

ANFRAGE von Astrid Kugler (LdU, Zürich)

betreffend Beschaffung von neuen Trams für die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ); Einrichtungs- oder Zweirichtungsfahrzeuge

Laut einem Artikel im Tages Anzeiger vom 23. Juli 1996 stehen die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ) vor der Beschaffung einer neuen Tramgeneration mit Kosten von gegen einer halben Milliarde Franken. Noch dieses Jahr soll der Verkehrsrat die Beschaffung der Nullserie beschliessen. Mit der Nullserie wollen die VBZ möglichst viele Erkenntnisse für die Hauptserie gewinnen.

Bekanntlich fahren die VBZ seit Jahrzehnten mit Einrichtungswagen, d.h. die Trams können nur in einer Richtung verkehren. Für das Wendemanöver werden räumlich grosszügige Wendeschleifen benötigt. Im Zusammenhang mit bestehenden, vor allem aber mit neuen Tramlinien stossen diese Wendeschlaufen auf zunehmende Schwierigkeiten: einerseits weil sie wegen des Platzbedarfes sehr kostenaufwendig sind und andererseits weil sie meistens an einen falschen Ort zu liegen kommen, nämlich dort, wo zufällig Land vorhanden ist. Betrieblich ist die Führung von Einrichtungswagen ebenfalls hinderlich: im Störfall können die Fahrzeuge nur in Wendeschleifen wenden. Bei einem Betrieb mit Zweirichtungsfahrzeugen sind zwar die Fahrzeuge etwas teurer, dafür sind sie betrieblich viel flexibler: mit einfachen Weichenverbindungen kann jederzeit und problemlos die Richtung gekehrt werden. Die aufwendigen, heute mit viel Lärm verbundenen Wendeschlaufen entfallen vollständig. Die Endhaltestellen werden einfacher und billiger.

Beim Messetram (Züspa) zeigt sich die ganze Problematik: Aus der Sicht des neuen Messe-Geländes müsste die Endhaltestelle des verlängerten Trams direkt vor dem Messe-Eingang plziert werden. Weil dort aber kein Platz für eine Wendeschlaufe vorhanden ist, kann das neue Messetram nur bis zum Strassenknoten Thurgauer-/ Wallisellenstrasse beim Hallenstadion geführt werden. Dort möchten die Messebesucher jedoch noch nicht aussteigen; sie möchten vielmehr direkt vor den Messe-Eingang gebracht werden.

Es stellen sich folgende Fragen an den Regierungs-, resp. an den Verkehrsrat:

1. Haben die VBZ die Frage der Beschaffung von Zweirichtungsfahrzeugen abgeklärt und welches waren die Ergebnisse?
2. Wie hoch sind die Kosten von Zweirichtungsfahrzeugen im Vergleich zu Einrichtungsfahrzeugen?
3. Welche betrieblichen Vereinfachungen, resp. Erschwernisse würde die Beschaffung von Zweirichtungsfahrzeugen verursachen?
4. Welche Kosten verursacht der Einbau der nötigen Weichenverbindungen zur Einführung des Zweirichtungs-Trambetriebes?

5. Welche kostenmässigen Vereinfachungen würden sich bei der Projektierung von neuen Tramlinien ergeben, wenn auf die Wendeschleifen verzichtet werden könnte? Wie hoch sind die Kosten von doppelgleisigen Wendeschleifen, z.B. beim neuen Messetram (Gleisbau, Fahrleitungen, Landkosten)? Welcher Anteil, verglichen mit den gesamten Baukosten der Tramverlängerung zum Hallenstadion, ist dies?
6. Ist der Regierungsrat, resp. der Verkehrsrat, bereit, - falls die VBZ diese Frage nicht geklärt haben - vor der Beschaffung einer Nullserie neuer VBZ-Trams die Frage von Zweirichtungsfahrzeugen eingehend abzuklären und dem Kantonsrat Bericht über die Ergebnisse vorzulegen?

Astrid Kugler