



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

12.0389.02

Basel, 13. Juni 2012

Kommissionsbeschluss
vom 13. Juni 2012

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag 12.0389.01 betreffend Genehmigung einer Darlehensgewährung an die BVB zur Beschaffung von sechzig Tramzügen

1. Ausgangslage

Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) benötigen für ihren Regelbetrieb auf dem aktuellen Streckennetz 88 Tramzüge. Von den heute im Einsatz stehenden Fahrzeugen sind lediglich 28 durchgängig niederflurig (Typ Combino). Der Rest der Flotte besteht aus hochflurigen Trams, die weder dem heutigen Standard eines attraktiven öffentlichen Verkehrs entsprechen noch den Vorgaben des 2004 auf Bundesebene in Kraft getretenen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) genügen. Aufgrund ihres Alters sind die teilweise in den 1960er Jahren gebauten Trams zudem in Betrieb und Unterhalt nicht mehr wirtschaftlich.

Nach der mit gewissen Problemen verbundenen Inbetriebnahme der Niederflurtrams des Typs Combino in den Jahren 2001 und 2002 haben die BVB im Jahr 2005 beschlossen, gemeinsam mit der Baselland Transport AG (BLT) bei Stadler Rail eine Serie von teilniederflurigen Fahrzeugen des Typs Tango zu beschaffen. Um das Fahrzeug im täglichen Betrieb zu testen, hat die BLT eine Vorserie von vier Fahrzeugen bestellt, die 2008 ausgeliefert worden ist. Die BVB haben sich an der Vorserie mit CHF 1,2 Mio. beteiligt und eines der Fahrzeuge über mehrere Monate auf ihrem Netz eingesetzt. Dabei hat sich der Tango für den Betrieb auf dem städtischen Netz als nicht optimal erwiesen. Seine Stärken liegen in der Höchstgeschwindigkeit von über 80 Stundenkilometern und im ruhigen Laufverhalten auch bei hohem Tempo auf Eigentrassee. Diese Vorteile kommen auf dem Netz der BVB allerdings kaum zum Tragen. Bei einer im Frühjahr 2010 durchgeführten repräsentativen Befragung hat der Tango bei den Fahrgästen der BVB schlechter abgeschnitten als der Combino – vor allem wegen der nicht durchgängigen Niederflurigkeit.

Anfang 2010 hat der – teilweise vom Grossen Rat gewählte – Verwaltungsrat der BVB entschieden, aus der gemeinsamen Beschaffung von Tango-Trams mit der BLT auszusteigen. In der im Frühjahr 2011 platzierten neuen Ausschreibung von sechzig Tramzügen haben drei ausgewiesene Hersteller vier Offerten eingereicht. Als Sieger ging das Tram vom Typ Flexity Basel von Bombardier hervor. Gemäss einstimmigem Beschluss des Verwaltungsrats der BVB sollen zwischen 2013 und 2016 insgesamt sechzig Tramzüge dieses Typs beschafft werden.

Mit der geplanten Flottenerneuerung verfügen die BVB über genügend moderne Niederflurfahrzeuge für den gesamten fahrplanmässigen Betrieb. Dies entspricht einem eigentlichen Quantensprung, was den Komfort des öffentlichen Verkehrs auf dem von den BVB befahrenen Netz betrifft. Die BVB erwarten, dass das moderne Rollmaterial zu einer Zunahme der Fahrgastzahlen führt. Zudem rechnen sie mit tieferen Kosten in Betrieb und Unterhalt der Fahrzeuge sowie beim Energieverbrauch. 26 Trams des Typs Be 4/4 wollen die BVB als Reserve für Grossanlässe behalten. Die ausrangierten Trams beabsichtigen sie in Zusammenarbeit mit dem Seco in Länder zu vermitteln, die diese noch brauchen können.

Der Grosse Rat hat den Ratschlag 12.0389.01 betreffend Genehmigung einer Darlehensgewährung an die BVB zur Beschaffung von sechzig Tramzügen am 18.4.2012 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat sich an ihrer Sitzung vom 2.5.2012 ausführlich mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Sie hat dazu neben Regierungsrat Hans-Peter Wessels, Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements, auch eine Delegation der BVB – bestehend aus Martin Gudenrath (Verwaltungsratspräsident), Jürg Baumgartner (Direktor) und Franz Brunner (Corporate Services) angehört und befragt. An ihrer Sitzung vom 6.6.2012 hat die UVEK aufgrund eines Medienberichts, ge-

mäss dem die mit dem Ratschlag beantragte Bestellung von 60 Tramzügen bis 2017 den Kanton teurer zu stehen komme als die ursprünglich angedachte Beschaffung von zwei Serien à je 30 Fahrzeuge, nochmals Stellungnahmen von BVB und Bau- und Verkehrsdepartement eingeholt. Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 13.6.2012 verabschiedet.

2. Erörterungen der UVEK

2.1 Grundsätzliches

Die Beschaffung von Rollmaterial der BVB erfolgt gemäss den Bestimmungen von § 17 Abs. 1 und 3 des BVB-Organisationsgesetzes (BVB-OG). Grundsätzlich finanzieren die BVB die dort geregelten, so genannten „übrigen Investitionen“ – im Gegensatz zu den Investitionen in feste Anlagen gemäss § 16 BVB-OG – aus eigenen Mitteln. Die Entscheidungskompetenz liegt deshalb beim Verwaltungsrat. Verfügen die BVB nicht über genügend eigene Mittel für eine Investition gemäss § 17 BVB-OG, können sie beim Kanton ein verzinsliches und rückzahlbares Kontokorrent-Darlehen aus dem Verwaltungsvermögen beantragen. Die Kompetenz zur Erteilung von solchen Darlehen liegt – den Kompetenzregelungen des Finanzhaushaltsgesetzes folgend – beim Grossen Rat. Dessen Beschluss untersteht – eine Darlehenshöhe von CHF 1,5 Mio. vorausgesetzt – dem Referendum.

Seit ihrer Verselbständigung per 1.1.2006 beantragen die BVB im Rahmen der anstehenden Trambeschaffung zum zweiten Mal ein Darlehen beim Kanton. Ein erstes in der Höhe von CHF 45,1 Mio. hat der Grosse Rat am 20.2.2008 zum Umbau des Depots Wiesenplatz genehmigt. Es steht derzeit – nach einer ersten Amortisationszahlung über CHF 200'000 per Ende 2011 – mit einem Betrag von CHF 44,9 Mio. in der Bilanz des Kantons (vgl. Jahresbericht 2011, Seite 114).

Bei der vorgesehenen Trambeschaffung geht es um den Kauf von 60 Tramzügen. Über die Zahl der Fahrzeuge, den Typ oder die zeitliche Staffelung der Auslieferung kann der Grosse Rat nicht mitbestimmen. In seiner Kompetenz liegt einzig die Gewährung des dafür notwendigen Darlehens. Einen allfällig abweichenden politischen Willen könnte er mit einer Nicht-Genehmigung des Darlehens zum Ausdruck bringen.

Die UVEK hat sich bei ihren Erörterungen des Ratschlags auf finanzielle Fragen, die mit dem Hersteller ausgehandelte Vereinbarung und den Beschaffungsrhythmus fokussiert. Vorstellen lassen hat sie sich aber auch den vom Verwaltungsrat evaluierten Tramtyp – das Flexity Basel von Bombardier.

2.2 Finanzierungsmechanismus

Die BVB müssen Darlehen beim Kanton gemäss § 17 BVB-OG zu den Durchschnittskosten des Schuldenportefeuilles des Kantons verzinsen. Da es sich um Darlehen aus dem Verwaltungsvermögen handelt, erhöhen diese die Nettoschulden des Kantons. Mit der Rückzahlung und Verzinsung durch die BVB bauen sich die Schulden wieder ab.

Grundgedanke der gemäss Gesetz zwingenden Darlehensaufnahme beim Kanton statt auf dem freien Markt ist zum einen, der Politik bei den grösseren Investitionen der BVB weiterhin ein gewisses Mitspracherecht einzuräumen. Zum anderen sollen die BVB damit von der hohen Bonität des Kantons profitieren und ihre Leistungen dank im Vergleich zum Markt tieferer Zinskosten günstiger erbringen können. Nähmen sie Darlehen am Markt auf, müssten sie dies zum jeweiligen Marktzinssatz tun. Dieser schwankt deutlich stärker als der Zinssatz der durchschnittlichen Verschuldung des Kantons.

Aufgrund der historisch tiefen Zinsen an den Kapitalmärkten liegt der Marktzinssatz derzeit allerdings unter dem Zinssatz der durchschnittlichen Verschuldung des Kantons. Die BVB könnten sich mit anderen Worten am Markt günstiger refinanzieren als beim Kanton. Sie erhielten das Darlehen von CHF 185 Mio. derzeit zu einem Zinssatz von 1,5% bis 1,6%. Langfristig ist allerdings nicht davon auszugehen, dass sich der Kanton schlechter refinanziert als ein privater Schuldner. Aus Konzernsicht – Kanton und BVB – spielt die Höhe des Zinssatzes bei interner Darlehensaufnahme zudem keine Rolle. Je höher der Zinssatz, desto höher sind die beim Finanzdepartement eingehenden Zinszahlungen von den BVB, desto höher aber auch die beim Bau- und Verkehrsdepartement anfallenden Abgeltungszahlungen an die BVB (vgl. Kapitel 2.3). Wäre der Marktzinssatz höher als der Zinssatz der durchschnittlichen Verschuldung des Kantons, würde sich verwaltungsintern das Ergebnis des Finanzdepartements verschlechtern und jenes des Bau- und Verkehrsdepartements um die gleiche Summe verbessern.

Das verzinsliche und rückzahlbare Darlehen zur Trambeschaffung wird gemäss Ratschlag über zwanzig Jahre linear amortisiert und von den BVB zu den beschriebenen Konditionen verzinst. Der Zinsaufwand und die auf den neuen Fahrzeugen vorzunehmenden Abschreibungen verschlechtern die Linienrechnung der BVB. Positiv ins Gewicht fallen in dieser Rechnung dafür die mit der Vereinheitlichung der Flotte auf nur noch zwei Tramtypen verbundenen Synergieeffekte und die Mehreinnahmen aufgrund des zu erwartenden Fahrgastzuwachses. Die unter dem Strich verbleibenden Mehrkosten muss der Kanton den BVB über die jährliche Abgeltung ausgleichen.

2.3 Auswirkungen auf Abgeltung des Kantons

Die Trambeschaffung erhöht aufgrund des damit verbundenen Abschreibungsbedarfs und der Verzinsung des aufgenommenen Fremdkapitals (Darlehen beim Kanton) die Betriebskosten der BVB. Die BVB werden diese Zusatzkosten in der Offerte, die sie dem Kanton jährlich für die bei ihr bestellten Leistungen machen, berücksichtigen (müssen). Den Abschreibungen und der Verzinsung des Fremdkapitals kommt im Öffentlichen Verkehr angesichts der hohen Kapitalintensität der Branche eine vergleichsweise grosse Bedeutung zu.

Einen Teil der höheren Kosten können die BVB durch die erwartete Nachfragezunahme, allfällige Tariferhöhungen und Einsparungen infolge von Synergiegewinnen selber decken. Trotzdem muss der Kanton seine Abgeltung an die BVB wie bereits nach der Gewährung des Darlehens für den Umbau des Depots Wiesenplatz erhöhen, damit die BVB auch künftig eine ausgeglichene Rechnung präsentieren können. Bei dieser Erhöhung handelt es sich um die eigentlichen Kosten der Trambeschaffung für den Kanton. Sie sind Bestandteil des Glo-

balbudgets Öffentlicher Verkehr, über das der Grosse Rat jeweils im Dezember befindet. Im Gegensatz zum beantragten Darlehen ist das ÖV-Globalbudget nicht referendumsfähig.

In den Berechnungen gemäss Ratschlag, die von einer Abschreibungsdauer von 20 Jahren ausgehen, erhöht sich der Aufwand aufgrund der Abschreibungen auf den 60 neuen Tramzügen in den Jahren 2014 bis 2033 um CHF 12,75 Mio. pro Jahr. Die Verzinsung des Darlehens führt bei einem angenommenen durchschnittlichen Zinssatz von 2,11% in den Jahren 2014 bis 2021 zu einem Aufwand von CHF 3,18 Mio. pro Jahr. Für die Jahre 2022 bis 2033 reduzieren sich die Zinskosten aufgrund der Reduktion der Darlehenshöhe. Der Zinssatz wird alle vier Jahre – jeweils entlang der Geltungsdauer eines ÖV-Programms – an den aktuellen Durchschnittszins der Verschuldung des Kantons angepasst. Das Gleiche gilt für die Abgeltung des Kantons an die BVB.

Die den Finanzierungskosten der neuen Trams von insgesamt CHF 15,93 Mio. pro Jahr entgegenstehenden Synergiegewinne in Betrieb und Unterhalt, Einnahmesteigerungen dank eines an Attraktivität gewinnenden öffentlichen Verkehrs und sonstigen Einsparungen (zum Beispiel Lagerhaltung, Lean Management, Effizienzgewinne bei Wagenführer Ausbildung und Tramwartungszyklen) beziffern die BVB auf rund CHF 6 Mio. pro Jahr. Entsprechend soll der Kanton seine Abgeltung an die BVB ab 2014 um CHF 9,93 Mio. pro Jahr erhöhen.

Mit einer theoretisch möglichen Verlängerung der Abschreibungsdauer – es ist davon auszugehen, dass die Flexity-Trams mehr als 20 Jahre einsatztauglich bleiben – könnte der Abschreibungsaufwand unter die genannte Summe von CHF 12,75 Mio. pro Jahr gesenkt werden. Gemäss Berechnungen der BVB würde dies aber ein höheres Darlehen bedingen, da die BVB ansonsten die notwendigen flüssigen Mittel nicht sicherstellen könnten. Bei einer Erhöhung des Darlehens würden aber wiederum die Zinskosten steigen. Mit der Abschreibungsdauer von 20 Jahren ist zu heutigen Konditionen das Pareto-Optimum in Bezug auf die Totalkosten gefunden und beantragt worden.

Die den BVB vom Kanton via Leistungsabgeltung zugesprochenen Mittel für Abschreibungen und Zinsaufwände sind zweckgebunden. Weil die Abgeltung dafür in der Absicht, dass das ÖV-Globalbudget keine grösseren Schwankungen aufweisen soll, jeweils über vier Jahre – entlang eines ÖV-Programms – geglättet wird, entspricht sie in einem einzelnen Jahr normalerweise nicht genau dem effektiven Bedarf. Allfällige Rückstellungen der so genannten Abschreibungsplafonierung (inklusive Kapitaldienst) weisen die BVB in ihrem Geschäftsbericht offen aus.

2.4 Kosten der Trambeschaffung

Die eingegangenen Offerten für die zu beschaffenden Tramzüge sind gemäss BVB preislich günstiger ausgefallen als erwartet. Ein Flexity-Tram kostet rund CHF 750'000 weniger als das ursprünglich zur Beschaffung vorgesehene Tango-Tram. Insgesamt belaufen sich die Kosten für die 60 neuen Tramzüge auf CHF 255 Mio. Davon tragen die BVB CHF 70 Mio. selber. Der Aufbau dieser Eigenmittel war in den letzten Jahren möglich durch die Abschreibungsglättung, durch Effizienzsteigerungen sowie einen gewissen Investitionsstau. Die BVB haben seit ihrer Verselbständigung vom Kanton mehr Mittel für Abschreibungen erhalten, als sie effektiv gebraucht haben. Die nun beabsichtigte Auflösung der mit diesen Mitteln gebildeten Rückstellungen hat keinen Engpass bei der Liquidität zur Folge.

Gegenüber einer Bestellung der gleichen Anzahl an Tango-Trams kommt die Beschaffung der Flexity Basel den Kanton über die gesamte Lebensdauer der Fahrzeuge um über CHF 120 Mio. günstiger. Der Anschaffungspreis beträgt (ohne optionale Elemente) CHF 220 Mio. beim Flexity, CHF 294 Mio. beim Tango. Die Energiekosten belaufen sich über 35 Jahre gerechnet auf CHF 98 Mio. beim Flexity bzw. CHF 141 Mio. beim Tango, die Instandhaltungskosten auf CHF 105 Mio. beim Flexity bzw. CHF 115 Mio. beim Tango. Über die gesamte Laufzeit ergibt sich ein Preisvorteil von 127 Mio. CHF zugunsten des Flexity. Davon abziehen muss man noch Kosten von je 2 Mio. CHF aufgrund des Ausstiegs aus der gemeinsamen Beschaffung mit der BLT sowie des Aufwands für die Neuausschreibung.

2.5 Beschaffungsrhythmus

Entgegen der ursprünglichen Absicht, die neuen Trams in zwei separaten Losen à je 30 Stück bis 2017 bzw. 2023 zu beschaffen, hat der Verwaltungsrat der BVB entschieden, alle 60 Fahrzeuge bereits bis Ende 2016 in Betrieb zu nehmen. Der Regierungsrat beantragt in seinem Ratschlag an den Grossen Rat entsprechend ein Darlehen für die Bestellung von 60 Tramzügen in einer Serie.

Die beiden ersten Trams (Los 0) haben die BVB – finanziert aus eigenen Mitteln – bereits bei Bombardier bestellt; sie werden Mitte 2013 ausgeliefert. Die Bestellung der weiteren 58 Fahrzeuge erfolgt, sobald das Darlehen vom Grossen Rat und allenfalls vom Stimmvolk genehmigt ist. Vorgesehen ist eine Auslieferung von zwei Fahrzeugen pro Monat ab Mitte 2014.

Die zügige Erneuerung der Flotte hat zum einen zur Folge, dass die BVB das Darlehen des Kantons früher (vollständig) in Anspruch nehmen (und dementsprechend auch früher wieder zurückzahlen müssen), zum anderen, dass sich Abschreibungen und Zinszahlungen schneller als bei einer Bestellung in zwei Losen erhöhen. Die UVEK hat sich mit den finanziellen Unterschieden zwischen einer gestaffelten und einer Gesamtbeschaffung auseinandergesetzt.

Gegenüber einer gestaffelten Beschaffung – 30 Trams bis 2017, 30 weitere bis 2022 – stellen sich die Amortisationskosten bei einer Gesamtbeschaffung (zwei Fahrzeuge pro Monat während 30 Monaten) über die ersten fünf Jahre anders dar. Da die Fahrzeuge rund fünf Jahre früher vollständig abgeliefert sind, beginnt auch die volle Abschreibung (CHF 5 Mio. höher) auf dem gesamten Fahrzeugpark fünf Jahre früher zu laufen. Insgesamt beträgt die Mehrbelastung CHF 25 Mio. Festzuhalten ist, dass es sich dabei auf die lange Frist nicht um Mehrkosten, sondern lediglich um eine Verschiebung des Kostenanfalls handelt. Die beschafften Trams sind bei einer früheren Beschaffung auch früher vollständig abgeschrieben. Allerdings werden sie auch das Ende ihrer Lebensdauer früher erreichen – und es wird früher eine nächste Trambeschaffung ins Haus stehen.

Dem Mehraufwand durch die Gesamtbeschaffung stehen gemäss BVB folgende finanzielle Vorteile gegenüber:

- Die Synergieeffekte – tiefere Stromkosten, einfachere Lagerhaltung, geringerer Ausbildungsaufwand für den Fahrdienst (weniger Tramtypen) und höhere Sicherheit durch Reduktion der Komplexität – fallen früher in vollem Umfang an. Die Höhe dieser Synergien beziffern die BVB auf CHF 4 Mio. pro Jahr bzw. CHF 20 Mio. über fünf Jahre.

- Weil keine alten Trams an die Anforderungen des BehiG angepasst werden müssen, entfallen Kosten in der Höhe von CHF 6 Mio.

Durch die Gesamtbeschaffung sparen die BVB – und somit auch der Kanton – in den fraglichen fünf Jahren also CHF 26 Mio. ein und können damit den Abschreibungsaufwand von fünf Jahren finanzieren. In diesem Vergleich entscheidender ist aber vermutlich der Umstand, dass mit der Gesamtbeschaffung Währungsrisiken von rund CHF 12 Mio. (bei einem Anstieg des Euro-Franken-Kurses auf 1,40) und von rund CHF 35 Mio. beim Gleitpreis (Abwälzung der Teuerung, inklusive steigender Rohstoffpreise durch die Lieferantin) entfallen. Der Gleitpreis wird aufgrund einer branchenüblichen Formel berechnet und lässt sich nicht auf die Lieferantin abwälzen.

Zu den finanziellen kommen folgende qualitative Aspekte, die für eine schnellere Beschaffung der neuen Trams sprechen:

- Früherer Ersatz des teilweise über 40-jährigen Rollmaterials und damit Niederflur-Einstieg im Regelbetrieb auf allen Trams bereits ab 2017
- Steigender Komfort und damit verbunden höhere Kundenzufriedenheit
- Umsetzung des BehiG ohne Anpassungen beim bestehenden Rollmaterial
- Tieferer Dispositionsaufwand und tiefere Anzahl der vorzuhaltenden Reservefahrzeuge. Ab 2014 muss bei einem 7,5'-Takt jedes zweite Tram behindertengerecht sein und im Fahrplan gekennzeichnet werden.
- Höhere Sicherheit durch einfachere Schulung des Fahrdienstpersonals
- Schnellere Wartung der Tramtypen (Reduktion der Komplexität)
- Höhere Mitarbeiterzufriedenheit

Die Trambeschaffung der BVB kommt, was den Komfort des öffentlichen Verkehrs anbelangt, einem eigentlichen Quantensprung gleich, dürfte zu einer Nachfragezunahme führen und die Verlagerung des Modal Split zu Gunsten des Öffentlichen Verkehrs unterstützen.

2.6 Fahrzeugtyp

Vom Flexity Basel wird es eine lange und eine kurze Variante geben. Die kurze ist 31,83, die lange 43,26 Meter lang und damit stadtauglich. Mit einem Niederfluranteil von 100% ist ein schneller Ein- und Ausstieg möglich. Dazu trägt auch bei, dass das Tram im Innern keine Verengungen aufweist. Weiter verfügt das Flexity über ein modernes Cockpit und neueste Technologien.

Die UVEK hat sich auch die drei anderen Tramtypen präsentieren lassen, für die die BVB Offerten erhalten haben. Alle Angebote – neben dem Flexity Basel von Bombardier der Combino von Siemens sowie der Tango und der Tango LF von Stadler Rail – haben die zwingenden Produkthanforderungen und den Eignungsnachweis für Basel erfüllt. Die UVEK beurteilt es rückblickend als weise, aus der bereits aufgetragenen Beschaffung der Tango-Trams zusammen mit der BLT auszusteigen. Das Flexity Basel von Bombardier schneidet preislich, technisch und ökologisch besser ab als der Tango und weist zudem einen höheren Komfort auf. Das Fahrzeug hat sich in anderen Städten bereits mehrfach bewährt und ver-

fügt auch über eine Zulassung für Frankreich und Deutschland. Die BVB haben also die Sicherheit, mit diesem Tram auch über die Grenzen fahren zu können.

2.7 Vertrag mit Bombardier

Einen sehr guten Eindruck erhalten hat die UVEK von den vertraglichen Bedingungen, die die BVB mit der Herstellerin Bombardier ausgehandelt haben. Im Werkvertrag sind nicht nur die preislichen Konditionen der Beschaffung geregelt, sondern auch sämtliche „Life Cycle Costs“. Weichen diese irgendwo oder irgendwann zum Nachteil der BVB von den vertraglichen Abmachungen ab, hat dies für Bombardier Strafzahlungen zur Folge – und zwar hochgerechnet auf die gesamte Laufzeit der Fahrzeuge. Theoretisch sind Strafzahlungen bis zu einem dreistelligen Millionenbetrag möglich. Für jeden Tag, den ein Tram aus Verschulden von Bombardier in der Werkstatt steht, erhalten die BVB einen vertraglich festgelegten Betrag in fünfstelliger Höhe. Auch die Konsequenzen bei auftretenden Produkte- oder Reihemängeln sind festgelegt. Bei Nichterfüllen wichtiger Eigenschaften verfügen die BVB zudem über ein Wandlungsrecht. Mit diesen vertraglichen Bestimmungen dürfte sichergestellt sein, dass Bombardier ein sehr hohes Interesse an fahrtüchtigen und die Versprechungen erfüllenden Trams hat. Zudem wurde der Hersteller verpflichtet, für Personenschäden aus Produktmängeln unbegrenzt zu haften, was den höchsten Vertragsbedingungen in der Branche entspricht.

Für den Fall, dass sich in den nächsten zehn Jahren ein zusätzlicher Bedarf an Tramzügen ergibt – beispielsweise durch Taktverdichtungen – haben die BVB die Option, bis zu 51 weitere Trams zu gleichen Konditionen zu bestellen. Eine neue Ausschreibung braucht es in diesem Fall keine.

2.8 Weitere Aspekte

Die UVEK hat folgende weitere Aspekte thematisiert:

- Tarifierhöhung aufgrund der Trambeschaffung: Ob man aufgrund der steigenden Kosten die Abgeltung oder die Tarife erhöht, ist eine politische Frage. Gemäss Ratschlag ist keine mit der Trambeschaffung zusammenhängende Tarifierhöhung geplant. Stattdessen soll die Abgeltung des Kantons an die BVB steigen – und die vorhandenen Rückstellungen sollen „konsumiert“ werden. Sollten die Tarife in den nächsten Jahren trotzdem steigen, liegt der Grund nicht in der Trambeschaffung. Die BVB selber haben keine Möglichkeit, eine Erhöhung der Fahrpreise durchzusetzen, liegt doch die Tarifhoheit beim Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) bzw. den angeschlossenen Kantonen.
- Personal: Das Flexity-Tram bzw. die Reduktion auf nur noch zwei Fahrzeugtypen reduziert die Komplexität der Arbeiten in den Werkstätten der BVB und auch in der Ausbildung der Chauffeure. Ein Personalabbau ist aufgrund des Angebotsausbaus nicht nötig. Weil in den nächsten Jahren zahlreiche Pensionierungen anstehen, dürfte der Personalkörper verjüngt, aber nicht verkleinert werden. Dank Effizienzsteigerungen in den Arbeitsprozessen wird der Personalbestand wohl aber weniger stark wachsen als bisher. Die BVB sind gefordert, die in den Werkstätten pensionierten Mitarbeitenden mit Leuten mit dem erforderlichen Know-how im Tramgeschäft zu ersetzen.

- Das Lichtraumprofil des Flexity Basel entspricht demjenigen des Combino und des Tango. Die Einführung des neuen Trams erfordert deshalb keine Anpassungen an der Schieneninfrastruktur. Grössere Anpassungen werden allerdings – unabhängig von den eingesetzten Fahrzeugen – aufgrund des BehiG im Haltestellenbereich notwendig.
- Das Flexity Basel kann in der kurzen Version auch die Strecke auf das Bruderholz befahren. Für die lange Version müssten einige Haltestellen angepasst werden. Der Tango kann das Bruderholz hingegen (wie der Combino) nicht befahren – weshalb mit diesem Typ die Strategie von nur noch zwei Fahrzeugtypen nicht umsetzbar wäre.

3. Antrag an den Grossen Rat

Die UVEK hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 13. Juni 2012 mit 10:0 Stimmen verabschiedet und den Vizepräsidenten zum Sprecher bestimmt. Sie beantragt dem Grossen Rat mit 10:0 Stimmen die Annahme des beiliegenden Beschlussentwurfes.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Christan Egeler

Vizepräsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend

betreffend Genehmigung einer Darlehensgewährung an die BVB zur Beschaffung von sechzig Tramzügen

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag Nr. 12.0389.01 und den Bericht Nr. 12.0389.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

Zur Beschaffung von sechzig Tramzügen wird ein Darlehen an die BVB in Höhe von CHF 185 Mio. gewährt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.