



An den Grossen Rat

15.5244.02

BVD/P155244

Basel, 26. August 2015

Regierungsratsbeschluss vom 25. August 2015

Schriftliche Anfrage Patrick Hafner betreffend „BVB“

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Patrick Hafner dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Die BVB sind in der Vergangenheit leider nicht selten negativ aufgefallen. Dies scheint sich nun unter der neuen Führung stark zu wandeln, was sehr zu begrüßen ist. Gerade deswegen – im Sinne der Unterstützung dieses Wandels - ist der Unterzeichnete der Ansicht, dass auch von Seiten Parlament genau hingeschaut werden muss. Er bittet die Regierung deshalb um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Es scheint ein Problem zu geben mit sogenannten "Faltenbälgen" der Combino-Trams: Am 20.12.14 wurde eine Ausschreibung für solche Faltenbälge veröffentlicht, am 11.3.15 wurde die Submission abgebrochen, am 28.3.15 wurde eine neue Submission veröffentlicht. Zudem scheint mit den Klimaanlage ausserordentlicher Aufwand anzufallen.
 - a. Was ist das Problem mit diesen Faltenbälgen?
 - b. Weshalb müssen sie ersetzt werden?
 - c. Wurde dieser Ersatz erwartet/geplant?
 - d. Sind ausserordentliche Auswirkungen auf die Fahrbereitschaft der BVB zu erwarten?
 - e. Warum gab es offensichtlich Probleme mit der Submission?
 - f. Was steckt hinter der Submission vom 14.3.15 "Beschaffung/Optimierung der Klimaanlage Combino"?
2. Es wurde schon verschiedentlich – zum Teil scharfe – Kritik an der Bus-Linie 50 geäussert: Diese Linie erfülle die Transportbedürfnisse nicht, v.a. nicht da viel zu wenig Platz für Gepäck verfügbar sei, dieses "Aushängeschild" für Basel für per Flugzeug anreisende Gäste sei ein denkbar schlechtes. Offenbar wurde auf diese Kritik mit einer Taktverdichtung per Dezember 2014 und dem Einsatz von Bussen mit mehr Platz für Gepäck reagiert.
 - a. Sind weitere Massnahmen erfolgt und/oder geplant?
 - b. Ist die Regierung der Meinung, dass mit den genannten bzw. zusätzlichen bzw. geplanten Massnahmen der Kritik genügend Rechnung getragen wird?
3. Mit Erstaunen hat der Unterzeichnete davon Kenntnis genommen, dass die BVB nicht nur einleuchtende Submissionen (früher klar ein Problemfeld bei den BVB) veröffentlichen, sondern auch solche, die – mindestens auf den ersten Blick – unsinnig und/oder unnötig erscheinen:
 - a. 20.12.14 Submission für "Betriebliche Sozialberatung": Wie ist diese Ausschreibung vor dem Hintergrund einer sehr gut dotierten Personalabteilung zu verste-

- hen? Warum arbeiten die BVB offensichtlich nicht mit den kantonalen Kompetenzzentren zusammen? Warum wurde diese Leistung ausgeschrieben, obwohl die Leistung unter CHF 10'000 liegt (Zuschlag 25.4.15: CHF 9'800 + CHF 190)?
- b. 11.3.15 Submission für "Werbetechnik in und an Fahrzeugen": wie ist diese Submission vor dem Hintergrund zu verstehen, dass die BVB erheblich eigenes Personal in diesem Bereich aufgebaut haben?
 - c. 28.3.15 Submission für "Ad-interim-Management und Projektunterstützung bei kaufmännisch-betriebswirtschaftlichen oder technisch-betriebswirtschaftlichen Projekten sowie Unternehmensberatung" und insbesondere 11.4.15 "Personalvermittlung" und "Personaldienstleistungen": wie sind diese Submissionen vor dem Hintergrund der personell gut dotierten BVB, die zudem mit einer eigenen, gut dotierten Personalabteilung ausgestattet ist, zu verstehen?
 - d. Sind die diversen Submissionen für technisch-handwerkliche Leistungen so zu verstehen, dass die BVB in Zukunft mehr Leistungen von Dritten beziehen statt wie bisher selbst bereitstellen wollen?
4. Es hält sich hartnäckig ein Gerücht, dass die BVB "zu billige" Schienen beschafft hätten. In diesem Zusammenhang sind Berichte, dass die bei der Haltestelle "Zum Park" neu verlegten Schienen nicht tauglich seien und schon bei fröhsommerlichen Temperaturen verzogen und "rumplig" seien, bedenklich.
- a. Gibt es irgendwelche Hintergründe zum Gerücht, dass von den BVB Schienen beschafft wurden, welche dem Einsatzzweck nicht genügen, und darum mittelfristig zu erhöhten Kosten (vorzeitiger Ersatz) führen?
 - b. Sind bzw. waren die Bauarbeiten bei der Haltestelle "Zum Park" unter Verantwortung der BVB?
 - c. Was sagt die Regierung – unbesehen von der Antwort zu b, denn die Wirkung fällt so oder so auf die BVB zurück, da dort die Linie 14 fährt - zum Vorwurf, dass die Schienen bei "Zum Park" untauglich sind?
5. Bei der Haltestelle "Kirschgarten" wurden offensichtlich Halteketten nach der neuen Norm realisiert. Zusätzlich zu den offenbar definitiv ausgeführten höheren Halteketten, wurden offenbar temporäre "Anbauten" an die bisherigen Trottoirketten realisiert.
- a. Was steckt hinter diesen Realisierungen?
 - b. Wie ist es zu interpretieren, dass die temporär wirkenden Anbauten zum Teil die Abflüsse (Dolen) bis zur Hälfte oder gar mehr überdecken?
6. WLAN in den Fahrzeugen wurde von der BLT nicht nur früher, sondern offenbar auch erfolgreicher eingeführt als bei den BVB. Die BVB haben das mit erheblichem Aufwand und grossmundigen Anpreisungen gestartete Projekt gemäss Medienberichten abgebrochen.
- a. Welche Lehren müssen nach Meinung der Regierung aus diesem Misserfolg gezogen werden?
 - b. Ist es denkbar, dass die BVB in Zukunft bei solchen Projekten vermehrt mit der BLT zusammenarbeitet?
 - c. Inwiefern gedenkt die Regierung die Zusammenarbeit zwischen BVB und BLT zu unterstützen?

Patrick Hafner

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1.a:

Die Lebensdauer der Faltenbälge ist mit 10 bis 16 Jahren deutlich kürzer als diejenige eines ganzen Combino-Trams (mind. 32 Jahre). Das prognostizierte Ende der Lebensdauer der Faltenbälge ist nun erreicht und sie müssen ersetzt werden.

Frage 1.b:

Der Gewebestoff der Faltenbälge wird im Fahrbetrieb weicher und verliert auf Dauer seine Stabilität. Dies führt dazu, dass der Faltenbalg durchhängt und bei Kuppenfahrten auf der Fahrbahn aufsetzen kann. Dies führt zu lauten metallischen Geräuschen (deutlich hörbar im Fahrgastraum) und zur Beschädigung des Faltenbalgs.

Frage 1.c:

Ja, die Kosten für den Ersatz sämtlicher Faltenbälge in den Combinos wurden in der Mittelfristplanung berücksichtigt.

Frage 1.d:

Nein. Ein Durchhängen des Faltenbalgs führt bei Kuppenfahrten vereinzelt zum Aufsetzen seiner Aluminiumprofile auf der Fahrbahn. Dies führt zu lauten metallischen Geräuschen und zur Beschädigung des Faltenbalgs, stellt aber aktuell kein Sicherheitsrisiko dar.

Frage 1.e:

Bei der ersten Ausschreibung der Faltenbälge im Dezember 2014 war eine zwingende Anforderung die Gewichtsvorgabe eines Faltenbalgs inkl. Montagematerial. Aufgrund unkorrekter Angaben im Wartungsbuch des Herstellers war die Gewichtsvorgabe falsch und nicht erfüllbar, weshalb die erste Ausschreibung im Februar 2015 abgebrochen werden musste.

Diese zwingende Produkthanforderung wurde bei der zweiten Ausschreibung per März 2015 korrigiert. Dennoch wurde bei der zweiten Ausschreibung kein gültiges Angebot eingereicht und diese im Mai 2015 erneut abgebrochen.

Anschliessend wurde der Auftrag compliance-konform freihändig vergeben.

Frage 1.f:

Im Rahmen der 2. Hauptuntersuchung (HU) der Combino sollen im Zeitraum von 2015 bis voraussichtlich 2020 die bestehenden Fahrgastklimaanlagen überarbeitet werden. Die Zielsetzung der Überarbeitung sind u.a. folgende:

- 1) Aufarbeitung der Komponenten der Klimaanlage an den Stand der Technik
- 2) Sicherstellung der Anpassung an neue Normen und Vorschriften
- 3) Signifikante Senkung der Lärmemission
- 4) Optimierung des Energieverbrauchs
- 5) Sicherstellung des Betriebs und Instandhaltung der Klimaanlage für weitere 16 Jahre
- 6) Verbesserung der Komfortmerkmale durch variantenreichere Steuer- und Regelbarkeit
- 7) Optimierung der Demontage der Dachklimaboxen

Frage 2.a:

Es ist richtig, dass per Fahrplanwechsel vom letzten Dezember (2014) auf der Buslinie 50 verschiedene Verbesserungen, vor allem am Wochenende, vorgenommen wurden. Besonders die Doppelführung der Busse ab Bahnhof SBB nach der vollen und halben Stunde hat sich sehr bewährt, wobei sich die Anzahl Fahrten pro Stunde von sechs auf acht erhöht (nachfragegerechte Kapazitätssteigerung: 33%).

Ab Juli 2015 wird der Takt Sonntag nachts zwischen 22 Uhr und 23.20 Uhr auf 7.5 Minuten verdichtet, um den in diesem Zeitfenster immer grösser werdenden Andrang besser bewältigen zu können (Kapazitätssteigerung: 33%).

Ab Fahrplanwechsel soll das System mit der Doppelführung der Busse ab Bahnhof SBB nach der vollen und halben Stunde auch Montag bis Freitag zu den verkehrsstärksten Zeiten eingeführt werden. Die Vorläuferkurse werden nur beim Cargoterminal und am Flughafen (Niveau Départ) anhalten. Auf dem Rückweg vom EAP zum Bahnhof SBB wird gleichzeitig der 6 Minuten-Takt eingeführt. Es werden demnach in beide Richtungen neu zehn

statt acht Fahrten/Stunde angeboten werden, was die Kapazität zu den Hauptverkehrszeiten um 25% erhöht.

Im Rahmen der Erneuerung der BVB-Busflotte werden zusätzliche Fahrzeuge mit Gepäckablage beschafft, so dass spätestens ab Mitte 2016 im Regelfall auf der Linie 50 nur noch Fahrzeuge mit Gepäckablage unterwegs sein werden.

Kurzfristig sollten diese Angebotsausbauten genügen, um den Verkehr in der geforderten Qualität anbieten zu können.

Bezüglich der mittel- und langfristigen Weiterentwicklung der ÖV-Anbindung des EAP werden verschiedene Optionen geprüft, so etwa eine Auftrennung in zwei Linien mit verschiedenen Funktionen und/oder verschiedenen Endzielen. Mit der entsprechenden Umsetzung könnte in zwei bis drei Jahren begonnen werden.

Frage 2.b:

Ja, der Regierungsrat hält die beschriebenen Massnahmen für geeignet, die besagten Unzulänglichkeiten zu beheben.

Frage 3.a:

Die betriebliche Sozialberatung erfolgt durch Sozialarbeiter/-innen und unterstützt BVB-Mitarbeitende bei persönlichen Problemen wie Suchtproblemen, familiären Schwierigkeiten, Konflikten am Arbeitsplatz, Budgetberatung u.v.a.m. Die Inanspruchnahme dieser Dienstleistung ist über das Jahr verteilt nicht konstant und kann durch einen externen Anbieter zeitgerecht abgedeckt werden. Als professioneller Anbieter kann der externe Partner die BVB-Mitarbeitenden bestmöglich unterstützen.

Die BVB haben schon mit einem externen Anbieter zusammengearbeitet (über zehn Jahre), als das kantonale Kompetenzzentrum noch nicht bestand. Die Möglichkeit einer Zusammenarbeit wurde vorgängig zur Ausschreibung geprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass der Kanton aktuell nicht über die nötigen Kapazitäten verfügt, den Bedarf der BVB abzudecken (70%-Pensum). Im Rahmen der Ausschreibung stand es auch den kantonalen Kompetenzzentrum frei, sich zu beteiligen.

Beim Betrag von 9'800 Franken handelt es sich nicht um einen einmaligen, sondern um den monatlichen Betrag für ein 70%-Pensum. Der Zeitraum der ausgeschriebenen Leistungen umfasste vier Jahre (zwei Jahre plus Option für zwei weitere Jahre), was einen Gesamtbetrag von 470'400 Franken ergibt und nach einer Ausschreibung verlangt. Bei den erwähnten 190 Franken handelt es sich um den Stundenansatz für weitere Dienstleistungen (z.B. Leiten von Seminaren), die nicht im Grundangebot enthalten sind und nicht regelmässig anfallen.

Frage 3.b:

Der Begriff Werbetechnik umfasst u.a. die Produktion und Montage von Werbeformaten auf und in den Fahrzeugen der BVB. Die Anbieter von Werbetechnik produzieren die Folienprodukte und montieren diese in deren Fahrzeugdepots. Die BVB verfügt nicht über die nötigen technischen Einrichtungen für diese Produktion und Montage. Die angesprochene Abteilung Werbung der BVB ist für die Akquisition von Werbekunden und administrative Abwicklung von Werbeaufträgen zuständig. Sie erteilt Aufträge an die Werbetechnikanbieter und verrechnet diese den Werbekunden zu Fixpreisen zuzüglich zur eigentlichen Werbeleistung.

Frage 3.c:

Kaufmännische und betriebswirtschaftliche Projektunterstützung und Beratung

Die Ausschreibung erfolgt in dieser Form erstmalig. Bislang wurden vergleichbare Beratungsleistungen unterschiedlich, je nach den sich stellenden spezifischen Anforderungen beschafft.

Es handelt sich um eine Ausschreibung, bei der in verschiedenen Losen unterschiedliche Disziplinen und Beratungskompetenzen über einen Zeitraum von vier Jahren angefordert werden und entsprechend auch verschiedene Mandate erteilt werden sollen. Bei der durch die vom Verwaltungsrat der BVB veranlassten Überprüfung der Vergabepaxis im Jahr 2014 wurde ein Teil der Vergaben für diese Dienstleistungen beanstandet. Mit dem gewählten Vorgehen erfüllt die BVB das Submissionsgesetz vollumfänglich. Die Zusammenfassung von ähnlichen Beratungsleistungen bietet dem Unternehmen auch wirtschaftlich Vorteile, in dem die wiederholte Einarbeitung von neuen Beratern vermieden wird. Das Verfahren führt zu positiven Skaleneffekte und damit einer insgesamt günstigeren Beschaffung von Beratungsleistungen.

Personalvermittlung und Personaldienstleistung

Die BVB hat immer schon fallweise einzelne Aufträge zur Personalrekrutierung extern vergeben. Die BVB-Personalabteilung bewältigte und bewältigt auch in Zukunft den Grossteil der Rekrutierung selbst.

Die Ausschreibung eines Rahmenvertrags in der vorliegenden Form ist neu. Die bisherige Praxis der Vergabe auf Einzelmandatsbasis wurde von der bereits oben erwähnten Revision moniert, weshalb die BVB auch bei den Personaldienstleistungen einen Rahmenvertrag ausschreibt. Im Fokus stehen primär die Besetzung spezifischer, schwierig zu rekrutierender Funktionen z.B. im oberen Management oder bei ausgeprägten Fachfunktionen, bei denen die BVB auf externes Knowhow und auf Expertenwissen angewiesen ist. Zudem enthält die Ausschreibung ein Los Assessment-Leistungen. Diese hat die BVB bei Bedarf immer extern vergeben, da dies intern von der BVB-Personalabteilung nicht abgedeckt werden kann.

Frage 3.d:

Die BVB hat auch in der Vergangenheit technisch-handwerkliche Leistungen auf dem freien Markt bezogen. Diese Leistungen wurden stets unter Wettbewerbsbedingungen vergeben (wirtschaftlich günstigstes Angebot). Die BVB ist laufend daran, ihre interne Leistung auf deren Wirtschaftlichkeit zu prüfen. In Fällen von Spitzenleistungen oder Leistungen ausserhalb der Kernkompetenzen der BVB werden vermehrt Dritte angefragt.

Zur Einhaltung des Submissionsgesetzes aber auch für die betriebliche Flexibilität werden entsprechend Rahmenverträge ausgeschrieben.

Frage 4.a:

Laut Auskunft der BVB entbehrt das genannte Gerücht jeglicher Grundlage. Das verwendete Schienenmaterial entspreche vollauf dem Stand der Technik sowie dem Einsatzzweck. Die Lebensdauer einer Schiene hängt von verschiedenen Faktoren wie der verwendeten Legierung, dem Rollmaterial, der Fahrtdichte aber auch dem angestrebten Fahrkomfort ab. Die BVB ist bestrebt, die verschiedenen Faktoren optimal aufeinander abzustimmen.

Frage 4.b:

Ja, die Arbeiten im Bereich der Haltestelle „Zum Park“ erfolgten in Verantwortung der BVB. Nachdem die „Kletterweiche“ ausgebaut war, mussten die beiden neu verlegten Gleise im Bereich der ehemalige Haltestelle „Zum Park“, noch um ca. 10 cm angehoben werden. Diese Arbeiten konnten erst im Februar 2015 ausgeführt werden. Während einiger Tage waren die angehobenen Gleise infolge eines Versäumnisses der ausführenden Unternehmung nicht ausreichend eingeschottert. Dieser ungünstige Bauzustand hatte zur Folge, dass steigende Temperaturen eine Verwerfung im Gleis Fahrtrichtung Pratteln bewirken konnten. Die Verwerfung steht in keinerlei Zusammenhang mit der Qualität der verbauten Schienen.

Die zusätzliche Einschotterung wie auch die Korrektur der Verwerfung sind in der Zwischenzeit als Garantieleistung zulasten der ausführenden Unternehmung erfolgt. Noch ausstehend ist die nochmalige Neutralisierung der Gleise.

Frage 4.c:

Die Regierung verfügt nicht über das nötige Fachwissen, um die Schienenqualität zu beurteilen. Sie kann aber den diesbezüglichen Ausführungen der BVB folgen, wonach die vorübergehend festgestellten Mängel bei der Haltestelle „Zum Park“ in keinem Zusammenhang mit der Schienenqualität stehen.

Frage 5.a:

Die Halteketten bei der Haltestelle Kirschgarten wurden bereits an der definitiven Lage und entsprechend den neuen Normen behindertengerecht ausgeführt. Die alten Trams können diese Haltestellen jedoch nicht bedienen. Für die Übergangszeit bis 2017, bis auf den Linien 1 und 2 durch die Elisabethenstrasse Niederflurtrams verkehren, musste deshalb ein Provisorium eingerichtet werden. Die provisorischen Anbauten ermöglichen bzw. erleichtern den direkt Ein- und Ausstieg der Fahrgäste.

Frage 5.b:

Die teilweise Überdeckung der Einlaufschächte reduziert die Kapazität der Strassenentwässerung bei Regen nur geringfügig. Nachteilig ist die Überdeckung hauptsächlich für den Unterhalt. Da die Schächte jedoch neu sind und dadurch noch nicht so unterhaltsintensiv, ist das zeitlich begrenzte Provisorium akzeptabel.

Frage 6.a:

Der Probetrieb des WLAN ergab ein ungünstiges Aufwand-Nutzen-Verhältnis. Dass die BVB von einer Umsetzung Abstand genommen hat, erachtet der Regierungsrat daher als richtig.


Frage 6.b:

Die BVB arbeitet bereits in diversen Projekten mit der BLT zusammen und wird dies auch in Zukunft tun.

Frage 6.c:

Die BVB und BLT arbeiten bereits kooperativ mit Ziel- und Kostenorientierung und vor allem im Hinblick auf den gemeinsamen Kundennutzen zusammen, was die Regierung unterstützt.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin