

Die BVB haben entschieden 60 neue Trams bei Bombardier zu beschaffen. Mit dem Flexity Basel soll ein niederfluriges, kundenfreundliches Tram auf die Basler Schienen kommen. Auf den ersten Blick sieht diese Beschaffung erfreulich aus. Basel hat einschlägige Erfahrungen mit preiswerten Trams. Es stellt sich deshalb die Frage ob nebst den Beschaffungskosten auch den Betriebs- und Unterhaltskosten die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt wurde, haben doch Trams eine lange Lebensdauer. Letztes Jahr wurde der Entscheid der BVB und BS-Regierung, aus der gemeinsamen Beschaffung von Trams mit der BLT auszusteigen, heftigst diskutiert und auch kritisiert weil dies Basel-Stadt CHF 1.2 Mio kostet. Dies wurde auch als "unfreundlicher Akt" in der Partnerschaft taxiert. Angesichts der niedrigeren Beschaffungskosten erscheint dieser Entscheid und Ausstiegsbetrag heute in einem anderen Licht.

Ich bitte die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

- Wie würdigt die Regierung den Beschaffungsentscheid der BVB?
- Wie gross ist effektiv der Preisunterschied zwischen der geplanten Beschaffung Flexity und der damals vorgesehenen gemeinsamen Beschaffung von Tangos mit der BLT?
- Sind die Flexity bezüglich Betrieb und Unterhalt günstiger als die Tangos?
- Wurden die Engerieverbrauchskosten auch verglichen und bewertet?
- Bestehen auch Absicherungen über Life Cycle Costs (LCC)?
- Werden die Verträge so abgeschlossen, dass bei eventuell später auftretenden techn. Problemen keine finanziellen Überraschungen auf uns zukommen?
- Welche Trams sollen ersetzt werden?
- Wird Flexity auch auf der Linie 14 eingesetzt?
- Seit wann wird dieses Tram hergestellt und in welchen Stückzahlen und welchen Städten verkehrt es bereits?
- Welche 51 Trams sollen mit der Option, die bis 2025 gilt, ersetzt werden?
- Bis wann wird dem Grossen Rat der Ratschlag für die Finanzierung vorgelegt?

Jörg Vitelli