

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 28. Juni 2000

1090. Interpellation von Rolf André Siegenthaler-Benz und Jürg Casparis betreffend Städtepartnerschaft Kunming, Bau einer Strassenbahnlinie. Am 5. Januar 2000 reichten die Gemeinderäte Rolf André Siegenthaler-Benz (SVP) und Jürg Casparis (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2000/8 ein:

Der seit Ende 1993 von der Zürcher Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit der Firma Elektrowatt ausgearbeitete und am 23. April 1996 den Kunminger Behörden übergebene «Masterplan für die Stadtentwicklung und den öffentlichen Verkehr in Kunming» sah gemäss Aussagen von Stadtrat Thomas Wagner an einer Medienkonferenz vom 31. Januar 1995 «als kurzfristiges Ziel» den «Bau einer ersten modernen Strassenbahnlinie auf der am stärksten belasteten Verkehrsachse» vor (NZZ vom 1. Februar 1995). Am 27. April 1995 erklärten der Kunminger Stadtpräsident Wang und Gouverneur He gegenüber Wagner, man sei «willens, möglichst bald mit der Realisierung der bis zum Jahr 2000 dauernden Phase 1 des Baus einer ersten modernen, 10 Kilometer langen Linie eines Supertrams zu beginnen» (NZZ vom 28. April 1995). Am 22. November 1995 führte Stadtrat Wagner im Gemeinderat aus, die Kunminger Behörden hätten sich «für eine Strassenbahn entschieden», bei deren Umsetzung «Schweizer Unternehmen berücksichtigt werden» sollen (NZZ vom 23. November 1995). Ende Juli 1998 schliesslich bekundete Stadtrat Wagner nach einer Chinareise, es seien «Verhandlungen im Gang, dass Zürich im Joint venture mit einer Schweizer Firma Schienenfahrzeuge für Kunming liefert» (Tagblatt vom 20. August 1998).

In den vergangenen Jahren haben städtische Angestellte und beauftragte Dritte fleissig an Studien gearbeitet. Im Bericht des Stadtrates zu Städtepartnerschaft (S. 61f.) werden unter anderem folgende Tätigkeiten genannt: 1996 «Vormachbarkeitsstudie für eine erste moderne Tramlinie», «Unterstützung Schweizerisch-chinesisches Symposium über Tramtechnologie», 1997 «Vorbereitung der Überarbeitung der Vormachbarkeitsstudie für die erste Tramlinie», 1998 «Vorbereitung der Überarbeitung der Vormachbarkeitsstudie für die erste Tramlinie» und 1999 «Überarbeitung der Vormachbarkeitsstudie für die erste Tramlinie».

Trotz der zahlreichen vollmundigen Ankündigungen ist das Zürcher «Supertram» in Kunming bis zum heutigen Tag nicht realisiert worden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Weshalb wurde trotz entsprechender Pläne weder in der Projektphase 1 noch in der Projektphase 2 mit dem Bau der ersten Tramlinie in Kunming begonnen?
2. Welches sind die Inhalte der «Vormachbarkeitsstudie für die erste Tramlinie», an der seit nunmehr vier Jahren gearbeitet wird?
3. Wann kann nach dem Wissensstand des Stadtrates mit dem Beginn und wann mit dem Abschluss des Baus der ersten Strassenbahn in Kunming gerechnet werden?
4. Welche Schweizer Firmen werden nach Auffassung des Stadtrates bei der Realisierung der ersten Tramlinie in Kunming voraussichtlich zum Zug kommen?
5. Welche Kosten sind der Stadt Zürich bis zum heutigen Tag in Zusammenhang mit der Planung einer Tramlinie in Kunming entstanden? Es wird um eine detaillierte Auflistung aller Aufwandsposten einschliesslich des Personalaufwandes für die Jahre 1993 bis 1999 gebeten.

Auf den Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Im Projekt «Stadtentwicklung Kunming – Masterplan öffentlicher Verkehr» wurden während der Jahre 1993 bis 1996 die verkehrsplannerischen Grundlagen erarbeitet. Es ging um Fragen des Verkehrssystems – U-Bahn, Hochbahn, S-Bahn, Tram oder reine Buslösungen. Das Ergebnis war ein kombiniertes Netz von modernen Tram- und Buslinien auf separaten Spuren und einer S-Bahn. In einer zweiten Projektphase 1996 bis 1999 stand in erster Linie die Unterstützung bei der Verwirklichung der Planung auf dem Programm. Dabei zeigte sich, dass die Verwirklichung einer modernen Tramlinie verschiedene anspruchsvolle Probleme stellte, deren Lösung einige Zeit beansprucht. Dabei ging es sowohl um verkehrstechnische und fahrzeugtechnische Probleme, vor allem aber um Fragen der Finanzierung und der administrativen Abläufe. Um beim Aufbau eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsnetzes keine Zeit zu verlieren, beschloss der Stadtrat von Kunming Ende 1998, eine erste, für die internationale Gartenbauausstellung EXPO 99 dringend notwendige Tramlinie in einem ersten Schritt zwar von der Anlage her – reservierte Fahrspuren in Strassenmitte, grosszügige Halteinseln an den Kreuzungen usw. – wie für ein modernes Tram zu bauen, jedoch vorerst mit neuen Bussen zu betreiben. Diese sogenannte «Demonstrations Bus Linie» war ein voller Erfolg und hat bei Regierung und Bevölkerung von Kunming im Massstab 1:1 gezeigt, was ein moderner öffentlicher Verkehr kann. Das Projekt eines modernen Trams ist damit einen wichtigen Schritt vorangekommen. Die einzelnen Fragen der Interpellanten können wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1: In der Projektphase I, 1993 bis 1996, wurde vor allem der Vorschlag, moderne Tramlinien zu bauen, erarbeitet. Das Dokument mit den entsprechenden Vorschlägen wurde der Stadtregierung von Kunming im April 1996 überreicht. In der Projektphase II, 1996 bis 1999, wurde die Vormachbarkeitsstudie in einem chinesisch-schweizerischen Projektierungsbüro soweit detailliert, dass die technischen, finanziellen und administrativen Problemkreise identifiziert und damit die Lösung der einzelnen Themen vertieft angegangen werden konnten. Die diesbezüglichen Schlussberichte wurden der Stadtregierung im Sommer 1999 überreicht. Aus diesen Abläufen geht hervor, dass der Stand der Vorbereitungen einen Baubeginn bis heute noch nicht erlaubt.

Zu Frage 2: Die Vormachbarkeitsstudie für die erste Tramlinie enthält nach einer Einleitung die Kapitel Linienverlauf, Verkehrsprognose, Gestaltungskriterien, Fahrzeuge und technische Streckenausrüstung, Betrieb, Kosten und eine Bewertung der ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen des Projektes. Die entsprechenden Berichte können jederzeit eingesehen werden.

Zu Frage 3: Aufgrund des aktuellen Planungsstandes ist damit zu rechnen, dass das Projekt einer ersten modernen Tramlinie in Kunming – und damit in China – im Laufe der nächsten 5 Jahre angepackt wird. Die formelle generelle Genehmigung und in einem zweiten Schritt die definitive Projektierung und Genehmigung der ersten Tramlinie dürfte rund 2¹/₂ bis 3 Jahre, der eigentliche Bau ebenfalls 2¹/₂ bis 3 Jahre benötigen. Dieser Zeitbedarf hat denn auch die Stadtregierung von Kunming dazu bewogen, schon im Herbst dieses Jahres weitere drei geplante Tramlinien zwar anlagemässig zu realisieren, jedoch vorerst mit Bussen zu betreiben. Im Rahmen des

Genehmigungsverfahrens besucht im Sommer 2000 der chinesische Bauminister, der oberste Verantwortliche für die Genehmigung dieses Projektes, Zürich, um sich eine persönliche Meinung zu bilden über die Zweckmässigkeit dieses Verkehrsmittels.

Zu Frage 4: Für die Realisierung des Tramprojektes ist eine internationale Ausschreibung vorgesehen. Schweizerische Firmen, welche im Verlaufe der letzten Jahre auf das Projekt aufmerksam gemacht wurden, sind die Firma Stadler AG, Schienenfahrzeugbau, die Firma Adtranz (wobei im Moment unklar ist, was von dieser Firma noch schweizerisch ist), Kummeler und Matter, Fahrleitungsbau, und für Ingenieurarbeiten die Elektrowatt-Engineering. Weitere Firmen werden je nach sich bietender Möglichkeit einbezogen, jedoch wird die Stadt Zürich an den Bau des Projektes keine Beiträge leisten, sodass ihr Einfluss auf die Vergabe der Arbeiten begrenzt ist.

Zu Frage 5: Die Kosten, welche speziell die Tramlinie in Kunming verursacht hat, können nur sehr grob geschätzt werden. Im Bericht des Stadtrates zur Städtepartnerschaft sind die Kosten des Projektes «Stadtentwicklung Kunming – Masterplan öffentlicher Verkehr» detailliert dargestellt. Daraus geht hervor, dass die Stadt Zürich für die Projektphasen I und II, 1993 bis 1999, Fr. 1 380 000.– aufgewendet hat, zuzüglich Fr. 623 920.– Personalaufwand. Davon können rund 20 Prozent, d. h. Fr. 400 000.–, der Tramlinie zugeordnet werden.

Mitteilung an den Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber