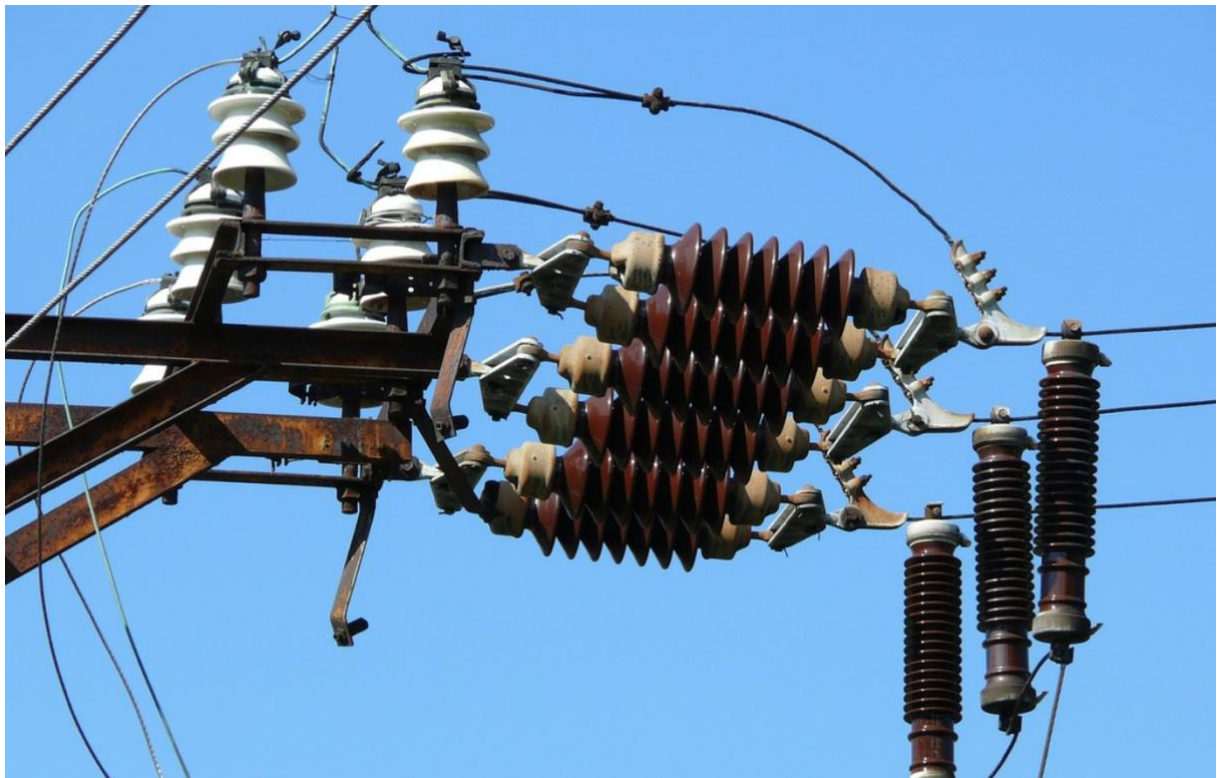


Stadler vs. Siemens - die Spannung steigt



Am 28. November 2025 hat Stadler gegen den Zuschlagsentscheid der SBB in Sachen „Zürcher S-Bahn“ Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht in St. Gallen eingelegt. Wochen und Monate später wartet die schweizerische Bahn-Community gespannt auf den Zwischenentscheid über die aufschiebende Wirkung der Beschwerde. Es ist nämlich regelmässig so, dass bereits dieser summarische Entscheid zum Abschluss des Verfahrens führt. Auf einen Endentscheid wird der Beschwerdeführer verzichten, wenn er diese Hürde verfehlt.

Wie wird der Entscheid wohl ausfallen, und wann ist mit ihm zu rechnen?

Erfahrungen aus dem Zürcher Tramstreit

Der Beschwerde ist nach Art. 54 BÖB aufschiebende Wirkung zu erteilen, „wenn die Beschwerde als ausreichend begründet erscheint und wenn keine überwiegenden öffentlichen Interessen entgegenstehen“. Die Beschwerde darf damit nicht als aussichtslos erscheinen.

Sodann darf dem Beschwerdeführer kein nicht wiedergutzumachender Nachteil entstehen, indem vor Rechtskraft der angefochtenen Verfügung der Vertrag über die strittigen Leistungen abgeschlossen wird. Der Erteilung der aufschiebenden Wirkung dürfen keine überwiegenden öffentlichen Interessen entgegenstehen, wofür üblicherweise eine erhöhte Dringlichkeit der Beschaffung spricht, die in der Regel gegeben ist.

Die Auslieferung der neuen Zürcher S-Bahn-Züge soll 2030 erfolgen, entscheidend wird somit auch sein, mit welchen Mehrkosten die SBB bei einer Verzögerung der Beschaffung zu rechnen hätte. Im Zürcher Tramstreit dauerte das Beschwerdeverfahren bis zum Entscheid des Verwaltungsgerichts über die aufschiebende Wirkung der Beschwerde gut 7 Monate. Das seltene Vorliegen einer Doppelbeschwerde zweier unterlegener Anbieter mag diese Frist damals verlängert haben. Trotzdem ist davon auszugehen, dass im vorliegenden Fall nicht vor den Sommermonaten 2026 mit einem Entscheid über die aufschiebende Wirkung der Beschwerde zu rechnen ist.

Im Verfahren folgen sich **mindestens 6 Schriftsätze**: Beschwerde Stadler → Beschwerdeantwort SBB bzw. Beschwerdeantwort Siemens → Replik Stadler → Duplik SBB bzw. Duplik Siemens. Jeder Schriftsatz enthält normalerweise eine stattliche Anzahl von Beilagen, womit sich die Aktenflut erhöht. Jeder Schriftsatz enthält normalerweise auch ein Begehren auf Akteneinsicht in die Zulassungsdokumentation der SBB bzw. in die Offerte des Zuschlagsempfängers. Damit sind potenziell Geschäftsgeheimnisse tangiert, die es zu schützen bzw. zu schwärzen gilt. Ein beträchtlicher Aufwand.

Ungereimtheiten im Zwischenentscheid über die aufschiebende Wirkung der Beschwerde

Zur Frustration des Beschwerdeführers im Beschaffungsrecht gehört, dass die Beschwerdeinstanz trotz vorläufiger und unvollständiger Prüfung aller Argumente einen Zwischenentscheid fällen muss, der für den Ausgang des Verfahrens entscheidend ist. So formulierte das Verwaltungsgericht im Beschwerdeverfahren Stadler gegen VBZ im Verfahren „Ersatz Tram2000“ 2017: „Die Beschwerde ist bei einer vorläufigen Beurteilung mit *überwiegender Wahrscheinlichkeit abzuweisen*“¹, de facto ein ablehnender Entscheid auf der Grundlage einer nur unvollständigen Prüfung sämtlicher Argumente des Beschwerdeführers. Diese Situation ist unbefriedigend aber kaum zu vermeiden, soll der Rechtsstreit nicht Jahre in Anspruch nehmen und so das Projekt und die Zusicherungen bei Offertabgabe insgesamt gefährden.

Im Zürcher Tramstreit fuhr Stadler trotz geringer Aussichten auf den Zuschlag eine Reihe von ausserst substanziellen Argumenten gegen den Zuschlagsempfänger ins Feld, die im Zwischenentscheid kaum behandelt wurden. So argumentierte Stadler, dass

¹ Beschluss Verwaltungsgericht, 10.2.2017, S, 19

1. der Zuschlagsempfänger Musskriterien nicht erfülle, insbesondere keine Bremsrechnung (Bremskonzept) eingereicht habe;
2. dass dieser die zwingenden Anforderungen des Crash-Konzeptes nicht erfülle
3. und dass damit ein Ausschluss vom Verfahren zwingend erforderlich sei.

Diese Argumentation leitete sich aus zwei SRF-Rundschau Sendungen vom 25.2. und 4.3.2015 ab, die den allen Verfahrensbeteiligten damals unbekanntem, ominösen „Molinari-Bericht“ zum Inhalt hatten.² Diese Angriffspunkte wiegten schwer, der Umstand einer doppelten Verwässerung ihrer Beweiskraft allerdings auch, einmal durch den Umstand, dass der Molinari-Bericht ohne vollständigen Einblick in die Ausschreibungsunterlagen entstanden ist, dann aber auch, weil die Angriffspunkte im Rahmen der Sendungen möglicherweise effekthascherisch aufgebauscht wurden. Stadler hatte somit von Anfang an Mühe, die Verletzung dieser Musskriterien zu substantiieren.

Die Beschwerdestrategie verlagerte sich somit zwangsläufig auf den formalen Aspekt dieser Beschwerdepunkte. **Ist die Vergabestelle zwingend verpflichtet, die Verletzung von Musskriterien mit dem Ausschluss vom Verfahren zu ahnden?** Ist sie es insbesondere, wenn in den Ausschreibungsbedingungen festgehalten ist: *„Musskriterien sind unerlässliche Anforderungen an den Beschaffungsgegenstand“* und weiter: *„Wird das vorgegebene Minimum nicht erreicht oder das Maximum überschritten wird der Anbieter ausgeschlossen“*.³

In der Folge entbrannte ein Streit um wesentliche und unwesentliche Musskriterien, eine Unterscheidung, die die Lehre nicht kennt. Wohl aber gelten sogenannte Killerkriterien als Ausschlussgrund. Das Verwaltungsgericht sah dann in der entstandenen Situation behaupteter Verletzungen von Musskriterien aller Anbieter **keinen zwingenden Grund**, das Verfahren abzubrechen. Der Ermessenspielraum der Vergabestelle sei auch in dieser Hinsicht gross, eine Wiederholung des Verfahrens – wohl auch aus praktischen Gründen nach 6 Jahren – sei bei verletzten Musskriterien nicht in jedem Fall nötig.

So scheiterte die Argumentation von Stadler damals sowohl aus Gründen der **Beweisbarkeit der vorgetragenen Tatsachen** wie auch aufgrund des **grossen Ermessens**, das der Beschaffungsstelle bei der Bewertung der Angebote zukommt und das ohne Not nicht durch jenes des Verwaltungsgerichtes ersetzt werden soll.

² Briefing 9/25

³ Bechluss Verwaltungsgericht, S. 9f.

Hat Stadler heute die besseren Argumente?

Wenn man einräumt, dass Rollmaterial-Beschaffungsrecht immer auch politisches Recht ist, weil sich kaum alle Signatarstaaten der massgeblichen internationalen Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen⁴ an die Offenheit der Märkte für alle Marktteilnehmer halten erstaunt es nicht, dass der hier zur Diskussion stehende Zuschlag an ein ausländisches Unternehmen erheblichen Widerstand ausgelöst hat.

Allein nach Bekanntwerden des Zuschlages an Siemens entbrannte ein unschöner Streit zum Thema „Switzerland frist“, der quer durch den Blätterwald der CH ausgetragen wurde und sogar zu Morddrohungen gegen den Chef der SBB ausartete.

Zu den Hauptargumenten gehören, soweit sie einsehbar sind:

1. Stadler erachtet zunächst die Bewertung als „nicht nachvollziehbar“.⁵ Stadler argumentiert, dass er bei den Zuschlagskriterien Betriebskosten, Qualität, Instandhaltung, Nachhaltigkeit und den Serviceverträgen vergleichsweise schlechter beurteilt wurde als sein Konkurrent. Es sei nicht nachvollziehbar, dass ein Anbieter mit Wertschöpfung Schweiz infolge kürzerer Transportwege schlechter bewertet werde als sein Konkurrent im deutschen Krefeld. Energiekosten, Lebensdauer der Komponenten, Rezyklierbarkeit von Materialien und weitere ökologische Aspekte der Nachhaltigkeit werden nicht aufgeführt. **Meine Einschätzung:** dieses Argument betrifft in weiten Teilen das Ermessen per se der Zuschlagsbehörde und nicht die Überschreitung des Ermessens. So wäre eine Überschreitung erst dann zu rügen, wenn in der Gesamtschau der Nachhaltigkeit ein Transportkostenvergleich Schweiz – Deutschland überhaupt vernachlässigt worden wäre, nicht aber, dass dieser Vergleich mit aktuell gültigen statt mit indexierten Transporttarifen durchgeführt worden wäre.
2. Siemens hat offenbar bei den Instandhaltungs- und Unterhaltskosten günstiger abgeschnitten, teilweise im zweistelligen Prozentbereich.⁶ Es stellen sich zwei Fragen: erstens sind die Kosten **in jedem Fall garantiert**, d.h. unabhängig von den effektiv anfallenden Kosten als Obergrenze zu verstehen, deren Differenz vom Lieferanten zu tragen ist? Eine Frage, die vertraglich zwingend abzusichern wäre. Und zweitens: mit welchem Änderungsmanagement und seinen Auswirkungen auf diese Kosten ist im Projekt zu rechnen? Der Umstand, dass es sich im Fall der Siemens Züge um einen komplett neuen Zug handelt mit neuer elektrischer Ausrüstung, neuer Konzeption und

⁴ GPA (2012), in Kraft seit dem 1.1.2021 (CH); Abkommen CH-EU über bestimmte Aspekte des öffentlichen Beschaffungswesens, in Kraft seit dem 1.6.2002

⁵ Inside Paradeplatz, 28.11.2025

⁶ AZ 10.11.2025

Integration des Antriebsstranges und mit komplett umgearbeitetem Wagenkasten⁷ dürfte ein starkes Argument gegen die Verlässlichkeit der angebotenen Instandhaltungs- und Unterhaltskosten sein. **Einschätzung:** gerade mit Blick auf die Änderungsanfälligkeit entsprechender Projekte auf Innovationsbasis dürfte hier ein starke Argumentationslinie bestehen.

3. Sodann kann der SBB widersprüchliches Verhalten vorgeworfen werden. War noch bis vor kurzem im SBB-Projekt „BaBe2025“ von einem klaren Bekenntnis zu „modularen Plattformfahrzeugen, mit einem hohen Grad an erprobten, standardisierten Komponenten“ die Rede und einem Verzicht auf Innovationen, „soweit nicht unternehmerisch sinnvoll“ erscheint nun mit der Wahl eines völlig neuen Zuges BaBe2025 ausser Kraft gesetzt zu werden. ⁸ „BaBe2025“ war eine Reaktion auf Erfahrungen im Projekt FV-Dosto, nach einem kolossalen Verzug, der neben anderen Gründen auf Widersprüche im Pflichtenheft und als Folge auf über 400 Änderungsanträge zurückzuführen war. **Einschätzung:** die Rolle dieser Strategie und ihre Missachtung im laufenden Projekt könnte das Argument der nachteiligen. Ermessensausübung zu Lasten Stadler durchaus verstärken.

Fazit

Über 100 Fachspezialisten haben den Zuschlagsentscheid zu Gunsten Siemens überprüft und sanktioniert. Die Chancen auf einen Widerruf bzw. auf eine Neu Beurteilung und vorab auf ein positives Verdikt bzgl. aufschiebender Wirkung der Beschwerde sind deshalb eher tief anzusetzen. Es wäre, soweit ich sehe, das erste Mal, dass ein Vergabeentscheid der SBB im Rahmen einer Beschwerde umgekippt werden könnte. Trotzdem erachte ich das Argument Nachtragsanfälligkeit des Projektes in Bezug auf innovative, nicht-standardisierte Komponenten und in der Folge die Frage der Unterhalts- und Instandhaltungskosten im Sinne einer Garantie als zentraler Ansatz einer erfolgreichen Beschwerdeführung.

Seengen, 20.2.2026

Bertrand Barbey, Dr.oec. HSG, lic.iur.
bertrand.barbey@railoeb.ch

⁷ TA, 9.11.2025

⁸ SBB, Frisch Christian, Mail an den Verfasser vom 28.4.2024