



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** Beantwortung Interpellation [2011/304](#) von Marc Joset betreffend "Trambeschaffung von BLT und BVB"

Datum: 13. März 2012

Nummer: 2011-304

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

---



2011/304

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

## Vorlage an den Landrat

### Beantwortung Interpellation [2011/304](#) von Marc Joset betreffend "Trambeschaffung von BLT und BVB"

vom 13. März 2012

Am 3. November 2011 reichte Marc Joset die Interpellation betreffend "Trambeschaffung von BLT und BVB" mit folgendem Wortlaut ein:

*Über sechs Jahre hinweg hatten BVB und BLT an einem gemeinsamen Beschaffungsprogramm gearbeitet und sich anschliessend für den "Tango" von Stadler Rail entschieden. Im Frühjahr 2010 stieg die BVB überraschend aus und liess neu ausschreiben. Am 25. Oktober 2011 vergab die BVB den Auftrag an Bombardier für das Modell "Flexity". Laut Pressequellen war vor allem der Preis für den Entscheid massgebend (rund 70 Millionen Franken günstiger). Ich bitte den Regierungsrat um die schriftliche Beantwortung folgender Fragen:*

1. *Wer hatte an der damaligen Ausschreibung der BLT teilgenommen? War die Entscheidung damals ebenso klar, wie sie jetzt bei der BVB war? War Bombardier dabei? Falls nicht, gibt es eine Erklärung dafür?*
2. *Wird die BLT für die noch offene 2. Tranche nun die Ausschreibung grundsätzlich überarbeiten? Besteht die Hoffnung, dass die 2. Tranche auch viel günstiger ausfällt?*
3. *Wird die Zusammenarbeit zwischen BLT und BVB (wieder) intensiviert?*
4. *Ist der Staatsvertrag immer noch sakrosankt? Könnte sich der Regierungsrat eine grundsätzliche Neuverhandlung vorstellen, um die Kooperation mit Basel-Stadt zu verbessern?*

#### Die mit der Interpellation gestellten Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:

1. *Wer hatte an der damaligen Ausschreibung der BLT teilgenommen? War die Entscheidung damals ebenso klar, wie sie jetzt bei der BVB war? War Bombardier dabei? Falls nicht, gibt es eine Erklärung dafür?*

Die Beschaffung von Tramfahrzeugen liegt grundsätzlich im Verantwortungsbereich der Transportunternehmen. Diese haben solche Entscheide unter unternehmerischen Gesichtspunkten zu treffen. Die öffentliche Hand als Besteller der Transportleistungen beteiligt sich nur insofern daran, als die Transportunternehmen eine Zustimmung zur Beschaffung benötigen. Dies im Zusammenhang mit den allenfalls entstehenden zusätzlichen Abschreibungskosten, welche den Abgeltungsbedarf erhöhen. Gemäss Auskunft der BLT ergab sich bei der Ausschreibung für die neuen BLT-Trams folgende Sachlage:

An der gemeinsamen Ausschreibung von BLT und BVB haben zwei Rollmaterialanbieter teilgenommen, welche drei Tramprodukte offeriert haben. Bombardier hatte damals zwei Tramtypen angeboten: das Flexity-Tram mit 100 % Niederflur sowie einen Tramtyp mit klassischen Drehgestellen und 70 % Niederflur. Stadler Rail hat das Tango-Tram offeriert. Die Entscheidung war eindeutig. Sowohl der BLT als auch der BVB Verwaltungsrat stimmten einstimmig der Beschaffung des Tango-Tram von Stadler Rail zu. Das Stadlerfahrzeug war denjenigen von Bombardier in jedem Bereich überlegen. Der Preis der Bombardier-Angebote lag rund 500'000 Franken pro Tram über jenem von Stadler. Nebst dem Preis überzeugte das Tango-Tram gegenüber den Bombardierfahrzeugen mit einer deutlich höheren Transportkapazität (mehr Sitz- und Stehplätze) sowie acht Doppeltüren im Niederflurbereich. Siemens hatte damals ebenfalls die Ausschreibungsunterlagen angefordert, aber zwei Wochen vor Abgabeschluss mitgeteilt, kein Angebot einzureichen.

2. *Wird die BLT für die noch offene 2. Tranche nun die Ausschreibung grundsätzlich überarbeiten? Besteht die Hoffnung, dass die 2. Tranche auch viel günstiger ausfällt?*

Die BLT teilt uns zu diesen Fragen Folgendes mit:

Die Ausschreibungsunterlagen werden nicht grundsätzlich überarbeitet, jedoch wird geprüft, ob sich das Tram um ca. 1.5 Meter verlängern lässt. Dies würde es erlauben, sechs zusätzliche Sitzplätze (heute 101 Sitzplätze) und acht zusätzliche Stehplätze zu schaffen. Die Tramdepots der BLT sind so ausgelegt, dass die heutigen Doppeltraktionen mit 46,5 Metern Länge abgestellt werden können. Die BLT hatte sich bei der Ausschreibung mit der BVB auf den Kompromiss von einer Fahrzeuglänge von 45 Metern geeinigt.

Es ist nicht davon auszugehen, dass der Preis für die 2. Tranche reduziert werden kann. Die Preise wurden im Rahmen einer WTO-Ausschreibung offeriert. Bei Preisvergleichen ist immer Vorsicht angebracht. So gilt es zu prüfen, ob der Leistungsumfang auch vergleichbar ist. Die BLT hat in ihrem Beschaffungspreis sämtliche Optionen wie Zugsicherung, Fahrgastzähl- und Informationssysteme, etc. eingerechnet. Zudem ist das Fahrzeug 45 Meter lang und verfügt über fünf Drehgestelle mit 20 Rädern, welche das Fahrzeuggewicht optimal verteilt und so die Infrastruktur schont. Nebst den Investitionen gilt es auch die Betriebskosten (Fahrzeug und Infrastruktur) zu berücksichtigen.

3. *Wird die Zusammenarbeit zwischen BLT und BVB (wieder) intensiviert?*

Wie der tägliche Betrieb zeigt, funktioniert die Zusammenarbeit gut. Die Zusammenarbeit wird überall dort gepflegt, wo für beide Betriebe Vorteile, d.h. Synergiepotentiale vorhanden sind. Als praktisches Beispiel kann im Trambereich das Leitstellensystem aufgeführt werden, welches aufeinander abgestimmt ist. Aber auch in strategischen Fragen, wie der Ausgestaltung des zukünftigen Tramnetzes, traten beide Unternehmen stets gemeinsam auf.

4. *Ist der Staatsvertrag immer noch sakrosankt? Könnte sich der Regierungsrat eine grundsätzliche Neuverhandlung vorstellen, um die Kooperation mit Basel-Stadt zu verbessern?*

Der Staatsvertrag stammt aus dem Jahr 1981 und ist in die Jahre gekommen. Sobald politische Klarheit darüber besteht, wie das Tramnetz der Region in 10 – 20 Jahren aussehen könnte, ist eine Neuverhandlung des Staatsvertrages durchaus denkbar. Dabei geht es vor allem um die Anpassung an die modernen Gegebenheiten bezüglich der Leistungsbestellung und Finanzierung des Regionalverkehrs. Im übrigen sollen im Rahmen des Entlastungspakets 12/15 die Staatsverträge mit Basel-Stadt überprüft werden. Dieser Auftrag gilt auch für den hier erwähnten Vertrag.

Liestal, 13. März 2012

Im Namen des Regierungsrates  
der Präsident:

Zwick

der Landschreiber:

Achermann

