

MEDIENMITTEILUNG

Bussnang, 27. Mai 2010

Stadler Rail Group verzichtet auf Rekurs

Die Stadler Rail Group kam nach eingehender Analyse der wenigen von der SBB zur Verfügung gestellten Unterlagen zum Schluss, dass die Durchsetzung eines Rekurses schwierig sein dürfte. Die formellen Anforderungen der Auftragsvergabe können aufgrund dessen als erfüllt betrachtet werden. Die Stadler Rail Group hat die entscheidenden Punkte einerseits beim nicht nachvollziehbar tiefen Energieverbrauch der Gewinnerin und andererseits bei den im Ermessen der SBB zu beurteilenden Kriterien verloren. Hinzu kommt die tiefe Bewertung des Passagierkomfortes und –flusses. Die Stadler Rail Group liegt in der Gesamtbewertung 0.7 Punkte hinter der Siegerin. Die Stadler Rail Group akzeptiert die schmerzliche Niederlage im Heimmarkt und verzichtet auf einen Rekurs.

Die Stadler Rail Group hat im Jahr 2009 einen Umsatz von CHF 1'049 Mio. erreicht. Der Auftragseingang beträgt CHF 1'310 Mio., wobei 80% ausserhalb der Schweiz anfallen. Damit ist eine befriedigende Auslastung bis Ende 2012 garantiert.

Stadler Rail Group verzichtet auf einen Rekurs

Die SBB hat die Angebote nach vier Hauptkriterien beurteilt. Es sind dies: B1 Gesamtwirtschaftlichkeit & Termineinhaltung, B2 Erfüllung des Anforderungskatalogs, B3 Vertragserfüllung und B4 Bewährung.

Beim Hauptkriterium **B1** Gesamtwirtschaftlichkeit, welches die Anschaffungs- und Jahresbetriebskosten sowie die strikte Termineinhaltung beinhaltet, haben wir nicht bei den Anschaffungs- sondern bei den Jahresbetriebskosten entscheidende Punkte verloren. Die Siegerin konnte der SBB bei den Energiekosten, auf 25 Jahre hochgerechnet, **Einsparungen im Energieverbrauch von über CHF 200 Mio. im Vergleich zu den beiden Verlierern glaubhaft machen**. Dies macht eine Einsparung von gegen 50% gegenüber Stadler Rail Group aus.

Bei den Hauptkriterien **B2** Erfüllung des Anforderungskatalogs und **B3** Vertragserfüllung lagen wir bei einer Maximalpunktzahl von 5 nur 0.07 bzw. 0.04 Punkte hinter der Gewinnerin und damit, entgegen anders lautenden Aussagen, praktisch gleich auf.

Im Hauptkriterium **B4** Bewährung hat die Stadler Rail Group im Innovationspotenzial über drei Punkte gegenüber der Siegerin verloren. In der Kommunikation des Vergabeentscheids wurde auf die höhere Anzahl Sitzplätze von knapp 2'000 auf die gesamte Flotte explizit hingewiesen. Nach Prüfung des Sieger-Layouts kam diese Anzahl aus zwei Gründen zu Stande:

- Die Klappsitze (in Kombination mit Gepäckstaufläche oder Stehplatzfläche), die bis anhin in Intercity-Zügen unüblich sind, wurden mitberücksichtigt. Zieht man die Klappsitze ab, ist die Sitzplatzanzahl gleich wie bei Stadler Rail Group.
- Es wurde eine Lounge-Bestuhlung (Bestuhlung längs zur Fahrtrichtung) zugelassen, die für ein gehobenes Intercity-Angebot ebenfalls unüblich ist. Zudem fehlen Ablage- und Abfallentsorgungsmöglichkeiten.

Das Stadler-Konzept hat auf solche Sitzplatzvarianten bewusst verzichtet. Dies führt aber zu einer entsprechenden Sitzplatzreduktion und erklärt auch die höheren Sitzplatzkosten von 6%.

Das Oberdeck der neuen Doppelstock-Triebzüge der SBB wird über eine steile Treppe mit 90° Drehung und kurzen Trittstufen erreicht werden. Damit lässt sich zwar die Anzahl Sitzplätze erhöhen, gleichzeitig wird der Passagierfluss beim Ein- und Ausstieg verlangsamt. Dieser Effekt wird durch einen engen Durchgang bei der Treppe im Oberdeck noch verstärkt.

Die Zielsetzung für die Stadler Rail Group war, den Komfort des IC 2000 zu erreichen. Das neue Flaggschiff der SBB sollte bezüglich Passagierkomfort und Zirkulation keine unnötigen Einbussen erfahren.

Umsatz und Vertrieb im Jahr 2009

Der Erfolg von Stadler Rail hat sich auch im **Jahr 2009** fortgesetzt. Der **Umsatz** liegt mit CHF **1'049 Mio.** auf dem Niveau des Vorjahres (2008: CHF 1'060 Mio.). Für das laufende Jahr ist ein leicht höherer Umsatz budgetiert. Zu einem Umsatzsprung dürfte es in den Jahren 2011/12 kommen, wenn die FLIRT für die Norwegischen Staatsbahnen (NSB) und die Doppelstock-Triebzüge der SBB für die S-Bahn Zürich zur Auslieferung kommen.

Ein **sehr gutes Ergebnis hat der Vertrieb** erreicht. Der Bestellungseingang lag Ende Jahr bei über CHF 1'310 Mio., was eine befriedigende Auslastung der Kapazitäten bis Ende 2012 garantiert. Besonders stolz sind wir auf den Auftrag der **ODEG (Ostdeutsche Eisenbahn GmbH) für die S-Bahn Berlin-Brandenburg**, die bei **Stadler Pankow** 16 Doppelstock-Triebzüge (DOSTO-Triebzüge) sowie sechs Gelenktriebwagen (GTW) und einen Regio-Shuttle bestellt hat. Damit konnte sich Stadler Rail mit ihrem DOSTO-Fahrzeugkonzept innerhalb von etwas mehr als einem Jahr seit der Lancierung bereits in ihren beiden Heimmärkten Deutschland und Schweiz sowie in Österreich durchsetzen.

Ausbau der Kapazitäten im Jahr 2009

Im Jahr 2009 haben wir die **Kapazitäten in der Division Schweiz** weiter erhöht. Das **Doppelstockkompetenzzentrum** in Altenrhein wurde in Betrieb genommen und mit dem Bau der Doppelstock-Triebzüge der SBB für die S-Bahn Zürich begonnen. Der Roll-out des ersten Fahrzeugs erfolgt am 4. Juni 2010. Ende Jahr zog Stadler Winterthur ins neue **Drehgestell-Kompetenzzentrum** nach Oberwinterthur ein. Weitergeführt werden die Arbeiten am neuen **Inbetriebsetzungszentrum** in Erlen, das im Herbst dieses Jahres betriebsbereit sein wird. Schliesslich begann Stadler Bussnang Ende 2009 mit dem Bau der neuen **Multifunktionshalle**. Dank diesem Ausbau wird die Division Schweiz über eine jährliche **Produktionskapazität von 2,75 Mio.** Stunden verfügen und damit gut gerüstet sein, die laufenden Aufträge abzuarbeiten.

Stadler Rail Group baut Kapazitäten in Deutschland und ein Engineering-Zentrum auf

Die **Division Deutschland** hat in den vergangenen Jahren eine stetige und nachhaltige Umsatzsteigerung verzeichnet. Mittlerweile beschäftigt die Division über 700 Mitarbeiter. Dank dieser erfreulichen Entwicklung werden im laufenden Jahr die Kapazitäten von Stadler Pankow ausgebaut.

In der **Division International** wurden die Kapazitäten optimiert. Das Montagewerk in **Siedlce** (Polen) wurde erweitert und dieses Jahr 200 Mitarbeiter beschäftigen. In **Szolnok** (Ungarn) wurde die bereits geplante zweite Bauphase realisiert. Das für den Bau von Aluminium-Wagenkasten eingerichtete Werk beschäftigt mittlerweile 110 Mitarbeiter und ergänzt die in der Schweiz bestehenden Kapazitäten. Im November 2009 haben wir **Stadler Prag** gegründet. Dieser Standort beschäftigt etwas mehr als **30 erfahrene Ingenieure** aus der Branche und verstärkt damit unsere Engineering-Teams der Divisionen Deutschland und Schweiz.

Stadler Rail

Stadler Rail, 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 von Stadler Rail hergestellten Fahrzeuge haben einen Schweizer Wertschöpfungsanteil von 80%. Von den in der Schweiz hergestellten Fahrzeugen werden rund zwei Drittel exportiert. Die bekanntesten Fahrzeugfamilien der Stadler Rail Group sind der Gelenktriebwagen GTW (501 verkaufte Züge), der Regio Shuttle RS1 (442 verkaufte Züge), der FLIRT (579 verkaufte Züge) und der Doppelstockzug DOSTO (125 verkaufte Züge) im Segment der Vollbahnen und die Variobahn (269 verkaufte Fahrzeuge) sowie der neu entwickelte Tango (122 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

Vincenza Trivigno

Executive Vice President Services & Communication

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

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

E-Mail: vincenza.trivigno@stadlerrail.com