SIGNALARCHIV.DE

Nahverkehr

Potsdam will „Combino“ Siemens erhielt den Zuschlag für 48 Niederflurstraßenbahnen

aus SIGNAL 01/1997 (Januar 1997), Seite 9-10 (Artikel-Nr: 10003547)

IGEB

(Foto: Ivo Köhler)

Die „Kontrahenten“ im Bild: Links der „Combino“ von Siemens und dahinter der GT6N von ADtranz bei der Präsentation im Oktober in Potsdam, unten das Fahrzeug des Konsortiums DWA/Kiepe/MGB beim Einsatz in Dresden. (Foto: Matthias Horth)

„Schlechte Verlierer“ mußten sich einige Fahrzeuglieferanten, vor allem derjenige in Hennigsdorf, nennen lassen. Was ist vorgefallen? Eigentlich nichts Aufregendes. Der Verkehrsbetrieb in Potsdam (ViP) hatte die Lieferung von 48 Niederflurstraßenbahnen ausgeschrieben. EG-weit, wie es heutzutage gefordert wird. Den Zuschlag erhielt Siemens Verkehrstechnik für den neu entwickelten „Combino“, ein Fahrzeug, daß wir Ihnen in SIGNAL 9-10/96 ausführlich vorgestellt hatten.

Nach der ViP-Entscheidung für den "Combino" erhob sich ein Wehklagen, gemischt mit Angrif- auf die Potsdamer Geschäftsführung und sogar unter Einschaltung der Staatsanwaltschaft. Denn einige Firmen fühlten sich schnöde übergangen, da sie angeblich die besseren Angebote gemacht hätten, wie sie der Presse anvertrauten. Ganz so war es aber nicht. Der Verkehrsbetrieb ging in die Offensive und machte transparent, zu welchen Bedingungen ausgeschrieben und welche Preise tatsächlich angesetzt wurden.

Von ursprünglich neun Bewerbern kamen letztlich drei Angebote. Für 48 Fahrzeuge, zu liefern von 1998 bis 2008/2009, wurden je Wagen folgende Durchschnittspreise genannt: - ADtranz (100% Niederflur): 3,51 Mio DM
Konsortium DWA/Kiepe/MGB (70% Niederflur): 3,081 Mio DM
Siemens (100% Niederflur): 3,078 Mio DM

Hierbei wurden berücksichtigt: Preisgleitung ab dem 13. Fahrzeug und Angebotsabgabe gemäß Lastenheft. Die von den beiden erstgenannten Wettbewerbern in die Presse lancierten Preise sind zum einen (tatsächlich günstigere) Einstiegspreise der ersten Wagen, die über den Gesamtpreis der Serie noch nichts aussagen; zum anderen wurden Leistungen, die nicht im Lastenheft gefordert waren, je nach Bedarf durch die Anbieter abgezogen oder dazugerechnet. Siemens hatte nach den vorliegenden Zahlen also das für den Potsdamer Verkehrsbetrieb günstigere Angebot gemacht.

Was ist mit den Arbeitsplätzen in der Region? Das politische Totschlagargument ist gut für Schlagzeilen, entbehrt aber nüchterner Überlegung. Denn die Produktion von jährlich vier bis sechs Straßenbahnen ist mit Sicherheit keine wirtschaftliche Grundlage für den Erhalt eines Unternehmens. Wenn das Überleben von einem derart kleinen Auftrag abhängt, würde hier ein mögliches Ende nur verzögert werden. Gefragt sei auch, warum beim Kauf von Autos, z.B. den aus Süddeutschland stammenden Dienstwagen der brandenburgischen Landesregierung, niemand nach den Effekten für die Arbeitsplätze in der Region fragt?

Grundsätzlich bleibt zur Potsdamer Entscheidung festzuhalten: Gerade mit öffentlichen Zuschüssen bedachte Verkehrsbetriebe müssen sich bei der Auswahl der Angebote grundsätzlich an Preis und Leistung orientieren. Es ist nicht ihre Aufgabe,

die örtliche Industrie zu alimentieren. Es sei denn, die nötigen Mehraufwendungen werden auf politischer Ebene reguliert. Damit wäre aber der Sinn von EG-weiten Ausschreibungen und wirtschaftlicher Eigenverantwortung der Verkehrsunternehmen völlig in Frage gestellt. Im Falle der von ADtranz angebotenen 100%-Nf-Bahn bleibt die grundsätzliche Kritik an dem Fahrzeug in vielen Punkten bestehen, so daß vom Ankauf dieses Typs nur abgeraten werden kann. Einige Stichworte: Wagenkastenausschlag in den Kurven, fahrgastunfreundlichc Innenraumgestaltung, Spurkranzverschleiß, allgemeine Störanfälligkeit. Das spricht nicht gegen den Hersteller, sondern betrifft diese spezielle Bauart. Zu den Offerten des Konsortiums DWA/Kiepe/MGB bleibt festzuhalten, daß zwar der aus Fahrgastsicht durchaus positiv zu beurteilende Dresdner Typ als Ausgangsmodell dient, aber auch hier die spezifische Ausführung für Potsdam wieder vom Reißbrett gekauft werden würde.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nahm klar Stellung zur Auftragsvergabe nach arbeitsmarktpolitischen Kriterien. Hier heißt es unmißverständlich: "Zu vergabefremden Themen gehört insbesondere auch eine Auftragsvergabe unter dem Aspekt der Regionalförderung. Würde man dieses Kriterium anerkennen, würde dies die europaweite Öffnung des Binnenmarktes konterkarieren".

Zum kritisierten Fahrzeug selber: Die Grundidee des "Combino" hinsichtlich seiner Kombinationsmöglichkeiten und der fahrgastfreundlichen Innenraumgestaltung, verbunden mit einer optimalen Hüllkurvenausnutzung und damit geringer Inanspruchnahme von Straßenland, muß unbedingt weiterverfolgt werden. Die Potsdamer Bestellung sollte bei Bedarf unter Beachtung der Forderungen des Lastenheftes und damit der Ausschreibungsbedingungen modifiziert werden können. Denn für einige Komponenten muß die Brauchbarkeit im Dauerbetrieb erst noch nachgewiesen werden. Dies betrifft vor allem die Radblockfahrwerke (längs gekuppelte Antriebsräder) und den Wagenkasten aus verschraubten Aluminiumprofilen. Es gab Bedenken hinsichtlich des Geradeauslaufes der Fahrwerke. Das ist aber keine Eigenheit dieses Konzeptes, auch die Dresdner und Leipziger Wagen schlingern bei höherer Geschwindigkeit spürbar. Es sollte also nüchtern beobachtet und dann geurteilt werden. Es müßte die Option eines klassischen Antriebes offenbleiben, der an bewährte Technik anknüpft (Monomotor-Längsantrieb, Kardanantrieb, integrierter Einzelachsantrieb), falls sich das jetzt gewählte Konzept als ungeeignet erweist. Ein Teil der Serie könnte später kleinere Einheiten umfassen, mit denen bedarfsgerechte Zugbildungen möglich sind. Die schmale Einstiegstür am Wagenende kann noch nicht der Weisheit letzter Schluß sein.

Wieder aufgekommen ist die grundsätzliche Diskussion um 100% Niederfluranteil oder teilniederflurige Wagen (60% bis 70%). 100 Prozent sollten kein Dogma sein. Denn es gibt teilniederflurige Wagen, die trotzdem an allen Türen ebenerdiges Einsteigen ermöglichen und dabei altbewährte Antriebstechnik aufweisen (Wagen von Erfurt, Düsseldorf, Bochum). Dies sollte, unter dem Aspekt der Kosten und der Verfügbarkeit des Wagenbestandes, bei weiteren Ausschreibungen und Bestellungen berücksichtigt werden. Die erwähnte volle Niederflurigkeit ist eher ein politisches denn ein sachliches Kriterium bei der Auswahl eines geeigneten Fahrzeuges.

In Bezug auf Potsdam kann allen Beteiligten nur geraten werden, die wirtschaftlich

begründete Entscheidung des Verkehrsbetriebes zu akzeptieren, die tatsächliche Bewährung des Prototypen abzuwarten und aus den in mehrfacher Hinsicht gemachten Erfahrungen zu lernen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003547.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten