



25. Februar 2026

Schriftliche Anfragevon Derek Richter (SVP),
Johann Widmer (SVP)
und Michele Romagnolo (SVP)

Das Stadtzürcher Tram Netz wurde 1882 als normalspurige Pferdebahn eröffnet und einige Jahre später auf ein meterspuriges Netz umgestellt.
Gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) besteht bei Meterspuhnbahnen ein erhöhter Verschleiss. <https://www.bav.admin.ch/de/gemeinsam-gegen-uebermaessige-abnuetzung-von-schienen-und-raedern>

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

1. Aus welchen Gründen hält die VBZ nach wie vor an dieser Technologie fest und wurden Studien zu alternativen Beförderungssystemen gemacht? Falls Nein, weshalb nicht?
2. Welche wesentlich Vor- und Nachteile würden bei einem Systemwechsel resultieren?
3. Wie verhält sich der Kostenfaktor (Infrastruktur, Rollmaterial, Personal, Unterhalt, Gesamtbetriebskosten etc.) im Vergleich zu einem z.B. «Autonomous Rail Rapid Transit» zum aktuellen System?
4. Welche Stundenkapazitäten könnte mit neueren Systemen erreicht werden?
5. Werden bei den geplanten neuen Verbindungen (z.B. Tram Affoltern) neue, günstigere und schnellere Technologien geprüft und wie wäre im Vergleich zur konservativen Technik der entsprechende Flächenbedarf?
6. Wäre ein Betrieb mit autonomen Fahrzeugen unter der Schweizer/EU-Typengenehmigung (ECE R79 Level 4 oder höher) wünsch- bzw. denkbar? Falls Nein, weshalb nicht?
7. Welches sind die Faktoren für den erhöhten Verschleiss und welchen Einfluss hat insbesondere die Einführung der Niederflurtechnik auf diesen Verschleiss gegenüber den Jahren vor 2005 (Einführung des Gelenkmotorwagen Be 5/6 / Cobra bzw. Be 6/8 / Flexity)?