

Bildlegende



Cobra-Tram der Verkehrsbetriebe Zürich.

Fressen Cobras Combinos?

Peter Bodenmann

Niederflurtrams machen den öffentlichen Verkehr in vielen Städten dieser Welt attraktiver. Lange schien niemand diesen Fortschritt aufhalten zu können. So hat sich Basel für das Standard-Tram von Siemens entschieden, den Combino. Zürich liess sich das in Pratteln hergestellte Cobra-Tram auf den Leib schneiden. Lange Zeit machten sich alle Tram-Interessierten über die Zürcher und ihre von Pininfarina designten 36 Meter langen Extrawürste lustig. Und es dauerte Ewigkeiten, bis das Cobra-Tram – ohne innen und aussen zu quietschen – die Rämistrasse rauf- und runterfahren konnte.

Vergeblich verteidigten die Zürcher Verkehrsbetriebe ihre Wahl: Nur das Cobra-Tram habe die richtige Länge. Könne somit auch vor dem Pfauen anhalten. Die Eigenentwicklung sei nicht nur schöner, sondern im Unterhalt auch billiger als die Stangenware von Siemens. Und das Cobra könne – wenn es sich den Zürichberg hinaufwinde – erst noch Steigungen von bis neunzig Promille überwinden. Selbst im Winter, da ein integrierter Sandstreuer für die notwendige Reibung und Haftung zwischen Stahl und Stahl Sorge. Wer in der Welt der Eisenbahner einmal die Zwei auf dem Rücken hat, wird sie so schnell nicht mehr los.

Der Combino war billiger als das Cobra. Je nach Euro-Kurs zehn bis zwanzig Prozent. Und deshalb konnte Siemens sein Niederflurtram 530-mal an vierzehn Städte verkaufen. Und jetzt das dicke Ende: Weltweit müssen alle Combinos, die bereits mehr als 120 000 Kilometer unterwegs waren, aus dem Verkehr gezogen werden. Das Fahrgestell ist zu wenig stabil. Wie

man das Problem lösen kann, weiss niemand. Nach dem Maut-Debakel der Combino-Absturz. Der deutsche Verkehrsexperte Winfried Wolf geht davon aus, dass die falsch konstruierten Combinos gar nicht mehr zum Laufen zu bringen sind. Börsianer glauben, dass Siemens nicht nur an Prestige verliert, sondern angesichts der anstehenden Schadenersatzklagen auch eine Milliarde Franken in den Kamin schreiben muss. Denn weltweit haben die betroffenen Städte bereits einen Interessenverband gegründet, um ihre Interessen wahrzunehmen.

Heute gibt es auf dem Markt nur mehr drei grosse Anbieter von Schienenfahrzeugen: Alstom, Bombardier und Siemens. Bombardier will das Werk Pratteln schliessen, weil die SBB ihre letzten Bahnaufträge ausgerechnet an jene Siemens vergeben hatten, die bereits beim Bau der deutschen ICE jede Menge technischer Probleme hatte. Auch hier war der Preis etwas günstiger, und im Beiboot von Siemens sass als Mitkonsortant erst noch die Stadler AG.

Siemens sitzt in der Falle. Bundesrat Deiss, die SBB, der Smuv und die beiden Basel haben genug Karten in der Hand, um im Interesse des Werkplatzes Schweiz etwas pragmatische Industriepolitik zu betreiben. Denn letztlich ist der absehbare Totalausfall der Combinos nichts anderes als ein Beschäftigungsprogramm von 15 000 Mannjahren. Ein Ass im Kampf gegen steigende Arbeitslosigkeit. Das Szenario: Die Combinos werden durch Cobras ersetzt. In Pratteln werden die Kapazitäten hochgefahren, derweil im deutschen Krefeld die Produktion auf dieses bessere Produkt umgestellt wird. Dies nachdem Siemens und Stadler unter sanfter Mithilfe des Staates Pratteln übernommen haben.

Der Autor ist Hotelier in Brig und ehemaliger Präsident der SP Schweiz.