die Grossbaustellen Bellevue und Albisriederplatz. Der Gesamtumsatz 2015 betrug 63,9 Millionen Franken.

Fundbüro

Im Berichtsjahr wurden 33 829 Fundgegenstände abgegeben, im Vorjahr waren es 31 754. Davon konnten 53,36 % vermittelt werden. Am Schalter wurden 41 687, am Telefon 18 785 Kundinnen und Kunden betreut. Die Gebühreneinnahmen belaufen sich auf 153 110 Franken (Vorjahr: 145 056). Über 231 843 Franken Fundgeld wurde abgegeben (Vorjahr: 143 135). Die Ehrlichkeit der Finderinnen und Finder wurde mit insgesamt 47 463 Franken belohnt. Auf dem EDV-Tool Easyfind wurden 10 135 Verlustmeldungen deponiert. Die VBZ-Versteigerungen erbrachten Einnahmen von 25 828 Franken. Der Verkauf von Schirmen und Werbeartikel am Schalter ergab Einnahmen von 6473 Franken.

4.5.5 Substanzerhaltung

Gleisbaustellen

Es gab 17 Gleisbaustellen mit 17 Tramsperungen an Wochenenden. Davon waren 9 Reparaturbaustellen. Am Bellevue wurde während den Sommerferien mit einer fünf-wöchigen Trambetriebseinstellung die komplette Gleisanlage erneuert. Im gleichen Zeitraum wurden auch die Haltestellen neu gebaut und der Platz umgestaltet. Am Albisriederplatz wurden ebenfalls die gesamten Gleisanlagen ausgewechselt und der Platz neu gestaltet. In der Birmensdorferstrasse wurden in zwei Etappen die Gleise über längere Strassenabschnitte erneuert.

Auf nachfolgenden grossen Baustellen wurden insgesamt 4837 m Gleise erneuert, 37 Weichen ausgewechselt und 6 Schmieranlagen montiert. Dabei entfallen 19 Weichen, 12 Einfachkreuzungen und 2 Mehrfachkreuzungen alleine auf das Bellevue.

- Depot Irchel, Erneuerung und Einhausung Waschanlage
- Stockerstrasse/Bleicherweg
- Püntstrasse, Tramwendeschleufe Albisrieden
- Hofwiesenstrasse, Kreuzung Berninastrasse
- Birmensdorferstrasse, Aemtl- bis Birmensdorferstrasse 285, 2 Etappen
- Bahnhofquai/Hauptbahnhof
- Albisriederplatz
- Bellevue
- Quaibrücke, Stadthausquai bis Utoquai
- Tessinerplatz
- Central, Central und Bahnhofbrücke
- Limmattalstrasse, Ersatz Weiche 239
- Hottingerstrasse, Freie- bis Asylstrasse
- Bahnhof Tiefenbrunnen, Doppelwendeschleufe
- Zweierplatz
- Badener-/Kasernenstrasse
- Schaffhauserplatz

Wartehallen

Für Gleisbaustellen, Tiefbauprojekte oder private Bauten wurden 10 Wartehallen demontiert, erneuert und nach Ende der Bauarbeiten wieder montiert. Zudem wurden 5 Wartehallen abgebaut und 6 neue erstellt.

Haltestellen

Die VBZ haben den Ausbau des Netzes für den hindernisfreien Zugang zu den Fahrzeugen weiter vorangetrieben. 6 Haltestellen wurden für den stufenfreien Einstieg ausgebaut, darunter die Haltestellen Albisriederplatz, Bellevue, Goldbrunnenplatz und Englischviertelstrasse. Insgesamt ist nun bei 108 Haltestellen ein stufenfreier Einstieg möglich. Bei 35 Haltestellen ist zudem der Einsatz der mobilen Faltrampe ohne Einschränkung gewährleistet.

Albisriederplatz

Der Albisriederplatz ist ein wichtiger, aber auch stark belasteter Verkehrsknoten und stellt eine Drehscheibe für die Nord-Süd- bzw. Ost-West-Achse des öffentlichen Verkehrs dar. Mit dem Ersatz der Gleis- und Fahrleitungsanlagen wurden umfangreiche Tief- und Strassenbauarbeiten durchgeführt. Die Tramhaltekanten sind jetzt auf 43-m-Tramkompositionen ausgerichtet und behindertengerecht gestaltet. Die neu entwickelten VBZ-Wartehallen bieten Durchgänge in der Rückwand für grössere Zirkulationsmöglichkeiten auf den Haltestellen. Der teils zweispurige Kreisverkehr ist auf eine Spur reduziert und zu einem vollwertigen Kreislauf geworden. Das Verkehrsregime ist übersichtlicher gestaltet und die Sicherheit für Zweiradfahrende erhöht.

Als Pilotprojekt testeten die VBZ am Albisriederplatz das fahrleitungslose Befahren des Platzes durch die Trolleybusse.



Grossbaustelle Bellevue erfolgreich gemeistert. (Bild: VBZ)

Diese bügeln sich beim Hardplatz von der Fahrleitung ab und mithilfe eines speziellen Mechanismus beim Albisriederplatz wieder ein. Um die Fehlerquote beim Einbügeln möglichst tief zu halten, haben die VBZ die Ränder so konzipiert, dass der Bus immer gleich in der Haltekante steht. Mit diesem System erübrigen sich diverse kostspielige und unterhaltsintensive Trolleybusweichen und -kreuzungen. Die Erfahrungen am Albisriederplatz fliessen nun in andere Projekte ein, die analog umgesetzt werden sollen.

Bellevue

Die VBZ erneuerten alle Gleise und Anlagen des Bellevueplatzes und der Quaibrücke. Mit dem Umbau des Stadelhoferplatzes und der Theaterstrasse im Jahr 2009 wurden an der Haltekante der Linien 2 und 11 provisorische Kissen im Bereich der dritten Türe erstellt. Im Zuge des aktuellen Projekts wurden alle sechs Tramhaltekanten möglichst lang ausgebaut und somit der autonome Zugang behindertengerecht realisiert. Dies setzte in den Achsen Quaibrücke–Rämistrasse und Theaterstrasse–Limmatquai eine Begradigung der Gleislage voraus. Für den Busverkehr wurde die Einstiegs Haltestelle der Linien 912 und 916 im Utoquai angepasst. Neue Schmieranlagen am Limmatquai und in der Rämistrasse dienen der Lärmreduktion. Die Haltestellen an der Theater- und der Rämistrasse erhielten jeweils eine neue Wartehalle. Dabei handelt es sich um Spezialanfertigungen, im Baustil angelehnt an das Rondell und das benachbarte Dienstgebäude mit der Ticketeria. Die neuen Gebäude bilden mit den bestehenden Bauten optisch eine Einheit.

Tramverbindung Hardbrücke

Im Mai begannen im Bereich der Geroldrampe und am Hardplatz die Bauarbeiten für die Tramverbindung Hardbrücke. Mit der Schliessung der Pfingstweidrampe Anfang November erfolgte die erste Verkehrsumstellung. Die Rampe soll abgebrochen werden. Die Arbeiten verlaufen nach Plan, so dass der Inbetriebnahme im Dezember 2017 nichts im Wege steht.

4.5.6 Finanzen

Der ZW entschädigte die VBZ mit 519'336'561 Franken. Bei einem Betriebsaufwand in der Höhe von 516'452'986 Franken resultierte ein Ertragsüberschuss von 2'883'575 Franken. Davon musste die gesetzliche Reserve (PBG Art. 36, Spätergebnis abgeltungsberechtigter Regionalverkehr) geäuft werden. Das positive Spätergebnis betrug 1'960'501 Franken. Somit wurden 923'074 Franken als Unternehmensgewinn der freien Spezialreserve zugewiesen (Einlage in das Ausgleichskonto der Spezialfinanzierung).

Die Nettoinvestitionen beliefen sich auf 38'670'000 Franken.

5. Parlamentarische Vorstösse

I. Unerledigte Motionen und Postulate

Verzeichnis (Stand 31. Dezember 2015)

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 Erhöhung der Leistung der Kraftwerke Handeck 2 und Innertkirchen 1, liegt eine rechtskräftige Konzession vor. Auch der Gemeinderat der Stadt Zürich hat diesem Projekt im Jahr 2012 zugestimmt. 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. Am 22. Dezember 2015 hat das Berner Verwaltungsgericht entschieden, dass die vom Bundesrat festgelegte Moorschutzgrenze entlang dem Grimselsee und damit die geplante Erhöhung der Mauer am Grimselsee um 23 Meter nicht rechtmässig ist. Entsprechend hat das Verwaltungsgericht die vom Grossen Rat erteilte Konzession aufgehoben. Nach Vorliegen und Analyse der schriftlichen Urteilsbegründung wird der KWO-Verwaltungsrat über das weitere Vorgehen und einen allfälligen Weiterzug ans Bundesgericht entscheiden. 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 rechtsgültigen 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-Angebots 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 selbstständig und unabhängig benützen können. Rund zwei Drittel der S-Bahnhöfe und rund drei Viertel aller Tramhaltestellen erfüllen Ende 2015 die gesetzlichen Vorgaben. Dies bedeutet, dass 108 Tramhaltestellen teilweise oder durchgehend erhöhte Haltekanten haben und an 35 Tramhaltestellen der Einstieg mit dem Rollstuhl mit Hilfe einer Rampe möglich ist. 39 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 Sänfentrams 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. Mit der kommenden Ablösung der Tram 2000 durch die neue Tramgeneration wird schliesslich auch die Tramflotte der VBZ vollständig niederflurig sein.

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 geplant. Die Umsetzung ist im städtischen Bauprogramm für 2018 vorgesehen.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2000/000445	13.09.2000 21.05.2003	Bögler 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 Traminie 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 Millionen Franken für den Bau der Tramverbindung Hardbrücke und Anpassungen des Zugangs zum Bahnhof Hardbrücke sowie einem Objektkredit von 2,67 Millionen Franken 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 Millionen Franken bewilligt. Dagegen wurde das Behördenreferendum ergriffen. Das Zürcher Stimmvolk hat dem Staatsbeitrag am 30. November 2014 mit 66,03% Ja-Stimmen zugestimmt.

Am 28. Mai 2015 erfolgte der Spatenstich zum Bau der neuen Tramverbindung. Alle Arbeiten sind darauf ausgerichtet, dass der Linienbetrieb über die neue Tramverbindung Hardbrücke auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 aufgenommen werden kann.

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).

Das erwähnte Ziel für Fahrzeuge, die gemäss Fahrzeugpolitik kategorisiert sind, wurde 2014 schon erreicht. Im Zuge der Aktualisierung der städtischen Fahrzeugpolitik wird das Ziel für 2020 neu überdacht und nach oben korrigiert. Im Jahr 2015 wurden wieder vermehrt Fahrzeuge mit alternativem Antrieb beschafft; der Bestand konnte von 12,4% (November 2014) auf 14,2% (Stand 8. Dezember 2015) gesteigert werden. Das sind neben Hybridantrieben auch Gas- und reine Elektroantriebe. Von allen bis 8. Dezember 2015 beschafften Fahrzeugen haben 25,3% (im Vorjahr 31%) einen der genannten Antriebe. Nachdem 2014 viele neue, vorwiegend deutsche Fahrzeughersteller den Markt der Elektromobile für durch die Stadt sinnvoll einzusetzende Fahrzeugtypen belebt hatten, hat das Angebot 2015 für die aktuellen städtischen Bedürfnisse keine grosse Ausweitung erfahren. Dies erklärt den leichten prozentualen Rückgang bei den Beschaffungen.

Die Trolleybus-Strategie der VBZ sieht vor, mittelfristig die Autobuslinien 69 und 80 zu elektrifizieren. Die VBZ sind zudem dabei, die Verbrennungsmotoren für die Hilfsantriebe der 1. Serie Trolleybusse durch Traktionsbatterien zu ersetzen. Für das übrige Autobusnetz werden jeweils im Zuge von Ersatzbeschaffungen neue Technologien geprüft. Die ersten sechs Dieselbusse mit Euro6-Motoren sind in Betrieb oder bestellt. Gemäss der ZVW-Strategie 2018–2021 wird die Beschaffung von umweltfreundlichen und energieeffizienten Fahrzeugen wie Trolley- und Hybridbussen, die dem neusten Stand der Technik und dem Einsatzzweck bestmöglich entsprechen, unter Berücksichtigung eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses gefördert. 2015 haben die VBZ ein Submissionsverfahren für eine Serie von Hybridbussen gestartet mit dem Ziel, ein erstes Los von Hybridbussen ab 2017 einsetzen zu können. Bezüglich Quartierbussen wird zurzeit der Einsatz erster Batteriebusse geprüft.

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 als nicht zweckmässig aufgrund der hohen Investitionskosten und der Reisezeitverluste für durchreisende Fahrgäste. Der Kantonsrat hat den Bau abgelehnt, der ZVV erachtet das Gebiet als erschlossen. Der Stadtrat sieht hier keine weiteren Chancen für 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 Fussgängerverbindung Herterbrücke–Hertersteg. 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 Traminie 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 Fussgängerverbindung Herterbrücke–Hertersteg, wurde weiter bearbeitet. Aufgrund hängiger Einsprachen zu Tempo 30 auf der Zurlindenstrasse und damit einhergehender Unwägbarkeiten verzögert sich die weitere Projektierung und somit auch die Realisierung. Der Abschluss der Projektierung soll im Jahr 2016 erfolgen, die Realisierung anschliessend in den Jahren 2018/2019. Die Inbetriebnahme ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2019 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.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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 weiter. Derzeit führen die Industriepartner Weiterentwicklungen und Laborversuche durch.

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 mit einer Länge von rund 16 km 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 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 2018–2021 aufgenommen. Für die Umstellung der Dieselbuslinien 69 und 80 auf Trolleybusbetrieb soll je nach Finanzierbarkeit durch den Bund (Agglomerationsprogramm) und den Kanton eine Kreditvorlage ausgearbeitet werden. Der Baubeginn ist frühestens für 2019 vorgesehen.

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 im Jahr 2015 und in der ersten Hälfte 2016. Die Realisierung ist für 2015 und von Mitte 2016 bis Mitte 2017 geplant.

Das Projekt Haltestelle Stauffacher der Linie 8 wird gegenwärtig noch im Gemeinderat und in der SK PD/V behandelt. Wenn alles planmässig verläuft, wird die Haltestelle im Jahr 2017 der Forderung des Postulats entsprechend umgebaut.

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 Arbeitsgruppe «Elektromobilität» unter der Führung des Tiefbauamts und in Zusammenarbeit mit dem Elektrizitätswerk, dem Fahrzeug-Kompetenzzentrum und dem Energiebeauftragten der Stadt Zürich nimmt sich der Themen rund um die Elektromobilität an. Ein erstes Vorgehenspapier zur Beschaffung und Realisierung von Ladeinfrastruktur innerhalb der Stadt Zürich wurde erarbeitet. Es wird im Februar 2016 der Strategieguppe «Stadtverkehr 2025» (STRB Nr. 283/2014) vorgelegt und dient als Entscheidungsgrundlage für weitere Pilotprojekte.

Im Bereich Ladeinfrastruktur realisierte das Elektrizitätswerk 2015 mit dem Pilotprojekt «EVite» die ersten zwei von fünf geplanten Schnellladestationen in der Stadt Zürich. Zur optimalen Ergänzung dieses Angebots wurde ein EC- und Kreditkarten-Zahlsystem entwickelt. Ziel war es, ein nicht proprietäres Zahlsystem analog den VBZ-Ticketautomaten anbieten zu können. Die noch ausstehenden Stationen werden 2016 realisiert. Weitere Massnahmen zum Thema Ladeinfrastruktur werden im Programm «Stadtverkehr 2025» bestimmt.

Die Energie 360° AG ist an der führenden Informatik-Plattform für das Management von Ladestationen «swisscharge.ch» beteiligt und plant im Rahmen dieser Aktivitäten den Aufbau von vorerst rund zwanzig eigenen Ladestationen im Grossraum Zürich und in der Ostschweiz. Davon wurden 2015 bereits neun Ladestationen realisiert. Die Aktivitäten der Energie 360° AG bezüglich Elektromobilität werden laufend mit dem Elektrizitätswerk koordiniert.

Im Jahr 2015 wurden von den Dienstabteilungen der Stadt Zürich 25,3% Fahrzeuge mit alternativem Antrieb beschafft (2014: 31,0%). Der Bestand wurde von 12,4% (2014) auf 14,2% (2015) erhöht. Nachdem 2014 viele neue, vorwiegend deutsche Fahrzeughersteller den Markt der Elektromobile belebt hatten, war das Angebot 2015 in Bezug auf die Bedürfnisse der Dienstabteilungen der Stadt Zürich weniger attraktiv. Dies erklärt den leichten prozentualen Rückgang bei den Beschaffungen.

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

Um die Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln künftig noch attraktiver zu gestalten, plant der Zoo eine Seilbahn vom Bahnhof Stettbach zum Eingang Masoalshalle. Der kantonale Gestaltungsplan wurde 2011 festgesetzt, 2014 jedoch vom Verwaltungsgericht aufgehoben. 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.

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, dasselbe gilt für 11 Hybridfahrzeuge, die ab April 2017 zum Einsatz kommen, sowie die 2016 neu zur Flotte stossenden 4 Citaro- und 6 MAN-Gelenkbusse.

Nach den positiven Erfahrungen mit Videoüberwachung bei den Gelenk- und Doppelgelenkbussen überlegen sich die VBZ – die Bewilligung durch den ZVV vorausgesetzt –, ob auch in Zukunft neue Standardbusse mit Kameras zur Innenraumüberwachung ausgerüstet werden sollten. Dies betrifft voraussichtlich 17 Fahrzeuge, die ab 2019 im Einsatz stehen werden.

Bei den Trams ist mit den 88 Cobras rund die Hälfte der Flotte mit Videoüberwachung ausgerüstet. Die neue Tramgeneration wird ab Werk mit Videoüberwachung ausgerüstet sein.

Auf eine Nachrüstung bestehender Tram- wie Busfahrzeuge wird aus wirtschaftlichen Gründen verzichtet. Dies betrifft neben dem Tram 2000 (Serie I-III) auch die wenigen noch verbleibenden Dieselbusse.

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 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 weiter. Derzeit führen die Industriepartner Weiterentwicklungen und Laborversuche durch.

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

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie eine Buslinie auf der Route Hauptbahnhof–Breitensteinstrasse/Am Wasser–Frankental–Rüthihof 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 Rüthihof 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 Rüthihof/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 Tüffenwies 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.

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

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 Liniennetzentwicklungsstrategie 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.

Im Januar 2015 wurde vom Stadtrat entschieden, die neue Tramverbindung vom Stadtzentrum über die Wehntalerstrasse nach Affoltern zu führen, während die künftige Tramtangente Nord von Affoltern über Oerlikon und Schwamendingerplatz zum Bahnhof Stettbach geführt wird. Die Machbarkeitsstudie für die Tramlinie in der Wehntalerstrasse ist derzeit in Bearbeitung und wird im ersten Halbjahr 2016 abgeschlossen. Das Vorprojekt für die Tramverbindung nach Affoltern wird unmittelbar danach in Angriff genommen. Die Inbetriebnahme der neuen Tramlinie ist für das Jahr 2023 geplant.

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
--------------------	--------------------------	--

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.»

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 zurückgewiesen, verbunden mit dem Auftrag, eine neue Weisung zur Umsetzung der Motion 2011/292 vorzulegen. Am 18. März 2015 hat der Stadtrat die geforderte neue Weisung innerhalb der gesetzten Frist an den Gemeinderat überwiesen. Am 21. Oktober 2015 hat der Gemeinderat die Abschreibung der Motion beschlossen.

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
--------------------	--------------------------	--

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.

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 zurückgewiesen, verbunden mit dem Auftrag, eine neue Weisung zur Umsetzung der Motion 2011/292 vorzulegen. Am 18. März 2015 hat der Stadtrat die geforderte neue Weisung innerhalb der gesetzten Frist an den Gemeinderat überwiesen. Am 21. Oktober 2015 hat der Gemeinderat die Abschreibung der Motion beschlossen.

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 hälftiger Beteiligung des ZVV
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung mit mindestens hälftiger 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. Am 21. Oktober 2015 wurde die Weisung an den Stadtrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, innert zwölf Monaten, im Einvernehmen mit dem ZVV, eine neue Weisung für die Erarbeitung eines Vorprojekts vorzulegen.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
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 kurzfristig leider abgelehnt hat.

Bezüglich Erschliessung des Spitalgebietes ist unter Federführung des kantonalen Amtes für Raumentwicklung eine Gebietsplanung im Gange. Nebst städtebaulichen und landschaftlichen Fragen werden auch die verkehrlichen Konsequenzen der Weiterentwicklung der ansässigen Gesundheitsinstitutionen aufgezeigt und Stossrichtungen festgelegt. Darin werden die Aufwertung der Tramerschliessung von der Forchstrasse sowie eine Anbindung des Gebiets an die rechtsufrige S-Bahn und die Feinerschliessung mit Bussen innerhalb des Gebiets weiter vertieft.

Ziel ist, bis zur Eröffnung des Kinderspitals im Gebiet Lengg in einer ersten Etappe eine verbesserte Buserschliessung mit neuen Haltestellen und Verknüpfungspunkten zum ÖV-Netz bereitzustellen.

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 zusammen mit dem TAZ zwei Varianten geprüft. Einerseits wurde die Machbarkeit für eine herkömmliche Standard-Wartehalle (Typ Zbinden, analog den baugleichen Wartehallen beim Tram) untersucht. Andererseits wurde eine Vordachlösung am hinter der Haltestelle liegenden Gebäude geprüft. Der Eigentümer der betroffenen Liegenschaft hat jedoch sehr eindeutig und ohne jeglichen Verhandlungsspielraum zu verstehen gegeben, dass diese Lösung für ihn absolut nicht in Frage kommt. Die Standardlösung ist dagegen als relativ einfach umsetzbar eingeschätzt worden.

Die Standardlösung wurde folglich in die Pläne übernommen und das Projekt dem Bundesamt für Verkehr zur Nachgenehmigung im Rahmen der Plan-genehmigung Birmensdorferstrasse eingereicht. Das Fundament für die Wartehalle ist bereits erstellt, die definitive Realisierung des Hochbaus ist für das erste Quartal 2016 geplant.

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.

Der Stadtrat hat in Umsetzung der Motion am 9. Juli 2014 ein neues Reglement über die Organisation der Regionalen Verkehrskonferenz der Gemeinde Zürich erlassen und in der Folge dem Gemeinderat am 19. September 2015 die Abschreibung der Motion beantragt (GR Nr. 2015/308). Das Geschäft ist der SK PD/V zugewiesen.

POS 2013/000098	20.03.2013 11.06.2013	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 2013/000185	22.05.2013 11.06.2014	Fischer Renate und Bürki Martin Bevölkerungsentwicklung im Sihltal, rechtzeitiger Kapazitätsausbau der Sihltalbahn
--------------------	--------------------------	---

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 Taktisicherheit in Spitzenzeiten garantiert ist, einsetzen kann.

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

POS 2013/000235	19.06.2013 03.07.2013	Trevisan Guido und Schönbächler Marcel Zukünftige Tramgeneration, bessere Lesbarkeit der seitlichen Beschriftungen
--------------------	--------------------------	---

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.

Den VBZ sind die Sicht- und Erkennbarkeit der Aussenanzeigen ein wichtiges Anliegen. Daher wurden im Rahmen der Ausschreibungsunterlagen der zukünftigen Tramgeneration entsprechende Mindestgrössen der Linien- und Zielanzeigen definiert. Die eingegangenen Angebote richten sich danach und liegen in der Grössenordnung der Cobra-Anzeigen. Die VBZ haben aber im Detail geprüft, wie die Lesbarkeit im Vergleich zu den Cobra-Anzeigen verbessert werden kann. Das Ergebnis stellt den besten Kompromiss für die Bedürfnisse der Fahrgäste im Innern und ausserhalb der Fahrzeuge dar. Auflösung und Lesbarkeit der Zielanzeige verbessern sich, da neu eine bernsteinfarbene (amber) 32-Pixel-Anzeige (analog den neuen Doppelgelenk-Trolleybussen von Hess) eingesetzt wird. Technologie, Auflösung und Farbgebung der neuen Anzeige wurden bereits im Vorfeld der Beschaffung der Trolleybusse mit den Behindertenverbänden und dem Zürcher Verkehrsverbund (als Finanzierer) abgestimmt und unter verschiedenen Lichtverhältnissen als beste Variante evaluiert. Die Grössendefinition bei der Trambeschaffung wurde ebenfalls vorgängig mit dem Verband der Behindertenorganisationen (vormals BÖV, heute Inclusion Handicap) abgestimmt. Somit erfüllen die Anzeigen die besonderen Anforderungen von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität gemäss Art. 6 Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs. Die Anforderung der seheingeschränkten Fahrgäste besteht aus eher kleineren, hochauflösenden und übersichtlichen Anzeigen auf Augenhöhe, nicht aus grossen Anzeigen, die aus grosser Entfernung lesbar sind. Denn solche Anzeigen können seheingeschränkte Fahrgäste nicht lesen, auch wenn sie sehr gross sind. Die Grössendefinition wurde zudem so gestaltet, dass die seitlichen Linien- und Zielanzeigen in einem Seitenfenster Platz finden, um nicht die Aussicht nach aussen zu verschlechtern. Eine Ausweitung auf zwei Fenster ist denkbar, jedoch aus dem genannten Grund sowie im Hinblick auf die Fahrzeugkonstruktion nicht sinnvoll.

Um den Erkennungswert der Liniennummer hoch zu halten, setzten die VBZ, entgegen dem Branchentrend und dem Kostendruck, weiterhin auf farbige Linienanzeigen. Die beste Lesbarkeit und Farbbeinheit der Linienanzeigen wird zurzeit mit klassischen Rollbändern erreicht. Die Technologie ist jedoch im Wandel und wird immer besser und kostengünstiger (siehe Generalanzeigen der SBB im Hauptbahnhof Zürich). Daher ist es nicht ausgeschlossen, dass bei Inbetriebnahme der neuen Tramfahrzeuge auch elektronische Linienanzeigen zum Einsatz kommen werden. Die VBZ achten bei der Gestaltung von Front und Heck zudem darauf, dass die Linienanzeige analog dem Tram 2000 wieder über der Zielanzeige zu liegen kommt. Dadurch sollte bei beiden Anzeigen eine grössere Gestaltung als beim Cobra möglich sein. Der Einsatz von Rollbändern für die Zielanzeige kommt jedoch aus Gründen der Flexibilität des Einsatzes der Fahrzeuge trotz Kostenvorteilen bei Beschaffung und Unterhalt nicht in Frage (vgl. auch den Bericht zum Postulat GR Nr. 2006/315). Ganz allgemein richten sich die Anforderungen der VBZ nach am Markt verfügbaren, technisch bewährten Fahrzeuglösungen. Darin enthalten sind auch Standardlösungen für die Linien- und Zielanzeigen sowie deren Anordnung und Integration im Fahrzeug. Standard ist eine einfache Montage im Seitenfenster. Viel grössere Anzeigen für Fahrzeuge sind, wenn überhaupt, nur als Sonderlösung erhältlich. Solche Lösungen bergen Risiken für die Entwicklung und die Ersatzteilversorgung, die die VBZ nicht eingehen wollen. Die VBZ halten jedoch stets Ausschau nach technischen Alternativen und sind in Kontakt mit diversen Anzeigenherstellern. In der Fahrzeugausschreibung wurden solche Alternativen von den Anbietern auch abgefragt. Die erhältlichen, bahntauglichen Lösungen sind von der Einbautiefe her jedoch momentan noch viel grösser und würden den Fahrgastraum unnötig beeinträchtigen. Die VBZ werden im Rahmen der laufenden Trambeschaffung weiterhin darauf hinwirken, dass die neuen Trams letztlich das geeignetste Produkt nach dem Stand der Technik enthalten werden.

POS 2013/000252	26.06.2013 11.06.2014	Kälin Simon und Edelmann Andreas Wasserversorgung Zürich, Beitritt zum Netzwerk «Aqua Publica Europea»
--------------------	--------------------------	---

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.

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
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird beauftragt, auf die Verlegung der Tramlinie 2 zum Bahnhof Altstetten zu verzichten.

POS 2014/000185	23.10.2013 11.06.2014	Bürlimann Martin und Bertozzi Roberto Senkung der Umsatzabgabe des ewz an die Stadtkasse
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird gebeten, die Umsatzabgabe des ewz an die Stadtkasse von heute 9 Prozent auf neu 6 Prozent zu senken.

Die Motion Bürlimann Bertozzi wurde in ein Postulat umgewandelt.

Das Thema wird im Zuge der Rechtsformänderung ewz in eine selbstständig rechtliche Anstalt nun bearbeitet und neu geregelt. Im Budget 2015 und im Budget 2016 wurde die Abgabe auf 60 Millionen Franken reduziert, was einer Umsatzabgabe von etwa 8 % entspricht.

POS 2014/000263	27.08.2014 25.03.2015	Käppeli Hans Jörg und Kirstein Andreas Verlegung der Haltestelle der Buslinien 61 und 62 beim Bahnhof Affoltern auf die nördliche Seite der Gleise
--------------------	--------------------------	---

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie für die Buslinien 61 und 62 in Fahrtrichtung Mühlacker bzw. Unteraffoltern/Schwandenholz beim Bahnhof Affoltern die Haltestelle auf die nördliche Seite der Gleise verlegt werden kann.

Gruppe GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2015/000070	11.03.2015 08.07.2015	Nüssli Andrea und Brander Simone Verbesserung der Bus-Anbindung des Rütihofquartiers an die Stadtbahnhöfe Oerlikon und Altstetten
<i>Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, sich beim ZVV einzusetzen, wie die Bus-Anbindungen des Rütihofquartiers an die Stadtbahnhöfe Oerlikon und Altstetten verbessert werden können. Dazu soll insbesondere geprüft werden, wie der Takt der Buslinie 89 am Tag verdichtet und bis Mitternacht und an sieben Wochentagen ausgebaut werden kann.</i>		
POS 2015/000244	08.07.2015 23.09.2015	Käppeli Hans Jörg und Sangines Alan David Limmattalbahn, Vergrößerung des Busvordachs bei der Haltestelle an der Hohlstrasse 561
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie das mit dem Projekt der Limmattalbahn geplante Busvordach bei der Liegenschaft Hohlstrasse 561 für die wartenden Kundinnen und Kunden wesentlich vergrößert werden kann.</i>		
POS 2015/000245	08.07.2015 23.09.2015	Nabholz Ann-Catherine und Steger Heinz Einführung eines ZVV-Netzpasses für Hunde mit einem angemessenen Tarif
<i>Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie er sich beim Zürcher Verkehrsverbund ZVV dahingehend einsetzen kann, dass ein ZVV-Netzpass für Hunde bzw. eine Hunde-Karte mit angemessenem Tarif möglich ist.</i>		
POS 2015/000309	16.09.2015 23.09.2015	Edelmann Andreas und Kunz Markus Zusätzliche Förderangebote für eine effiziente Nutzung von Solarstrom
<i>Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, ob im Rahmen der Verordnung Gemeinwirtschaftliche Leistungen im Rahmen der 2000-Watt-Ziele weitere Förderangebote für effiziente Nutzung von Solarstrom eingerichtet werden können. Dabei sollen insbesondere dezentrale Batterien im Zusammenhang mit Photovoltaik-Anlagen (exkl. Elektro-Mobilität) sowie Smart-Meter im Gebäudebereich gefördert werden.</i>		
POS 2015/000403	11.12.2015 12.12.2015	SP-Fraktion Ausführung der Vorinvestition für das Anschlusswerk und die Leitungen zwischen der ARA Werdhölzli und dem Wärmeverbund Altstetten
<i>Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie er unabhängig von der Rechtsform des Wärmeverbunds die dringenden Vorinvestitionen für das Anschlusswerk und die Leitungen zwischen der ARA Werdhölzli und dem Wärmeverbund Altstetten ausführen kann.</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 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 Quartierserschliessung 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 2001/000007	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, indem der in das System einflussende Verkehr verarbeitet werden kann. Das Konzept beinhaltet folgende Elemente:

- Verlängerung der vorhandenen Busspur auf der Hardbrücke in Fahrrichtung 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 aufgeführten Massnahmen hat der Gemeinderat am 16. April 2014 zugestimmt (GRB Nr. 2014/27).

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

Im September 2015 wurde die Busschleuse Röschibachstrasse in Betrieb genommen, wodurch die durchschnittlichen Fahrzeiten der Linien 33 und 72 auf dem Abschnitt zwischen Escher-Wyss-Platz und Nordstrasse während der Hauptverkehrszeit am Abend um rund 80 Sekunden reduziert werden konnten. Zudem reduzierte sich die Streuung der Fahrzeiten wesentlich, wodurch die Fahrplanstabilität der beiden Linien markant verbessert wurde. Gleichzeitig wurde das Fahrstreifenregime an der Bucheggstrasse im Bereich Guggach- bis Langackerstrasse geändert, wodurch auch die Verkehrssituation in der Zufahrt zum Bucheggplatz markant verbessert wurde.

Die Forderungen des vorliegenden Postulats konnten durch die Umsetzung der beschriebenen Massnahmen erfüllt werden.

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 waren neue Wartehallen und erhöhte, behindertengerechte Haltekanten vorgesehen. Wegen der beschränkten Platzverhältnisse wurde eine Sonderlösung mit Teilerhebungen realisiert: Stadteinwärts wurden die Haltekanten auf einer Länge von rund 24 Metern auf 30 cm erhöht, stadtauswärts auf einer Länge von 31 Metern. Damit wird die Forderung des vorliegenden 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 Quermöglichkeiten 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.

Das Projekt ist nun realisiert und wurde im Oktober 2015 dem Betrieb übergeben.

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 im Zuge der Rekrutierung lassen die VBZ aufgrund einer vom Bundesamt für Verkehr (BAV) für das Fahrpersonal von Trams vorgeschriebenen fahreignungsdiagnostischen Untersuchung feststellen, ob neue Mitarbeitende in der Lage sind, vorausschauend und rücksichtsvoll zu fahren und so Unfälle zu verhüten. Diese Untersuchung wird von den VBZ auf freiwilliger Basis auch für Busfahrerinnen und Busfahrer durchgeführt. Bei dieser fahreignungsdiagnostischen Untersuchung 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 für das gesamte Fahrpersonal der VBZ (Tram und Bus) wird dieses Thema regelmässig angesprochen und weiter vertieft. Das «taktische/vorausschauende Fahren» ist daher auch Bestandteil des Fahrdienstweiterbildungsprogramms 2015/2016. Die Unfallprävention ist nicht nur Thema der jährlich aktualisierten betrieblichen Sicherheitsziele, sondern auch der individuellen Mitarbeitendenziele, der ständigen Dienstaufsicht, der Leistungsbeurteilungen und der Geschäftsprozesse. Hinweisen Dritter, die das Verhalten von VBZ-Fahrdienstmitarbeitenden monieren, wird durch die Vorgesetzten ausnahmslos nachgegangen.

Ziel des vorausschauenden Fahrstils ist es, die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmenden ebenso wie diejenige der Fahrgäste zu gewährleisten: Rund 35 % der bei Tramunfällen verletzten Personen stürzen im Tram, wenn die Wagenführerinnen und -führer, oft wegen des Fehlverhaltens anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, 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 und die VBZ machten deshalb bereits vor ein paar Jahren im Rahmen einer Kampagne auf diesen Umstand aufmerksam. Zudem führten die Stadtpolizei, die Dienstabteilung Verkehr und die VBZ 2013 Sicherheitsschulungen unter dem Motto «Sicher unterwegs» mit Seniorinnen und Senioren durch. Diese fanden grossen Anklang. Im Jahr 2014 haben die Stadtpolizei, die Dienstabteilung Verkehr und die VBZ das Thema «Vortritt Tram» nochmals reaktiviert. Zudem fanden auch 2015 wiederum Präventionskampagnen und Schulungen für Seniorinnen und Senioren statt. Jedes Jahr werden zudem über 2000 Schülerinnen und Schüler u. a. im Ein- und Aussteigen geschult.

POS 2008/000144	26.03.2008 16.04.2008	Mariani Mario und Rabelbauer-Piffner 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 (das Gebiet liegt im Umkreis von 300 Metern zur nächsten ÖV-Haltestelle). Im Dezember 2011 wurden die Betriebszeiten der Buslinie 89 abends und am Sonntag erweitert. Seit Dezember 2015 wird die Linie 89 als Hauptlinie im städtischen Taktraster betrieben (7½-Minuten-Takt tagsüber Montag bis Samstag, 10- oder 15-Minuten-Takt in den Randzeiten und am Sonntag). Im Rahmen der aktuellen Fahrzeugbeschaffung (2017/2018) werden für die Linie neue Gelenkbusse beschafft, um den Fahrgästen der Linie 89 auch während der Hauptverkehrszeiten genügend Kapazität anbieten zu können, wenn die neuen Bewohner eingezogen sind. Zudem wurde die Linie 95 (Altstetten Bahnhof-Flurstrasse) via Albisriederplatz-Bhf. Hardbrücke bis Milchbuck verlängert; sie verkehrt nun unter der neuen Liniennummer 83. Dadurch wurde das Zollfreilager neben dem Bahnhof Altstetten neu auch an den Bahnhof Hardbrücke angebunden, und es wird eine umsteigefreie Direktfahrt nach Zürich-West und in Richtung Zürich-Nord angeboten.

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, bestand ein gewisses Optimierungspotenzial. Mit der Inbetriebnahme der 4. Teilergänzung S-Bahn im Dezember 2015 wurde 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 wurde die Linie 62 bis Waidhof verlängert und der Fahrplan auf die geänderten Barrierenöffnungszeiten abgestimmt. Die Linie 37 bedient seither die Strecke ETH Höggerberg-Bahnhof Affoltern. Die bessere Auslastung der beiden Linien und geringere Wartezeiten an der Barriere bringen klare, auch ökologische Vorteile.

Darüber hinaus suchen die VBZ generell nach Mitteln und Wegen, um den ökologischen Fussabdruck noch weiter zu verkleinern. So haben Tests mit Hybridbussen gezeigt, dass der Treibstoffverbrauch und damit die Emission von Treibhausgasen erheblich gesenkt werden kann. Die VBZ beantragen daher dem ZVW, im Rahmen der aktuellen Fahrzeugbeschaffung (für 2017/2018) eine grössere Serie von Hybridbussen zu beschaffen.

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.

Seit Dezember 2015 ist die verlängerte Linie 67 wie besprochen in Betrieb.

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 Masoalahalle eingeführt werden kann.

Der öffentliche Verkehr ist ein Massentransportmittel. Demnach richtet er sich an die in grosser Zahl regelmässig Reisenden. Primär sind dies die Berufs- und Ausbildungspendlerinnen und -pendler sowie der Einkaufs- und Nutzverkehr. Daneben gibt es den Freizeitverkehr, der primär in den Randzeiten abends und am Wochenende sowie in der Ferienzeit auftritt. Die Nachfrage des Freizeitverkehrs ist insbesondere bei Openair-Angeboten grossen Schwankungen unterworfen. Wetterbedingt treten grössere Kundengruppen gleichzeitig auf, oder es gibt längere Perioden mit geringer Nachfrage. Der öffentliche Verkehr ist mit einem regelmässigen, täglichen Angebot für die Erschliessung rein touristischer Ziele deshalb nur bedingt geeignet. Ein vollautomatisches, bedarfsorientiertes System wie z. B. eine Seilbahn ist da besser geeignet. Es können kurzfristig grosse Kapazitäten bereitgestellt werden, aber sie können bei geringer Nachfrage auch reduziert werden.

Die Grundfunktion der Linie 751 ist die Erschliessung und Anbindung von Gockhausen an den nächstliegenden S-Bahnhof sowie in Richtung Stadt Zürich. Das Angebot der bestehenden Linie 751 vom Bahnhof Stettbach via Gockhausen zur Kirche Fluntern deckt die heutige Nachfrage optimal ab. Die gesetzliche Erschliessungspflicht gemäss dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr ist erfüllt. Eine Umwegfahrt via Zooeingang hätte erhebliche Nachteile für die regelmässigen Benutzerinnen und Benutzer zur Folge. Demgegenüber wäre der Nutzen für die Zoobesucherinnen und -besucher im Vergleich zum siebenminütigen Fussmarsch ab der Haltestelle Zoo/Forrenweid gering. Die Zeitersparnis beträgt vier Minuten.

Ein Expressbus zwischen Bahnhof Stettbach und Zoo wäre eine Komforterschliessung, die über die gesetzliche Grunderschliessung hinausgeht. Es entstünden aufgrund der regelmässigen, täglichen Bedienung erhebliche Mehrkosten gegenüber dem heutigen Fahrplanangebot. Der Nutzen wäre gering, da sich die Fahrzeit von Stettbach bis Zoo nur um weitere zwei Minuten, d. h. von neun auf sieben Minuten reduzieren liesse.

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

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 im 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 zulasten der privaten Liegenschaften erstellt werden. Zwischen Burgwies/Balgrist und Eierbrecht bestehen heute nur Fusswegverbindungen, die für eine Busdurchfahrt ertüchtigt werden müssten.

Aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses wurde auf die Untersuchung alternativer Systeme verzichtet. Grundsätzlich benötigen nicht strassengebundene Systeme ein eigenes Trasse, sei es ebenerdig, unter oder über dem Terrain, mit niveaufreien Kreuzungen zum bestehenden Fussweg- und Strassennetz. Entsprechend aufwendig sind die Investitionen in ein solches System. Ein Coaster-System müsste also fünf Meter über Terrain gebaut 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 -eigentümer mit unverhältnismässigen finanziellen Konsequenzen zur Folge.

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
--------------------	--------------------------	---

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 auszudehnen.

Das VBZ-Netz ist Teil des Verbundgebiets des ZVV. Die Tarifhoheit innerhalb des gesamten ZVV, also auch auf dem VBZ-Netz, liegt damit ausschliesslich beim ZVV. Die Ausdehnung des Geltungsbereichs des «Gleis 7»-Abonnements auf einzelne Tarifzonen des ZVV müsste damit von diesem bewilligt werden. Nach verschiedenen informellen Kontakten haben die VBZ am 27. November 2013 ein formelles Schreiben an die ZVV-Direktion gerichtet. Darin haben sie auf die Forderung des vorliegenden Postulats hingewiesen und um Prüfung des Anliegens gebeten. Leider beantwortete die ZVV-Direktion das Anliegen der VBZ abschlägig. Sie verwies darauf, dass für Jugendliche bereits heute Ermässigungen bestünden. Das «Gleis 7»-Abonnement habe zudem eine schwache Ertragskraft, weshalb bei einer Ausdehnung des Gültigkeitsbereichs mit hohen Ertragsausfällen zu rechnen sei, die bereits 1999 auf 5 Millionen Franken geschätzt wurden und heute deutlich höher lägen. Eine Ausdehnung des Geltungsbereichs werde deshalb vom ZVV abgelehnt. An dieser klaren Haltung des ZVV hat sich bis heute nichts geändert, weshalb die Anliegen des Postulats nicht umgesetzt werden können.

POS 2011/000107	06.04.2011 06.03.2013	Käser Philipp und Luchsinger Martin Einsatz von Hybridbussen auf dem Netz der VBZ
--------------------	--------------------------	--

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die VBZ Hybridbusse der neuesten Generation (wie die kürzlich beschafften Hybridbusse der VBZ 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.

Die VBZ haben in den Jahren 2014 und 2015 verschiedene Busse mit hybriden Antrieben getestet. Dabei hat sich gezeigt, dass gewisse Fahrzeuge gegenüber einem herkömmlichen Dieselbus der neuesten Generation bis zu 25% Treibstoff sparen. In derselben Grössenordnung liegt die Reduktion der CO₂-Emissionen, während die Reduktion der NOX-Emissionen sogar noch grösser ist. Demgegenüber liegen die Investitions- und Unterhaltskosten deutlich über jenen der konventionellen Dieselbusse. Insgesamt stimmen die Ergebnisse der Testphase die VBZ positiv gegenüber dem Einsatz von Hybridfahrzeugen. Hybridbusse der neuesten Generation werden mit einer hohen Wahrscheinlichkeit auf dem VBZ-Netz auch wirtschaftlich mit reinen Dieselbussen mithalten können. Über die langfristige Verfügbarkeit der Fahrzeuge kann im Moment noch keine verbindliche Aussage gemacht werden. Die VBZ sind davon überzeugt, dass der Hybridbus vor allem im innerstädtischen Umfeld als Brückentechnologie zum Batteriebus jetzt serientauglich ist. Auch wenn die Eignung nicht auf jeder Linie gleich gross ist, können die Fahrzeuge doch auf allen Linien eingesetzt werden. Durch die geräuschlose An- und Wegfahrt an den Haltestellen und Lichtsignalen können Lärmemissionen in den sonst hoch belasteten Gebieten erheblich reduziert werden. Die VBZ beantragen deshalb dem ZVV, für die Jahre 2017 und 2018 eine grössere Zahl von Hybridbussen zu beschaffen. Die Ökobilanz eines Hybridbusses ist zwar besser als jene eines konventionellen Dieselbusses. Trotzdem werden weiterhin nicht erneuerbare Energiequellen benötigt, und es werden weiterhin Treibhausgase emittiert, was auch bei Gasbussen der Fall wäre. Deshalb suchen die VBZ nach Mitteln und Wegen, um den ökologischen Fussabdruck noch weiter zu verkleinern und ganz von fossilen Treibstoffen unabhängig zu werden. Nach heutiger Einschätzung liegt die Zukunft in rein elektrischen Antrieben, mit Stromerzeugung durch Wind-, Wasser- und Sonnenkraft.

POS 2013/000218	18.05.2011 12.06.2013	Bürliemann Martin und Hüsey Kurt Einführung von Schnellbussen zwischen den stadtzürcher Aussenquartieren und dem Hauptbahnhof
--------------------	--------------------------	--

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.

Ein Grossteil des Stadtgebiets liegt innerhalb des Einzugsbereichs einer S-Bahn-Station und ist somit direkt mit dem Hauptbahnhof verbunden. Das städtische Verkehrsnetz bindet alle Quartiere ausserhalb des Einzugsbereichs der S-Bahn an den Hauptbahnhof oder den nächstliegenden S-Bahnhof an. Nur das Quartier Witikon ist nicht an einen städtischen Bahnhof angebunden. Im Rahmen des kommenden Fahrplanverfahrens soll dieser Mangel mittels Verlängerung der Linie 31 ab Hegibachplatz nach Witikon behoben werden (Zustimmung des Verkehrsrats vorausgesetzt).

Mit der Anbindung des Siedlungsgebiets an die nächstliegende S-Bahn-Station ist die Erschliessungspflicht gemäss der kantonalen Gesetzgebung erfüllt. Die Distanzen zur nächstliegenden S-Bahn-Station sind in der Regel gering. Kapazitätsprobleme bestehen in den Aussenquartieren der Stadt Zürich kaum. Der durchschnittliche Fahrgast legt im VBZ-Netz eine Strecke von fünf Haltestellen zurück. Dies entspricht etwa 1,7 Kilometern. Der maximale Nutzen für den Fahrgast entsteht also, wenn er diese Strecke ohne Zwischenhalt zurücklegen kann. Dabei kann er die Haltezeit von vier Haltestellen einsparen. Daraus resultiert ein Zeitgewinn von 1-1½ Minuten bei einer Reisezeit von heute rund 5 Minuten. Die Zielgruppe, die von einer Schnellbuslinie profitieren könnte, ist somit deutlich kleiner als bei der Bedienung aller Haltestellen, denn 50% aller Fahrten sind kürzer als fünf Haltestellen.

Eine zusätzliche Schnellbuslinie wäre eine komfortable Ergänzung zum bestehenden Netz. Sie hätte aber erhebliche Mehrkosten zur Folge. Der Zeitgewinn auf den kurzen Reisedistanzen wäre gering. Der Nutzen ist kaum ausgewiesen. Auf längeren Distanzen und im Innenstadtbereich stellen sich erhebliche betriebliche Herausforderungen. Ein Schnellbus ist darauf angewiesen, dass er durch die langsamer verkehrenden Regelkurse nicht behindert wird. Die Platzverhältnisse erlauben in der Regel kein Eigenstrasse und keine Überholmöglichkeiten für Schnellbusse. Die Regelkurse verkehren im Innenstadtbereich (bei überlagerten Linien) im 3¼-Minuten-Takt oder noch dichter. Ein Schnellbus fährt bei diesen Bedingungen schnell auf den Regelkurs auf. Erfahrungen aus Hamburg zeigen, dass die Schnellbusse kaum einen Zeitgewinn erzielen, weil sie auf demselben Trasse wie die Regelkurse verkehren müssen. Unter den gegebenen Umständen ergibt sich ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Deshalb besteht kaum Aussicht auf eine Genehmigung durch den Verkehrsrat.

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

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.

Ein Grossteil des Stadtgebiets liegt innerhalb des Einzugsbereichs einer S-Bahn-Station. Das städtische Verkehrsnetz bindet alle Quartiere ausserhalb des Einzugsbereichs der S-Bahn im städtischen Takt an den Hauptbahnhof oder den nächstliegenden S-Bahnhof an. Nur das Quartier Witikon ist nicht an einen städtischen Bahnhof angebunden. Im Rahmen des kommenden Fahrplanverfahrens soll dieser Mangel mittels Verlängerung der Linie 31 ab Hegibachplatz nach Witikon behoben werden (Zustimmung des Verkehrsrats vorausgesetzt).

Mit der Anbindung des Siedlungsgebiets an die nächstliegende S-Bahn-Station ist die Erschliessungspflicht gemäss der kantonalen Gesetzgebung erfüllt. 99% der Stadtzürcher Bevölkerung sind abends im städtischen Takt (alle 15 Minuten oder häufiger) versorgt. Kapazitätsprobleme bestehen in den Aussenquartieren der Stadt Zürich kaum. Die Anschlüsse sind bestmöglich aufeinander abgestimmt.

Zusätzliche Buslinien oder eine noch dichtere Erschliessung verursachen erhebliche Mehrkosten. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wäre deutlich schlechter. Deshalb besteht kaum Aussicht auf eine Genehmigung durch den Verkehrsrat.

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.

Das Zielvereinbarungs- und Beurteilungsgespräch für die Fahrdienstmitarbeitenden orientiert sich – wie auch für die übrigen Mitarbeitenden der Stadtverwaltung – an den Vorgaben von Art. 141 Ausführungsbestimmungen zum Personalrecht (AS 177.101). Diese Bestimmung hält fest, dass Gegenstand der Beurteilung insbesondere die Arbeitsausführung, die Arbeitsergebnisse, die Selbstständigkeit und das Verhalten, ferner das Erreichen der vereinbarten Ziele sei. An diesen Beurteilungskriterien soll aus Sicht des Stadtrats festgehalten werden, da diese im Grundsatz unbestritten und bewährt sind.

Beim Fahrdienst der VBZ entstanden im Rahmen der Umsetzung dieser Kriterien verschiedentlich Diskussionen. Es wurde unter anderem moniert, dass dem Aspekt der Förderung und Motivation der Mitarbeitenden zu wenig Rechnung getragen werde, wenn sich die Beurteilung zu stark an der Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften im Strassen- und Bahnverkehr orientiere, ergänzt mit den umfangreichen internen betrieblichen Vorschriften, wie Kundendienst oder Einhaltung von internen Abläufen. Entzündet haben sich die Diskussionen auch an der Frage, ob trotz Verletzung von Vorgaben mittels kompensatorischer Massnahmen eine gute Gesamtbeurteilung möglich sein soll.

Die sozialpartnerschaftliche Zusammenarbeit hat in der Zwischenzeit zu einem völlig überarbeiteten und wesentlich gestrafften Qualifikationssystem mit detaillierten Beurteilungskriterien geführt, das im Einvernehmen mit den Personalverbänden per 29. April 2013 in Kraft gesetzt wurde.

Es ist weiterhin so, dass auf die Erfüllung der Vorschriften gepocht wird. Gute oder überdurchschnittliche Leistungen werden aber vermehrt in den Vordergrund gestellt, und sie können auch kleinere «Kratzer» ausbügeln, wenn in der täglichen Arbeit mal etwas schief gelaufen ist. Der Stadtrat und die Personalverbände sind der Meinung, dass nun ein austariertes Beurteilungssystem vorhanden ist, das selbstverständlich nicht in Stein gemeisselt ist. Diskussionen diesbezüglich wird es periodisch wieder geben, sie sind sogar ausdrücklich erwünscht.

Der Fahrdienst arbeitet von dezentralen Depots und Garagen aus. Dort ist eine Gruppe von rund achtzig Mitarbeitenden einem Gruppenleiter oder einer Gruppenleiterin zugeordnet. Diese Gruppen decken ein Bündel von Linien ab, wobei sie nur im Ausnahmefall von Auswärtigen unterstützt werden. Die Gruppenleitenden stehen regelmässig, wenn auch nicht gerade täglich im Kontakt mit den Mitarbeitenden. Sie unterstützen diese nach Kräften und lösen allfällige Probleme wie nötige Dienstabtausche oder den Ersatz im Krankheitsfall. Bei der Fahrzeugübernahme an den Haltestellen oder beim effektiven Führen der Fahrzeuge im Strassenverkehr und im Kontakt mit den Fahrgästen ist das Fahrpersonal weitgehend auf sich gestellt und muss die nötigen Entscheide selbstständig treffen (ausser bei Notfällen oder Störungen, bei denen die Leitstelle oder das Netzpersonal Unterstützung leistet). Eine Gruppenarbeit im herkömmlichen Sinne des Wortes ist kaum möglich und auch nicht nötig.

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.

Mit allen vom grossen Wasserrohrbruch an der Uetlibergstrasse vom 28. März 2013 betroffenen Wohnungsmieterinnen und -mietern konnten für sie zufriedenstellende Entschädigungen vereinbart und ausgezahlt werden. Unter Einhaltung der versicherungsrechtlichen Rahmenbedingungen wurden die Entschädigungen auch ohne Vorliegen entsprechender Belege im Zweifelsfall kulant zugunsten der Geschädigten bemessen. Die Wohnungsmieterinnen und -mieter konnten somit ohne erheblichen finanziellen Schaden wieder in ihre bisherigen Wohnungen oder andernorts einziehen. Alle diesbezüglichen Fälle konnten einvernehmlich geregelt werden und sind abgeschlossen.

