

«SBB wollten ein Klumpenrisiko vermeiden»

Stadler Rail habe in den letzten Jahren einige Aufträge der Bundesbahnen erhalten, sagt FDP-Nationalrat Philipp Müller

SVEN MILLISCHER

Wie beurteilen Sie den SBB-Entscheid zugunsten von Bombardier?

Philipp Müller: Bei einem Volumen von knapp zwei Milliarden Franken ist es klar, dass ein solcher Auftrag öffentlich und international ausgeschrieben werden muss, und zwar nach den Vorgaben der Welthandelsorganisation. Aber zugleich stellt sich die Frage: Wie können die SBB die Vergabekriterien so formulieren, dass zum einen den WTO-Regeln Genüge getan wird und zum anderen eine hohe inländische Wertschöpfung genügend gewichtet werden kann.

Haben die SBB ihren Spielraum ausgeschöpft?

Müller: Das ist von aussen her schwie-

rig zu beurteilen. Bei solchen internationalen Submissionsverfahren besteht immer die Möglichkeit, Kriterien wie Preis, Technologie, Produktesicherheit oder Wartungszyklen nach dem eigenen Gusto zu gewichten. Nur so viel. Ich bezweifle, dass Nachbarländer wie Frankreich oder Italien ihren einzigen, sehr erfolgreichen Heimproduzenten übergangen hätten.

Plädieren Sie damit für eine protektionistische Industriepolitik?

Müller: Ganz und gar nicht. Als Exportnation sind wir auf einen freien Zugang zu den Märkten angewiesen. Wir müssen also auch Gegenrecht einhalten. Deshalb bin ich auch für einen klaren Kriterienkatalog gemäss WTO-Richtlinien und will sicher keinen Hei-

matschutz oder gar eine Klientelpolitik.

Die SBB sagen, Bombardier habe das beste Angebote unterbreitet. Sind Sie überzeugt?

Müller: Möglicherweise wollten die SBB einfach auch ein Klumpenrisiko vermeiden. Stadler Rail hat in den letzten Jahren einige Aufträge von den Bundesbahnen erhalten.

Mit dem SBB-Auftrag an Bombardier ist auch die Option auf mögliche milliardenschwere Folgeaufträge geknüpft. Was heisst das für den Werkplatz Schweiz?

Müller: Mit ihrem Entscheid haben die SBB die Weichen für Jahre hinaus gestellt. Die kanadische Bombardier wird



PHILIPP MÜLLER: «Wertschöpfung gewichten.»

zwar hierzulande zusätzliche Arbeitsplätze schaffen. Aber schade ist, dass das technologische Know-how, das in den neuen Doppelstockzügen

steckt, nicht in der Schweiz aufgebaut, erhalten und verwertet werden kann. Es handelt sich um ein Referenzprojekt, mit dem der kanadische Konzern künftig Folgeaufträge im In- und Ausland an Land ziehen kann.