

4. März 2015

Schriftliche Anfrage

von Roland Scheck (SVP)
und Mauro Tuena (SVP)

Im Jahr 2013 wurde ein durch die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) durchgeführtes Evaluationsverfahren zur Beschaffung von 70 neuen Tramkompositionen für die Stadt Zürich abgeschlossen. Die für die Beschaffung notwendige Kostengutsprache ist jedoch noch ausstehend, da der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) die Trams nicht ohne zusätzliche Expertise bewilligt. Nun gelangte dieses Zweitgutachten an die Medien. Demnach kommt das Gutachten zum Schluss, dass die Beurteilung der Angebote nicht ausreichend nachvollziehbar ist und der Vergabeentscheid infolgedessen allfälligen Beschwerden nicht standhält. Auch stellt das Gutachten fest, dass alle vier Anbieter die Muss-Anforderungen nicht erfüllen. Verschiedene Feststellungen im Bericht lassen den Eindruck entstehen, dass der mutmassliche Sieger Bombardier im Evaluationsverfahren bevorzugt wurde.

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

1. Inwiefern ist es zutreffend, dass im Evaluationsverfahren gleiche Angebotstexte der Hersteller unterschiedlich und zu Gunsten von Bombardier bewertet wurden?
2. Weshalb erhielt Bombardier beim Kriterium Arbeitszeit für die Tram-Trennung trotz schlechterem Bewertungsergebnis gleich viele Punkte wie andere/bessere Anbieter? Welche weiteren Kriterien gibt es, wo trotz tieferer Bewertung gleich viele Punkte vergeben wurden?
3. Weshalb erhielt Bombardier beim Kriterium Crashkonzept trotz schlechterem Bewertungsergebnis gar mehr Punkte als derjenige Konkurrent, der ausweisen konnte, dass bei seinem Produkt der Überlebensraum des Fahrers intakt bleibt? Welche weiteren Kriterien gibt es, wo trotz tieferer Bewertung mehr Punkte für Bombardier vergeben wurden?
4. Inwiefern ist es zutreffend, dass zur Bewertung der Anbieter über 900 Muss-Anforderungen formuliert wurden? Ist diese hohe Anzahl Muss-Anforderungen üblich für derartige Beschaffungen?
5. Aus welchen Gründen wurde - nachdem festgestellt wurde, dass sämtliche Anbieter die Muss-Anforderungen nicht erfüllen - das Evaluationsverfahren nicht aufgehoben und neu angesetzt?
6. Wurden für die Auswahl des Trams alle Muss-Anforderungen gemäss Frage 4 berücksichtigt oder nur eine Teilmenge davon? Falls die Trams nur anhand einer Teilmenge beurteilt wurden: Nach welchen Kriterien wurden diese Muss-Anforderungen ausgewählt?
7. Inwiefern ist es zutreffend, dass die übrigen Hersteller dem Zweitgutachter Einsicht in ihre Unterlagen gewährten, während ausgerechnet der mutmassliche Sieger Bombardier diese verweigerte?
8. In der Annahme, dass die unterlegenen Hersteller nicht akzeptieren werden, dass ein Anbieter siegt, der entscheidende Kriterien nicht bestanden hat, ist mit Schadenersatzforderungen zu rechnen. In welcher Höhe erwartet der Stadtrat allfällige Schadenersatzforderungen?
9. Wie viele ehemalige Mitarbeiter der Fa Bombardier waren im DIB am Evaluationsverfahren beteiligt?

