

◀ Wir haben mehrere runde Tische mit der Branche durchgeführt – natürlich haben wir auch mit der Europäischen Eisenbahnagentur gesprochen. Die Entgleisung 2023 ist glücklicherweise ohne Personenschaden abgelaufen, weil sie im Gotthardtunnel stattfand – also in einem geschlossenen System. Radbrüche und Entgleisungen sind leider kein Einzelfall, der Bericht der SUST zeigt dies auf. Wir können es uns nicht leisten, dass so etwas ein zweites Mal passiert. Darum ist die Risikominimierung absolut verhältnismässig.

Was ändern Sie konkret?

Künftig müssen die Räder von Güterwagen einen grösseren Mindestdurchmesser haben sowie öfter gewartet werden. Und die Wagenhalter müssen die Bahnunternehmen, welche die Züge fahren, besser über den Zustand ihrer Fahrzeuge informieren.

Laut «Sonntagszeitung» haben Sie die neuen Regeln innert weniger Wochen dreimal angepasst. Was ist da schiefgelaufen?

Gar nichts. Wir haben von Anfang an kommuniziert, dass wir die Massnahmen anpassen, wenn aus der Branche neue, bessere Informationen geliefert werden. Genau so war es dann. Statt jährlicher Kontrollen haben wir uns darauf geeinigt, Kontrollen erst nach einer gewissen Kilometerzahl erforderlich zu machen, weil dies für die Umsetzung mehr Sinn hatte.

Hätte der Unglückszug im Gotthard Entgleisungsdetektoren gehabt, wäre der Zug nicht noch kilometerlang weitergefahren und das Gleisbett derart zerstört worden.

Es wird im Gotthardtunnel künftig Entgleisungsdetektoren geben, die SBB führen hierzu verschiedene Tests durch. Die Detektoren sind aber als Ergänzung gedacht und werden die verschärften Sicherheitsmassnahmen nicht ersetzen.

SonntagsBlick hat enthüllt, dass die SBB alle Schienen unter dem Gotthard ersetzen müssen und der Tunnel erneut gesperrt werden muss. Warum hat man das 2023 verschlafen?

Der Gotthardtunnel ist eine viel befahrene Strecke. Es war immer geplant, dass nach 20 Jahren Schienen ausgetauscht werden müssen. Wegen der Abnutzung geschieht es nun zwei bis drei Jahre früher. 2023 war uns wichtig, den Tunnel so schnell wie möglich zu öffnen. Eine Verlängerung der Sperre wäre in die Herbst-Tourismussaison gefallen und hätte den Kanton Tessin empfindlich getroffen. ●

Wird öffentlich angefeindet:
SBB-Chef
Vincent Ducrot.



Nach Absage an Peter Spuhler

Bodyguards für SBB-Chef Ducrot

Die SBB vergeben einen Grossauftrag an Siemens statt an Stadler Rail. CEO Vincent Ducrot **erhält deshalb Morddrohungen** – und braucht Bodyguards.

RAPHAEL RAUCH

Die Vergabe eines 2-Milliarden-Auftrags durch die SBB sorgt für hohe Wellen – und für kriminelle Energie. Nach Informationen von SonntagsBlick hat SBB-CEO Vincent Ducrot (63) Morddrohungen erhalten. Anonyme Verfasser werfen ihm Landesverrat vor. Der Grund: Statt dem Thurgauer Stadler-Konzern kommt bei den SBB die deutsche Siemens AG zum Zug.

Ducrot musste tagelang Personenschützer in Anspruch nehmen. Details

wollen die SBB nicht verraten. «Die Position des CEO der SBB ist eine exponierte Position, wie diejenige anderer Wirtschaftsführer oder Politiker auch. Das sehen wir bei umstrittenen Entscheidungen», teilt das Unternehmen mit. «Dann gibt es Reaktionen, die wir ernst nehmen. Wir möchten dazu keine weiteren Angaben machen.»

Dass ein SBB-CEO Personenschutz braucht, ist höchst ungewöhnlich. Zuletzt hatte Ducrots Vorgänger Andreas Meyer (64) 2008 Leibwächter gebraucht. Meyers Plan, Werkstätten von SBB Cargo in Bellinzona TI aufzulösen, führte zu einem Aufstand von 430 Arbeitern und einem wochenlangen Streik. Auch Meyer erhielt damals Morddrohungen.

Das Fedpol will die jüngsten Vorfälle nicht kommentieren. «Bei Bedrohungen werden allfällige Schutzmassnahmen je

nach Lage angepasst und in Zusammenarbeit mit den kantonalen Polizeibehörden umgesetzt», teilte das Fedpol mit. «Aus Sicherheitsgründen machen wir keine Angaben zu Sicherheitsdispositiv oder konkreten Schutzmassnahmen.»

Sowohl Stadler Rail als auch die SBB bemühen sich derweil um Deeskalation. Am Donnerstag haben die SBB in einem Gespräch mit Stadler-Vertretern erläutert, warum die Thurgauer nicht den Zuschlag erhielten. **«Wir informieren, wie bei Ausschreibungen üblich, jeden Anbieter transparent darüber, wie die Bewertung seiner eigenen Offerte zustande gekommen ist»,** teilen die SBB mit. «Diese Gespräche finden wie üblich bei öffentlichen Ausschreibungen statt und haben keinen Zusammenhang mit der medialen Diskussion.»

Auch widersprechen die SBB Gerüchten, wonach SBB-Verwaltungsrat Thomas Ahlborg (56) Stimmung gegen Stadler gemacht habe. Ahlborg war von 2018 bis Mai 2020 Stadler-CEO und musste nach Differenzen mit Patron Peter Spuhler (66) Stadler verlassen. «Der Verwaltungsrat hat keinen Einfluss auf die Vergabe», betonen die SBB. Der Verwaltungsrat sei lediglich über das Ergebnis informiert worden. Die Vergabe sei streng nach den Vorgaben des Beschaffungsrechts erfolgt. «Rund 100 Fachspezialisten und Fach-



Stadler-Patron Peter Spuhler wurde von den SBB nicht berücksichtigt.

spezialistinnen der SBB haben die Kriterien sachlich und unabhängig bewertet. Die daraus resultierende Punktezahl war ausschlaggebend.» **«Es habe kein Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Siemens und Stadler geben. «Der Entscheid fiel klar zugunsten von Siemens Mobility aus», betonen die SBB.**

Falsch sei auch, dass Siemens vom schwachen Eurokurs profitiere und die SBB einem Wechselkursrisiko ausgesetzt seien: «Wenn die SBB Verträge mit Unter-

nehmen aus Europa abschliessen, sichern sie das Währungsrisiko jeweils ab.»

Aktuell analysiert der Thurgauer Konzern die Bewertungsmatrix der SBB. **«Falls Stadler zum Entschluss kommt, dass eine unabhängige Stelle die Bewertung der SBB noch einmal überprüfen muss, werden wir die nötigen Rechtsmittel ergreifen»,** teilt das Unternehmen mit.

Mittlerweile beschäftigt der Vorfall auch die Politik. Der Thurgauer SVP-Ständerat Jakob Stark (67) will den Rekurs von Stadler Rail abwarten. «Je nach Verlauf eines allfälligen gerichtlichen Verfahrens werde ich auch parlamentarisch aktiv, falls dies zielführend scheint», kündigt der Ständerat an. «Dabei könnte die Durchführung des Beschaffungsverfahrens durch die SBB genauso ein Thema sein wie eine grundsätzliche kritische Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Beschaffungsrecht.»

Sein SVP-Nationalratskollege Pascal Schmid (49) prüft, eine Interpellation einzureichen. «Der Bundesrat muss mehr Einfluss nehmen, damit ein Schweizer Vorzeigeunternehmen wie die Stadler Rail nicht übergegangen und ein so wichtiger Auftrag nicht ins Ausland vergeben wird, weil das unserem Land und unserer Wirtschaft schadet.» ●

ANZEIGE

Black Friday

Ihr Moment.
Genau jetzt.





IQOS.com

18+

IQOS: SMARTCORE STICKS™ keinesfalls einnehmen oder auseinandernehmen. Dieses Produkt enthält ein scharfes Metallteil, das bei Verschlucken zu schweren Verletzungen führen kann. Von Kindern fernhalten. Weitere Informationen auf iqos.com

ZYN IQOS VEEV

VORREITER RAUCHFREIER PRODUKTE

ZYN: Dieses Produkt schädigt Ihre Gesundheit und macht stark abhängig.
IQOS: Dieses Tabakprodukt schädigt Ihre Gesundheit und macht stark abhängig.
VEEV: Dieses Produkt kann Ihre Gesundheit schädigen und macht stark abhängig.