



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Geschäftsprüfungskommission (GPK)

05.8296.01

Bericht der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates

zum „Combino-Grounding“ vom 12. März 2004

vom 10. Juni 2005 / 058296

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am
17. Juni 2005.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	3
2.	Ausgangslage.....	3
3.	Arbeitsweise der GPK-Subkommission	4
4.	Auftreten von Schäden, Informationsverhalten und Schadensmanagement der BVB...	5
5.	Kurzer Abriss der Entwicklung der Strassenbahn in Europa ab 1980 bis zu den letzten Beschaffungen in Basel	6
6.	Beschaffungsvorlage	7
6.1	Präqualifikation	8
6.2	Ausschreibung.....	9
6.3	Ratschlag 8874.....	9
7.	Die Rolle von Siemens.....	11
8.	Kritische Stimmen, die bereits vor der Beschaffungsvorlage laut wurden	13
9.	Beschaffung einer Unterflur-Radsatz-Bearbeitungsmaschine für die BVB (Ratschlag 9231 vom 1. April 2003).....	14
10.	Werkvertrag.....	14
11.	LCC-Vertrag (Life Cycle Cost / Lebenszykluskostenvertrag)	15
12.	Sanierungs-Vereinbarung	15
13.	Schadenersatz – Entstandener finanzieller Schaden für Basel.....	16
14.	Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	16
15.	Empfehlungen	18
16.	Anträge an den Grossen Rat	18

1. Einleitung

1990/91 beschafften die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) die Gelenkmotorwagen Be 4/6. In den neunziger Jahren wurde der Ruf nach kundenfreundlicheren Fahrzeugen mit Niederflureinstiegen laut. In der Folge wurden Motorfahrzeuge und Anhänger mit den heute in Basel bestens bekannten „Sänften“ ausgerüstet. Am 11. November 1998 beschloss der Grosse Rat (Ratschlag 8864) auf Antrag des Regierungsrates mit grosser Mehrheit, 28 Niederflur-Tramzüge des Typs „Combino“ der Firma Siemens für die BVB anzuschaffen. Im Januar 1999 wurden durch die BVB die entsprechenden Verträge mit Siemens Schweiz als Vertragspartner unterzeichnet. Alle 28 Combinos wurden nach Vorgabe des Vertrags von den BVB übernommen. Die Auslieferung des letzten Combinos erfolgte im März 2002 (Abnahme durch die BVB Mai 2002). Nach anfänglicher Begeisterung bei Behörden und Fahrgästen begannen im weiteren Verlauf des Jahres 2002 verschiedentlich kritische Informationen zu den Combinos zu kursieren.

2. Ausgangslage

In Medienberichten wurde im Verlauf der zweiten Hälfte 2003 auf verschiedene ernsthafte Probleme mit den Combinos hingewiesen. So wurde bekannt, dass im Oktober/ November 2003 während mehreren Nächten ein Messteam der Firma Siemens in Basel aktiv war. Nach der Stilllegung der gesamten Combino-Flotte („Grounding“) vom 12. März 2004, anlässlich der Grossratsdebatte vom 12. Mai 2004 zum Antrag Kurt Bachmann betreffend Einsetzung einer PUK (parlamentarische Untersuchungskommission), informierte der Präsident der Geschäftsprüfungskommission (GPK), dass sich die Kommission des Combino-Themas annehmen werde. Dies wurde möglich, nachdem der Antrag Kurt Bachmann vom Grossen Rat abgelehnt wurde. Bereits vorgängig am 5. Mai 2004 bildete die GPK eine Subkommission in Absprache mit der Finanzkommission, die eines ihrer Mitglieder delegierte. Die Subkommission (im Folgenden GPK-Subkommission genannt) bestand aus:

- Urs Müller, GPK, Präsident
- Irène Fischer-Burri, GPK
- Markus Benz, GPK
- Urs Schweizer, GPK
- Alex Weil, GPK
- Roland Herzig, FiKom

Seit Beginn der Legislaturperiode 2005-2008 besteht die GPK-Subkommission aus:

- Urs Müller, GPK, Präsident
- Irène Fischer-Burri, GPK
- Markus Benz, GPK
- Martin Hug, GPK
- Urs Schweizer, FiKom

3. Arbeitsweise der GPK-Subkommission

Die GPK-Subkommission hat sich in verschiedenen Hearings von folgenden Experten und Verantwortlichen informieren lassen:

- Dr. Ralph Lewin, Regierungsrat WSD
- Urs Hanselmann, Direktor BVB
- Reto Wagner, Technischer Verantwortlicher BVB für die Combinos
- Dr. Ulrich Hindenlang, Leinfelden-Echterdingen BRD, Ingenieur, externer Experte der BVB
- Dr. Piera Beretta, Advokatin, Büro Vischer, vertritt die BVB in den Verhandlungen mit Siemens
- Prof. Christian Brückner, Advokat, Büro Vischer, juristischer Berater für die Strategie der Verhandlungen mit Siemens
- Ulrich Ritter, Zürich, Verantwortlicher Siemens Schweiz
- Dieter Doege, Hamburg/Potsdam, Nahverkehrsexperte, beigezogener Berater der GPK-Subkommission

Grundlage für die Beratungen in der GPK-Subkommission waren verschiedene Hearings und Einzelgespräche. Mit den Verantwortlichen der BVB und deren Beratern traf sich die GPK-Subkommission mehrfach:

17. Juni 2004, Depot Wiesenplatz und Fahrt in einem Combino mit:

- Dr. Ralph Lewin, Regierungsrat WSD
- Urs Hanselmann, Direktor BVB
- Reto Wagner, Technischer Verantwortlicher BVB für die Combinos
- Dr. Ulrich Hindenlang, Leinfelden-Echterdingen BRD, Ingenieur, externer Experte der BVB
- Ulrich Ritter, Zürich, Verantwortlicher Siemens Schweiz, teilweise für ein Referat
- Dieter Doege, Hamburg/Potsdam, Nahverkehrsexperte, beigezogener Berater der GPK-Subkommission

20. August 2004 im Rathaus mit:

- Dr. Ralph Lewin, Regierungsrat WSD
- Urs Hanselmann, Direktor BVB
- Dr. Piera Beretta, Advokatin, Büro Vischer, vertritt die BVB in den Verhandlungen mit Siemens
- Prof. Christian Brückner, Advokat, Büro Vischer, juristischer Berater für die Strategie der Verhandlungen mit Siemens

29. November 2004 im Rathaus mit:

- Dr. Ulrich Hindenlang, Leinfelden-Echterdingen BRD, Ingenieur, Externer Experte der BVB

29. November 2004 im Rathaus mit:

- Dr. Piera Beretta, Advokatin, Büro Vischer, vertritt die BVB in den Verhandlungen mit Siemens

Auf Grund der aktuellen Sanierungsverhandlungen mit Siemens verschob sich die Berichterstattung an das Parlament auf Juni 2005, um diese Verhandlungen nicht zu gefährden. Am 19. Mai 2005 informierten Regierungsrat Ralph Lewin und Direktor Urs Hanselmann die GPK über das Verhandlungsergebnis. Urs Hanselmann stand im Anschluss daran der GPK-Subkommission für weitere Fragen zur Verfügung. Schliesslich haben Regierung, BVB und Siemens am 1. Juni 2005 über die geplanten Sanierungsmassnahmen, welche bis 31. März 2007 abgeschlossen sein sollen, die Medien informiert.

4. Auftreten von Schäden, Informationsverhalten und Schadensmanagement der BVB

Wie bereits erwähnt, traten im Verlauf des Jahres 2003 erste erhebliche Probleme mit den neuen Combinos auf. Vom 30. Oktober 2003 an fuhr während mehrerer Nächte ein zum Messtram umfunktionierter Combino mit Technikern von Siemens auf dem Basler Schienennetz, ohne dass die BVB über die Gründe dafür informiert. Aufgrund von Medienberichten erhielt die breite Öffentlichkeit erstmals Kenntnis von Problemen mit den Combinos.

Am 17. Dezember 2003 wurden in Frankfurt, anlässlich einer gemeinsamen Sitzung von Verkehrsbetrieben mit Combinos (mit Einschluss der BVB), der TAB (Technische Aufsichtsbehörde) Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg und von Siemens die aufgetretenen Probleme besprochen. Der GPK-Subkommission liegt eine Aktennotiz dieser Sitzung vor. Darin werden die Probleme, die dann zum „Grounding“ am 12. März 2004 führten, bereits aufgelistet.

An der oben erwähnten Sitzung vom 17. Dezember 2003 informierten Fachleute von Siemens und der von Siemens engagierte externe Experte Dr. Hachmann über erhebliche Schäden an den Wagenkästen. In der Aktennotiz über diese Sitzung werden die Risse in den Wagenkästen in Klammern als Basler Probleme bezeichnet. Anderen Orts sind Risse in den Schwenkkonsolen aufgetreten, welche als schwerwiegend beschrieben wurden. Die Wahrscheinlichkeit, dass die Risse an allen Trams auftreten, wurde als gross eingeschätzt. Wenn die neu vorgegebenen Wartungsintervalle eingehalten würden, bestehe keine Gefahr für Fahrgäste, hiess es weiter. Problemlösungen waren noch nicht in Sicht. Vertreter der Aufsichtsbehörden (TAB) liessen offen, ob Betriebsbewilligungen künftig erteilt würden. Bereits damals war die Rede von einer umfassenden Sanierung. Der Zeitbedarf wurde mit mindestens zwei Jahren angegeben.

Der Grosse Rat und die Medien wurden nicht informiert.

Siemens versprach, mit zusätzlichen Tests in Prag Problemlösungen zu suchen. Die Resultate dieser Tests führten zur Stilllegung der gesamten Flotte am 12. März 2004. Eine erste Information der Öffentlichkeit durch die BVB über technische Probleme erfolgte am 5. Februar 2004. Allerdings wurden weder die Tests in Prag noch die neuen Risse erwähnt.

„Grounding“ vom 12. März 2004

Am Freitag, 12. März 2004 um 13.10 Uhr erhielten die BVB die Mitteilung der Firma Siemens, die Combinos seien am kommenden Tag aus dem Verkehr zu ziehen. Als Grund legte Siemens in einem Schreiben an die Verkehrsbetriebe folgendes Schadensbild dar: „In den Verbindungen der Tür- und Fenstersäulen zum Dachgurt sind Risse und Ausbrüche am Flankenkopf der Alugrip-Kanäle festgestellt worden“ und weiter „Mit diesem Schadensbild ist die Sicherheit des Betriebs des Fahrzeug nicht mehr in allen Fahrsituationen [...] gegeben.“ 28 Fahrzeuge waren auf einen Schlag nicht mehr verfügbar. Diesmal war die Information vorbildlich.

Im Zusammenhang mit dem „Grounding“ gilt es die Leistung der Verantwortlichen der BVB und besonders auch des Personals in den Depots zu würdigen. Kompositionen mussten neu zusammengestellt und die ganze Flotte auf dem Schienennetz der Depots völlig neu angeordnet werden.

Nach und nach wurden die Combinos – die ersten fünf am 19. April 2004 – wieder in Betrieb genommen. Dank Röntgenkontrollen konnten nun die Schäden überwacht werden, ohne dass für Fahrgäste ein erhöhtes Risiko bestand.

Nach wie vor distanzierten sich die BVB von Kritikern des Combinos, insbesondere von dem von der GPK-Subkommission beigezogenen Dieter Doege. Dieses Verhalten kann die GPK-Subkommission nicht nachvollziehen, erwiesen sich doch dessen Informationen für die GPK-Subkommission als nützlich und richtig.

Im Dezember 2004 traten an den Basler Combinos an anderen Stellen erneut Risse auf. Diese wurden dank den intensiven Kontrollen entdeckt, welche die BVB von Siemens verlangt hatten. In der Folge mussten zwei Combinos vorübergehend wieder aus dem Verkehr gezogen werden. Ein Artikel in der Basler Zeitung und nicht etwa die BVB machte diesen Sachverhalt der Öffentlichkeit erneut bekannt.

Die GPK-Subkommission stellt fest, dass die Informationsarbeit der BVB vor dem „Grounding“ und nach dem Auftreten erneuter Risse im Dezember 2004 nicht genügte.

5. Kurzer Abriss der Entwicklung der Strassenbahn in Europa ab 1980 bis zu den letzten Beschaffungen in Basel

Nach einer langen Zeit ohne innovative Lösungen und mit einem erheblichen Abbau der Netze kam es in den achtziger Jahren zu einer Renaissance der Strassenbahn. Dazu beigetragen haben die Umwälzungen in Osteuropa (Nachholbedarf) und ein erstarktes Bewusstsein zugunsten des öffentlichen Verkehrs in Westeuropa. Dies verursachte einen Innovationsschub in Richtung Niederflurtechnik. Die Niederflurtechnik beschleunigt unter anderem den Fahrgastfluss beim Ein- und Aussteigen. Die dadurch zu erreichenden kürzeren Fahrzeiten senken die Betriebskosten. Dass dabei für Behinderte, Betagte, Personen mit Kinderwagen etc. eine bedeutende Komfortsteigerung entsteht, ist ein positiver Nebeneffekt.

Bei der Niederflurtechnik sind grundsätzlich zwei Entwicklungsrichtungen zu unterscheiden. Bei der ersten wird eine Vergrösserung des Niederflurbereichs auf 60 – 70 % der Fahrzeug-

länge angestrebt. Diese Technik erlaubt es im Wesentlichen, mit den bekannten und bewährten Fahrdrehgestellen zu operieren.

Die zweite Entwicklungsrichtung verfolgt das Ziel einer hundertprozentigen Ausführung als Niederflurfahrzeug mit neu entwickelten Fahrgestellen. Diese Lösung wurde für Basel gewählt.

VÖV-Niederflurstrassenbahnwagen

Verschiedene Strassenbahnunternehmen in der Bundesrepublik Deutschland (BRD) schlossen sich als VÖV (Vereinigung Öffentlicher Verkehrsbetriebe) zur Entwicklung von Niederflurtrams zusammen. Die Finanzierung erfolgte im Wesentlichen durch das Bundesministerium für Forschung und Technologie der BRD. Drei Prototypen wurden zu Beginn der neunziger Jahre in Zusammenarbeit mit verschiedenen Firmen aus der Elektro- (u.a. Siemens) und Waggonbauindustrie (u.a. Düwag) gebaut. Beteiligt war auch Alusingen (später Alusuisse). Eines der Modelle wurde teilweise mit geschraubten Aluelementen gefertigt. Allen drei Modellen war nicht der erhoffte Erfolg beschieden, und sie wurden bald von der Schiene genommen. Zwar flossen manche Detailentwicklungen in spätere Modelle ein, aber eine aktuelle umfassende Auswertung der aus öffentlichen Mitteln finanzierten Prototypen fand nicht statt. Erst im Jahre 2000 sind in einer Publikation (Herausgeber: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Düsseldorf) einige kritische Aspekte zusammengefasst:

- Prinzipiell sei im Fall einer 100% Niederflurigkeit der beschränkte Raum unter dem Fussboden hinderlich für die Ausbildung hochwertiger Federungssysteme, womit der Fahrkomfort eingeengt werde.
- Bei vielen Niederflurfahrzeugen habe das ungefederte Gewicht zugenommen. Dadurch seien die Gleisbeanspruchungen und Verschleisserscheinungen an Rad und Schiene tendenziell angestiegen.
- Beide zuvor genannten Aspekte hätten negative Auswirkungen auf die Geräuschdämmung.
- Die Anordnung der Geräte auf dem Dach stelle ein erhebliches Gewicht dar, was wiederum erhebliche konstruktive Auswirkungen nach sich ziehe. Zum letztgenannten Thema hatte es bereits 1988 in einem Beitrag im „Strassenbahnmagazin“ geheissen: „Wegen der nunmehr (bei der Niederflurtechnik) hoch über dem Rahmen angreifenden Kräfte erhöhen sich die Biegebeanspruchungen aller Eckpfosten erheblich, was deren Verstärkung verlangt.“

Damit zeichnete sich ab, was später Tatsache wurde, nämlich dass die neue Konstruktion der Radachsen und deren direkte Verbindung mit den Wagenkästen grosse Probleme aufwerfen.

6. Beschaffungsvorlage

1998 bestand für die BVB Ersatzbedarf an Rollmaterial. Deshalb waren dafür in den Jahren 1994 – 1998 im Investitionsprogramm 276 Mio. Franken vorgesehen. Durch die Ausdehnung

des 6-Minuten-Takts auf den 7 ½ -Minuten-Takt tagsüber und den Einbau von „Sänften“ in die 1990/91 angeschafften Be 4/6 (genannt „Guggummere“) und in diverse Anhänger reduzierte sich der Bedarf an neuem Rollmaterial. Mit rund 100 Mio. Franken ist die Beschaffungsvorlage denn auch wesentlich günstiger ausgefallen, als im Investitionsprogramm vorgesehen.

Die Evaluation erfolgte in zwei Phasen, Präqualifikation und eigentliche Ausschreibung. Die Schwerpunkte der Evaluation lagen bei Kosten, Wartung, Fahrkomfort, Elektronik, Design und Klimatisierung. Die im vorhergehenden Abschnitt beschriebenen Problemfelder spielten keine oder nur eine untergeordnete Rolle.

Der Verwaltungsrat der BVB entschied sich in seiner Sitzung vom 22. Juni 1998, den Zuschlag für 28 Combinos an die Firma Siemens zu erteilen. Der Regierungsrat schloss sich diesem Vorschlag an und stellte den Ratschlag 8864 dem Grossen Rat am 16. Oktober 1998 zu. Dieser stimmte dem Kauf von 28 Niederflurtrams des Typs Combino an der Sitzung vom 11. November 1998 klar zu.

Das Submissionsverfahren erfolgte, wie erwähnt, in zwei Phasen: der Präqualifikation und der eigentlichen Ausschreibung. Allen Anbietern war durch die Ausschreibung bekannt, dass schon damals das erste Angebot auch das letzte ist (wie heute Submissionsgesetz vorgesehen). Nachbesserungen der Offerten waren nicht möglich. Die GPK-Subkommission kann auf Grund ihres Wissensstandes bestätigen, dass das Verfahren korrekt durchgeführt worden ist.

6.1 Präqualifikation

Neun Firmen beteiligten sich an der Präqualifikation. Die verlangten Richtofferten konnten sowohl 70 % als auch 100 % Niederflur beinhalten. Die Anbieter sollten als Generalunternehmer auftreten, damit die BVB sich bei Schwierigkeiten auf nur einen Ansprechpartner beziehen konnten. Acht Angebote von Generalunternehmern, davon sechs mit 100% Niederflur und zwei mit 70% Niederflur, wurden in der Präqualifikation geprüft. Der neunte Anbieter konnte dem Kriterium des Generalunternehmers nicht genügen, da er nur für die elektrische Ausrüstung offerierte.

Die beiden Anbieter von 70% Niederflurtrams wurden zur eigentlichen Ausschreibung nicht mehr zugelassen mit dem offenbar rein ökonomischen Motiv, dass ihre Richtofferten nicht günstiger als die 100% Niederflurangebote seien.

In den der GPK-Subkommission zur Verfügung stehenden Unterlagen ist dagegen keine Abwägung allfälliger technischer Vorteile von 70 % Niederflur gegenüber 100 % Niederflur enthalten.

Die GPK-Subkommission weist nochmals darauf hin, dass bereits zu jenem Zeitpunkt kritische Berichte zur 100% Niederflurtechnik publiziert waren. Wie die BVB bestätigen, waren ihnen diese Publikationen teils nicht bekannt, teils wurden sie als unbedeutend angesehen.

6.2 Ausschreibung

Zwischen Präqualifikation und eigentlicher Ausschreibung kam es zu weiteren Umstrukturierungen/Fusionen in der Industrie, so dass nach dem Wegfall der beiden 70 % Niederflurangebote nur noch vier Firmen als Generalunternehmer offerieren konnten. Diese vier Anbieter wurden in der Ausschreibung berücksichtigt. Nebst Siemens mit dem Combino bewarben sich Adtranz mit dem Cobra, Bombardier Wien mit dem Cityrunner und Vevey Technologies SA mit dem Urbos. Die Umstrukturierungen in der Branche hatten zur Folge, dass Ende 1999 die vier verschiedenen Trams nur noch von zwei Anbietern, nämlich Siemens und Bombardier, stammten. Die verschärfte Wettbewerbssituation führte dazu, dass die Produkte vorübergehend relativ günstig offeriert wurden.

Die Offerte für den Combino war in zwei Bereichen deutlich besser als diejenige des einzigen verbliebenen Konkurrenten Bombardier, nämlich bezüglich Kaufpreis und Wartungskosten.

6.3 Ratschlag 8874

Der Ratschlag ist aus Sicht der GPK-Subkommission geprägt von einer euphorischen Stimmung zugunsten eines Niederflurtrams, welches im Fall des Combinos bereits als Mustertram in Basel verkehrte.

Die 100 % Niederflurtechnik und im Besonderen der Combino wurden im Ratschlag als ausgereift dargestellt. Keines der angebotenen Fahrzeuge war jedoch zum Zeitpunkt der Evaluierung im regulären Einsatz. Ebenso wird die Überzeugung ausgedrückt, es müsse vor allem aus Sicht der Behindertenfreundlichkeit unbedingt 100 % Niederflur sein. Folgende Zitate aus dem Ratschlag unterstützen diese Aussage:

Ratschlag
Seite 4:

„Eine unabdingbare Voraussetzung für neu zu beschaffendes Rollmaterial ist gegenwärtig die Niederflurtechnik. Sie erlaubt insbesondere Behinderten, älteren Menschen sowie Müttern und Vätern einen leichten und bequemen Eingang.“

Seite 8:

„Die Technik mit 100 % Niederflur darf mittlerweile beim Tram als ausgereift gelten; sie ist am Markt erhältlich und braucht nicht speziell entwickelt zu werden.“

„In absehbarer Zeit sind keine Technologiesprünge bei der Niederflurtechnik zu erwarten. Die Zeit der Entwicklung dieser Technik darf als abgeschlossen bezeichnet werden.“

Seite 10:

„100 % Niederflur: Zur Diskussion stand bei der Evaluation auch die Frage, ob das neue BVB-Tram einen Niederfluranteil von 100 % oder allenfalls nur von 70 % aufweisen soll. Die Variante mit 70 % wäre vor allem dann in Frage gekommen, wenn dadurch im Vergleich zu 100 % ein Preisvorteil resultiert hätte. Entsprechende Nachfragen bei den Anbietern haben aber ergeben, dass dies nicht der Fall ist und dass Trams mit 100 % Niederflur heute auf dem Markt zum Standard gehören.“

Seite 11:

„Fahrzeug „ab Stange“: *Den BVB ist es ein grosses Anliegen, dass es sich bei ihrem Tram der Zukunft nicht um eine Spezialentwicklung für Basel handelt, sondern um ein Produkt, das gewissermassen „ab Stange“ erhältlich ist. Ein Tram „ab Stange“ ist in der Regel nicht nur kostengünstiger in der Anschaffung, sondern auch in der Wartung, im Unterhalt sowie in der Beschaffung von Ersatzteilen.“*

Die neue Niederflurtechnik ohne separate Fahrdrehgestelle wurde im ganzen Verfahren also als nicht problematisch eingeschätzt. Schwerpunkt der technischen Diskussion war vielmehr die vollelektronische Antriebstechnik. Aus Sicht der GPK-Subkommission ist die Charakterisierung des Combinos als Fahrzeug, das „unter Verwendung bewährter und robuster Technik“ gebaut wurde, falsch (Siemens Webung 1998). Der von den BVB beigezogene technische Experte Dr. Ulrich Hindenlang bestätigte gegenüber der GPK-Subkommission, dass damals „kein Tram ab Stange“ gekauft wurde, und: „Beim Combino gab es bislang nur einen Prototypen und heute befindet man sich in der Konsolidierungsphase.“ (Protokoll des Hearings vom 17. Juni 2004.) Dr. Ulrich Hindenlang und Dieter Doege benannten drei Schwachpunkte, welche von Anfang an bekannt waren:

- Das Schwenk-Wank-Problem
- Die Verbindungstechnologie mit „Alugrip“
- Das Fahrwerk

Das Schwenk-Wank-Problem

Das Schwenk-Wanklager ist eine Massnahme zur Reduktion von Verwindungslasten in den Wagenkästen. Durch unterschiedliches Zusammenhängen der verschiedenen Module wurde in diversen Versuchen getestet, wie die Wagenkästen entlastet werden könnten, ohne dass die Trams stark schaukeln.

Die Verbindungstechnologie mit „Alugrip“

Statt der Schweissttechnik wurde die kostengünstigere „Alugrip“-Schraubtechnik angewandt. Das Schweißen von Aluminium erfordert hochqualifizierte Fachleute. Schrauben hingegen können Maschinen oder angelernte Arbeitskräfte. An den geschraubten Stellen im oberen Teil der Wagenkästen entstanden die Risse, welche letztlich zum „Grounding“ vom 12. März 2004 führten.

Das Fahrwerk

Konventionelle Fahrgestelle sind separate Drehgestelle, welche unterhalb des Wagenkastens mit demselben verbunden werden. Bei den 100% Niederflurtrams müssen alle Radachsen direkt an die Wagenkästen montiert werden, da zufolge Absenkung der Wagenkästen auf der ganzen Länge kein Platz für Drehgestelle ist. Die Übertragung von Kräften ist bei einem selbständigen, unterhalb des Wagenkastens angebrachten Drehgestell viel niedriger. Wenn die Radachsen direkt an den Wagenkasten montiert werden, erhöht sich die Übertragung von Kräften erheblich. Wenn diese Wagenkästen dann noch direkt miteinander verbunden sind wie beim Combino, sind die Belastungen auf der ganzen Zuglänge viel höher als bei konventionellen Strassenbahnen. Diese Technik war neu, und es gab von den zuständigen Aufsichtsstellen („TAB, Technische Aufsichtsbehörde“ für Deutschland, „BAV Bundesamt für Verkehr“; für die Schweiz) keine Normvorgaben. Siemens wandte die bishe-

rige für den konventionellen Trambau geltende Norm VDV 152 an; dies, obwohl hätte bekannt sein müssen, dass die Belastung durch Übertragung von Kräften viel höher ist. Die VDV Norm 152 ist wie folgt zu erklären:

- Der Verkehrsverband Deutscher Verkehrsbetriebe (VDV) gibt Normen zum Bau und Betrieb von Strassenbahnen heraus. Die VDV Norm 152 (September 1992) enthält „Empfehlungen für die Festigkeitsauslegung von Personenfahrzeugen nach BOStrab“ (Verordnung über den Bau und Betrieb der Strassenbahnen).

Anwendungsbereich und Zweck

- „Diese Empfehlungen gelten für alle Personenfahrzeuge der konventionellen Rad/Schiene-Technik, welche der Verordnung über den Bau und Betrieb der Strassenbahnen (BOStrab) unterliegen.“ Es folgen über 100 Seiten detaillierte Empfehlungen.

Es gelang Siemens offenbar, gegenüber allen Verantwortlichen in den Aufsichtsbehörden der BRD, aber auch gegenüber den Fachleuten in den zuständigen Verkehrsbetrieben, die problematische Anwendung der Norm VDV 152 nicht zu thematisieren und den Combino als konventionelles Produkt darzustellen. Diese unzutreffende Norm wurde auch in die Ausschreibung der BVB übernommen. Für die 100% Niederflurtechnik existierte indessen keine eigene Norm, was diesen Fehler aus Sicht der GPK-Subkommission wohl erklären, aber nicht rechtfertigen kann.

Schienenabnutzung

Der Abnutzung an den Schienen wurde kaum Beachtung geschenkt. Die BVB anerkennen heute, dass entgegen ihren ursprünglichen Annahmen die Abnutzung der Schienen durch die Combinos höher ist als bei konventionellen Trams. Dies hängt mit der Niederflurtechnik zusammen, bei der die Übertragung von Kräften und Schwingungen auch auf die Schienen viel grösser ist. Dass die kleineren Räder einer erhöhten Abnutzung ausgesetzt sind und daher die mit Siemens vereinbarten Wartungsintervalle nicht eingehalten werden können, wird in Kapitel 9 (Beschaffung einer Unterflur-Radsatz-Bearbeitungsmaschine für die BVB) beschrieben. Im Ratschlag fehlen Angaben zu diesen Problemfeldern.

7. Die Rolle von Siemens

Siemens trat in den neunziger Jahren im Bereich Nahverkehr offensiv auf dem Markt auf. Mit dem Kauf unter anderem der Firma Düwag erhielt Siemens Wissen über den Bau von Strassenbahnen, Siemens selbst war führend im Elektronik-Bereich. So lieferte Düwag das technische, Siemens das elektronische Know-how.

Heute kann gesagt werden, dass Siemens zum Zeitpunkt der Ausschreibung durch die BVB in der Entwicklung von Niederflurstrassenbahnen nicht weiter war als andere Anbieter. Kritiker, vor allem ehemalige Ingenieure von Düwag, verliessen Siemens. Siemens gelang es durch die rasche Fertigung eines fahrfähigen Niederflurmodells und dank der Anschaffung von Combinos durch die Potsdamer Verkehrsbetriebe (Vertragsabschluss 19. Dezember 1996, Zulassung in Brandenburg 1. Juli 1997, Erstbetrieb Oktober 1998), sich im internatio-

nen Wettbewerb zu positionieren und einen Wettbewerbsvorteil zu erlangen. Das Auftreten der Firma wirkte souverän und überzeugend. Für die GPK-Subkommission unerklärlich bleibt, wie es gelang, mit der für Niederflurtrams nicht zutreffenden Anwendung der VDV Norm 152 bei den Aufsichtsbehörden („TAB, Technische Aufsichtsbehörde“ für Deutschland, „BAV, Bundesamt für Verkehr“ für die Schweiz) durchzukommen. Beide Instanzen haben die Strassenbahnen abgenommen. Die konsequente Anwendung von Normen für die Konstruktion konventioneller Strassenbahnen auch auf diejenige der Niederflurmodelle erweckte den falschen Eindruck langjähriger Bewährtheit dieser Technik. Siemens etablierte damit ein ungenügend getestetes Modell auf dem Markt. Siemens war in der Zeit der ersten Schwierigkeiten mit den Combinos in Basel kein einfacher Partner. Die auftretenden Probleme wurden anfänglich weitgehend mit den Eigenheiten des Basler Schienennetzes (enge Kurvenradien) oder sogar mit der Fahrweise unserer Tramführerinnen und Tramführer begründet.

Erst ab Dezember 2003 zeigte sich Siemens kooperativer und anerkannte die grundsätzlichen Probleme. Die Gründe dafür liegen unter anderem an den in der Sitzung vom 17. Dezember 2003 festgehaltenen Problemen (Kapitel 4, S. 5). Völlig überraschend ordnete Siemens am 12. März 2004 die sofortige weltweite Stilllegung der gesamten Combinoflotte an. Die BVB haben diese Massnahme gegenüber der GPK-Subkommission bezüglich Fahrgast-sicherheit später als Überreaktion von Siemens bezeichnet.

Nach dem 12. März 2004 vergingen mehrere Monate, bis Siemens erste Ideen für eine Sanierung unterbreitete, und erst seit März 2005 liegt ein Konzept vor, welches als Basis für eine grundlegende Sanierung dienen kann.

Die alleinige Verantwortung von Siemens als Generalunternehmer für den Bau der Combinos hat Vor- und Nachteile:

Vorteile:

- Ein Vorteil ist, dass es sich der Weltkonzern nicht leisten kann, einfach aus dem Geschäft des Strassenbahnbaus auszusteigen.
- Die Finanzkraft des Konzerns erlaubt es, mehrere hundert Millionen Euro abzuschreiben. Ein kleineres Unternehmen hätte solche Probleme ohne Konkurs oder Verkauf nicht überstanden. Die Folgen wären für die BVB sowohl finanziell wie betrieblich gravierend gewesen.

Nachteile:

- Ein Grosskonzern weist wegen seiner ausgedehnten und komplexen Strukturen eine gewisse Reaktionsträgheit auf; die Zuweisung von Verantwortlichkeiten ist schwierig.
- Wie beim Verkauf der Trams war auch in der ersten Phase nach der Stilllegung der Combinoflotte statt technischer Abteilungen die Marketingabteilung tonangebend, welche es immer wieder schaffte, mit Lösungsvorschlägen die involvierten Verkehrsbetriebe und die Öffentlichkeit zu beruhigen.

8. Kritische Stimmen, die bereits vor der Beschaffungsvorlage laut wurden

Ab 1996 tauchten in Fachzeitschriften wie „Der Stadtverkehr – Fachzeitschrift für den öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Strasse“ und „Der Nahverkehr“ Aufsätze auf, welche sich kritisch mit der Niederflurtechnik auseinandersetzten. Diese kritischen Aufsätze waren Reaktionen auf den ersten Combino, welcher am 3. Juli 1996 in Düsseldorf von Siemens vorgestellt worden ist. Nebst dem von der GPK-Subkommission beigezogenen Experten Dieter Doege haben sich andere Experten, z.B. auch ehemalige Düwag-Konstrukteure und Siemens-Mitarbeiter zu Wort gemeldet.

In „Der Nahverkehr“ 12/96 finden sich unter anderem folgende Äusserungen zur Fahrwerk-konstruktion: „Der Combino-Prototyp erfordert insbesondere deshalb eine fahrdynamische Untersuchung, da er [...] mit einem neuartigen Triebfahrwerktyp ausgerüstet ist, der zwar aus bekannten und prinzipiell bewährten Komponenten besteht, dessen Spurführungsverhalten aber weitgehend unbekannt ist.“ Im selben Artikel wurden auch bereits die erheblichen Abweichungen zwischen Fahrtest per Computersimulation und dem Alltag auf einem rauen Strassenbahnnetz erwähnt. Zitat: „Es ist zu betonen, dass die berechneten Schwingkomforte nur so genau sind wie das Fahrzeugmodell und die Eingabedaten darin. Besonders das Gleis spielt dabei eine wesentliche Rolle. Es ist davon auszugehen, dass Messwerte zahlenmässig von den Rechenwerten abweichen, wenn die Qualität des Messgleises sich von der hier gewählten Gleisanlage unterscheidet.“

Dieter Doege schreibt 1997 in seiner Broschüre „Postdam, Combino auf Probefahrt, eine kritische Bestandsaufnahme“ zusammenfassend: „Glückstreffer, egal welchen Herstellers, wird es nicht geben, dazu ist die Materie Schienenfahrzeugbau viel zu komplex, zumal der fehlerfreie Lauf eines Schienenfahrzeuges ganz wesentlich von Art und Zustand der zu befahrenden Gleise abhängt. Kein Netz gleicht dem anderen und ausgerechnet die die Gleisunterschiede ausgleichenden Fahrzeugfahrgestelle mussten mit zunehmender Niederflurigkeit immer kleiner werden und die zum Ausgleich erforderlichen Federwege erst recht.“

Nach Aussage von Dieter Doege sollen die Fahrtests auf einem weitgehend aus Geraden bestehenden separaten Gleisnetz durchgeführt worden sein und ca. 30 000 km ausgemacht haben.

Die Verantwortlichen der BVB geben an, diese Informationen zum Zeitpunkt der Anschaffung nicht gehabt zu haben. Obwohl damals in ganz Europa geradezu eine (auch durch Siemens ausgelöste) Euphorie für die 100 % Niederflurtechnik herrschte und Kritiker als Nestbeschmutzer und inkompetent galten, stellt sich für die GPK-Subkommission die Frage, ob von den technisch Verantwortlichen nicht hätte erwartet werden können, sich auch kritisch mit dieser neuen Technik auseinanderzusetzen.

9. Beschaffung einer Unterflur-Radsatz-Bearbeitungsmaschine für die BVB (Ratschlag 9231 vom 1. April 2003)

Im Ratschlag 9231 führen die BVB unter anderem aus:

„Die sich seit Jahren bei anderen Verkehrsbetrieben abzeichnende Veränderung im Verschleissverhalten der Radreifen ist mit der Einführung der Niederflurtechnik auch bei den BVB eingetreten: Niederflur- oder Teilniederflurfahrzeuge nutzen infolge der kleineren Räder, der höheren Achslasten und der beschränkten Möglichkeiten der Abdämpfungsmassnahmen der Radreifen, aber vermehrt auch den für die Spurführung verantwortlichen Spurkranz stärker ab. Durch Schleifen können solche Radreifen nicht nachgearbeitet werden.“

Im Ratschlag 8864 (Combinobeschaffungsvorlage) vom 13. Oktober 1998 erklären die BVB in der Beilage 3.1:

„Gemäss Angebot benötigt Siemens eine Unterflurdrehbank (3,5 Mio) – In der Zwischenzeit konnte aber eine Lösung ohne Unterflurdrehbank gefunden werden.“

Beschwerden der Anwohnerschaft der Austrasse veranlassten die GPK-Subkommission, sich mit dem Zusammenhang von Niederflurtechnik und erhöhter Abnutzung an Gleisen vertieft zu befassen.

Die GPK-Subkommission entnimmt den von der Anwohnerschaft zusammengefassten Besprechungsergebnissen mit der BVB: Die Räder der Combinos müssen häufiger gewartet werden. Die Räder werden statt im geplanten Intervall von gegen 50 000 km bereits nach 35 000 km neu geschliffen und abgedreht. Die Werkstätten der BVB sind darauf noch nicht eingerichtet. Es muss eine neue Drehbank (Unterflur-Radsatz-Bearbeitungsmaschine) angeschafft werden, um die Kapazität zu erhöhen. Als Sofortmassnahmen wurden die Wartungsarbeiten auch auswärts (BLT) vergeben. Dies erklärten die BVB damals sinngemäss der Anwohnerschaft der Austrasse.

Im Ratschlag 9231 werden die Erklärungen an die Anwohnerschaft Austrasse nicht erwähnt, und noch immer wird von einem Wartungsintervall von 50 000 km statt von 35 000 km geredet. Auch die noch nicht gelösten Probleme mit den Combinos werden nicht erwähnt. Entgegen den Versuchen der BVB, die Ersatzanschaffung ausschliesslich mit dem Alter der bisherigen Geräte und der Niederflurigkeit insgesamt zu begründen, geht die GPK-Subkommission davon aus, dass die Anschaffung und der Ratschlag 9231 zwar nicht ausschliesslich aber doch einen direkten Bezug zu den ersten mit den Combinos aufgetretenen Problemen hat.

10. Werkvertrag

Sanierung

Die im Werkvertrag vereinbarte zweijährige Garantieverpflichtung von Siemens ist für die BVB und den Kanton Basel-Stadt von Bedeutung. Die Schäden traten innerhalb der Garantietaufzeit auf. Siemens Schweiz ist als Generalunternehmer einziger Vertragspartner für die

Abwicklung des Schadenfalls, was vorteilhaft ist, weil die BVB nicht mit verschiedenen Lieferanten verhandeln mussten, z.B. noch mit Alcan wegen der angerissenen Alu-Teile. Der Serienschaden wurde von Siemens anerkannt.

Wandelung

Durch die Vereinbarung von Standgeldern im Werkvertrag ergab sich für die Schadenersatzverhandlungen eine günstige Ausgangslage. Hingegen hat die von den BVB und der Regierung immer erwähnte gesetzliche und vertragliche Alternative der Wandelung (= sofortige Rückgabe der Combinos) drei wesentliche Nachteile:

- Vom Tag der Wandelung an hätten den BVB 28 Trams gefehlt, die - wenn überhaupt - nur mit grossem, auch finanziellem Aufwand vorübergehend hätten ersetzt werden können. Auch die Stationierung der Combinos, bis Siemens sie abgeholt hätte, wäre nicht einfach gewesen.
- Ein möglicherweise langwieriger Rechtsstreit zwischen Siemens und den BVB hätte gedroht.
- Wandelung bedeutet zwar Rücknahme des Gegenstandes und Rückerstattung des Kaufpreises abzüglich Wertverlust (Abschreibungen). Allerdings sind damit die inzwischen eingetretenen Preissteigerungen für vergleichbare Strassenbahnen so wenig gedeckt wie Teile des Betriebsausfalles und Nebenkosten. Solche Kosten würden sich allein wegen der inzwischen höheren Kaufpreise auf rund 30 Millionen Franken summieren.

11. LCC-Vertrag (Life Cycle Cost / Lebenszykluskostenvertrag)

Der LCC-Vertrag spielt für das „Grounding“ und die Schäden nur eine sehr untergeordnete Rolle. LCC-Verträge sind Instrumente zur Berechnung der Wartungskosten für die gesamte Lebensdauer eines Produkts. Mit festgelegten Preisen, im Falle der Combinos pro Kilometer, können die höheren Kosten im Verlaufe der Alterung mit den zu Beginn angesparten nicht benötigten Beträgen ausgeglichen werden.

Dadurch, dass die Schäden in die Garantiezeit fielen, kam der LCC-Vertrag noch gar nicht zur Anwendung. Er wurde in einer Zwischen-Vereinbarung ausser Kraft gesetzt und kommt erst nach der Sanierung mit neu beginnenden Fristen wieder zum Zuge. Die Ausgangslage bei Schadenauftritt nach der Garantiezeit wäre deutlich ungünstiger gewesen. Die GPK-Subkommission hat sich aber dieser rein theoretischen Fragestellung nicht vertieft gewidmet.

12. Sanierungs-Vereinbarung

Die Sanierungs-Vereinbarung vom September 2004 beschreibt im Wesentlichen zwei Phasen:

- Die Einsatzbereitschaft der Combinos bis zum Abschluss einer definitiven Sanierung.

- Die definitive Sanierung bis zum 31. März 2007 (eine detaillierte Vereinbarung ist im März 2005 abgeschlossen worden).

Die Einsatzbereitschaft der Fahrzeuge konnte grundsätzlich eingehalten werden. Dank den Entlastungsmassnahmen und der umfassenden Überwachung haben sich bestehende Schäden nicht verschlimmert und neue wurden rasch entdeckt. Die neuen Risse vom Dezember 2004 führten nur zur vorübergehenden Stilllegung von zwei Fahrzeugen.

Über die zweite Phase (Sanierung bis 31. März 2007) haben die BVB und Siemens an der Medienorientierung vom 1. Juni 2005 informiert. Der GPK-Subkommission scheint es wichtig und richtig, dass auch in Basel Sanierungsmassnahmen zuerst an einem einzigen Fahrzeug ausgeführt und getestet werden. Basel ist zurzeit in der Sanierung weniger weit als andere Städte. Dies hat den Vorteil, Erfahrungen anderer Verkehrsbetriebe wiederum in das Basler Versuchsfahrzeug einfließen zu lassen.

Die Konzernleitung von Siemens scheint nun willens zu sein, die Probleme mit den Combinos zu lösen. Dies zeigt sich auch daran, dass der Einfluss externer Berater auf die Sanierung zugenommen hat. Auch die engere Zusammenarbeit der Verkehrsbetriebe fördert nun Sanierungslösungen.

13. Schadenersatz – Entstandener finanzieller Schaden für Basel

Durch die Schadenersatzregelung mit Siemens vom 2. März 2005 sind die alle direkt entstandenen Kosten rund um die Stilllegung vom 12. März 2004 abgedeckt; ebenso die Honorare des Büros Vischer und des technischen Experten.

Hingegen sind die erhöhte Abnutzung an den Gleisen nicht Bestandteil der Vereinbarung vom 2. März 2005. Die finanziellen Folgen der Niederflrigkeit insgesamt, aber im Speziellen der Combinos für Schienen müssten zuerst vertieft abgeklärt werden, um verlässliche Aussagen machen zu können.

Gelingt die Sanierung und fahren die Trams noch mindestens 30 Jahre, so bleibt der entstandene finanzielle Schaden gering.

14. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Zusammenfassung

In den neunziger Jahren gelang es Siemens, dank dem Wissen aufgekaufter kleinerer Firmen mit einem neuen Angebot, welches sich als nicht ausgereift erweist, eine sehr starke Marktposition zu erreichen.

In Basel, aber zuvor auch Städten wie Potsdam, Hiroshima, Freiburg i.Br. und Augsburg verding die Strategie, ein Fahrzeug „unter grösstmöglicher Verwendung bewährter und robuster

Technik“ (Sonderdruck aus „Der Nahverkehr“ 91/98) oder „dem Fahrzeug ab Stange“ (Ratschlag 8874) zu erhalten, welches problemlos fahren würde.

Eine wichtige Aussage macht der Regierungsrat im Schreiben 538 vom 29. April 2004 an den Grossen Rat anlässlich der Stellungnahme zur Einsetzung einer parlamentarischen Untersuchungskommission. Er schreibt dort unter anderem: „Bei allen Verkehrsbetrieben dieser Städte (wie oben erwähnt, Einfügung der GPK-Subkommission) liegt die Kernkompetenz wie bei der BVB nicht im Neubau von Trams, sondern im Betrieb.“

Die Anwendung der Norm (VDV 152), welche nachweislich für andere Konstruktionstypen von Strassenbahnen vorgesehen war, wirft ein schiefes Licht auf Konzerne, Aufsichtsbehörden und Verkehrsbetriebe.

Die finanziellen Vorteile des Combinos wurden so stark gewichtet, dass technische Überlegungen in den Hintergrund traten.

Betriebswirtschaftliche Vorteile, wie schnellerer Ein- und Ausstieg, führten zusammen mit der Kundenfreundlichkeit für Behinderte, Betagte, Kinderwagenbegleitende etc. zu einem unkritischen Umgang mit schon früh von Skeptikern geäusserten Bedenken.

Vor allem Siemens gelang es, eine euphorische Stimmung zugunsten ihres Combino zu erzeugen. Nach verschiedenen Schilderungen führte diese Stimmung dazu, dass der Grosse Rat das Geschäft am 11. November 1998 in ca. 15 Minuten verabschiedete.

Schlussfolgerung

- Der Combino war eine vollständige Neukonstruktion.
- Der Ratschlag 8864 suggeriert dem Grossen Rat das falsche Bild eines ausgereiften und bewährten Angebotes und belegt die damals euphorische Stimmung zugunsten 100 % Niederflurtechnik.
- Das Ausklammern der 70 % Niederflurangebote war nicht sinnvoll.
- Die Anwendung der VDV Norm 152 war falsch. Dies hätte erkannt werden müssen.
- Die Belastungen für die Schienen wurden unterschätzt.
- Die Beschaffung einer Unterflur-Radsatz- Bearbeitungsmaschine hatte einen Zusammenhang mit den Combinos.
- Für Beschaffungen dieser finanziellen Grössenordnung ist von Beginn an die Beratung durch unabhängige externe Fachleute wichtig, da die Kernkompetenz der BVB im Betrieb liegt.
- Die Informationsarbeit der BVB war über lange Zeit nicht befriedigend, hingegen war das Krisenmanagement der BVB um das „Grounding“ gut.
- Die direkten Folgekosten des „Groundings“ sind gedeckt.
- Es mangelte der BVB an kritischer Distanz gegenüber Siemens.

15. Empfehlungen

Bis 2008 will die BLT (Baselland Transport) für ihre Flotte mit einer Beschaffungsvorlage für Niederflurtrams (mit einem Schwergewicht bei weniger als 100% Niederflur) an Regierung und Parlament des Kantons Basel-Landschaft gelangen. Die BVB haben sich dieser Evaluation angeschlossen. Die Ausschreibungen sollen so erfolgen, dass auch die engeren Radien und grösseren Steigungen des BVB-Netzes bewältigt werden können. Die Doppelstrategie der BVB, einerseits die Sanierung der Combinos, andererseits eine Ersatzanschaffung voranzutreiben, ist sinnvoll.

Die GPK-Subkommission gibt folgende Empfehlungen ab:

- Die Regierung hat sicherzustellen, dass die BVB bei nächsten Beschaffungsvorlagen externe Beratung beiziehen, soweit sie das erforderliche technische Wissen nicht selbst haben.
- Die Regierung soll, wie auch an der Medieninformation vom 1. Juni 2005 von Regierungsrat Ralph Lewin erwähnt, sicherstellen, dass die BVB auch Teilniederflur-Angebote mit teilweise konventionellen Drehfahrgestellen ernsthaft prüfen.
- Wie auch an der Medieninformation vom 1. Juni 2005 von Regierungsrat Ralph Lewin erwähnt, benötigen die zum Kauf vorgesehenen Fahrzeuge vorgängig eine intensive Testphase auf dem Netz der BVB.
- Kritik muss ernster genommen werden.
- Die Informationsarbeit der BVB ist zu verbessern.

16. Anträge an den Grossen Rat

Die Mitglieder der Geschäftsprüfungskommission haben an ihrer Sitzung vom 10. Juni 2005 den vorliegenden Bericht einstimmig mit 9:0 Stimmen ohne Enthaltungen genehmigt. Sie haben einstimmig den Präsidenten der Subkommission zu ihrem Sprecher bestimmt.

Dem Grossen Rat stellen sie folgende Anträge:

1. Der Grosse Rat nimmt vom vorliegenden Bericht Kenntnis.
2. Der Grosse Rat überweist den Bericht an den Regierungsrat zur Stellungnahme und Berichterstattung über allfällige geplante oder bereits getroffene Massnahmen.

Basel, 10. Juni 2005

Geschäftsprüfungskommission des
Grossen Rates
Der Präsident:



Jan Goepfert

Grossratsbeschluss

betreffend

Bericht zum Combino-Grounding vom 12. März 2004

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht der Geschäftsprüfungskommission Nr. 058296 vom 10. Juni 2005, beschliesst:

1. Der Grosse Rat nimmt vom vorliegenden Bericht Kenntnis.
2. Der Grosse Rat überweist den Bericht an den Regierungsrat zur Stellungnahme und Berichterstattung über allfällige geplante oder bereits getroffene Massnahmen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.