

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 5. April 2000

618. Schriftliche Anfrage von Simone Bertogg-Baudet betreffend Tramerneuerung, Prüfung des Einsatzes von «Combino»-Tramzügen. Am 15. Dezember 1999 reichte Gemeinderätin Simone Bertogg-Baudet (-) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 99/629 ein:

Der Verwaltungsrat der Städtischen Verkehrsbetriebe Bern hat sich kürzlich für eine neue Tramgeneration entschieden. Das Niederflurtram «Combino» soll die alten «Standardtrams» aus den sechziger Jahren ablösen. Combino, ein Produkt aus dem deutschen Hause Siemens, fährt bereits in der Stadt Basel und wurde im letzten Sommer auf verschiedenen Linien in Schweizer Städten erfolgreich getestet. Dieses Tram vereint viele Vorteile: es ist behindertenfreundlich, die Roll- und Kurvengeräusche sind niedrig, es besticht durch hohen Fahrgastkomfort, Wirtschaftlichkeit (Fahrzeugunterhalt) und Umweltfreundlichkeit. Und nicht zuletzt ist dieser Tramtyp «ab Stange» erhältlich, d. h., er ist kurzfristig lieferbar in der nötigen Anzahl.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie war die Auswertung der Testfahrten von Combino in Zürich? Welche Kriterien sprechen für einen Einsatz dieses Tramtyps in der Stadt Zürich und welche dagegen?
2. Nach dem krassen Entscheid, die ADtranz-Werke in Zürich bzw. in Pratteln zu schliessen, besteht wenig Hoffnung und Zuversicht, dass die Geschäftsleitung von ADtranz auf ihren Beschluss zurückkommt. Ist der Stadtrat nicht auch der Meinung, dass mit dem Tramtyp Combino ein idealer Ersatz für seine Cobras gefunden wäre.
3. Ist der Stadtrat bereit mit den Herstellern zu verhandeln und abzuklären, ob dieser Tramtyp ganz oder teilweise in der Schweiz in Lizenz hergestellt werden könnte zur Erhaltung von Arbeitsplätzen.

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Gestützt auf die positiven Erfahrungen anderer Verkehrsunternehmen entschlossen sich die Verkehrsbetriebe, als mögliche Lieferanten der neuen Strassenbahnfahrzeuge nicht nur die Branchenleader zur Offertstellung einzuladen, sondern die Beschaffung europaweit auszuschreiben und damit einen bedeutenden Markt frei spielen zu lassen. Eine Ausschreibung nach EU-Normen drängte sich auch deshalb auf, weil absehbar war, dass die Schweiz als Mitunterzeichnerin des GATT-Abkommens schon in naher Zukunft bei solchen Beschaffungen internationale Ausschreibungen würde vorschreiben müssen. Im Rahmen eines Präqualifikationsverfahrens konnten sich geeignete Anbieter für die Zulassung zum anschliessenden Verhandlungsverfahren bewerben. 7 Offerenten haben die Anforderungen der Präqualifikation erfüllt. Sie konnten bis zum 20. November 1995 ihre Angebote einreichen.

Anschliessend gingen von 6 Unternehmen Offerten ein, die insgesamt 16 Fahrzeugtypen anboten. Nach einer ersten Selektion anhand der «Muss-Kriterien» kamen nur noch 3 Angebote mit voller Eignung bzw. teilweiser Eignung mit vorhandenem Entwicklungspotential in die engere Wahl:

- Bombardier Eurorail mit dem Typ «Z 3000»
- Schindler Waggon AG für das Konsortium «Züri-Tram» mit dem Typ «Cobra»
- Vevey Technologies SA mit dem Typ «Urbos»

Anhand der detaillierten Prüfung der Offerten schwang schliesslich das Angebot der Firma Schindler Waggon AG mit dem Typ «Cobra» obenauf. Auf dieses Fahrzeug fiel dann auch der Vergabeentscheid.

Zum Zeitpunkt der Ausschreibung für einen neuen Niederflrigelenkwagen im Jahre 1995 war das Produkt «Combinio» der Firma Siemens noch in der Planungsphase. Aus diesem Grund konnte Siemens per Offerteingabetermin vom 20. November 1995 nur den Typ ULF (das Fahrzeug verkehrt in Wien) offerieren, der «Combinio» wurde lediglich als «Konzeptvorstellung» präsentiert.

Mit dem Vergabeentscheid wurden die Weichen für die Beschaffung von insgesamt 75 Fahrzeugen gestellt. Dieser Entscheid bindet die Vergabebehörde, ein Wechsel auf ein anderes Produkt kommt nur in Frage, wenn der Lieferant die vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllen kann. Selbstverständlich müsste dann der Weg über eine Neuausschreibung gegangen werden, eine freihändige Vergabe käme aufgrund des Auftragsvolumens nicht in Frage. Ausserdem verbietet die (kantonale) Submissionsverordnung die Diskriminierung; einheimische Anbieter dürfen nicht privilegiert werden, und es wäre auch nicht zulässig, in einer Submission einen in der Schweiz liegenden Wertschöpfungsanteil zwingend vorzuschreiben.

Zu Frage 1: Der Anlass für die Fahrten eines «Combinio»-Prototyps im September 1998 war eine Fachkonferenz des Internationalen Verbandes für Öffentliches Verkehrswesen (UITP) in Zürich. Eigentliche Testfahrten wurden keine durchgeführt. Die Spezialisten der VBZ haben sich aber trotzdem ein grobes Bild gemacht, inwieweit das Fahrzeug den Spezifikationen der damaligen Ausschreibung entsprach. Mit seinem futuristisch wirkenden Äussern und einer bunten, ansprechenden Innenraumgestaltung war das «Combinio»-Fahrzeug ein Blickfang, und es verwundert nicht, dass die Herstellerin Siemens Ausschreibungen in andern Städten gewonnen hat. Umgekehrt zeigte sich auch, dass das Produkt «Combinio» wesentlicher Veränderungen bedürfte, um die von den VBZ geforderten Spezifikationen zu erfüllen.

So zeigte das Fahrzeug unbefriedigende Resultate bezüglich des Fahrzeuglaufs. Er war hart und laut im Bereich von Kreuzungen und Weichen. Die «Combinio»-Drehgestelle besitzen wohl einen seiten-selektiven Antrieb, jedoch keine gelenkten Räder, so dass sie nicht quietschfrei sind. Im weiteren müssten Klapp- oder Schiebetritte installiert werden, da der Raum zwischen Einstiegs- und Haltestellenkante am Fahrzeug und der Haltestellenkante bei gekrümmten Haltestellen zu gross und damit zu gefährlich ist. Bei vorgegebener Maximallänge (36,8 m) und Höchstbreite (2,4 m) wären Veränderungen an den heute vorhandenen Modulen nötig, um die geforderte Platzzahl und die Anzahl gleich grosser Türen zu erreichen.

Zu den Fragen 2 und 3: Der Stadtrat teilt die Sicht der Interpellantin, wonach es unwahrscheinlich scheint, dass die Geschäftsleitung von ADranz auf ihren Beschluss bezüglich Schliessung der Produktion in Pratteln und Oerlikon zurückkommt. Im Rahmen von Ver-

handlungen hat der Stadtrat allerdings erreicht, dass sich das Lieferkonsortium dazu verpflichtet hat, alle Fahrzeuge in der Schweiz herzustellen. Das Konsortium prüft den Einsatz von Schweizer Unterlieferanten. Dies betrifft insbesondere eine Nachfolgefirma von ADtranz in Pratteln, die Stadler-Fahrzeuge AG in Bussnang oder eine andere Schweizer Firma. Ein diesbezüglicher Entscheid bedarf der Zustimmung seitens der Stadt Zürich.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Martin Brunner