



An den Grossen Rat

16.5151.02

BVD/P165151

Basel, 4. Mai 2016

Regierungsratsbeschluss vom 3. Mai 2016

Interpellation Nr. 47 Andreas Ungricht betreffend „schleichende Trams in der Klybeckstrasse“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 13. April 2016)

„Gemäss Mitteilung der Basler Verkehrsbetriebe vom 17. März 2016 verkehren die Tramlinien 8 und 17 zwischen den Haltestellen Kaserne und Dreirosenbrücke (Klybeckstrasse) in beiden Richtungen mit einer reduzierten Geschwindigkeit von max. 10km/h. Diese Massnahme sei notwendig, um auf den „sehr alten, erneuerungsbedürftigen Gleisen die Betriebssicherheit weiterhin zu gewährleisten“. Ein Gleisersatz ist gemäss den BVB erst im Sommer 2016 zu erwarten, womit dieser Zustand noch mindestens vier bis fünf Monate andauern wird. Die ohnehin schon sehr häufig oft überlastete und dadurch verspätete Linie 8 verspätet sich somit um zusätzliche zwei Minuten pro Fahrt. Aus Sicht des Interpellanten ist dieser Zustand unhaltbar und er bittet den Regierungsrat daher um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Weshalb wurde dieser offensichtliche Mangel an den Gleisen nicht bereits früher erkannt und behoben?
2. Handelt es sich um eine planmässige Abnutzung im Rahmen der normalen Leistungsdauer von Tramschienen?
3. Ist dieser Umstand nicht vielmehr der Tatsache geschuldet, dass die Combino-Tramkompositionen die Schienen schneller abnutzen wie bspw. der TANGO der BLT?
4. Falls ja, wusste man bei der Combino-Beschaffung, dass diese Belastung zunimmt?
5. Wird sich die Situation auf dem Schienennetz der BVB in den kommenden Jahren deshalb zusätzlich verschlechtern?
6. Ist die Schienenbelastung der FLEXI-Flotte ähnlich hoch wie der, der Combino-Flotte oder ist diese tiefer? Wenn ja, um welchen Faktor?
7. Wie hoch sind die geschätzten Infrastrukturmehrkosten aufgrund der kürzeren Leistungsfähigkeit der Schienen?
8. Weshalb hat die BVB ganz generell auf ihrem Schienennetz einen derart grossen Infrastrukturerneuerungsrückstand, welcher nun solche Auswirkungen auf das Angebot hat?
9. Erachtet es der Regierungsrat für opportun, dass auf einer der Hauptverkehrslinien des Basler Tramnetzes über Monate eine solche Situation vorherrscht und weitere Verspätungen in Kauf genommen werden müssen, welche das gesamte Schienennetz betreffen?

Andreas Ungricht“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. *Weshalb wurde dieser offensichtliche Mangel an den Gleisen nicht bereits früher erkannt und behoben?*

Der Ersatzbedarf des betroffenen Abschnitts wurde bereits im Jahr 2013 für 2016 terminiert. Die Erhaltungsmassnahmen sind für diesen Sommer geplant. Der betroffene Gleisabschnitt ist zwischen 54 und 56 Jahre alt und hat seine geplante Nutzungsdauer erreicht, weshalb der Abschnitt zuletzt im Abstand von sechs Wochen kontrolliert wurde. Mitte März stellte die BVB fest, dass die Sicherheit ohne Ergreifen einer Massnahme unter Umständen gefährdet sein könnte. Die Fahrgeschwindigkeit wurde deshalb auf 10 km/h festgelegt. Nachdem umfangreiche Brems-tests den Nachweis erbrachten, dass trotz schlechtem Gleiszustand ein sicheres Bremsverhalten und damit die Sicherheit gewährleistet sind, konnte wenige Wochen später – Mitte April – die Maximalgeschwindigkeit wieder auf 20 km/h erhöht werden.

2. *Handelt es sich um eine planmässige Abnutzung im Rahmen der normalen Leistungsdauer von Tramschienen?*

Ja. Wie in Frage 1 ausgeführt, ist die Nutzungsdauer der Gleisanlagen längst erreicht.

3. *Ist dieser Umstand nicht vielmehr der Tatsache geschuldet, dass die Combino-Tramkompositionen die Schienen schneller abnutzen wie bspw. der TANGO der BLT?*

Nein. Die zu ersetzenden Schienen in der Klybeckstrasse datieren aus den frühen 1960er Jahren. Die Combino-Trams verkehren demgegenüber erst seit 2001 auf dem Netz der BVB. Das Verschleissverhalten des Combinos entspricht dem aktuellen Stand der Technik und liegt im Rahmen von heute verfügbarem, modernem Niederflurrollmaterial. Produkte anderer Hersteller erzielen ähnliche Verschleisswerte.

4. *Falls ja, wusste man bei der Combino-Beschaffung, dass diese Belastung zunimmt?*

Es ist bekannt, dass Niederflurfahrzeuge ein anderes Verschleissverhalten als Hochflurfahrzeuge aufweisen. Die BVB hat ihre Instandhaltungskonzeption der neuen Rollmaterialtechnologie angepasst und zusätzliche verschleissmindernde Massnahmen wie z.B. punktabhängige Spurrandschmieranlagen eingeführt.

5. *Wird sich die Situation auf dem Schienennetz der BVB in den kommenden Jahren deshalb zusätzlich verschlechtern?*

Mit dem Flexity sind ähnliche Verschleisswerte wie beim Combino zu erwarten. Ein aussagekräftiger, auf Messwerten basierender Vergleich kann aufgrund der erst kurzen Einsatzdauer des Flexity noch nicht gemacht werden.

6. *Ist die Schienenbelastung der FLEXI-Flotte ähnlich hoch wie der, der Combino-Flotte oder ist diese tiefer? Wenn ja, um welchen Faktor?*

Siehe Beantwortung zu Frage 5.

7. *Wie hoch sind die geschätzten Infrastrukturmehrkosten aufgrund der kürzeren Leistungsfähigkeit der Schienen?*

Das Verschleissverhalten von Niederflurfahrzeugen ist bekannt und liegt der infrastrukturellen Erhaltungs- und Kostenplanung zugrunde. Von einer separaten Ausweisung allfälliger Mehrkosten sieht die BVB ab, da nur eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung des Rad-Schiene Systems (Flottenbetrieb und Infrastruktur) zur Kostenwahrheit führt und der Einsatz von Niederflurtrams nicht zur Disposition steht.

8. *Weshalb hat die BVB ganz generell auf ihrem Schienennetz einen derart grossen Infrastrukturerneuerungsrückstand, welcher nun solche Auswirkungen auf das Angebot hat?*

Der Erneuerungsstau geht auf die 1990er Jahre zurück. Damals wurden weniger Erhaltungs-massnahmen als notwendig und als heute im langjährigen Durchschnitt vorgesehen durchgeführt. Dazu kommt, dass die BVB vor circa zehn Jahren Massnahmen zur Verlängerung der Lebens-dauer ihrer Schienen umgesetzt hatte. Das dafür angewendete spezielle Aufschweissverfahren hat nicht den erwarteten Erfolg gebracht. Das Entfernen der Aufschweissungen hat das Schie-nenmaterial zusätzlich angegriffen und dessen Lebenszeit verkürzt. Die BVB beantragte 2014 beim Kanton einen Nachtragskredit von 37 Millionen Franken für Erhaltungs-massnahmen in der Periode 2014 – 2017, welcher Ende 2014 genehmigt wurde.

9. *Erachtet es der Regierungsrat für opportun, dass auf einer der Hauptverkehrslinien des Bas-ler Tramnetzes über Monate eine solche Situation vorherrscht und weitere Verspätungen in Kauf genommen werden müssen, welche das gesamte Schienennetz betreffen?*

Der Regierungsrat hat den Entscheid zur Temporeduktion des Tramverkehrs in der Klybeck-strasse zur Kenntnis genommen. Die Sicherheit der Fahrgäste, der Verkehrsteilnehmer/-innen und des BVB-Personals hat höchste Priorität. Als Betreiber der Tramlinien ist die BVB verpflich-tet, die Sicherheit jederzeit zu gewährleisten und entsprechend notwendige Massnahmen einzu-leiten.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin