



## Auszug aus dem substanziellen Protokoll

### 184. Ratssitzung vom 2. Februar 2022

4940. 2020/512

**Postulat von Urs Helfenstein (SP) und Sven Sobernheim (GLP) vom 18.11.2020:  
Ökologisch sinnvolle Umrüstung der Trolleybusse auf Akku-Betrieb und Schnell-  
lader**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

***Urs Helfenstein (SP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3207/2020):  
Wir fordern den Stadtrat auf, die Trolleybusse abzuschaffen und durch E-Busse zu ersetzen. Es gibt neue Technologien, die es bei der Einführung der Trolleybusse noch nicht gab oder die man damals noch nicht angewendet hatte: E-Busse. Es sind verschiedene Arten von Technologien; es sind Batterien, die man auf verschiedene Art und Weise aufladen kann. Die Stadt hat zwar eine Elektrobusstrategie. Wir möchten aber, dass sich der Stadtrat proaktiv einsetzt, damit die Trolleybusse ersetzt werden können – nicht auf Vorrat und auch nicht durch nicht sehr umweltfreundliche Technologien, sondern durch E-Busse. Es wäre günstiger, es gäbe weniger Instandstellungsausgaben und zudem wäre es ohne das Gehänge der Oberleitungen optisch schöner. Als Beispiel einer Stadt, bei der es funktioniert, könnte Basel genannt werden. Wir sagen nicht, dass es einfach ist, was wir fordern. Wir sagen nur, dass sich der Stadtrat dafür einsetzen solle. Dass gewisse Technologien ein Phasing-Out haben und neue Technologien kommen, ist in der Stadt Zürich schon früher vorgekommen. Früher gab es zum Beispiel das Rössli-Tram. Dieses gibt es heute auch nicht mehr.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

***STR Michael Baumer:** Auch Trolleybusse sind E-Busse, also elektrisch betriebene Busse. Urs Helfenstein (SP) meinte in seinem Votum wohl Batteriebusse. Seit über 80 Jahren gehören Trolleybusse zum Stadtbild der Stadt Zürich. Es handelt sich um eine bewährte Technologie. Ich glaube nicht, dass das Gehänge viele Leute stört, es gehört schon fast zum Ortsbild. Ich gebe aber den Postulanten insofern recht, dass sich auch bewährte Technologien weiterentwickeln. Insbesondere die Verkehrsbetriebe (VBZ) arbeiten intensiv daran, die technologischen Entwicklungen bei den Elektrobusen zu begutachten. Die vorher erwähnte E-Bus-Strategie soll dazu führen, dass wir insbesondere die dieselbetriebenen Busse durch E-Busse ersetzen und die richtige Strategie mit den richtigen Bussen für die richtige Linie fahren können. Möglicherweise hat man bei der Forderung übersehen, dass unsere Buslinien mit sehr unterschiedlichen Anforderungen konfrontiert sind. Es gibt Quartiere mit kleinen Bussen. Für diese haben wir nun E-Busse gekauft, da diese auf jenen Linien sehr gut einsetzbar sind. Dann gibt es eine*



2 / 4

*mittlere Kategorie, die noch aus sehr vielen Dieselnbussen besteht. Dort sind neue Technologien gefordert. In der Postulatsbegründung haben wir das Beispiel mit dem Bus genannt, der von der ETH zum Hönggerberg fährt; für solche Verbindungen mit mittlerer Kapazität kann man Schnelladersysteme einsetzen. In diesem Bereich gibt es heute noch zu wenig gute Lösungen. Schliesslich gibt es die anspruchsvollen Hauptlinien, die stark nachgefragt sind und sehr viele Leute transportieren. Die Trolleybus-Systeme werden auch weiterentwickelt. Die VBZ sind auf diesem Gebiet führend und haben mit dem «SwissTrolley plus» einen Batterietrolleybus angestossen. Dies ermöglicht uns, zunehmend auf die Fahrleitungen zu verzichten. Ich habe ein wenig den Eindruck, der Gemeinderat habe den «Marshmallow-Test» nicht ganz bestanden: Wenn man ein bisschen länger warten würde, würde man mehr bekommen. Doch man wollte schon früh zuschlagen und es auf das ganze Netz ausrollen. Dies ist noch nicht möglich. Beim «SwissTrolley plus» ist es aber auf sehr grossen Teilen des Netzes möglich, ohne Fahrdraht unterwegs zu sein und damit eine flexiblere Angebotsgestaltung zu ermöglichen. Insbesondere die Linie 83 konnte im Jahr 2020 auf Trolleybusse wechseln, ohne dass zusätzliche Infrastruktur erstellt werden musste. Wir konnten beispielsweise am Albisriederplatz anfällige und unterhaltsintensive Infrastrukturen abbauen. Dass aber Trolleybusse eine Phaseout-Technologie wären, würde in La Chaux-de-Fonds niemand unterschreiben. Dort wird im Jahr 2023 sogar ein neuer Trolleybus eingeführt. Bei uns wäre vorgesehen gewesen, die Linien 69, 80 und 89, auf Trolleybusse umzustellen. Es wurden detaillierte Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen gemacht, die deutliche Vorteile beim Trolleybus aufzeigten. Wenn dann gesagt wird, man solle ökologisch sinnvoll umstellen, fordert man einen schwarzen Schimmel. Die ökologischste Form ist der Trolleybus, weil man dort nicht noch eine schwere Batterie herumfahren muss. Wir wollen Personen befördern und nicht Batterien. Die kapazitätsstarken Trolleybusse, insbesondere die doppelgelenkigen, bewähren sich seit über 15 Jahren. Mit einer Kapazität von 160 Personen sind sie auch für die nachfragestarken Buslinien ideal. Es gibt noch andere Punkte. Wir beobachten diese selbstverständlich und sind mit dem «SwissTrolley plus» bereits in diese Richtung vorgestossen. In diesem Sinn gehen wir von der Stossrichtung her in die richtige Richtung. Aber der Trolleybus wird uns noch lange erhalten bleiben. Das Postulat ist nicht so ökologisch, wie es vorgibt zu sein.*

Weitere Wortmeldungen:

**Dr. Michael Graff (AL):** Die AL-Fraktion wird das Postulat ablehnen. Wir sehen in der Umstellung von Leitungs- auf batteriebetriebenen Verkehr keinen Vorteil. Der Status quo ist flexibel genug. Die benötigte Batteriekapazität für eine generelle Umstellung auf Batteriebetrieb ist erheblich. Wie der Stadtrat bereits erwähnte, ist es fragwürdig, dies als ökologisch vorteilhaft zu bezeichnen. Vor einigen Wochen wurde im Rat in einem anderen Zusammenhang auf die prekären Arbeitsbedingungen im Trikont bei der Gewinnung der für die Batterien benötigten seltenen Erde hingewiesen. Batterien sind somit nach wie vor keine unproblematische Technologie. Es wurde mit ästhetischen Faktoren argumentiert. Ich möchte daran erinnern, dass Schönheit im Auge der Betrachterin entsteht. Ob die Oberleitungs-Anlagen ästhetisch ansprechend sind oder nicht, kann jeder für sich entscheiden. Sie können auch Ausdruck einer urbanen Stadt sein.



**Jürg Rauser (Grüne):** Das Postulat fordert, dass geprüft wird, wie Trolleybusse ökologisch sinnvoll vom bisherigen Fahrleitungsbetrieb auf Akkubetrieb umgerüstet werden können. Die Energieversorgung über Oberleitungen funktioniert deutlich effizienter und verlustfreier, als wenn die Energie zuerst über eine Batterie geht, die geladen werden muss. Bei einer Schnellladung trifft dies noch deutlicher zu. Zudem ist die Produktion von Batterien aus ökologischer Sicht nicht unproblematisch. Man denke etwa an die Bedingungen, wie die Rohstoffe in gewissen Ländern gewonnen werden, oder auch an die Entsorgung der Batterien. Wenn zwischen Akkubetrieb und Fahrleitungsbetrieb gewählt werden kann, sind Oberleitungen klar vorzuziehen. Wenn das Postulat eine ökologisch sinnvolle Umrüstung fordert, hat es sich selber widerlegt. Aus ökologischer Sicht sind Oberleitungen besser und effizienter. Man sieht es auch in der Begründung des Postulats: Es werden Kosten erwähnt, es wird das Stadtbild erwähnt, aber von Ökologie war nichts mehr zu lesen. Die Batterien machen in gewissen Fällen selbstverständlich Sinn, beispielsweise wenn man eine dieselbetriebene Buslinie mit einem batteriebetriebenen Bus ersetzen möchte. Das ist aber nicht der Inhalt des Postulats.

**Attila Kipfer (SVP):** Wir sind für eine Mischlösung. Busse mit Akkubetrieb und Schnellladern sind flexibel einsetzbar, das finden wir gut. Wenn ein Tram ausfällt, setzt man Busse ein, um die Passagiere von A nach B zu bringen. Allerdings halten wir Busse mit einem Akku und einem Anschluss für die Oberleitung für die bessere und sinnvollere Lösung, da die Busse flexibler wären und weniger oft ins Depot fahren müssten. Wenn man eine Batterie hat, kann man die Oberleitung nutzen, um die Batterie während der normalen Strecke aufzuladen. Dadurch ergeben sich zahlreiche neue Möglichkeiten. Es würde auch ermöglichen, dass man alle Busse flexibler einsetzen könnte, nicht nur die wenigen, die man nur mit einem Akku einkauft. Deshalb lehnen wir das Postulat ab.

**Dominique Zygmunt (FDP):** Die FDP schliesst sich den ablehnenden Haltungen und der Haltung des Stadtrats an. Uns hat zudem beschäftigt, ob es die Aufgabe eines Postulats und des Rats ist, einen Technologiewandel vorzugeben, oder ob das nicht eher eine Frage für die Expertinnen und Experten in der Verwaltung wäre, die sich täglich mit den entsprechenden Technologien beschäftigen. Die FDP ist sicherlich nicht gegen die Elektrifizierung des Verkehrs, ob es sich nun um den öffentlichen Verkehr oder um Individualverkehr handelt. Wir stehen auch nicht im Verdacht, dies im Sinne einer gewissen Fortschrittsfeindlichkeit zu sehen. Doch wir schliessen uns den genannten Argumenten an. Insbesondere sind wir der Meinung, dass die vollständige Umrüstung, wie sie in diesem Postulat gefordert wird, zu weit geht. Sie würde den Gegebenheiten vor Ort nicht gerecht. Sie wird auch den bestehenden technologischen Möglichkeiten nicht gerecht.

**Peter Anderegg (EVP):** Die EVP lehnt das Postulat ab. Bei den Trolleybussen handelt es sich um jene Busse, die am Schluss durch batteriebetriebene Busse ersetzt werden müssten. Die Trolleybusse fahren mit Strom. Das ist das, was wir wollen: Strombetriebene Fahrzeuge, aber ohne Batterie. Ich bin nicht überzeugt, ob die Umstellung auf batteriebetriebene Busse nicht sogar eine negative Ökobilanz hätte. Batterien sind auch nicht das Gelbe vom Ei. Die Fahrleitungen aus ästhetischen Gründen zu entfernen, halte ich nicht für wichtig. Mich persönlich stören sie nicht. Wie bereits erwähnt gehören



4 / 4

*sie auch ein wenig zum Stadtbild. Ein Trolleybus ist ein grosses Fahrzeug mit einer hohen Transportkapazität. Ich glaube nicht, dass man im Moment mit batteriebetriebenen Bussen die gleich hohe Kapazität erzielen könnte.*

**Sven Sobernheim (GLP):** *So, wie man jetzt von Bus-Fahrleitungen im Stadtbild schwärmt, schwärmte man früher davon, dass man direkt auf dem Sechseläutenplatz parkieren konnte. Die Fahrleitungen wurden in den Voten nun stets als ökologischer dargestellt und es hörte sich so an, als hätten nur Batterien Nachteile. Ob Kupferminen ökologisch nachhaltiger und CO<sub>2</sub>-neutraler sind, kann man sich fragen. Es ist völlig klar, dass jede Technologie ihre Vor- und Nachteile hat und dass die Elektrobus-Strategie des Stadtrats im Grundsatz auf dem richtigen Weg ist. Der Stadtrat war in seiner E-Bus-Strategie aber zu wenig mutig und zu wenig fokussiert auf die Dinge, die man noch ändern könnte, wie zum Beispiel die Trolleybus-Linien. Basel beginnt, bei Doppelgelenkbussen neue Technologien zu testen und setzt auf den Batteriebetrieb. Es ist verständlich, wenn man momentan noch der Ansicht ist, man traue sich nicht, dies auszuprobieren; man habe noch zu viele problematische Linien und müsse sich zuerst diesen widmen. Bei Strassenbauprojekten oder bei Erneuerungen von Linien prüfen wir stets, wo Fahrleitungen eingespart werden können und wo nicht. Ich habe Angst, dass wir irgendwann Linien haben werden, bei denen wir sagen müssen: Es wäre zwar schön gewesen, wenn wir die Fahrleitung entfernt hätten, aber wegen anderer Linien können wir an diesem Ort die Kupferleitung nicht entfernen. Es bräuchte eine stadtweite Begutachtung, wo wir noch Kupferleitungen benötigen und wo man sie einsparen könnte. Wenn man das Postulat ablehnt, gibt man dem Stadtrat keinen Auftrag. Aus meiner Sicht ist es eine verpasste Chance. Ich hoffe, dass auch im Gemeinderat einmal der Mut aufkommen wird, dass man in einer Strategie nicht nur Punkte notiert, die bereits selbstverständlich sind oder die man in den nächsten zwei Jahren erreichen möchte, sondern dass man sich in einer Strategie auch etwas weitsichtig zeigt. Ich musste mir bei den ZKB-Seilbahnen zahlreiche Visionen anhören. Hinsichtlich der Trolleybusse scheinen hingegen keine Visionen vorhanden zu sein.*

Das Postulat wird mit 49 gegen 64 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat