



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

11.5294.02

BVD/P115294
Basel, 30. November 2011

Regierungsratsbeschluss
vom 29. November 2011

Interpellation Nr. 86 Jörg Vitelli betreffend Beschaffungsentscheid neuer Trams Flexity

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 9. November 2011)

„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“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Vorbemerkungen

Im Jahr 2005 beschlossen BVB und BLT, gemeinsam eine Serie von teilniederflurigen Fahrzeugen des Typs *Tango* des Herstellers *Stadler Rail* zu beschaffen. Vorgesehen war die Beschaffung von rund 20 Fahrzeugen – vorwiegend für den Einsatz auf der Überlandlinie 14. Um das Fahrzeug im täglichen Betrieb zu testen, beschaffte die BLT eine Vorseerie von vier Fahrzeugen, die 2008 ausgeliefert wurde. Die BVB beteiligte sich mit CHF 1.2 Mio. an dieser Beschaffung.

2008 wurde ein *Tango* über mehrere Monate auf dem BVB-Netz erprobt. Dabei erwies sich das Fahrzeug für den Betrieb auf einem überwiegend städtischen Netz als nicht optimal. Die Stärken des *Tango* liegen in der hohen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und im ruhigen Laufverhalten – auch bei hohen Geschwindigkeiten auf Eigentrassee. Diese Vorteile kamen auf dem BVB-Netz, wo nirgendwo schneller als mit 60 km/h gefahren werden kann, kaum zum Tragen.

Gemäss einer im Frühjahr 2010 durch ein externes Marktforschungsunternehmen bei 1'000 BVB-Kundinnen und Kunden durchgeföhrten repräsentativen Befragung ist der *Combino* bei der städtischen Kundschaft beliebter als der *Tango*. Dies in erster Linie wegen seiner durchgängigen Niederflurigkeit.

Die *Combino*-Sanierung wurde per Ende 2008 erfolgreich abgeschlossen. In der Zwischenzeit haben verschiedene Hersteller neue 100% niederflurige Tramfahrzeuge auf den Markt gebracht, die heute auch auf der Meterspur erfolgreich eingesetzt werden. Experten im In- und Ausland bezeichnen die Niederflurtechnik für alle gängigen Spurweiten als ausgereift.

Der Verwaltungsrat der BVB ist im Frühjahr 2010 zur Überzeugung gelangt, dass sich die Anforderungen an die Fahrzeuge sowie die Bedürfnisse der Kundschaft auf städtischen Linien von denjenigen auf langen Vorortslinien unterscheiden, weshalb BVB und BLT entsprechend unterschiedliche Trams brauchen. Deshalb wurde der Ausstieg aus der *Tango*-Beschaffung beschlossen. Mit der Neuausschreibung der Beschaffung eines in zwei Längen verfügbaren vollständig niederflurigen Trams wollte der Verwaltungsrat folgende Vorteile erreichen:

- Die BVB-Flotte kann auf drei Tramtypen vereinheitlicht werden. Im fahrplanmässigen Betrieb werden nur noch moderne Fahrzeuge mit 100% Niederflur eingesetzt.
- Das neue Tram kann in einer kurzen und in einer langen Version beschafft werden. Damit wird den Kundinnen und Kunden auf den mit kurzen Tramzügen betriebenen Linien 15 und 16 bereits ab circa 2015 Niederflurkomfort geboten.
- In den letzten Jahren sind neue Anbieter wie Končar (Kroatien), PESA (Polen) und CAF (Spanien) in den internationalen Markt für Tramfahrzeuge eingetreten, was die Ausgangslage verändert hat und – in Verbindung mit der Losgrösse von

60 Fahrzeugen – auf eine günstigere Offerte und entsprechende Einsparungen hoffen liess.

Die 2010 platzierte Ausschreibung für 60 niederflurige Strassenbahnen hat die vom Verwaltungsrat BVB formulierten Erwartungen volumnäglich erfüllt: Drei Hersteller reichten vier qualitativ hochwertige Offerten ein.

In der Bewertung der vier Offerten wurde der Zuschlagspreis mit 40% gewichtet. Darin enthalten sind der Beschaffungspreis (25%) und die Betriebskosten, bestehend aus den Energiekosten sowie den Unterhaltskosten (15%). Weitere Zuschlagskriterien waren der Kundennutzen mit 30% und die Produkteigenschaften, bestehend aus der Wartungsfreundlichkeit, der Lärmemission sowie der technischen Spezifikation der Bauart zu insgesamt 30%.

Die Zuschlagserteilung zugunsten des *Flexity Basel* von *Bombardier* war eindeutig. Dieses Trammodell hat in Bezug auf alle Kriterien insgesamt am besten abgeschnitten. Wenn vom günstigsten Preis gesprochen wird, sind explizit die Beschaffungs- und Betriebskosten in ihrer Summe gemeint, d.h. diejenigen Kosten, die das Tram über seine ganze Lebensdauer von rund 35 Jahren verursachen wird (sog. Life-Cycle-Costs, LCC).

2. Beantwortung der Fragen

Wie würdigt die Regierung den Beschaffungsentscheid der BVB?

Die Kompetenz zur Beschaffung von Fahrzeugen liegt gemäss §17 BVB-OG beim Verwaltungsrat der BVB (VR-BVB). Der Regierungsrat delegiert den VR-Präsidenten und zwei weitere VR-Mitglieder. Diese sind beauftragt, im VR-BVB die Interessen des Kantons als Eigentümer der öffentlich-rechtlichen Unternehmung BVB zu wahren.

Der Regierungsrat unterstützt den Beschaffungsentscheid des VR-BVB, der unter Bezug von ausgewiesenen externen Fachexperten getroffen wurde. Insbesondere begrüsst der Regierungsrat, dass mit der Beschaffung des *Flexity Basel* Investitionskosten in der Grösse eines hohen zweistelligen Millionenbetrages gegenüber der Beschaffung vergleichbarer Trams eingespart werden können (vgl. nächste Frage). Dank der Verjüngung und Vereinheitlichung des Fahrzeugparks, werden zudem jährlich wiederkehrende Synergie- und Effizienzgewinne realisiert werden können.

Der Regierungsrat stellt ausserdem fest, dass ein international bewährtes modernes Trammodell gewählt wurde, das die Kundenbedürfnisse erfüllt. So wird insbesondere die vollständige Niederflurigkeit der neuen Fahrzeuge für die Fahrgäste ein bedeutender Komfortgewinn sein.

Wie gross ist der Preisunterschied zwischen der geplanten Beschaffung Flexity Basel und der damals vorgesehenen gemeinsamen Beschaffung des Tango mit der BLT?

Eine direkte Vergleichbarkeit mit der 2005 zusammen mit der BLT anvisierten Beschaffung ist aufgrund der tieferen damals vorgesehenen Bestellmenge von 20 Fahrzeugen nicht gegeben.

In der aktuellen Ausschreibung hat Bombardier die 60 *Flexity Basel* für CHF 220.3 Mio. angeboten, die Offerte von Stadler Rail für den *Tango BLT* (75% Niederflur) lag bei CHF 293.8 Mio. (alle Angaben für die Grundofferte ohne Optionen, exkl. MWSt.).

Sind die *Flexity Basel* bezüglich Betrieb und Unterhalt günstiger als der *Tango*?

Die Unterhaltskosten liegen beim *Flexity Basel* und beim *Tango* in der gleichen Größenordnung.

Wurden die Energieverbrauchskosten auch verglichen und bewertet?

Die Reduktion des Energieverbrauchs ist im öffentlichen Verkehr eine betriebswirtschaftliche und ökologische Notwendigkeit und geniesst hohe Priorität. Die Energieverbrauchskosten wurden bei der Bewertung der Betriebskosten entsprechend gewichtet.

Der *Flexity Basel* zeichnet sich durch einen geringen Energieverbrauch inklusive Rückspeisung der beim Bremsen gewonnenen Energie ins Stromnetz aus. Gegenüber heute können deshalb mit der Inbetriebnahme der neuen Trams bedeutende Stromkosten eingespart werden.

Die vom Hersteller im Rahmen der Ausschreibung zugesagten Stromverbrauchswerte werden mittels der beiden 2013 auszuliefernden Vorausfahrzeuge überprüft. Bei Nichterreichung der Werte sind vertraglich Strafzahlungen in der Höhe des zusätzlichen Stromkonsums über 35 Jahre vereinbart.

Bestehen auch Absicherungen über Life Cycle Costs (LCC)?

Die über eine Nutzungsdauer von 35 Jahren hochgerechneten Werte zu den Betriebskosten auf LCC-Basis in den Bereichen Energieverbrauch, Instandhaltung, Zuverlässigkeit und der Lieferung von Ersatzteilen sind im Werkvertrag definiert. Darin geregelt ist auch die Pönalisierung bei Nichteinhaltung (siehe nächste Frage).

Werden die Verträge so abgeschlossen, dass bei eventuell später auftretenden technischen Problemen keine finanziellen Überraschungen auf uns zukommen?

Der unter Vorbehalt der Genehmigung der Darlehensgewährung durch den Grossen Rat unterzeichnete Werklieferungsvertrag regelt für den Fall der Nichterfüllung der vereinbarten Nachweise (z.B. zur Festigkeit des Wagenkastens), anderer gravierender Produktmängel oder der Nichteinhaltung der durch die Lieferantin zugesicherten Grenzwerte die Modalitäten zur Behebung der Mängel, respektive die zu leistende Konventionalstrafe, falls dies nicht gelingen sollte.

Weiter wird das Vorgehen im Fall von Reihenmängeln geregelt. Solche liegen vor, wenn bei mindestens vier Fahrzeugen oder 15% der Fahrzeuge eines Lieferloses innerhalb von fünf Jahren seit der Abnahme gleiche oder gleichartige Mängel festgestellt werden. Solche sind in erster Priorität durch die Lieferantin zu beheben. Wenn dies trotz mehrmaliger Nachbesserung nicht innert angemessener Frist gelingt, kann die BVB eine Herabsetzung des bezahlten Preises im Verhältnis zum Minderwert verlangen. Sollten die Fahrzeuge wesentliche Eigenschaften nicht erfüllen, kann die BVB auf die Nachbesserung verzichten und hat das Recht auf Rückforderung des Anschaffungspreises gegen Rückgabe der betroffenen Trams (Wandelungsrecht). Die BVB kann in diesem Fall die Fahrzeuge entweder sofort zurückgeben oder diese – bis Ersatz vorliegt – gegen Entgelt noch maximal zwei Jahre nutzen.

Mittels dieser vertraglichen Regelungen ist die BVB gegen unerwartete substantielle Produktfehler und Reihenmängel umfassend geschützt. Dank Einverlangung und unabhängiger Nachprüfung der technischen Nachweise werden Reihenmängel in erster Priorität ausgeschlossen und in zweiter Priorität durch die Lieferantin behoben; in dritter Priorität besteht ein Wandelungsrecht. Der Trambetrieb auf dem BVB-Netz wäre auch in diesem Fall nicht gefährdet, weil die Fahrzeuge noch zwei Jahre genutzt werden könnten.

Welche Trams sollen ersetzt werden?

Nach Inbetriebnahme der 60 *Flexity Basel* werden im fahrplanmässigen Linienbetrieb nur noch Fahrzeuge der Baureihen *Combino* und *Flexity Basel* eingesetzt werden. Das bedeutet, dass auf allen BVB-Tramlinien im Regelfall ausschliesslich 100% niederflurige Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Die 26 Motorwagen der Serie Be 4/4 477 bis 503 mit Baujahr 1987 sollen, zusammen mit der entsprechenden Anzahl Anhängerwagen (mit einem Niederflureinstieg) für Einsatzkurse, als Reserve und für die Verstärkung bei Grossveranstaltungen im Bestand verbleiben. Aus diesen Fahrzeugen können 13 Tramzüge (Motorwagen – Anhängerwagen – Motorwagen, Länge 42 Meter) gebildet werden. Alle anderen hochflurigen Tramwagen werden aus dem Betrieb ausscheiden.

Wird *Flexity Basel* auch auf der Linie 14 eingesetzt?

Ja, siehe oben.

Seit wann wird dieses Tram hergestellt und in welchen Stückzahlen und welchen Städten verkehrt es bereits?

Die ersten Tramzüge der *Flexity* Familie wurden 1998/99 für die Städte Graz und Linz gebaut. Seither wurden weitere derartige Fahrzeuge an folgende Trambetriebe ausgeliefert: Łódź, Eskişehir, Genf, Brüssel, Marseille, Valencia/Alicante, Innsbruck, Palermo, Berlin, Augsburg, Pöstlingbergbahn Linz, Krefeld, Toronto, Blackpool, Cold Coast (Queensland, AUS).

Insgesamt handelt es sich um über 1'000 Tramzüge. Die unterstrichenen Betriebe verfügen über die gleiche Spurweite wie die BVB (1'000 mm). Bei der Pöstlingbergbahn Linz (Spurweite 900 mm) handelt es sich um eine Steilstrecke vergleichbar mit unseren Linien über das Bruderholz. Auch in Innsbruck kommt das Modell *Flexity* auf zwei Bergstrecken (Bergisel und Stubaital) zum Einsatz.

Welche 51 Trams sollen mit der Option, die bis 2025 gilt, ersetzt werden?

Dank der Ausschreibung mit Optionen verfügt die BVB über die notwendige Flexibilität, ihren Rollmaterialpark bei allfälligen Netzerweiterungen, wie die Verlängerung der Linie 3 nach Saint-Louis oder die Umstellung der Buslinie 30 auf Trambetrieb, mit dem gleichen Fahrzeugtyp *Flexity Basel* zu ergänzen. Die Strategie, im planmässigen Verkehr nur noch zwei Fahrzeugtypen einzusetzen, kann so mittelfristig sicher umgesetzt werden. Die Grösse der Option wurde bewusst hoch eingesetzt, um in der Netzentwicklung alle Möglichkeiten offen zu halten.

Mit den Optionen sollen demnach keine Ersatzbeschaffungen getätigten werden. Eingelöst werden diese im Falle von Netzerweiterungen oder Angebotsverdichtungen.

Bis wann wird dem Grossen Rat der Ratschlag für die Finanzierung vorgelegt?

Der Ratschlag betreffend Darlehen an die BVB zur Beschaffung der Tramzügen des Typs *Flexity Basel* des Herstellers *Bombardier* soll 2012 vom Regierungsrat an den Grossen Rat überwiesen werden.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin