



Bild: ewz

Geschäftsbericht 2008

Departement der Industriellen Betriebe

Inhaltsverzeichnis Geschäftsbericht

Departement der Industriellen Betriebe

1.	Vorwort	273
2.	Legislatorschwerpunkte	274
3.	Kennzahlen Departement der Industriellen Betriebe	275
4.	Departementssekretariat, Fachstellen, Dienstabteilungen	276
4.1	Departementssekretariat	276
4.1.1	Aufgaben	276
4.2	Energiebeauftragter	276
4.3	Wasserversorgung	277
4.3.1	Aufgaben	277
4.3.2	Jahresschwerpunkte	277
4.3.3	Kennzahlen Produktion und Leitungsnetz	277
4.3.4	Personal	278
4.3.5	Arbeitssicherheit und Umwelt	278
4.3.6	Finanzen und Informatik	278
4.3.7	Betrieb	278
4.3.8	Projekte und Bau	279
4.3.9	Qualitätsüberwachung	281
4.3.10	Chinagarten	282
4.4	Elektrizitätswerk	282
4.4.1	Aufgaben	282
4.4.2	Jahresschwerpunkte	282
4.4.3	Marktleistungen	283
4.4.4	Stromproduktion und -handel	286
4.4.5	Netze	288
4.4.6	Personal	291
4.4.7	Finanzielles	291
4.5	Verkehrsbetriebe	292
4.5.1	Aufgaben	292
4.5.2	Jahresschwerpunkte	292
4.5.3	Kennzahlen Fahrgäste und Angebot	292
4.5.4	Unternehmensentwicklung	292
4.5.5	Angebot	294
4.5.6	Einsatz Fahrzeugflotte	298
4.5.7	Substanzerhaltung	298
4.5.8	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer	299
4.5.9	Finanzen	299
5.	Parlamentarische Vorstösse	301

1. Vorwort



Bild: Esther Herzog

«Die Energiezukunft stützt sich auf drei Säulen: Investitionen in erneuerbare Energien, Steigerung der Energieeffizienz und Energiesparen.»

Im Jahr 2008 stand Nachhaltigkeit hoch im Kurs. Die Stimmberechtigten beschlossen mit einem Ja-Anteil von 76%, diese in der Gemeindeverfassung zu verankern – zusammen mit den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft. Die Stadt Zürich will ihre Stromversorgung langfristig umwelt- und klimaverträglich gestalten und die Verträge mit Kernkraftwerken auslaufen lassen.

Für das Departement der Industriellen Betriebe und im Speziellen für das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (ewz) bedeutet dieser Weg eine grosse Herausforderung, auch wenn es in verschiedenen Bereichen bereits in diese Richtung unterwegs ist. Die Energiezukunft stützt sich auf drei Säulen: Investitionen in erneuerbare Energien, Steigerung der Energieeffizienz und Energiesparen. Die erneuerbaren Energien spielten im vergangenen Jahr die Hauptrolle.

Der Rahmenkredit von 200 Mio. Franken für den Bau oder Kauf von Windenergieanlagen bzw. die Beteiligung an Windkraftgesellschaften ist ein erster Schritt, um den Anteil des Ökostroms aus Windenergieanlagen zu erhöhen. Der Gemeinderat hat ihn bereits bewilligt; das letzte Wort haben die Stimmberechtigten. Ausserdem will die Stadt Zürich den Zürcher Untergrund für Geothermie nutzen. Diese liefert CO₂-freie Energie aus dem Erdinneren. Eine Bohrung im Triemli-Quartier soll erste Erkenntnisse darüber bringen, ob der Untergrund der Stadt Zürich für eine zukünftige Nutzung von Erdwärme geeignet ist. Weiterhin auf Erfolgskurs befinden sich die Energiedienstleistungen. Der Gemeinderat hat für dieses Geschäftsfeld bereits den vierten Rahmenkredit gutgeheissen.

Nachhaltigkeit im Bereich der Mobilität setzt einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr voraus. Eine Erweiterung des städtischen Liniennetzes für das aufstrebende Quartier Zürich-West ist im Gang. Im September fand der Spatenstich für die neue Tramverbindung zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten statt. Aber nicht nur innerhalb der Stadt, sondern auch zu den Gemeinden des Glattals entstehen neue Verbindungen. Im Dezember wurde bereits die zweite Etappe der Glattalbahn in Betrieb genommen. Die Stadtzürcher Verkehrsbetriebe (VBZ) erbringen für den neuen Abschnitt die Fahrleistungen mit dem dafür notwendigen Personal und Rollmaterial.

Ein Zeichen in Richtung Nachhaltigkeit setzt schliesslich auch die Wasserversorgung. Sie betreibt ihre Anlagen mit Ökostrom und sucht nach Möglichkeiten, wie sie aus Quellwasserleitungen Energie gewinnen kann. Ferner arbeitet sie an der Revision des Gebührentarifs, bei der die ökologischen Ziele eine hohe Priorität haben. Zusammen mit der Wasserversorgung würde ich die neue Gebührenordnung gerne noch in der laufenden Legislatur unter Dach und Fach bringen.

Stadtrat Andres Türlér

Vorsteher Departement der Industriellen Betriebe

2. Legislatorschwerpunkte

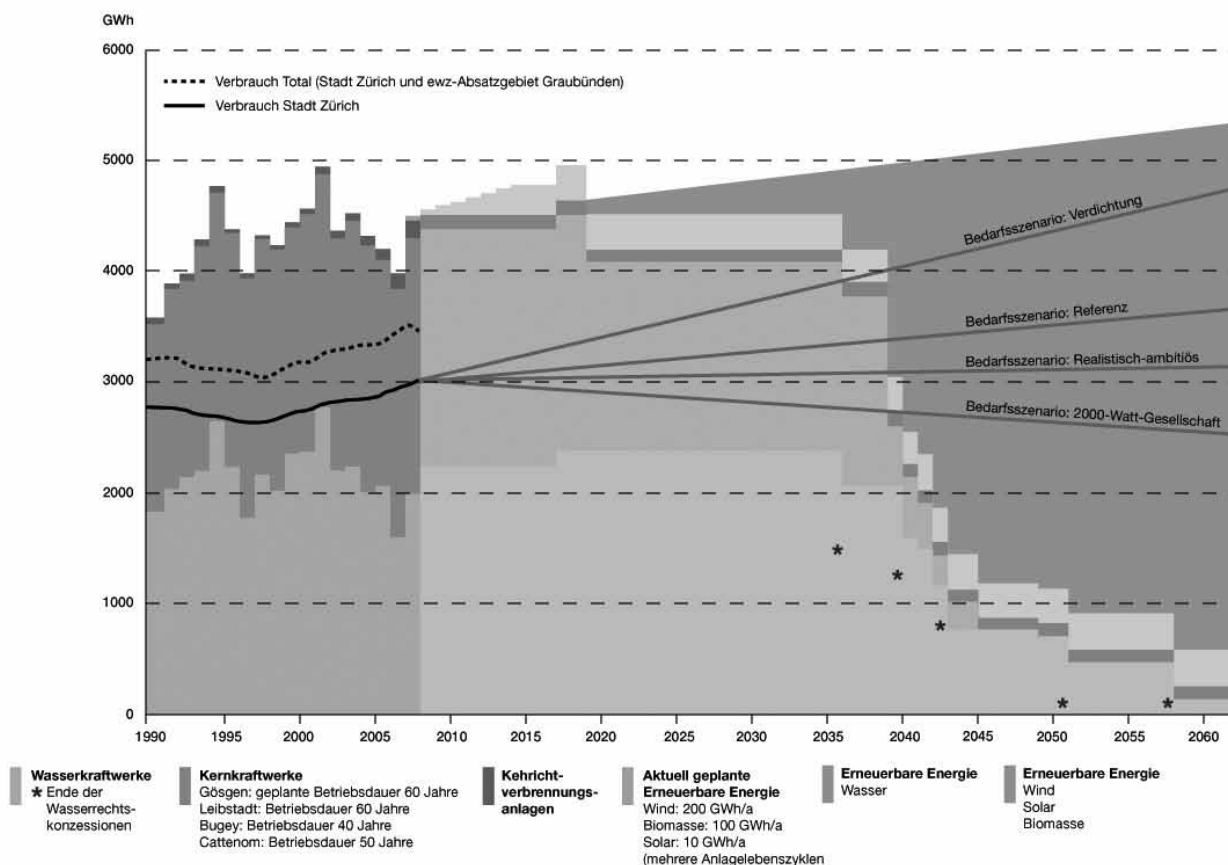
Das Departement der Industriellen Betriebe engagiert sich in erster Linie im Legislatorschwerpunkt 4 (LSP 4), «Nachhaltige Stadt Zürich – auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft». Der Energiebeauftragte ist Leiter des Themenfeldes «Strategie umwelt- und klimaverträgliche und nicht nukleare Energieversorgung». Mit verschiedenen Projektgruppen hat er Beiträge für Szenarien einer 2000-Watt-kompatiblen Energieversorgung für die Stadt Zürich erarbeitet.

In einem Teilprojekt ging es darum, das Konzept für die Umsetzung der 2000-Watt-Gesellschaft weiter zu konkretisieren und inhaltlich mit dem Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein (SIA) abzustimmen. Es resultierte ein methodisches Grundlagenpapier, das sich an einen interessierten Fachkreis richtet. Der Energiebeauftragte hat es bereits an verschiedenen Fachtagungen vorgestellt. Bei energiepolitisch aktiven Gemeinden und Regionen stösst es auf reges Interesse.

Eine weitere Frage lautete, inwiefern verschiedene energiepolitische Optionen geeignet sind, in der Stadt Zürich die 2000-Watt-Ziele zu erreichen. Im Hinblick auf das Energieangebot für die Stadt Zürich überprüfte das Projektteam für verschiedene Energieträger die langfristigen Potentiale der lokal und regional verfügbaren Energien für die Erzeugung von Wärme und Strom.

Ferner hatte der Energiebeauftragte Einsitz im Steuerungsausschuss des ewz-Projektes «Stromzukunft Stadt Zürich». Das ewz ist bereits daran, das Projekt in die Arbeiten der Linienstellen zu integrieren. Als Ergebnis stehen vier Szenarien für mögliche Entwicklungen des Strombedarfs in der Stadt Zürich den heutigen und künftig für ewz denkbaren Produktionsstrategien bis 2060 gegenüber. Mit Hilfe der entwickelten Instrumente kann das ewz künftig die Umsetzungsstrategie laufend mit der aktuellen Entwicklung vergleichen und gegebenenfalls Korrekturmassnahmen einleiten.

Entwicklung Stromversorgung mit erneuerbaren Energien (ohne Geothermie).



3. Kennzahlen Departement der Industriellen Betriebe

	2004	2005	2006	2007	2008
Mitarbeitende (Festangestellte) Total ¹	3 406	3 431	3 454	3 546	3 554
– davon Frauen	505	515	535	561	577
– davon Männer	2 901	2 916	2 919	2 985	2 977
Ø Stellenwert-Äquivalent	3 227.818	3 225.140	3 252.151	3 388.780	3 325.48
Kaderpersonal Total ²	409	426	405	396	386
– davon Frauen	28	35	32	33	39
– davon Männer	381	391	373	363	347
Lernende Total	77	87	92	95	88
– davon Frauen	12	16	21	24	19
– davon Männer	65	71	71	71	69
Mitarbeitende mit Vollzeitstellen (Beschäftigungsgrad 90–100%)					
Total	2 934	2 985	2 998	3 056	3 045
Frauen	284	293	305	317	330
Männer	2 650	2 692	2 693	2 739	2 715
Anteil Frauen in %	9.68%	9.82%	10.17%	10.37%	10.84%
Anteil Männer in %	90.32%	90.18%	89.83%	89.63%	89.16%
Mitarbeitende mit Teilzeitstellen I (Beschäftigungsgrad 50–89%)					
Total	345	338	343	380	407
Frauen	176	175	178	194	202
Männer	169	163	165	186	205
Anteil Frauen in %	51.01%	51.78%	51.90%	51.05%	49.63%
Anteil Männer in %	48.99%	48.22%	48.10%	48.95%	50.37%
Anteil Teilzeitstellen II (Beschäftigungsgrad < 50%)					
Total	127	108	113	110	102
Frauen	45	47	52	50	45
Männer	82	61	61	60	57
Anteil Frauen in %	35.43%	43.52%	46.02%	45.45%	44.12%
Anteil Männer in %	64.57%	56.48%	53.98%	54.55%	55.88%
Personalaufwand	351 161 289	362 074 613	368 984 535	376 159 003	401 336 262
Sachaufwand	430 358 313	473 641 664	528 078 349	487 951 837	543 931 498
Übriger Aufwand	479 640 884	461 582 462	439 087 152	458 670 960	547 917 991
Total	1 261 160 486	1 297 298 739	1 336 150 036	1 322 781 800	1 493 185 751
Bruttoinvestitionen	159 167 148	271 507 774	186 797 466	277 864 464	342 801 126

Definitionen:

¹ In den jeweiligen Zahlen sind die Mitarbeitendenkreise berücksichtigt, die in den gesamtstädtischen Personalkennzahlen im Stadtratsteil (Seite 10) genannt sind. Im Jahr 2008 werden alle Mitarbeitenden mit aktiver Anstellung im Dezember gezählt. Im Jahr 2007 wurden nur jene mit aktiver Anstellung und Lohn im Dezember 2007 gezählt.

² Mitarbeitende mit Vorgesetztenfunktion (ohne Fachkader)

4. Departementssekretariat, Fachstellen, Dienstabteilungen

4.1 Departementssekretariat

4.1.1 Aufgaben

Das Departementssekretariat ist der eigentliche «Konzernstab» des Departementsvorstehers der Industriellen Betriebe. Es unterstützt den zuständigen Stadtrat bei der Vorbereitung und Erledigung der Geschäfte und dient so als Scharnier zwischen der Politik und den technisch orientierten Dienstabteilungen: Wasserversorgung, Elektrizitätswerk, Verkehrsbetriebe.

4.2 Energiebeauftragter

2008 lagen die Schwerpunkte bei folgenden Tätigkeiten:

- inhaltliche und strukturelle Überarbeitung des Masterplans Energie;
- Umsetzung der Massnahmen gemäss Masterplan Energie mit den betroffenen Dienstabteilungen;
- Reaudit des Labels Energiestadt;
- diverse Projekte im Rahmen des Legislatorschwerpunktes «2000-Watt-Gesellschaft».

Am 16. April 2008 hat der Stadtrat den überarbeiteten Masterplan Energie der Stadt Zürich beschlossen. Zum ersten Mal wurden für die Stadt Zürich spezifische quantitative Ziele definiert. Basis hierfür waren computergestützte Modellrechnungen für den Zielhorizont bis 2020. In einzelnen Bereichen wurden zusätzliche Themen mit neuen Akteuren integriert. Mit 17 Dienstabteilungen und Werken, die in den Umsetzungsprozess involviert sind, hat der Energiebeauftragte energiepolitische Massnahmen für 2008 definiert und die Aktivitäten des Vorjahres einem Controlling unterzogen.

Im Frühling 2008 gingen auch die umfangreichen Arbeiten für die vierjährig anstehende Rezertifizierung für das Label Energiestadt über die Bühne. Im Rahmen eines nationalen und internationalen Audits erhielt die Stadt Zürich erneut das Label European Energy Award®gold. Mit 84% der maximal möglichen Punkte liegt sie sowohl im nationalen als auch im internationalen Vergleich derzeit an der Spitze.

Im Rahmen des Legislatorschwerpunktes «2000-Watt-Gesellschaft» zeichnete der Energiebeauftragte für ein methodisches Grundlagenpapier verantwortlich, das interessierten Fachkreisen zur Verfügung gestellt werden soll. Zudem liegen nun die Grundlagen für Instrumente vor, welche die stadinterne Umsetzung der 2000-Watt-Strategie erleichtern sollen. Ferner ist die Basis für ein energiepolitisches Szenario «2000 Watt» für die Stadt Zürich erarbeitet worden, mit dem künftig die Energiereduktionspotentiale und die Möglichkeiten von langfristigen Energieversorgungszenarien abgeschätzt werden sollen. Ausserdem war der Energiebeauftragte an der Ausarbeitung eines Gegenvorschlags des Stadtrates zur Volksinitiative «Umweltschutz konkret» beteiligt.

Der Erfahrungsaustausch wurde national und international weiter intensiviert. Neben dem regelmässigen Informationsaustausch mit der kantonalen Energiefachstelle und den Energiebeauftragten der grossen Städte der Schweiz hat der

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

Energiebeauftragte auch den Kontakt zum Bund gepflegt, und zwar durch seine Mitarbeit im Vorstand des Trägervereins «Energiestadt», durch Einsitz in der Steuergruppe des Programms «EnergieSchweiz» sowie in einer neuen Arbeitsgruppe «Umwelt und Energie» des Schweizerischen Städteverbands. Ziel dieser Engagements ist eine wirkungsvollere Einbringung der städtischen Interessen in der Energiepolitik von Bund und Kanton Zürich. Ferner hat der Energiebeauftragte am im Oktober 2008 beschlossenen Engagement bei der «Eurocities Declaration on Climate Change» und am «Covenant of Mayors» der Europäischen Kommission mitgewirkt.



Übergabe des European Energy Award®gold durch Cornelia Brandes, Präsidentin des Trägervereins, an Stadtrat Andres Türlér. (Bild: Quartierzeitung «Zürich Nord», Roger Suter)

4.3 Wasserversorgung

4.3.1 Aufgaben

Die Wasserversorgung beliefert sämtliche städtischen Hausanschlüsse mit qualitativ einwandfreiem Trinkwasser. Sie ist für den gesamten Prozess von der Gewinnung des Rohwassers über Aufbereitung und Qualitätskontrolle bis zur Verteilung des Wassers im städtischen Leitungsnetz verantwortlich. Sie erstellt, betreibt und unterhält die dazu nötigen Anlagen. Der Bau und der Betrieb der städtischen Brunnen gehören



Das «Zürnwasser» besteht aus 70% Seewasser sowie je 15% Grund- und Quellwasser. Blick in den Langsamfilter im Seewasserwerk Lengg. (Bild: Wasserversorgung)

ebenso zu den Aufgaben wie die Vorkehrungen für die Notwasserversorgung. Ausserdem kontrolliert sie die Erstellung der Wasserinstallationen in Neubauten.

Die Wasserversorgung hat die Versorgungssicherheit mit Trinkwasser in allen Lagen zu gewährleisten. Zusätzlich zur Versorgung der Stadt beliefert sie im Rahmen vertraglicher Verpflichtungen 67 Gemeinden der Region mit Trinkwasser.

4.3.2 Jahresschwerpunkte

Die Gewährleistung der Versorgungssicherheit und der einwandfreien Qualität des Trinkwassers ist eine ständige Herausforderung für die Wasserversorger. Die noch nicht eindeutig einschätzbaren Auswirkungen des Klimawandels sowie zunehmende Belastungen des Rohwassers mit Schadstoffen sind frühzeitig zu beachten. Die meisten laufenden und anstehenden technischen Projekte leisten einen wichtigen Beitrag zur langfristigen Versorgungssicherheit.

Darüber hinaus wurde ein unternehmensweites Risikomanagementsystem aufgebaut und eingeführt, das sämtliche Geschäftsprozesse berücksichtigt. Es beschreibt Aktivitäten wie Identifikation, Bewertung, Überwachung im Umgang mit Risiken sowie die geeigneten Massnahmen zu deren Bewältigung.

4.3.3 Kennzahlen Produktion und Leitungsnetz

Die Kennzahlen zur Produktion und zum Leitungsnetz geben einen Einblick in die Entwicklung der letzten fünf Jahre. Die Ergebnisse von 2008 liegen im Bereich des Vorjahrs. Eindeutige Tendenzen lassen sich nicht erkennen.

Kennzahlen Produktion und Leitungsnetz

	2004	2005	2006	2007	2008
Produktion Seewasser (Mio. m ³)	40.52	43.53	40.27	37.24	40.59
Produktion Grundwasser (Mio. m ³)	8.09	6.21	7.23	7.47	5.15
Produktion Quellwasser (Mio. m ³)	7.94	7.15	7.54	8.11	7.79
Wasserabgabe Stadt (Mio. m ³)	45.54	45.15	44.55	43.10	43.66
Mittlere Tagesabgabe Stadt (m ³)	124 417	123 701	122 051	118 082	119 291
Maximale Tagesabgabe Stadt (m ³)	144 637	154 607	158 521	145 253	146 192
Wasserabgabe Partner (Mio. m ³)	11.01	11.74	10.49	9.72	9.87
Mittlere Tagesabgabe Partner (m ³)	30 089	32 182	28 746	26 640	26 964
Maximale Tagesabgabe Partner (m ³)	46 957	50 431	66 350	38 669	37 193
Mittlerer Tagesverbrauch (Liter pro Person)	341	339	333	319	317
Max. Tagesverbrauch (Liter pro Person)	397	424	432	393	388
Erneuerungsrate Rohrnetz (%)	2.0	2.1	1.95	1.89	1.89
Rohrbrüche	522	578	575	490	526

4.3.4 Personal

Ende 2008 waren 279 Mitarbeitende bei der Wasserversorgung beschäftigt (ohne Lernende und Praktikanten). Die Fluktuation ist weiterhin sehr tief; sie beträgt mit Pensionierungen 5,7%, ohne Pensionierungen 2,9%. Der Anteil Frauen an den Beschäftigten beträgt 17%.

4.3.5 Arbeitssicherheit und Umwelt

Die Sicherheit und der Umweltschutz haben bei der Wasserversorgung Zürich einen hohen Stellenwert und sind in sämtliche Aktivitäten gut integriert, so dass sie zu einer Selbstverständlichkeit geworden sind. Die nachhaltige Entwicklung und eine laufende Verbesserung werden angestrebt.

Die Sicherheits- und Umweltschutz-Organisation sorgt dafür, dass die Risiken analysiert, die nötigen Massnahmen getroffen und die relevanten gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Nicht zuletzt tragen auch alle Mitarbeitenden eine persönliche Verantwortung für Sicherheit und Umweltschutz. Im März wurde das integrierte Managementsystem durch die Zertifizierungsstelle SQS umfassend beurteilt. Neben der Kontrolle der Vorgaben der Norm ISO 9001 für Qualität wurde das System auch erstmals nach der ISO 14001 und der OHSAS 18001 für Umwelt- und Arbeitsschutzsysteme begutachtet. Die Auditoren der SQS bestätigten, dass das prozessorientierte Management-System alle Anforderungen der drei Normen erfüllt.

Die Wasserversorgung Zürich gehört nun zum kleinen Kreis der Unternehmen, die ein integriertes Management-System aufgebaut haben, das zusätzlich die Bereiche Umwelt, Arbeitssicherheit und Gesundheit abdeckt.

Unfälle: Eine Betrachtung des Unfallgeschehens über alle Arbeitsplätze liefert interessante Hinweise zur Wirksamkeit betrieblicher Massnahmen. Die Anzahl gemeldeter Berufsunfälle im Berichtsjahr liegt bei 22 Fällen gegenüber 25 im Vorjahr. Rückblickend betrachtet liegt die Kennzahl im Bereich der Schwankungen vergangener Jahre. Im Freizeitbereich wurden 36 Unfälle registriert (Vorjahr: 49).

Gesundheit: Die betriebliche Gesundheitsförderung ist der Wasserversorgung ein grosses Anliegen. An fünf Aktionstagen im April und Mai hatten die Mitarbeitenden die Gelegenheit, sich bezüglich Ergonomie am Bildschirmarbeitsplatz beraten zu lassen. Experten analysierten vor Ort die aktuelle

Situation und nahmen die notwendigen Anpassungen an die individuellen Bedürfnisse vor. Ausserdem erhielten die Mitarbeitenden die Möglichkeit, ihre Sehfunktion zu testen.

Für den Evakuierungsfall wurden im vergangenen Jahr alle erforderlichen organisatorischen, technischen, räumlichen und zeitlichen Bedingungen und Voraussetzungen erarbeitet und in einem Evakuierungskonzept zusammengefasst. Alle Mitarbeitenden haben gelernt, wie sie sich bei einem Evakuierungsalarm verhalten müssen.

4.3.6 Finanzen und Informatik

Die Laufende Rechnung schliesst mit einem Ertragsüberschuss von 0,7 Mio. Franken ab. Der Aufwand beläuft sich auf 124,9 Mio., der Ertrag auf 125,6 Mio. Franken. Aufgrund der neuen Investitionen und der notwendigen Abschreibungen ergibt sich ein Buchwert aller Anlagen von 186,5 Mio. oder 15 Mio. Franken weniger als im Vorjahr. Die Verpflichtungen gegenüber der Finanzverwaltung konnten um 23,5 Mio. auf 185,1 Mio. Franken gesenkt werden.

In der Informatik war das Jahr von Initiativen zur Umsetzung der IT-Strategie geprägt, im Umfeld der Software und zur Erhöhung der IT-Betriebssicherheit. Die SAP-Plattform ist nun auf dem neuesten Stand. Die Dokumentationen wurden prozessorientiert strukturiert und à jour gebracht. Im Bereich Zeitwirtschaft und Leistungserfassung konnten richtungweisende Konzepte abgeschlossen werden. Mit dem Outsourcing der AS/400-Umgebung und dem Transfer der Basisaktivitäten zur OIZ wurde ein weiterer Meilenstein der IT-Strategie erreicht.

4.3.7 Betrieb

Der Unterhalt der Anlagen erhält einen zusehends höheren Stellenwert, da er unmittelbar zur Werterhaltung beiträgt.

Vom 14. bis 20. August wurde das Seewasserwerk Moos abgestellt, da die grosse Transportleitung Richtung Innenstadt wegen Gleisbauarbeiten der VBZ im Bereich der Tramendstation Wollishofen abgebrochen und neu verlegt werden musste. Im Grundwasserwerk Hardhof blieb die Grundwasserförderung während eines grossen Teils des Jahres Einschränkungen unterworfen. Die Förderleistungen des Horizontalfilterbrunnens D mussten wegen der Bauarbeiten zur Umlegung der Abwasserkanäle (ERZ) grösstenteils eingestellt bleiben.

in Mio. Franken	2004	2005	2006	2007	2008
Ertrag	125.0	126.1	125.1	120.2	125.6
Aufwand	124.2	125.2	119.8	116.8	124.9
Betriebsergebnis	0.8	0.9	5.3	3.4	0.7
Brutto-Investitionen	37.3	44.4	48.6	39.4	50.6
Buchwert der Anlagen	260.4	240.7	226.5	201.6	186.5
Schulden Finanzverwaltung	282.2	255.1	234.6	208.5	185.1

Im August stand der Horizontalfilterbrunnen C zeitweise wegen Korrosionsschutzarbeiten ebenfalls nicht mehr zur Verfügung. Die Grundwasserförderung war dadurch weiter eingeschränkt. Im Vergleich zum Vorjahr lag sie um rund 31% tiefer.

Um die Schutzwirkung des Anreicherungs-systems für das Grundwasserfeld Hardhof aufrechtzuerhalten, wurden über die Anreicherungsbecken 1–3 und die Schluckbrunnen 7–12 insgesamt 9,56 Mio.m³ Uferfiltrat versickert (Vorjahr 10,16 Mio. m³). Die Schluckbrunnen 1–6 mussten zur Unterstützung der benachbarten Grundwasserhaltung für die Abwasserkanalbaustelle abgestellt bleiben.

Die mittlere Tageslieferung von 146255 m³ teilte sich in 119291 m³ für die Stadt und 26964 m³ für die Vertragspartner auf. Die höchste Tagesabgabe wurde am 23. Juni erreicht und lag mit 180155 m³ für die Stadt und die Partner nur unwesentlich höher als im Vorjahr (178329 m³). Der maximale Verbrauch in der Stadt Zürich betrug am 23. Juni 146192 m³, jener der Partner am 1. Juli 37193 m³. Der durchschnittliche Tageswasserbedarf pro Einwohner lag somit in der Stadt bei 317 Litern, der Spitzenverbrauch bei 388 Litern.

Wassergewinnung

Die meteorologischen Jahreswerte gemäss Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie (MeteoSchweiz) sind nachstehend den langjährigen Mittelwerten (in Klammern) gegenübergestellt.

Niederschlagsmenge [mm]	1213	(1129)
Lufttemperatur[°C]	9.6	(8.5)
Sonnenscheindauer[h]	1631	(1621)

2008 erhöhte sich die Niederschlagsmenge im Sihltal um 4,1% gegenüber dem Vorjahr, im Lorzetal ging sie um 1,4% zurück. Die Quellenerträge nahmen um 1% zu. Die Quellwassernutzung hingegen sank im Vergleich zum Vorjahr um 5,4% auf 90,3%. Verursacht wurde dieser Rückgang durch Gleisbauarbeiten der Sihltalbahn in Langnau a. A., die eine mehrwöchige Abstellung der Transportleitung Sihlbrugg–Zürich erforderten. Während dieser Zeit musste das Quellwasser in die Sihl abgeleitet werden.

Wasserverteilung

Obschon verschiedenste Bauprojekte den Betrieb der Aufbereitungsanlagen und die damit verbundene Wasserverteilung einschränkten, konnte die Versorgungssicherheit stets aufrechterhalten werden. Aufgrund dieser Bauprojekte musste von Januar bis Anfang Juni auf den Betrieb des Käferbergstollens verzichtet werden, da er für den Einbau einer Glasfaserkabelverbindung vom Reservoir Höngg zum Reservoir Strickhof entleert werden musste. Anfang September wurde der Limmattalstollen ausser Betrieb gesetzt. Somit liessen sich die Stahlbauarbeiten zur Verbindung mit dem Uetlibergstollen in der Kaverne Lyren ausführen. Auch diese Abstellung, die noch bis etwa Ende Januar 2009 andauert, hat einschränkende Wirkungen auf die Hangzone, die über das Zonenpumpwerk Hardhof versorgt wird. Ebenfalls im Zusammenhang mit dem Bau des Uetlibergstollens mussten Anfang Oktober zwei Kammern des Reservoirs Frauental ausser Betrieb genommen werden. Seither steht im Reservoir Frauental, das für die Versorgung der Innenstadt eine sehr wichtige Funktion hat, nur noch rund 30% des normalen Speichervolumens zur Verfügung.

Für den Fall grösserer Rohrbrüche mussten für die eben erwähnten Betriebszustände sowie für die Versorgungssicherheit von Zürich Nord und der Vertragspartner im Glatttal betriebliche Notfallpläne vorbereitet werden.

4.3.8 Projekte und Bau

Trinkwasserstollen Uetliberg

Die Bauarbeiten im Abschnitt Lyren–Moos der Transportleitung Hardhof–Moos konnten in der Berichtsperiode planmässig weitergeführt werden. Die Wasserversorgung hat die eingebauten Rohre in den Stollenabschnitten Lyren–Frauental beziehungsweise Frauental–Moos kontrolliert und provisorisch abgenommen.

In der Kaverne am Schachtfuss Frauental erfolgte Mitte Juni die Montage der stählernen Abzweikkammer mit den Anschlüssen an die Stollenrohre. Die einzelnen bis 40 Tonnen schweren Stahlbauteile wurden dazu mittels eines mobilen Pneukrans durch den rund 110 m tiefen Schacht in die Kaverne Frauental abgesenkt. Mit den beiden in der Abzweikkammer montierten Abschlussdeckeln kann im Bedarfsfalle der Trinkwasserstollen in die Abschnitte Lyren–Frauental oder Frauental–Moos unterteilt werden.

Nach Abschluss der Arbeiten in der Kaverne Frauental wurden die Stahlleitungen (Durchmesser 1,8 m) im Steigleitungsschacht Frauental versetzt, verschweisst und hinterfüllt. Auch in der Kaverne Lyren wurden bis Dezember 2008 grosskalibrige Stahlrohrteile für den Zusammenschluss der Trinkwasserstollen Limmattal und Uetliberg versetzt und verschweisst.

Schachtkopf- und Betriebsgebäude/Netzdienststützpunkt Moos

Das Raumprogramm und die Fassadengestaltung konnten im laufenden Jahr mit den zuständigen Stellen bereinigt werden. Auch für die komplexen Lüftungsanlagen im Zusammenhang mit den unterirdischen Bauten (Schacht, Kaverne und Zugangsstollen) liegt die notwendige Bewilligung der kantonalen Feuerpolizei vor. Das gesamte Entwässerungskonzept wurde von ERZ bewilligt.

Neubau Reservoir Käferberg

Das Reservoir Käferberg ist über 70 Jahre alt und sanierungsbedürftig. Mit einem Neubau soll auf eine aufwendige Sanierung verzichtet werden. Für den Neubau wurde ein Vorprojekt ausgearbeitet. Als Standort für die neue Anlage bietet sich das stadt-eigene Waldgrundstück nordwestlich der bestehenden Reservoiranlage an. Beim geplanten Reservoir-Neubau wird die Überlaufhöhe um 6,05 m gegenüber der bestehenden Anlage angehoben. Das Vorprojekt sieht den Bau von zwei Kammern von je 5000 m³ Nutzinhalt und einer Nutztiefe von 7 m vor. Die Überlaufquote kommt auf 557,50 m ü. M. zu liegen. Das Reservoir steht vollumfänglich der Versorgung der Hangzone Sonnenberg zur Verfügung und dient weiterhin als Transitbehälter für die Glattzone via Einspeisung im Reservoir Glaubten. Anfang 2009 erfolgt die öffentliche Ausschreibung der Ingenieurarbeiten.

Seewasserwerk Lengg

Nach starken Niederschlägen drang in den letzten Jahren immer wieder Regenwasser durch undichte Stellen in der Ge-

bäudedecke einer Langsamfilteranlage ein. In diesem Zusammenhang wurde die gesamte Deckenfläche dieser Anlage mit einer neuen Isolation versehen. Der durch die Bauarbeiten tangierte Tennisplatz wurde durch einen Doppeltennisplatz ersetzt.

Erneuerung der Netzschutzanlage im Grundwasserwerk Hardhof

Im Berichtsjahr konnte die zweite Etappe des Projektes «Erneuerung der Chlor- und Chlordioxidanlagen im Grundwasserwerk Hardhof» in Angriff genommen werden. Sie beinhaltete den Ersatz der alten Chlordioxid-Aufbereitungs- und Dosieranlagen für den Trinkwassernetzschutz.

Die bisherige – teilweise bis 27 Jahre alte – Chlordioxid-Aufbereitungsanlage war, bis auf die beiden Chemikalienlager, mit allen Nebenanlagen innerhalb des Zonenpumpwerkes installiert. Sie versorgte nebst dem Netzschutz, zusammen mit der ehemaligen Chloranlage, auch die Limmatwasser-Aufbereitungsanlage (LIWA) mit allen Oxidantien für die Limmatwasseraufbereitung und das Uferfiltrat. Da diese Funktionen von der im Vorjahr erstellten Voroxidationsanlage in der LIWA übernommen werden konnten, liess sich die neue Netzschutzanlage wesentlich kleiner dimensionieren.

Wie bereits im Quellwasserwerk Sihlbrugg und in der LIWA werden für die Chlordioxid-Produktion im Grundwasserwerk Hardhof ebenfalls Kompaktanlagen eingesetzt. Diese übernehmen erstmals bei der Wasserversorgung Zürich auch die direkte Dosierung in das Trinkwasser. Da sich bei diesem Verfahren – ohne Zwischenlagerung – eine allfällige Fehldosierung sofort auf die Trinkwasserqualität auswirken kann, werden an die Prozessüberwachung sehr hohe Anforderungen gestellt. Dank der langjährigen, spezifischen Erfahrung im Bereich der Analytik für die Chlordioxidkonzentration in der Dosierlösung bzw. im Trinkwasser sowie einer ausgeklügelten Anlagensteuerung kann jederzeit eine einwandfreie Netzschutzdosierung gewährleistet werden. Die ersten Erfahrungen mit der im Herbst in Betrieb genommenen Anlage sind gut.

Sanierung Reservoir Friesenberg

Der Zugang zu den Trinkwasserbehältern des Reservoirs Friesenberg (Baujahr 1923–1925) entsprach nicht mehr den gesetzlichen Vorgaben und Ansprüchen der Sicherheit und Hygiene. Die bestehenden Leitungen und Rohranlagen waren schadenanfällig und zu klein dimensioniert. Mit der Sanierung und der Erneuerung der Rohranlagen können das Reservoir und die hydromechanischen Rohranlagen für weitere 50 Jahre genutzt werden. Zur verbesserten Versorgung der exponierten Gipfelzone Uetliberg wurde im Rohrkeller des Reservoirs eine neue Hochdruckpumpe eingebaut. Bei einem Ausfall der tiefer gelegenen Anlagen wird die Trinkwasserversorgung auf dem Uetliberg durch diese Pumpenanlage sichergestellt. Die Bauarbeiten dauerten bis Mitte Dezember.

Pilotversuche zur Aufbereitung von Seewasser mit Membranen (Wave 21)

Anfang 2008 konnte die Anlage zur Membranfiltration planmässig in Betrieb genommen werden. Im Vordergrund der Pilotierung stand der Abschluss des Programms Wave 21

in Zusammenarbeit mit der EAWAG. Ab November wurden bereits mehrere Anpassungen an der Anlage vorgenommen, so dass im Frühjahr 2009 ein Neustart mit einer veränderten Anordnung der Aufbereitungskette möglich ist.

Grundwasserwerk Hardhof

Um die Ergiebigkeit der Vertikalfilterbrunnen zu überwachen, möchte die Wasserversorgung Zürich ein umfassendes Brunnenmanagement aufbauen. Eine wichtige Massnahme dazu sind geophysikalische Untersuchungen. Im November 2008 wurden die acht Vertikalfilterbrunnen (VFB) mit Einzelpumpen sowie die Piezometer am linken Limmatufer durch eine Spezialfirma geophysikalisch untersucht. Mit verschiedenen Messverfahren konnten Fragen zu Ringraumabdichtungen, Ringraumverfüllungen, Dichtheit der Rohrverbindungen, Lage der Filterstrecke, Zustand der Kiesschüttung, geologischem Profil und möglichen Rohrbeschädigungen geklärt werden. Mit den bereits vorhandenen Unterlagen sowie den früheren und den aktuellen Messergebnissen wird pro Brunnen ein «Brunnenbuch» erstellt, das alle relevanten Daten enthält und für den weiteren Betrieb und Unterhalt dienen soll. Aus den Messergebnissen können Massnahmen zur allfälligen Regenerierung oder Sanierung von einzelnen VFB abgeleitet werden.

Installationskontrolle

Die Installationskontrolle der Wasserversorgung hat im Berichtsjahr für die 244 Sanitärfirmen mit einer Installationsbewilligung 1289 Installationsanzeigen kontrolliert und 2552 Installationsabnahmen durchgeführt. Wie im Vorjahr war die Bautätigkeit in Zürich stark. Diese konzentrierte sich im Berichtsjahr auf grosse Wohnüberbauungen sowie auf Einkaufszentren und Hotels. Vermehrt werden bestehende Liegenschaften abgebrochen und als Ersatzneubauten an gleicher Stelle wieder aufgebaut.

Die Anzahl der Gesuche für Kühlwasserlieferungen aus dem Trinkwassernetz hat wiederum abgenommen. Dadurch hat sich die bewilligte Gesamtkühlwasserleistung gegenüber dem Vorjahr um 160 l/min auf 13358 l/min verringert.

Im Zusammenhang mit den Leitungsprojekten der Wasserversorgung wurden für die Erneuerung von 484 bestehenden alten Hauszuleitungen vorgängig mit den Eigentümern Abklärungen durchgeführt. Um die Korrosionsgefährdung für Hauszuleitungen von Einzelliegenschaften zu reduzieren, überprüfte die Wasserversorgung auch dieses Jahr wieder mehrere Liegenschaften auf eine elektrische Abisolierung.

Leitungsbau

2008 konnten 15 durch die Wasserversorgung initialisierte Projekte für den Ersatz alter und störungsanfälliger Leitungen freigegeben werden. Davon wurden fünf Leitungsbauten durch Rohrschäden mit teilweise grossen Belagsschäden ausgelöst. Die Wasserversorgung musste die Sanierungsarbeiten unverzüglich einleiten. Andere städtische Werke und Dritte lösten weitere 45 Leitungsbau-Projekte mit Beteiligung der Wasserversorgung aus. Im Zirkulationsverfahren behandelte die Wasserversorgung insgesamt 349 Vorhaben von anderen Werken und Dienstabteilungen.

Wegen der EURO 2008 konzentrierte sich die innerstädtische Bautätigkeit auf die zweite Jahreshälfte, was zu einer starken Belastung der involvierten Mitarbeitenden führte.

Weberstrasse: Im August 2008 wurde mit den Vorarbeiten zur Erneuerung der Wasserleitungen in der Weberstrasse begonnen. Der dortige Leitungsstrang birgt ein erhöhtes Havariopotential bei Drittschäden. Gefährdet waren primär die Untergeschosse und die Tiefgarage des Hochhauses Werd der Stadtverwaltung Zürich und der Kirche St. Peter und Paul. Die Erneuerung der wichtigen Hauptleitung DN 850 mm (Baujahr 1914/1927) erfolgt durch den Einzug eines Stahlrohres DN 700 mm. Das Reliningverfahren nutzt die Vorteile des «grabenlosen Leitungsbaus». Dabei können die Grabarbeiten auf das notwendige Minimum beschränkt werden, und zusätzlich fallen Materialtransporte und Lastwagenfahrten weg. Das neue Stahlrohr wird in den jeweiligen Einzugsgruben vor Ort geschweisst und korrosionsgeschützt. Auf Gleitkufen liegend, ziehen die Techniker anschliessend den verschweissten Rohrstrang mit Zugwinden in Etappen um eine Rohrlänge (6 m) in die alte Graugussleitung ein und verfüllen vorhandenen Ringraum mit Fliesmörtel, so dass die Leitung zusätzlich gegen Aussenkorrosion geschützt ist. Die Arbeiten für die Erneuerung der Abwasserkanäle und der Ersatz der Verteil- und Hausanschlussleitungen der Trinkwasserversorgung werden noch bis im Mai 2009 weitergehen.

Witikonstrasse: Verschiedene Rohrschäden in der stark befahrenen Witikonstrasse führten in den letzten Jahren zu lokalen Unterbrüchen der Trinkwasserversorgung und grossen Behinderungen des Verkehrs. In verschiedenen Etappen ersetzt die Wasserversorgung diese wichtige, rohrbruchgefährdete Wasserleitung DN 250 mm (Baujahr 1929) auf einer Länge von rund 650 m durch eine neue Hauptleitung DN 300 mm. Während der Bauzeit vom September 2008 bis im März 2009 ist die Versorgung der Bergzone Witikon unterbrochen. Zur Gewährleistung der Versorgung in dieser Druckzone wird das Reservoir Witikon über die höher gelegene Gipfelzone Looren versorgt. Die westlichen Gebiete der Versorgungszone sind durch die Bauarbeiten abgetrennt und werden durch die angrenzende Druckzone Orelli versorgt. Nach Abschluss der Bauarbeiten im Frühjahr 2009 kann die Bergzone Witikon wieder mit einer leistungsfähigen Trinkwasserleitung bewirtschaftet werden.

Bergzone Friesenberg und Gipfelzone Uetliberg: Die Versorgung der Gipfelzone Uetliberg erfolgt über das tiefer gelegene Pumpwerk im Reservoir Frauental. In den vergangenen Jahren führten Leckagen und Rohrbrüche zur Beeinträchtigung der Versorgung der Anwohnenden im Quartier Friesenberg. Dank umfangreichen Arbeiten in den beiden Druckzonen Friesenberg und Uetliberg hat sich die dortige Versorgungssituation verbessert.

Eine neue Versorgungsleitung in der Bachtobelstrasse (DN 150 mm) ersetzt auf einer Länge von rund 350 m die zu klein dimensionierten Verteilleitungen DN 100/125 mm (Baujahr 1951/58). Ebenfalls neu gebaut wurde der Klappenschacht im Kreuzungsbereich Zielweg/Bachtobelstrasse. Dank vier neuen Hydranten erfüllt der Brandschutz die Anforderungen der Gebäudeversicherung (GVZ).

4.3.9 Qualitätsüberwachung

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 15 425 Proben erhoben und im eigenen Labor 20 335 mikrobiologische, 15 122 limnologische und 24 245 chemische Analysen sowie 47 194 Spurenstoffanalysen vorgenommen. Die Stichproben der Aufsichtsbehörde bestätigten die einwandfreie Qualität des Zürcher Trinkwassers. Im Vergleich zum Vorjahr mussten infolge erhöhter Keimzahlen einige Proben mehr beanstandet werden. Nach wie vor ist die Qualität des Wassers jedoch ausgezeichnet.

Rund um das Grundwasserfeld Hardhof sind grosse Bautätigkeiten im Gange. Die Überwachung des Grundwassers mit Online- und Laboranalytik stellt im Dispositiv zur Risikominimierung ein wesentliches Element dar. Bis heute konnte damit die Qualität jederzeit gewährleistet werden. Dabei hat sich die kontinuierliche Überwachung der Trinkwasserproduktion im Grundwasserwerk Hardhof unter anderem auch mit dem Daphnientoximeter bewährt. Das mit der ETH entwickelte und 2008 abgeschlossene Projekt zur Grundwassermodellierung leistet für die Beurteilung von Störfällen wesentliche Dienste. Zusätzlich werden die Fachleute der Wasserversorgung mit einer von der EAWAG entwickelten neuen Analysemethodik die mikrobiologische Qualität des Trinkwassers wesentlich schneller beurteilen können.

Verschiedene Medienmitteilungen über Spurenstoffe in Grund-, See- und Trinkwasser zeigen das öffentliche Interesse an Wasserinhaltsstoffen. Dies ist nebst der Vorsorge ein weiterer Grund, solche Stoffe zu kontrollieren. So konnten in der Zürichsee Benzotriazole im tiefen Mikrogrammbereich (3 µg/l) nachgewiesen werden. Benzotriazole werden als Korrosionshemmer vielfältig verwendet und im Haushalt vor allem in Geschirrspülmitteln eingesetzt. Benzotriazole werden in vielen Gewässern gefunden. Sie sind wasserlöslich und werden in Kläranlagen nur teilweise zurückgehalten. In der zur Aufbereitung des Rohwassers dienenden Vorozonung in den beiden Seewasserwerken Lengg und Moos werden diese Stoffe vollständig zerstört. Weiter konnte im vergangenen Jahr die Empfindlichkeit der Analytik von Pestiziden verbes-



Die Suche nach Spurenstoffen im Trinkwasser erlaubt es, allfällige Umwelteinflüsse frühzeitig zu erkennen. (Bild: Wasserversorgung)

sert werden. Die regelmässige Überwachung von See- und Grundwasser zeigte nur in einigen Fällen messbare, aber sehr tiefe Konzentrationen. In einer der 120 Quellen für die Notwasserversorgung wurde eine den gesetzlichen Toleranzwert überschreitende Konzentration von Dichlorbenzamid gemessen. Dies ist das Abbauprodukt eines Pestizides. Die Wasserversorgung hat mit den verantwortlichen Landbesitzern Kontakt aufgenommen und Massnahmen eingeleitet, die schon jetzt ihre Wirkung zeigen.

4.3.10 Chinagarten

Der Betrieb des Chinagartens verlief dank dem gut eingespielten Team reibungslos. Aufgrund der vielen Aktivitäten auf der Blatterwiese während der EURO 2008, aber auch wegen der schlechten Wetterverhältnisse war die Besucherzahl in dieser Periode im Vergleich zum Vorjahr niedrig. Dennoch lag die Besucherzahl für die gesamte Saison bei 33 647, was einer Zunahme von rund 9% entspricht.

Beanstandete Proben

Ort der Probennahmen	Anzahl	Vorjahr in %	Geschäftsjahr in %	Nicht beanstandet in %
Werkausgänge	3782	0.00	0.03	
Verteilnetz und Reservoir	2606	0.03	0.33	
Quellwasser und -verteilt	1854	0.81	0.97	

4.4 Elektrizitätswerk

4.4.1 Aufgaben

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

Das ewz produziert Strom in eigenen und Partnerkraftwerken. Je knapp die Hälfte der Produktion liefern Wasserkraft und Kernkraft. Diese beiden seit Jahrzehnten bewährten Standbeine gewährleisten eine solide und zuverlässige Deckung des Strombedarfs zu günstigen Preisen. Zukünftig sollen die neuen erneuerbaren Energien einen stark wachsenden Beitrag zur Stromversorgung des ewz leisten. Dazu zählen die 120 Solarstromanlagen der ewz.solarstrombörse. Stromproduktion aus Wind, Biomasse, Sonne und Geothermie soll in den nächsten Jahren als neues Standbein ausgebaut werden.

Als modernes, innovatives Unternehmen passt das ewz seine Produkte und Dienstleistungen den Kundenbedürfnissen an. Ein Beispiel dafür sind die Energiedienstleistungen. Dieses ewz-Geschäftsfeld plant, finanziert, baut und betreibt ökologisch und ökonomisch ausgerichtete Energieversor-

gungsanlagen für Wohnbauten, Dienstleistungsgebäude und Spezialobjekte. Für die rasche Übertragung von Daten bietet das Geschäftsfeld Telecom Geschäftskundinnen und -kunden Verbindungen über das ewz-eigene Glasfasernetz an. Das Geschäftsfeld Netzdienstleistungen unterstützt Unternehmen kompetent beim Planen, Erstellen, Betreiben, Erneuern und Optimieren von elektrischen Anlagen und Energieverteilungen auf allen Spannungsebenen.

4.4.2 Jahresschwerpunkte

Das Stromversorgungsgesetz der Schweiz ist am 1. Januar 2008 in Kraft getreten. Ab 1. Januar 2009 können Kundinnen und Kunden mit einem jährlichen Stromverbrauch ab 100 000 Kilowattstunden je Verbrauchsstätte ihren Stromlieferanten wechseln. Weitere Neuerungen sind die transparenteren Stromrechnungen und die Verantwortlichkeit der Swissgrid AG, die neu für den zuverlässigen Betrieb des Übertragungsnetzes zuständig ist.

Strom in der Stadt Zürich wird günstiger

Der Gemeinderat hat auf Grund des hervorragenden finanziellen Ergebnisses des ewz beschlossen, den Bonus auf der Stromrechnung von bisher 7% auf 15% zu erhöhen. Damit erhalten alle Kundinnen und Kunden in der Stadt Zürich ab Anfang 2009 den Strom günstiger. Die ewz-Stromtarife zählen landesweit zu den niedrigsten. Wesentlicher Grund hierfür sind die eigenen Wasserkraftwerke und Beteiligungen an Wasser- und Kernkraftwerken. Wenn das ewz den Strom auf dem frei-

en Markt einkaufen müsste, wäre die Energie fast doppelt so teuer. Dank des tiefen Preises in der Stadt Zürich hat von den rund 1400 marktberechtigten Grosskundinnen und -kunden niemand den Lieferanten gewechselt.

Auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft

Am 30. November 2008 hat das Stadtzürcher Volk mit grossem Mehr beschlossen, die Zielsetzung der 2000-Watt-Gesellschaft in der Gemeindeordnung festzuschreiben. Zudem soll sich die Stadt Zürich an keinen neuen Kernenergieanlagen beteiligen und keine Bezugsrechte aus solchen Anlagen erwerben.

Energieeffizienz und erneuerbare Energien fördern

Im Hinblick auf die langfristige Sicherung einer ausreichenden, wirtschaftlichen und umweltverträglichen Stromversorgung hat das ewz das Projekt «Stromzukunft Stadt Zürich» lanciert. Zur Aufgabe gehörte die Berechnung des zukünftigen Strombedarfs der Stadt Zürich. Zusammen mit der ETH Zürich entwickelten die Projektmitglieder deshalb einen Energienavigator. Basis dazu bilden Annahmen bezüglich Bevölkerungswachstum, Wirtschaftsentwicklung, technischen Fortschritts etc. Der Energienavigator zeigt, dass der Strombedarf auf hohem Niveau bleiben wird, trotz grosser Anstrengungen bei der Energieeffizienz. Gründe dafür sind einerseits die laufend neuen stromverbrauchenden Anwendungen auf dem Markt, andererseits verursachen Effizienzsteigerungen beim Heizen und im Verkehr oft einen Mehrverbrauch an Strom.

Dank Wasser- und Kernkraftwerken ist die Stromversorgung für die nächsten 20 Jahre gedeckt. Die Kernkraftwerke, an denen das ewz beteiligt ist, werden ab 2025 nach und nach ihr technisches Lebensalter erreichen. Ab 2035 werden die Konzessionen für die Nutzung der Wasserkraft auslaufen. Das ewz wird alles unternehmen, um diese rechtzeitig zu erneuern. Als neues Standbein soll die erneuerbare Stromproduktion aus Wind, Biomasse, Sonne und Geothermie einen wachsenden Beitrag zur Stromversorgung des ewz leisten. Langfristig wird das ewz über 100 Millionen Franken jährlich in Produktionsanlagen investieren müssen. Um diese Herausforderung bewältigen zu können, wurde deshalb im letzten Jahr der neue Geschäftsbereich «Erneuerbare Energie und Energieeffizienz» gebildet. Dieser widmet sich dem Anlagenbau und dem Handel von erneuerbaren Energien und führt

den Verkauf von Energiedienstleistungen mit Contracting mit Hochdruck weiter.

4.4.3 Marktleistungen

Stromprodukte

Die Nachfrage nach erneuerbarer Energie aus ökologischer Herstellung stieg 2008 weiter an. Die Kundinnen und Kunden schätzen je länger, je mehr die persönliche Wahlfreiheit ihres Strommixes aus verschiedenen Produkten: ewz.solartop, ewz.wassertop und ewz.ökopower mit Strom aus erneuerbaren Quellen und ökologischer Herstellung, ewz.naturpower mit Strom aus erneuerbaren Quellen sowie ewz.mixpower mit Strom aus konventionellen Quellen, grösstenteils Atomstrom. Das ewz verzichtet bewusst auf Energie aus fossilen Quellen. Der Verein für umweltgerechte Energie hat im Herbst erstmals jene neun Schweizer Unternehmen ausgezeichnet, die ihren Strombezug vorbildlich nachhaltig decken. Sechs dieser neun «prix naturemade» gingen an Kundinnen und Kunden des ewz.

Das Jahr 2008 geht als erstes Jahr der Schweizer Strommarkt-Liberalisierung in die Geschichte ein. Alle Stromverbrauchenden, die pro Jahr über 100 000 Kilowattstunden Strom pro Verbrauchsstätte benötigen, konnten im Herbst



Energieberatung auf dem Marktplatz Oerlikon. (Bild: ewz)

Verkauf Stromprodukte	Absatz 2007 ¹ MWh	Absatz 2008 ¹ MWh
Premium Solar <i>naturemade star</i>	553	134
Premium Water <i>naturemade star</i>	1 577	748
ewz.ökopower <i>naturemade star</i>	21 550	29 943
ewz.naturpower <i>naturemade basic</i>	1 411 478	1 662 837
ewz.mixpower	1 056 564	1 119 225
ewz.solartop <i>naturemade star</i>	3 195	5 391
ewz.wassertop <i>naturemade star</i>	150 758	200 681

¹ Basis: abgerechnete Mengen im Kalenderjahr

Energieabgabe 1. Oktober 2007 bis 30. September 2008	Winter GWh	Sommer GWh	Jahr GWh	Zu- oder Abnahme gegenüber Vorjahr GWh %	
<i>1. Abgabe in Zürich</i>					
Private Haushalte	361.2	345.7	706.9	7.0	1.0
Industrie, Gewerbe	161.1	156.5	317.6	-6.5	-2.0
Dienstleistungen	598.6	581.5	1 180.1	40.4	3.5
Sonstige	430.3	406.7	837.0	17.3	2.1
Total 1	1551.2	1490.4	3041.6	58.2	2.0
<i>2. Abgabe in Graubünden</i>					
Private Haushalte	13.2	9.0	22.2	0.1	0.5
Industrie, Gewerbe	52.4	42.8	95.2	0.8	0.8
Landwirtschaft	1.2	1.1	2.3	-0.1	-4.2
Zwischentotal	66.8	52.9	119.7	0.8	0.7
Wiederverkäufergemeinden und Kantone	220.1	100.4	320.5	19.6	6.5
Abgabe aus Eigenbeschaffung	20.3	25.2	45.5	9.4	26.0
Übertragungsverluste und transitorische Angaben	3.9	2.7	6.6	-1.0	-13.2
Total 2	311.1	181.2	492.3	28.8	6.2
3. Abgabe im Absatzgebiet (Total 1+2)	1862.3	1671.6	3533.9	87.0	2.5
4. Speicherpumpen (Total 4)	37.7	113.7	151.4	42.1	38.5
5. Abgabe an Dritte (Total 5)	871.5	1 151.8	2023.3	265.7	15.1
6. Gesamte Energieabgabe (Total 3-5)	2771.5	2937.1	5708.6	394.8	7.4

Gesamtstromverbrauch in der Stadt Zürich 1.10.06 – 30.9.07	Winter GWh	Sommer GWh	Jahr GWh	Vorjahr GWh
Stromabgabe des ewz in Zürich	1551.2	1490.4	3041.6	2983.4
Eigenbedarfsdeckung aus Eigenerzeugungsanlagen	58.9	49.8	108.7	94.0
Total	1610.1	1540.2	3150.3	3077.4

Die Detailwerte der Abgabe in Zürich basieren auf den Vorjahreswerten.

2008 erstmals bei beliebigen Stromlieferanten Angebote einholen und Ende Jahr wechseln. Beim ewz sind rund 1400 von 25000 Geschäftskunden marktberechtigt. Kein einziges Unternehmen hat von dieser Wahlfreiheit Gebrauch gemacht.

Anlässlich diverser öffentlicher Veranstaltungen, wie den Umwelttagen, der Züspa, der Messe «Bauen & Modernisieren» oder des nationalen «energyday08», informierte das ewz die Bevölkerung über energieeffiziente Geräte und ökologische Stromprodukte. Am 5. Dezember startete die Veranstaltungsreihe «Energiesparen im Quartier» mit einem ersten Auftritt an der Höschgasse im Seefeld. Bis Ende 2010 besuchen die Energieberaterinnen und -berater zusammen mit Stadtrat Andres Türlér alle Stadtkreise.

Energieberatung

Nach einer Vorbereitungs- und Produktionszeit von rund zwei Jahren hat das ewz erstmals Ausstellungen zum The-

ma effizienter Energieeinsatz in verschiedenen Unternehmen organisiert. Die Ausstellung mit dem Namen ewz.energieerlebnis richtet sich an die Mitarbeitenden der Unternehmen und spricht ihren Umgang mit Energie im Betrieb und als Privatpersonen an. Die interaktiven Module bieten einen spielerischen Einstieg ins Thema sowie interessante weiterführende Informationen. Bisher sind Module zu Raumklima und Elektrogeräte verfügbar. Weitere Themen sind geplant.

An der Messe «Bauen und Modernisieren» haben die Energieberaterinnen und -berater konkrete Massnahmen zu den Themen Energiesparen, effiziente Technik und Ökologisierung vermittelt. Die interessierten Besucherinnen und Besucher haben sie mit fachspezifischen Fragen herausgefordert.

Am 25. Oktober beteiligte sich das ewz am nationalen energyday08 mit dem Motto «einfach ausschalten!». Die Botschaft: Jedes Gerät, ob mit oder ohne Energieetikette, soll

grundsätzlich ganz ausgeschaltet werden, wenn es nicht gebraucht wird. Die ersten hundert Besucherinnen und Besucher erhielten im ewz-Kundenzentrum eine abschaltbare Steckdosenleiste kostenlos überreicht. Alle weiteren Steckdosenleisten gab es an diesem Tag zum halben Preis. Der Erfolg zeigte sich an der grossen Menge wartender Menschen am Beatenplatz.

Der ewz-effizienzbonus belohnt energieeffiziente Unternehmen mit einem Rabatt von 10% der Stromrechnung. Im Jahr 2008 haben 8% der teilnahmeberechtigten Unternehmen vom ewz-effizienzbonus profitiert. Diese Unternehmen verbrauchen insgesamt 51% der abgesetzten Energiemenge des ewz. Bei einer vereinbarten Effizienzsteigerung von 2% haben sie rund zehn Gigawattstunden Strom (entspricht dem Stromverbrauch von rund 3700 Haushalten) und zusätzlich etwa 10 GWh Wärme gespart.

Trotz aller Anstrengungen zur Steigerung der Energieeffizienz und losgelöst von konjunkturellen Schwankungen ist auf Grund der wirtschaftlichen und demografischen Entwicklung weiterhin mit einem steigenden Stromverbrauch zu rechnen. Dies aufgrund der zusätzlichen Bedürfnisse in der Stadt Zürich und der fortschreitenden Technologisierung. Zudem hat das Energiesparen bei Öl und Benzin meistens einen höheren Stromverbrauch zur Folge, zum Beispiel für Wärmepumpen und öffentlichen Verkehr.

Energiedienstleistungen

Damit das Geschäftsfeld Energiedienstleistungen die geforderten Ziele weiterhin erreichen kann, hat der Gemeinderat im Jahr 2008 zwei weitere Rahmenkredite von je 20 Mio. Franken für den Bau von Grossanlagen im Energie-Contracting gesprochen. Der dritte Rahmenkredit war nach der Bewilligung der Kredite für die Projekte City West, Baugenossenschaft Sonnengarten und Energieverbund Schlieren (Erhöhung) ausgeschöpft.

Netzdienstleistungen

Im Jahr 2008 ist die Nachfrage nach Netzdienstleistungen rasant angestiegen. Das Geschäftsfeld verbuchte dieses Jahr einen erheblichen Umsatzzuwachs. Zusätzlich werden einige grosse Projekte in den Folgejahren umsatzwirksam. Die ganze Palette an Dienstleistungen war beliebt: von Bera-



Bau der Seewasserleitung für den Energieverbund im Zürcher Seebecken. (Bild: ewz)

tungen für andere Elektrizitätswerke und die Industrie bis hin zu Planung, Beschaffung, Montage und Inbetriebnahme von komplexen Mittelspannungsschaltanlagen für Grosskunden. Die Kundinnen und Kunden schätzen besonders die kreativen Lösungsvorschläge, dank denen sie in den Entscheidungsprozess integriert sind.

Das ewz hat seinen Bestand an mobilen Notstromdieseln vergrössert und gleichzeitig deren Bewirtschaftung wegen des erhöhten Platzbedarfes angepasst. Mehrere Diesel sind zwar permanent vermietet, aber der Bereitschaftsdienst transportiert sie erst im Bedarfsfall zum definierten Standplatz.

Seit 2006 ist das Geschäftsfeld Netzdienstleistungen verantwortlich für die Stromeinspeisung und die Störungsbehebung auf der ersten Ausbaustufe der Glattalbahn. 2008 hat die Verkehrsbetriebe Glattal AG den Vertrag für die Strecke bis zum Flughafen erweitert.

Das neue Stromversorgungsgesetz verlangt von jedem Verteilnetzbetreibenden den Einbau einer grossen Anzahl zusätzlicher Elektrizitätszähler. Diese erfassen die abgegebene Energiemenge im Viertelstundentakt und werden jede Nacht telefonisch ausgelesen. Ein Grossrechner bereitet die Daten auf und sendet sie automatisch an die Marktteilnehmenden, zum Beispiel die swissgrid AG.

Energiedienstleistungen

Projekte im Leistungsauftrag	Kredit (CHF)	Umsatz (CHF)	Einsparung CO ₂ (t/a)	Energieverkauf (MWh)
Pilotprojekte (bis 2003)	50 853 328			
Projekte erster Rahmenkredit (2003–2007)	74 869 869			
Projekte zweiter Rahmenkredit (2007–2008)	19 744 302			
Projekte dritter Rahmenkredit (2008)	19 829 888			
Projekte < 2 Mio. Franken	10 657 587			
Total Planungswerte	175 954 974	24 769 258	29 224	202 180
Total Betriebswerte		19 585 881	11 892	99 975

Erläuterungen zur Tabelle:

Die Abweichung zwischen den Planungs- und den Betriebswerten begründet sich wie folgt: Projekte aus den drei Rahmenkrediten befinden sich in der Projektierungs- oder Realisierungsphase. Sie lieferten im Berichtsjahr keine oder nur einen Teil der Energie.

Die Eichstelle hat individuell parametrisierte und geeichte Zähler an mehrere vom ewz versorgte Elektrizitätswerke im Kanton Graubünden weiterverkauft. Viele Gemeinden im Kanton Graubünden haben dem ewz den Auftrag erteilt, die Datenauslesung der Zähler und das Energiedatenmanagement für sie zu übernehmen.

Telecom

Das Geschäftsfeld Telecom hat im Jahr 2008 mehrere wichtige Ziele erreicht. In den ersten Monaten des Jahres stand die Selektion der Technologiepartner für den Aufbau des Breitbandnetzes im Vordergrund. Den Zuschlag für die Installationen im Hausinnern erhielten drei in Zürich ansässige Elektroinstallationsfirmen. Für die Lieferung der aktiven Netzwerkkomponenten wie Modems und Router sowie die entsprechende Unterstützung beim Aufbau des Netzes reichten mehrere Unternehmen Offerten ein. Auch für diesen Auftrag hat das ewz ein Unternehmen mit Sitz in Zürich gewählt.

Am 1. Juni 2008 nahm ewz.zürinet offiziell den Betrieb auf, und erste Kundinnen und Kunden erhielten einen Anschluss ans Netz der Zukunft. Das Pilotprojekt ist nach rund einem Jahr Betrieb Ende September eingestellt worden. Die Teilnehmenden des Pilotprojekts, die ewz.zürinet weiterhin nutzen möchten, wechselten auf die offiziellen Services. Im Dezember erschloss das ewz eine grosse Wohnüberbauung in Affoltern mit rund 1000 potentiellen Endkunden-Anschlüssen. ewz.zürinet erstreckte sich Ende Jahr bereits auf über 5000 Anschlüsse.

Der Aufbau des Breitbandnetzes ist nicht nur technisch herausfordernd, auch die Kommunikation ist anspruchsvoll. Das ewz informierte unzählige GebäudeeigentümerInnen und Verwaltungen über ewz.zürinet und holte ihr Einverständnis für den Anschluss der Liegenschaften ein. Sehr wichtig für den langfristigen Erfolg von ewz.zürinet ist die Anzahl der Provider, die ihre Services über das diskriminierungsfreie Netz anbieten. Eine hohe Anzahl von Service-Providern mit unterschiedlichen Angeboten verstärkt den Wettbewerb und fördert Neuheiten bei den Services. Neben den grossen Unternehmen wie Orange und Sunrise hat das ewz Unternehmen wie GGA Maur, Netstream, Translumina, Green und andere für ewz.zürinet gewonnen. Mit weiteren Unternehmen sind Erfolg versprechende Verhandlungen im Gange.

Für Banken, Versicherungen und Telekomfirmen hat das ewz verschiedene Breitbandverbindungen und hochverfügbare Rechenzentrumsanbindungen realisiert. Das Geschäftsfeld hat sich in diesem Marktsegment als verlässlicher und kompetenter Anbieter positioniert.

4.4.4 Stromproduktion und -handel

Insgesamt haben die eigenen Kraftwerke und Partnerwerksbeteiligungen im hydrologischen Jahr (1. Oktober 2007 bis 30. September 2008) 4624 GWh produziert. Die Kraftwerke lieferten 323 GWh mehr als im Vorjahr, was einer Steigerung von 7,5% entspricht. Erstmals seit 2001 lag die Jahresproduktion wieder über dem langjährigen Produktionsmittelwert.



Fischpass des Kraftwerks Wettingen. (Bild: ewz)

Produktion in hydraulischen Werken

Die hydraulischen Werke erzeugten 20% mehr als im Vorjahr, insgesamt 2401 GWh. Damit deckte die hydraulische Produktion 80% des Bedarfs der Stadt Zürich. Dank einem überdurchschnittlich niederschlagsreichen Sommerhalbjahr waren nach dem hydrologischen Jahr 2001 erstmals wieder überdurchschnittliche Zuflüsse zu verzeichnen, so dass die Speicherseen schon im August gut gefüllt waren.

Aufgrund der geplanten, unterhaltsbedingten Ausserbetriebsetzungen im Winter 08/09 bei den Kraftwerken Oberhasli, Bergell und Mittelbünden begannen diese bereits in der zweiten Septemberhälfte mit der Speicherseeabsenkung. Trotz der grossen Zuflüsse waren die Speicherseen deshalb nur zu 89% gefüllt, 5% weniger als im Vorjahr. Die Versorgung des ewz-Absatzgebietes im Winter ist trotz des tieferen Speicherinhaltes gesichert. Lediglich die für die freie Vermarktung zur Verfügung stehende Energiemenge ist entsprechend geringer.

Produktion in thermischen Werken

Die Produktion der thermischen Werke blieb mit 2224 GWh um 81 GWh bzw. 3,5% unter dem Vorjahreswert. Das Kernkraftwerk Gösgen musste planmässig während der Jahresrevision das Dichtungssystem bei allen drei Hauptkühlmittelpumpen ersetzen, weshalb sich die übliche Revisionszeit um einige Tage verlängerte. Die Bezüge bei der Aktiengesellschaft für Kernenergiebeteiligungen sanken um 51 GWh auf

Energiebeschaffung 2008 (1.10.07–30.9.08)					in % der mittleren Produktion		
					Winter GWh	Sommer GWh	Jahr GWh
1. Produktion aus eigenen hydraulischen Werken							
Bergeller Kraftwerke	Castasegna	107.5	185.2	292.7	89	121	107
	Bondo	1.7	16.0	17.7	85	100	98
	Albigna	86.2	40.5	126.7	95	162	109
	Forno und Plancanin	3.5	33.2	36.7	70	90	87
	Lizun	2.2	18.0	20.2	55	113	101
Juliawerke	Tinizong	88.4	143.3	231.7	93	133	114
	Tiefencastel-Ost	70.0	110.5	180.5	93	133	114
	Tiefencastel-West	16.9	57.5	74.4	85	111	103
Albulawerke	Sils	24.8	81.9	106.7	73	105	95
	Rothenbrunnen	73.2	138.1	211.3	96	116	108
Heidbachwerk	Solis	8.2	16.3	24.5	103	82	88
Kraftwerke an der Limmat	Letten	10.6	14.0	24.6	118	108	112
	Höngg	4.5	4.8	9.3	153	120	133
	Wettingen	59.5	90.8	150.3	99	115	108
	Total 1	557.2	950.1	1507.3	92	118	107
2. Produktion aus Partnerwerken							
Hydraulische Werke							
	AG Kraftwerk Wägital	48.7	15.2	63.9	108	85	102
	Kraftwerke Oberhasli AG	70.4	84.1	154.5	55	38	44
	Maggia Kraftwerke AG	0.0	0.0	0.0			
	Blenio Kraftwerke AG	121.8	257.5	379.3	162	373	263
	Kraftwerke Hinterrhein AG	132.0	163.6	295.6	105	110	107
	Zwischentotal	372.9	520.4	893.3	100	113	107
Kernkraftwerke							
	AKEB	527.3	503.1	1030.4	100	113	106
	KKW Gösgen-Däniken AG	650.8	542.6	1193.4	101	102	101
	Zwischentotal	1 178.1	1 045.7	2 223.8	101	107	104
	Total 2	1 551.0	1 566.1	3 117.1	101	109	105
3. Bezug von Dritten							
	Werke in Zürich	45.8	48.7	94.5			
	Werke in Graubünden	52.4	31.6	84.0			
	Energiehandel	534.1	300.5	834.6			
	Übrige Bezüge	10.7	14.9	25.6			
	Total 3	643.0	395.7	1 038.7			
4. Eigenbeschaffung der Wiederverkaufsgemeinden und Selbstproduzenten							
	Wiederverkaufsgemeinden in GR	20.3	25.2	45.5			
	Total 4	20.3	25.2	45.5			
5. Gesamte Energiebeschaffung					in % des Vorjahres		
	Total 1 bis 4	2 771.5	2 937.1	5 708.6	108	107	107

1030 GWh aufgrund einer geplanten, knapp zwei Monate dauernden Revision im Kraftwerk Bugey 3 und einer etwas länger dauernden Jahresrevision im Kraftwerk Leibstadt. Gesamthaft steuerten die thermischen Werke 48% an die gesamte Produktion des ewz bei.

Energiehandel

Die Gesamtsumme von 5695 GWh aus Energieproduktion und Energiebezügen hat sich gegenüber dem Vorjahr um 7% bzw. 429 GWh erhöht. Die Bezüge von Dritten stiegen um 49 GWh.

Die Speicher waren zu Beginn des hydrologischen Jahres mit 94% gut gefüllt. Das ewz konnte die Kundinnen und Kunden jederzeit mit Strom aus eigenen Kraftwerken versorgen. Die Energiekäufe dienten ausschliesslich der optimalen Bewirtschaftung der Kraftwerke und leisteten einen wertvollen Beitrag zur Verbesserung des finanziellen Ergebnisses. Nachdem das ewz 2007 in seinem Absatzgebiet einen geringen Verbrauchsrückgang verzeichnet hatte, stieg der Verbrauch dieses Jahr wieder um 2,5%. Der Verbrauch in der Stadt Zürich nahm um 1,9% zu. Das Versorgungsgebiet Graubünden verzeichnete nach dem letztjährigen grossen Verbrauchsrückgang mit +6,2% wieder eine deutliche Zunahme.

Im Winterhalbjahr blieben die Energiepreise an den Spotmärkten Schweiz und Deutschland unter den erwarteten Forwardpreisen. Im zweiten Quartal 2008 stiegen die Preise auf ein Allzeithoch an – bezogen auf die Jahreszeit. Getrieben durch die hohen Rohstoff- und Ölpreise, hielten sich die Spotmarktpreise auch für Bandenergie auf einem sehr hohen Niveau, obwohl die Schweizer Speicherkraftwerke aufgrund der intensiven Niederschläge häufig im 24-Stunden-Betrieb produzierten. Die andauernd hohen Preise bei überdurchschnittlicher Produktion waren eine neue Ausprägung des Strommarktes und für das ewz als Produzent sehr positiv. Aus der Vermarktung der Überschussproduktion ergab sich ein ausserordentlich hoher Erlös.

Swissgrid AG hat ab Januar 2008 200 MW Kraftwerksausfallreserve zusätzlich zur bisherigen obligatorischen Vorhaltung ersteigert. Das ewz beteiligte sich erfolgreich an dieser Auktion und gewann wertvolle Erfahrungen für den ab 2009 geplanten Systemdienstleistungsmarkt.

Um die Kraftwerksoptimierung zu verbessern, beteiligt sich das ewz seit Sommer 2008 am neu geschaffenen EEX-Intraday-Markt. Dank einem direkten Börsenzugang kann die Abteilung Energiehandel nun alle EEX-Börsengeschäfte und die Kapazitäts-Auktion an der Grenze Deutschland–Schweiz in Eigenregie abwickeln.

Beschaffung von erneuerbarer Energie

Neben der klassischen erneuerbaren Energie aus Wasserkraft gewinnen die neuen erneuerbaren Energien aus Sonne, Wind und Biomasse stark an Bedeutung. Der Grund dafür ist die laufend steigende Kundennachfrage nach entsprechenden Stromprodukten. Für zusätzlichen Auftrieb sorgt das Ziel der Stadt Zürich, den Anteil erneuerbarer Energien am Produktionsmix kontinuierlich zu steigern. Die Wasserkraftwerke des ewz sowie seiner Partner haben den Bedarf an dieser Energie im Jahr 2008 zu einem bedeutenden Teil gedeckt. Die darüber hinaus benötigte Menge beschaffte das ewz als

physische Energie oder mittels Zertifikaten bei Drittproduzenten.

Folgende Ökostrommengen hat das ewz beschafft: 313.0 GWh aus Wasserkraft, 43,2 GWh aus Biomasse, 28,5 GWh Windenergie und 6,6 GWh Solarstrom.

Der Biomassestrom stammte aus kleineren Anlagen auf Bauernhöfen und aus grösseren industriellen Anlagen in der Schweiz. Zu den Letztgenannten gehörten die Genossenschaft Stans, die mittels Holzvergassungsanlage Strom produziert, und die Jakob Bösch AG, die Lebensmittelabfälle entsorgt und eine Biogasanlage betreibt. Mit beiden hat das ewz langjährige Bezugsverträge für die Stromübernahme abgeschlossen – sowohl der physischen Energie als auch des entsprechenden ökologischen Mehrwertes.

Der benötigte Windstrom stammt aus der Schweiz und aus dem Ausland. Um erste Erfahrungen mit Windenergieanlagen zu sammeln, hat das ewz in Deutschland drei bereits in Betrieb stehende Windturbinen mit einer Leistung von je 2 MW erworben. Mit mehreren laufenden Windprojekten im In- und Ausland verfolgt das ewz das Ziel, baldmöglichst weitere Anlagen zu besitzen.

Der grösste Teil des Solarstrombedarfs konnte die ewz.solarstrombörse decken. Den Rest kaufte das ewz bei Drittunternehmen ein. Auf Grund der steigenden Nachfrage nach Solarstrom lancierte die ewz.solarstrombörse im Herbst bereits die neunte Ausschreibung mit dem Ziel, die Produktionskapazität um mindestens 4 GWh zu steigern.

4.4.5 Netze

Übertragungsnetz

Im Jahr 2008 sind das Stromversorgungsgesetz sowie die zugehörige Verordnung in Kraft getreten. Für wesentliche Systemänderungen gewährte der Gesetzgeber eine Übergangsfrist bis Ende 2008. Im Berichtsjahr organisierte das ewz deshalb die gesetzlich verlangten Änderungen, wie die Ausgliederung des Übertragungsnetzes und die Netzkasse mit einheitlichem Netznutzungsentgelt.

Ende des ersten Quartals deklarierte das ewz die Kosten des Übertragungsnetzes für die Berechnung des Netznutzungsentgeltes an Swissgrid. Da es sich beim Übertragungsnetz um ein natürliches Monopol handelt, erhielt auch der Regulator Elcom eine Mitteilung über die Kosten mit Begründung. Die anschliessend von Swissgrid veröffentlichten Netztarife führten zu einer energischen politischen Reaktion, in der Swissgrid und die Übertragungsnetzeigentümer beschuldigt wurden, sich ungerechtfertigt zu bereichern. In der Folge wurde die Verordnung kurz vor Weihnachten in Punkten betreffend die anrechenbaren Kosten revidiert, und die Elcom wurde mit Rückfragen aktiv und hat eine Untersuchung angekündigt. Für 2009 wird eine Neuberechnung der Kosten verlangt.

Der Gemeinderat hat am 1. Oktober der Gründung der ewz Übertragungsnetz AG als Tochtergesellschaft des ewz zugestimmt. Sie wird über kein Personal verfügen und alle Leistungen vom ewz einkaufen. Die Gründung soll am

Störungen in den Verteilanlagen Zürich	2007	2008
Total	98	92
Störungen, verursacht durch Überlastung	1	4
Steuerung	4	6
Armaturen und Anschlüsse	22	19
Materialfehler	7	3
Witterungseinfüsse	13	7
Beschädigung durch Dritte (Handwerkzeuge und Baumaschinen)	34	38
Natur, Tiere	1	4
Wasser, Feuer, Verschmutzung	3	2
Diverses	7	5
Unbekannte Ursache	6	4

Projekte und Bauten	2007	2008
Projekte Kabelanlagen in Mittel- und Niederspannung	34	24
– Netzerneuerung und -erweiterung Mittelspannung	9	3
– Netzerneuerung und -erweiterung Niederspannung	5	3
– Im Zusammenhang mit Bauten an Transformatorenstationen und Anlagen von Mittelspannungskunden	12	8
– Auslösung durch Dritte, Provisorien	8	10
Projekte für Telekommunikationsunternehmen	40	60
Neubau von Transformatorenstationen	9	4
Neubau von Anlagen für Mittelspannungskunden	0	0
Umbau von Transformatorenstationen	8	6
Umbau von Gleichrichteranlagen	2	0
Umbau von Anlagen für Mittelspannungskunden	0	0
Erstellen von provisorischen Transformatorenstationen	0	9
Erweiterung von Transformatorenstationen und Anlagen für Mittelspannungskunden	6	0
NISV-Sanierungen/Umbau NISV-kritische Transformatorenstationen (gemäss der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung [NISV])	21	28
Demontage von Stationen	0	0

Störungen in den Übertragungsanlagen	2007	2008
Erd- und Kurzschlüsse in benachbarten Netzen	35	70
Erd- und Kurzschlüsse im ewz-Netz	3	4
Teilunterbrüche in Zürich	0	4
Teilunterbrüche in Graubünden	4	40

1. Januar 2009 erfolgen. Allerdings besteht nach der Verordnungsänderung in letzter Minute erhebliche Unsicherheit über den Wert der Anlagen, die in die Übertragungsnetz AG eingebracht werden. Dies könnte zu Verzögerungen bei der Gründung führen.

Umfangreiche Ausholzarbeiten im Bergell bildeten einen Schwerpunkt in der Instandhaltung. Im Weiteren ging die Ära der Signalübertragung über die Leiterseile ab den Unterwerken Fällanden, Benken, Samstagen, Sils und Mettlen zu Ende. Die Frequenzsperrungen sind entfernt. In der Linthebene musste das ewz im Sommer die Ausleger von acht Betonportalstützen sanieren. Die vierte und letzte Etappe der Korrosionsschutzarbeiten zwischen Samstagen und Mettlen wurde abgeschlossen. Ein Erdbeben am Glaubenberg und eine Hanginstabilität bei Menzingen erforderten aufwendige Maststärkungen. Bei Mastris und in der Schynschlucht behob die Abteilung Instandhaltung störungsbedingte Leiterseilschäden.

Das Eidgenössische Starkstrominspektorat hat das Planegenehmigungsgesuch für den Leitungsbau Samstagen-Kilchberg an die nächste Instanz überwiesen: das Bundesamt für Energie. Beim Projekt Kabelverbindung Uetliberg schloss das ewz die letzten Bauarbeiten im Nationalstrassenabschnitt Allmend-Brunau ab. Weiter erbrachte die Abteilung Instandhaltung Engineeringleistungen für die Verteilnetze Zürich und Mittelbünden sowie für Dritte.

Verteilnetz

Die bevorstehende Strommarktöffnung hat das Geschäftsfeld Verteilnetz stark gefordert, nicht zuletzt wegen der rechtlichen Unsicherheiten und Verzögerungen. Die nationale Netzgesellschaft Swissgrid AG löst am 1. Januar 2009 die bis anhin in der Schweiz existierenden sieben Regelzonen ab und zentralisiert diese. Damit Swissgrid die Netzführung für die ewz-Übertragungsleitungen übernehmen kann, waren grosse Vorarbeiten nötig. Der zweite Schwerpunkt 2008 war der Leistungsauftrag Telecom. Der Bereich Verteilnetz erstellte alle geplanten Bauten für das ewz.zürinet termingerecht.

Bessere Kundenbetreuung im Störfall

In einer Kundenumfrage stellte das ewz fest, dass während Versorgungsunterbrüchen ein grosses Bedürfnis nach Informationen besteht. Neu beantwortet die Netzleitstelle Telefonan-

rufe rund um die Uhr immer persönlich, auch wenn zahlreiche Betroffene einen Ausfall melden. Eine weitere Neuheit ist die SMS-Störungsinformation, die Interessierte auf www.ewz.ch abonnieren können. Über diesen Kanal erreicht das ewz die von einem Unterbruch betroffenen Kundinnen und Kunden schnell und einfach.

Die Störungskennzahlen 2008 lagen über dem Durchschnitt. Das ewz analysierte jeden Ausfall und leitete Verbesserungen ein. Folgenreich war der Versorgungsunterbruch vom 24. August, der über die Stadt Zürich hinaus wahrgenommen wurde. Während der Fernsehübertragungen der Abschlussfeier der Olympiade und eines Formel-1-Rennens hat ein Eichhörnchen im Unterwerk Aubrugg einen Kurzschluss und damit einen Ausfall der Sender des Schweizer Fernsehens verursacht.

Verteilnetz Mittelbünden

Am 1. April wechselte die Organisationseinheit Verteilnetz Mittelbünden vom Bereich Produktion zum Bereich Verteilnetz. Damit vollzog das ewz das Unbundling gemäss neuem Stromversorgungsgesetz. Die Berechnung der Netzkosten und die Bereitstellung der Energiedaten für die Bestimmung der Netznutzungstarife erfolgten fristgerecht.

Elektro-Installationen für Fussballer

Die Fussball-Europameisterschaft war auch für das ewz ein Grossereignis. Die Abteilung Elektro-Installationen war für die Planung, den Aufbau sowie die Sicherstellung eines störungsfreien Betriebs bis zur Abrechnung verantwortlich. Sie erstellte provisorische Stromanschlüsse und Beleuchtungen für die Fanmeile, die Fanzone und die verschiedenen Aussenplätze, wie das Fancamp in der Sportanlage Heeren-schürli, den Parkplatz Allmend und den Camper-Parkplatz Albisgüetli. Für diverse Aktivitäten um das Letzigrund-Stadion stellte das ewz Stromanschlüsse zur Verfügung.

Insgesamt verlegten die Verteilnetz-Mitarbeitenden rund 23 km Kabel und installierten 570 Stromverteilerkästen. So stand die bestellte Anschlussleistung (ohne Stadion Letzigrund) von 102330 Ampere zur Verfügung. Während der drei Wochen wurden 517900 kWh ewz.ökopower verbraucht.

Öffentliche Beleuchtung

Leutschenbach ist eines der grossen Entwicklungsgebiete der Stadt Zürich. Mit gezielten Massnahmen, unter anderem der Beleuchtung, soll das Gebiet zu einem attraktiven Quartier werden. Am 1. September hat die Stadt den Leutschenpark mit dem speziellen «Leutschenlicht» eingeweiht und der Bevölkerung übergeben. Weitere neue Beleuchtungen hat das ewz beim Hegibachplatz, an der Fries- und Binzmühlestrasse, beim Muraltengut und im Quartier Ruggächern in Zürich-Affoltern erstellt.

Plan Lumière

Das Hotel Schweizerhof hat eine Gebäudeanleuchtung der Nordfassade erhalten. Projektionsstrahler mit einer neuartigen Technologie beleuchten die Fassaden, ohne im Innenraum zu blenden. Diese städtebauliche Aufwertung des denkmalgeschützten Hotels und des Bahnhofplatzes ist dank einer weiteren Public-Private-Partnership entstanden. Die Eigentümerin bezahlt dabei für die Erstellung, den Betrieb und den Unterhalt. Die Energie liefert das ewz.



Leutschenpark. (Bild: Christopher T. Hunziker)

Am Utoquai soll die gleiche Anstrahlung der Gebäudefassaden realisiert werden wie beim «Schweizerhof». Während der EURO 2008 erhielten die Fassaden von der Stadt eine temporäre Anstrahlung, so dass sich die GebäudeeigentümerInnen ein detailliertes Bild über die Vorzüge dieser Technik machen konnten. An der definitiven Ausführung sollen sich die privaten GrundeigentümerInnen finanziell beteiligen. Deren Einwilligung ist noch ausstehend.

4.4.6 Personal

Der Personalbestand per 31. Dezember 2008 beträgt 973 Mitarbeitende und hat gegenüber dem Vorjahr um 58 Personen zugenommen. Der Frauenanteil beträgt 13,87%. 43 Lernende absolvieren ihre Berufsausbildung beim ewz.

In wirtschaftlich schwierigen Zeiten ist es besonders erfreulich, wenn ein Unternehmen den Personalbestand nicht nur halten, sondern gar ausbauen kann. Das ewz befindet sich in dieser komfortablen Lage und hat 2008 im Geschäftsfeld Telecom 16 und im Bereich Erneuerbare Energie und Energieeffizienz sieben neue Stellen geschaffen. Die Rekrutierung ist sehr anspruchsvoll und der Aufwand hoch, da es nach wie vor schwierig ist, erfahrene qualifizierte Fachkräfte zu finden. Die Personalverantwortlichen müssen bewährte Netzwerke erweitern sowie neue aufbauen und pflegen. Zudem betreten sie im wahrsten Sinne des Wortes Neuland, indem sie im benachbarten deutschsprachigen Ausland Arbeitskräfte anwerben. Als weitere Massnahme hat das ewz Anfang Mai eine Prämie für die erfolgreiche Stellenvermittlung durch Mitarbeitende eingeführt. In den ersten sieben Monaten konnten auf diese Weise bereits acht Stellen mit externen Bewerbenden besetzt werden.

Neben den neuen Geschäftsfeldern schafft die Fluktuationsrate von 4,9% zusätzliche Vakanzen. Diese liegt sowohl unter dem gesamtschweizerischen Wert wie auch unter dem Mittelwert der Strombranche. Zukünftig dürfte sich diese Situation für das ewz eher entspannen, da Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aufgrund der aktuellen Wirtschaftslage verstärkt einen sicheren Arbeitgeber suchen, der sich in einem zukunftssträchtigen Markt bewegt.

Familienfreundliches Unternehmen

Das ewz positioniert sich neu als Arbeitgeber mit flexiblen, familiengerechten Arbeitsmodellen. Neben der demografischen Entwicklung haben sich in den letzten Jahren auch die Lebens- und Familienformen sowie die Partnerschaftssituationen in der Schweiz verändert. Arbeitszeitreduktion und -flexibilisierung zugunsten der Familie sind mittlerweile akzeptierte Bedürfnisse der Arbeitnehmenden. Teilzeitmitarbeitende in qualifizierten Fach- und Kaderfunktionen sind zwar immer noch in der Minderheit, aber keine Exoten mehr. Die Geschäftsleitung hat deshalb auf Mitte Jahr flexiblere Anstellungsformen eingeführt und Richtlinien für die flexible Pensionierung, das Job-Sharing und das Telearbeiten mit Heimarbeitsplatz formuliert. Mit dieser familienfreundlichen Unternehmenskultur wird die Teilzeitarbeit gefördert, die Work-Life-Balance verbessert und somit die Zufriedenheit der Mitarbeitenden erhöht.

Zusätzlich zur bestehenden Sozialberatung gibt es neu ein Case Management. Zwei Case Managerinnen teilen sich eine Arbeitsstelle und begleiten erkrankte oder verunfallte Mit-

arbeitende bei längeren Abwesenheiten. Erste Erfahrungen zeigen, dass das ewz damit die Reintegration in den Arbeitsprozess fördert, Langzeitabsenzen und Invaliditätsfälle verringert und Kosten spart. Im Berichtsjahr standen 42 Mitarbeitende mit den Fachkräften in Kontakt: 7 unfallbedingt, 21 wegen psychischer oder physischer Krankheiten und 14 aus anderen Gründen. Zusätzlich finden zwischen den Führungskräften und Mitarbeitenden Rückkehrgespräche während und nach Abwesenheiten statt. Mit dieser von Wertschätzung geprägten Kommunikation tragen die Vorgesetzten zum Wohlbefinden ihrer Mitarbeitenden bei.

Sicheres Verhalten integriert und zertifiziert. Weniger Arbeitsunfälle und gesunde Mitarbeitende sind für das ewz wichtig. Das Unternehmen hat 2008 den Nachweis über ein erfolgreiches Arbeitsschutz-Managementsystem erbracht und dafür das Zertifikat OHSAS 18001:2007 erhalten. Dieses bestätigt, dass Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz erfolgreich in die Betriebsabläufe integriert sind.

4.4.7 Finanzielles

Mit knapp 790 Mio. Franken hat der Gesamtertrag der laufenden Rechnung im Berichtsjahr einen neuen Rekord erreicht und liegt um fast 100 Mio. Franken über dem Vorjahr. Rund 92 Mio. Franken dieser Ertragssteigerung stammen aus der Energieabgabe. Eine leichte Verbrauchszunahme in den Versorgungsgebieten trug dazu bei; vor allem jedoch führten die deutlich über dem langjährigen Mittel liegenden Zuflüsse in den eigenen Wasserkraftwerken und den Partnerwerken zu einer höheren Menge an verfügbarer Energie, die das ewz zudem zu tendenziell höheren Preisen am Markt absetzen konnte. Die aktivierten Eigenleistungen liegen mit rund 24 Mio. Franken aufgrund der deutlich höheren Investitionssumme um 12 Mio. Franken über dem Vorjahr.

Der Aufwand der laufenden Rechnung beträgt im Berichtsjahr rund 719 Mio. Franken und liegt um rund 90 Mio. Franken über dem Vorjahr. Der höhere Personalbestand führte bei dieser Position zu einer Zunahme auf 110 Mio. Franken (+ 5 Mio. Franken gegenüber dem Vorjahr). Die Optimierung der Energieproduktion widerspiegelt sich auch im Energiebezug von Partnerwerken und im Energiehandel mit einer Aufwandszunahme auf 239 Mio. Franken (+ 39 Mio. Franken).

Für die Erhöhung der temporären Bonusaktion von 7% auf 15% legte das ewz im Berichtsjahr 55 Mio. Franken in die zweckgebundenen Rückstellungen ein (+ 27,5 Mio. Franken). Ausserdem wurden dem Ausgleichskonto der Spezialfinanzierung über 105 Mio. Franken gutgeschrieben (+ 10 Mio. Franken).

Im Berichtsjahr hat das ewz für über 123 Mio. Franken Investitionen getätigt (+ 31 Mio. Franken). Neben Investitionen in Projekte für Netz- und konventionelle Produktionsanlagen setzte das ewz auch bedeutende Beträge ein für Anlagen der Energiedienstleistungen und Anlagen für erneuerbare Energie.

Die Gewinnablieferung an die Stadtkasse beträgt 71 Mio. Franken und liegt um knapp 9 Mio. Franken höher als im Vorjahr.

4.5 Verkehrsbetriebe

4.5.1 Aufgaben

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

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

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

4.5.2 Jahresschwerpunkte

Der Anlass mit der grössten Aussenwirkung im Berichtsjahr war die Fussball-Europameisterschaft im Juni. 160 zusätzliche Mitarbeitende leisteten als «Transport Guides» über drei Wochen insgesamt 1200 Zusatzeinsätze, um der Stammkundschaft und den Fans trotz Umleitungen und Festbetrieb den Weg zu weisen. Fahrpersonal, Netz, aber auch die rückwärtigen Dienste in den Depots, Garagen und Werkstätten standen teilweise rund um die Uhr im Einsatz. Als einmalige Sonderaktion wurden sieben Spezialfahrzeuge zur EURO 2008 gemeinsam mit kommerziellen Partnern gestaltet. Trotz des Fussballfiebers ging es mit verschiedenen Schlüsselprojekten vorwärts: Am 9. September um 9.09 Uhr erfolgte der Spatenstich zum Tram Zürich-West. Als nächster Schritt hin zum Liniennetzkonzept 2025 wurden die Vorarbeiten für die Tramverbindung über die Hardbrücke vorangetrieben und ein Depot- und Wartungskonzept entwickelt. Mit der Migration zum neuen ZVV-Leitsystem wurden zudem stetig mehr Fahrzeuge mit Infomonitoren und Haltestellen mit Abfahrtsanzeigen ausgerüstet.

4.5.3 Kennzahlen Fahrgäste und Angebot

	2004	2005	2006	2007	2008
Fahrgäste in Mio. (EinsteigerInnen)	308.3	293.35*	294.91**	309.73**	317.98**
Personen-km	612.3	590.21	590.23**	616.12**	630.41**
Fahrleistungen VBZ Stadt in Mio. Wagen-km	32.133	31.468	30.691	30.377	29.241
Fahrleistungen VBZ Region in Mio. Wagen-km	1.820	1.774	1.978	1.898	2.022
Fahrleistungen Transportbeauftragte in Mio. Wagen-km	4.183	4.515	4.521	4.663	4.702
Linienlänge Stadtnetz	286.8	286.8	287.5	288.5	288.5
Linienlänge Regionalnetz	218.4	216.0	216.8	218.6	219.1
Linienlänge Nachtbuslinien	195.4	192.9	195.5	193.6	187.5
Schienenfahrzeuge	340	330	349	325	313
Busse (Niederflur)	242 (129)	242 (141)	255 (167)	245 (178)	261 (208)

* Einführung der automatischen Fahrgastzählung

** Fahrgastzahlen ohne Nachtnetz

4.5.4 Unternehmensentwicklung

Fahrzeugflotte

Ende Juli 2008 traf der letzte von 17 neuen Doppelgelenk-Trolleybussen der Firma Carrosserie Hess AG in Bellach termingerechtem ein. Das neue, 24,7 m lange Fahrzeug hat sich im täglichen Einsatz auf der Linie 31 bestens bewährt. Beim Autobus entschieden sich die VBZ nach einer Ausschreibung für den Typ Mercedes Citaro. Ende Oktober ging das erste von total 43 neuen klimatisierten Niederflurfahrzeugen in den Kurseinsatz, bis Ende 2008 wurden bereits 14 Standard- und

zehn Gelenkbusse geliefert. Beim Tram erfolgt die Ablieferung weiterer Cobras nach Terminplan, per Ende Jahr sind 66 moderne Niederflurtrams im Einsatz.

Verzicht auf Betriebseinstellung am 1. Mai

Von 1928 bis 2007 stand in der Stadt Zürich traditionellerweise der öffentliche Verkehr am Vormittag des 1. Mai still. Erstmals seit 80 Jahren brachten die VBZ im Jahr 2008 ihre Kundinnen und Kunden auch am Tag der Arbeit ohne Betriebspause ans Ziel.



Der neue Gelenkbus des Typs Mercedes Citaro. (Bild: Silvia da Silva, VBZ)

Inbetriebnahme der ersten Haltestellenanzeiger

Kurz vor Beginn der EURO 2008 konnten die ersten 20 Haltestellenanzeiger der neusten Generation an den wichtigsten Haltestellen in der Innenstadt erfolgreich in Betrieb genommen werden. Diese informieren die Fahrgäste in Echtzeit über die Abfahrtszeiten der jeweils nächsten vier Kurse sowie Umleitungen oder Betriebsstörungen. Als Teil des neuen Leit-systems waren bis Ende Jahr rund 60 Haltestellenanzeiger in Betrieb.

Betrieb rund um die Uhr während der EURO 2008

Während der Fussball-Europameisterschaft brachten die VBZ ihre Fahrgäste rund um die Uhr ans Ziel. Die Nachtbuslinien und die Forchbahn verkehrten täglich, auf einzelnen Linien alle 30 Minuten anstatt stündlich wie an Wochenenden. An den Spieltagen verkehrten Zusatzkurse auf den Linien 3 und 31 als Stadionzubringer. Wegen des Festbetriebes wurde an bestimmten Tagen das Limmatquai ab 15.00 bzw. 18.00 Uhr sowie das Bellevue ab 19.00 Uhr gesperrt und einzelne Linien umgeleitet oder durch Shuttlebusse ersetzt.



Die «Transport Guides» beraten sich vor ihrem Einsatz an der EURO 2008. (Bild: André Meier, VBZ)

Mehrwöchige Streckensperrungen infolge Bauarbeiten

Wegen des Baustopps während der Fussball-Europameisterschaft konzentrierten sich die nötigen Gleisbauarbeiten der VBZ auf den Herbst. Zwei Bauprojekte konnten nicht wie üblich mit Streckensperrungen an Wochenenden abgewickelt werden, sondern machten einen rund vierwöchigen Betriebsunterbruch beim Tram nötig. Dies betraf die Weinbergstrasse zwischen Haldenegg und Sonneggsteig sowie die Seestrasse zwischen Billoweg und Staubstrasse.

Pulsschlag von Zürich in neuem Takt

Zum Fahrplanwechsel vom 14. Dezember passten die VBZ ihren Taktraster den veränderten Fahrgastbedürfnissen an, die sich aus längeren Ladenöffnungszeiten und vermehrter Nutzung des öffentlichen Verkehrs in der Freizeit ergeben. Neu fahren die VBZ von Montag bis Donnerstag von 20.30 bis 22.30 Uhr im 10-Minuten-Takt, freitags und samstags sogar bis Betriebsschluss und am Sonntag durchgehend von 10.00 bis 22.30 Uhr. In der Hauptverkehrszeit fährt das Tram neu im 7,5-Minuten-Takt statt wie bisher alle 6,7 Minuten. Es fügt sich so ideal in die Taktfamilie von nationalem Bahnverkehr und S-Bahn ein; zudem wird der Fahrplan besser eingehalten.

Tramlinie 10 fährt als Glattalbahn bis Flughafen

Ebenfalls zum Fahrplanwechsel nahm die zweite Etappe der Glattalbahn ihren Betrieb auf. Die VBZ tragen die Marktverantwortung für die Tramlinie 10 zwischen Hauptbahnhof und Leutschenbach, ab dort fahren sie im Auftrag der VBG weiter bis zum Flughafen. Auf der Glattalbahn kommen Cobras in einem eigenständigen weiss-blauen Design zum Einsatz. Der Betriebsvertrag zwischen VBG und VBZ läuft bis 2017.

Wechsel der Marktverantwortung für drei Glattal-Gemeinden von den VBZ zu den VBG

Per 1. Januar 2009 wechselt die Marktverantwortung für die Gemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Dietlikon von den VBZ zu den VBG, wie der Verkehrsrat entschieden hat. Die zugehörige Gebietskonzession wird ab Ende 2010 von den VBZ auf die VBG übertragen. Der Betrieb der Buslinien 748, 752, 754, 760, 787 und 796 wird voraussichtlich Ende 2012 ausgeschrieben.

Neuer Transportvertrag mit dem Zürcher Verkehrsverbund

Nach langen Verhandlungen wurde im Oktober rückwirkend der Transportvertrag 2007/08 zwischen den VBZ bzw. der Stadt Zürich und dem Zürcher Verkehrsverbund unterzeichnet. Während bis anhin der effektive Betriebsaufwand der VBZ mit einem Leistungsentgelt abgegolten wurde, gilt neu das im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vorgesehene System «Nutzen und Gefahr»: Liegt das Betriebsergebnis der VBZ unter dem vom Verkehrsrat des Kantons Zürich genehmigten Budget, so dürfen sie den erwirtschafteten Überschuss in eine Betriebsreserve einlegen. Wird das Budget nicht eingehalten, so muss der Fehlbetrag aus dieser Reserve gedeckt oder schlimmstenfalls als Verlust vorgetragen und später ausgeglichen werden.

4.5.5 Angebot

Marktbearbeitung Stadt

Tramprojekte 2025: Im Rahmen der Studie «Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025» wurde die Planung der Netzausbauten zielgerichtet weitergeführt. Rückenwind erhielt die Netzerweiterung durch politische Vorstösse im Gemeinderat und durch eine verstärkte politische Unterstützung im Limmattal.

- Für die Verlängerung der Tramlinie 8 vom Hardplatz über die Hardbrücke (Zeithorizont 2015) und die zugehörigen Ausbauten am Hardplatz und am Bahnhof Hardbrücke wurde eine Vorstudie in Auftrag gegeben. Auf dieser Basis lässt sich die Vorlage für einen Projektierungskredit ausarbeiten.
- In einer Vorstudie wurde die mittel- bis langfristige Verkehrsplanung und Gestaltung des Albisriederplatzes unter Berücksichtigung der Linienführung der geplanten Tramlinien 16 und 17 aus der Hardstrasse in Richtung Zürich-Süd und Limmattal untersucht.
- In Bezug auf den Ausbau in Richtung Limmattal bekräftigten die Standortgemeinden mit der Unterzeichnung des «Letter of Intent» ihre Absicht, die Realisierung einer ersten Etappe der Limmattalbahn voranzutreiben. In diesem Zusammenhang wurde auch eine verbesserte Anbindung des Bahnhofs Altstetten ans Tramnetz durch die Tramlinie 2 in Erwägung gezogen – umso mehr, als die Realisierung der Tramlinie 1 auf die Zeit nach 2025 verschoben wurde.

Entwicklungen im Umfeld des Bahnhofs Oerlikon: Der bisherige Entwicklungsrichtplan Bahnhof Oerlikon aus dem Jahr 2000 und die damals gesetzten Ziele wurden revidiert. Der Bahnhof Oerlikon wird künftig auf drei Umsteigeräume ausgelegt. Neben den Bahnhofplätzen im Norden und im Süden befindet sich der dritte Umsteigerraum im Osten des Bahnhofs, bei den bestehenden Haltestellen der Tramlinien 10 und 14. Die Bushaltestellen mit Anschlüssen in die umliegenden Quartiere und Gemeinden im Glattal befinden sich künftig auf dem nördlich gelegenen Max-Frisch-Platz. In einer ersten Etappe bis 2015 sind die Erneuerung und Aufwertung des Oerliker Bahnhofplatzes Süd und der Bau des Max-Frisch-Platzes geplant. In der zweiten Etappe nach 2015 werden die Arbeiten im Raum Schaffhauserstrasse einschliesslich der Infrastrukturen der Tramlinien 10 und 14 in Angriff genommen.

Stadtraum HB/Bahnhof Löwenstrasse: Die künftige Erschliessung dieses unmittelbar neben dem Hauptbahnhof gelegenen Entwicklungsgebiets mit dem öffentlichen Verkehr wurde vertieft untersucht. Einen Schwerpunkt bildete das Erarbeiten möglicher Lösungen für die Überwindung des Engpasses bei der Liegenschaft Habis-Royal. Mit dem positiven Ausgang der Volksabstimmung über die Baulinienvorlage an der Neufrankengasse im November ist die Raumsicherung für die Weiterführung der künftigen Tramlinie 1 aus der Lagerstrasse in Richtung Altstetten und Limmattal sichergestellt. Die Planung des Vorläuferbetriebs der Trolleybuslinie 31 auf dem neuen Streckenabschnitt hat begonnen.

Erschliessung Uetlihof: Die Credit Suisse erweitert die Zahl der Arbeitsplätze im Uetlihof. In Zusammenarbeit mit der Projektleitung der CS studierten die VBZ Varianten für eine optimale ÖV-Erschliessung im Raum Zürich-Süd. Der Entscheid für eine Tram- oder Buslösung wird auf Frühjahr 2009 erwartet.

Direktbus Witikon–Stadtzentrum: Am 18. Juni wurde im Gemeinderat eine Motion für eine direkte VBZ-Buslinie von Witikon ins Stadtzentrum (Bahnhof Stadelhofen oder Hauptbahnhof) überwiesen. Die VBZ haben eine Studie für Varianten und deren Machbarkeit in Auftrag gegeben.

Angebotsausbau – Neuerungen im Stadtnetz

Die Taktharmonisierung beinhaltet einheitlichere, leicht merkbare Takte, und zwar die ganze Woche von früh bis spät. Vor allem zu den Abendzeiten wurde das Angebot wesentlich ausgebaut. Ein weiteres Verdienst der Neuerungen per Fahrplanwechsel ist die Anpassung an die Takte der regionalen Bus- und S-Bahn-Linien. Diese hat den Fahrgästen bessere Anschlüsse zwischen Stadt und Agglomeration gebracht, was vor allem Pendlerinnen und Pendlern entgegenkommt. Darüber hinaus haben Fahrgäste aus der Innenstadt neu Anschluss an alle Züge, die nach 05.30 Uhr ab Hauptbahnhof fahren. Die Züge ab 06.00 Uhr erreicht man sogar aus allen Quartieren. Am Abend bringen die Trams und Busse die SBB-Reisenden mit Ankunft am Hauptbahnhof vor 00.00 Uhr in alle Quartiere. Bei Ankunft bis 00.30 Uhr erreichen sie noch die Innenstadt. Die Harmonisierung der Fahrakte reduziert mögliche Eigenbehinderungen und steigert so die Pünktlichkeit. Die Anpassungen bringen in den Hauptverkehrszeiten eine um eine knappe Minute längere Wartezeit mit sich. Dafür warten die Fahrgäste abends weniger lange als bisher auf das nächste Tram oder den nächsten Bus. Die Anpassungen im Detail:

- 7,5-Min.-Takt: Montag bis Samstag, tagsüber bis 20.30 Uhr
- 10-Min.-Takt: Sonntag bis Donnerstag, 20.30 bis 22.30 Uhr sowie Freitag und Samstag, 20.30 Uhr bis Betriebsschluss
- 15-Min.-Takt: Sonntag bis Donnerstag, 22.30 Uhr bis Betriebsschluss

Einzelne Linien fahren während der Hauptverkehrszeit weiterhin dichter. So die Tramlinie 6, die Trolleybuslinien 32, 33, 46, 72 und die Buslinien 62, 69 und 80. Am Abend und am Wochenende gilt für diese Linien ebenfalls der neue Takt. Auf einzelnen Buslinien hat sich auch mit der neuen Fahrplanstruktur beim Takt nichts geändert. Es sind dies die Linien 29, 35, 37, 38, 39, 54, 64, 73, 76, 78, 89, 91, 94 und 95. Die Einsparungen, die sich aus der Reduktion des Taktes in der Hauptverkehrszeit ergaben, wurden vollumfänglich in den Ausbau am Abend und am Wochenende reinvestiert.

Tram-Shuttle 4E: Von Montag bis Freitag fahren während der stark frequentierten Zeiten zur Unterstützung der Linien 4 und 13 zwischen Hauptbahnhof und Hardturm zusätzliche Fahrzeuge. Diese gewährleisten bis zur Inbetriebnahme des Trams Zürich-West ein dichtes Angebot während der Spitzenzeiten.

Linie 37: Die VBZ haben mit einem Midibus das bisherige Angebot des Alpha-Taxis Montag bis Sonntag von 22.30 bis 00.30 Uhr übernommen. Der Bus fährt den ganzen Abend in beide Richtungen, also auch von Waidhof nach Bahnhof Affoltern.

Linie 39: Die Haltestellen Klosterweg und Irchel wurden aufgehoben, damit sich der Fahrplan besser einhalten lässt. Die Haltestelle Strickhof wurde in die Möhrlistrasse verlegt. So wird die Linie 39 als Quartierbuslinie gestärkt.

Linie 45/64: Im Bereich Leutschenbach ergänzen die Buslinien das Angebot der neuen Glattalbahn und wurden entsprechend angepasst. Die Haltestellen Bahnhof Oerlikon Nord bis Kehrighof werden deshalb nicht mehr durch die Linie 45 bedient. Stattdessen kann die Buslinie 781 ab Bahnhof Oerlikon Süd benutzt werden, die neu durch die Hagenholzstrasse bis zum Bahnhof Glattbrugg fährt. Die Haltestelle Rohwiesen wurde aufgehoben.

Linie 54: Zwischen Bahnhof Altstetten Nord und Aargauerstrasse ist die neue Haltestelle Würzgraben entstanden.

Linie 62: Die Linie 62 fährt ab Bahnhof Affoltern alternierend nach Unteraffoltern und neu nach Mühlacker. An der zusätzlichen Route sind neu die Haltestellen Blumenfeldstrasse, Aspholz und Mühlacker entstanden. Die Fahrzeiten auf der Linie 62 wurden mit der Taktharmonisierung wie folgt angepasst: Während der Hauptverkehrszeiten fahren die Busse alle sechs Minuten zwischen Schwamendingerplatz und Bahnhof Affoltern sowie alle zwölf Minuten ab Bahnhof Affoltern in die Richtungen Unteraffoltern und Mühlacker, in den schwächer frequentierten Zeiten alle 7,5 Minuten (bzw. alle 15 Minuten ab Bahnhof Affoltern in die Richtungen Unteraffoltern und Mühlacker), Freitag und Samstag ab 20.30 Uhr bis Betriebschluss sowie Sonntag bis Donnerstag von 20.30 bis 22.30 Uhr alle zehn Minuten und ab 22.30 Uhr alle 15 Minuten.

Linie 70: Neu fährt die Linie 70 durchgehend alle zehn Minuten, und zwar auch abends und am Wochenende. Dadurch haben Fahrgäste zu jeder Tageszeit optimale Anschlüsse an die S4 beim Bahnhof Leimbach.

Linie 71: Die Linie 71 musste wegen mangelnder Nachfrage eingestellt werden.

Linie 75: Im Verlaufe des kommenden Jahres wird auf der Linie 75 kontinuierlich auf Gelenkbusse umgestellt, so dass auch bei steigender Nachfrage der Komfort derselbe bleibt.

Linie 76: Zur besseren Unterscheidung und Auffindbarkeit der Haltestellen im Gebiet Binz heisst die bisherige Haltestelle Binz SZU neu Binz und die bisherige Haltestelle Binz neu Grubenstrasse. Binz Center bleibt bestehen.

N10: Die Nachtbuslinie N10 wurde auf der Strecke Stadelhofen–Egg durch das Angebot der neuen SN18 sowie in den Ortschaften Zollikon, Itschnach und Gössikon durch die Linie N18 ersetzt.

N18: Die Linie N18 wurde vom Bahnhof Tiefenbrunnen bis nach Küsnacht via Zollikon, Itschnach und Gössikon verlängert. Der Bus ab Toni-Areal startet um 01.20, 02.20 und 03.20 Uhr Richtung Bellevue. Am Bellevue muss umgestiegen werden. Die Linie N18 fährt dann zu jeder vollen Stunde Richtung Küsnacht. Zum Toni-Areal gehts ab Bellevue um 01.40 bzw. 02.40 Uhr.

SN18: Die Forchbahn fährt im Stundentakt auf der Strecke Zürich–Stadelhofen bis Egg. Im Gegenzug wurde die Linie N10 auf der Strecke Bellevue–Egg eingestellt. Die Ortschaften Zollikon, Itschnach und Gössikon werden durch die N18 bedient.

Marktbearbeitung Agglomeration

Glattal – Übersicht: Im Oberen Glattal hat Anfang 2008 mit Andres Transport AG ein neuer Transportbeauftragter den Betrieb für die VBZ aufgenommen. Andres Transport fährt auf den Linien 747, 753 und 786, die früher durch die Firma Gut betrieben wurden. Durch den neuen, günstiger gelegenen Garagenstandort werden die ein- und ausfahrenden Kurse kundenfreundlicher geführt und wirtschaftlich optimiert. Der Verkehrsrat hat entschieden, das Marktgebiet «mittleres Glattal», bestehend aus den Gemeinden Wangen-Brüttisellen, Dietlikon und Dübendorf per 1. Januar 2009 von den VBZ auf die VBG zu übertragen. Die Linien 743, 744 und 751 verbleiben bei den VBZ.

Limmattal – Übersicht: Die Bauarbeiten für ein Eigenstrasse des öffentlichen Verkehrs in der Zürcher-/Badenerstrasse haben begonnen. Das durchgängige Trasse ist ein weiterer Schritt in Richtung Stadtbahn Limmattal. Wieweit sich die Etappierung der «Langfristplanung Limmattal» (Buskonzept Limmattal) den neuen Planungen der Stadtbahn Limmattal anpasst, wird zum gegebenen Zeitpunkt überprüft.

Unterer Zimmerberg – Übersicht: Der erste kleine Schritt für die Erschliessung des Gebiets Sunnau-Lebern (Adliswil) wurde mit der Inbetriebnahme der Haltestelle Ahornweg getan. Der nächste, grosse Schritt folgt Ende 2009, wenn die Linie 184 neu geführt und die Linie 185 in Betrieb genommen wird. Zur Verbesserung der Pünktlichkeit wurden auf den Linien 161 und 165 die Fahrzeiten angepasst und weitere Massnahmen ausgelöst.

Unterer Pfannenstiel – Übersicht: Für das Gebiet der Gemeinden Küsnacht, Zollikon und Zumikon haben die VBZ eine umfassende Marktanalyse erstellt mit dem Ziel, die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner dieser Region zu kennen. Ergebnisse werden Anfang 2009 erwartet und sind Grundlage für Angebotsanpassungen im Fahrplanverfahren 2011/12.

Angebotsausbau – Neuerungen in der Agglomeration

Glattal: In den wachsenden Gemeinden Fällanden und Dübendorf hat die Nachfrage nach einem Anschluss an die Linie 743 zugenommen. Daher fahren die VBZ zwischen Fällanden/Dübendorf und Stettbach zusätzliche Kurse in der Hauptverkehrszeit. Die neuen Fahrzeiten wurden so angepasst, dass die Fahrgäste bessere Anschlüsse an die S-Bahnen am Bahnhof Stettbach erhalten.

Linie 744: Die neue Buslinie 744 führt von Scheuren über Ebmatingen und Fällanden bis nach Stettbach und bietet dort Anschluss an die S12.

Linien 747, 753 und 786: Die Abfahrten am Klusplatz wurden an den geänderten Tramfahrplan angepasst. Die Abfahrtszeiten sind nun einprägsamer. Die letzte Fahrt von Schwerzenbach nach Benglen um 00.32 Uhr wurde eingestellt. Der letzte Bus fährt um 00.04 Uhr.

Linie 748 und 796: Durch die neue Haltestelle Memphis haben Fahrgäste der Linien 748 und 796 einen weiteren direkten Zugang zu Wohnungen und Büros im Raum Memphispark bekommen.

Linie 751: Die Linie 751 fährt durchgehend im Halbstundentakt bis 00.15 Uhr. Dadurch verdoppelt sich das Angebot ab 21.00 Uhr. Ausserdem haben die VBZ die Fahrzeiten ganztags so angepasst, dass die Fahrgäste optimalen Anschluss an die S3 von und nach Zürich HB haben.

Linie 752: Hier fahren die Busse durchgehend im Halbstundentakt bis 23.45 Uhr. Dadurch hat sich das Angebot ab 21.00 Uhr verdoppelt. Die neuen Fahrzeiten wurden so angepasst, dass Fahrgäste in Stettbach und in Dübendorf ganztags optimale Anschlüsse an die S-Bahnen haben.

Linie 754: Ab 14.00 Uhr starten die Fahrzeuge ein paar Minuten früher als bisher. Dadurch wurden die Anschlüsse an die S14 von und nach Zürich und ans Fernverkehrsnetz verbessert.

Linie 760: Hier wird durchgehend bis Mitternacht im Halbstundentakt gefahren. Tagsüber besteht Anschluss an die S12 in Stettbach, abends von der S14 in Dübendorf. Zusätzlich fahren die Busse durchgehend nach Gfenn. Der bisherige Abstecher zu den Haltestellen Schossacher West und Gfenn Hofacher entfällt, die entsprechenden Haltestellen wurden aufgehoben.

Baustelle Glattalbahn 3. Etappe, Linien 751, 787, 796: An der Ringstrasse entsteht die dritte Etappe der Glattalbahn, was für die kommenden zwei Jahre intensive Bautätigkeiten mit sich bringt. Dies hat sich wie folgt auf die Linienführung ausgewirkt: Die Linie 751 bedient die Haltestelle Sonntal nur in Richtung Kirche Fluntern. Die Linien 787 und 796 werden neu durch die Hochbordstrasse geführt. Dadurch werden die Haltestellen Hoffnung, Sonntal und Ringwiesen nicht mehr bedient. Die Haltestelle Ringstrasse wurde in die Hochbord-/Lagerstrasse verlegt.

Limmattal: Auf der Linie 301 fährt von Montag bis Freitag in der Nebenverkehrszeit ein zusätzlicher Bus.

Linie 303: Zwei neue Haltestellen bereichern die Linie 303. Einen kürzeren Arbeitsweg haben die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers um die Furttalstrasse dank der neuen, gleichnamigen Haltestelle. Ausserdem wurde die Haltestelle Ikea auf die Höhe des Kreisels Sandäcker-/Industriestrasse verschoben, was einen effizienteren Betrieb ermöglicht.

Linie 304: Da in Weiningen auf kurzer Distanz mehrere Haltestellen folgen, halten die VBZ mit der Linie 304 nicht mehr an der Haltestelle Weiningen, Gemeindehaus. Als Ersatz bieten sich die Haltestellen Schulhaus oder Lindenplatz an.

Linie 305: Am Sonntagmorgen fährt der erste Bus neu bereits um 07.45 Uhr ab Kindhausen. Zusätzlich wurden alle Abfahrtszeiten am Sonntagmorgen um eine Minute vorverschoben, damit die Fahrgäste bequem auf den Zug umsteigen können.

Linie 306: Am Samstag fährt der erste Kurs bereits um 06.16 Uhr ab Stadthalle Ost Richtung Bahnhof Dietikon, am Sonntag um 07.16 Uhr. So erreichen die Fahrgäste rechtzeitig den Hauptbahnhof und damit samstags die Züge ab 07.00 Uhr und sonntags jene ab 08.00 Uhr.

Linie 308: Die Busse auf der Linie 308 starten jeweils ein bis zwei Minuten später ab Bahnhof Schlieren in Richtung Urdorf, damit Fahrgäste beim Umsteigen von der S3 auf die Linie 308 genügend Zeit haben.

Linie 325: Die neue Linie 325 fährt in einem zweijährigen Versuchsbetrieb vom Bahnhof Dietikon bis ins Weinbergquartier, und zwar von Montag bis Samstag, jeweils halbstündlich. Der

Produkte und Dienstleistungen

	2004	2005	2006	2007	2008
Ticketumsatz total in Mio. Fr.	174.8	184.3	191	202.7	213.3
<i>davon VBZ-Ticketerias</i>	73.9	77.2	79.1	81.8	85.3
<i>davon ZVV-Contact</i>	19.2	23	26.6	29.3	31.8
Kundenkontakte bei ZVV-Contact	145085	140355	154888	162640	174651
<i>davon Kundenreaktionen</i>	5637	5498	6238	5751	5424
Fundbüro: abgegebene Fundgegenstände	28659	28391	28366	29075	28230
VBZ Traffic Media, Umsatz in Mio. Fr.	10.3	10.8	11.2	11.6	13.4
VBZ-Extrafahrten, Umsatz in Mio. Fr.	2.6	2.5	2.6	2.7	3.1

Bus fährt die folgende Route: Bahnhof Dietikon–Bahnhofstrasse (auf der Rückfahrt: Kirchplatz)–Stadthaus–Oberdorf – Hät-schen – Gyrhalden – Weidstrasse – Lätten – Rebbergstrasse–Chrottenbühl–Weinberg–Lätten und zurück Richtung Bahnhof Dietikon. Die Fahrzeiten ermöglichen gute Anschlüsse an die S-Bahnen in Dietikon.

Unterer Pfannenstiel: Die ersten Busse der Linie 912 starten bereits ab Haltestelle Fallacher in Itschnach um 05.46 und 06.01 Uhr statt wie bisher erst ab Beugi. Durch diese Neuerung treffen die Fahrgäste bereits um 06.10 bzw. 06.25 Uhr am Bellevue ein und erreichen die S-Bahnen und Züge um 07.00 Uhr ab Hauptbahnhof.

Linie 916: Die ersten Busse der Linie 916 starten bereits ab Haltestelle Küsnacht, Allmend um 05.53 und 06.08 Uhr statt erst ab Beugi wie bisher. Diese Busse treffen um 06.17 und 06.32 Uhr am Bellevue ein und ermöglichen ebenfalls das rechtzeitige Erreichen der Züge um 07.00 Uhr ab Hauptbahnhof.

Unterer Zimmerberg: Ein zusätzliches Fahrzeug auf dieser Linie soll Verspätungen entgegenwirken. Zudem wurden die Fahrzeiten so angepasst, dass die Fahrgäste der Linie 165 bessere Anschlüsse an die S-Bahnen am Bahnhof Rüslikon haben.

Linie 162: Um dem grossen Zustrom an Schülerinnen und Schülern zur Zurich International School in Adliswil gerecht zu werden, wird von Dienstag bis Freitag um 08.06 Uhr ab Bahnhof Kilchberg bis Haltestelle Krankenhaus Sanitas neu ein Beiwagen eingesetzt.

Linie 165: Es wurde eine neue Endhaltestelle Merisbrunnen gebaut.

Produkte und Dienstleistungen

Verkauf und Dienstleistungen für den Zürcher Verkehrsverbund: Der Ticketumsatz konnte gegenüber dem Vorjahr wiederum gesteigert werden und liegt neu bei 213,3 Mio. Franken. Den grössten Zuwachs hat das Key Account Management (Bonus-Pass) erzielt.

VBZ Traffic Media: Die Umsätze der Verkehrsmittelwerbung konnten gegenüber dem Vorjahr um beachtliche 15% auf 13,4 Mio. Franken gesteigert werden. Ein grosser Teil des Wachstums geht auf die EURO 2008 zurück, z.B. auf Zusatzumsätze mit Spezialfahrzeugen. Die Zusammenarbeit mit der APG bei der Vermietung von Werbeflächen fruchtete im

Jahr 2008 ebenfalls. Auch hier hat die EURO 2008 unterstützend gewirkt. Bei den Produkten war vereinzelt eine starke Nachfrage festzustellen. Der Umsatz der beliebten Heckwerbung hat sich z.B. verdoppelt, und die Nachfrage nach der wohl längsten Werbung auf Schienen und Rädern, der Dachwerbung, hat sich um über 7% erhöht.



Fahrten mit einem Oldtimer wie dem Elefanten erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. (Bild: VBZ)

Weiter konnten diverse Neuerungen eingeführt werden. So fährt zum Beispiel das Cobra seit Frühling neu mit Fenstertransparenten durch Zürich und steigert entsprechend die Attraktivität dieses Produkts.

Extrafahrten: Der Umsatz lag bei 3,1 Mio. Franken und damit um 0,4 Mio. Franken über dem Vorjahr. Erfreulich haben sich auch die Oldtimerfahrten entwickelt. Hier erhöhte sich der Umsatz um 25%.

ZVV-Contact: 174 651 Kundinnen und Kunden liessen sich bei ZVV-Contact beraten, haben ein Abonnement gekauft oder eine Reaktion deponiert. Das sind 7% mehr als im Vorjahr. Die Zunahme hängt zusammen mit den diversen grossen Baustellen auf dem VBZ-Netz, der EURO 2008 und verschiedenen grösseren Betriebsstörungen und -unterbrüchen. Eigentliche Reklamation gingen 5424 ein.

Key Account Management: Das im Auftrag des ZVV vertriebene Mobilitätskonzept für Mitarbeitende eines Unternehmens, der BonusPass, erfreut sich einer wachsenden Belieb-

Fahrgastkontrollen

	2004	2005	2006	2007	2008	Veränderung von 2007 zu 2008 in %
Zeitaufwand Kontrolle	27 551	30 300	32 364	40 561	40 085	-1.18%
Kontrollierte Fahrgäste	3 098 766	3 135 862	3 035 473	3 259 817	2 856 476	-12.38%
Gebühreneinnahmen in Fr.	3 292 568	2 624 201	2 652 728	2 839 813	3 107 937	9.44%
Schwarzfahrerquote	1.39%	1.15%	1.09%	1.01%	1.17%	15.84%
*Schwarzfahrerquote	1.22%	0.93%	0.88%	0.80%	0.93%	16.25%

* Nach Berücksichtigung vorgewiesener pers. Abos.

heit. Sowohl die Vertragsabschlüsse mit neuen Partnerfirmen als auch die Umsätze bei bestehenden Kunden nahmen zu. Diese Entwicklung ist einerseits dem zunehmenden Bekanntheitsgrad des Instruments und andererseits der Sensibilisierung für klimapolitische Fragen zu verdanken.

Veranstaltungskooperationen: Total wurden 57 Veranstaltungskooperationen durchgeführt und somit die entsprechenden Anlässe optimal mit dem öffentlichen Verkehr verbunden. Besonders hervorzuheben sind: Tutanchamun-Ausstellung, Life at Sunset, Zürich Filmfestival, Weltklasse Zürich und Stars for Free. Der Umsatz Kooperationen und Spezialkarten beträgt rund 1,7 Mio. Franken.

VBZ-Ticketerias: Die neun VBZ-Ticketerias haben trotz Zunahme von Vertriebskanälen, steigender Popularität des Internetverkaufs und wachsender Zahl an BonusPass-Kunden erneut ein gutes Verkaufsergebnis erzielt: Der Umsatz konnte um 4,3% gesteigert werden. Die Vorzüge der Ticketerias wie der persönliche Kontakt, die kompetente Beratung und die Freundlichkeit wurden in der ZVV-Service-Qualität-Messung 2008 erneut bestätigt: Die bedienten Verkaufsstellen erzielten mit 82 von 100 Punkten wiederum ein Spitzenergebnis.

Fundbüro: Die Anzahl abgegebener Fundgegenstände hat gegenüber dem Vorjahr um 845 auf 28230 abgenommen. Davon konnten 47,9% vermittelt werden (2007: 51,6%). Total wurden somit fast 1500 Fundgegenstände weniger abgeholt als im Vorjahr, was sich negativ auf die Gebühren auswirkte (-14 100 Franken). Erfreulicherweise wurde jedoch beim Finderlohn nicht gespart: Trotz der geringeren Anzahl an vermittelten Gegenständen konnte über 42 454 Franken mehr Finderlohn weitergeleitet werden (plus 31,4%). Der in den letzten Jahren beobachtete Trend, dass immer mehr Verlustmeldungen per E-Mail eintreffen, hält an. Die Versteigerungen haben wie gewohnt grossen Anklang gefunden.

Fahrgastkontrollen: Auf dem Marktgebiet der VBZ wurden 2 856 476 Fahrgäste kontrolliert. Die Schwarzfahrerquote lag mit 0,93% über derjenigen des Vorjahrs (0,8%).

Projekt SiSa (Sicherheit und Sauberkeit): In Zusammenarbeit mit Stadtpolizei, ERZ und SIP kontrollierten die VBZ 44 456 Fahrgäste in SiSa-Kontrollen. Die Zahl liegt markant unter jener des Vorjahres (100 476), da wegen der EURO 2008 weniger Kontrollen durchgeführt wurden. Die Schwarzfahrerquote lag bei 1,61% (Vorjahr 1,35%).

Tabelle Mitarbeitende (VBZ)

	2004	2005	2006	2007	2008
Personalbestand	2 316	2 328	2 356	2 396	2 371
Stellenwerte (Jahresdurchschnitt)	2 135	2 127	2 134	2 169	2 190
Frauenanteil	15.3%	15.76%	16.33%	16.66%	16.95%
Anteil Teilzeitarbeitende	16.0%	16.83%	16.75%	15.79%	16.87%
Fluktuationsrate	3.6%	2.62%	3.39%	4.16%	3.71%

4.5.6 Einsatz Fahrzeugflotte

Tram

Die Ablieferung der neuen Cobras verläuft weiterhin sehr zufriedenstellend. Zum Jahresende waren 66 Cobra-Trams unterwegs. Rechtzeitig zur Inbetriebnahme der Glattalbahn standen auch die Cobra-Fahrzeuge für die VBG bereit. Für die Revision der Cobras wurde ein Konzept ausgearbeitet, das den Übergang der Garantie-Instandhaltung vom Lieferanten Bombardier in die reguläre langfristige Instandhaltung durch die VBZ sicherstellt. Bis Ende Jahr wurden weitere 25 Fahrzeuge der «Mirage»-Serie ausgemustert, von denen 18 Fahrzeuge den Weg nach Vinnitsa fanden. Die restlichen Mirage-Fahrzeuge wurden verwertet.

Bus

Die Ablieferung der Hess-Doppelgelenk-Trolleybusse wurde Mitte Jahr abgeschlossen; damit befinden sich 17 Doppelgelenk-Trolleybusse im täglichen Einsatz. Zudem verkehren neu 14 Standardbusse und zehn Gelenkbusse des Typs Mercedes Citaro auf Zürichs Strassen.

Fahrzeugumrüstung für Leitsystem

Total 117 Busse (48% der Busflotte) und 99 Tramfahrzeuge (46% der Tramflotte) sind bis Ende Jahr für den Betrieb mit dem neuen Leitsystem umgebaut worden. Umrüstung und Inbetriebsetzung erfolgten durch eigenes Fachpersonal in enger Zusammenarbeit mit der Lieferfirma.

4.5.7 Substanzerhaltung

Baustellen

2008 gab es 14 grosse Baustellen. An 16 Wochenenden wurden Gleisabbrüche und Gleisbau durchgeführt. Bei zwei Baustellen erfolgten die Arbeiten von Montag bis Freitag während zweier Wochen. An 15 Samstagen fanden Betriebseinstellungen mit Busersatz oder Tramumleitungen statt. An der Weinbergstrasse und der Seestrasse waren Betriebsunterbrüche von jeweils vier Wochen nötig. An der Baustelle Hofwiesenstrasse, Schleife Bucheggplatz, war während der ganzen Bauzeit der Betrieb eingestellt. Auf nachfolgenden 14 Baustellen wurden insgesamt 5877 m Gleis erneuert, 26 Weichen ausgewechselt und 13 Schmieranlagen montiert:

- Seestrasse, Brunastrasse
- Schaffhauserstrasse, Binzmühlestrasse bis Gujerstrasse
- Seefeldstrasse, Tiefenbrunnen, Schleifenausfahrt und Dienstgleis
- Depotplatz Kalkbreite, Reparatur Weichenstrasse
- Albis-, Studackerstrasse, Depot Wollishofen
- Forchstrasse, Hegibachplatz
- Quaibrücke/Bellevue
- Hofwiesenstrasse, Schleife Bucheggplatz
- Bederstrasse, Felsenkellerweg bis Lessingstrasse, 1.Etappe
- Weinbergstrasse, Haldeneggsteig bis Sonneggsteig
- Seestrasse, Staubstrasse bis Billoweg
- Talacker/Sihlporte
- Winterthurer-/Irchelstrasse
- Limmatstrasse, Gerstenstrasse bis Escher-Wyss-Platz



Trotz Gleisbauarbeiten am Bellevue konnten die meisten Tramlinien auf normalen Strecken verkehren. (Bild: VBZ)

Wartehallen

18 Wartehallen und eine Rückwand (Bahnhof Altstetten) wurden neu gebaut.

4.5.8 Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer

Der Personalbestand lag Ende Jahr um 25 Mitarbeitende unter dem Vorjahr. Dies unter anderem deshalb, weil im Berichtsjahr die Personalbedarfsplanung auf die EURO 2008 ausgerichtet war. Das Fussballfest war für die VBZ-Mitarbeitenden wie auch für die eigens angestellten temporären Verstärkungen, die sogenannten Transport Guides, ein Höhepunkt. Diese nicht alltägliche Herausforderung meisterten die VBZ erfolgreich.

Die Fluktuation ist mit 3,71% stabil geblieben. Die Rekrutierung von handwerklich-technischen Mitarbeitenden gestaltete sich erneut schwierig. Beim Fahrdienstpersonal hingegen hat sich die Lage auf dem Arbeitsmarkt etwas entspannt.

Mit der erfolgreichen Einführung des Personalinformationssystems SAP HCM konnten die Personalprozesse in der Administration vereinheitlicht und auf hohem Qualitätsniveau konsolidiert werden.

Der Anteil an Teilzeit-Mitarbeitenden (16,87%) sowie Frauen (16,95%) steigt weiterhin leicht, aber kontinuierlich an.

4.5.9 Finanzen

Bezüglich der Rechnungslegung der Verkehrsbetriebe ergibt sich auf den Bilanzstichtag per 31. Dezember 2008 eine Änderung beim Abschluss der Jahresrechnung. Der Verkehrsrat des Kantons Zürich hatte im November 2005 beschlossen, dass – gestützt auf § 25 des Personenverkehrsgesetzes/PVG vom 6. März 1988 – ab dem Jahre 2006 für alle Partnerunternehmen des Zürcher Verkehrsverbundes das jeweils jährlich beschlossene Leistungsentgelt (Budgetbeschluss) als verbindlich gelte. Allfällige Überschüsse sind gemäss den geltenden Transportverträgen als Reserve anzulegen, eintretende Verluste daraus zu entnehmen. Damit entfällt die seit dem Jahre 1990 praktizierte Ausgleichszahlung zwischen ZVV und VBZ am Jahresende. Das PVG sieht in §25 vor, dass die Transportunternehmen «grundsätzlich Nutzen und Gefahr von Abweichungen des tatsächlichen Betriebsergebnisses von den in den Transportverträgen festgelegten Beträgen» zu tragen haben. Die Umsetzung dieses Beschlusses wurde seitens ZVV für die Verkehrsbetriebe Zürich wegen Meinungsverschiedenheiten über das neue Finanzierungssystem bis nach Einigung über den Transportvertrag 2007/08 ausgesetzt. Für gewisse Ausgabenpositionen (wie z.B. Zinsaufwendungen, Traktionsenergie, Dieseltreibstoff) sind Nachkalkulationen (vor Abschluss der Rechnung) möglich, so dass das finanzielle Risiko erheblich vermindert wird.

Für das Jahr 2008 überwies der ZVV den VBZ nebst dem Leistungsentgelt vereinbarungsgemäss die Gewinnbeteiligungen für die Jahre 2006 und 2007 (nach Abschluss des Transportvertrages 07/08). Des Weiteren richtete der ZVV für die Jahre 2007 und 2008 Bonuszahlungen für Qualitätsmanagement aus. Zur Abdeckung allfälliger zukünftiger Unterdeckungen konnten per Ende 2008 folgende Beträge den Reserven zugeführt werden:

Gebundene Spezialreserve	26 622 246.47
Betriebsüberschuss 2008	20 214 702.47
Bonuszahlungen 2007/2008 Qualitätsmanagement	2 357 544.00
Auflösung Rückstellung Zielvereinbarung ZVV/VBZ für die Jahre 2000–2003	4 050 000.00
Freie Spezialreserve	889 235.34
Betriebsüberschuss 2008	889 235.34

Der Gesamtaufwand der laufenden Rechnung beläuft sich auf 537,350 Mio. Franken. Daran sind der Personalaufwand mit 256,654 Mio. Franken und der Sachaufwand mit 128,144 Mio. Franken beteiligt. Der Abschreibungsbedarf auf dem Anlagevermögen beträgt 36,831 Mio. Franken. Für Abschreibungen auf Debitorenforderungen und Lagerwerten wurden 0,475 Mio. Franken aufgewendet. Die Eigenen Beiträge von

52,515 Mio. Franken entsprechen dem erwirtschafteten Nebenertrag. Dieser wird gemäss den Richtlinien des Verkehrsverbundes als Aufwand (Ablieferung an den ZVV) verbucht. Die Einlage in das Bestandeskonto der Rückstellung in Höhe von 0,439 Mio. Franken (Busbeschaffungen) resultiert aus der Life-Cycle-Cost-(LCC-) Vertragsabrechnung. Die Einlage in das Ausgleichskonto der Spezialfinanzierungen beträgt gesamthaft per Ende Jahr 27,511 Mio. Franken. Die Internen Verrechnungen beziffern sich auf 34,781 Mio. Franken; in diesem Betrag sind auch die Vergütungen für den Kontokorrentzins in der Höhe von 21,067 Mio. Franken enthalten.

Der Gesamtertrag der laufenden Rechnung beläuft sich auf 537,350 Mio. Franken. Die Einnahmen aus Vermögenserträgen betragen 3,609 Mio. Franken und diejenigen aus Entgelten 52,957 Mio. Franken. Der Zürcher Verkehrsverbund hat die Leistungen der VBZ für das Jahr 2008 mit 471,890 Mio. Franken abgegolten; darin enthalten sind Einmalzahlungen für

Überschuss/Gewinnbeteiligungen der Jahre 2006 und 2007 als Folge des neuen Transportvertrages mit «Nutzen und Gefahr». Zusätzlich richtete er einen Bonus für Qualitätsmanagement für die Jahre 2007 und 2008 in der Höhe von 2,358 Mio. Franken aus. Folgende Entnahmen aus den Bestandeskonti der Rückstellungen wirken sich erfolgsneutral aus:

- a. Umklassierung der Rückstellung aus der Zielvereinbarung 2000 bis 2003 mit dem ZVV im Betrag von 4,050 Mio. Franken in die Gebundene Spezialreserve
- b. Teilauflösung US-Leasing 1997 (Rollmaterial) als Folge der Vertragsbeendigung in der Höhe von 2,249 Mio. Franken (Transaktionskosten)

Die Internen Verrechnungen werden mit 0,237 Mio. Franken ausgewiesen.

Die Nettoinvestitionen belaufen sich auf 160,996 Mio. Franken.

5. Parlamentarische Vorstösse

I. Unerledigte Motionen und Postulate

Verzeichnis (Stand 31. Dezember 2008)

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

MOT = Motion (Erledigungsfrist 2 Jahre nach Überweisung)

POS = Postulat (Erledigungsfrist 2 Jahre nach Überweisung)

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 1994/004199 1983/000020	30.03.1983 09.11.1983	Bachofner Arnold und 2 Mitunterzeichnende Tramdepot Kalkbreite, Ersatz für die VBZ zur Realisierung des Wohnungsbaus

Der Stadtrat wird ersucht, den VBZ für das von ihnen benützte Areal an der Kalkbreite Ersatz anzubieten, damit die am 5. Dezember 1976 vom Gemeinderat angenommene Initiative der Sozialdemokratischen Partei Zürich 4 für Wohnungsbau auf diesem Areal realisiert werden kann.

Die 1976 angenommene Initiative sieht vor, das Kalkbreite-Areal für Wohnungsbauten zu nutzen, sofern ein gleichwertiger Ersatzstandort gefunden werden kann. Ein solcher steht bis heute in zentraler und betrieblich gleichermassen geeigneter Lage nicht zur Verfügung. Trotzdem kann das Anliegen in Form einer zukünftigen Mischnutzung verwirklicht werden. Dazu soll die bisherige Gleislage geändert und so Platz für einen Wohnbau entlang der Badenerstrasse geschaffen werden.

Nachdem sich das Plangenehmigungsverfahren für die VBZ-Abstellanlage infolge verschiedener Rekurse in die Länge gezogen hat, ist nun der Bau ab 2009 geplant. Im Projekt enthalten sind die nötigen Fundationen für eine spätere Überdachung der Abstellanlage. Der Wohnbau entlang der Badenerstrasse wird separat projektiert.

POS 1994/004213 1990/000168	13.06.1990 18.03.1992	Brändli Sebastian und 7 Mitunterzeichnende Traminsel Kreuzplatz, Verbreiterung
-----------------------------------	--------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------

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

Im aufgelegten Projekt zur Neugestaltung des Kreuzplatzes sind sowohl die Verbreiterung der Traminsel als auch die Reduktion auf zwei Fahrspuren enthalten.

Die heutige Rechtsabbiegespur von der Kreuzbühlstrasse in die Zollikerstrasse wird aufgehoben. Als Folge eines Beschwerdeverfahrens muss zusätzlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Der Platzumbau und die gleichzeitig geplante Gleiserneuerung dürften deshalb frühestens 2010 stattfinden können.

MOT 1994/004212 1990/000259	22.08.1990 03.06.1992	Seliner-Müller Gaby und Hubmann Vreni Tramdepot Kalkbreite, Wohnungsbau auf dem Areal
-----------------------------------	--------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------

Der Stadtrat wird ersucht, die Forderungen der am 25.12.1978 vom Gemeinderat angenommenen Volksinitiative der Sozialdemokratischen Partei Zürich 4 für Wohnungen auf dem Areal des Tramdepots Kalkbreite umgehend zu erfüllen.

Die 1976 angenommene Initiative sieht vor, das Kalkbreite-Areal für Wohnungsbauten zu nutzen, sofern ein gleichwertiger Ersatzstandort gefunden werden kann. Ein solcher steht bis heute in zentraler und betrieblich gleichermassen geeigneter Lage nicht zur Verfügung. Trotzdem kann das Anliegen in Form einer zukünftigen Mischnutzung verwirklicht werden. Dazu soll die bisherige Gleislage geändert und so Platz für einen Wohnbau entlang der Badenerstrasse geschaffen werden.

Nachdem sich das Plangenehmigungsverfahren für die VBZ-Abstellanlage infolge verschiedener Rekurse in die Länge gezogen hat, ist nun der Bau ab 2009 geplant. Im Projekt enthalten sind die nötigen Fundationen für eine spätere Überdachung der Abstellanlage. Der Wohnbau entlang der Badenerstrasse wird separat projektiert.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
MOT 1994/004222 1992/000098	18.03.1992 03.03.1993	Kammerer Bruno Escher-Wyss-Platz, Vorlage über eine erweiterte städtebauliche Erschliessung

Der Stadtrat wird eingeladen, dem Gemeinderat eine Vorlage über eine erweiterte urbane und städtebauliche Erschliessung des Escher-Wyss-Platzes vorzulegen. Für Nutzungsverschiebungen und Wohnungsbau sind rechtzeitig Kontakte über Umlagerungen von dazu geeigneten Grundstücken mit deren Eigentümern aufzunehmen.

Im Rahmen der Projektierung für das Tram Zürich West wird auch der Escher-Wyss-Platz innerhalb des heutigen Perimeters in den Jahren 2009 bis 2011 umgebaut. Das heutige Kreisregime für den motorisierten Verkehr wird dabei durch einen Doppel-T-Knoten ersetzt. Eine neue, gemeinsame Tram- und Bushaltestelle in der Limmatstrasse macht zudem das Umsteigen für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs bequemer. Für die Platzgestaltung wurde ein separater Studienauftrag vergeben. Das Siegerprojekt «Nagelhaus» wird in Koordination mit dem Tram Zürich-West realisiert. Im Rahmen der Sanierung und Erweiterung des Tramdepots Hard soll zudem ein neues Depotkonzept eingeführt werden, das den Escher-Wyss-Platz von Rangiermanövern mit Trams entlastet. Durch die erzielte Entkoppelung von motorisiertem Individualverkehr, Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr würde der Platz stark aufgewertet.

POS 1994/004224 1992/000238	17.06.1992 03.11.1993	Leuenberger Herbert Bushaltestelle Zehntenhausplatz, Errichtung eines Unterstandes
-----------------------------------	--------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, ob an der Bushaltestelle Zehntenhausplatz ein Unterstand errichtet werden kann.

Die VBZ planten ursprünglich den Bau einer Wartehalle im Rahmen der Überbauung des betreffenden Grundstückes, die gemäss dem städtebaulichen Leitbild «Im Büngerten» ab 2007 vorgesehen war. Da sich die Überbauung verzögerte, wurde mit wechselnden Grundstückseigentümern darüber verhandelt, für die Zwischenzeit eine mobile Wartehalle zu installieren – leider ohne Erfolg.

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

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

Die Haltestelle wird auf die Nordbrücke verschoben und mit einem Wetterschutz versehen. Die aktuelle Bauplanung sieht einen Abschluss dieser Arbeiten im Dezember 2010 vor.

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

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

Am 27. Juni 2001 bewilligte der Stadtrat einen Objektkredit für Fussgängermassnahmen an der Uetlibergstrasse und der Giesshübelstrasse. Die Fahrbahn wurde verengt, Haltestelle und Fussgängerübergänge wurden rund 10 m stadtauswärts verschoben, um den zu Fuss Gehenden die ungeteilte Aufmerksamkeit der Autofahrenden nach dem Passieren des Knotens zu sichern. Der Bau eines Trottoirvorsprungs, welcher ein Rechtsüberholen des stehenden Trams in der Haltestelle verhindert hätte, wurde vom Kanton abgelehnt.

Die teils bis auf den Rillengrund abgefahrenen Tramgleise in der Uetlibergstrasse wurden 2005 mangels Konsens zwischen Stadt und Kanton notgedrungen in alter Lage erneuert. Im Haltestellenbereich wurde dabei ein sogenanntes Reparaturprofil auf dem bestehenden Unterbeton eingebaut, das eine relativ kostengünstige nachträgliche Anpassung der Gleislage erlaubt.

Ende 2007 konnte ein Konsens mit dem Kanton zur Verlegung der Haltestelle Laubegg gefunden werden. Neu sollen die Tramlinien 5, 13 und der Bus 89 auf der Höhe des Einkaufszentrums Brunaupark halten. Bergwärts soll eine Kaphaltestelle entstehen, talwärts eine Haltestelle mit Fussgängerinsel. Beide Haltestellen werden mit erhöhten Haltekanten (Kissenlösung) für einen stufenfreien Einsteig und taktilen Bodenmarkierungen für Sehbehinderte ausgestattet. Die Realisierung ist für die Jahre 2010/2011 vorgesehen und bringt wesentliche Verbesserungen bei der Erreichbarkeit der Geschäfte im Brunaupark, bei der Aufenthaltsqualität an der Haltestelle sowie mehr Sicherheit bei der Überquerung der Strasse.

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

POS 1999/001794 1999/000502	06.10.1999 26.09.2001	Siegenthaler-Benz Rolf André und 2 Mitunterzeichnende Parkplätze am Stadtrand, Einbezug der VBZ-Billette in die Parkplatzkosten
-----------------------------------	--------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

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

Längerfristig unterstützt der Stadtrat aber die Strategie des Zürcher Verkehrsverbundes, der durch ein attraktives Verkehrsangebot mit einem 15-Minuten-Takt auf den wichtigen S-Bahn-Linien und mit deren optimaler Anbindung an das lokale Tram- und Busnetz seine Marktposition auch im Einkaufs- und Freizeitverkehr ausbauen will. Ein wichtiger Schritt hierzu wurde mit dem Ausbau des VBZ-Angebotes abends und an Wochenenden sowie mit der Einführung des S-Bahn-kompatiblen 7,5-Minuten-Taktes in den Hauptverkehrszeiten per Fahrplanwechsel im Dezember 2008 vollzogen. Eine bequeme Reisekette von der eigenen Haustüre in der Region bis ins Stadtzentrum kann Park-and-Ride-Einrichtungen weitgehend ersetzen. Weiter fördern will der Stadtrat die Integration des öV-Tickets in den Eintrittspreis von Grossveranstaltungen.

POS 2002/000104 2002/000013	24.11.1999 16.01.2002	Detti Reto Wasserkraftwerke, vermehrte Produktion von Ökostrom
-----------------------------------	--------------------------	-------------------------------------------------------------------

Der Stadtrat wird gebeten, eine Weisung auszuarbeiten mit dem Ziel, dass mindestens 10 Prozent der Elektrizitätsproduktion der Wasserkraftwerke des ewz innerhalb von 3 Jahren die erhöhten Anforderungen des zweistufigen Ökolabels erfüllen.

Die Erneuerung des Kraftwerkes Wettingen wurde im Herbst 2007 abgeschlossen. Das Werk erfüllt nun die hohen Anforderungen des Gewässerschutzgesetzes für Neuanlagen und konnte nach naturemade star zertifiziert werden. Ab 2008 werden jährlich etwa 145 GWh Ökostrom naturemade star produziert. Dies entspricht etwa 10% der Produktion der ewz-Wasserkraftwerke. Für die übrigen Kraftwerke wurde 2005 eine Studie im Hinblick auf Zertifizierungen nach naturemade star abgeschlossen und das Kraftwerk Lizun im Bergell zur Weiterbearbeitung ausgewählt. Aus Lizun werden ab 2008 zusätzliche 20 GWh Ökostrom naturemade star erwartet. Weitere Zertifizierungen werden im Gleichschritt mit der Marktentwicklung für ökologische Stromprodukte vorangetrieben.

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

Wir ersuchen den Stadtrat, zu prüfen, wie bei sämtlichen neuen Fahrzeugen für den Trambetrieb der VBZ, wie Cobra, Sänfte für Tram 2000 usw., mindestens ein Einstieg voll rollstuhlgängig realisiert werden kann. Dabei ist insbesondere auch eine gute Benutzbarkeit mit einem Elektrorollstuhl zu gewährleisten.

Die hierfür erforderlichen Massnahmen können sowohl beim Fahrzeug als auch bei der Haltestelle getroffen werden. Bei der Abwägung der möglichen Massnahmen ist jedoch eine angemessene zeitliche Realisierbarkeit sowie die Kompatibilität der unterschiedlichen Lösungsvarianten zu berücksichtigen (Cobra, Sänfte, diverse Haltestellen-Typen usw.). Damit soll beim Trambetrieb der VBZ dem unternehmerischen Auftrag des Kantonsrates vom 6. März 1995 für die langfristige Entwicklung des ZVV-Angebotes (siehe Begründung) entsprochen werden.

Der Stadtrat setzt sich für einen möglichst stufenfreien Zugang zum öffentlichen Verkehr ein. Die Ausrüstung der Fahrzeuge mit von einer Hilfsperson zu bedienenden Falt- oder Klapprampen ist unerlässlich, da an Haltestellen in starker Kurvenlage keine Erhöhung möglich ist und ein Spalt zwischen Klapprtritt und Bordsteinkante überbrückt werden muss. Sowohl Cobra-Trams als auch Sänften sind mit Handfaltrampen ausgerüstet. Die technische Machbarkeit einer Klapprampe in der Cobra-Serie wurde nochmals intensiv geprüft, leider ohne praxistaugliches Ergebnis.

Wo topografisch möglich und städtebaulich vertretbar, setzt der Stadtrat aber auf die durchgehende oder mindestens punktuelle Erhöhung von Haltekannten (minimal sog. Kissen), die Menschen mit einer Behinderung eine autonome Benützung des öffentlichen Verkehrs ohne fremde Hilfe möglich machen. Von diesen Erhöhungen profitieren alle Fahrgäste, speziell aber auch ältere Menschen, Eltern mit Kinderwagen oder Personen mit grossem Gepäck.

Im Auftrag des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) hat eine städtische Arbeitsgruppe unter Leitung der Verkehrsbetriebe die Vorprojekte zur Anpassung ausgewählter Tramhaltestellen in der Stadt Zürich an die Bedürfnisse behinderter Menschen (sog. Behindertengerechtes Grobnetz Tram) erarbeitet. Im Rahmen einer gemeinsamen Vorlage aller Verkehrsunternehmen im ZVV hat der Kantonsrat die Mittel für die nötigen Umbauten mit Beschluss vom 22. Oktober 2007 gesprochen. Die Umbauten für das Grobnetz Tram werden kontinuierlich vorgenommen und bis 2014 abgeschlossen.

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

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

Für die Strecke zwischen Hardturm bis nach der Haltestelle Förlblickstrasse wird ein Grüntrasse gemäss dem Prüfplan von Tiefbauamt, Verkehrsbetrieben und Dienstabteilung Verkehr als realisierbar beurteilt. Es müsste allerdings wegen der zahlreichen Zufahrten über die Gleise häufig durch Hartbelag unterbrochen werden, was die erhoffte lärmdämmende Wirkung mindert. Über die Begrünung wird im Rahmen der Neugestaltung der Hardturmstrasse mit gleichzeitiger Gleiserneuerung entschieden, was für 2012 geplant ist.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
MOT 2000/000627 2000/000145	29.03.2000 06.11.2002	Spring-Gross Monika und Prelicz-Huber Katharina Escher-Wyss-Quartier, Realisierung von Verbindungswegen

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

Der Verbindungssteg über die Limmat für zu Fuss Gehende wurde 2004 realisiert. Das letzte fehlende Wegstück vor dem Escher-Wyss-Platz soll als Steganlage auf Niveau der Ufermauer gleichzeitig mit der geplanten Sanierung und Erweiterung des Tramdepots Hard errichtet werden.

MOT 2000/001034 2000/000252	24.05.2000 21.05.2003	Schönbächler Robert Bushaltestelle Pfingstweidstrasse, Verlegung
-----------------------------------	--------------------------	---------------------------------------------------------------------

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten, wonach auf der Hardbrücke die bisherigen Haltestellen Pfingstweidstrasse für die Linien 33 und 72 auf die Höhe der Schiffbau-/Josef-/Heinrichstrasse verlegt werden können.

Die Verlegung der Haltestelle Pfingstweidstrasse auf Höhe Schiffbau wird in Koordination mit der Sanierung der Hardbrücke (aber als separate Vorlage) projektiert. Bei der Platzierung der Haltestelle wird zwischen einer optimalen Erschliessung des Schiffbauplatzes und möglichst kurzen Umsteigewegen zum neuen Tram Zürich-West abgewogen. Die Realisierung erfolgt im Rahmen der Hardbrückensanierung und abgestimmt auf die vorgesehene Inbetriebnahme des Trams Zürich-West im Dezember 2011.

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

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

Die VBZ-Liniennetzentwicklung 2025 sieht für den Zeithorizont 2015 eine Verlängerung der Tramlinie 8 ab Hardplatz über den Escher Wyss-Platz zum Werdhölzli mit einer oberirdischen Verbindung zwischen Hardplatz und Pfingstweidstrasse vor. Das Vorhaben muss mit den langfristigen Aufwertungsmassnahmen des Bahnhofs Hardbrücke, der Neugestaltung des Hardplatzes und den weiteren Tramnetzerweiterungen koordiniert werden. In der laufenden Gebietsplanung wurden die Baulinien gesichert. 2008 wurde eine Vorstudie zur Festlegung der definitiven Linienführung und zur Anbindung an das bestehende Tramnetz gestartet.

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

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

Im Rahmen der Studie «VBZ-Liniennetzentwicklung 2025» wurde die Verkehrssituation in Schwamendingen eingehend überprüft. Die Ergebnisse dieser Studie haben aufgrund der Nachfragepotentiale keinen vordringlichen Handlungsbedarf ausgewiesen. Eine Verlängerung der Linie 9 zum Bahnhof Stettbach liefe auch dem aktuellen Richtplaneintrag zuwider, der langfristig eine Weiterführung der Linie 9 Richtung Glattzentrum vorsieht. Die Verbesserung der Quartierserschliessung in den Gebieten Hirzenbach und Luegisland soll im Rahmen der Neuorganisation der Buslinien im Raum Glattzentrum/Dübendorf/Bahnhof Stettbach im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der 3. Etappe Glattalbahn überprüft werden.

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

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

Die Verlegung der Haltestellen vor den Haupteingang des Schulhauses wurde geprüft. Sie würde aber für eine Mehrheit der Anwohnerinnen und Anwohner im Gebiet eine Verlängerung des Fussweges um 50 bis 100 Meter bedeuten und liegt deshalb nicht im allgemeinen Interesse. Stattdessen ist die Umgestaltung der Riedtlistrasse mit einer Verschiebung der bergseitigen Haltestelle Scheuchzerstrasse auf die Höhe der talseitigen Haltestelle vorgesehen. Dank der parallelen Anordnung der Haltestellen kann der Bus während des Haltes nicht mehr überholt werden, und die Passagiere können so den Fussgängerstreifen vor dem Bus sicher queren. Die ursprünglich für 2010 geplanten Arbeiten werden voraussichtlich 2012 ausgeführt.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2001/000087 2001/000007	10.01.2001 21.05.2003	Zimmermann Markus und 7 Mitunterzeichnende Westtangente, Einrichtung einer Busspur zwischen Escher-Wyss-Platz und Bucheggplatz

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

Im Rahmen des Erschliessungskonzeptes Quartier Wipkingen wurden vom Tiefbauamt verschiedene Betriebsvarianten für die Strecke Rosengarten-/Bucheggstrasse untersucht. Der Abbau je einer Fahrspur in beiden Richtungen bzw. deren Ersatz durch eine Busspur wurde als Variante geprüft, aufgrund der erheblichen Verminderung der Leistungsfähigkeit aber verworfen. Der Stadtrat präferiert eine Lösung mit einem durchgehenden vierstreifigen Strassenquerschnitt und lichtsignalgeregelten Fussgängerübergängen. Die Busse würden dabei durch Priorisierung an den Verkehrsregelungsanlagen und eine Busspur auf der Hardbrücke Richtung Bucheggplatz soweit möglich bevorzugt. Der Kanton hat diesem Ansatz noch nicht zugestimmt.

POS 2001/000479 2001/000115	07.03.2001 10.09.2003	Hug Adrian und 14 Mitunterzeichnende Albisriederplatz–Bucheggplatz, Schaffung einer zusätzlichen Buslinie
-----------------------------------	--------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

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

Die Verkehrsbetriebe beabsichtigen, dem ZVV einen Busvorlaufbetrieb für die Tramtangente Rosengarten zwischen Bahnhof Altstetten und Bahnhof Oerlikon zu beantragen, der die im Postulat geforderte Kapazitätsverstärkung über die Hardbrücke bringen würde. Die genaue Linienführung (via Albisriederplatz oder via Hohlstrasse–Hardplatz) steht dabei noch nicht fest.

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

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

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

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

Verschiedene Hersteller führen derzeit Feldversuche mit Hybridbussen durch. Vor einer Beschaffung für die Stadt Zürich mit den hohen Fahrgastfrequenzen und dem dichten Stop-and-Go-Verkehr müsste ein erfolgreicher Test bei einer kleineren ZVV-Unternehmung im städtischen Agglomerationsgebiet die Marktreife bestätigen. Der ZVV wird hierzu 2009 mit führenden Fahrzeugherstellern Kontakt aufnehmen.

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

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

Eine SZU-Station Hürlimann-Areal erwies sich in mehrfacher Prüfung als nicht zweckmässig aufgrund der hohen Investitionskosten und der Reisezeitverluste für durchreisende Fahrgäste. Der Kantonsrat hat den Bau abgelehnt, der Zürcher Verkehrsverbund erachtet das Gebiet als erschlossen.

Die Verkehrsbetriebe bemühen sich deshalb um eine Verbesserung der Buserschliessung. Die ursprünglich im Fahrplanverfahren 2007/2008 vorgesehene beidseitige Linienführung der Trolleybuslinie 33 zwischen Schmiede Wiedikon und Manesseplatz durch die Zurlindenstrasse mit einer neuen Haltestelle am Ende der Fussgänger Verbindung Herterbrücke/Hertersteg musste mangels finanzieller Mittel auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Gespräche mit der Investorin über eine nach §20 Personenverkehrsgesetz privat finanzierte Verlängerung der Buslinie 66 zum Hauptbahnhof blieben bisher ohne Ergebnis. Durch den Einzug der Firma Google auf dem Areal und die geplante Eröffnung einer Wellness-Oase und eines Hotels im Jahr 2009 dürfte das Bedürfnis für einen Angebotsausbau der Buslinie 66 weiter steigen. Die VBZ werden deshalb den Kontakt zu den Eigentümern erneut suchen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2003/001016 2003/000134	07.11.2001 02.04.2003	Marolf Hans und Erfigen Monika Trinkwassertarif, Änderung der Gebäudegebühr

Der Stadtrat wird beauftragt, die Gebäudegebühr im Trinkwassertarif dahingehend zu ändern, dass diese nicht mehr vom Gebäudeversicherungswert errechnet wird.

Als einer von mehreren Parametern zur Festlegung der Gebühren für Trinkwasser hat sich neben der Anschlussgrösse und dem Wasserverbrauch der Gebäudeversicherungswert bewährt, nicht zuletzt deshalb, weil die Infrastrukturen der Wasserversorgung auch zu Löschzwecken zur Verfügung stehen. Der Wegfall der Gebäudegebühr müsste durch Anpassung der anderen Gebührenkomponenten kompensiert werden. Das Tarifsystem und das Abgabereglement sind in Überarbeitung mit dem Ziel, dem Gemeinderat 2009 eine Vorlage zu präsentieren. Dabei wird der Vorstoss im Detail überprüft werden.

POS 2003/002626 2003/000442	19.11.2003 25.05.2005	Danner Ernst und Lauber Gerold VBZ-Linien 7 und 9, ausschliesslicher Einsatz von Cobra-Trams
-----------------------------------	--------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie zur Verminderung der Lärmbelastung in Schwamendingen auf den Linien 7 und 9 möglichst rasch ausschliesslich das Cobra-Tram eingesetzt werden kann.

Gemäss der auf dem Behindertengleichstellungsgesetz basierenden Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (Vböv) sollen Behinderte, die in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom zu benützen, auch Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs autonom beanspruchen können. Für den Trambetrieb bedeutet dies, dass auf allen Fahrstrecken mindestens teilweise niederflurige Fahrzeuge zum Einsatz kommen müssen. Allerdings stehen die hochflurigen Trams vom Typ 2000 mindestens teilweise noch bis 2025 im Einsatz. Ein ausschliesslicher Einsatz von Cobra-Trams auf einer Linie ist deshalb nicht angezeigt.

Im Hinblick auf den vom Kanton zur Verfügung gestellten Rahmenkredit für die behindertengerechte Umgestaltung von Tramhaltestellen realisieren die VBZ bis 2011 ein 50%-Niederflurangebot. Mit Ausnahme der Linien 5, 8 und 15, wo die Haltestellen zum grössten Teil parallel erschlossen werden, und der Linie 6 (100% Sänften) sowie 10 und 12 der Glattalbahn (100% Cobras) werden alle Tramlinien alternierend mit einem Niederflur- bzw. Hochflurfahrzeug bedient. Damit lässt sich der beste Gesamtnutzen für alle Fahrgäste erzielen. Die Linie 9 wird zur Hälfte mit Cobras, zur Hälfte mit dem Tram 2000 bedient werden. Auf der Linie 7 sollen anstelle der lauten Mirage je zur Hälfte Sänften und Tram 2000 verkehren.

POS 2004/000336 2004/000061	04.02.2004 03.03.2004	Burger Martin und Haueter Kurt Luftseilbahn Stettbach-Zoo, Suche nach privaten Investoren
-----------------------------------	--------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie für die Realisierung und für das Betreiben der geplanten Luftseilbahnverbindung vom Bahnhof Stettbach zum Zoo private Investoren gefunden werden können.

Derzeit liegt die Gründung einer Trägerschaft bei der Zoo AG. Das Vorhaben wurde 2007 im kantonalen Richtplan eingetragen, im November 2008 wurde vom Zoo das Plangenehmigungsgesuch für eine Seilbahn beim Bundesamt für Verkehr eingereicht.

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

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

Die Städtische Fahrzeugkommission hat das Anliegen aufgenommen. Historisch wertvolle Fahrzeuge sollen rechtzeitig identifiziert werden, um die Erhaltung zu sichern. Als Weg ohne Kostenfolge für die Stadt bietet sich in der Regel einzig die Schenkung an eine geeignete Institution wie z. B. das Verkehrshaus oder eine etablierte private Trägerschaft wie einen Verein an.

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

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

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

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2005/000609 2005/000191	18.05.2005 08.06.2005	Reimann Beatrice und Danner Ernst <i>Sportanlage Juchhof I und III, Verbesserung der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln</i>

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

Die Sportanlagen Juchhof I und III sind durch die Linie 307 gemäss den Richtlinien der Angebotsverordnung grundsätzlich erschlossen. In der Tat entsprechen aber die Betriebszeiten der Linie nicht den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer der Sportanlage. Eine Ausdehnung der Betriebszeiten wird durch die VBZ geprüft, ist aber frühestens auf den Fahrplanwechsel 2010 realisierbar.

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

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

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

Für Dieselfahrzeuge ist u. a. festgehalten:

- 4.3 Umweltschutz/Luftbelastung:
Für die dieseltreibenen Fahrzeuge, welche für die Stadt Zürich im Einsatz stehen, gilt zudem:
 - a) Ab 1.1.06 dürfen Neufahrzeuge nur noch nach dem neusten Stand der Abgastechnik (Partikelfilter oder im Ergebnis gleichwertige Technik) beschafft werden.
 - b) Bis 31.12.10 sind bestehende Fahrzeuge soweit technisch möglich und wirtschaftlich tragbar nach dem neuesten Stand der Partikelminderungstechnik (Partikelfilter oder im Ergebnis gleichwertige Technik) nachzurüsten.

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

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

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

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

- 4.4 Technologie, Motorisierung und Treibstoffe
Entsprechend dem Verwendungszweck der Fahrzeuge ist hinsichtlich eingesetzter Technologien, Motorisierungsgrad und Treibstoffart die bezüglich Energieeffizienz, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit optimale Variante zu wählen.
Im Zeitraum von 2006 bis 2015 ist ein Anteil von 5% Fahrzeugen mit besonders emissionsarmen Antriebssystemen anzustreben (Gasfahrzeuge, Elektro- und Hybridfahrzeuge).

POS 2005/001162 2005/000375	21.09.2005 18.06.2008	Amacker Bruno und Hauri Theo <i>VBZ-Busse, Retrofit-Verfahren</i>
-----------------------------------	--------------------------	----------------------------------------------------------------------

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

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

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

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

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

Der Stadtrat wird gebeten, folgende Massnahmen zu prüfen:

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

Die Spezialkommission PD/TED/DIB wurde am 29.11.2007 umfassend informiert. Im Rahmen von 4 Studien, die den Kommissionsmitgliedern zur Verfügung gestellt wurden, sind Einsparpotentiale und mutmassliche Umsetzungsbarrieren untersucht worden. In ersten Sitzungen wurde eine grundsätzliche Bereitschaft der betroffenen Verbandsmitglieder festgestellt, an einem Projekt zur Ausarbeitung einer Rahmenvereinbarung einzusteigen. Anhand des erfolgversprechendsten Beispiels der energieeffizienten Haushaltsgeräte wurden die Rollen der Verbände und der Stadt Zürich sowie das Vorgehen für ein gemeinsames Umsetzungsprojekt definiert. Im Vordergrund steht eine inhaltlich und finanziell erweiterte Stromsparfondsaktion für Kühl-/Gefriergeräte der höchsten Energieeffizienzklasse. Das weitere Vorgehen ist abhängig von der Bereitschaft der beteiligten Verbandsvertreter, Hand zu konkreten Aktivitäten für das erste Umsetzungsprojekt zu bieten.

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

Der Stadtrat wird gebeten, folgende Massnahmen zu prüfen:

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

Die Behandlung dieses Postulates erfolgt zusammen mit dem Postulat GR Nr. 2005/524 und GR Nr. 2005/523. Siehe Text zu den Postulaten GR Nr. 2005/524, GR Nr. 2005/523.

POS 2006/000265 2006/000065	01.03.2006 17.05.2006	Scherr Niklaus und Jäger Alexander ewz, Finanzierung einer Professur an einer der Hochschulen
-----------------------------------	--------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie das ewz ab 2007 für 10 Jahre einen Forschungsschwerpunkt im Bereich Energieeffizienz und erneuerbare Energien an einer Hochschule finanzieren kann. Nach Möglichkeit soll die Zusammenarbeit auch die Realisierung konkreter Projekte und Produkte umfassen. Dabei ist sicherzustellen, dass neue Projekte finanziert werden, die ohne den Beitrag des ewz nicht durchgeführt würden (keine Mitnahmeeffekte). Die Zusammenarbeit zwischen dem ewz und der Hochschule über die Finanzierung und das Forschungs- und Tätigkeitsgebiet soll in einer Vereinbarung geregelt werden.

Der Energiebeauftragte hat die Spezialkommission am 30.11.2008 umfassend orientiert. Das Departement der Industriellen Betriebe hat im Juli 2008 einen dem Postulat entsprechenden Forschungsschwerpunkt ausgeschrieben. Endtermin für die Einreichung war der 28.11.2008. Es wurden 8 Projektvorschläge eingereicht. Diese werden im Rahmen einer ersten Triage bis Ende Februar 2009 begutachtet und bewertet. In der Folge sollen 3 bis 5 Projekte zuhanden des Departementes der Industriellen Betriebe und des ewz präsentiert werden. Danach wird die definitive Projektauswahl erfolgen, welche die Grundlage bildet für eine entsprechende Weisung zuhanden des Gemeinderates (Rahmenkredit von 10 Mio. Franken für 10 Jahre).

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

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

Die Stadt Zürich als Halterin eines grösseren Fahrzeugparks kann mit dem guten Beispiel vorangehen und durch das Nachfragepotential auch einen gewissen Druck auf die Lieferanten ausüben, Fahrzeuge mit umweltschonenden Antriebssystemen anzubieten. Sie setzt sich ausserdem für den Ausbau des Tankstellennetzes für Erdgas ein; die Evaluation geeigneter Standorte erweist sich allerdings als schwierig und aufwendig. Eine direkte Förderung von Dritten bei der Fahrzeugbeschaffung erscheint als nicht zweckmässig, und es fehlt dazu auch eine Rechtsgrundlage. Zudem müssen Massnahmen der Stadt auf Aktivitäten von Bund und Kanton abgestimmt werden. Im Rahmen einer Standesinitiative des Kantons Bern für eine «Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer» wird zur Zeit die Schaffung finanzieller Anreize auf Bundesebene zum Kauf emissionsarmer und energie-effizienter Fahrzeuge vorgeschlagen. Im Vordergrund stehen ein Bonus/Malus-System bei der Erstzulassung sowie die Einführung einer Umweltetikette, die als Basis für eine differenzierte Bemessung der kantonalen Fahrzeugsteuern dienen würde. Der Stadtrat hat dem Gemeinderat mit dem Erlass einer neuen Taxiverordnung (GR-Nr. 2008/520) beantragt, gestützt auf eine solche Umweltetikette eine Gebührenreduktion für ökologische Fahrzeuge einzuführen.

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

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen,

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

Im Auftrag des ZVV mussten im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2007/2008 alle Quartierbuslinien auf ihre Wirtschaftlichkeit hin überprüft werden. Vor die Wahl gestellt, einzelne besonders unprofitable Linien ganz einzustellen oder am gesamten Quartierbusnetz sanfte Abstriche vorzunehmen, entschied sich die Stadt für den zweiten Weg. Die Betriebszeiten aller Quartierbuslinien wurden vereinheitlicht. Auf der Linie 39 wurde der Takt von 20 auf 30 Minuten reduziert. Damit kann die Linie neu mit einem statt bisher zwei Fahrzeugen bedient werden. Gleichzeitig ist aber die maximal mögliche Umlaufzeit zwischen den zwei Endhaltestellen kürzer geworden. Eine Schlaufenfahrt über den Rigiplatz ist deshalb betrieblich nicht machbar. Es besteht aber ein direkter Anschluss vom Bus 39 auf die Seilbahn Rigiblick.

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

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

Die Haltestelle Limmatquai erfreut sich wachsender Beliebtheit; 2007 lagen die Frequenzen nur ganz knapp unter jenen der Haltestelle Storchen (Limmatquai: 12401; Storchen: 12911); im Jahre 2008 lag die Haltestelle Limmatquai bereits vorn (Limmatquai: 13953; Storchen: 13816). Eine Aufgabe des einen oder andern Halts kommt daher für die Zürichsee Schifffahrt kaum in Frage. Die Randbedingungen – Aufrechterhaltung des Halbstundentakts mit zwei Booten, nautisch aufwendige Anlegemanöver flussabwärts –, die zur Preisgabe des Halts in Wollishofen zwingen, haben sich nicht geändert. Eine technische Aufrüstung der Limmatboote, um talwärts ohne Wendemanöver anhalten zu können, ist mit vertretbarem Aufwand nicht möglich.

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

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

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

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen,

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

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2006/001078 2006/000414	27.09.2006 25.10.2006	Spezialkommission GUD Stadtpital Waid, verbesserte Verkehrserschliessung
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie die Erschliessung des Stadtpitals Waid mit dem öffentlichen Verkehr sowie die Fussgängerverbindungen vom und zum Spitalzugang verbessert werden können.</i></p> <p><i>Abzuklären sind insbesondere die Kosten und betrieblichen Abläufe für eine Vorverlegung der bergwärtigen Bushaltestelle oder eine Mitbenutzung der Busschleife durch den aufwärts fahrenden Bus.</i></p> <p>Das Anliegen ist zweifellos berechtigt. Die Abklärungen haben aber bisher keine befriedigende Lösung aufgezeigt: Eine Mitbenutzung der Buswendeschleife durch die bergwärts fahrenden Busse ist nicht günstig: Die Schleifenfahrt brächte einen unattraktiven Reisezeitverlust für den Grossteil der Fahrgäste der Linie 69, die nicht ins Stadtpital wollen. Sowohl der bergaufwärts- wie auch der bergabwärts fahrende Bus würden dieselbe Haltekannte benützen, was für die einsteigenden Fahrgäste verwirrend ist. Schliesslich stellt die zweimalige Querung der Gegenfahrbahn bei der Schleifenfahrt ein nicht unerhebliches Verkehrsrisiko dar.</p> <p>Eine Verlegung der bergseitigen Bushaltestelle zum bestehenden Fussgängerübergang auf Höhe des Wolfgrimmwegs wäre baulich machbar, wenn auch wegen der Terrainanpassung und der nötigen Erstellung eines Gehwegs kostspielig. Der Fussweg von der Bushaltestelle zum Spitalzugang würde ausserdem länger als heute.</p>		
POS 2006/001372 2006/000576	06.12.2006 20.12.2006	Cerliani Pierino und Mariani Mario ETH Hönggerberg, verbesserte Erschliessung durch öffentlichen Verkehr
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie die ETH Hönggerberg (Science-City) wesentlich besser als bisher mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden kann.</i></p> <p>VBZ und ETH haben gemeinsam verschiedene Erschliessungskonzepte für die künftige Science-City geprüft. Erwogen wurden u. a. Direktbusverbindungen oder ein Tram Hönggerberg. Die Experten kamen zum Schluss, dass die heutige Lösung die Bedürfnisse am besten erfüllt: Die ETH Hönggerberg ist mit den Linien 80, 69 und 37 gut erschlossen; auf der Linie 80 werden in der Hauptverkehrszeit am Morgen Zusatzkurse eingesetzt, und auf das Frühjahr 2009 hin wird die Direktbusverbindung zwischen ETH Hönggerberg und ETH-Zentrum ausgebaut. Die VBZ und das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme IVT der ETH stehen weiterhin im regelmässigen Austausch, um auf Entwicklungen reagieren zu können.</p>		
MOT 2007/000053 2007/000001	04.01.2007 28.02.2007	Knauss Markus und Leupi Daniel Hardbrücke, Kredit für Verlängerung der VBZ-Linie 8
<p><i>Der Stadtrat wird eingeladen, dem Gemeinderat eine – zusammen mit Kanton Zürich und SBB ausgearbeitete – kreditschaffende Weisung vorzulegen, welche die Verlängerung der Tramlinie 8 über die Hardbrücke und die erforderlichen Ausbauten des Bahnhofs Hardbrücke vorsieht.</i></p>		
MOT 2007/000152 2007/000053	31.01.2007 18.06.2008	Schönenberger-Meier Katrin und Kappeler Thomas VBZ-Buslinie Witikon–Stadtzentrum, Weisung für eine direkte Verbindung
<p><i>Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung zu unterbreiten, um eine Buslinie zu realisieren, die Witikon direkt mit dem Stadtzentrum (Bsp. Bahnhof Stadelhofen oder Hauptbahnhof) verbindet.</i></p>		
POS 2007/000153 2007/000054	31.01.2007 28.02.2007	Im Oberdorf Bernhard und Hauri Theo Tramverkehr, rücksichtsvolle Fahrweise
<p><i>Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie im Tramverkehr durch eine rücksichtsvollere Fahrweise trotz Vortrittsrecht das Entstehen von kritischen Situationen und das Eintreten von Unfällen vermieden werden können.</i></p>		
MOT 2007/000307 2007/000137	21.03.2007 14.12.2007	Piller Bernhard und Probst Matthias ewz, Bau und Betrieb von Biomassekraftwerken
<p><i>Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten, die den Bau und den Betrieb von Biomassekraftwerken durch das ewz in der Schweiz mit einer installierten Mindestleistung von mindestens 20 MW beinhaltet.</i></p>		
POS 2007/000319 2007/000149	21.03.2007 11.04.2007	Recher Anja ZVV, Einführung eines 9-Uhr-Passes ausschliesslich für die Zone 10
<p>Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, ob in Kooperation mit dem ZVV ein 9-Uhr-Pass nur für die Stadt Zürich, Zone 10, ohne zusätzliche Zonen, eingeführt werden kann.</p>		

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2007/000662 2007/000355	13.06.2007 20.06.2007	Rabelbauer-Pfiffner Claudia und Mariani Mario Kalkbreiteareal, Mitfinanzierung der Gleisüberdeckung durch ZVV
<i>Der Stadtrat wird eingeladen, mit dem ZVV Verhandlungen über die Mitfinanzierung der Gleisüberdeckung der geplanten Überbauung Kalkbreite zu führen.</i>		
POS 2007/000798 2007/000409	11.07.2007 18.06.2008	Papageorgiou Kyriakos und Jäger Alexander Dieselfahrzeuge der Stadt Zürich, Umrüstung mit Retrofitkit
<i>Der Stadtrat wird eingeladen, zu prüfen wie der Stadt Zürich gehörende Dieselfahrzeuge, die heute den EURO-3-Abgasnormen oder tiefer entsprechen, mit dem Einbau eines «Retrofitkit» oder einem gleichwertigem Produkt umgerüstet werden können. Das von ETH-Ingenieuren entwickelte «Retrofitkit» ist an Mülllastwagen der Stadt Winterthur bereits erfolgreich getestet worden.</i>		
POS 2008/000018 2008/000007	09.01.2008 23.01.2008	Anderegg Peter und Danner Ernst VBZ-Busverbindungen ab Bahnhof Affoltern, Fahrplan in Stosszeiten
<i>Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie die geplanten Busverbindungen ab Bahnhof Affoltern in Richtung Unter-Affoltern und in Richtung Mühlackerstrasse in den Stosszeiten im bis 8-Minuten-Takt geführt werden können.</i>		
POS 2008/000084 2008/000059	23.01.2008 18.06.2008	Ammann Andreas und Kuhn Rolf VBZ-Buslinie 71, Weiterbetrieb nach Senkung der Betriebskosten
<i>Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie die Quartierbuslinie 71 durch eine deutliche Senkung der Betriebskosten weiterbetrieben werden kann.</i>		
POS 2008/000313 2008/000144	26.03.2008 16.04.2008	Mariani Mario und Rabelbauer-Pfiffner Claudia Zollfreilager-Areal Flurstrasse/Rautistrasse, Anbindung an den öffentlichen Verkehr
<i>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.</i>		
POS 2008/000688 2008/000289	25.06.2008 02.07.2008	Scherr Niklaus, Nielsen Claudia und 3 Mitunterzeichnende ewz, Bericht über die Ausschüttung eines befristeten Bonus
<i>Der Stadtrat wird gebeten, spätestens ein Jahr vor Ablauf der dreijährigen Bonusfrist dem Gemeinderat einen Bericht zu folgenden Punkten vorzulegen und gegebenenfalls Antrag zu stellen:</i>		
<ul style="list-style-type: none"> – ob und in welchem Umfang die Bonus-Aktion weitergeführt werden soll; – die langfristige Beschaffungsstrategie des ewz; – kurz- und mittelfristige Massnahmen zur beschleunigten Ökologisierung des Stromangebots; – kurz- und mittelfristige Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz; – die Verwendung und weitere Äufnung von Reserven und Rückstellungen für die Verwirklichung der obgenannten Ziele. 		

II. Abschreibungsanträge für Motionen und Postulate

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

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

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

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

Die Stadt Zürich vertritt ihre Interessen bei der Aushandlung von Kostenteilern für Investitionsprojekte aktiv und durchaus erfolgreich auf allen Stufen, insbesondere auch im Verkehrsrat. Eine Änderung der gesetzlichen Grundlagen im Sinne des Postulates durch einen politischen Vorstoss der Stadt scheint aber momentan chancenlos, da sowohl eine Behördeninitiative des Zürcher Gemeinderates im Jahr 1999 wie auch ein Postulat 2002 vom Kantonsrat klar abgelehnt wurden.

POS 1996/000664 v1996/000100	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 haben das umstrittene Projekt «Grimsel West» zurückgezogen und anstatt dessen das Bauprogramm «KWO Plus» lanciert. «KWO Plus» beinhaltet eine Erneuerung und Optimierung der bestehenden Anlagen. Das Bauprogramm «KWO Plus» umfasst mehrere Einzelprojekte. Für den Grimselsee ist eine Erhöhung der bestehenden Staumauer geplant, die keine Moorschutzzinventare verletzt. Das kantonale Verwaltungsgericht hat die Baubewilligung für die Staumauererhöhung aufgehoben und entschieden, dass dafür ein Konzessionsverfahren erforderlich sei. Dieser Entscheid ist vor Bundesgericht pendent. Er hätte auch Auswirkungen auf mehrere andere Projekte von «KWO Plus», die deshalb zurückgestellt worden sind.

POS 1996/002524 1996/000490	11.12.1996 11.12.1996	Scherr Niklaus Zoo Erweiterung, Verlängerung der Linie 6 bis Eingang Zoo bzw. Madagaskarhalle
-----------------------------------	--------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------

Im Zusammenhang mit der Zoo-Erweiterung wird der Stadtrat eingeladen, über die VBZ beim ZVV eine Verlängerung der Tramlinie 6 (bzw. 5) von der heutigen Endstation Zoo bis zum Zoo-Eingang bzw. bis zur Madagaskarhalle zu beantragen.

Die im Grundanliegen mit dem vorliegenden Postulat deckungsgleiche Volksinitiative «Mit dem Tram direkt zum Zoo» wurde im Rahmen der kantonalen Abstimmung vom 30. November 2008 von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern mit 73% Nein-Stimmen klar abgelehnt. Die Ablehnung war dabei auch auf Stadtgebiet mit Nein-Stimmen-Anteilen zwischen 65 und 73,4% deutlich. Angesichts dieses Resultates sind Vorstösse beim ZVV in der gewünschten Richtung in nächster Zeit ohne Aussicht auf Erfolg.

POS 1997/000442 1997/000090	12.03.1997 21.05.1997	Zimmermann Markus und 13 Mitunterzeichnende VBZ, Einsatz von Direktbussen
-----------------------------------	--------------------------	------------------------------------------------------------------------------

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie mit dem ergänzenden Einsatz von Direktbussen auf längeren Bus- und Tramlinien die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs kostenneutral gesteigert und damit ein weiteres Umsteigen gefördert werden kann.

Der Einsatz von Direktbussen ist nur dort sinnvoll und wirtschaftlich, wo regelmässig viele Personen zu bekannten Zeiten zwischen zwei Punkten transportiert werden müssen, wie zum Beispiel beim Pendelbus zwischen ETH-Zentrum und ETH Hönggerberg oder der Pendellinie zwischen dem Uni-Hauptgebäude und dem Standort Oerlikon.

Versuche mit Direktbussen auf regulären Linien (z. B. auf der Linie 80) haben sich nicht bewährt. Die Fahrzeuge müssen beim Überholen der regulären Kurse das allfällige VBZ-Eigentrassee verlassen und erleiden so ausgerechnet in den Hauptverkehrszeiten, wo der Nutzen für die Fahrgäste am grössten wäre, ärgerliche Verspätungen. Die Fahrgäste entlang der Strecke reagieren ausserdem mit Unverständnis, wenn sie nicht in die Direktbusse zusteigen können. Zudem müsste, um der Forderung der Postulanten nach Kostenneutralität zu entsprechen, der Regelbetrieb bei Einführung von Direktbussen reduziert werden.

Der Einsatz von Direktbussen ist somit kein geeignetes Mittel, um das Anliegen des Postulates nach einer kostenneutralen Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu erfüllen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 1998/001595 1998/000275	02.09.1998 03.02.1999	Fässler Renate und 19 Mitunterzeichnende Wärmeverbund Wipkingen, Anwendung in andern Stadtkreisen

Wir bitten den Stadtrat, zu prüfen, ob bzw. wie er die Erfahrungen aus dem Projekt «Wärmeverbund Wipkingen» auch in anderen Stadtkreisen anwenden kann.

Das ewz hat am 7. September 2006 der gemeinderätlichen SK PD/TED/DIB den Schlussbericht zum Pilotprojekt Wärmeverbund Wipkingen präsentiert. Dieser Bericht enthält unter anderem Empfehlungen in Bezug auf die allfällige Realisierung von weiteren Anlagen dieser Art auf dem Gebiet der Stadt Zürich.

POS 2004/000496 2004/000121	10.03.2004 24.03.2004	Nikles Hans und Garzotto Bruno Städtische Gebäude, Anwendung von alternativen Energien
-----------------------------------	--------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, ob und wie Energiealternativen, insbesondere Holzschnitzelheizungen, vermehrt in städtischen Gebäuden zur Anwendung kommen können.

Einsatz erneuerbare Energien bei städtischen Gebäuden: Bei der Umsetzung des Masterplans Energie wurde im Jahr 2004 für die städtischen Liegenschaften in den «7 Meilenschritten zum umwelt- und energiegerechten Bauen» festgehalten, dass «bei allen Bauprojekten erneuerbare Energien geprüft und so weit wie möglich eingesetzt werden. Erneuerbare Energien decken 25% des (gesamten) Energiebedarfs von Neubauten». Eine Auswertung der städtischen Bauvorhaben der Jahre 2004 bis 2006 zeigt, dass bei Neubauten diese Vorgabe erfüllt wird (siehe <http://www.stadt-zuerich.ch/internet/esz/home/jahresbericht.html>). Dabei wird auch der Einsatz von Holzenergie geprüft und realisiert. In vielen Fällen wird zudem zusätzlich noch Abwärme, im Fernwärmegebiet natürlich Kehrlichtabwärme genutzt. Zudem ist im Zuge der gegenwärtigen Überarbeitung des Masterplans Energie geplant, bis 2030 den oben genannten Anteil von erneuerbaren Energien auf 35% zu erhöhen. Bei Bauten, bei denen gegenwärtig eine Instandsetzung ansteht, ist die Wärmeerzeugung grösstenteils in den 90er-Jahren saniert worden. Damit besteht für deren Erneuerung in den meisten Fällen derzeit noch kein Bedarf. Aus diesen Gründen werden bei Instandsetzungen dieser Objekte heute erst vereinzelt erneuerbare Energien eingesetzt.

Einsatz von Holzschnitzelheizungen: Bei der Realisierung von Holzheizungen liegen die grössten Hemmnisse bei der Wirtschaftlichkeit und vor allem bei den lufthygienischen Anforderungen im städtischen Raum. Aufgrund der Feinstaubproblematik sind grössere Holzenergieanlagen zu favorisieren, weil die hohen lufthygienischen Ansprüche mittels aufwendiger Filtertechnologie nur bei grossen Anlagen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand eingehalten werden können. Zudem sollen solche Anlagen wenn möglich nicht in lufthygienisch bereits stark belasteten Gebieten, sondern eher am Stadtrand erstellt werden. Das Holzpotential der Stadt Zürich beträgt gemäss Schätzungen von Grün Stadt Zürich rund 24 000 Schnitzelkubikmeter pro Jahr (Sm³/a), davon dürfte heute etwas mehr als die Hälfte genutzt werden.

Das jüngste realisierte Projekt ist eine Holzpellettheizung für das Stadion Letzigrund (400 Sm³). Zudem sind in der Stadt Zürich weitere grössere Holzenergieprojekte in Planung: Nachdem der Gemeinderat den Kredit für den Bau des Holzheizkraftwerks Aubrugg bewilligt (GR 2008/290, Weisung 262 vom 25.6.2008) und die Gemeinde Wallisellen der erforderlichen Umzonung des Areals für den Holzlagerplatz zugestimmt hat, wird dieses bisher grösste Holzenergieprojekt (265 000 Sm³) für die Stadt Zürich realisiert. Dabei sollen rund 100 GWh Wärme in die Fernwärme Zürich eingespeist und zusätzlich noch Ökostrom produziert werden. In Planung begriffen ist zudem eine energetische Teilversorgung mit Holz für die Sanierung des Stadtspietals Triemli (mindestens 2000 Sm³ für den Hochtemperaturbereich). Ferner sind grössere Holzprojekte in Abklärung, z.B. im Rahmen des Quartierplans Seebacherstrasse für eine Wohnüberbauung und eine Schulanlage (5000 Sm³) und für eine grosse Genossenschaftssiedlung im Quartier Friesenberg.

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

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

Haltestellenbezeichnungen dienen dazu, die Fahrgäste möglichst eindeutig und verständlich über den Standort einer Haltestelle zu informieren. Als Identifikationsmerkmal zeichnen sie sich durch Einfachheit, Merkbarkeit, Bekanntheitsgrad und Kontinuität aus. Im Falle des Haltestellennamens «Rosengartenstrasse» sind diese Voraussetzungen gegeben. Die Bezeichnung «Provisorium» sagt hingegen nichts über den Standort aus, zumal der Rosengarten wohl ein wichtiges, aber nicht das einzige Politikum ist, das der Zürcher Volksmund mit diesem Begriff assoziiert (z. B. «Globusprovisorium» für den teils ungeliebten Baukörper in der Limmat). Der Kundennutzen einer Umbenennung ist deshalb nicht erkennbar.

POS 2004/000999 2004/000320	16.06.2004 06.09.2006	Maeder Kurt und Meier Daniel VBZ-Linie 10, Weiterführung bis Seebach in den Hauptverkehrszeiten
-----------------------------------	--------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie er beim Zürcher Verkehrsverbund bzw. bei den Verkehrsbetrieben Zürich darauf hinwirken kann, dass die Tramlinie 10 in den Hauptverkehrszeiten möglichst rasch wieder wie früher bis Seebach geführt wird.

Die Tramlinie 10 fährt seit Dezember 2008 vom Hauptbahnhof über den Bahnhof Oerlikon Ost als Glattalbahn weiter bis zum Flughafen. Sie steht deshalb für die im Postulat geforderte Verlängerung nach Seebach nicht mehr zur Verfügung. Das Quartier Seebach ist durch die Tramlinie 14, die Buslinie 75 sowie die Buslinien 742 und 768 durch den öffentlichen Verkehr weiterhin gut erschlossen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2004/001739 2004/000599	17.11.2004 01.12.2004	Geschäftsprüfungskommission Städtische Beteiligungen im Erdgasbereich, Massnahmen zur personellen Entflechtung

Der Stadtrat wird gebeten, ob nicht bei den direkten und indirekten städtischen Beteiligungen im Erdgas-Bereich Massnahmen zur personellen Entflechtung getroffen werden sollen, um potentiellen Interessenskonflikten vorzubeugen.

Der Stadtrat erstattete dem Gemeinderat mit Weisung 77 vom 20.12.2006 Bericht und stellte Antrag, das Postulat abzuschreiben. Bericht und Antrag wurden am 10.1.2007 an die Geschäftsprüfungskommission überwiesen und sind dort pendent.

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

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

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

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

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

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

Die Tram- und Busprojekte, die aus der Studie hervorgegangen sind, werden im Rahmen der bevorstehenden Revision des Regionalen Richtplans Stadt Zürich eingebracht.

POS 2005/000687 2005/000213	01.06.2005 15.06.2005	Anhorn Ruth VBZ-Buslinie 78, teilweise Umstellung von Midi- auf Kleinbusse
-----------------------------------	--------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

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

Die Fahrzeugbeschaffungen orientieren sich bezüglich Fahrzeugtypen und Stückzahlen am Bedarf der Spitzenstunden. Die mit Kleinbussen betriebenen Quartierbuslinien haben in der Regel während der Stosszeiten keinen verdichteten Fahrplan. Es besteht bei den Kleinbussen daher auch kein Fahrzeugüberhang, der ausserhalb der Stosszeiten auf anderen Linien eingesetzt werden könnte. Für den geforderten Kleinbuseinsatz müssten daher extra Fahrzeuge beschafft und auf Vorrat gehalten werden. Dies ist aus Kostengründen nicht sinnvoll. In einem Versuchsbetrieb im September 2008 auf der Linie 78 hat sich zudem gezeigt, dass es auf einzelnen Streckenabschnitten beim Einsatz von Kleinbussen zu Kapazitätsengpässen kommt. Ein Einsatz von Kleinbussen auf der Linie 78 ist deshalb weder wirtschaftlich noch nachfrageorientiert.

POS 2005/001072 2005/000345	31.08.2005 21.09.2005	Makwana-Boss Elisabeth VBZ-Buslinie 79, Erhalt der Haltestelle Bocklerstrasse
-----------------------------------	--------------------------	----------------------------------------------------------------------------------

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie die Haltestelle Bocklerstrasse der Buslinie 79 wie bis anhin weiterbedient werden kann.

Fahrversuche haben gezeigt, dass die Haltestelle Bocklerstrasse auch mit der neuen, etwas breiteren Fahrzeuggeneration von Midibussen weiterhin bedient werden kann; das Anliegen des Postulates ist damit erfüllt.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2005/001069 2005/000342	31.08.2005 14.09.2005	Amman Andreas und Kuhn Rolf S-Bahn- und Fernverkehr am Hauptbahnhof, Spätanschlüsse an VBZ

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

Die Gewährleistung von durchgehenden Reiseketten mit Abnahme der Anschlüsse des Fernverkehrs am Hauptbahnhof ist ein wichtiges Anliegen des öffentlichen Verkehrs. Wegen der geringen Zahl der Fahrgäste nach Mitternacht ist eine generelle Ausdehnung der Betriebszeiten nicht wirtschaftlich. Es wurde deshalb ein Projekt gestartet, um die Taktintervalle über die Dauer der gesamten täglichen Betriebszeiten nachfragegerecht neu festzulegen und eine kostenneutrale Verbesserung der Spätanschlüsse zu ermöglichen. Seit dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2008 ist die Verbindung in alle Aussenquartiere bei Ankunft im Hauptbahnhof bis Mitternacht bzw. in die ganze Innenstadt bei Ankunft am Hauptbahnhof bis 0.30 Uhr sichergestellt.

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

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

Der ZVV hatte die marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2007/08 beauftragt, Linien mit schwacher Nachfrage und niedrigem Kostendeckungsgrad zu prüfen. Es handelte sich dabei nicht primär um eine Sparübung: Die aus dem Überprüfungsauftrag frei werdenden Mittel flossen nicht zurück an den ZVV, sondern konnten vollumfänglich für Angebotsverbesserungen reinvestiert werden. Es wurde vom ZVV auch genügend Zeit eingeräumt, um durch Massnahmen – angepasste Linienführungen, betriebliche Verknüpfungen und Kommunikation an die Fahrgäste – den Kostendeckungsgrad über die kritische Grenze zu verbessern.

Angesichts der begrenzten finanziellen Mittel ist auch in der Stadt der Punkt erreicht, wo das Angebot nicht mehr ohne Rücksicht auf Wirtschaftlichkeit laufend ausgebaut werden kann, sondern unter Umständen Mittel dahin umverteilt werden müssen, wo sie den maximalen Kundennutzen erbringen. Der Stadtrat hat sich bewusst dafür entschieden, möglichst keine Quartierbuslinien ganz einzustellen, sondern durch sanfte Korrekturen im ganzen Quartierbusnetz dessen Wirtschaftlichkeit insgesamt zu steigern. So blieb die Feinsterschliessung für die Quartierbevölkerung mit geringen Qualitätseinbußen in der Fläche erhalten, gleichzeitig konnten mit den frei werdenden Geldern Angebotsverbesserungen für eine Vielzahl von Fahrgästen auf den nachfragestarken Linien umgesetzt werden.

POS 2006/000476 2006/000140	03.05.2006 28.06.2006	Isliker Walter und Nikles Hans VBZ, Linienführung der Buslinie 29
-----------------------------------	--------------------------	----------------------------------------------------------------------

Der Stadtrat wird dringend gebeten, zu prüfen, wie die neue Linienführung der Buslinie Nr. 29 so gelegt werden kann, dass sie wieder wie bis anhin die Bedürfnisse der betroffenen Bevölkerung von Seebach abdeckt. Wichtig ist, dass die Haltestelle Felsberg bestehen bleibt.

Seit der Einführung eines neuen Buskonzeptes im Dezember 2006 können rund 95% der Seebacher Quartierbevölkerung von einer verbesserten ÖV-Erschliessung profitieren. Der lang angestrebte Ringschluss der Linie 75, die seither direkt zum Bahnhof Oerlikon führt, entspricht einem klaren Kundenbedürfnis, wie die stark gestiegenen Fahrgastzahlen auf dieser Linie belegen.

Als Konsequenz der neuen Linienführung für den 75er muss die Linie 29 neu die Verbindung zwischen Seebacherplatz und Buhnstrasse abdecken und kann die Haltestellen Felsberg und Bahnhaldenstrasse nicht mehr bedienen. Die gesetzlichen Vorgaben der Angebotsverordnung, die für den Zugang zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs eine Distanz von weniger als 400 Metern Luftlinie vorschreiben, aber auch die Werte der kommunalen Richtplanung der Stadt Zürich, die von 300 Metern als oberem Grenzwert für die Distanz zur nächsten Haltestelle ausgeht, bleiben durchwegs eingehalten. Der Verzicht auf den Halt Felsberg bringt zwar eine Komforteinbusse mit sich. Bereits vor der Aufhebung war aber eine Abwanderung von Fahrgästen zur Haltestelle Himmerli (2-3 Gehminuten entfernt) festzustellen; diese Alternative wird also gut akzeptiert.

Angesichts der insgesamt verbesserten Lösung für das ganze Quartier und der zuletzt stark rückläufigen Einsteigerzahlen an der Haltestelle Felsberg wären die für eine Umsetzung des Postulates nötigen Investitionskosten sowie die jährlich wiederkehrenden Betriebskosten in der Höhe von rund Fr. 300'000.– aus Sicht des Stadtrates nicht gerechtfertigt. Er hat deshalb auch eine entsprechende Petition abgelehnt.

POS 2006/000680 2006/000257	21.06.2006 05.07.2006	Jacobi Heinz und Schönbächler Robert VBZ-Haltestelle Limmatplatz, Erhalt der Verkaufsstelle
-----------------------------------	--------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, ob die Verkaufsstelle der VBZ nach der Neugestaltung des Limmatplatzes wiederum in die Tramhaltestelle Limmatplatz zentral integriert werden kann, statt ersatzlos aufgehoben zu werden.

Die Ticketeria wurde nach erfolgtem Platzumbau wieder auf die zentrale Traminsel verschoben. Sie liegt nun auf dem Platzspickel in Richtung Langstrasse, vis-à-vis der Haltestelle der Buslinie 32 in Richtung Strassenverkehrsamt.

Im Vergleich zu anderen Standorten weist die Ticketeria Limmatplatz einen niedrigen Verkaufsumsatz auf. Eine bauliche Integration ins neu erstellte zentrale Gebäude wäre deshalb wirtschaftlich nicht gerechtfertigt gewesen. Mit der schnell erreichbaren Ticketeria Hauptbahnhof ist eine attraktive Alternative vorhanden. Die neuen Verkaufskanäle wie der Distanzverkauf über Internet und Telefon dürften den Umsatz der Ticketeria Limmatplatz weiter absinken lassen.

Gruppe SR-G-Nr. GR-G-Nr.	Einreichung Überweisung	Name Ratsmitglied/Kommission Geschäftsbezeichnung
POS 2006/000683 2006/000260	21.06.2006 05.07.2006	Rabelbauer-Pfiffner Claudia VBZ-Haltestellen, Anbringen von Umgebungsplänen

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, ob wieder bei jeder Tram- und Bushaltestelle in den bestehenden Kästen neben den Fahrplänen ein Umgebungsplan mit einem Kartenausschnitt der näheren Umgebung aufgehängt werden kann. Diese Ortspläne können kostengünstig beim nächsten Fahrplanwechsel aufgehängt werden.

Der Platz für Infokästen an den Haltestellen ist beschränkt, speziell an Haltestellen ohne Wartehalle. Seit der Einführung des Nachtnetzes ist gleichzeitig die Menge an Informationen, die zu vermitteln sind, angestiegen. Grundsätzlich werden an jeder Haltekante mindestens die Abfahrtstabellen aller dort verkehrenden Linien aufgehängt. Je nach Platz werden diese ergänzt durch den ZVV-Liniennetzplan und/oder den Umgebungsplan. Pro Haltestelle sind beide Pläne bereits heute mindestens je einmal aufgehängt – unter Umständen muss die Strassenseite gewechselt und der Plan an der Haltestelle in Gegenrichtung konsultiert werden. Dies ist in den Augen des Stadtrates zumutbar.

POS 2006/000916 2006/000326	23.08.2006 25.10.2006	Ackermann Ruth und Virchaux Jean-Claude VBZ-Haltestellen Tierspital, Waldgarten und Schörlistrasse, Aufwertung
-----------------------------------	--------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, wie kurzfristig bis zur vorgesehenen Totalsanierung die drei Tramstationen der Linien 7 und 9, Tierspital, Waldgarten, Schörlistrasse, die sich im Untergrund befinden, mit einer ansprechenden, kostengünstigen Wandsanierung aufgewertet werden können.

Im November und Dezember 2007 wurden in allen drei Stationen eine Grossreinigung und eine sanfte Renovation durchgeführt. Die Wände und Böden in den Zugangsbereichen und auf den Perrons wurden gereinigt und die Wände der Zugänge neu gestrichen. Gemäss heutigem Planungsstand werden bis 2013 die Perrons saniert, die Perronkanten behindertengerecht ausgestaltet, der Schallschutz erneuert und die Zugangsbereiche neu gestaltet.