




## Curia Vista - Geschäftsdatenbank

15.3321 – Interpellation

### Bestellung von Zügen bei Bombardier. Risiko für SBB und Steuerzahler?

Eingereicht von	 Hadorn Philipp
Einreichungsdatum	20.03.2015
Eingereicht im	Nationalrat
Stand der Beratungen	Im Rat noch nicht behandelt

#### Eingereichter Text

Im Frühling 2015 soll festgestellt werden, ob die bei Bombardier bestellten Züge die Qualitätskriterien der SBB erfüllen. Diese Bestellung mit einem Volumen von 62 Zügen (inklusive 3 aus Vereinbarung vom 19. November 2014) in einem Umfang von rund 2 Milliarden Franken sprengt alle bisherigen vergleichbaren Vorgänge in der Bahngeschichte.

Folgende Fragen bitte ich den Bundesrat zu beantworten:

1. Widerspricht aus seiner Sicht das Stillschweigen zum Inhalt der Vereinbarung vom 19. November 2014 zwischen SBB und Bombardier dem Öffentlichkeitsprinzip?
2. Erachtet er es als realistisch, dass Bombardier den Rückstand von insgesamt drei Jahren bis 2020 aufholen kann?
3. Was unternehmen die SBB konkret in Zusammenarbeit mit Bombardier zur Aufholung des Rückstandes?
4. Teilt er die Auffassung des Bundesamtes für Verkehr, dass für den Bund als Eigner keinerlei finanzielle Risiken bestehen, selbst wenn der ganze Deal platzen würde wegen möglicher Unterschreitung der Qualitätskriterien der SBB?
5. Wie hoch sind die von den SBB intern erwarteten Mehraufwände, bedingt durch die mehrjährige Verspätung (Folgekosten für Ersatzrollmaterial, Mehraufwand Personal für die Auftragsbewältigung usw.)?
6. Selbst wenn der Fernverkehr keine direkten Abgeltungen erhält, ist es auch aus seiner Sicht nicht zutreffend, dass durch die Beeinflussung des Betriebsergebnisses der SBB schlussendlich die Steuerzahlenden an den finanziellen Risiken der SBB beteiligt sind?
7. Ist es gewährleistet, dass die zugesicherten 50 Prozent dieser Bestellung auch wirklich in der Schweiz beschafft werden?
8. Trifft es zu, dass Bombardier die Aluminiumtraggestelle nicht wie ursprünglich versprochen in der Schweiz produzieren lässt? Falls ja, woher stammen diese?
9. Werden mögliche Lieferverzögerungen des einsetzbaren Rollmaterials zu Versorgungsengpässen mit nachteiligen Folgen für Passagiere führen und damit Image und Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs schaden?
10. Sieht er Bedarf an einem ausgebauten, mehrstufigen Controlling durch den Bund für

derartig grosse Vorhaben, vergleichbar mit dem, das beim Bau der Neat installiert wurde?

#### **Antwort des Bundesrates vom 08.05.2015**

1. Es gibt keinen Widerspruch zum Bundesgesetz über das Öffentlichkeitsprinzip der Verwaltung (BGÖ), weil die SBB in kommerziellen Projekten nicht erlass- oder verfügungsbefugt sind. Zudem würde das BGÖ, wäre es vorliegend anwendbar, nur zur Einsicht in amtliche, nicht aber zur Einsicht in kommerzielle Dokumente berechtigen. Die Inhalte eines Vergleichs sind geschäftsgeheimnisrelevant, weshalb diese nicht offengelegt werden müssen.

2./3. Bombardier hat sich gegenüber den SBB verpflichtet, den Rückstand von insgesamt drei Jahren aufzuholen und die Züge wie ursprünglich geplant bis 2020 abzuliefern. Bombardier steht in der vertraglichen Pflicht, die Züge herzustellen und auszuliefern. Die SBB nehmen die vertraglichen Mitwirkungen wahr.

4./6. Falls die Qualitätskriterien unterschritten würden, müssten die SBB und Bombardier neue Verhandlungen aufnehmen, weil der im November 2014 getroffene Vergleich hinfällig würde.

Die Finanzierung des Fernverkehr-Rollmaterials erfolgt aus dem laufenden Geschäft. Dieses Rollmaterial wird nicht aus Steuergeldern bezahlt. Sollten dereinst Kosten entstehen, welche nicht über die Konventionalstrafen gedeckt sind, würden diese nicht den Bund und die Steuerzahler belasten, sondern den Gewinn der SBB schmälern.

5. Wie bei solchen Beschaffungen üblich, haben die SBB mit Bombardier für Mehraufwände aufgrund verspäteter Lieferungen oder Minderqualitäten Strafzahlungen vereinbart. Diese sind an klar definierte Kriterien geknüpft. Über die Höhe der vertraglich vorgesehenen Konventionalstrafen haben die Vertragsparteien Stillschweigen vereinbart.

7./8. Gemäss öffentlichem Beschaffungsrecht (BöB/VöB) darf die Wertschöpfung in der Schweiz kein Kriterium bei Vergaben sein. Ob Bombardier 50 Prozent der Bestellung oder die Aluminiumtraggestelle in der Schweiz produzieren lässt, liegt in der unternehmerischen Freiheit Bombardiens.

9. Die neuen Doppelstockzüge bieten zur Hauptsache auf der West-Ost-Achse bis zu 400 Sitzplätze pro Zugkomposition mehr als heute. Wegen der Lieferverzögerung kann die angestrebte Kapazitätserhöhung teilweise nicht wie vorgesehen angeboten werden. Dies beeinflusst den geplanten Fahrplan jedoch nicht, sofern es nicht zu weiteren Verzögerungen kommt.

Weil die IC-2000-Doppelstockwagen erst später frei werden, können sie älteres Rollmaterial auf anderen Strecken nur verzögert ersetzen. Um dennoch einen möglichst hohen Kundenkomfort in der Übergangszeit gewährleisten zu können, investieren die SBB in die Instandhaltung und Modernisierung der bestehenden Fahrzeuge. Dies erfolgt nicht auf Kosten der Steuerzahlenden.

10. Die Beschaffung und Finanzierung des Fernverkehr-Rollmaterials liegt in der Verantwortung und Kompetenz der SBB. In diesem Bereich ist kein Controlling durch die Bundesbehörden vorgesehen, was der Bundesrat als sachgerecht erachtet.

#### **Dokumente**

[Amtliches Bulletin - die Wortprotokolle](#)

#### **Chronologie / Wortprotokolle**

<b>Datum</b>	<b>Rat</b>	
<a href="#">19.06.2015</a>	NR	Die Diskussion wird verschoben.

---

**Erstbehandelnder Rat**

Nationalrat

**Mitunterzeichnende (13)**

Amarelle Cesla Feri Yvonne Friedl Claudia Gysi Barbara Heim Bea  
Kiener Nellen Margret Piller Carrard Valérie Schneider Schüttel Ursula Semadeni Silva  
Steiert Jean-François Tschümperlin Andy Voruz Eric Wermuth Cédric

**Deskriptoren:** [Hilfe](#)

**Ergänzende Erschliessung:**

48

**Zuständig**

[Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation \(UVEK\)](#)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschaeft](#)