

Querschnittsprüfung der Beschaffung von Rollmaterial bei den Bahnen

Bundesamt für Verkehr, Schweizerische Bundesbahnen, Schweizerische Südostbahn AG und Transports Publics Neuchâtelois SA

Das Wesentliche in Kürze

2018 prüfte die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) erstmals Rollmaterialbeschaffungen. Zwischen 2006 und 2017 bewilligte das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Normalspurbereich des Regionalen Personenverkehrs (RPV) 36 solcher Beschaffungen. Bei zwei Drittel dieser Projekte mit einem Auftragsvolumen von rund 2 Milliarden Franken lieferte die Firma Stadler Rail AG ihr Produkt FLIRT (Flinker Leichter Innovativer Regional-Triebzug).

Eine technische Harmonisierung des RPV-Rollmaterials ist notwendig

Damit die Transportunternehmen (TU) die Folgekosten der Investitionen in der RPV-Offerte an die Kantone und den Bund abrechnen können, müssen sie diese vorgängig durch das BAV genehmigen lassen. Das BAV gleicht die RPV-Offerten nicht mit den bereits genehmigten Rollmaterialbeschaffungen ab. Die leistungsbezogene Offerte unterliegt detaillierten Kontrollen. Darin sind die Kosten aus Beschaffungen enthalten. Eine vorgängige Genehmigung der Beschaffungen ist nicht notwendig. Diese ist keine Finanzierungsgarantie der Betriebskosten.

Obwohl die mechanische Kupplung von Rollmaterial harmonisiert ist, können Triebzüge von verschiedenen Herstellern für den Betrieb nicht gekoppelt werden. Die elektronischen Steuerungsschnittstellen sind nicht standardisiert. Die TU können nur schwer den Rollmateriallieferanten wechseln. Die EFK empfiehlt dem BAV, die Kupplungsfähigkeit von Triebzügen von verschiedenen Herstellern verbindlich vorzuschreiben.

Kooperation und Standardisierung – Sparpotenziale im regionalen Personenverkehr

Die Beschaffung der FLIRT-Triebzüge bei den ausgewählten TU umfasst im Zeitraum 2002–2017 rund 145 vierteilige FLIRT-Triebzüge – aufgeteilt auf 19 einzelne Bestellungen (Werklieferverträge und Nachträge). Die Hersteller erwarten ab 50 bestellten Triebzügen einen Skaleneffekt. Im RPV fehlt ein Qualitätsstandard und eine terminlich koordinierte, TU-übergreifende Flottenstrategie. Dies erschwert die Bildung wirtschaftlicherer Beschaffungslosgrößen. Das qualitativ hochstehende RPV-Beförderungsangebot (1/2h-Takt, grosse Anzahl an Haltestellen, hohe Pünktlichkeitsanforderungen) wirkt sich für alle TU kostentreibend aus (z. B. Doppelmotorisierungen, Leichtbau, erhöhter Gleisabrieb).

Für die Besteller ist nicht ohne Weiteres erkennbar, welche Anforderungen an das Fahrplanangebot welche Folgekosten auslösen. Das Mobilitätsangebot im RPV ist weitgehend standardisiert. Die gesamtheitliche Bewirtschaftung der RPV-Flotte birgt Sparpotenziale bei den Investitionen und bei der Wartung. Die EFK empfiehlt dem BAV zu prüfen, mit welchen Massnahmen diese realisierbar sind (z. B. Koordinationsstelle Flottenstrategie RPV-Rollmaterial beim BAV bis hin zu einer spezialisierten Rollmaterialgesellschaft).