

Protokolleintrag vom 29.03.2000

E i n g ä n g e

Von Hans Diem (CVP) und 7 M. ist am 29.3.2000 folgende *Interpellation* eingereicht worden:

Die VBZ haben 1996 bei einem Konsortium, bestehend aus Schindler, ADtranz und FiatSIG, Cobra-Trams bestellt. Die Bestellung umfasste 6 Fahrzeuge, mit einer Option auf weitere 11 Fahrzeuge, welche dann freigegeben würden, wenn die ersten 6 während mindestens 12 Monaten zur Zufriedenheit der VBZ im Einsatz standen. Der Gesamtenergiebedarf wurde auf 75 Trams beziffert. Dies bedeutet, dass nach den erwähnten 17 Trams nochmals 58 bestellt würden. Die Bestellungen wollte man ursprünglich auf einen Zeitraum von ca. 10 Jahren verteilen. Zwischen Auftragserteilung und Auslieferung von Schienenfahrzeugen dauert es in der Regel 24–30 Monate. Seit der Bestellung sind nun bald 4 Jahre vergangen.

Wir bitten den Stadtrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ca. 1 Jahr nach Vertragsunterzeichnung wurde erkannt, dass die für die Wagenkästen vorgesehene Wickeltechnik, eines der Hauptargumente für Cobra, untauglich war und die Wagenkasten in konventioneller Bauart realisiert werden müssen. Weshalb hat man nach dieser Entscheidung nicht neu ausgeschrieben?
2. Nach Zeitungsinformation vom Januar 2000 sollten die ersten Trams im Herbst 2000 in Betrieb gehen, etwas später sprach man bereits von Mitte 2001. Lassen sich die gewaltigen Verzögerungen mit dem Wechsel auf konventionelle Bauart der Wagenkästen allein erklären? Wann wird die erste Auslieferung erfolgen? Welche Konventionalstrafen sind im Vertrag vorgesehen? Ist eine Auffanggesellschaft überhaupt in der Lage, Konventionalstrafen zu übernehmen?
3. ADtranz propagiert seit einigen Jahren Produktplattformen (ähnlich wie in der Autoindustrie). Nachdem sich auch Basel für ein anderes Produkt entschied, sind die Marktchancen für Cobra praktisch auf die VBZ beschränkt. Wie gross ist das Interesse von ADtranz noch an diesem „Einzel“-Produkt? Sehen sich die VBZ nun mit einem Singularprodukt konfrontiert?
4. Die VBZ haben angeblich die Zusicherung, dass die Trams in der Schweiz hergestellt werden. ADtranz kann bis zur endgültigen Schliessung noch maximal 6 Fahrzeuge fertigen. FiatSIG als Drehgestell-Lieferant besteht darauf, dass ADtranz Konsortialführer bleibt. Wer fertigt die übrigen Fahrzeuge? Wer übernimmt die technische Verantwortung gegenüber den Kunden?
5. Die Drehgestelle haben einen seitenselektiven Antrieb, das heisst die Räder links und rechts werden von separaten Motor-Getriebeeinheiten angetrieben. Sie haben einen Radstand von 3,2 m (normal sind 1,8–2,2 m für Trams). Dieser Antrieb verhindert das Quietschen in Kurven, die Räder sind aber nicht so exakt geführt wie bei einem konventionellen Radsatz. Wie ist das Laufverhalten der Räder in Geradeausfahrten (75% des Netzes)?
6. Weshalb sind die Türen nicht regelmässig über die Fahrzeuglänge verteilt? Von den 3 Drehgestellen sind das vordere und das hintere beidseitig angetrieben, während das mittlere nur in Fahrrichtung links (gegenüber den Türen) angetrieben ist. Dieser Kompromiss war nötig, damit man auf die geforderte Anzahl Türen kam. Wie verhält sich ein einseitiger Antrieb in der Praxis? Wird er nur im „Notfall“ zugeschaltet? Kennt man die Einflüsse auf den Rad- und Schienenverschleiss?