

# **Bericht über die Medienorientierung der BVB zur Trambeschaffung**

Depot Wiesenplatz Basel

Dienstag, 25. Oktober 2011 11:00 – 11:45 Uhr

Martin Gudenrath, Verwaltungsratspräsident  
Martin Baumgartner, BVB-Direktor  
Hanspeter Wessels, Regierungsrat  
Dagmar Jenny, BVB-Pressesprecherin  
Etwa 30 Medienleute

## **1. Begrüssung durch Dagmar Jenny**

### **2. „Präambel“ von M. Gudenrath**

Kurzer Rückblick auf die Leidensgeschichte der Trambeschaffung.

Verwaltungsrat BVB entscheidet sich am 24.10.2011 einstimmig für einen bestimmten Tramtyp.

Evaluation als Teamarbeit zwischen BVB und externe Experten.

### **3. Zur Sache: Martin Baumgartner**

70% der Bevölkerung und 100% des BVB-Personals und der Verwaltung freuen sich auf die neuen Trams.

Es müssen 101 Fahrzeuge (Motorwagen und Anhänger) ersetzt werden. Die Düwags zählen inzwischen 45 Lenze!

Lieferung umfasst 60 Trams und weitere 51 als Option (zum gleichen Preis, einlösbar bis 2025).

Lieferant kann nur eine Preisangabe machen, nachträgliche Preisverhandlungen gibt es keine. Daher sind sehr detaillierte Angaben nötig.

BVB erstellen klares Lastenheft mit 600 Punkten und definieren die genauen Benutzungskriterien.

Abschluss eines 40-seitigen Werklieferungsvertrages mit Lieferkonditionen, Mängelbehebung, Garantieleistungen, Bussen bei Nichteinhalten von Konditionen etc. (analog zu jenem mit Siemens anlässlich der Combino-Lieferung 2001. Damals gingen alle Transportspesen, Reparaturen und Umbauten auf Kosten von Siemens).

18. April 2011: Eingabe der Offerten von

Siemens (Combino 2, analog Bern),

Bombardier (Flexity)

und Stadler (Tango, analog BLT) und Tango Niederflur).

Pro Offerte zwischen 8 und 10 Bundesordner mit technischen Beschreibungen.

Alles muss Punkt um Punkt zusammen mit den Lieferanten besprochen und geklärt werden. Lieferant und Kunde müssen ihre Vorstellung zur vollen Deckung bringen.

Angebotsbewertung der 4 Produkte durch 15 interne und 15 externe Fachexperten (darunter auch Leute von der ETH).

Alle vier Tramtypen sind Spitzenprodukte. In Schulnoten ausgedrückt erhalten sie Werte zwischen 5,5, und 6.

Preis pro Tram schwankt 3 und 5 Millionen.

Billiganbieter (Skoda, CAF etc.) zwischen 1 und 3 Millionen. Diese ziehen aber ihre Angebote wieder zurück. Sie haben auf Siemens, Bombardier und Stadler immerhin einen gewissen Preisdruck ausgeübt.

Der Verwaltungsrat folgt einstimmig dem Antrag der BVB.

Beurteilungskriterien für die Typenwahl:

Preis 40%

Nutzen 30%

Produkteigenschaften 30%

Dazu kommen viele weitere untergeordnete Kriterien wie Laufruhe, Erschütterungen etc. Ausschlaggebend war schlussendlich der Preis: gewählt wurde das günstigste unter den qualitativ fast gleich hoch stehenden Angeboten.

Gewinner ist:

Vor der Bekanntgabe rollt unter lautem „Geschäll“ ein projiziertes virtuelles Tram entlang der grossen Betonwand der Depots. Ein wirkungsvoller Gag, da der Tramtyp nicht sogleich zu erkennen war!

Dann platzt die Bombe:

### **Bombardier Flexity Basel**

Kommentar Baumgartner: „So schnell habe ich es noch nie erlebt: gestern beschlossen und heute schon rollt das neue Tram ins Depot“.

Angeschafft werden 60 Fahrzeuge zum Preis von 220,3 Millionen Franken.

(Zum Vergleich: Siemens Combino 2: 282 Mio Fr., Stadler Tango NF: 257 Mio Fr.)

Der Flexity läuft in Augsburg, Brüssel, Genf, Graz, Innsbruck, Marseille, Palermo, Toronto, Spanien (und neu auch in Blackpool). Er ist in D und F zugelassen!

Wichtig wegen Tramlinien Weil und Saint-Louis.

Bombardier ist weltweit der grösste Tramhersteller.

Produktion des Flexity Basel in Deutschland, Österreich und z. Teil in Villeneuve.

Lange Version (43 m): 43 Stück

Kurze Version (ca. 30 m): 17 Stück

Die kurzen Trams können jederzeit durch Zusatzmodule verlängert werden.

Option auf weiter 51 Exemplare.

Ablieferung der ersten Fahrzeuge: 2013 (Einweihung Tram Weil)

Monatlich 2 Fahrzeuge.

### **4. Schlusswort Regierungsrat Hp. Wessels**

Er freut sich über die seriöse Abklärung und den Entscheid.

Spricht (vage) vom Netzausbau und der „Tramstadt Basel“.

Er will nun den Kredit für die neue Tramflotte beim Grossen Rat beantragen.

Rekursfrist der Lieferanten läuft bis 11. November 2011.

An diesem Tag folgt eine weitere Medienorientierung um 10 Uhr im

Congress Center Basel.

### **5. Dagmar Jenny schliesst den Anlass**

Sie verweist auf den nächsten Termin vom 11. November 2011. Weitere

Detailinformationen zum Tram werden erst dann bekannt gegeben.

Anschliessend werden noch Fragen der Medienleute beantwortet. Die Antworten wurden in diesen Text integriert. Auf die Bemerkung, dass Genf nach über 15 Jahren Bombardier Flexity jetzt zum Tango gewechselt habe, verwies Baumgartner auf die ausschlaggebende Kostenfrage.

Im privaten Gespräch zeigt sich RR Wessels auf meine kritische Anmerkung zur „Pampa-Strecke“ sehr zuversichtlich, dass die Tramlinie 3 nach Saint-Louis kein Flop wird und weist auf das Entwicklungsgebiet längst der Glattalbahn hin. Immerhin mit dem Vermerk des hiesigen kleineren Massstabes! Ist Saint-Louis gleich Opfikon? Er hätte zwar lieber zuerst den Elfer nach Saint-Louis gesehen. Aber Zoellé denke nicht anders als Ueberschlag. Über die dank Bombardier „gesparten 70 Millionen“ freute er sich sichtlich. Ich suggerierte ihm, diese Gelder auch für die angedachte Linienverlängerung in Weil-Mitte zu verwenden.

André Guillaume

25.10.2011