

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 23. August 2000

1368. Interpellation von Hans Diem und 7 Mitunterzeichnenden betreffend Cobra-Trams, Verzögerung der Auslieferung. Am 29. März 2000 reichten Gemeinderat Hans Diem (CVP) und 7 Mitunterzeichnende folgende Interpellation GR Nr. 2000/160 ein:

Die VBZ haben 1996 bei einem Konsortium, bestehend aus Schindler, Adtranz und FiatSIG, Cobra-Trams bewilligt. 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 Gesamterneuerungsbedarf 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 etwa 10 Jahren verteilen. Zwischen Auftragserteilung und Auslieferung von Schienenfahrzeugen dauert es in der Regel 24 bis 30 Monate. Seit der Bestellung sind nun bald 4 Jahre vergangen.

Wir bitten den Stadtrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Etwa 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 bis 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 Prozent 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 Fahrtrichtung 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?

Auf den Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Die Wickeltechnik war weder vorgeschrieben im Pflichtenheft noch ein «Hauptargument» für den Vergabeentscheid zugunsten des Typs «Cobra». Die Wickeltechnik hatte sich aus Herstellersicht speziell angeboten, um wichtige Vorgaben des Pflichtenheftes wie maximale Radlasten, minimale Steigfähigkeit und Türzahl auf innovative Weise zu erfüllen. Mit der später gewählten Alternative «Alu-Hybridtechnik» konnten die Kriterien des Pflichtenheftes ebenfalls erfüllt werden. Es bestand daher keine Veranlassung zur Neuausschreibung.

Zu Frage 2: Die Verzögerungen sind auf verschiedene Ursachen zurückzuführen, die jedoch nicht nur dem Lieferanten angelastet werden können. Die Terminpläne sind denn auch wiederholt einvernehmlich angepasst worden. Verzögerungen auf der Seite des Lieferanten ergaben sich tatsächlich durch den Wechsel von der Wickel- zur Alu-Hybridtechnik, dann aber auch durch das Ausscheiden der federführenden Firma Schindler Waggon AG aus dem Konsortium «Züri-Tram» bzw. den Übergang zur Firma Adtranz sowie die angekündigte Werkschliessung in Pratteln mit den damit verbundenen Turbulenzen. Seitens der Verkehrsbetriebe haben verschiedene Detailentscheide bei der Evaluation von Innenelementen oder zu Gestaltungsfragen etwas mehr Zeit beansprucht. Die letzte Verzögerung – welche die Verschiebung der Ablieferung des ersten Fahrzeuges vom Herbst 2000 auf das Frühjahr 2001 bewirkte – geht zurück auf ein zeitkritisches Qualitätsproblem bei der Fertigung eines Aluminiumussteils.

Der Vertrag sieht tatsächlich Konventionalstrafen vor «bei vom Konsortium verschuldeter grober Überschreitung der Auslieferungstermine»; die zu leistende Entschädigung ist allerdings beschränkt auf maximal 2 Prozent des Fahrzeugpreises. Hierüber wird zu gegebener Zeit das Gespräch mit den Vertragspartnern aufzunehmen sein.

Verantwortlich für die Einhaltung der Termine bleibt das Konsortium aus den Firmen Adtranz und Fiat-SIG, auch wenn die Cobra-Trams durch eine «Auffanggesellschaft» oder eine Drittfirma zusammengesetzt würden. Auch in diesem Fall besteht keineswegs die Absicht, den Vertragspartner aus seiner Verantwortung für die korrekte Vertragserfüllung zu entlassen.

Zu Frage 3: Nachdem sich die Stadt und der Verkehrsverbund mit den betroffenen Firmen im vergangenen Frühjahr darauf geeinigt haben, neben den ersten 17 Fahrzeugen die weiteren 58 Cobra-Trams jetzt verbindlich zu bestellen, ist das Interesse am Produkt Cobra zweifellos wieder gewachsen. Die Entwicklung wird zeigen, ob nicht auch andere Verkehrsunternehmen Interesse bekunden werden, wenn die Fahrzeuge in Zürich erfolgreich laufen. Der potentielle Markt beschränkt sich nicht auf die Schweiz.

Zu Frage 4: Die Verpflichtung, die Cobra-Trams in der Schweiz herzustellen, ist Vertragsbestandteil. Ob die Fahrzeuge im eigenen Werk, bei einer «Auffanggesellschaft» oder einer Drittfirma (in der Schweiz) gefertigt werden, ist Sache des Konsortiums, wobei die Zustimmung der Verkehrsbetriebe vorbehalten bleibt, wenn die Produktion ausgelagert werden soll. Eine solche Auslagerung ändert selbstverständlich nichts an der Verantwortung für die Qualität des Produkts; diese bleibt beim Vertragspartner Adtranz/Fiat-SIG.

Zu Frage 5: Die Erfahrungen aufgrund von Versuchen mit einem Prototypen sind ermutigend.

Zu Frage 6: Eine regelmässige Verteilung der Türen war angesichts der Randbedingungen (Anordnung der Fahrwerke, Fahrzeuglänge und geforderte Anzahl der Türen) nicht möglich.

Ein einseitiger Antrieb wird aufgrund von eingehenden Voruntersuchungen der Lieferanten als problemlos beurteilt. Der einseitige Antrieb wird bei Bedarf – speziell in Steigungen – zugeschaltet.

Aufgrund der Technik des Fahrwerkes des «Cobra» rechnet man im Vergleich zum Tram 2000 mit einem erheblich geringeren Schienenverschleiss, vor allem in den Kurven. Der Radverschleiss hingegen dürfte wegen der kleineren Räder, die zudem eine höhere Radlast als diejenigen des Trams 2000 tragen, grösser sein.

Mitteilung an den Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber