



An den Grossen Rat

17.5180.02

BVD/P175180

Basel, 31. Mai 2017

Regierungsratsbeschluss vom 30. Mai 2017

Interpellation Nr. 57 von Heiner Vischer betreffend „Gleisersatz am Steinenberg“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 10. Mai 2017):

Vor rund einem Monat wurde durch die Presse bekannt, dass der Steinenberg im September während drei Wochen für den Tramverkehr vollständig wegen einer Sanierung von 525 Schienenmeter Geleisen mit acht Weichen und 4 Kreuzungen gesperrt wird. Es sind davon neun Tramlinien, die weiträumig umgeleitet werden müssen, betroffen. Die Geleise am Steinenberg sind das letzte Mal vor 11 Jahren (als das „Federbett“ eingebaut wurde) saniert worden.

Offenbar kostet dieses Projekt CHF 2.9 Mio. und wird mit BVB internen Geldmitteln bezahlt. Da es sich um Erhaltungsmassnahmen handelt wird es auch nicht dem Grossen Rat in Form eines Ratschlages vorgelegt.

Nun hat aber ein Augenschein vor Ort am Steinenberg ergeben, dass die Geleise in der geraden Strecke (von der Einmündung Theater bis zum Bankverein) durchaus noch einen guten Eindruck machen (die Kreuzungen hingegen sind sichtbar in einem desolaten Zustand, der die dringende Sanierung erkennbar macht).

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat folgende Fragen zu beantworten:

- In welchem Zustand befinden sich die Geleise in der geraden Strecke am Steinenberg? Wieviel Prozent der Schienen sind abgefahren und bei welchem Stand müssten diese ersetzt werden?
- Wenn die Geleise nicht vollständig erneuerungsbedürftig sind, mit welchem Betrag muss die Restwertvernichtung beziffert werden?
- Es werden in naher Zukunft ähnliche Projekte realisiert (Mittlere Rheinbrücke, Aeschengraben) wo auch Geleise in gerader Streckenführung vollständig ausgetauscht werden. Wie sieht die Situation hier bezüglich Restwertvernichtung aus?
- Gibt es Richtlinien bei der BVB, wie bei einem Austausch von Geleisen vorgegangen wird, ohne dass eine Erneuerung zwingend notwendig ist?

Heiner Vischer

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Die Weichen, Kreuzungen und Gleise am Steinenberg gehören zu den meist befahrenen Abschnitten auf dem Netz der BVB. Rund 950 Tramzüge befahren diese Strecke täglich in jede Richtung. Nach einer Nutzungsdauer von rund 11 Jahren (letzter Ersatz im 2006) sind insbesondere die Kreuzungen und Weichen in einem alarmierenden Zustand und müssen dringend ausgewechselt werden. Die geraden Abschnitte befinden sich in einem annehmbaren Zustand und müssen innerhalb der nächsten 5 Jahre ausgewechselt werden. Um die Auswirkungen auf öV-Kundinnen, Gewerbe und Anwohner möglichst gering zu halten, planen die BVB, während der notwendigen Vollsperrung im September 2017 neben den acht Weichen und vier Kreuzungen auch die Schienen auf dem Teil der geraden Strecke zu ersetzen, der wie der Kreuzungsbereich auf dem „Masse-Feder-System“ liegt. Dabei entsteht bei einem Projektvolumen von rund 3 Mio. Franken eine Restwertvernichtung von ca. 400'000 Franken. Auf die gerade Strecke von ca. 40 m entfallen dabei rund 150'000 Franken. Mit diesem gebündelten Vorgehen werden die technischen Systemgrenzen berücksichtigt und die nächsten Eingriffe an dieser neuralgischen Stelle sind erst wieder in rund 10 Jahren zu erwarten. So wird einer erneute Teil- bzw. Vollsperrung in 5 Jahren verhindert.

- *In welchem Zustand befinden sich die Geleise in der geraden Strecke am Steinenberg? Wieviel Prozent der Schienen sind abgefahren und bei welchem Stand müssten diese ersetzt werden?*

Die Kreuzungen und Weichen befinden sich in einem alarmierenden Zustand, die geraden Abschnitte sind in einem annehmbaren Zustand. Bei gleich bleibender Belastung müssen auch die geraden Strecken in zirka fünf Jahren ersetzt werden.

- *Wenn die Geleise nicht vollständig erneuerungsbedürftig sind, mit welchem Betrag muss die Restwertvernichtung beziffert werden?*

Aus technischer Sicht haben die zu ersetzenden Gleise einen Restwert von ca. 400'000 Franken. Auf die gerade Strecke von ca. 40 m entfallen dabei 150'000 Franken.

- *Es werden in naher Zukunft ähnliche Projekte realisiert (Mittlere Rheinbrücke, Aeschengraben) wo auch Geleise in gerader Streckenführung vollständig ausgetauscht werden. Wie sieht die Situation hier bezüglich Restwertvernichtung aus?*

Bei fast jedem Infrastrukturersatz gibt es wegen dem unterschiedlichen Abnutzungsverhalten der verschiedenen Abschnitte und Anlagen eines Gesamtsystems eine gewisse Restwertvernichtung. Das Ziel ist es jeweils, den wirtschaftlich optimalen Zeitpunkt einer zu ersetzenden Anlage zu ermitteln und entsprechend zu realisieren.

Die BVB wird künftig in grösseren Abschnitten Erhaltungsmassnahmen ausführen. Dies, um erstens den Nachholbedarf rasch zu minimieren, zweitens um die Belastung aller Betroffenen (öV-Kundinnen, Gewerbe und Anwohner) zu begrenzen und drittens um die Kosten möglichst tief zu halten. Da in den vergangenen Jahren der Ersatz von eher kleineren Teilstücken vorgenommen wurde, besteht heute ein „Flickenteppich“ unterschiedlicher Abnutzungen über das ganze Netz. Es wäre aufgrund des enormen Instandhaltungsaufwandes und zunehmend mangelnder Betriebssicherheit nicht zielführend, einen grösseren Abschnitt erst zu ersetzen, wenn alle Teilabschnitte ihr „Ersatzalter“ und somit null Franken Restwert erreicht haben. Der „schlechteste“ Teilabschnitt gibt somit sinnvollerweise den Ersatzzeitpunkt auch für angrenzende bessere Abschnitte vor – mit entsprechenden Auswirkungen auf die Restwertvernichtung.

- *Gibt es Richtlinien bei der BVB, wie bei einem Austausch von Geleisen vorgegangen wird, ohne dass eine Erneuerung zwingend notwendig ist?*

Nein, es gibt für den genannten Fall keine Richtlinie. Generell können alle Gleisanlagen für ihre Erhaltung schweisstechnisch bearbeitet werden. Dieser Vorgang kann maximal sieben Mal aus-

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

geführt werden, danach kommt es zur Materialermüdung und wird ein Gleisersatz unumgänglich. Auch am Steinenberg wurden mehrmals schweisstechnisch gearbeitet, um die Lebensdauer der Gleise zu verlängern.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin