

19. August 2019 20 Minuten

# SBB lagert Sanierung an Deutsche Bahn aus

*von Stefan Ehrbar - Ab 2020 lässt die SBB knapp 100 ihrer Personenzugwagen in Deutschland erneuern. Politiker fordern nun strengere Regeln.*

Die Einheitswagen IV sind das Rückgrat des Fernverkehrs der SBB. Zum Teil sollen sie noch bis in die 2030er-Jahre im Einsatz stehen. 496 Stück stehen zurzeit im Einsatz. Seit 2017 wird knapp die Hälfte davon komplett überholt. 93 Wagen modernisiert die SBB aber nicht selbst. Den Auftrag dafür vergibt sie ins Ausland.

Er geht an die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, eine Tochter der Deutschen Bahn. Diese wird in ihren Werken in Wittenberge und Neumünster ab 2020 an 93 EW-IV-Wagen Arbeiten durchführen. Dabei geht es gemäss der Ausschreibung um die Beseitigung von Korrosionsschäden, die Erneuerung der Schutzbeschichtung, den Ersatz von Bodenbelägen und die Sanierung des Innenraums. Die Wagen erhalten neue Teppiche, teilweise werden auch Ablagetische und Sitzpolster ausgetauscht.

## «Muss Ausnahme bleiben»

Die SBB begründet die Vergabe der Arbeiten ins Ausland damit, dass in der Schweiz nicht genügend Kapazität vorhanden sei. In der Politik sorgt die Vergabe für rote Köpfe. CVP-Nationalrat Martin Candinas sagt: «Staatsnahe Betriebe haben eine besondere Verpflichtung, in der Schweiz Leistungen einzukaufen und die Industrie zu unterstützen.»

Dass die SBB Leistungen ins Ausland vergebende, sehe er sehr kritisch. «Das muss eine Ausnahme bleiben. Es darf keine Strategie dahinterstehen, und es darf auch nicht aus Preisgründen geschehen.» Vergebe die SBB aus Sicherheitsgründen einen einzelnen Auftrag ins Ausland, könne das aber akzeptiert werden.

## Verkennt die SBB das Risiko?

SP-Nationalrat Philipp Hadorn sagt, Vergaben ins Ausland seien eine Folge der bürgerlichen Mehrheit im Parlament. «Sie verweigert sich gesetzlichen Grundlagen, um ökologische und soziale Kriterien im Rahmen der Ausschreibungen fair zu berücksichtigen.» Gleichzeitig verkenne die SBB, dass inländische Anbieter oder eine Sanierung durch die SBB selbst bei Themen wie Qualität, Verfügbarkeit und Risiko besser abschneiden würden.

Es brauche nun neue Regeln, so Hadorn. Diese müssten allerdings berücksichtigen, dass keine internationalen Regelungen verletzt würden. «Der Bund hat als Eigner die Pflicht, nicht nur betriebswirtschaftliche Interessen, sondern auch Interessen der

Volkswirtschaft, Beschäftigung sowie soziale, ökologische und Service-public-Interessen zu berücksichtigen.»

### **Ausschreibung ist Pflicht**

SVP-Nationalrat Thomas Hurter sagt, so lange es sich um sicherheitsrelevante Arbeiten handle, sehe er kein Problem bei einer Vergabe ins Ausland – auch wenn es besser wäre, diese würden in der Schweiz durchgeführt. «Wir schreiben solche Ausschreibungen immer sehr korrekt gemäss den WTO-Richtlinien aus», sagt er. «Es macht Sinn, diese Arbeiten so in Lose aufzuteilen, dass sie in die Schweiz vergeben werden können. Andere Länder machen das auch.»

Den grössten Teil der Sanierungsarbeiten an den EW IV führt die SBB selbst durch, 15 Wagen werden von der Firma Josef Meyer Rail AG in Rheinfelden saniert. Die externe Vergabe sei notwendig, weil bei der SBB die eigenen Werke und Anlagen aufgrund der vielen gleichzeitig laufenden Modernisierungen und Revisionen bereits stark ausgelastet seien, sagt Sprecherin Ottavia Masserini.

### **Keine Verbindung zu defekten Türen**

Zwischen 2014 und 2024 investiere die SBB rund 1,5 Milliarden Franken in die Modernisierung ihrer Flotte. Diese Arbeiten würden zu 97 Prozent durch die SBB oder Firmen in der Schweiz durchgeführt. Über das finanzielle Volumen des EW-IV-Auftrags an die DB schweigt sich die SBB aus. Die Sanierung der 203 Wagen kostet insgesamt 90 Millionen Franken, der Auftrag dürfte sich deshalb in der Grössenordnung von etwa 40 Millionen Franken bewegen.

Die Sanierungsarbeiten stehen laut der SBB in keinem Zusammenhang mit den jüngsten Ereignissen, als ein Einklemmschutz versagte und den Zugbegleiter Bruno R. am 14. August tödlich verletzte.

Nach der Modernisierung in Deutschland führe die SBB in ihrem Werk in Olten eine plangemässe Revision der Drehgestelle und Klimaanlage durch, so Masserini. Dabei würden auch die Türen nochmals überprüft.