



An den Grossen Rat

15.5176.02

BVD/P155176

Basel, 13. Mai 2015

Regierungsratsbeschluss vom 12. Mai 2015

Interpellation Nr. 35 Christian Egeler betreffend „Koordination Baustellen“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 15. April 2015)

„Auf der Traminie 15/16 auf dem Bruderholz sollen in naher Zukunft die Tramstationen behindertengerecht aus- bzw. umgebaut werden. Dies ist mit teilweise grösseren Bauvorhaben verbunden. Zur Zeit werden nun aber im westlichen Teil der Bruderholzallee die Geleise erneuert, da ihre Lebenszeit anscheinend abgelaufen ist. Letzten Sommer wurde auch die Endhaltestelle saniert.

Grundsätzlich liegen die Unterhalts- und Instandhaltungsarbeiten in der Verantwortung der BVB. Gemäss §16. BVB-OG vom 10.03.2004 finanziert der Kanton Investitionen über CHF 300'000 in feste Anlagen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt, die Teil der Bahninfrastruktur darstellen (insbesondere Gleisunterbau, Gleisoberbau, Fahrleitungen und Bahnsignalisierungseinrichtungen), in Form von à fonds perdu Krediten gemäss den Kompetenzregelungen des Finanzhaushaltgesetzes.

Die BVB führt diese Gleiswechselungen selbst durch und verfügt auch über den dazu nötigen Maschinenpark. Im Bereich Infrastruktur sind rund 100 Personen beschäftigt. Da sich die BVB ihre Infrastrukturabteilung sozusagen selbst auslasten kann, besteht die Gefahr, dass sich das Unterhaltungsprogramm nach den Kapazitäten der Abteilung und nicht nach den für den Kanton besten Aspekten richtet.

Ich bin deshalb dem Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen dankbar:

- Wie wird gewährleistet, dass die BVB ihre Gleiserneuerungen mit den anderen Strassenbauprojekten koordiniert?
- Wieso wurde die Sanierung der Endhaltestelle und die Gleiserneuerung auf dem Bruderholz nicht mit dem Projekt des behindertengerechten Umbaus der Tramhaltestellen auf dem Bruderholz koordiniert?
- Werden die jetzt neu verlegten Geleise in ihrer Lage belassen oder beim Umbau der Haltestellen wieder verschoben?
- Wie wird gewährleistet, dass die BVB beim Unterhaltungsprogramm, die für den Kanton beste Lösung wählt?
- Werden auch externe Bauunternehmen beigezogen um Spitzen abzudecken?
- Falls die vielen Baustellen im letzten Jahr Folge eines aufgeschobenen Unterhalts in der Vergangenheit sind: Wie wird die BVB nach den Jahren des erhöhten Unterhalts ihre Kapazitäten wieder reduzieren?
- Wie stellt der Kanton sicher, dass die BVB marktgerechte Preise für die Erneuerungsarbeiten im Gleis- und Strassenbau verlangt?
- Kann der Kanton eine Gleisbaustelle auch durch eine Drittfirma ausführen lassen?

Christian Egeler“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

- *Wie wird gewährleistet, dass die BVB ihre Gleiserneuerungen mit den anderen Strassenbauprojekten koordiniert?*

Die Erhaltungsmassnahmen der BVB werden im Rahmen des Geschäftsmodells Infrastruktur (GMI) über die Koordinationskommissionen (KOKO-Erhaltung und KOKO-Infrastruktur) mit den Erhaltungsmassnahmen der übrigen Infrastrukturanlagen (Strassen, Kunstbauten, Elektrizitäts- und Wasserleitungen etc.) koordiniert. In den entsprechenden Koordinationsgremien sind neben dem Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) auch die IWB, die BVB, die Swisscom, die Polizei sowie die Gemeinden Riehen und Bettingen vertreten. Ziel des GMI ist es, die Baustellendauer zu minimieren und durch terminliche Koordination die Unterhaltsarbeiten von BVD, BVB, IWB und Swisscom bei den einzelnen Strassenabschnitten zu bündeln. Damit werden auch die Auswirkungen der Baustellen auf die Verkehrsteilnehmenden und die Anwohnerschaft verringert und eine kostengünstige Umsetzung garantiert. Für weitere Ausführungen zum GMI verweisen wir auf die Antwort des Regierungsrates vom 20. Februar 2009 auf den Anzug von Christian Egeler und Konsorten betreffend Dringlichkeit von Gleiserneuerungen und Werkleitungersatz (P075013).

- *Wieso wurde die Sanierung der Endhaltestelle und die Gleiserneuerung auf dem Bruderholz nicht mit dem Projekt des behindertengerechten Umbaus der Tramhaltestellen auf dem Bruderholz koordiniert?*

Die koordinierten Planungen zwischen dem BVD und der BVB sahen eine Gleiserneuerung mit gleichzeitigem behindertengerechtem Umbau der Haltestellen Wolfsschlucht bis und mit Hechtliacker für das Jahr 2016 vor. Wegen zeitlichen Verzögerungen der Projektierungsarbeiten betreffend der Umgestaltung der behindertengerechten Haltestellen musste die BVB im Hinblick auf den sicheren Trambetrieb sowie des schlechten Zustands der Geleise bereits im Jahr 2013 Überbrückungsmassnahmen umsetzen. Die gebündelte Ausführung der lebensverlängernden Massnahmen an den Gleisen im Jahr 2014 wurde von der UVEK in einem Hearing im 1. Quartal 2014 gutgeheissen. Die Arbeiten wurden im 2014 weitestgehend abgeschlossen. Derzeit werden noch Überbrückungsmassnahmen ausgeführt, die 2014 wegen Engpässen in der Materialbeschaffung und der Verfügbarkeit von Baustellenpersonal nicht abgeschlossen werden konnten. Dies betrifft insbesondere die aktuellen Arbeiten an der Bruderholzallee.

Im 2016 erfolgen Gleis- und Fahrleitungsarbeiten in der Wolfsschlucht. Diese Vorhaben sind mit den Planungen zum behindertengerechten Umbau der Haltestelle Wolfsschlucht koordiniert. Die Fahrleitungs- und Gleislage wird bereits so angepasst, dass bei einem späteren behindertengerechten Umbau der Haltestelle keine erneuten Arbeiten an Gleis und Fahrleitung anfallen.

- *Werden die jetzt neu verlegten Geleise in ihrer Lage belassen oder beim Umbau der Haltestellen wieder verschoben?*

Die Geleise müssen beim Umbau der Haltestellen verschoben werden. Es handelt sich bei der aktuellen Bautätigkeit lediglich um minimale Überbrückungsmassnahmen.

- *Wie wird gewährleistet, dass die BVB beim Unterhaltsprogramm, die für den Kanton beste Lösung wählt?*

Die BVB strebt effiziente und kostenbewusste Lösungen für ihre Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten an. Wie unter Frage 1 bereits ausgeführt, werden die Arbeiten im Rahmen des GMI mit den Erhaltungsmassnahmen der übrigen Infrastrukturanlagen koordiniert und der Ausführungszeitpunkt von Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten jeweils gemeinsam festgelegt. Mit dem GMI werden die gesamten Investitionen in die Infrastruktur auf der Allmend nachhaltig ausgeführt und über den ganzen Lebenszyklus betrachtet minimiert.

- *Werden auch externe Bauunternehmen beigezogen um Spitzen abzudecken?*

Die BVB hat im Jahr 2013 ein offenes Ausschreibungsverfahren nach GATT/WTO für Gleisbauarbeiten durchgeführt und im Rahmen eines Mehrsiegermodelles mit verschiedenen Firmen dreijährige Rahmenverträge für Gleisbauarbeiten abgeschlossen. Zudem beschäftigt die BVB in Spitzenzeiten Temporärmitarbeitende.

- *Falls die vielen Baustellen im letzten Jahr Folge eines aufgeschobenen Unterhalts in der Vergangenheit sind: Wie wird die BVB nach den Jahren des erhöhten Unterhalts ihre Kapazitäten wieder reduzieren?*

Gemäss Auskunft der BVB zählt der Geschäftsbereich Infrastruktur gesamthaft ca. 110 Mitarbeitende. Die Anzahl der Beschäftigten im Gleisbau sei über die letzten Jahre konstant geblieben. Die durch den Erneuerungsstau entstandenen Spitzen wurden durch die Beschäftigung von Temporärmitarbeitende sowie Vergaben an externe Bauunternehmen abgedeckt (siehe Frage 5). Da die BVB für den Abbau der Spitzen kein zusätzliches Personal eingestellt hat, ist auch kein Abbau erforderlich.

- *Wie stellt der Kanton sicher, dass die BVB marktgerechte Preise für die Erneuerungsarbeiten im Gleis- und Strassenbau verlangt?*

Die aktuellen Kostenschätzungen bzw. Offerten der BVB für deren Leistungen im Zusammenhang mit koordinierten Bauvorhaben basieren auf groben Angaben. Vom Tiefbauamt wurden Verbesserungen bezüglich Transparenz und Detaillierungsgrad der Kalkulationen und Kostenschätzungen bei der BVB eingefordert.

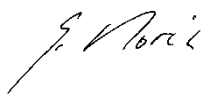
Seit Mitte 2014 besteht ein Runder Tisch zwischen der BVB und Kantonsvertreterinnen und -vertretern, um sich über relevante Infrastrukturthemen auszutauschen und gemeinsam Optimierungen und Verbesserungen zu generieren. Im Rahmen dieser Gespräche wurden auch die Kostenangaben bzw. Kalkulationen thematisiert und rasche Verbesserungen durch die BVB zugesagt.

- *Kann der Kanton eine Gleisbaustelle auch durch eine Drittfirma ausführen lassen?*

Selbstverständlich können auch Gleisbauarbeiten durch entsprechend qualifizierte Unternehmungen ausgeführt werden. Die BVB beauftragen Drittfirmen jeweils dann, wenn die Kapazitäten der BVB-eigenen Ressourcen ausgeschöpft bzw. ausgelastet sind. Gemäss § 3. Abs. 1 des Organisationsgesetz der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB-OG) vom 10. März 2004 (Stand 1. Januar 2006) nehmen die BVB im Rahmen ihres Geschäftszwecks die Wartungs- und Unterhaltsaufgaben an ihren Fahrzeugen und ihren festen Anlagen wahr.

Dies bedeutet, dass der Kanton aufgrund der gesetzlichen Ausgangslage keine Gleisbauarbeiten direkt an eine Drittfirma vergeben kann. Der Kanton finanziert hingegen gemäss § 16. BVB-OG Investitionen über CHF 300'000 Franken in feste Anlagen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt, die Teil der Bahninfrastruktur darstellen (insbesondere Gleisunterbau, Gleisoberbau, Fahrleitungen und Bahnsignalisierungseinrichtungen), in Form von à fonds perdu Krediten gemäss den Kompetenzregelungen des Finanzhaushaltgesetzes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin