

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 31. Januar 2018

63.

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss betreffend Beschaffung der neuen Tramgeneration, Transportmöglichkeiten und Kosten der Tramlieferung ab Werk nach Zürich sowie mögliche Festlegung eines umweltgerechten Transports per Bahn

Am 8. November 2017 reichte Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2017/391, ein:

Zürich steht vor der Beschaffung einer neuen Tramgeneration. Die neuen Trams werden bei Bombardier im Werk Wien produziert, in ca. 900 km Distanz zu Zürich. Die Frage stellt sich deshalb, wie die Trams in die Schweiz transportiert werden. Die Cobra-Trams wurden seinerzeit mit Spezialtransporten auf der Strasse nach Zürich gebracht, was allerdings mit einem hohen logistischen Aufwand verbunden war und keine umwelt- und klimaschonende Transportform darstellt. Dass ein Transport per Bahn grundsätzlich möglich ist, zeigt die Firma Stadler, die ihre Tango-Trams für die Baselland Transport AG ebenfalls per Bahn von Altenrhein nach Basel transportiert hat. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie sollen die Trams der neuen Generation nach Zürich transportiert werden, auf der Strasse oder per Bahn?
2. Welche Kosten fallen für den Transport eines Trams per Bahn, welche Kosten fallen für den Transport eines Trams per Spezialtransport auf der Strasse (inklusive Verkehrslenkung etc.) an?
3. Welche Unterschiede gibt es sonst noch durch die unterschiedlichen Transportarten (z.B. zusätzliche Montage- und/oder andere Anpassungsarbeiten, die im Produktionsbetrieb vorgenommen werden können oder eben nicht)?
4. Ist der Stadtrat bereit, den umweltgerechten Transport der Trams per Bahn einzufordern?
5. Wenn nein, warum nicht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Der Stadtrat unterstützt den sinnvollen Transport von Gütern auf der Schiene. Die bei den Verkehrsbetrieben ausgemusterten Mirage-Fahrzeuge, die mit Unterstützung des SECO ihren zweiten Lebensabschnitt in der ukrainischen Stadt Vinnitsa erleben dürfen, legten die knapp 2000 km mit dem schienengebundenen Transport zurück. Dabei mussten die Transportwagen unterwegs sogar für die ukrainische Breitspur umgespurt werden.

Entgegen den entsprechenden Ausführungen in der vorliegenden Schriftlichen Anfrage ist festzuhalten, dass sämtliche Cobra-Fahrzeuge ab der Nr. 3010 (total 78 von 88 Fahrzeugen) über den Vollbahnanschluss vom Bombardierwerk Villeneuve im Kanton Waadt mit der Bahn die etwa 200 km direkt ins Gelände der Verkehrsbetriebe in Zürich-Altstetten transportiert wurden. Aus terminlichen Gründen mussten die ersten Fahrzeuge mit dem Strassentransport nach Zürich geliefert werden. Der strassengebundene Verkehr ist in der Regel rund 20–30 Prozent günstiger, 50 Prozent schneller sowie termintreuer als der schienengebundene Transport. Erschwerend kommt beim schienengebundenen Transport hinzu, dass die Gefahr von Vandalenakten, wie z. B. Graffiti, erheblich grösser ist, da der Transport u. a. in den Rangierbahnhöfen unbeaufsichtigt ist. Nichtsdestotrotz haben sich die Stadt Zürich und die Bombardier Transportation Schweiz AG (Bombardier) damals aus umwelttechnischen Gründen beim Transport der Cobra-Fahrzeuge für den Transport auf der Schiene entschieden. Hinzu kommt, dass die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) damals einen konkurrenzfähigen Tarif angeboten haben, sodass keine Mehrkosten für den schienengebundenen Transport angefallen sind.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1 («Wie sollen die Trams der neuen Generation nach Zürich transportiert werden, auf der Strasse oder per Bahn?»):

Der Vertrag mit Bombardier sieht die Lieferung von 70 Niederflurfahrzeugen plus Optionsfahrzeuge des Typs Flexity Zürich auf den Platz der Verkehrsbetriebe in Zürich-Altstetten vor. Über

das Transportgefäss ist weder in den Ausschreibungsunterlagen noch im Vertrag etwas festgehalten, die Herstellerin ist diesbezüglich frei. Das Transportgefäss ist noch nicht abschliessend bestimmt worden.

Entscheidend dabei ist, dass sowohl die Abgangs- als auch die Empfangsdestination über einen sogenannten Vollbahnanschluss verfügen. Eine kombinierte Anlieferung Bahn / Strasse wäre logistisch unverhältnismässig. Ein Vollbahnanschluss gewährleistet den direkten Zugang zum internationalen Bahnnetz. Allerdings sind die wenige Kilometer langen Anschlussgleise meist nur mit Dieseltraktion befahrbar. Wie einleitend bereits beschrieben, verfügt das Gelände der Verkehrsbetriebe in Zürich-Altstetten über einen solchen Anschluss. Auch das Werk von Bombardier an der Hermann-Gebauer-Strasse in Wien verfügt über ein derartiges Anschlussgleis.

Auf Seiten der Stadt Zürich ist aber zu beachten, dass der Bereich des Anschlussgleises zwischen dem Gelände der Verkehrsbetriebe und der Einmündung ins Stammnetz der SBB von einem Bauprojekt der städtischen Liegenschaftenverwaltung betroffen ist. Der entsprechende Bauplan sieht aktuell eine Komplettspernung des Gleises von etwa Mitte 2019 bis Ende 2023 vor. Somit wird nach aktuellem Wissensstand eine direkte Anlieferung aller Fahrzeuge auf dem Schienenweg nicht möglich sein.

Zu Frage 2 («Welche Kosten fallen für den Transport eines Trams per Bahn, welche Kosten fallen für den Transport eines Trams per Spezialtransport auf der Strasse (inklusive Verkehrslenkung etc.) an?»):

Gemäss Abklärungen der Verkehrsbetriebe betragen die Transportkosten auf der Strasse mit einem Spezialtransporter mit Meterspurschienensystem und mobiler Rampe für den Beladungs- und Entladungsvorgang etwa Fr. 28 000.– pro Fahrzeug ausschliesslich Mehrwertsteuer. Darin enthalten sind sämtliche Gebühren für die Verkehrslenkung im In- und Ausland. Für 70 Fahrzeuge ergibt dies einen Gesamtbetrag von etwa zwei Millionen Franken. Die Kosten für den schienengebundenen Transport liegen etwa im Bereich von Fr. 36 000.– pro Fahrzeug. Darin eingeschlossen sind ebenfalls sämtliche Gebühren wie Trasseenkosten, Traktion sowie Be- und Entladen. Bei maximal 140 Fahrzeugen resultiert eine ungefähre Kostendifferenz von 1,2 Millionen Franken, die der Strassentransport günstiger sein könnte. Vorbehalten bleiben natürlich konkrete Offerten für beide Varianten.

Zu Frage 3 («Welche Unterschiede gibt es sonst noch durch die unterschiedlichen Transportarten (z.B. zusätzliche Montage- und/oder andere Anpassungsarbeiten, die im Produktionsbetrieb vorgenommen werden können oder eben nicht).»):

Die zu transportierenden Flexity-Fahrzeuge müssen für den Transport vorbereitet sein und nach dem Transport entsprechend geprüft und anschliessend in Betrieb genommen werden. Die Art des Transports hat dabei keinen Einfluss auf die Transportvorbereitung und -nachbereitung der Fahrzeuge. Wie bereits ausgeführt, birgt der Transport auf Schienen gewisse Risiken in Bezug auf Vandalismus. Die Transportzeit, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, ist ebenfalls unterschiedlich. Es muss erheblich mehr Zeit für den Transport auf der Schiene eingerechnet werden als auf der Strasse. Spezialtransportwagen für den Transport eines 43 m langen, 2,4 m breiten und 3,6 m hohen Trams auf der Schiene sind keine Handelsware und müssten vom beauftragten Transportunternehmen möglicherweise extra für diesen Transport beschafft werden. Die dadurch anfallenden Kosten würden voraussichtlich ganz oder teilweise auf diesen Einzelauftrag abgewälzt, da für den Transporteur unklar ist, ob er diesen Spezialwaggon je für andere Transporte verwenden können. Ebenfalls entscheidend für die Wahl des Transportwagens sind die Lichtraumprofile auf den unterschiedlichen Bahnkorridoren. Gerade in Österreich ist kein durchgängiger 4-m-Korridor vorhanden, was eventuell die Demontage der Dachgeräte für den Transportweg und deren aufwendige Remontage und Überprüfung in Zürich erfordern wird. Im Gegensatz dazu ist beim Transport auf der Strasse das Unfallrisiko höher als beim Transport auf der Schiene. Es existieren aber

mehrere Logistikunternehmen, die sich auf den Strassentransport von Bahnen und Trams spezialisiert haben und über Spezialaufleger mit einer Gesamthöhe von etwa 4,5 m (einschliesslich Tram) verfügen.

Zu den Fragen 4 und 5 («Ist der Stadtrat bereit, den umweltgerechten Transport der Trams per Bahn einzufordern? Wenn nein, warum nicht?»):

Der Transport der Trams ist – wie bereits ausgeführt – innerhalb der vertraglichen Bestimmungen und unter Beachtung der logistischen und finanziellen Rahmenbedingungen durchzuführen. Für den Entscheid sind die vorstehend erwähnten Rahmenbedingungen und Umstände zeitnah zu berücksichtigen. Dies ist im heutigen Zeitpunkt nicht möglich. Der Stadtrat erwartet, dass die Verkehrsbetriebe sich innerhalb des zur Verfügung stehenden Spielraums dafür einsetzen, dass der Transport möglichst umweltgerecht erfolgt.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti