

Stadler Rail verfügt über die Kompetenz und notwendige Kapazität im Bau von Doppelstock-Fernverkehrszügen

Stadler Rail verfügt über langjährige Kompetenz im Aluminium-Leichtbau. Stadler Rail hat das komplette Engineering-Team von Alusuisse übernommen, als diese an Alcan verkauft wurde. Dieses Team hat bereits Ende der 90er-Jahre vier Aluminium-Doppelstock-Triebzüge konzipiert und entwickelt (TAF für Italien, TGV 2N für Frankreich, IC 2N für Finnland und DOSTO 71 für Tschechien).

Stadler Rail hat in den letzten zwei Jahren über CHF 100 Mio. in den Neu- und Ausbau der vier Schweizer Werke investiert. Die aktuelle Produktionskapazität in der Schweiz beträgt 2,75 Mio. Stunden. Bei einer allfälligen Auftragsvergabe an Stadler Rail beträgt der Schweizer Wertschöpfungsanteil mindestens 80 %.

Gerüchte und Wahrheiten

Die Ausschreibung der SBB über die Beschaffung von 59 Doppelstock-Triebzügen für den Fernverkehr interessiert eine breite Öffentlichkeit. Dies ist angesichts des Auftragsvolumens von ca. CHF 2 Mia. (ohne Optionen) verständlich. Es handelt sich um die grösste Beschaffung in der Geschichte der SBB. Ein Angebot haben Bombardier, Siemens und Stadler eingereicht.

In jüngster Vergangenheit wurde verschiedentlich geltend gemacht, dass Stadler – im Gegensatz zur Konkurrenz – weder über die hinreichende Kompetenz noch über die notwendigen Kapazitäten verfügt, um einen Auftrag dieser Grössenordnung in der Schweiz abzuwickeln.

Im Folgenden nimmt Stadler Rail zu diesen Behauptungen Stellung.

Behauptung 1: Stadler Rail verfügt nicht über die hinreichende Kompetenz Doppelstock-Triebzüge für den Fernverkehr zu bauen

- Den von den SBB ausgeschriebenen Doppelstock-Triebzug müssen alle an der Ausschreibung teilnehmenden Lieferanten neu entwickeln.
- Stadler Rail besitzt als einzige Anbieterin in der Schweiz über langjährige Kompetenz im Aluminium-Leichtbau, weil Stadler Rail in den 1990er Jahren das komplette Engineering-Team von Alusuisse übernommen hatte, als diese an Alcan verkauft wurde. Dieses Team hat bereits Ende der 90er-Jahre vier Aluminium-Doppelstock-Triebzüge konzipiert und entwickelt (TAF für Italien, TGV 2N für Frankreich, IC 2N für Finnland und DOSTO 71 für Tschechien).

- Um die Kriterien der SBB-Ausschreibung erfüllen zu können, müssen die Wagenkästen in Aluminium gefertigt werden. **Stadler hat am meisten Erfahrung** im Bau von Aluminiumwagenkästen. Die Mitanbieter haben bis heute Doppelstock-Triebzüge nur in Stahl gebaut.

Behauptung 2: Die Produktionskapazitäten von Stadler Rail genügen nicht, um den SBB-Auftrag abzuwickeln

- Stadler Rail hat in den letzten zwei Jahren über CHF 100 Mio. in die vier Schweizer Standorte investiert.
- Die Division Schweiz verfügt heute an den vier Standorten über Produktionskapazitäten von über 2,75 Mio. Produktionsstunden.
- Das Werk in Altenrhein wurde zum Doppelstock-Kompetenzzentrum ausgebaut. In Oberwinterthur wurde Anfang 2010 das Kompetenzzentrum für Drehgestelle in Betrieb genommen. Im 3. Quartal 2010 wird in Erlen ein neues Inbetriebsetzungszentrum für die Division Schweiz eröffnet.
- Insgesamt werden in der Division Schweiz bis Ende 2010 über 2'000 Mitarbeiter beschäftigt sein (gruppenweit sind es 3'000 Beschäftigte). Das ist sowohl bezüglich Kapazitäten als auch Arbeitsplätzen ein Vielfaches mehr gegenüber der Konkurrenz in der Schweiz und teilweise auch in Europa.
- Der SBB-Doppelstockauftrag für den Fernverkehr wird erst zwischen 2013 und 2019 in der Produktion abgewickelt und lastet das Werk in Altenrhein zu ca. 40% aus.
- Know-how, technische Kompetenz und Produktionskapazitäten spiegeln sich auch in der termingerechten Auslieferung der Fahrzeuge. Stadler hat im Gegensatz zur Konkurrenz ihre Fahrzeuge stets termingerecht abgeliefert.

Behauptung 3: Stadler Rail erreicht keine 80% Wertschöpfung in der Schweiz

- Stadler garantiert einen Schweizer Wertschöpfungsanteil von 80%.
- Die ABB Schweiz liefert das Herzstück des Antriebs. Die Schweizer Wertschöpfung dieser Komponenten beträgt ebenfalls 80%. Zwischen 2001 und 2009 hat Stadler Rail für über CHF 600 Mio. Antriebsausrüstungen bei ABB bestellt.
- Die Hälfte der Schweizer Wertschöpfung wird zudem von einer Vielzahl von langjährigen KMU-Zulieferbetrieben sichergestellt.

Behauptung 4: Stadler ist in der Schweiz zu erfolgreich

Stadler Rail hat sich mit ihren Produkten, namentlich mit dem FLIRT (Flinker Leichter Innovativer Regional-Triebzug) und dem Gelenktriebwagen, GTW, trotz hohem Schweizer Wertschöpfungs-

anteil international durchgesetzt. Insgesamt hat Stadler Rail seit 2004 557 FLIRT und 501 GTW verkauft, davon wurden 480 (über 85%) bzw. 358 (über 70%) Fahrzeuge im Ausland abgesetzt.

Die Konkurrenz hat in der Schweiz auch Erfolge verbucht, namentlich:

○ **Bombardier:**

- 140 Zwischenwagen „Domino-Inova“ für SBB im Jahr 2006. Auftragsvolumen ca. CHF 220 Mio.
- 10 Lokomotiven für BLS Cargo im Jahr 2007. Auftragsvolumen: ca. **CHF 50 Mio.**
- Option über 14 Cobra-Trams für VBZ Zürich im 2007 (Gesamtflotte: 88). Auftragsvolumen **CHF 60 Mio.**
- Option über 18 Flexity-Trams für Transports Publics Genévois. Auftragsvolumen CHF 85 Mio. Damit steigt die Flotte auf 39 Fahrzeuge.
- 13 „Lötschberger“ für BLS im Jahr 2006. Auftragsvolumen: **CHF 105 Mio.**
- Option über 8 Lötschberger für BLS im Jahr 2008. Auftragsvolumen: **CHF 46 Mio.**

○ **Siemens:**

- Option über 25 Doppelstock-Triebzüge für die SBB (2. Generation) im Jahr 2006, nachdem 2003 bereits 35 dieser Doppelstock-Triebzüge bestellt wurden. Auftragsvolumen **CHF 350 Mio.**
- Option über weitere 21 Combino Tram für BernMobil im Jahr 2007 (Gesamtflotte: 36). Auftragsvolumen **CHF 100 Mio.**

○ **Alstom:**

- 14 ETR 610 (Cisalpine) im Jahr 2004. **CHF 450 Mio. (300 Mio. Euro)** Auftragsvolumen.

Im Weiteren

Bei der Beschaffung der Doppelstock-Triebzüge für die S-Bahn Zürich haben die Bietergemeinschaft Siemens/Bombardier den Auftrag über 121 Niederflur-Doppelstockwagen im Wert von CHF 0,5 Mia. erhalten, während Stadler die 50 Doppelstock-Triebzüge liefern kann (Auftragsvolumen: CHF 1 Mrd.).

Stadler Rail Group

Stadler Rail Group, der Systemanbieter von kundenspezifischen Lösungen im Schienenfahrzeugbau, umfasst Standorte in der Schweiz (Altenrhein, Bussnang und Winterthur), in Deutschland (Berlin-Pankow und Velten), in Polen (Siedlce), in Ungarn (Budapest, Pusztaszabolcs und Szolnok), Tschechien (Prag), Italien (Meran) sowie in Algerien (Algier). Gruppenweit werden über 3'000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Die bekanntesten Fahrzeugfamilien der Stadler Rail Group sind der Gelenktriebwagen GTW (501 verkaufte Züge), der Regio Shuttle RS1 (404 verkaufte Züge), der FLIRT (557 verkaufte Züge) und der Doppelstockzug DOSTO (73 ver-

kaufte Züge) im Segment der Vollbahnen und die Variobahn (264 verkaufte Fahrzeuge) sowie der neu entwickelte Tango (142 verkaufte Fahrzeuge) im Segment der Strassenbahnen. Des Weiteren stellt Stadler Rail Reisezugwagen und Lokomotiven her und ist weltweit der führende Hersteller von Zahnradbahnfahrzeugen.

Für weitere Fragen wenden Sie sich bitte an:

Stadler Rail Group

Vincenza Trivigno

Telefon: ++41 (0) 71 / 626 20 34

Mobile: ++41 (0) 79 / 430 69 68

Vincenza.trivigno@stadlerrail.com