

**A N F R A G E** von Lorenz Habicher (SVP, Zürich) und Roland Scheck (SVP, Zürich)

betreffend Ungereimtheiten bei den VBZ bei der Beschaffung und Finanzierung neuer Trams der Stadt Zürich

---

Die lange Nutzungsdauer von Rollmaterial im öffentlichen Verkehr setzt eine umfangreiche und transparente Evaluation zur Beschaffung von neuen Verkehrsmitteln voraus. Dies gilt insbesondere für schienengebundene Fahrzeuge. Schon bei der Beschaffung des Trams 3000 (Cobras) scheinen die VBZ nicht die glücklichste Hand gehabt zu haben. So musste das Tramnetz der Stadt Zürich (Trassebreite, Kurvenradien etc.) auf die neue Wagenbreite angepasst werden. Bedingt durch die neue Bauweise, werden auch die Schienen stärker beansprucht und müssen früher ersetzt werden.

Im Zusammenhang mit der Behandlung des Budgets 2009 hat die RPK der Stadt Zürich Ende 2008 verschiedene Rückfragen zu den Cross-Border-Leasing-Geschäften (CBL) an den Stadtrat und die Finanzkontrolle gestellt. Bei den Leasingtransaktionen über VBZ-Rollmaterial entstand die Problematik, dass die CBL-Verträge mit der AIG vorzeitig, unter millionenschweren Folgekosten, aufgelöst werden mussten.

Im Jahr 2013 wurde nun ein durch die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) durchgeführtes Evaluationsverfahren zur Beschaffung von 70 neuen Tramkompositionen für die Stadt Zürich abgeschlossen. Gemäss Medienberichten kommt ein Zweitgutachten 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-Kriterien nicht erfüllt haben.

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

1. Inwiefern ist es zutreffend, dass gemäss Zweitgutachten dieses Evaluationsverfahren der VBZ nicht nachvollziehbar ist und allfälligen Beschwerden nicht standhält?
2. 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 Regierungsrat allfällige Schadenersatzforderungen?
3. Aus welchen Gründen können Anbieter, die Muss-Kriterien im Evaluationsverfahren nicht erfüllen, trotzdem berücksichtigt werden? Können Folgekosten im Betrieb aus der Nichteinhaltung von Muss-Kriterien bei den Herstellern eingefordert werden?
4. Wie erfolgt die Finanzierung von Rollmaterial in diesem Fall «Trambeschaffung»? Wer trägt die Kosten zu welchen Teilen und wie werden diese vom Staat und dem Transportunternehmen VBZ finanziert?
5. Wie können fragwürdige Finanzierungswerkzeuge in der Art früherer CBL-Verträge ausgeschlossen werden?
6. Wie schätzt der Regierungsrat die Monopolstellung der VBZ im Betrieb und Unterhalt von schienengebundenem Rollmaterial (Tram- und Stadtbahnkompositionen) ein? Welche finanziellen Folgen und Abhängigkeiten ergeben sich aus dieser Situation für andere Transportunternehmen im ZVV?

Lorenz Habicher  
Roland Scheck