

---

Vorstoss-Nr: 106-2010  
Vorstossart: **Interpellation**

Eingereicht am: 09.06.2010

Eingereicht von: Wüthrich (Huttwil, SP) (Sprecher/ -in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit:

Datum Beantwortung: 17.11.2010  
RRB-Nr: 1642  
Direktion: BVE

---

### Zu teure Beschaffung von Doppelstockzügen durch die BLS?

Die BLS AG hat am 30. März 2010 an einer Medienkonferenz bekanntgegeben, dass die Stadler Rail AG das Ausschreibungsverfahren der grössten je von der BLS ausgeschriebenen Rollmaterialbeschaffung mit einem Volumen von 493,7 Mio. Franken gewonnen hat. An der öffentlichen Ausschreibung hat nur die Stadler Rail AG ein Angebot gemacht. Die Beschaffung von neuem Rollmaterial für die S-Bahn Bern ist zu begrüssen, insbesondere die Beschaffung von Doppelstockzügen mit mehr Sitzplätzen. Der Kanton Bern ist Mehrheitsaktionär der BLS AG, daher folgende Fragen an den Regierungsrat:

1. Warum sind die Kosten pro Doppelstockzug im Vergleich zur Rollmaterialbeschaffung der SBB AG so viel höher (gegen 3 Mio. Franken pro Zug)?
2. Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass eine gemeinsame Beschaffung der Züge für das Gesamtsystem "öffentlicher Verkehr" zusammen mit den SBB Kosten gespart hätte? Wurde eine solche Zusammenarbeit überhaupt in Betracht gezogen, was allenfalls auch im gemeinsamen Unterhalt jährliche Kosten gespart hätte? Was sind die Gründe für die getrennte Beschaffung?
3. Sind die Fahrzeuge der BLS AG ebenfalls für den Einsatz im Ausland – interoperabel – einsetzbar?
4. Befürwortet der Regierungsrat eine vermehrte Kooperation der Transportunternehmen SBB und BLS zur Minimierung der Kosten oder geht der Bundesrat davon aus, dass sich die beiden Unternehmen konkurrenzieren sollen?
5. Wie erklärt sich der Regierungsrat die Tatsache, dass nur ein Anbieter an der Ausschreibung teilgenommen hat?
6. Wird die BLS AG eine Bürgschaft zur Finanzierung des Rollmaterials in Anspruch nehmen, wie das mit der Botschaft zum Bundesbeschluss über einen Bürgschaftsrahmenkredit für die Beschaffung von Betriebsmitteln im öffentlichen Verkehr im Rahmen der Bahnreform 2 neu auch für die Privatbahnen möglich wird? Wird die BLS Lease-and-Leaseback- oder ähnliche Finanzierungsformen wählen?
7. Ist der Kanton Bern als Mitbesteller des öffentlichen Regionalverkehrs an der Investition finanziell beteiligt oder wird er durch die Investition in das neue Rollmaterial Infrastrukturbeiträge leisten? Wenn ja, welche Summe wurde investiert? Ist geplant, dass sich der Kanton in irgendeiner Weise an den kommenden Investitionen in den Jahren 2019 und 2025 von je 350 Mio. Franken beteiligt?



## **Antwort des Regierungsrates**

### Zu Frage 1:

Der Beschaffungskredit der BLS über 493,7 Millionen Franken enthält die Kosten des Gesamtprojekts der Fahrzeugbeschaffung inklusive Ersatzteile, interne Projektkosten der BLS, Finanzierungskosten, Kosten für die Inbetriebnahme und für Schulungen des Lok-, Zug- und Werkstättenpersonals sowie einen Betrag als Projektreserve.

Hinzu kommen zusätzliche Ausrüstungen der BLS-Fahrzeuge, die nach den neuesten Normen bezüglich Brandschutz und Kollisionssicherheit bestellt wurden, sowie verstärkte Bremsen, die zum Befahren des geplanten Rosshäuserntunnels vorgeschrieben sind (Höchstgeschwindigkeit 160 km/h bei 22 Promille Gefälle).

Zieht man die Zusatzkosten für die interne Projektabwicklung und die technische Mehrausstattung ab, minimiert sich der Preisunterschied gegenüber den Zügen der SBB auf rund 100'000 Franken pro Fahrzeug oder ca. 0,6 Prozent. Die verbleibende Preisdifferenz erklärt sich aus dem rund dreifachen Auftragsvolumen der SBB gegenüber der BLS-Beschaffung. Die Konditionen für die BLS-Züge sind nicht schlechter als beim Schwesterprodukt für die SBB.

### Zu Frage 2:

Wie die Zahlen in der Antwort auf Frage 1 zeigen, wären die Einsparungen bei einer gemeinsamen Beschaffung minim gewesen. In der Tat wurde mit den SBB über eine gemeinsame Beschaffung intensiv diskutiert. Aus rechtlichen – vor allem wettbewerbsrechtlichen – Gründen wurde eine gemeinsame Beschaffung jedoch als zu risikoreich eingeschätzt und daher verworfen. Selbstverständlich sind die Techniker der beiden Bahnen miteinander im Gespräch, um allfällige Kosten im Unterhaltsbereich durch gemeinsame Aktivitäten zu senken. Dies ist im Interesse beider Bahngesellschaften.

### Zu Frage 3:

Weder die S-Bahnzüge der SBB noch diejenigen der BLS sind im Ausland einsetzbar. Ihr Einsatzbereich ist in klar definierten Perimetern im Regionalverkehr der Agglomerationen in der Schweiz.

### Zu Frage 4:

Der Regierungsrat befürwortet alle Massnahmen, die zur Kostensenkung beitragen. Je günstiger die Kilometerkosten sind, desto mehr Angebote können mit den vorhandenen Mitteln zur Verfügung gestellt werden. Dazu gehören auch Kooperationen, die zwischen SBB und BLS auf verschiedenen Ebenen bestehen. Gleichzeitig bekennt sich der Kanton Bern zur vielfältigen Unternehmenslandschaft im Bereich des öffentlichen Verkehrs und erachtet sie als Voraussetzung für Innovation und Wirtschaftlichkeit.

### Zu Frage 5:

Die Anforderungen an die Fahrzeuge wurden unter anderem von den Fahrplanberechnungen der SBB Infrastruktur beeinflusst. Daraus resultierten spezifische Leistungsanforderungen wie Höchstgeschwindigkeit und Zugkraft nebst andern speziellen Eigenheiten, zum Beispiel des schweizerischen Lichtraumprofils.

Ausländische Anbieter wie Siemens, Alstom oder Bombardier hätten daher spezielle Doppelstock-S-Bahntriebzüge entwickeln müssen, was sich für den vergleichsweise kleinen

schweizerischen Markt nicht lohnt. Ohne Aussicht auf baldige Folgeaufträge haben sie daher auf die Abgabe von Angeboten verzichtet.

Zu Frage 6:

Da die Bahnreform 2 noch nicht beschlossen ist, muss die BLS zurzeit auf andere Finanzierungsmöglichkeiten zurückgreifen. Nach Inkrafttreten des Beschlusses zur Bahnreform 2 soll die Möglichkeit einer Bundesbürgschaft in Anspruch genommen werden. Dies bedingt im Vorfeld eine klassische Finanzierungsmethode. Leasinggeschäfte sind nicht vorgesehen.

Zu Frage 7:

Investitionsbeiträge werden im Bereich des öffentlichen Verkehrs nur für Infrastrukturvorhaben gewährt, nicht jedoch für Rollmaterialbeschaffungen. Die Rollmaterialkosten fließen allerdings in die Abgeltungsrechnungen ein, die mit den Transportunternehmungen jährlich, respektive ab 2012 zweijährlich, neu vereinbart werden. Über die Abgeltungen finanzieren die Besteller Bund und Kantone die Kosten des öffentlichen Regionalverkehrs und damit indirekt auch die Rollmaterialkosten.

**An den Grossen Rat**