

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 321/2009

Sitzung vom 10. Februar 2010

205. Postulat (Hybridbusse für den ZVV)

Kantonsrat Lars Gubler, Uitikon, Kantonsrätin Ornella Ferro, Uster, und Kantonsrat Matthias Kestenholz, Zürich, haben am 26. Oktober 2009 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, beim Verkehrsrat dahingehend einzuwirken, dass bei den Transportunternehmen des ZVV vermehrt Hybridbusse zum Einsatz kommen.

Begründung:

Im ZVV-Strategiebericht 2011–2014 ist unter 4.5 Umwelt folgendes zu lesen: «Auch Hybridbusse können unter entsprechenden Rahmenbedingungen den Dieselvebrauch senken. Die Entwicklungen bei den alternativen Antriebsformen sind aktiv zu verfolgen.» In seinem Bericht und Antrag zur Vorlage 4568 an den Kantonsrat vom 26. November 2008 schreibt der Regierungsrat zum Einsatz von Gasbussen im öffentlichen Verkehr: «Zu beachten ist (ausserdem), dass sich neben den Gasbussen noch andere alternative Antriebstechniken am Markt durchsetzen: Im Vordergrund stehen zurzeit Hybridbusse, mittelfristig können auch Brennstoffzellenbusse eine Rolle spielen. Dabei ist davon auszugehen, dass sich die alternativen Antriebsformen dem heute sehr effizienten Dieselantrieb bezüglich betrieblicher wie auch finanzieller Gesichtspunkte weiter annähern und in absehbarer Zeit marktfähige Alternativen zur Verfügung stehen werden.»

Zum Einsatz von Gasfahrzeugen in Personenwagenflotten schreibt der Regierungsrat: «Die eingesetzten Hybridfahrzeuge sind im Stadtverkehr besonders energieeffizient und kommen mit einem effektiven durchschnittlichen Verbrauch von unter fünf Litern Benzin aus.» Vergleichsweise tiefe Werte können auch bei Bussen erzielt werden.

Hybridbusse werden im In- und Ausland erfolgreich eingesetzt, und zwar teilweise schon seit mehreren Jahrzehnten (zum Beispiel in Deutschland). Auch in der Stadt Zürich hat man schon Tests mit sogenannten «Doppelgelenk-Hybridbussen» vorgenommen. Mit solchen Fahrzeugen haben die VBZ die Nase im weltweiten Vergleich weit vorne.

Hybridbusse zeichnen sich durch einen tieferen Dieselvebrauch und weniger Emissionen aus. Gerade im «Stop-and-go»-Verkehr in dicht besiedeltem Gebiet bieten sich die Fahrzeuge an. Sie können dabei im Elektromodus betrieben werden, wodurch die Lärm- und Abgasemis-

sionen deutlich reduziert werden können. Dies ist nicht zuletzt ein Gewinn für die Bevölkerung. Und zwar ohne Abstriche bei der Leistungsfähigkeit der Transportsysteme.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Lars Gubler, Uitikon, Ornella Ferro, Uster, und Matthias Kestenholz, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

Der Kantonsrat hat den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) mit Beschluss vom 23. Februar 2009 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung im öffentlichen Personenverkehr beauftragt, die Stärken des öffentlichen Verkehrs zur Gewährleistung einer ökologischen Mobilität zu fördern (Vorlage 4531a). Im dazugehörenden Strategiebericht ZVV wird dazu ausgeführt, dass der ZVV in der Periode 2011 bis 2014 im Busbereich die Entwicklungen bei den alternativen Antriebsformen aktiv verfolgt und dass der Einsatz von Hybridbussen unter entsprechenden Rahmenbedingungen den Dieselverbrauch senken könnte. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass es zwischen der Bereitstellung eines möglichst wirtschaftlichen Angebots, den Bedürfnissen der Fahrgäste und den Umweltaspekten zu Zielkonflikten kommen kann.

Gestützt auf den erwähnten Beschluss des Kantonsrats hat der ZVV die gegenwärtigen Angebote bei den Hybridbussen vertieft untersucht. Die bisher erhältlichen Hybridbusse können in der Regel erst als Prototypen oder Vorserienfahrzeuge bezeichnet werden. Dementsprechend liegen die Kosten der Hybridbusse noch deutlich höher als jene der konventionellen Dieselbusse. Auch ist die Einsatztauglichkeit dieser Hybridbusse noch eingeschränkt und die erreichten Treibstoffeinsparungen sind vielfach ungenügend. Eine sofortige Beschaffung solcher Fahrzeuge wäre daher weder nachhaltig noch wirtschaftlich.

Im November 2009 hat der ZVV bei den Verkehrsbetrieben Zürichsee und Oberland (VZO) und den Verkehrsbetrieben Glattal (VBG) erste Testfahrten mit einem seriennahen Hybridbus durchgeführt. Die Beurteilung dieser Versuche ist noch nicht abgeschlossen. Dennoch konnten erste Erkenntnisse gewonnen werden. Das eingesetzte Fahrzeug hat bezüglich des Treibstoffverbrauchs überzeugt. Unter guten Einsatzbedingungen können beim Dieselverbrauch Einsparungen bis 30% erreicht werden. Das mögliche Einsatzgebiet beschränkt sich aber auf eher flache Gebiete mit kurzen Haltestellenabständen. Nicht geeignet sind Hybridbusse auf Strecken mit längeren Steigungen (beispielsweise

am Pfannenstiel). Trotz der geringeren Treibstoffkosten ist der Hybridbus gegenüber dem Dieselbus insgesamt immer noch teurer. Insbesondere die Anschaffungskosten (etwa +30%) und die Unterhaltskosten (etwa +15%) liegen noch deutlich über jenen eines konventionellen Diesebusses. Aufgrund der ständigen Weiterentwicklung bei den Hybridbussen kann aber damit gerechnet werden, dass verschiedene Anbieter zwischen 2010 und 2012 mit der Herstellung serienreifer Fahrzeuge beginnen werden. Die höheren Kosten beim Hybridbus dürften sich daher dank der Produktionsvorteile bei der Serienherstellung und insbesondere bei steigenden Treibstoffpreisen weiter verringern.

Der ZVV geht davon aus, dass bereits im Verlauf des Jahres 2010 einzelne Fahrzeuge beschafft werden könnten, sofern auch die abschliessende Beurteilung des Versuches positiv ausfällt. Mit diesen Fahrzeugen sollen weitere und vertiefende Erkenntnisse über Verbrauch, Unterhaltskosten, Betriebstauglichkeit und Einsatzbereich gewonnen werden. Diese Erkenntnisse bilden wiederum die Grundlage für eine nachhaltige künftige Beschaffung.

Da die Forderungen des Postulats bereits durch den eingangs erwähnten Auftrag des Kantonsrates abgedeckt werden und der ZVV das Thema aktiv bearbeitet, sieht der Regierungsrat keinen Anlass, beim Verkehrsrat auf einen vermehrten Einsatz von Hybridbussen einzuwirken.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 321/2009 nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi