

30. Oktober 2019

Schriftliche Anfragevon Markus Knauss (Grüne)
und Hans Jörg Käppeli (SP)

Ab dem 25. November 2019 kommt es zu starken Veränderungen im Zürcher Tramnetz. Grund ist die Verzögerung bei der Beschaffung der neuen Flexity-Trams. Zur Erinnerung: Der Mitbewerber Stadler Rail unter CEO Spuhler (einer der Mitinvestoren des neuen Zürcher Eishockey-Stadions) war mit dem Vergabeauftrag nicht einverstanden und ergriff dagegen Rechtsmittel. Alle Vorwürfe lösten sich allerdings in Luft auf und die Trambeschaffung konnte nach langer Verzögerung fortgeführt werden. Seit einigen Jahren ist also bekannt, dass Zürich auf einen Tramengpass zusteuert. Ebenfalls seit Jahren bekannt ist, dass die Tramlinie 2 nach Schlieren verlängert wird, was zusätzliche Tramzüge aus dem bestehenden Bestand erfordert. Deshalb haben wir mit Erstaunen die Aussage von Michael Baumer zur Kenntnis genommen, dass beim Tramnotstand die neu eröffnete Limmattalbahn nach Schlieren das Fass zum Überlaufen gebracht habe.

Trotz der voraussehbar schwierigen Situation haben die VBZ im letzten Jahr lediglich die Wiederinbetriebnahme zweier alter Mirage-Trams vorgenommen. Ansonsten wird nun mit betrieblichen Massnahmen und Angebotsabbau auf den Notstand reagiert, wie mit Tramumleitungen, der Ausdünnung des Taktes oder Überbrückungsmassnahmen.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, warum die VBZ sich nicht früher um andere Massnahmen bemüht haben.

1. Seit wann ist bekannt, zu welchem Zeitpunkt die Tramlinie 2 auf dem Trasse der Limmattalbahn ihre Fahrt aufnehmen werde?
2. Seit wann war den VBZ bewusst, dass sie mit Betriebsumstellungen und der Ausdünnung des Taktes auf den Tramnotstand reagieren muss?
3. Wurde der Einsatz von Tramfahrzeugen anderer Verkehrsbetriebe geprüft? Wenn nein, warum nicht?
4. Falls ja, welche anderen Verkehrsbetriebe wurden angefragt? Was waren die Resultate dieser Anfragen?
5. Dass keine Trams anderer Verkehrsbetriebe verwendet werden, wird mit technischen Problemen begründet. Was hätte bei den Haltestellen verändert werden müssen, damit Fahrzeuge anderer Verkehrsbetriebe hätten verwendet werden können? Was hätte bei den Fahrzeugen verändert werden müssen, damit Fahrzeuge anderer Verkehrsbetriebe hätten verwendet werden können? Mit welchen Komforteinbussen wäre zu rechnen gewesen? Wie hoch wäre der Preis für allfällige Anpassungsmassnahmen gewesen? Welche anderen negativen Auswirkungen hätten diese Anpassungsmassnahmen gehabt?
6. Werden die jetzt getroffenen Massnahmen die nächsten 2 Jahren, also bis zur Fahrplanperiode 2021, aufrechterhalten?
7. Wie sieht die Auslieferungskadenz bei den Flexity-Trams für die Vorausserie und die Serienfertigung aus? Bitte um Angaben mit Anzahl und Kalenderjahr.
8. Wann startet die Serienproduktion? Wurde die Serienproduktion bereits ausgelöst oder welche Bedingungen müssen erfüllt sein, um diese zu veranlassen?

9. Gibt es Möglichkeiten bei den neuen Flexity-Trams früher in die Serienproduktion einzusteigen, um den Notstand früher zu beenden? Ist es möglich, die Auslieferungskadenz zu steigern? Was wären die Kosten dafür?

M. Mauss

J. J. K.