

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 341/2014

Sitzung vom 18. März 2015

247. Anfrage (Trambeschaffung VBZ)

Kantonsrat Felix Hoesch, Zürich, hat am 8. Dezember 2014 folgende Anfrage eingereicht:

In den Medien konnten wir am 5.12. lesen, dass die Trambeschaffung der VBZ durch den Verkehrsrat in eine Zusatzrunde geschickt wird.

Diese Zeitverzögerung kann den Betrieb in Zürich potenziell verteuern oder gar gefährden.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Wie sieht der überarbeitete Zeitplan der Trambeschaffung aus?
2. Wie sollen im Detail der Betrieb des Trams über die Hardbrücke und die weiteren geplanten Verdichtungen ohne neue Trams aussehen?
3. Zu welchen Mehrkosten kann der neue Zeitplan führen, wenn die aktuellen Offerten überarbeitet werden müssen?
4. Ist der längere Betrieb der älteren Trams mit den Kosten über den gesamten Lebenszyklus vertretbar?
5. Wie ist der längere Betrieb der älteren Trams mit der Energiestrategie des ZVV vereinbar?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Felix Hoesch, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Derzeit ist beim Regierungsrat ein Rekurs der Stadt Zürich gegen den Entscheid des Verkehrsrats betreffend Trambeschaffung der VBZ hängig. Zum laufenden Verfahren kann der Regierungsrat keine Auskunft geben.

Zu Frage 1:

Das Ziel bleibt die Ablieferung aller Trams (ohne Optionsfahrzeuge) bis Ende 2023. Bisher war ab Anfang 2016 eine eher tiefe Ablieferungskadenz von weniger als zwölf Fahrzeugen pro Jahr vorgesehen. Mit einer Erhöhung der Ablieferungskadenz, die auch im Sinne des Lieferanten sein dürfte, wird das bisherige Ziel eingehalten werden können. Eine Verzögerung bei der Trambeschaffung dürfte aus heutiger Sicht den Trambetrieb in der Stadt Zürich weder verteuern noch gefährden.

Zu Frage 2:

Die Tramverbindung über die Hardbrücke wird im Dezember 2017 in Betrieb genommen. Sie umfasst die Verlängerung der Tramlinie 8 bis Werdhölzli (Werdhölzli–Bahnhof Hardbrücke–Stauffacher–Bahnhof Selnau–Paradeplatz–Bellevue–Klusplatz). Gleichzeitig soll die Tramlinie 17 nur noch bis Hardturm geführt werden (Hardturm–Limmatplatz–Zürich HB–Paradeplatz–Bahnhof Enge–Albisgüetli) und nur noch in den Hauptverkehrszeiten verkehren. Die neue Tramverbindung über die Hardbrücke und die damit verbundenen Anpassungen lösen einen Fahrzeugbedarf von fünf zusätzlichen Kompositionen aus. Diese sind Teil der laufenden Trambeschaffung. Bei einer Verzögerung wäre davon auszugehen, dass bei Betriebsbeginn erst ein bis zwei neue Fahrzeuge zur Verfügung stehen werden. Um die weiteren Fahrzeuge bereitzustellen, bestehen verschiedene Möglichkeiten. Neben einer vorübergehenden Verringerung der Anzahl der Reservefahrzeuge oder einer nachfrageoptimierten Zusammensetzung der Tramzüge über alle Linien hinweg könnten Fahrzeuge unter anderem auch durch die Überprüfung und Optimierung von Umläufen freigesetzt werden. Diese Massnahmen können auch kombiniert werden.

Die nächsten geplanten Ausbauten auf dem VBZ-Tramnetz sind die Verlängerung der Tramlinie 2 bis Schlieren (frühestmöglicher Betriebsbeginn Dezember 2019) und die Tramverbindung von Affoltern zum Bucheggplatz (frühestmöglicher Betriebsbeginn Dezember 2022). Durch die angestrebte höhere Kadenz bei der Auslieferung der Fahrzeuge oder die erwähnten Massnahmen kann davon ausgegangen werden, dass zum Zeitpunkt der jeweiligen Betriebsaufnahme genügend Fahrzeuge zur Verfügung stehen werden. Zusätzlich könnte der Bestand an Fahrzeugen durch eine verzögerte Ausmusterung der bestehenden Fahrzeuge vorübergehend erhöht werden.

Zu Frage 3:

Eine Überarbeitung der Offerten während des laufenden Vergabeverfahrens ist nicht zulässig. Insofern hat der Verlauf des Verfahrens keine direkten finanziellen Auswirkungen.

Sollte sich die Stadt Zürich für einen Abbruch des Vergabeverfahrens und eine Neuausschreibung entscheiden, könnten Anbietende neue Angebote einreichen, die qualitativ und kommerziell von den heute gültigen Angeboten abweichen. Derzeit ist jedoch keine Aussage zu daraus entstehenden Mehr- oder Minderkosten möglich.

Zu Frage 4:

Die heute im Einsatz stehenden und zu ersetzenden Fahrzeuge der Serien 1 und 2 der Tram 2000 sind abgeschrieben. Sie verursachen deshalb keine Kapitalfolgekosten mehr. Solange diese Fahrzeuge ohne grössere Sanierungs- und/oder Erneuerungsarbeiten eingesetzt werden können, sind sie verhältnismässig kostengünstig. Eine zeitlich absehbare Verzögerung der Ausmusterung ist vertretbar und führt zu keinen Mehrkosten.

Zu Frage 5:

Die Energiestrategie des ZVV ist langfristig ausgerichtet. Sie sieht unter anderem vor, dass bei Neubeschaffungen und Sanierungen energetische Verbesserungen umgesetzt werden. Ein verzögerter Trainersatz könnte dazu führen, dass Verbesserungen erst etwas später verwirklicht werden könnten. Allerdings wären die Auswirkungen angesichts des Zieltermins für die Ablieferung gering. Im Falle einer Neuausschreibung könnte sich dies auch positiv auswirken, falls im betroffenen Zeitraum technische Fortschritte bezüglich Energieeffizienz gemacht würden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi