

Sitzung vom 22. August 2007

1215. Anfrage (Karpfen für Vinnitsa, Cobras auf den Abbruch)

Kantonsrat Lorenz Habicher, Zürich, hat am 11. Juni 2007 folgende Anfrage eingereicht:

Die Verkehrsbetriebe der Stadt Vinnitsa (Ukraine) benötigen dringend Tram-Fahrzeuge. Zu diesem Zweck werden Tramzüge Be 4/4+B4 (Karpfen) und Be 4/6+B4 (Mirage) in Zürich sukzessive aus dem Dienst ausgeschieden und in drei Tranchen nach Vinnitsa transportiert. Aus einem Artikel in der Fachpresse ist gleichzeitig der Abbruch des ersten Cobra-Trams Be 5/6, am 24. Oktober 2006 nach knappen vier Lebensjahren zu entnehmen.

In diesem Zusammenhang stellen wir dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Ursprünglich sollten die Cobra-Trams Be 5/6 3001–3006 in den Jahren 2007/08 vom Hersteller überarbeitet werden. Aus welchen Gründen wird dies nun nicht durchgeführt?
2. Am 22. November 2006 erfolgte der Abbruch des Cobra-Trams 3006 in der VBZ Zentralwerkstätte. Welche noch «brauchbaren» Teile wurden vorgehend zur Verwendung in der Serienproduktion oder zu Ausstellungszwecken entnommen?
3. Bis 31. Dezember 2008 müssen die verbliebenen Cobra-Trams 3001–3005 aus versicherungstechnischen Gründen verschrottet sein. Welche Mängel führten zu dieser drastischen Massnahme?
4. Welche Kostenfolgen für VBZ, ZVV und den Steuerzahlenden hatten Anschaffung, Betrieb und Abbruch der Cobra-Trams 3001–3006? Mit der Bitte um detaillierte Aufstellung der einzelnen Positionen.
5. Wie beurteilt der Regierungsrat die zukünftige Lebenserwartung und zu erwartende Kilometerleistung der Cobra-Trams Be 5/6 aus der Serienproduktion?
6. Welche Gesamtkosten (Systemkosten) erachtet der Regierungsrat als tragbar, um den vorgesehenen Flottenausbau mit entsprechendem Rollmaterial zu rechtfertigen?
7. Kann die zu erwartende Nutzungs- und Lebensdauer der Cobra-Trams Be 5/6 mit den Karpfen Be 4/4 oder Mirages Be 4/6 verglichen werden? Falls ja, welches der aufgeführten Trams zeigt den besten Kosten-Nutzen-Faktor?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Lorenz Habicher, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Gemäss § 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) sind die Investitionen, die zur Erfüllung des Transportauftrages notwendig sind, Aufgabe des jeweiligen Verkehrsunternehmens. Sie werden über die Betriebsrechnung durch den ZVV amortisiert.

Zu den Investitionen gemäss § 3 PVG gehört auch die Beschaffung der Cobra-Trams, die im vorliegenden Fall Aufgabe der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) war. Das Trambeschaffungskonzept der VBZ, das hauptsächlich den Ersatz auslaufender Tramgenerationen zum Inhalt hatte, wurde vom Verkehrsrat 1995 bewilligt. Die VBZ trafen die nötigen Abklärungen, erarbeiteten die Entscheidungsgrundlagen in finanzieller und technischer Hinsicht und führten eine internationale Ausschreibung durch. In der Folge hat der Stadtrat von Zürich die Beschaffungsentscheide der VBZ jeweils bewilligt. Auf Grund dieser Stadtratsbeschlüsse und der eingereichten Unterlagen hat auch der Verkehrsrat im Jahr 2000 der Beschaffung einer ersten Serie, und, nachdem der Hersteller den Nachweis der Betriebstauglichkeit erbracht hat, im Jahr 2003 einer zweiten Serie Tramzüge zugestimmt.

Zu Fragen 1–3:

Die Cobra-Trams Be 5/6 3001 bis 3006 werden wie geplant durch den Hersteller überarbeitet. An den sechs Prototypen werden von 2006 bis 2009 umfangreiche Sanierungsarbeiten vorgenommen. Das Fahrzeug 3006 wurde zwischen Oktober 2006 und Ende Mai 2007 als erstes Cobra-Tram überholt. Es verkehrt nun auf der Linie 11. Bei der Sanierung wurden der Wagenkasten sowie alle Teile, die der Serienproduktion nicht entsprachen, ersetzt. Nicht ausgewechselt wurden Fahrwerke, Stromrichter, Antrieb, Stromabnehmer sowie viele weitere Komponenten. Auch die Cobra-Trams 3001 bis 3005 werden nicht verschrottet. Damit die in der Ausschreibung geforderte Lebensdauer von 40 Jahren gewährleistet werden kann, müssen allerdings die Wagenkasten der Prototypen ersetzt werden. Bei den neuen Wagenkasten werden – im Gegensatz zu den anfänglich eingesetzten Schweisskonstruktionen mit Schraubverbindungen – reine Schweisskonstruktionen eingebaut, womit die Festigkeit erhöht wird.

Zu Frage 4:

Die Herstellerfirma überarbeitet die Fahrzeuge auf eigenen Wunsch und eigene Kosten. Sie übernimmt also die Kosten für die Arbeiten an den Wagenkasten. Gleichzeitig lassen die VBZ verschiedene Schwächen auf Grund der Betriebserfahrung mit den Prototypen ausbessern. Die Anschaffungskosten der Cobra-Prototypen betragen je 3,6 Mio. Franken. Bei einem Zinssatz von 4% und einer Nutzungsdauer von 40 Jahren ergibt sich daraus eine Annuität von rund Fr. 180 000 (durchschnittliche jährliche Kapitalfolgekosten).

Zu Frage 5:

Gemäss Pflichtenheft für die Herstellung der Cobra-Trams sind diese auf 40 Jahre ausgelegt. Es gibt zurzeit keine Anhaltspunkte, die darauf hindeuten, dass diese Nutzungsdauer nicht eingehalten werden könnte. Während dieser Dauer legt ein Tram rund 2,4 Mio. Kilometer zurück.

Zu Frage 6:

Die Systemkosten des Cobra-Trams bewegen sich im Rahmen der Kosten, die für ein Tram mit ähnlichen Ansprüchen anfallen. Sie sind vergleichbar mit den Kosten der entsprechenden Trams in anderen Städten.

Zu Frage 7:

Bei allen gegenwärtig im Einsatz stehenden Trams der VBZ ist von der gleichen Nutzungsdauer bzw. einer Lebenserwartung von 40 Jahren auszugehen. Der Kosten-Nutzen-Faktor des Cobra-Trams ist vergleichbar mit demjenigen der älteren Trams. Dabei muss berücksichtigt werden, dass moderne Trams infolge der höheren Komfortansprüche deutlich mehr Komponenten haben. Ältere Fahrzeuge haben weniger Komponenten, was mit entsprechend geringerem Komfort verbunden ist.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi