



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.5259.02

BVD/P105259
Basel, 3. November 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 2. November 2010

Interpellation Nr. 59 Urs Schweizer betreffend Trambeschaffung BVB (Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 13. Oktober 2010)

"2005 beschlossen BVB und BLT die Tramausschreibung gemeinsam durchzuführen. Alle involvierten Kreise begrüsst dies sehr. Sämtliche Ausschreibungen wurden gemeinsam durchgeführt. Der Beschaffungsentscheid wurde gemeinsam gefällt und kommuniziert. Die Tango-Probeserie wurde gemeinsam getestet, gemeinsam eine Kundenbefragung durchgeführt und die entsprechenden Verbesserungsmassnahmen gemeinsam festgelegt.

Die zentralen Gründe für die gemeinsame Ausschreibung waren: Beschaffungssynergien (besserer Stückpreis) und Betriebssynergien (Fahrzeugeinsatz, Ersatzteilhaltung, Unterhalt).

Nun wurden diese Gemeinsamkeiten von Seite der BVB abrupt abgebrochen. Weder die demographische Bevölkerungsentwicklung in unserem Stadtkanton, noch das Behindertengleichstellungsgesetz änderten sich. Schon heute verkehren auf dem BVB-Netz Trams mit unterschiedlichen Längen (z.B. Linien 15 und 16).

Die BVB-Trambeschaffung stellt für den Kanton Basel-Stadt mit ca. CHF 300'000'000 ein sehr grosses Investitionsprojekt dar. Gemäss ÖV-Gesetz muss der Grosse Rat die Finanzierung der Rollmaterialbeschaffung genehmigen. Deshalb ist wichtig und unumgänglich bereits im Vorfeld und erst recht nach den negativen Erfahrungen mit der Combino-Beschaffung, gewisse Fragen zu klären.

Fragen:

- 1. Welches sind die wahren Gründe für den Ausstieg aus der gemeinsamen Trambeschaffung mit der BLT?*
- 2. Wie wurde der Regierungsrat in den Ausstiegsentscheid miteinbezogen?*
- 3. Welche Kosten entstehen der BVB aus dem Ausstieg und durch die Neuausschreibung?*
- 4. Welche Schlussfolgerungen werden aus dem Combinodebakel gezogen?*
- 5. Welche Risiken geht die BVB mit einer Neuausschreibung ein?*
- 6. Ist das von den Medien erwähnte Avenio Tram von Siemens bereits auf einem Meterspurnetz mit ähnlichen Verhältnissen wie in Basel, im Einsatz?*
- 7. BVB machen neu einen Ersatzbedarf von 30 Trams geltend, nachdem in den letzten Jahren immer die Rede von 15 - 20 Trams war. Weshalb diese Erhöhung?*
- 8. Die BVB sieht zwei Beschaffungslose im Intervall von zehn Jahren vor. Ist es überhaupt möglich nach zehn Jahren die baugleichen Fahrzeuge zu erhalten und den technologischen Fortschritt im zweiten Los zu integrieren?*

Urs Schweizer"

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Welches sind die wahren Gründe für den Ausstieg aus der gemeinsamen Trambeschaffung mit der BLT?

Im Probetrieb des Tangos im Jahr 2009 und in der gemeinsam mit der BLT durchgeführten Fahrgasterhebung stellte die BVB bei zahlreichen Kundinnen und Kunden eine gewisse Ablehnung gegenüber dem Tango fest. Dabei wurde insbesondere die nicht durchgängige Niederflurbauweise kritisiert.

Eine im Winter 2010 in Auftrag gegebene Abklärung ergab zudem, dass 2/3 der befragten Kundinnen und Kunden den Combino dem Tango vorzögen. Den Ausschlag für die Bevorzugung des Combinos gaben ebenfalls die durchgängige Niederflurbauweise, ausserdem der Verzicht auf Sitze auf Podesten und die bessere Übersichtlichkeit im Fahrgastraum. Diese drei Punkte sind konstruktionsbedingt und können beim Tango nicht nachgebessert werden.

Auch der Wunsch von mehr als 50% der Befragten, wonach sich möglichst nahe bei der Spitze bzw. am Ende eines Tramzugs eine Türe befinden sollte, kann aus Konstruktionsgründen beim Tango nicht berücksichtigt werden.

Einstiegssituation und Teil-Niederflurbauweise des Tangos sind auf längere Überlandstrecken ausgelegt, haben aber wesentliche betriebliche Nachteile auf dem stark frequentierten städtischen Streckennetz der BVB (insbesondere bezüglich Fahrgastzirkulation, Fahrgastwechselzeiten usw.).

Die genannten, durch die Konstruktion des Tangos bedingten Nachteile für die Kundinnen und Kunden, sowie die Tatsache, dass technisch ausgereifte durchgängige Niederflurtrams von der Industrie angeboten werden, haben den BVB-Verwaltungsrat dazu bewogen, eine Neuausschreibung zu initialisieren.

2. Wie wurde der Regierungsrat in den Ausstiegsentscheid einbezogen?

Der Ausstiegsentscheid wurde vom zuständigen achtköpfigen BVB-Verwaltungsrat gefällt (wovon je drei Mitglieder vom Regierungsrat und vom Grossen Rat gewählt werden). Der zuständige Departementsvorsteher wurde vorgängig über den geplanten Ausstieg und die Neuausschreibung informiert.

3. Welche Kosten entstehen der BVB aus dem Ausstieg und der Neuausschreibung?

Durch den Verzicht auf die minimal zugesagte Beschaffung von 15 Tangotrams sind der BVB einmalige Kosten in Höhe von CHF 1,2 Mio. entstanden.

Gleichzeitig können durch die Verschiebung der Beschaffung Zinskosten in einer Grössenordnung von über CHF 1,2 Mio. eingespart werden.

Da zu keinem Zeitpunkt vorgesehen war, die gesamte bisherige BVB-Tramflotte (exkl. Combino) durch Tango-Trams zu ersetzen, war in jedem Fall eine Neuausschreibung vorgesehen, dies u.a. für den Ersatz der über 40 Jahre alten, auf den Bruderholzlinien eingesetzten Trams. Durch die Neuausschreibung entstehen somit keine zusätzlichen Kosten. Vielmehr darf erwartet werden, dass aufgrund der grossen Stückzahl von insgesamt 60 zu beschaffenden Fahrzeugen desselben Herstellers sowohl die Beschaffungs- als auch die Betriebskosten wesentlich vorteilhafter sein werden.

Ausstieg und Neuausschreibung sind damit auch aus finanzieller Sicht für die BVB vorteilhaft.

4. Welche Schlussfolgerungen werden aus dem Combino-Debakel gezogen?

Die BVB befolgt die Empfehlungen der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rats, welche diese in ihrem Bericht zum Verwaltungsbericht 2009 des Regierungsrats festgehalten hat. Insbesondere zieht die BVB für spezifische Teilbereiche externe Spezialisten hinzu.

5. Welche Risiken geht die BVB mit einer Neuausschreibung ein?

Dank der mehr als zehnjährigen Erfahrung der Tramhersteller sind die technischen Risiken bei durchgängigen Niederflurfahrzeugen heute sehr gering.

Mit der Unterstützung von Beschaffungsspezialisten wird die Ausschreibung so erfolgen, dass möglichst drei bis fünf unterschiedliche Offerten eingereicht werden. Damit ist genügend Konkurrenz gewährleistet (zum Vergleich: für das Tango-Tram lag lediglich eine Offerte vor; die SBB hatte für die Beschaffung der neuen Fernverkehrszüge drei Offerten vorliegen).

6. Ist das von den Medien erwähnte Avenio Tram von Siemens bereits auf einem Meter-spurnetz mit ähnlichen Verhältnissen wie in Basel im Einsatz?

Nein. Die BVB beabsichtigt, einen Tramtyp zu beschaffen, dessen Einsatz sich auf einem adäquaten Netz bewährt hat.

7. Die BVB machen neu einen Ersatzbedarf von 30 Trams geltend, nachdem in den letzten Jahren immer die Rede von 15 – 20 Trams war. Weshalb diese Erhöhung?


Mit dem neuen Fahrzeugeinsatzkonzept des BVB-Verwaltungsrats wird die Flottenpolitik der BVB neu ausgerichtet. Die vorgesehene Beschaffung von 60 Trams in zwei Beschaffungstranchen ermöglicht es, die Fahrzeugflotte der BVB weiter zu vereinheitlichen (Reduktion auf zwei Fahrzeugtypen: Combino und ein neuer Typ), wodurch Wartungs- und Unterhaltskosten massgeblich gesenkt werden. Zugleich erhöht sich die Flexibilität für einen nachfrageorientierten Einsatz der Fahrzeuge. Die Kosten für die Produktion des Angebots können auf diese Weise nachhaltig optimiert werden.

8. Die BVB sieht zwei Beschaffungslose im Intervall von zehn Jahren vor. Ist es überhaupt möglich, nach zehn Jahren die baugleichen Fahrzeuge zu erhalten und den technologischen Fortschritt im zweiten Los zu integrieren?

Im Bahnwesen sind solch lange Beschaffungszeiten durchaus üblich. Im technischen Konstruktionsbereich (Wagenkasten und mechanische Konstruktion) sind in nächster Zeit keine grundlegenden Neuentwicklungen zu erwarten, so dass erfolgreiche Produkte oder ihre Weiterentwicklung durchaus auch in zehn Jahren noch auf dem Markt sein werden. Unterhalt, Wartung und Reparatur einheitlicher Tramtypen ist wesentlich wirtschaftlicher.

In der Ausstattung und Betriebssteuerung der Fahrzeuge (z.B. Elektronik, Energiekonsum etc.) sind innerhalb der nächsten zehn Jahre durchaus Fortschritte zu erwarten. Diese werden selbstverständlich im zweiten Los integriert.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin