

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

Sitzung vom 26. April 2017

### **365. Ergänzung des Fahrleitungsnetzes zur Verknüpfung der Trolleybuslinien 31 und 34 (Staatsbeitrag)**

Mit Beschluss vom 15. Februar 2016 legte der Kantonsrat die Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für die Fahrplanjahre 2018–2021 fest (Vorlage 5213a). Gemäss dem erläuternden Bericht (Strategiebericht 2018–2021) wird unter anderem die Umsetzung der Trolleybusstrategie der VBZ im Sinne der ökologischen Weiterentwicklung des Netzes unterstützt.

Heute verkehrt die Trolleybuslinie 31 zwischen dem Hegibachplatz in Zürich und dem Zentrum von Schlieren, die Trolleybuslinie 34 verbindet den Klusplatz in Zürich mit dem Aussenquartier Witikon (Haltestelle Kienastewies). In der Trolleybusstrategie und Netzentwicklungsstrategie 2030 der VBZ sowie in der städtischen Mobilitätsstrategie (Stadtverkehr 2025) ist eine Verknüpfung der beiden Trolleybuslinien 31 und 34 zu einer neuen, durchgängigen Linie 31 enthalten. Mit der geplanten Verknüpfung wird eine direkte Verbindung von Witikon in die Zürcher Innenstadt und zum Hauptbahnhof geschaffen, womit auch einem langjährigen Anliegen der Quartierbevölkerung von Witikon nachgekommen werden kann.

Voraussetzung für die Verknüpfung sind eine Ergänzung des Fahrleitungsnetzes auf dem rund 500 m langen Abschnitt zwischen Klusplatz und Hegibachplatz sowie entsprechende Anpassungen des Strassenraums und der Haltestellen am Hegibach- und Klusplatz.

Für Projektierung und Erstellung der Fahrleitung haben die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) ein Staatsbeitragsgesuch an den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) von 1,5 Mio. Franken gestellt. Der Staatsbeitrag soll aus dem Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsfonds) geleistet werden. Aus dem Verkehrsfonds werden Staatsbeiträge an feste Anlagen gewährt, die in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des ZVV das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern oder verändern (§ 4 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr, PVG; LS 740.1). Die Verknüpfung der beiden Trolleybuslinien 31 und 34 entspricht der erwähnten Strategie 2018–2021 des ZVV und erfüllt somit die gesetzlichen Voraussetzungen.

Die Anpassungen an der Strasse (einschliesslich Haltestellen) übernimmt die Stadt Zürich (Tiefbauamt) als Strasseneigentümerin. Zusammen mit ordentlichen Erneuerungsarbeiten belaufen sich die Kosten dafür auf rund 1,8 Mio. Franken. Die anstehenden Bauarbeiten werden zudem von verschiedenen Werken genutzt, um gleichzeitig ihre in diesem Strassenabschnitt verlegten Werkleitungen auf eigene Kosten zu erneuern. Ihre Aufwendungen belaufen sich auf 0,6 Mio. Franken, die Gesamtkosten aller Beteiligten auf 3,9 Mio. Franken.

Das Fahrleitungsprojekt wurde im vergangenen Jahr abgeschlossen und das Plangenehmigungsverfahren ist eingeleitet. Die Plangenehmigung des Bundesamts für Verkehr wird für den Spätsommer 2017 erwartet. Die Bauarbeiten an Strasse und Fahrleitung sollen anschliessend mit dem Ziel der Inbetriebnahme der durchgehenden Linie 31 auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 ausgeführt werden. Die zeitgerechte Umsetzung dieser Angebotsänderung ist aus Kapazitätsgründen nötig, weil das Angebot auf den Tramlinien 8 und 15 im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Tramverbindung Hardbrücke angepasst wird. Die Tramlinie 15 wendet ab dem Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2017 nicht mehr beim Klusplatz, sondern bereits beim Bahnhof Stadelhofen. Damit verkehren ab diesem Zeitpunkt nur noch zwei statt drei Tramlinien bis zum Klusplatz. Die entsprechende Fahrplanänderung ist Teil der Auflage des Fahrplanverfahrens 2018/2019.

Die Kosten für die Verlängerung der Fahrleitung belaufen sich auf Fr. 1 458 200. Sie umfassen neben den Projektkosten die Vorsteuerkürzung und eine Reserve von 10% für Unvorhergesehenes. Der Staatsbeitrag an die VBZ ist im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan 2017–2020 und im Budget 2017 des Verkehrsfonds berücksichtigt. Die vom Verkehrsfonds getragenen jährlichen Kapitalfolgekosten belaufen sich auf rund Fr. 70 400 (Annuität über 25 Jahre mit Zinssatz 1,5%). Die zusätzlichen Betriebskosten des neuen Busangebots mit der Verlängerung der Linie 31 und der gleichzeitigen Einstellung der Linie 34 belaufen sich gemäss der für das Projekt erstellten Wirtschaftlichkeitsrechnung auf jährlich rund Fr. 250 000. Dieser Mehraufwand dürfte durch die Mehreinnahmen, die mit der Angebotsverbesserung einhergehen, ausgeglichen werden. Die Kostenunterdeckung des ZVV dürfte sich durch diese Linienverknüpfung nicht verändern. Kanton und Gemeinden haben daraus keine höheren Defizitbeiträge an den ZVV zu erwarten.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Den Verkehrsbetrieben Zürich wird für die zur Verknüpfung der Trolleybuslinien 31 und 34 notwendige Ergänzung der Trolleybusfahrlleitung zwischen dem Hegibach- und dem Klusplatz in Zürich ein Staatsbeitrag von höchstens Fr. 1 458 200 als neue Ausgabe zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5920, Verkehrsfonds, zugesichert.

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



Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:

**Husi**