

Verkehrskommission verlangt Untersuchung zum Pannenzug

Nun befasst sich die Politik mit dem Bombardier-Pannenzug: Die Verkehrskommission des Nationalrats (KVF) verlangt vertiefte Abklärungen. Die SBB und Bombardier versuchen derweil, die Wogen zu glätten.



In den letzten Tagen und Wochen hatten sich die Unternehmen gegenseitig Vorwürfe gemacht. Am Montag sind SBB-Chef Andreas Meyer und Laurent Troger von Bombardier Transportation nun gemeinsam vor die Medien getreten.

Die Botschaft: Beide Unternehmen arbeiten mit Hochdruck an der Behebung der technischen Probleme mit dem Doppelstockzug FV-Dosto und setzen alles daran, dass der Zug möglichst rasch auf der Ost-West-Achse verkehren kann. «Die SBB und Bombardier bedauern die aktuelle Situation und entschuldigen sich bei den Fahrgästen», heisst es in einer Mitteilung.

«Schmerzhafte Zangengeburt»

Dass sich die beiden Unternehmen in wichtigen Punkten nicht einig sind, verhehlten Meyer und Troger nicht. Priorität habe nun aber der stabile Betrieb, betonten sie. Alles andere komme später. Der CEO der SBB sprach von einer schmerzhaften Zangengeburt. «Aber wir sind die Eltern, und wir wollen, dass es ein gutes Kind wird.» Troger sagte, es sei ein aussergewöhnlicher, hochmoderner Zug.

Die Einführung neuer Züge sei anspruchsvoll, betonten die SBB und Bombardier. Das Ausmass der notwendigen Optimierungsschritte sei jedoch für beide Parteien unerwartet gewesen. Ursache der meisten Störungen und Ausfälle sind Probleme mit den Türen, der Software und Leittechnik, dem Antrieb sowie der Kompressorleistung.

Schadenersatz umstritten

Aktuell ist die SBB im Besitz von zwölf Fahrzeugen. Diese verkehren als Interregio Zürich-Chur via St. Gallen und Zürich-Basel. Sobald die Züge die geforderte Stabilität aufweisen und die Störungen reduziert werden konnten, will die SBB weitere Fahrzeuge übernehmen. Derzeit erfüllen die Züge aus Sicht der SBB die minimalen Anforderungen für einen schweizweiten Einsatz noch nicht. Auch bezüglich des Fahrkomforts erfüllen die Züge die Erwartungen der SBB nicht: Das Wanken des Fahrzeugs müsse verbessert werden, fordert sie. Bombardier teilt diese Einschätzung nicht.

Weiter streiten Bombardier und die SBB über die Ursache der verspäteten Lieferungen und den damit verbundenen Schadenersatz. Über die Höhe der vertraglich vorgesehenen Konventionalstrafen haben die Parteien Stillschweigen vereinbart.

Anhörung in Verkehrskommission

Die Verantwortlichen von SBB und Bombardier stellten sich am Montag auch den Fragen der Verkehrskommission des Nationalrates (KVF). Diese hat nun die Geschäftsprüfungskommission (GPK) gebeten, Untersuchungen zur Governance und zu den finanziellen Risiken durchzuführen, wie Kommissionspräsidentin Edith Graf-Litscher (SP/TG) vor den Bundeshausmedien sagte.

Die SBB hält fest, Bombardier habe im Rahmen des «eng gestrickten Korsetts des öffentlichen Beschaffungsrechts» die geforderten Kriterien klar am besten erfüllt.

Zu wenig Versuche

Graf-Litscher geht davon aus, dass die Probleme aufgetreten sind, weil wegen Verspätungen bei der Auslieferung zu wenig Versuche und Testfahrten durchgeführt werden konnten. Deswegen träten nun Kinderkrankheiten und Softwareprobleme bei den Zügen auf. «Diese müssen jetzt gelöst werden», sagte Graf-Litscher. Die Unternehmen seien sich einig, dass die Probleme technischer Natur seien und auch technisch gelöst werden könnten. Der Ball liege in erster Linie bei ihnen, in zweiter Linie beim Bundesrat und bei den Aufsichtsbehörden.

Insgesamt hatten die Mitglieder der KVF vorab 54 Fragen zu den Problemen mit den neuen Doppelstock-Zügen gestellt. Troger zeigte sich beeindruckt über den Detaillierungsgrad der Fragen und den «konstruktiven Dialog» mit der Kommission. (sda)

Publiziert am Montag, 11. Februar 2019