



An den Grossen Rat

18.5251.02

BVD/P185251

Basel, 26. September 2018

Regierungsratsbeschluss vom 25. September 2018

Interpellation Nr. 71 Toya Krummenacher betreffend unerwartete Schäden am gesamten Schienennetz der BVB – schriftliche Beantwortung

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 12. September 2018):

„Am 2. August 2018 teilte die BVB mit, dass in den vergangenen Wochen erhöhte Abnutzung und Schäden an den Schienen festgestellt wurden. Als Grund wurden „unerwartete Verzögerungen und Abweichungen bei der Instandhaltung der Räder der gesamten Tramflotte“ angegeben. Die BVB melden einen „Rückstau der Flotten-Instandhaltung“, welcher auf Grund „nicht rechtzeitig behobener Mängel bei den Rädern zu einer erhöhten Abnutzung und Schäden an den Schienen“ geführt hat. Im Weiteren nennt die BVB ein Massnahmenpaket und verspricht die gründliche Ursachenklärung. Die BVB hält zudem fest, dass der Besteller und Eigner „frühzeitig über die Vorkommnisse“ informiert wurde. (Zitate aus der Medienmitteilung der BVB vom 2. August 2018)

Als rege Nutzerin des öffentlichen Verkehrs in Basel aber auch als Politikerin bin ich sehr beunruhigt über diese „Vorkommnisse“. Einerseits lässt sowohl die Kommunikation der BVB wie auch die mediale Berichterstattung danach noch einige Fragen unbeantwortet, andererseits fühlt sich das Ganze nach einem unschönem Déjà-vu an. Die Schlussfolgerung, dass der Instandhaltungsstau eine Folge des intern vorgegebenen Sparziels ist, ist auf Grund der Chronologie der letzten Jahre nicht von der Hand zu weisen. Insbesondere stossend an der aktuellen Situation ist, dass einmal mehr die Mitarbeitenden der BVB die Fehler des Managements ausbaden müssen. Dieses Mal mit zusätzlichen Einsätzen an Wochenenden – notabene mit kurzer Ankündigungsfrist und in den Sommerferien. Es bleibt mir also zu hoffen, dass der Regierungsrat mir mit der Beantwortung meiner nachfolgenden Fragen eine gewisse Klärung verschaffen kann.

Fragen:

1. Wie werden die Mitarbeitenden, die zusätzliche Einsätze leisten, entschädigt bzw. wie wird der Zusatzaufwand honoriert?
2. Wann, d.h. zu welchem genauen Zeitpunkt, erlangte der Regierungsrat Kenntnis über die aktuelle Problematik?
3. Wann, d.h. zu welchem genauen Zeitpunkt, erlangte der Verwaltungsrat Kenntnis über die aktuelle Problematik?
4. Wieso wurde das erst jetzt in der Öffentlichkeit bekannt?
5. Wer entscheidet bei den BVB über das Festlegen der Revisionsabstände bzw. die Fahrtauglichkeit des Materials und wie sehen diese Entscheidungsprozesse innerhalb der BVB aus?
6. Wertet der Regierungsrat die aktuellen Vorkommnisse als Altlast des früheren Leitungsgremiums, wenn ja warum, wenn nein warum nicht?

7. Wie hat der Regierungsrat seine engere Aufsichtsfunktion gemäss GPK-Empfehlung 2017 wahrgenommen? (GPK-Bericht über die BVB vom 29. Juni 2017: Der Regierungsrat, der gemäss BVB-OG die Aufsicht über die BVB ausübt, muss als Gremium die Verantwortung übernehmen und auf geeignete Weise sicherstellen, dass der Vorsteher des BVD, an welchen er die Eignervertretung des Kantons gegenüber den BVB und den Verkehr zwischen Regierungsrat und Verwaltungsrat der BVB delegiert hat, künftig seine Pflichten rechtmässig, sachgerecht und rationell im Rahmen der vom Regierungsrat beschlossenen Vorgaben wahrnimmt.)
8. Musste der Regierungsrat nicht bereits im letzten Jahr nach der erfolgten Berichterstattung (siehe Bericht eines Werkstatt-Mitarbeitenden in der Basellandschaftlichen Zeitung vom 29.07.2017) von der Möglichkeit solchen Entwicklungen ausgehen und darum die BVB enger beaufsichtigen?
9. In wie fern teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass die jüngsten Vorkommnissen eine Folge des Sparziels von 20% bzw. vom Effizienzsteigerungsprogramm „avanti“ sind?
10. In wie fern sind die jüngsten Probleme als Folge der Taktfertigung, d.h. der um 8 Tage verkürzten Revisionszeit pro Tram zu werten/sehen?
11. Sieht der Regierungsrat eine Möglichkeit wie diese jüngsten negativen Ereignisse hätten verhindert werden können? Welche?
12. Mit welchen zusätzlichen Kosten muss insgesamt gerechnet werden?
13. Wie viel davon werden dem Kanton überwältzt?
14. Wie hoch schätzt der Regierungsrat die Zahlungen an die BLT?
15. GPK-Bericht 2017: Wie kann es sein, dass die GPK in ihrem Jahresbericht über das GMI bei den BVB seit 2016 eine Verbesserung der Probleme im Bereich Instandhaltung feststellt und nun so etwas passiert? Wurden der GPK ungenügende Informationen gegeben bzw. Informationen vorenthalten?
16. Welche Konsequenzen, auch personelle, zieht der Regierungsrat aus den erneuten Problemen bei der BVB?

Toya Krummenacher“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Wie bereits in der Stellungnahme des Regierungsrates vom 7. September 2017 zum Bericht der Geschäftsprüfungskommission zu den BVB vom 29. Juni 2017 festgehalten, bestärkt der Regierungsrat die Anstrengungen der BVB, das aufgezeigte Optimierungspotenzial zu nutzen und begrüsst, dass die BVB die Thematik in verschiedenen Bereichen konsequent angeht und die vorwiegend in früheren Jahren begangenen Versäumnisse behebt. Die angestrebten Modernisierungen in den Bereichen Technik und Infrastruktur müssen weiterverfolgt und umgesetzt werden.

Wie in der Stellungnahme auch bereits erwähnt, erachtet der Regierungsrat die Eignervertretung durch das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) als zielführend und in Übereinstimmung mit dem BVB-OG. Wie angekündigt, wurden die Erwartungen an die Führung der BVB auch hinsichtlich der bekannten Handlungsfeldern formuliert und in der aktuellen Eignerstrategie 2018-2021 festgehalten.

Im Folgenden nimmt der Regierungsrat zu den Fragen 2, 6, 7, 8, 9 und 16 Stellung. *Die Fragen 1, 3, 4, 5, 10, 11, 12, 13, 14 und 15 betreffen das operative Geschäft der BVB, weshalb wir dort die entsprechenden Stellungnahmen eingeholt haben.*

2. Wann, d.h. zu welchem genauen Zeitpunkt, erlangte der Regierungsrat Kenntnis über die aktuelle Problematik?

Es ist bereits länger bekannt, dass sich das Schienennetz der BVB teilweise in einem baulich ungenügenden Zustand befindet. Darüber wurde sowohl dem Grossen Rat als auch der Öffentlichkeit schon mehrmals berichtet. Der Regierungsrat begrüsst, dass die BVB dabei ist, die Ange-

legenheit professionell aufzuarbeiten und die Mängel systematisch zu beheben. Um die Versäumnisse der letzten Jahrzehnte beheben zu können, wird jedoch aus Ressourcen- und Koordinationsgründen ein Zeitraum von etlichen Jahren benötigt.

Zwischen 25. Juli und 2. August 2018 sind der Verwaltungsrat der BVB, die Eignervertretung des Kantons und die Öffentlichkeit von der Geschäftsleitung der BVB über die jüngst festgestellten, ausserordentlichen Schäden im Gleisnetz informiert worden.

6. Wertet der Regierungsrat die aktuellen Vorkommnisse als Altlast des früheren Leitungsgremiums, wenn ja warum, wenn nein warum nicht?

Gemäss Eignerstrategie erwartet der Regierungsrat, dass die BVB eine zuverlässige ÖV-Infrastruktur auf Kantonsgebiet als Grundlage für ein attraktives ÖV-Angebot erstellt, unterhält und betreibt.

Wie erwähnt, wurde schon mehrfach zum Zustand des Schienennetzes der BVB kommuniziert. Bekanntlich wurde während längerer Zeit zu wenig in den Unterhalt des Netzes investiert und teilweise suboptimale Technik eingesetzt. Der Regierungsrat nimmt zur Kenntnis, dass diese Vorkommnisse erkannt wurden und die BVB das gesamte System von Grund auf optimiert, um sich zu einem professionell aufgestellten Betrieb zu entwickeln.

Was die jüngsten Ereignisse betrifft, so hat auch hier die BVB umgehend reagiert und diverse Massnahmen getroffen.

7. Wie hat der Regierungsrat seine engere Aufsichtsfunktion gemäss GPK-Empfehlung 2017 wahrgenommen? (GPK-Bericht über die BVB vom 29. Juni 2017: Der Regierungsrat, der gemäss BVB-OG die Aufsicht über die BVB ausübt, muss als Gremium die Verantwortung übernehmen und auf geeignete Weise sicherstellen, dass der Vorsteher des BVD, an welchen er die Eignervertretung des Kantons gegenüber den BVB und den Verkehr zwischen Regierungsrat und Verwaltungsrat der BVB delegiert hat, künftig seine Pflichten rechtmässig, sachgerecht und rationell im Rahmen der vom Regierungsrat beschlossenen Vorgaben wahrnimmt.)

Wie in der Eignerstrategie 2018-2021 nachzulesen ist, finden vierteljährliche Gespräche statt zwischen dem BVD, der Verwaltungsratspräsidentin der BVB, dem Direktor der BVB, und allenfalls weiteren Gästen zur Berichterstattung über die Umsetzung der Eignerstrategie. Mit den anderen vom Regierungsrat gewählten Mitgliedern des Verwaltungsrates finden Gespräche je nach Bedarf statt. Einmal pro Jahr findet zudem ein Eigergespräch zwischen der BVB, dem BVD und dem Finanzdepartement statt, um über den Entwurf des Jahresberichtes, der Jahresrechnung zu informieren sowie um über die Indikatoren gemäss Eignerstrategie Bericht zu erstatten.

8. Musste der Regierungsrat nicht bereits im letzten Jahr nach der erfolgten Berichterstattung (siehe Bericht eines Werkstatt-Mitarbeitenden in der Basellandschaftlichen Zeitung vom 29.07.2017) von der Möglichkeit solchen Entwicklungen ausgehen und darum die BVB enger beaufsichtigen?

Der Regierungsrat erachtet es grundsätzlich nicht als seine Aufgabe, in die operativen Bereiche der BVB einzugreifen.

9. In wie fern teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass die jüngsten Vorkommnissen eine Folge des Sparziels von 20% bzw. vom Effizienzsteigerungsprogramm „avanti“ sind?

Nach Auskunft der BVB unterlag der Bereich der laufenden Flottenwartung keinem Effizienzsteigerungs-Programm. Die BVB geht nach heutigem Wissensstand davon aus, dass die Probleme nicht aufgrund eines Ressourcenmangels, sondern einer nicht fachgerechten Flottenwartung entstanden sind.

16. Welche Konsequenzen, auch personelle, zieht der Regierungsrat aus den erneuten Problemen bei der BVB?

Der Regierungsrat sieht keine Veranlassung, in die Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates einzugreifen.

Die nachfolgenden Fragen betreffen das operative Geschäft der BVB, weshalb die BVB dazu Stellung nimmt.

1. *Wie werden die Mitarbeitenden, die zusätzliche Einsätze leisten, entschädigt bzw. wie wird der Zusatzaufwand honoriert?*

Gemäss Aussage der BVB unterstehen die Mitarbeitenden des operativen Bereichs dem Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (AZG), wonach bei kurzfristigen Überschreitungen der geplanten Sollarbeitszeit die Mitarbeitenden diese Mehrarbeit als Überzeit gutgeschrieben erhalten. Im Übrigen wurden auch die Dienstpläne im Rahmen und unter Einhaltung des AZG, wo nötig, angepasst.

Die Mitarbeitenden des Verwaltungsdienstes unterstehen dem kantonalen Recht. Sie erhalten die entsprechenden Zeit- und Geld-Zuschläge.

3. *Wann, d.h. zu welchem genauen Zeitpunkt, erlangte der Verwaltungsrat Kenntnis über die aktuelle Problematik?*

Am 25. Juli 2018.

4. *Wieso wurde das erst jetzt in der Öffentlichkeit bekannt?*

Sobald genügend Fakten zu den ausserordentlichen Schäden im Gleisnetz vorlagen, wurde die Öffentlichkeit informiert. Aufgrund der Komplexität der Zusammenhänge hat die BVB sich entschieden, eine Medienorientierung durchzuführen.

5. *Wer entscheidet bei den BVB über das Festlegen der Revisionsabstände bzw. die Fahrtauglichkeit des Materials und wie sehen diese Entscheidungsprozesse innerhalb der BVB aus?*

Gemäss Aussage der BVB gelten hier die Vorgaben der Hersteller und des Bundesamts für Verkehr sowie interne Weisungen der BVB. In den internen Weisungen sind Vorgaben, Prozesse und Verantwortlichkeiten definiert.

10. *In wie fern sind die jüngsten Probleme als Folge der Taktfertigung, d.h. der um 8 Tage verkürzten Revisionszeit pro Tram zu werten/sehen?*

Die Revisionszeit bezieht sich auf die periodischen Hauptrevisionen. Nach heutigem Wissensstand geht die BVB jedoch davon aus, dass die Probleme aufgrund der laufenden Flottenwartung entstanden sind. Beide Aufgaben erfolgen losgelöst voneinander.

11. *Sieht der Regierungsrat eine Möglichkeit wie diese jüngsten negativen Ereignisse hätten verhindert werden können? Welche?*

Gemäss Aussage der BVB werden sämtliche technischen Aspekte gegenwärtig von externen Experten in Zusammenarbeit mit der BVB sorgfältig untersucht und Handlungsempfehlungen erarbeitet.

12. Mit welchen zusätzlichen Kosten muss insgesamt gerechnet werden?

13. Wie viel davon werden dem Kanton überwältzt?

14. Wie hoch schätzt der Regierungsrat die Zahlungen an die BLT?

Gemäss Auskunft der BVB laufen derzeit neben den externen Untersuchungen und den dringenden Reparaturarbeiten auch fundierte Abklärungen zur Erhebung des Schadenausmasses. Verlässliche Angaben zu allfälligen Kosten sind nach Vorliegen der Ergebnisse möglich.

15. GPK-Bericht 2017: Wie kann es sein, dass die GPK in ihrem Jahresbericht über das GMI bei den BVB seit 2016 eine Verbesserung der Probleme im Bereich Instandhaltung feststellt und nun so etwas passiert? Wurden der GPK ungenügende Informationen gegeben bzw. Informationen vorenthalten?

Der Bericht der Geschäftsprüfungskommission 2017 befasst sich unter dem Thema „Geschäftsmodell Infrastruktur“ mit der basel-städtischen Infrastruktur. Im GPK-Bericht wird darüber informiert, dass es vor dem Jahr 2016 erhebliche Mängel im Geschäftsbereich «Infrastruktur» der BVB gegeben habe, und dass sich die Situation nach einem Personalwechsel im Management des Geschäftsbereichs seit 2016 erheblich verbessert hat. Der Geschäftsbereich Infrastruktur ist zuständig für den Bau und die Instandhaltung der Bahninfrastruktur, mit Geleisen, Fahrleitungen und Haltestellen, nicht aber für die Fahrzeugwartung.

Nach heutigem Wissensstand geht die BVB aber davon aus, dass die Probleme aufgrund der laufenden Flottenwartung entstanden sind. Für diese ist der Geschäftsbereich «Technik» zuständig.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin