

**STADLER**



**2025**

GESCHÄFTSBERICHT

#SWISSQUALITY

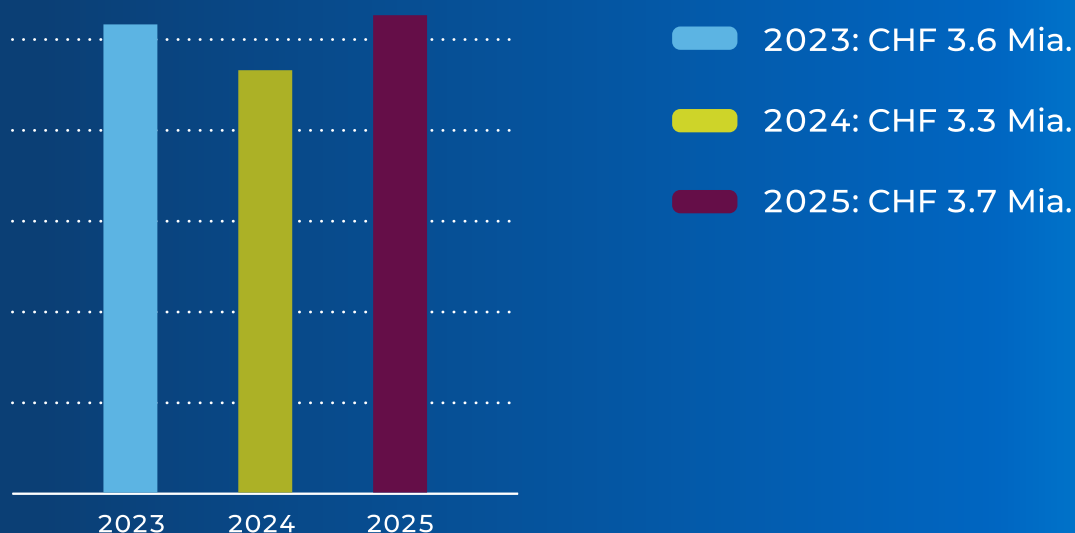
# ERGEBNISSE 2025 AUF EINEN BLICK

Stadler – der Anbieter von Mobilitätslösungen  
im Schienenfahrzeugbau, Service und in der Signaltechnik

Nettoerlöse nach geografischen Märkten



Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen



# 32.3

MILLIARDEN CHF  
AUFTRAGSBESTAND  
VORJAHR: 29.2

# 33 437

EINGETRAGENE AKTIONÄRE  
PER 31.12.2025  
VORJAHR: 35 714

# 4.4%

EBIT-MARGE  
VORJAHR: 3.1%

# 160.6

MILLIONEN CHF EBIT  
VORJAHR: 100.5

# 17 119

MITARBEITENDE WELTWEIT  
(Ø FTE 2025)  
VORJAHR: 15 203

# 100.7

MILLIONEN CHF  
KONZERNERGEBNIS  
VORJAHR: 55.0

# 6.1

MILLIARDEN CHF  
AUFTRAGSEINGANG  
VORJAHR: 6.4

# 10.0

TONNEN CO<sub>2</sub> SCOPE 1 UND 2  
PRO MILLION CHF UMSATZ  
VORJAHR: 12.1

# KENNZAHLEN

in Mio. CHF bzw. wie angemerkt	2025	in % des Nettoerlöses	2024	in % des Nettoerlöses	Veränderung in %
<b>Stadler</b>					
Auftragseingang	6'121.6		6'368.0		(4%)
Auftragsbestand	32'286.4		29'180.3		11%
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	3'679.3	100.0%	3'255.6	100.0%	13%
Bruttomarge <sup>1</sup>	420.2	11.4%	370.9	11.4%	13%
EBITDA <sup>2</sup>	278.5	7.6%	217.7	6.7%	28%
Betriebliches Ergebnis (EBIT)	160.6	4.4%	100.5	3.1%	60%
Konzernergebnis	100.7	2.7%	55.0	1.7%	83%
Ergebnis pro Aktie (in CHF)	0.88		0.38		129%
Nettogeldfluss aus Betriebstätigkeit	(349.1)		286.4		
Capital Expenditures <sup>3</sup>	277.7		232.9		
Free Cashflow <sup>4</sup>	(588.4)		140.1		
Net Working Capital <sup>5</sup>	(421.8)		(1'010.9)		
Work in Progress (net) <sup>6</sup>	(1'140.4)		(1'726.6)		
Net Cash <sup>7</sup>	(275.5)		368.0		
Eigenkapital	856.2		774.1		
Mitarbeitende in FTE	17'119		15'203		13%
<b>Segment «Rolling Stock»</b>					
Auftragseingang	4'439.8		4'830.7		(8%)
Auftragsbestand	22'387.8		20'926.5		7%
Nettoerlöse (Dritte)	2'954.4	80.3%	2'696.2	82.8%	10%
<b>Segment «Service &amp; Components»</b>					
Auftragseingang	1'578.5		1'017.2		55%
Auftragsbestand	9'348.7		7'637.1		22%
Nettoerlöse (Dritte)	607.4	16.5%	510.4	15.7%	19%
<b>Segment «Signalling»</b>					
Auftragseingang	103.2		520.1		(80%)
Auftragsbestand	549.9		616.6		(11%)
Nettoerlöse (Dritte)	117.5	3.2%	49.0	1.5%	140%

<sup>1</sup> Bruttomarge = Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen abzüglich Herstellkosten der verkauften Produkte und Leistungen

<sup>2</sup> EBITDA = Summe aus EBIT sowie Abschreibungen auf Sach- und Immateriellen Anlagen

<sup>3</sup> Capital Expenditures = Investitionen in Sach- und Immaterielle Anlagen abzüglich erhaltene Zuwendungen für Sach- und Immaterielle Anlagen

<sup>4</sup> Free Cashflow = EBITDA abzüglich Capital Expenditures und abzüglich Veränderung im Net Working Capital

<sup>5</sup> Net Working Capital = Summe aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige kurzfristige Forderungen, Entschädigungsansprüche aus Aufträgen in Arbeit, Warenlager, Aufträge in Arbeit und aktive Rechnungsabgrenzungen abzüglich Summe aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten aus Aufträgen in Arbeit, sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten, kurzfristige Rückstellungen und passive Rechnungsabgrenzungen

<sup>6</sup> Work in Progress (net) = Aufträge in Arbeit abzüglich Verbindlichkeiten aus Aufträgen in Arbeit

<sup>7</sup> Net Cash = Flüssige Mittel abzüglich kurzfristige und langfristige Finanzverbindlichkeiten

# Inhaltsverzeichnis

- 2** - Ergebnisse 2025 auf einen Blick
- 4** - Kennzahlen
- 6** - Unternehmensprofil, Strategie, Marktentwicklung
- 12** - Aktionärsbrief
- 18** - Interview mit Group CEO Markus Bernsteiner
- 24** - Wichtige Ereignisse
- 32** - Tailor Made: Wo Emotionen gebaut werden
- 38** - Stadler Innovationen
- 44** - Nachhaltigkeit
- 144** - Corporate-Governance-Bericht
- 170** - Vergütungsbericht
- 186** - Finanzbericht
  - 188** - Konsolidierte Jahresrechnung
  - 192** - Anhang zur konsolidierten Jahresrechnung
  - 226** - Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung
  - 232** - Jahresrechnung Stadler Rail AG
  - 236** - Anhang zur Jahresrechnung
  - 243** - Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung
- 248** - Finanzkalender und Kontakte
- 248** - Impressum



8

PRODUKTIONS-  
WERKE

8

KOMPONENTEN-  
WERKE

8

ENGINEERING-  
STANDORTE

> 80

SERVICE-STANDORTE

# UNTERNEHMENSPROFIL

Stadler baut seit mehr als 80 Jahren Schienenfahrzeuge. Seit der Gründung im Jahr 1942 hat sich Stadler von einem kleinen Ingenieurbüro zu einem international führenden Anbieter von Mobilitätslösungen im Schienenfahrzeugbau, im Service und in der Signaltechnik entwickelt. Der Hauptsitz befindet sich in Bussnang in der Ostschweiz. An den Produktions-, Engineering- und Service-Standorten in der Schweiz, in Europa, in Grossbritannien und in den USA sind insgesamt über 17 100 Mitarbeitende beschäftigt. Davon arbeiten gegen 6000 Mitarbeitende in der Schweiz.

## **Stadler steht für nachhaltige Qualitätsprodukte**

Stadler ist sich seiner gesellschaftlichen Verantwortung für zukunftsfähige Mobilität bewusst und steht für innovative und langlebige Qualitätsprodukte. Das Unternehmen ist Marktführer im Bereich der nachhaltigen Antriebslösungen wie Batterie- und Wasserstoffzüge und bietet als Innovationstreiber das breiteste Produktportfolio in der Branche an. Die Produktpalette im Bereich der Vollbahnen und des Stadtverkehrs umfasst Hochgeschwindigkeitszüge, Intercity-Züge, Regio- und S-Bahnen, U-Bahnen, Tram-Trains und Strassenbahnen. Überdies stellt Stadler Streckenlokomotiven, Rangierlokomotiven und Reisezugwagen her. Ausserdem ist Stadler der weltweit führende Hersteller im Bereich der massgeschneiderten Fahrzeuge (Tailor Made). Dazu zählen auch Zahnradbahnen, die Stadler als einzige Firma weltweit fertigt.

Im Bereich der Signaltechnik bietet Stadler individuelle Lösungen für Voll- und Nebenbahnen, Light Rail Vehicles (LRV), Metro und Depotanwendungen. Digitale Lösungen und Dienstleistungen von Stadler sichern dabei einen effizienten, sicheren und nachhaltigen Bahnbetrieb. Das breite Signalling-Portfolio umfasst Lösungen vom automatisierten Fahren bis hin zu führerlosem Fahren. Signalling bietet europäische und nationale Zugsicherungssysteme sowie konventionelle und hochmoderne Infrastrukturtechnologien an. Insbesondere die innovative Stellwerkstechnik bildet dabei die zentrale Grundlage für einen leistungsfähigen und zukunftsfähigen Bahnbetrieb.

## **Nahe bei den Kunden**

An über 80 Servicestandorten weltweit unterstützt Stadler seine Kunden mit Servicedienstleistungen, angefangen von der Lieferung einzelner Ersatzteile bis hin zu Full-Service-Lösungen. Die geografisch breite Präsenz ermöglicht es Stadler, auch nach dem Verkauf der Schienenfahrzeuge nahe bei seinen Kunden und Produkten zu sein, regionale Anforderungen optimal zu erfüllen und den Lebenszyklus der Fahrzeuge zu optimieren und damit sowohl ökonomisch als auch ökologisch nachhaltige Produkte anzubieten. Gleichzeitig fliessen die Erkenntnisse aus der betriebsnahen Wartung in die Produktentwicklung ein.



Die Division «Signalling» stärkt ihre strategische Ausrichtung und baut ihre internationale Präsenz weiter aus.

# UNTERNEHMENSSTRATEGIE

Stadler definiert seine Strategie für die nächsten Jahre in den drei Berichtssegmenten «Rolling Stock», «Signalling» und «Service & Components». Im Bereich «Rolling Stock» setzt Stadler den eingeschlagenen Kurs fort und strebt eine Normalisierung des operativen Wachstums an: Mit den besten Zügen und neuen Produkten wie grüner Antriebstechnologie (Batterie- und Wasserstofftechnologie), Lokomotiven, Stadtbahnen sowie U-Bahnen sollen selektiv Marktanteile dazugewonnen werden. Der Fokus liegt auf einer hocheffizienten, termingerechten Abwicklung des Auftragsbestandes – in der vom Kunden erwarteten Qualität.

## Signalling stärkt globale Marktposition

Die Division «Signalling» setzt ihren Wachstumskurs konsequent fort, hat ihre strategische Ausrichtung weiter gefestigt und ihre internationale Präsenz deutlich ausgebaut.

Mit der Eröffnung des ersten strategischen Signalling-Standorts in Atlanta (USA) stärkt das Unternehmen seine Unabhängigkeit und die operative Nähe zum nordamerikanischen Markt. Der neue Standort ermöglicht die direkte Betreuung des Grossprojekts der Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority (MARTA), das mit dem CBTC-System (Communication-based Train Control) NOVA Pro umgesetzt wird. Mit einem Volumen von über 500 Millionen US-Dollar markiert dieses Projekt einen bedeutenden Meilenstein für die internationale Entwicklung der Division.

Stadler eröffnet das erste Signalling-Büro in Atlanta (USA) – nahe bei den Kunden.

Parallel dazu konnte Stadler seine Position in Europa weiter stärken: In Bergen (Norwegen) erhielt Stadler den Auftrag, die nächste Ausbaustufe des Stadtbahnnetzes mit Zugerennung, Stellwerkstechnik und einem vollständig integrierten Kontrollzentrum auszustatten. Darüber hinaus wird die ETCS-Lösung GUARDIA weiterhin in mehreren europäischen Ländern eingesetzt und weiterentwickelt, was die technologische Souveränität von «Signalling» bestätigt. Als einer der drei strategischen Pfeiler des Konzerns trägt die Signaltechnik entscheidend zur Weiterentwicklung von Stadler als Systemanbieter bei.

## Zusätzlicher Schub durch Digitalisierung

In den Bereichen «Service & Components» findet das Wachstum in den offenen Märkten und vor allem bei der installierten Basis statt. Innovationen erfolgen durch neue Servicelösungen wie zum Beispiel die digitalen Zwillinge und das Rail Diagnostic System. Zusätzlichen Schub erhält der Bereich durch die Digitalisierung. Stadler betreibt vollautomatisierte Wartungsstandorte und nimmt in diesem Bereich eine Vorreiterrolle ein.



# MARKTENTWICKLUNG

## Marktführer in alternativen Antrieben

Stadler ist in einem wachsenden Markt tätig (CAGR 2023–2028 gemäss SCI: 5.8 Prozent) und wächst schneller als der Gesamtmarkt. Dies zeigt sich auch deutlich in den starken Auftragseingängen der letzten Jahre. Wachstumstreiber für den Gesamtmarkt sind das Bevölkerungswachstum, die Urbanisierung, aber auch angesichts von Umweltbelastung und Kapazitätsengpässen auf der Strasse die weltweite Notwendigkeit, in den öffentlichen Verkehr zu investieren, um die Klimaziele zu erreichen. Stadler führt für diesen Wendepunkt die richtigen Fahrzeuge und Mobilitätslösungen im Portfolio. Mit Batterie- und Wasserstoffzügen kann der Verkehr dekarbonisiert werden, auch dort, wo keine elektrischen Oberleitungen vorhanden sind. Stadler ist Marktführer im Bereich der alternativen Antriebe mit rund 50 Prozent Marktanteil in Europa.

Das Ziel, für seine Kunden die besten Züge zu bauen und Mobilitätslösungen anzubieten, treibt Stadler an. Im Bereich der Triebwagen befindet sich Stadler weltweit unter den Top 3 der Hersteller, im europäischen Heimmarkt strebt Stadler die starke Nummer 2 an. Die Schwerpunktmärkte befinden sich nach wie vor in Europa und Nordamerika. Ein Fokus gilt den Segmenten Triebzüge, Light Rail Vehicles (LRV) und Lokomotiven.

## Ausgebaute Präsenz in den USA

Insbesondere in den USA ist Stadler in den letzten Jahren rasch gewachsen. Im Berichtsjahr wurde das Werk in Salt Lake City (USA) erstmals von der eigenen Division Nordamerika geführt. Nachdem die Trinity Metro aus Texas (USA) 2015 acht dieselektrische FLIRT-Züge bestellt hatte, gründete Stadler 2016 den US-Hauptsitz in Salt Lake City. Mit dem

Werk erfüllte Stadler den «Buy America Act», der vorschreibt, dass bei staatlich finanzierten Projekten mindestens 70 Prozent der Wertschöpfung in den USA generiert werden muss. Seither bewegt sich Stadler erfolgreich auf dem US-Markt, gewinnt regelmässig neue Aufträge und wächst kontinuierlich. Aktuell sind über 500 Mitarbeitende am Standort beschäftigt. Seit November 2025 werden erstmals die Wagenkästen im eigenen Werk in den USA gefertigt und müssen nicht mehr aufwendig aus Europa nach Nordamerika verschifft werden. Bereits im Oktober 2024 wurde der Grundstein für eine Werkserweiterung gelegt – das erweiterte Werk mit höherer Produktionskapazität soll im Jahr 2026 eröffnet werden.

## Signalling: Internationale Erweiterung der Division

In den letzten Monaten des Berichtsjahres konnte Stadler einen Auftrag über 20 weitere Stadtbahnfahrzeuge vom Typ CITYLINK für die Utah Transit Authority (UTA) gewinnen. Darüber hinaus sind mit dem GTW, KISS und FLIRT auch weitere Stadler-Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb in verschiedenen Regionen der USA im Einsatz, und Stadler ist mit einer breiten Produktpalette im nordamerikanischen Markt präsent.

Ebenfalls in den USA hat die Division «Signalling» im Berichtsjahr eigene Büros im Herzen von Atlanta eröffnet. Der neue Standort in den USA ist die erste grosse internationale Erweiterung der Division «Signalling». Dies war ein wichtiger Schritt für die weitere Entwicklung der Signalling-Aktivitäten in Nordamerika. Stadler Signalling wird das gesamte Schienennetz in Atlanta mit seiner CBTC-Lösung (Communication-based Train Control) ausrüsten.



FLIRT EVO für die SBB: Im Bereich der Triebwagen zählt Stadler zu den weltweit grössten Herstellern.

A photograph of two men in dark blue suits and white shirts standing in front of a wall with horizontal wood slats. The man on the left has his arms crossed and is wearing a watch. The man on the right is smiling. The text 'STADLER STEIGERT DIE PROFITABILITÄT UND DEN UMSATZ' is overlaid in white, bold, sans-serif font at the bottom of the image.

**STADLER STEIGERT DIE  
PROFITABILITÄT UND  
DEN UMSATZ**

Peter Spuhler, Exekutiver Verwaltungsratspräsident (l.), und Markus Bernsteiner, Group CEO (r.)

#### Geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre

Stadler verbessert das Ergebnis im Geschäftsjahr 2025: Der Umsatz konnte auf 3.7 Milliarden Franken gesteigert und eine EBIT-Marge von 4.4 Prozent erzielt werden. Das Ergebnis 2025 wird nach wie vor durch die Folgen der Flutkatastrophe in Valencia belastet. Zusätzlich haben die wirtschaftliche Situation in Deutschland und der starke Franken Spuren hinterlassen. Doch ein guter Auftragseingang und Auftragsbestand sowie qualitativ hochwertige Aufträge sorgen für positive Impulse für die kommenden Jahre. Bereits im laufenden Geschäftsjahr 2026 wird ein Umsatz von deutlich über 5 Milliarden Franken erwartet. Infolge der konservativen Rechnungslegung war die Produktionsleistung im Jahr 2025 über eine Milliarde Franken höher als der ausgewiesene Umsatz. Stadler erwartet eine EBIT-Marge von über 5 Prozent im laufenden Geschäftsjahr.

Stadler hat das Geschäftsjahr 2025 im Rahmen der gemachten Prognosen abgeschlossen und konnte das Ergebnis trotz weiterhin anspruchsvoller Rahmenbedingungen verbessern.

- Stadler ist mit seinem breiten Produktportfolio sehr gut im Schienenfahrzeugmarkt positioniert. Zudem ist Stadler bei den grünen Antriebstechnologien Batterie und Wasserstoff Weltmarktführer. Dies führt dazu, dass Stadler am Markt weiterhin sehr erfolgreich agiert und viele Aufträge gewinnt. So hat sich die Auftragslage auch 2025 erfreulich entwickelt. Der Auftragseingang betrug im vergangenen Jahr 6.1 Milliarden Franken (Vorjahr: 6.4 Milliarden Franken), der Auftragsbestand stieg auf über 32 Milliarden Franken an (31. Dezember 2024: 29.2 Milliarden Franken).
- Der Umsatz stieg um 13 Prozent (15 Prozent währungsbereinigt) auf 3.7 Milliarden Franken (Vorjahr: 3.3 Milliarden Franken).
- Der EBIT liegt bei 160.6 Millionen Franken (Vorjahr: 100.5 Millionen Franken). Dies entspricht einer EBIT-Marge von 4.4 Prozent (Vorjahr: 3.1 Prozent). Der Reingewinn hat sich auf rund 100.7 Millionen Franken beinahe verdoppelt (Vorjahr: 55.0 Millionen Franken).

Damit setzt Stadler den im Laufe des Geschäftsjahres 2025 eingeschlagenen Kurs zur Ergebnisverbesserung fort. Die im letzten Jahr kommunizierte Erwartung eines Umsatzwachstums von deutlich über 10 Prozent gegenüber 2024 wurde somit bestätigt. Die prognostizierte EBIT-Marge zwischen 4 und 5 Prozent wurde ebenfalls erreicht.

### Weiter spürbare Folgen der Unwetterkatastrophe von Valencia

Die nach der Flutkatastrophe von Valencia umgesetzten Aufholmassnahmen zeigten erste Wirkung und führten zu einer weiteren Verbesserung im zweiten Halbjahr. Dennoch wirken sich die Unwetterkatastrophe in Valencia von Ende Oktober 2024 und die damit verbundenen Schäden an Zulieferern und Infrastruktur weiterhin negativ auf Lieferketten, Produktion und das Ergebnis aus. Stadler musste die betroffenen Lieferketten zum Teil neu aufbauen, alternative Bezugsquellen erschliessen sowie Produktionsprozesse anpassen. Die Stabilität der Lieferketten hat sich per Ende 2025 verbessert. Die Folgen der massiven Überschwemmung werden jedoch voraussichtlich bis ins Jahr 2027 spürbar bleiben. Trotz des von Stadler 2025 gestarteten Aufholprogramms hat die Flutkatastrophe Einfluss auf Kosten und Auslieferung von Schienenfahrzeugen. 350 Millionen Franken Umsatz konnten im Jahr 2024 nicht geleistet werden.



«Bei den grünen Antriebs-technologien Batterie und Wasserstoff ist Stadler weltweit führend. Stadler ist am Markt weiterhin sehr erfolgreich und gewinnt viele Aufträge. Die Auftragslage hat sich auch 2025 erfreulich entwickelt.»

**Peter Spuhler, Exekutiver Verwaltungsratspräsident**

### Starker Franken und wirtschaftliche Situation in Deutschland

Zusätzlich zu den Unwetterfolgen in Valencia belastet die wirtschaftliche Situation in Deutschland das Ergebnis weiterhin. Stadler setzt am Standort Berlin seit Anfang 2025 konsequent sein Effizienzsteigerungsprogramm um. Ein im April 2025 unterzeichneter Zukunftstarifvertrag mit der Gewerkschaft IG Metall hilft, die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Die Stadler-Beschäftigten im Werk Berlin-Pankow haben sich letztes Jahr im Gegenzug zur Standortsicherung bereiterklärt, 40 statt 38 Stunden pro Woche zu arbeiten. Das interne Effizienzsteigerungsprogramm zeigt im Werk Berlin-Pankow erste Wirkung: Die Produktivität konnte über die gesamte Wertschöpfungskette erhöht werden.

Der starke Schweizer Franken wirkt sich nachteilig auf den Industriestandort Schweiz aus. Die Schweiz hat bereits heute höhere Lohn- und Lohnnebenkosten im Vergleich zum europäischen Umfeld. Eine immer stärker werdende heimische Währung ist ein weiterer negativer Faktor, der die Exportindustrie belastet. Dies beeinträchtigt den Umsatz von Stadler um 50 Millionen Franken, was 2 Prozent entspricht. Der starke Franken erschwert zurzeit erneut die Konkurrenzfähigkeit für Schienenfahrzeuge, die an den Schweizer Standorten hergestellt und dann exportiert werden.

### Erwartete Fahrzeugbestellungen in Berlin

Stadler erwartet, dass bis Ende Dezember 2026 der Abruf von bis zu 1500 Metro-Wagen der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) erfolgen wird. Dasselbe gilt für den gewonnenen Auftrag der S-Bahn Berlin über 350 Züge. Die Einwohnenden Berlins warten seit dem Jahr 2020 auf neue S-Bahn-Züge. Der Abgabetermin für das Angebot wurde jahrelang immer wieder verschoben.

Die von US-Präsident Trump auferlegten Zölle haben Stadler getroffen – aber nicht in vollem Ausmass. Aufgrund des «Buy America Act» muss Stadler bereits seit 2016 einen Wertschöpfungsanteil von mindestens 70 Prozent nachweislich in den USA erbringen. Ende September 2025 hat Stadler in seinem Werk in Salt Lake City eine lange vor der Präsidentschaft von Trump geplante eigene Aluminiumschweisserei für Wagenkästen in Betrieb genommen. Damit konnte der lokale Wertschöpfungsanteil in den USA zusätzlich erhöht werden.

### Segment «Rolling Stock»: Starkes Umsatzwachstum

Der Auftragseingang im Berichtssegment «Rolling Stock» erreichte 2025 insgesamt 4.4 Milliarden Franken. Er lag damit 8 Prozent unter der Vorjahresperiode. Der Auftragsbestand stieg gegenüber dem Jahresende 2024 um 7 Prozent auf 22.4 Milliarden

Franken an (31. Dezember 2024: 20.9 Milliarden Franken). Der Umsatz im Segment «Rolling Stock» betrug 2025 3.0 Milliarden Franken. Damit lag der Umsatz 10 Prozent über der Vorjahresperiode (2024: 2.7 Milliarden Franken).

Im Gegensatz zu all seinen Konkurrenten wendet Stadler im Segment «Rolling Stock» die Rechnungslegung nach «Units of Delivery» an. Dies bedeutet, dass die Fahrzeuge grundsätzlich fertiggestellt und durch die Kunden abgenommen werden müssen, um den entsprechenden Umsatz und das Ergebnis zu realisieren. Dieser Ansatz hat zur Folge, dass zwischen der Vertragsunterzeichnung und der Umsatz- und Ergebnisrealisierung teilweise mehrere Jahre liegen können. Infolge dieser konservativen Rechnungslegung war die Produktionsleistung 2025 über eine Milliarde höher als der ausgewiesene Umsatz. Basierend auf den geplanten Auslieferungen und Abnahmen der produzierten Fahrzeuge erwartet Stadler 2026 einen Umsatzsprung auf deutlich über 5 Milliarden Franken.

**Segment «Service & Components»: Auftragseingang stark zugenommen**

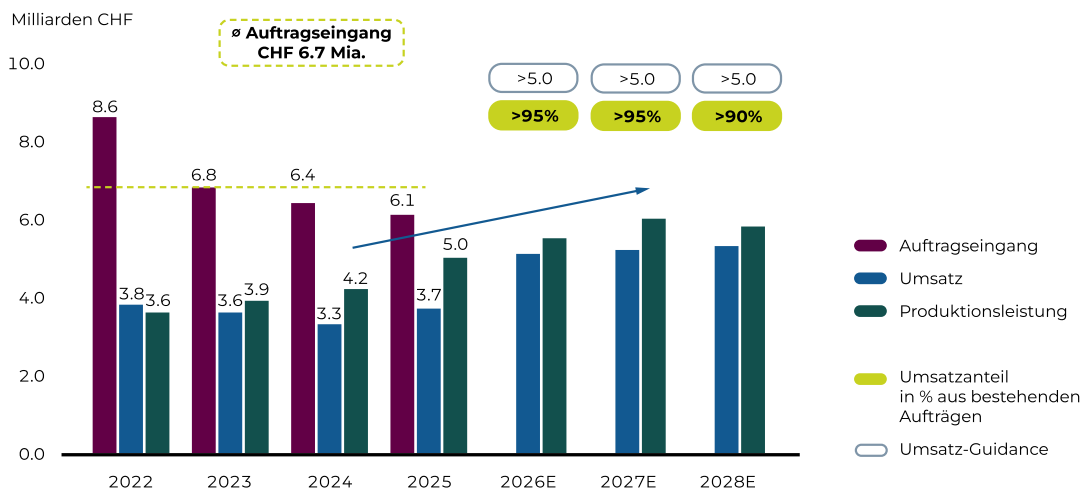
Der Auftragseingang im Segment «Service & Components» erreichte 2025 insgesamt 1.6 Milliarden

Franken. Er lag damit 55 Prozent über dem Vorjahreswert (2024: 1.0 Milliarde Franken). Stadler konnte im vergangenen Jahr zahlreiche mehrjährige Full-Service-Verträge gewinnen und im Segment erneut wachsen. Dies unterstreicht die strategische Zielsetzung von Stadler, das Servicegeschäft kontinuierlich auszubauen und den Anteil wiederkehrender Umsätze weiter zu stärken. Der Auftragsbestand stieg im Servicegeschäft um 22 Prozent auf 9.3 Milliarden Franken (31. Dezember 2024: 7.6 Milliarden Franken). Die Umsätze im Segment «Service & Components» stiegen um 19 Prozent auf 607.4 Millionen Franken (2024: 510.4 Millionen Franken).

**Segment «Signalling»: Gesteigerter Umsatz**

Im Segment «Signalling» lag der Auftragseingang 2025 mit 103.2 Millionen Franken deutlich unter der Vorjahresperiode (2024: 520.1 Millionen Franken). Der Rückgang ist auf einen Grossauftrag aus Atlanta über 500 Millionen Franken zurückzuführen, der Ende 2024 verbucht wurde. Der Auftragsbestand betrug per 31. Dezember 2025 549.9 Millionen Franken (31. Dezember 2024: 616.6 Millionen Franken). Das Berichtssegment «Signalling» erwirtschaftete 2025 Umsätze von 117.5 Millionen Franken (2024: 49.0 Millionen Franken).

**Produktionsleistung versus Umsatz**



Die Produktionsleistung entspricht dem Umsatz plus dem Delta der Aufträge in Arbeit brutto. Die Balkenhöhe für die Umsätze 2026E bis 2028E dient der Veranschaulichung der Umsatz-Guidance. Die Balkenhöhe der Produktionsleistung 2026E bis 2028E dient der Veranschaulichung des erwarteten Anstiegs der Produktionsleistung.



«Die Folgen der Flutkatastrophe in Valencia, die wirtschaftliche Situation in Deutschland und der starke Franken belasten nach wie vor das Ergebnis 2025. Doch die umgesetzten Massnahmen von Stadler zeigen erste Wirkung. Ein guter Auftragseingang und Auftragsbestand sowie qualitativ hochwertige Aufträge sorgen für positive Impulse für die kommenden Jahre.»

Markus Bernsteiner, Group CEO

#### Wichtige Markterfolge im Jahr 2025

Im Geschäftsjahr 2025 konnte Stadler eine Reihe bedeutender Aufträge gewinnen und bestehende Kundenbeziehungen weiter ausbauen. Dies bestätigt die starke Marktposition in Europa und darüber hinaus.

- Die niederländische Eisenbahnbetreiberin Nederlandse Spoorwegen (NS) und Stadler haben einen Vertrag über die Lieferung von 36 FLIRT-Zügen für den Pendlerverkehr unterzeichnet. Mit den Zügen steigert die NS die Kapazität und den Komfort auf dem Netz in den Niederlanden. Sie gehen 2030 in Betrieb. Stadler hat damit bereits mehr als 3000 FLIRT in weltweit 24 Ländern verkauft.
- In Andermatt wurde der erste mit dem weltweit neuen Zahnradbremssystem «v+» ausgerüstete ORION-Triebzug von MGBahn und Stadler vorgestellt. Er wird auf der 181 Promille steilen Strecke Andermatt-Göschenen eingesetzt und kann dank der neuen Technik mit bis zu 30 km/h statt bisher 21 km/h sicher bergab fahren.
- Rund um die Vulkanlandschaft des Ätna fahren künftig Stadler-Wasserstoffzüge. Die Bahngesellschaft Ferrovía Circumetnea (FCE) hat zwei massgeschneiderte Schmalspurzüge mit Wasserstoffantrieb bestellt. Stadler ist Marktführer bei Alternativantrieben. Kein Hersteller verkauft in Europa mehr Schienenfahrzeuge mit nachhaltigen, CO<sub>2</sub>-freien Batterie- und Wasserstoffantrieben.

- Stadler Signalling konnte sich in Bergen (Norwegen) gegen namhafte Wettbewerber durchsetzen und gewinnt eine öffentliche Ausschreibung mit einem Projektvolumen von ca. 50 Millionen Euro. Die massgeschneiderte Signalling-Lösung erfüllt Sicherheitsanforderungen bis zur höchsten Sicherheitsstufe der Bahntechnik. Fast alle Komponenten werden bei Stadler Signalling selbst produziert.
- Mit dem Auftrag der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) zur Lieferung von 132 Hochflur-Stadtbahnen konnte ein bedeutendes Projekt für den urbanen Schienenverkehr gewonnen werden. Das Auftragsvolumen beträgt rund 700 Millionen Euro. Die speziell auf das Kölner Stadtbahnnetz abgestimmten Fahrzeuge ermöglichen dank modularer Bauweise eine flexible Kapazitätserweiterung.
- Stadler liefert 36 FLIRT-XL-Triebzüge für die S-Bahn Rhein-Ruhr; die neuen Fahrzeuge erhöhen Kapazität und Komfort im dicht frequentierten Metropolraum und stärken die Präsenz von Stadler im deutschen S-Bahn-Markt.
- Das luxemburgische Lok-Leasing-Unternehmen NEXRAIL hat Stadler damit beauftragt, bis zu 200 EURO9000-Hybridlokomotiven zu bauen. Stadler baut die Lokomotiven in Valencia.
- Die neue EURO9000-Lokomotive besitzt einen innovativen Pantograf-Batterie-Hybridantrieb. Damit kann sie auf nicht elektrifizierten Strecken mit eigener Batterie fahren. Die EURO9000-Lok kann grenzüberschreitend zwischen Deutschland, Österreich, Belgien, den Niederlanden, Schweiz und Italien eingesetzt werden. Dieser Meilenstein im Lokomotivgeschäft von Stadler unterstützt die Dekarbonisierung des Güterverkehrs.
- Polen: Stadler liefert 14 FLIRT-Züge an die polnische Regionalbahn Koleje Mazowieckie. Dank einem langfristigen Servicevertrag kann Stadler seine Position im polnischen Regionalverkehr weiter stärken.
- Schweden: Stadler erhielt von der schwedischen Bahngesellschaft A-Train AB den Auftrag für sieben neue FLIRT-Züge für die Strecke Arlanda Flughafen–Stockholm. Der Auftrag umfasst einen 15-jährigen Wartungsvertrag durch Stadler Service. Produziert werden die Fahrzeuge im St. Galler Rheintal. Mit dem rund 350 Millionen Franken schweren Auftrag liefert Stadler erstmals Züge für den renommierten Arlanda Express.

#### Produktionsleistung und Umsatz werden stark ansteigen

Der hohe Auftragseingang der vergangenen Jahre führt dazu, dass die Produktionsleistung und damit auch der Umsatz in den kommenden Jahren massiv ansteigen werden. Um den Umsatzsprung zu ermöglichen, hat Stadler erneut stark in die Produkti-

onkapazitäten investiert. Zudem werden die hohen Anzahlungen aus den vergangenen Jahren nun verwendet, um die laufenden Aufträge abzuwickeln und die Fahrzeuge zu bauen. Dies hat sich im vergangenen Geschäftsjahr negativ auf den Free Cashflow, das Net Working Capital und die Net Cash Position ausgewirkt.

Nach einem Free Cashflow von –744.2 Millionen Franken im ersten Halbjahr 2025 konnte in der zweiten Jahreshälfte, trotz anhaltend hoher Investitionen, ein positiver Free Cashflow von 155.9 Millionen Franken erzielt werden. Für das Gesamtjahr 2025 resultiert damit ein Free Cashflow von –588.4 Millionen Franken. Das Net Working Capital bleibt mit –421.8 Millionen Franken weiterhin negativ (31. Dezember 2024: –1010.9 Millionen Franken). Damit übersteigen die von den Kunden erhaltenen Anzahlungen nach wie vor die Kosten für die Produktion der laufenden Aufträge. Die Net Cash Position beträgt per 31. Dezember 2025 –275.5 Millionen Franken (31. Dezember 2024: 368.0 Millionen Franken).

#### **Stadler bestätigt mittelfristige Guidance**

Für das Geschäftsjahr 2026 und die folgenden Jahre bestätigt Stadler die Erwartung eines Umsatzes von deutlich über 5 Milliarden Franken. Dank starkem Auftragsbestand, erhöhtem Produktionsoutput und dem in Deutschland eingeleiteten Effizienzprogramm wird für 2026 eine EBIT-Marge von über 5 Prozent erwartet. Der Auftragseingang soll im Bereich des 1- bis 1.5-fachen Jahresumsatzes liegen. Dies bildet die Basis für eine nachhaltige Auslastung und weiteres Wachstum. Zudem rechnet Stadler 2026 mit gesamthaften Investitionen von rund 250 Millionen Franken.

#### **Group CEO Bernsteiner: «Rechnen 2026 mit deutlich höherem EBIT»**

Markus Bernsteiner, Group CEO, betont: «Unsere Anstrengungen nach den Umweltkatastrophen zeigen erste Früchte. Die Kombination aus einem sehr soliden Auftragsbestand, stabilisierten Lieferketten und dem konsequenten Effizienzsteigerungsprogramm zeigt Wirkung. Wir rechnen 2026 mit einem deutlich höheren Umsatz und EBIT.»

Stadler erwartet, bei stabilen Lieferketten die EBIT-Marge mittelfristig auf 6 bis 8 Prozent steigern zu können, bei einem stabilen Umsatzniveau von über 5 Milliarden Franken. Die mittelfristige Guidance wird deshalb unverändert bestätigt.

Sämtliche Angaben zum Ausblick gelten unter der Annahme stabiler Rahmenbedingungen, insbesondere hinsichtlich Lieferketten, der Währungssituation und der globalen geopolitischen Spannungen.

Der Verwaltungsrat beabsichtigt, zuhanden der Generalversammlung für das Geschäftsjahr 2025 eine Dividende von 50 Millionen Franken (0.50 Franken pro Aktie) zu beantragen – gegenüber 20 Millionen Franken (0.20 Franken pro Aktie) im Vorjahr.

#### **Dank an die Mitarbeitenden sowie an die Aktionärinnen und Aktionäre**

Wir danken unseren rund 17 000 Mitarbeitenden – davon rund 6000 in der Schweiz – für ihren grossen Einsatz an allen Standorten. Das Engagement und das spürbare Herzblut, Lösungen zu finden und selbst Unmögliches möglich zu machen, beeindruckt uns stets aufs Neue. Die Verbundenheit zum Unternehmen und die gelebte Teamarbeit waren auch im vergangenen Jahr wichtige Faktoren für den Erfolg des Unternehmens. Wir haben die Fähigkeit bewiesen, gut und schnell auf Herausforderungen zu reagieren. Es ist uns gelungen, die Basis für den weiteren Erfolg von Stadler zu legen. Die Kennzahlen entwickeln sich in die gewünschte Richtung.

Der Erfolg am Markt zeigt, dass wir mit unserem breiten und innovativen Produktportfolio gut positioniert sind. Und dies in einem stark wachsenden Markt. Auch haben wir gezielte Massnahmenpakete ergriffen, um den verschiedenen Herausforderungen wirkungsvoll zu begegnen. Wir danken Ihnen – unseren Aktionärinnen und Aktionären – dafür, dass Sie diesen Weg auf der Schiene mit uns gehen.

Herzlichen Dank.



**Peter Spuhler**  
Exekutiver  
Verwaltungsratspräsident

**Markus Bernsteiner**  
Group CEO



Group CEO Markus Bernsteiner und zwei künftige Zugbauer: Silvan Walser (18) und Vjollca Abdi (18).

# «SCHIENENFAHRZEUGBAU IST TEAMARBEIT»

Im Drehgestell-Kompetenzzentrum von Stadler in Winterthur treffen sich CEO Markus Bernsteiner und die beiden Lernenden Vjollca Abdi und Silvan Walser zum Gespräch. Sie fühlen dem CEO auf den Zahn und wollen von ihm wissen, wie Stadler aktuelle Herausforderungen anpackt. Alle drei sehen eine grosse Zukunft für handwerkliche Berufe bei Stadler – insbesondere in Zeiten von künstlicher Intelligenz (KI).

**Silvan Walser: Das Ergebnis 2024 war stark von Naturkatastrophen geprägt. Unter welchem Stern stand das Jahr 2025?**

**Markus Bernsteiner:** Die Überschwemmungen in Valencia, der Schweiz und Österreich im Jahr 2024 wirken sich auch noch auf das Jahr 2025 und weiter in dieses Jahr aus. Es kam zu Verzögerungen in der Produktion und bei Lieferungen. Die wirtschaftliche Situation in Deutschland drückt auf das Ergebnis, ebenso der starke Schweizer Franken. Trotz dieser Herausforderungen haben wir den Umsatz auf 3.7 Milliarden Franken gesteigert und die EBIT-Marge auf 4.4 Prozent verbessert. Auch in Deutschland haben wir mit dem Effizienzsteigerungsprogramm und der Mithilfe aller Mitarbeitenden bereits Verbesserungen erreicht und die Produktivität erhöht. Zusammengefasst lässt sich sagen, dass wir 2025 die Herausforderungen gemeistert und den Grundstein für weiteres Wachstum gelegt haben. Das Jahr stand darüber hinaus im Zeichen bedeutender Auftragseingänge in Europa und den USA. Im Bereich «Signalling» konnten wir strategisch wichtige Schritte tätigen, wie beispielsweise die Nachrüstung der Strassenbahnen Bybanen in Norwegen.

**Silvan Walser: Wir haben viele Ausschreibungen gewonnen, nicht aber den Auftrag der SBB über 200 Doppelstockzüge für die Zürcher S-Bahn und die Westschweiz. Weshalb haben wir Einsprache eingelegt?**

**Markus Bernsteiner:** Ich kann dir das am Bewertungskriterium Nachhaltigkeit aufzeigen: Stadler

wollte die Züge vor Ort in der Schweiz bauen, gemeinsam mit über 200 Zulieferbetrieben aus dem ganzen Land. Wir können deshalb nicht nachvollziehen, weshalb wir hier nicht hätten punkten sollen. Auch eine gründliche Begründung des Entscheids der SBB haben wir nicht erhalten; es bleiben viele Fragen offen. Wir wollen den Entscheid verstehen und nachvollziehen können. Deshalb haben wir uns für den gerichtlichen Weg entschieden. Das sind wir auch allen Mitarbeitenden in der Schweiz schuldig, die sich jahrelang für den Auftrag eingesetzt haben.

**Vjollca Abdi: Siemens ist für uns mal Partner, mal Mitbewerber. Wie gehst du mit dieser speziellen Konkurrenzsituation um?**

**Markus Bernsteiner:** Wir gehen professionell mit Konkurrenzsituationen um. Wir sehen den Auftrag, stellen uns bestmöglich dafür auf und bieten einmal mit Partner, einmal ohne Partner die bestmögliche Lösung an.

**Vjollca Abdi: Wie steht es um unser Werk in Valencia nach den Unwettern vor eineinhalb Jahren?**

**Markus Bernsteiner:** Die Umweltkatastrophe in Spanien bei Valencia Ende Oktober 2024 hatte historisches Ausmass. Die damit verbundenen Schäden bei Zulieferern und an der Infrastruktur wirken sich weiterhin negativ auf unsere Lieferketten und das Ergebnis aus. Die Folgen der Überschwemmung werden auch im laufenden Jahr noch spürbar bleiben und zu anhaltenden Mehrkosten und Verzö-

gerungen in der Auslieferung von neuen Schienenfahrzeugen führen. Jedoch zeigen die sofort eingeleiteten Massnahmen Wirkung. Wir haben die betroffenen Lieferketten zum Teil neu aufgebaut, alternative Bezugsquellen erschlossen sowie Produktionsprozesse angepasst. Die Lieferketten sind seit Ende 2025 wieder stabil, und die Produktion läuft mit voller Kapazität.

**Silvan Walser: Was hat Stadler aus dieser Krise gelernt?**

**Markus Bernsteiner:** Naturkatastrophen in dieser Grössenordnung werden immer Auswirkungen haben. Der Fall hat uns aber einmal mehr vor Augen geführt, wie verzahnt wir mit den Zulieferern sind und welche Effekte Unterbrüche in der Lieferkette auf die gesamte Produktion haben. Wir haben deshalb unser bereits starkes Risiko- und Lieferantenmanagement geschärft, kontrolliert, in welchen Risikogebieten sich unsere Lieferanten befinden, und uns bei wichtigen Komponenten wo nötig redundant aufgestellt.



«Stadler gestaltet die weitere Dekarbonisierung des Schienenverkehrs in Europa und in den USA aktiv mit.»

Markus Bernsteiner, Group CEO

**Vjollca Abdi: Konntest du auch für dich persönlich Lehren aus diesem Ereignis ziehen?**

**Markus Bernsteiner:** Es hat sich einmal mehr gezeigt, wie wichtig Führung in der Krise ist. Das Erfolgsrezept von Stadler beruht zu weiten Teilen auf der dezentralen Organisation. Das macht uns agil. In der Krise braucht es aber eine zentrale, starke Führung. Wir haben unter Beweis gestellt, dass wir je nach Anforderung den dezentralen wie auch den zentralisierten Führungsansatz beherrschen. Das macht uns sehr robust.

**Vjollca Abdi: Kannst du ein Beispiel nennen, weshalb zentrale Führung in der Krise an Bedeutung gewinnt?**

**Markus Bernsteiner:** Wenn wegen einer Umweltkatastrophe das Alu knapp wird, braucht es eine zentrale Priorisierung der Aufträge, um beschränkte Ressourcen so zu verteilen, dass Kundenbedürfnisse in sämtlichen Aufträgen bestmöglich erfüllt werden können. Das bedeutet, dass eben nicht jedes Werk einzeln auf den Lieferanten zugehen kann. Das hat hervorragend funktioniert. Das Stadler-Team hat nach den drei Überschwemmungskatastrophen von 2024 einmal mehr gezeigt, wie widerstandsfähig wir sind.

**Silvan Walser: Mit welchen Zielen geht Stadler in das neue Geschäftsjahr 2026?**

**Markus Bernsteiner:** Für das Geschäftsjahr 2026 rechnen wir mit einem Umsatz von über 5 Milliarden Franken. Dank starkem Auftragsbestand, erhöhtem Produktions-Output und dem in Deutschland eingeleiteten Effizienzprogramm dürfen wir für 2026 eine EBIT-Marge von über 5 Prozent erwarten. Unser Auftragseingang entspricht in der Regel dem 1- bis 1.5-fachen Jahresumsatz – das ist eine wichtige Kennzahl, die auf weiteres Wachstum hindeutet. So viel zu den Zahlen. Darüber hinaus muss es unser Ziel sein, Innovationstreiber zu bleiben.



Vjollca Abdi, angehende Konstrukteurin am Standort Winterthur, erzählt: «Das Team und die familiäre Atmosphäre haben mich überzeugt, eine Lehre bei Stadler anzufangen.»

**Silvan Walser: Was macht Stadler zum Innovationstreiber?**

**Markus Bernsteiner:** Wir haben viel in die Entwicklung unserer Fahrzeuge investiert und weisen deshalb das breiteste Produktportfolio im Markt auf – von der Zahnradbahn über Lokomotiven bis hin zu den Hochgeschwindigkeitszügen. Im Berichtsjahr haben wir mit TINA eine neue Strassenbahn auf die Schiene gebracht, die punkto Fahrgastkomfort neue Massstäbe setzt. Wir sind marktführend bei alternativen Antriebstechnologien wie Batterie- und Wasserstoffzügen und gestalten die weitere Dekarbonisierung in Europa aber auch in den USA sehr aktiv mit.

**Vjollca Abdi: Wo steht Stadler bei der Digitalisierung?**

**Markus Bernsteiner:** Wir haben den Bereich neu organisiert und personell verstärkt. Die verschiedenen und schon lange laufenden Digitalisierungsinitiativen im Unternehmen werden neu zentral gesteuert. Wir treiben die Digitalisierung der Arbeitsabläufe, der Fahrzeuge, der Infrastruktur sowie der Wartung voran. Da passiert sehr viel. Eine Folge davon ist beispielsweise ein digitaler Kontrollraum, der rund um die Uhr die Anforderungen an unseren Support managt.

**Silvan Walser: Denkst du, dass wir uns wegen der künstlichen Intelligenz Sorgen um unsere Berufe machen müssen?**

**Markus Bernsteiner:** Nein, das glaube ich nicht. KI wird unterstützende Aufgaben übernehmen, die Fehlerfindung und Datenanalyse vereinfachen. Dadurch werden unsere Berufe anspruchsvoller, aber auch spannender. Das Verständnis für Technik wird bedeutender. Gerade für handwerkliche Berufe und damit verbunden die Berufslehre sehe ich deshalb eine grosse Zukunft! Ich freue mich daher besonders, dass wir die Berufslehre bei Stadler weiter stärken und unsere eigenen Ziele in diesem Bereich sogar übertreffen konnten.

Silvan Walser, angehender Automatiker am Standort St. Margrethen, sagt: «Ich wusste schon früh, dass ich etwas mit den Händen sowie in der digitalen Welt machen möchte.»

**Vjollca Abdi: Was heisst übertreffen?**

**Markus Bernsteiner:** Wir sind mit dem Ziel gestartet, 300 Lernende im Schienenfahrzeugbau auszubilden. Das ist sehr wichtig für die gesamte Branche, um dem Fachkräftemangel zu begegnen. Nun zeigen die Zahlen eher Richtung 400. Darüber hinaus konnten wir die Berufslehre nach Schweizer Vorbild in unserem Werk in den USA erfolgreich etablieren.

**Markus Bernsteiner: Wie seid ihr beide eigentlich zu Stadler gekommen?**

**Silvan Walser:** Ich wusste schon früh, dass ich etwas mit den Händen sowie in der digitalen Welt machen möchte, am liebsten im Bereich der Elektronik. Für Stadler habe ich mich nach der Schnupperlehre entschieden, da mir in einem grossen Unternehmen die Aussicht auf ein grosses Team mit mehreren anderen Lernenden und die familiäre Atmosphäre gefielen.

**Vjollca Abdi:** Bei mir war es ähnlich. Das Team und, wie Silvan sagt, die familiäre Atmosphäre haben mich überzeugt. Mir gefällt auch die internationale Ausrichtung des Unternehmens.

**Markus Bernsteiner:** Es freut mich immer besonders, wenn wir junge Menschen für den Schienenfahrzeugbau begeistern können, insbesondere junge Frauen, weil es davon leider immer noch viel zu wenige gibt. Deshalb finde ich es super, Vjollca, dass du diesen Weg gewählt hast!



**Markus Bernsteiner: Noch eine ganz einfache Frage für euch: Wenn ihr Unternehmerin oder Unternehmer wärt, würdet ihr Homeoffice zulassen?**

**Vjollca Abdi:** Wenn ich das Vertrauen in die Mitarbeitenden habe, ja. Einen Tag Homeoffice würde ich geben.

**Markus Bernsteiner:** Wie ist das bei dir, Silvan?

**Silvan Walser:** Ich tendiere eher zu nein. Der persönliche Austausch ist bei der Teamarbeit enorm wichtig.

**Vjollca Abdi:** Wie stehst denn du als CEO dazu?

**Markus Bernsteiner:** Ich bin kein Fan von Homeoffice. Zugbau ist Teamarbeit, und der persönliche Austausch ist entscheidend. Probleme an den Fahrzeugen behebt man nun mal nicht zu Hause in den Adiletten. Wir erwarten deshalb eine gewisse Solidarität gegenüber jenen Mitarbeitenden, die nicht von zu Hause aus arbeiten können, und wollen nicht, dass Homeoffice überhandnimmt. Wir müssen aber zum Beispiel dort Zugeständnisse machen, wo wir ansonsten wegen der peripheren Lage unserer Werke und der Arbeitswege die nötigen Fachkräfte nicht mehr bekämen.

**Silvan Walser: Wusstest du schon während deiner Lehre als Maschinenmechaniker, dass du einmal CEO werden willst?**

**Markus Bernsteiner:** Nein. Ich hatte verschiedene Treiber, die mich dahin gebracht haben, wo ich heute bin. Zum Beispiel mein innerer, unbändiger Wille zum Sieg. Das ist eine Charakterfrage. Das zeigt sich bei allem, was ich mache. Das kann im Sport sein, aber auch in der Ausbildung, dass ich zum Beispiel entscheide, ich will am schnellsten crimpen können.

**Vjollca Abdi:** Was ist crimpen?

**Silvan Walser:** Crimpen heisst, einen Leiter mit einem Verbindungselement zu verpressen, um eine dauerhafte elektrische Verbindung herzustellen.

**Markus Bernsteiner:** Genau. Und es gibt noch zwei weitere Treiber, die meinen Werdegang bestimmt haben: Erstens habe ich mir früh antrainiert, immer einen Schritt voraus zu sein. Das gilt für Hausaufgaben während der Ausbildungszeit genauso wie heute für Führungsaufgaben. Zweitens ist es wichtig, nie stehen zu bleiben. Immer weiter zu lernen. Aber wie ist es bei euch, wollt ihr auch einmal ein Unternehmen führen?

**Silvan Walser:** So weit denke ich nicht voraus. Aber ich weiss, dass ich gern einmal eine Führungsaufgabe übernehmen würde.

**Vjollca Abdi:** Ich mache auch keine Pläne so weit in die Zukunft. Ich konzentriere mich jetzt erst einmal auf meine Ausbildung. Was ich jetzt schon sagen kann, ist, dass ich immer weiterlernen möchte, egal, was ich mache.

**Markus Bernsteiner:** Das finde ich enorm wichtig. Genau das bringt Menschen weiter. Wenn ihr euren Ehrgeiz behaltet, offen bleibt, Chancen nutzt und euch selbst immer wieder herausfordert, stehen euch alle Wege offen. Ob ihr später ein Team, ein Projekt oder ein Unternehmen führt, entscheidet ihr Schritt für Schritt.

**Silvan Walser: Welche Verantwortung trägst du als CEO für die zukünftigen Generationen?**

**Markus Bernsteiner:** Meine wichtigste Aufgabe ist, ein gut geführtes, gesundes Unternehmen in der Zukunft einmal einer gut ausgebildeten, starken jüngeren Generation zu übergeben.



### **Über Stadler Winterthur**

*Stadler Winterthur verfügt als Nachfolger der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) über 130 Jahre Schienenfahrzeug-Know-how. In den letzten Jahren wurde das Werk zum Drehgestell-Kompetenzzentrum ausgebaut. Am Standort arbeiten 414 Mitarbeitende, und es werden 16 Lernende in 5 Berufen ausgebildet.*



Group CEO Markus Bernsteiner und die Lernenden im Drehgestell-Werk von Stadler in Winterthur. Jährlich werden dort 1520 Drehgestelle produziert.

# Wichtige Ereignisse

## Modernisierte Stellwerke

Stadler Signalling und die Chemins de fer du Jura (CJ) haben einen Vertrag zur Erneuerung der Sicherungsanlagen von Bahnhöfen unterzeichnet. Die CJ modernisiert damit zusammen mit bereits beauftragten Projekten bis 2027 die Hälfte ihrer Strecke Tavannes–Le Noirmont mit elektronischen Stellwerken der neuesten Generation. Die Reisenden profitieren von einem pünktlicheren und sichereren Bahnbetrieb. Die Stadler-Sicherungsanlagen des Typs EUROLOCKING haben sich mehrfach bewährt.

Januar

## Neue Traktionssysteme

Tschechien und die Slowakei stellen ihr Bahnstromsystem von 3 kV Gleichstrom auf 25 kV/50 Hz Wechselstrom um. Das Transportunternehmen Leo Express rüstet dafür seine fünf FLIRT-Züge von Stadler mit zusätzlicher Wechselstromtraktion aus, sodass sie künftig auf beiden Stromsystemen und nahezu allen elektrifizierten Strecken in Tschechien, der Slowakei und Polen fahren können.

Januar

Februar

## TINA: Mehr Komfort für Rostock

Im Februar ist die erste von insgesamt 29 Stadler-Strassenbahnen vom Typ TINA in Rostock eingetroffen. Dies markiert einen wichtigen Meilenstein in der Modernisierung des öffentlichen Nahverkehrs der ostdeutschen Stadt. Dank des barrierefreien Einstiegs und des grosszügigen Innenraums bieten die neuen Trams mehr Komfort, einen leichteren Zugang und ein verbessertes Reiseerlebnis für alle Fahrgäste. Die erste TINA-Bahn der neuen Generation ist Ende 2025 planmässig in den Linienbetrieb gegangen und treibt seitdem die Verkehrswende in Rostock weiter voran.





## Schnellste Zahnradbahn der Welt

Aus einem Innovationsprojekt von MGBahn und Stadler ist das neue Zahnradbremssystem «v+» entstanden. In Andermatt wurde der erste damit ausgerüstete ORION-Triebzug vorgestellt, der auf der steilen Strecke Andermatt–Göschenen (18.1 Prozent Steigung) eingesetzt wird. Dank der neuen Technik kann der Zug mit bis zu 30 km/h statt bisher 21 km/h sicher bergab fahren. Die erhöhte Bremskraft ermöglicht es, trotz höherer Geschwindigkeit innerhalb der Sicherheitsvorgaben zum Stillstand zu kommen. Damit steigert die Innovation sowohl Effizienz als auch Betriebssicherheit auf der stark geneigten Zahnradstrecke. Weitere Einblicke im Innovationskapitel (S. 41).

**März**

**März**

## Drei SMILEs für Österreich

Die Westbahn hat drei Hochgeschwindigkeitszüge des bewährten Typs SMILE bei Stadler bestellt. Der SMILE ist der erste Hochgeschwindigkeitszug von Stadler in Österreich und kann Geschwindigkeiten von bis zu 250 km/h erreichen. Die drei SMILE-Züge wurden in Bussnang gebaut und sind bereits nach weniger als zwei Jahren nach Vertragsunterzeichnung in den regulären Fahrgastbetrieb der Westbahn integriert worden. Für Inbetriebnahmen üblich sind normalerweise vier bis fünf Jahre.



## Bye-bye, CO<sub>2</sub>

Für die Strecke zwischen Nizza und Digne-les-Bains werden acht massgeschneiderte Hybrid-Meterspur-Triebzüge realisiert. Die neuen Fahrzeuge ersetzen die bisherige Dieselflotte der Chemins de fer de Provence und reduzieren die CO<sub>2</sub>-Emissionen um bis zu 77 Prozent. Dank Batterie- und Hybridantrieb sind emissionsarme Fahrten im urbanen Raum ebenso möglich wie ein zuverlässiger Betrieb auf ländlichen Abschnitten. Das Projekt zählt zu den grössten Aufträgen im französischen Markt und unterstützt die nachhaltige Weiterentwicklung des regionalen Bahnverkehrs.



April

April



## Neue EURO DuFour

Mit nur vier Achsen, einem aussergewöhnlich niedrigen Gewicht und einer Spitzenleistung von 7 MW setzt die neue EURO DuFour von Stadler neue Massstäbe. Sie erfüllt die neuesten europäischen TSI-Standards und kann dank optionaler Hybridversion mit Traktionsbatterien auch auf nicht elektrifizierten Strecken ohne Oberleitung emissionsfrei fahren. Die EURO DuFour steht für maximale Leistung, Nachhaltigkeit und geringere Gleiszugangskosten.

## Massgeschneiderte Signalling-Lösung in Norwegen

Bereits seit 2007 ist Stadler Signalling Teil der Erfolgsgeschichte in Bergen. Im April 2025 konnte sich Stadler gegen namenhafte Wettbewerber durchsetzen und gewinnt eine öffentliche Ausschreibung mit einem Projektvolumen von ca. 50 Millionen Euro. Die moderne, massgeschneiderte Signalling-Lösung erfüllt Sicherheitsanforderungen bis zur höchsten Sicherheitsstufe der Bahntechnik. Dabei werden fast alle Komponenten bei Stadler Signalling selbst in Braunschweig produziert.



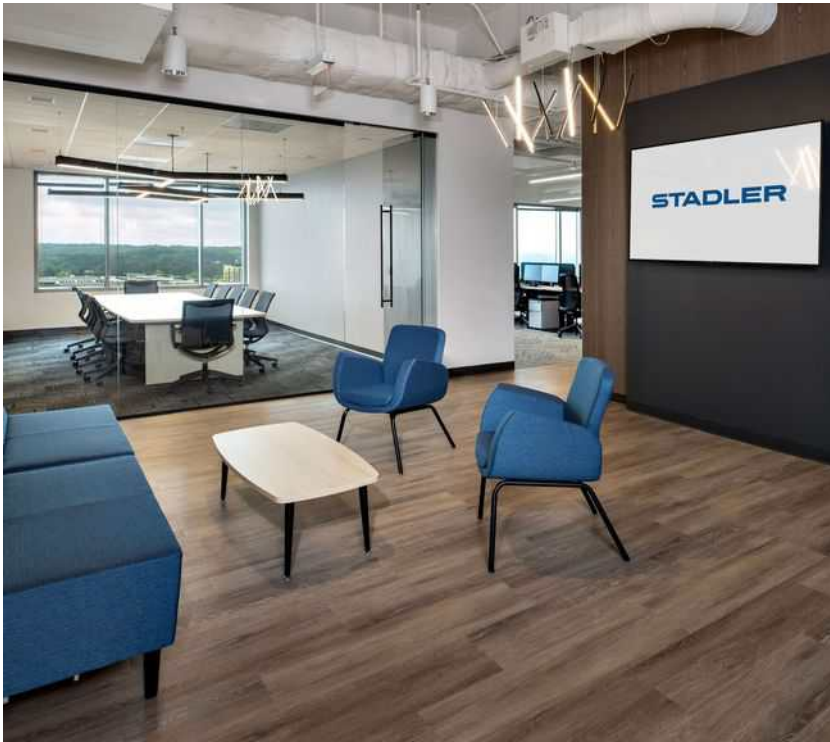
**April**

**Mai**



## Stockholm: 50 Prozent mehr Kapazität

Stadler erhielt von der schwedischen Bahngesellschaft A-Train AB den Auftrag für sieben neue FLIRT-Züge für die Strecke Arlanda Flughafen–Stockholm. Die nahezu doppelt so langen Züge erhöhen die Sitzplatzkapazität um über 50 Prozent, bieten hohen Komfort und werden ab Ende 2029 eingesetzt. Der Auftrag umfasst zudem einen 15-jährigen Wartungsvertrag. Produziert werden die Fahrzeuge im St. Galler Rheintal. Mit dem rund 350 Millionen Franken schweren Auftrag liefert Stadler erstmals Züge für den renommierten Arlanda Express.



## US-Expansion der Division «Signalling»

Mitte Jahr eröffnete Stadler ein neues Signalling-Büro in Atlanta und stärkt damit gezielt seine Präsenz im US-Markt. Der Standort ist die erste grosse internationale Expansion der Stadler-Division «Signalling» und ein wichtiger strategischer Schritt für weiteres Wachstum in Nordamerika. Auslöser ist ein bedeutender Signaltechnik-Auftrag des Verkehrsbetriebs MARTA in Atlanta.

**Juni**

**Juli**

## 132 Strassenbahnen für Köln

Mit dem Auftrag der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) zur Lieferung von 132 Hochflur-Stadtbahnen konnte ein bedeutendes Projekt für den urbanen Schienenverkehr gewonnen werden. Das Auftragsvolumen beträgt rund 700 Millionen Euro. Die speziell auf das Kölner Stadtbahnnetz abgestimmten Fahrzeuge ermöglichen dank modularer Bauweise eine flexible Kapazitätserweiterung und eine effizientere Nutzung der Infrastruktur.

**Juli**

## 300 Millionen Kilometer zurückgelegt

Die 123 FLIRT-Züge für die ungarische Staatsbahn MÁV haben 300 Millionen Kilometer zurückgelegt. Seit 2007 haben sie rund 250 Millionen Euro Energiekosten eingespart und etwa 2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> vermieden. Trotz erst eines Drittels ihrer geplanten Lebensdauer bilden die Fahrzeuge bereits das Rückgrat des ungarischen Personenverkehrs.

## Stadler-Rollmaterial erstmals in Neuseeland

Der reguläre Einsatz der neuen DM-Klasse-Lokomotiven markiert eine Premiere für den Schienenverkehr in Neuseeland. Die ersten Fahrzeuge wurden an KiwiRail übergeben und erfolgreich in den Betrieb integriert. Die DM-Klasse ist mit einem 2.7-MW-AC-Antrieb, Ferndiagnose und einem kraftstoffsparenden System ausgestattet, das die Emissionen reduzieren soll. Die Lokomotiven sind für die Bewältigung der anspruchsvollen Topografie, einschliesslich des Betriebs durch den Otira-Tunnel auf der Südinsel, ausgelegt. Die Einführung der DM-Klasse markiert den Beginn der Rollmaterialpräsenz von Stadler in Neuseeland.



**August**

**September**



## 100 EURODUAL-Lokomotiven für nachhaltigen Güterverkehr

Die 100. EURODUAL-Lokomotive wurde an die Leasinggesellschaft European Loc Pool (ELP) übergeben und geht bei der Havelländischen Eisenbahn (HVLE) in Betrieb. Die Lokomotive verbindet emissionsfreien elektrischen Betrieb mit leistungsstarker Dieselttraction und steht exemplarisch für flexible Einsatzmöglichkeiten im Güterverkehr. Der Meilenstein bestätigt die erfolgreiche Etablierung der EURODUAL-Plattform als Massstab für effiziente, nachhaltige und wirtschaftliche Schienengüterverkehrslösungen in Europa.



## 63 Tangos in Helsinki

Für den Grossraum Helsinki werden 63 moderne Tango-Nordic-Trams geliefert, ergänzt durch eine Option auf bis zu 120 weitere Fahrzeuge. Die speziell für die nordischen Klima- und Netzanforderungen entwickelten Strassenbahnen bieten mehr Kapazität, hohen Fahrgastkomfort und energieeffizienten Betrieb. Der langfristige Vertrag umfasst zudem Wartungsleistungen über mehr als 30 Jahre. Das Projekt unterstützt die nachhaltige Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs und stärkt die Präsenz im nordischen Markt.

**Oktober**

**November**

## 200 Lokomotiven im grenzüberschreitenden Betrieb

Das luxemburgische Lok-Leasing-Unternehmen NEXRAIL hat Stadler damit beauftragt, bis zu 200 EURO9000-Hybridlokomotiven zu bauen. Stadler baut die Lokomotiven in Valencia. Die neue EURO9000 besitzt einen innovativen Pantograf-Batterie-Hybridantrieb. Da sie mit den entsprechenden länderspezifischen Systemen ausgestattet ist, kann sie für den grenzüberschreitenden Betrieb zwischen Deutschland, Österreich, Belgien, den Niederlanden, der Schweiz und Italien eingesetzt werden.



## Wasserstoffpremiere rund um den Ätna in Italien

Inmitten der vulkanischen Landschaften des Ätna werden künftig Wasserstoffzüge fahren. Die sizilianische Bahngesellschaft Ferrovie Circumetnea (FCE) hat in einem ersten Vertrag die Herstellung und Lieferung von zwei massgeschneiderten Schmalspurzügen mit Wasserstoffantrieb bestellt. Besonderes Augenmerk wurde auf das Antriebssystem gelegt, da die Circumetnea-Linie durch starke Steigungen gekennzeichnet ist. Der statische Umrichter und die Antriebsbatterien sind über den Motorwagen angeordnet, um unter allen Wetterbedingungen eine hervorragende Haftung und optimale Zugkraft zu gewährleisten. Es handelt sich um die weltweit ersten Schmalspurzüge mit Wasserstoffantrieb und Brennstoffzellen.



Dezember

Dezember

## Erfolgsprodukt CITYLINK

Mehrere Aufträge für Tram-Trains des Typs CITYLINK unterstreichen die starke internationale Nachfrage nach flexiblen Fahrzeuglösungen für den urbanregionalen Verkehr. In den USA wurde der Auftrag für weitere CITYLINK-Fahrzeuge für Utah erteilt, die lokal gefertigt werden und den Ausbau nachhaltiger Mobilität in der Region unterstützen. Gleichzeitig wurden in Europa neue CITYLINK-Tram-Trains für Aarhus bestellt sowie der Zuschlag für 27 Fahrzeuge für die Regionaltangente West im Raum Frankfurt gewonnen. Die Projekte zeigen die Vielseitigkeit der Plattform und ihre erfolgreiche Positionierung in unterschiedlichen Verkehrsnetzen weltweit.





Für die spektakuläre Fahrt von Montreux auf den Gipfel des Rochers de Naye baut Stadler acht neue Zahnradbahnen. Fahrgäste können durch die Panoramafenster die atemberaubende Sicht auf den Genfersee bestaunen.

# TAILOR MADE: WO EMOTIONEN GEBAUT WERDEN

Stadler baut seit über 80 Jahren Spezialfahrzeuge und hält damit einzigartiges Bahnwissen in der Schweiz und weltweit am Leben. Im Bereich Tailor Made entstehen weltweit einmalige Züge, die oft mehr sind als Transportmittel: Sie sind Träger von Emotionen.

«Es gibt auf der ganzen Welt nur noch ganz wenige Personen, die spezifisches Wissen zu Zahnradbahnen haben. Die allermeisten arbeiten bei uns.» Das sagt Christoph Leiterer, Leiter des Engineerings im Bereich Tailor Made von Stadler. Im Zahnrad-Bereich ist Stadler absoluter Weltmarktführer. Kein anderes Unternehmen liefert solche Produkte aus. «Wir sind das Kompetenzzentrum für Zahnradtechnologie und erhalten damit Bahnwissen», so Leiterer. In anderen Worten: Ohne Stadler gäbe es wohl irgendwann keine Zahnradbahn mehr.

Der Bereich Tailor Made realisiert neben Zahnradbahnen auch massgeschneiderte Batterie- und Wasserstoffzüge, Schmalspurbahnen, Lokomotiven oder Unterhalts- und Spezialfahrzeuge.

«Der Kunde sagt, was er will, und wir bauen es für ihn», fasst Leiterer die Philosophie zusammen. «Geht nicht, gibt's nicht.»

## **Spezialfahrzeuge gehören zur Stadler-DNA**

Stadler-Spezialzüge fahren auf dem Netz der Rhätischen Bahn (RhB), auf den Pilatus, über den «GoldenPass», nach Zermatt, aber auch in Rio de Janeiro oder in Süditalien und an vielen weiteren Orten auf der Welt. Rund 500 Personen arbeiten in Bussnang aktuell an Tailor-Made-Projekten. Mit Fahrzeugen aus dem Bereich Tailor Made erwirtschaftete Stadler im letzten Jahr über 500 Millionen Franken Umsatz. Sie sind damit für einen wesentlichen Teil des Gesamtumsatzes von Stadler verantwortlich.

Tailor-Made-Spezialisten:  
Monika Thalmann, Leiterin der technischen Auftragsabwicklung, und Christoph Leiterer, Leiter des Engineerings.



Die Spezialfahrzeuge gehören zur DNA von Stadler. Seit der Gründung im Jahr 1942 hat Stadler 50 Jahre lang Einzelanfertigungen und Kleinstserien von Lokomotiven produziert, angefangen mit Batterie-lokomotiven für Bergwerke. Erst mit dem Gelenktriebwagen (GTW) drang Stadler 1997 in den Bereich der Serienfahrzeuge vor.

#### «Wir bringen die Emotionen rein»

Die Freude an Kleinserien und Einzelanfertigungen ist geblieben. «Bei uns arbeiten überdurchschnittlich viele Leute, für die Eisenbahn nicht nur ein Beruf, sondern auch Leidenschaft und Hobby ist», sagt Monika Thalmann, Leiterin der technischen Auftragsabwicklung im Bereich Tailor Made und seit 24 Jahren im Unternehmen. «Wir bauen Fahrzeuge für Orte, die für viele Menschen mit besonderen Momenten verbunden sind – dort wo sie Ferien machen. Da geht es oft um das Erlebnis, nicht nur um den Transport von A nach B».

So entsteht eine besondere Verbindung: Stadler-Züge sind Teil von Erlebnissen und damit von Emotionen. «Wenn man so will, bringen wir die Emotionen ins Unternehmen», schmunzelt Thalmann.

Aktuell arbeitet Stadler zum Beispiel an Schmalspurzügen mit Wasserstoffantrieb für Sardinien, Kalabrien und die Region rund um den Ätna in Sizilien. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem Antriebssystem mit Brennstoffzellen. Grundlage für diese Züge ist der erste Schmalspur-Batteriezug von Europa, den Stadler 2025 der Öffentlichkeit präsentierte. Er wird für die süditalienische Bahngesellschaft Ferrovie Appulo Lucane (FAL) gebaut. «Für diese Schmalspurtriebzüge haben wir da, wo der Dieselmotor war, Batterien eingebaut. Weil dieser Platz aber nicht reicht, hat es auch auf dem Dach noch Batterien», so Leiterer.

Für die Linie auf den Rochers de Naye im Waadtland baut Stadler neue Zahnradtriebzüge. «Die Rochers-de-Naye-Zahnradbahn hat eine Spurbreite von 800 mm. Die Gornergratbahn im Wallis, für die wir 2022 neue Zahnradzüge geliefert haben, fährt hingegen auf 1000 mm. Das ist eine komplett andere Ausgangslage», erklärt Ingenieur Leiterer.



Die neuen Wasserstoffzüge für Sizilien werden voraussichtlich ab 2028 entlang des Ätna-Naturparks fahren. Jedes Fahrzeug besteht aus zwei Personenwagen und einem zentralen «Power Pack», das unter anderem den Wassertank enthält.

### Jedes Fahrzeug ist einzigartig

Die Beispiele zeigen: Jedes Projekt im Tailor-Made-Bereich ist einzigartig. Unterschiedliche Steigungen, Kurvenradien, Tunnelprofile, Spannungssysteme, Antriebe und nicht zuletzt eben Spurbreiten sorgen für immer neue Ausgangslagen. «Wir versuchen für neue Projekte, möglichst viel aus bestehenden Projekten zu übernehmen», sagt Christoph Leiterer. «Möglichst viel ist aber meistens weniger als 50 Prozent.» Das zeigt sich nicht nur im Erscheinungsbild der Züge, sondern auch im Engineering und in der Abwicklung, wo immer neue, andere Herausforderungen warten.

### Tailor Made profitiert von Serienproduktion – und umgekehrt

Während die Leidenschaft für massgeschneiderte Fahrzeuge geblieben ist, haben die regulatorischen Anforderungen sehr stark zugenommen. Gerade bei Kleinserien ist das ein Kostentreiber. «Auch wenn du nur ein Fahrzeug baust, brauchst du eine Zulassung und musst die Anforderungen an die Cyber Security erfüllen», erklärt Leiterer.

Hier profitiert der Tailor-Made-Bereich vom umfassenden Know-how aus der Serienfertigung. «In diversen Disziplinen wie zum Beispiel der Dokumentation, der Zulassung bei Projekten ausserhalb der Schweiz, der Software-Entwicklung oder im Bereich der Cyber Security greifen wir auf die Erfahrung der Vollbahnen zurück», sagt Monika Thalmann. «Dafür

sind wir sehr dankbar. Müssten wir das alles selbst erarbeiten, wäre das ein erheblicher Mehraufwand.» Im Gegenzug werden im Tailor-Made-Bereich neue Lieferanten, Produkte oder Technologien getestet. Davon profitiert wiederum der Rest des Unternehmens. Auch deshalb ist der Bereich für Stadler weiterhin sehr wichtig.

### Konkurrenz von Seilbahnen und dem Postauto

In Schweizer Bergregionen ist Stadler bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge oft der einzige Anbieter. Dennoch legt das Unternehmen Wert auf wettbewerbsfähige und preislich faire Angebote – auch bei kleinen Stückzahlen. Nicht selten stellt sich die grundsätzliche Frage, ob eine Bahnlinie langfristig überhaupt weitergeführt wird. Die eigentliche Konkurrenz sind weniger andere Hersteller als alternative Verkehrsträger wie Seilbahnen oder das Postauto. «Wir können deshalb keine Fantasiepreise machen», betont Leiterer.

«Viele Zahnradbetreiber schätzen es, dass wir überhaupt noch Fahrzeuge bauen», ergänzt Thalmann. «Der Sparringeffekt ist bei diesen Projekten für beide Seiten ein wesentlicher Mehrwert». Er führt dazu, dass Wissen ausgetauscht und weitergegeben wird und Kompetenzen erhalten bleiben. So bleibt die vielseitige Bahnlandschaft erhalten und ermöglicht weiteren Generationen unvergessliche Bahnerlebnisse.



### Stadler Tailor Made schon seit den 1940er-Jahren

Der Tailor-Made-Gedanke prägt Stadler seit den Anfängen des Unternehmens. Schon Firmengründer Ernst Stadler entwickelte ab den 1940er-Jahren individuell gefertigte Speziallokomotiven für Bergwerke, Kraftwerksanlagen und Industriebetriebe. Nicht ein Standardprodukt stand im Zentrum, sondern die Fähigkeit, hochindividualisierte Fahrzeuge für besondere Einsatzbedingungen zu bauen. Auch nach dem Aufstieg zu einem der weltweit führenden Produzenten von Schienenfahrzeugen entwickelt Stadler Fahrzeuge, die es auf dem Markt noch nicht gibt: von Zahnradbahnen über Schmalspur- und Breitspurfahrzeuge bis hin zu schweren Lokomotiven für extreme geografische und klimatische Bedingungen. Der Bereich kombiniert Ingenieurskunst, spezifisches Know-how und Flexibilität in Konstruktion und Produktion. Im Jahr 2026 starten im Tailor-Made-Bereich rekordverdächtige elf Projekte mit der Montage. Das zeigt: Tailor Made hat nicht nur Tradition, sondern auch Zukunft.





Der Bereich Tailor Made baut auch Batteriezüge. Der Kunde sagt, was er will, und wir bauen es für ihn.»

**Christoph Leiterer,**  
Leiter Engineering im Bereich Tailor Made





Die Züge werden live von Stadler im Betrieb beobachtet. Bei Störungen kann der Kontrollraum das Fahrpersonal sofort unterstützen.

# JEDE SEKUNDE ZÄHLT: KONTROLLRAUM VON STADLER IM EINSATZ

Zugstörungen sind ärgerlich und sorgen für Verspätungen. Entscheidend ist, wie schnell sie behoben werden. Der Kontrollraum von Stadler unterstützt die Lokführerinnen und Lokführer im Störfall. Dabei spielt eine innovative KI-Software eine zentrale Rolle.

Es ist Anfang Januar, das Thermometer zeigt minus 10 Grad. Der Bahnverkehr ist gefordert: Eis, Schnee und Split setzen Zügen und Bahninfrastruktur zu. Türen reagieren empfindlicher, Schläuche werden durch Eis und Schnee stark beansprucht, Sensoren melden Abweichungen. Die Folge sind Störungen, Verspätungen und unzufriedene Fahrgäste. Genau für solche Situationen hat Stadler den Kontrollraum entwickelt. Ein neuer Service, der Lokführerinnen und Lokführer in Echtzeit bei der Störungsbehebung unterstützt.

## **Erste Hilfe für Lokführerinnen und Lokführer**

Der Kontrollraum befindet sich in der Serviceanlage der SBB und Thurbo in Weinfelden. Von hier aus hilft Stadler Lokführerinnen und Lokführern von SBB, Thurbo und Regionalps bei technischen Störungen im laufenden Betrieb. Der Service ist aktuell auf die FLIRT-Evo-Züge von Stadler beschränkt. Tritt am Fahrzeug eine Störung auf, ruft das Fahrpersonal direkt im Kontrollraum an – geführt von Stadler. Gemeinsames Ziel: Die Störung so schnell wie möglich beheben und Verspätungen vermeiden. Seit Januar 2026 ist der Kontrollraum fester Bestandteil des operativen Betriebs der FLIRT-Evo-Flotte.

Einer der Mitarbeitenden im Stadler Kontrollraum ist Emin Aykutlu. Vor Stadler arbeitete Emin als Lokführer und Leitstellenmitarbeiter bei der Deutschen Bahn. Seit Anfang 2025 ist er Teil des fünfköpfigen Kernteams, das zusammen mit weiteren Mitarbeitenden den Kontrollraum in zwei Schichten fast rund um die Uhr betreibt. «Ich kenne beide Seiten», sagt er. «Jene im Führerstand und jene hinter den Bildschirmen bei der Zugsteuerung. Das hilft mir, Situationen rasch einzuordnen, auch unter Zeitdruck ruhig zu bleiben und die richtigen Entscheide zu fällen.»

## **Live: Zustand der Züge**

Vor Emin stehen vier grosse Bildschirme. Darauf laufen sämtliche Zustandsdaten der FLIRT-Evo-Züge in der Stadler-eigenen Software Rail Data System zusammen. Das System zeigt in Echtzeit, in welchem Modus sich ein Fahrzeug befindet: ob der Pantograf gehoben ist, Spannung anliegt, wie hoch der Druck in der Bremsleitung ist oder welchen Status die Türen haben. Auch der Standort des Zuges ist sichtbar.

«So wie ein Arzt seine Diagnose stellt, kann ich den Zustand unserer Fahrzeuge anhand ihrer Daten beurteilen», erklärt Emin. Eingreifen in die Systeme des Zuges kann er nicht. Aber er sieht genau, was im Fahrzeug passiert und welche Schritte der Lokführer bereits ausgeführt hat. Dies fließt alles in die Analyse ein. «Aktuell überwachen wir noch wenige Züge und sammeln Erfahrungen. Die Lernkurve ist aber steil. Da nun nach und nach immer mehr FLIRT-Evo-Züge in Betrieb gehen, wird unsere Arbeit immer wichtiger. Darauf freue ich mich.»

**Künstliche Intelligenz hilft bei Störungsbehebung**

An diesem eisig-kalten Wintermorgen im Januar 2026 meldet sich ein Lokführer wegen einer Türstörung. Der Zug ist abfahrbereit, doch eine Tür schliesst sich nicht korrekt. Mit offener Tür kann der Zug nicht losfahren. Emin öffnet an seinem Bildschirm in Weinfelden die Detailansicht des betroffenen Fahrzeugs. Er prüft die Meldungen und den Zustand der Türen. Die Echtzeitdaten zeigen, dass ein Sensor im Schiebetritt wegen der tiefen Temperaturen nicht korrekt reagiert.

«Künstliche Intelligenz unterstützt uns in solchen Situationen bei der Problemerkennung und -behebung. Hierfür haben wir das System PULSE konzipiert», erklärt Emin. PULSE steht für «**P**roactive **U**tility for **L**evel-one **S**upport **E**xcellence», also eine Art erster Hilfe für Züge. In der Software sind bekannte Störungen, bewährte Massnahmen und Erfahrungswerte hinterlegt. Das System wertet Störungsbilder aus, erkennt wiederkehrende Muster und unterstützt die Mitarbeitenden dabei, bewährte Lösun-

gen rasch einzuleiten. Störungen können so immer schneller behoben werden.

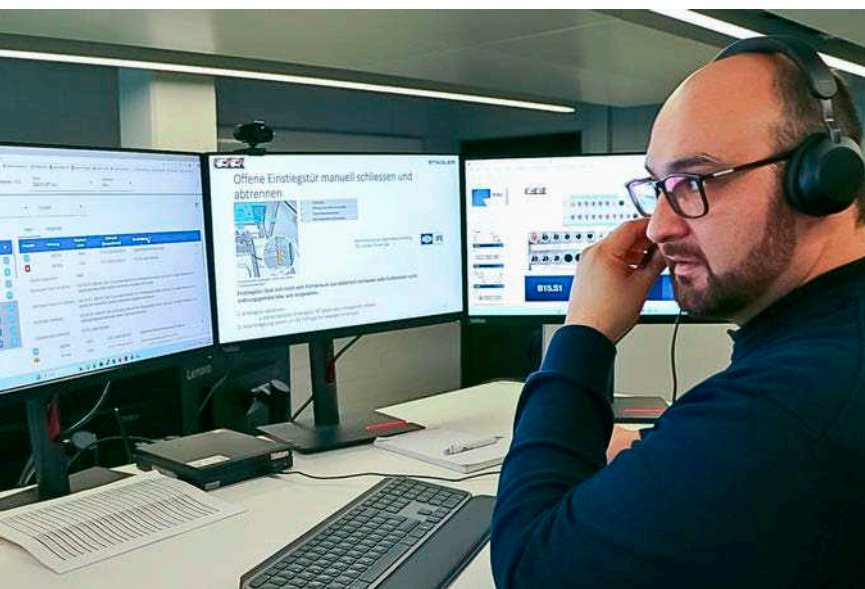
**Ziel: Pünktlicher Bahnbetrieb**

Beim streikenden Schiebetritt ist die Lösung rasch gefunden. Emin greift zum Telefon und erklärt dem Lokführer Schritt für Schritt, was zu tun ist: «Du musst die mechanische Kraft wegnehmen, den Tritt von Hand zurückschieben bis er einrastet, und die betroffene Tür sperren». Gesagt, getan. Nach wenigen Minuten ist die Störung behoben. Der Turbozug fährt in Wil (SG) mit geringer Verspätung los. Unterwegs holt er die Zeit wieder auf und kommt pünktlich am Endbahnhof in Romanshorn (TG) an. Für die Fahrgäste bleibt die Störung unbemerkt. Ziel erreicht.

**Daten sorgen für robustere Züge**

Ein weiterer grosser Nutzen des Kontrollraums ist, dass die Daten optimal genutzt werden. «Der Kontrollraum ist ein zentrales Bindeglied zwischen Fahrzeug, Betrieb und Entwicklung», betont Emin. Dank der künstlichen Intelligenz werden systematische Störungsursachen und deren technischer Hintergrund zuverlässiger erkannt.

«Diese Erkenntnisse aus dem täglichen Betrieb fließen systematisch zurück in die Entwicklung. So tragen sie dazu bei, die Fahrzeuge gezielt robuster und wartungsfreundlicher zu konzipieren», erklärt der Mitarbeiter von Stadler Service. Gerade unter anspruchsvollen Bedingungen wie im Schweizer Winter zeigt sich, welchen Mehrwert dieses Zusammenspiel für einen stabilen und pünktlichen Bahnbetrieb schafft.



Emin Aykutlu hat geholfen, den Kontrollraum in Weinfelden (Thurgau) aufzubauen.

# STADLER ALS GLOBALER INNOVATIONSTREIBER

Zusätzlich zum Kontrollraum entwickelt Stadler zukunftsweisende Innovationen für einen effizienteren, nachhaltigeren und sichereren Bahnverkehr weltweit.



## Zahnrad: Neues Bremssystem setzt Massstäbe

Stadler und die Matterhorn Gotthard Bahn (MGBahn) haben gemeinsam das neue Bremssystem «v+» entwickelt. Die innovative Technologie ist ein Durchbruch im Zahnradbahnbetrieb.

Das System ist das Ergebnis eines 2021 gestarteten Innovationsprojekts von Stadler und der MGBahn. Mit «v+» wird ein effizienterer, sicherer und noch zuverlässiger Betrieb ermöglicht.

Konkret: Auf der Strecke Andermatt–Göschenen können die Züge der MGBahn talwärts künftig bis zu 30 km/h fahren. Davor waren nur 21 km/h möglich. Die erhöhte Bremsleistung stellt sicher, dass die Züge auch auf steilen Abschnitten stets innerhalb der Sicherheitsvorgaben zuverlässig zum Stillstand kommen. Dies steigert sowohl die Pünktlichkeit als auch die Betriebssicherheit. Fahrgäste profitieren von stabileren Fahrplänen, kürzeren Fahrzeiten und besseren Anschlüssen.

Für das Projekt wurde einer der neuesten Stadler-Triebzüge der MGBahn als Prototyp ausgerüstet, integriert und umfassend getestet. Seit der öffentlichen Präsentation im März 2025 ist das Fahrzeug erfolgreich im regulären Betrieb zwischen Andermatt und Göschenen unterwegs.



## Innovation im Dienste der grünen Mobilität

Die Class 93 von Stadler zeigt, wie weit nachhaltige Bahntechnik heute ist: eine Lokomotive, die je nach Strecke zwischen Elektro-, Diesel- und Batteriebetrieb wechselt.

Für die Rail Operations Group (ROG) in Grossbritannien hat Stadler eine Lokomotive entwickelt, die in beiden Welten zu Hause ist: Die dreimodale Class 93 fährt emissionsfrei unter Strom, nutzt Batterieenergie für die letzte Meile und setzt einen sparsamen Dieselmotor ein, wenn es keine Alternative gibt.

Regeneratives Bremsen gewinnt zusätzlich Energie zurück, senkt den Verbrauch und reduziert Geräusche und CO<sub>2</sub>-Emissionen. Das Ergebnis ist ein Antriebssystem, das die Umwelt schont und gleichzeitig die betriebliche Flexibilität erhöht.

Die Class 93 erreicht 177 km/h und eignet sich für schnellen Güter- sowie Personenverkehr. Zehn im Jahr 2025 gelieferte Loks stärken den Schienengüterverkehr in Grossbritannien. Die Kombination aus moderner Antriebstechnologie, Energieeffizienz und Einsatzflexibilität zeigt, wie sich Dekarbonisierung auch dort realisieren lässt, wo die Elektrifizierung des Netzes noch mehrere Jahrzehnte dauern könnte.



### Von der Idee zum Designpreis

Massgeschneiderte Lösungen sind bei Stadler nicht nur ein Anspruch, sondern gelebte Realität. Neben der Fahrzeugproduktion entwickelt Stadler auf Wunsch seiner Kunden auch individuelle Designkonzepte.

Ein aktuelles Beispiel sind die Nordic-Express-Züge vom Typ FLIRT, die Stadler für das norwegische Staatsunternehmen Norske tog fertigt. Ab 2028 werden die neuen Fahrzeuge im norwegischen Fernverkehr als Tag- und Nachtzüge eingesetzt.

Für die Schlafabteile wünschte sich Norske tog 2025 ein neues Design im modernen skandinavischen Stil. Während das Grundkonzept vom Kunden stammt, beauftragte Norske tog Stadler damit, die gestalterischen Anpassungen nicht nur optisch, sondern auch technisch auszuarbeiten und in die Fahrzeuge zu integrieren. Das Ergebnis ist ein hochwertiges Interieur mit klaren Linien, warmen Materialien und einem attraktiveren Look.

Optimiert wurden die Anordnung und das Erscheinungsbild von Elementen wie beispielsweise der Leiter zum Bett und dem Waschbecken im Badbereich. Die neuen Lösungen erhöhen sowohl den Komfort als auch die Raumeffizienz – und verbessern damit das Reise- und Schlaferlebnis der Fahrgäste.

Auch die Fachwelt würdigt die Designkompetenz von Stadler: Im Dezember 2025 wurde die Gestaltung eines weiteren skandinavischen Kundenprojekts mit der Auszeichnung «New Cabin of the Year» ausgezeichnet. Diese bestätigt, dass Stadler nicht nur die Bedürfnisse seiner Kunden erfüllt, sondern mit innovativen Lösungen neue Standards im Schienenverkehr setzt.



### Neue Sicherheit für die Schiene

Mit Stadler NOVA Smartsense setzt Stadler Signalling neue Maßstäbe in der Fahrerassistenz und Kollisionsvermeidung. Das KI-basierte System erkennt mithilfe der intelligenten Kombination aus Radar-, Kamera- und Lidar-Sensorik selbstständig, wann gebremst werden muss. Es ermöglicht eine vorausschauende Objekterkennung und nutzt eine mehrstufige Warnstrategie, um potenzielle Kollisionen frühzeitig zu verhindern.

Besonders unter anspruchsvollen Bedingungen – etwa bei Nacht, in Tunneln oder bei schlechtem Wetter – sorgt NOVA Smartsense für ein Höchstmaß an Sicherheit und Zuverlässigkeit. Die modulare Architektur und skalierbare Sensortechnik erlauben zudem eine flexible Integration in unterschiedliche Fahrzeugtypen.



### Fahrzeuge der Zukunft heute erleben

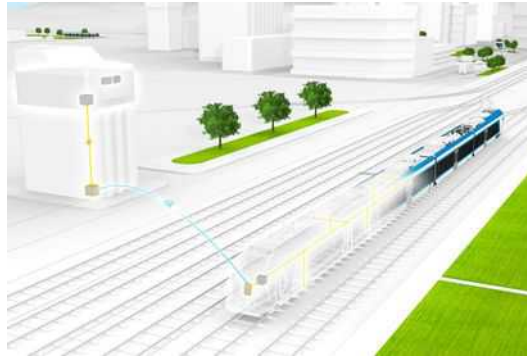
In einen Zug einsteigen, bevor er überhaupt gebaut wird: Mit digital entwickelten Fahrzeugkonzepten macht Stadler dies weltweit möglich.

Für das gesamte Produktportfolio – von Vollbahnen über Trams bis hin zu massgeschneiderten Fahrzeugen – erstellt Stadler digitale Prototyp-Modelle, sogenannte Mock-ups, der Züge. Mit einer Virtual-Reality-Brille können Kundinnen und Kunden das Fahrzeug virtuell begehen und realitätsnah erleben, als stünden sie bereits im fertigen Zug. So lässt sich etwa die Fahrerkabine des RS ZERO testen, durch die Wagen spazieren oder mit Elementen wie Türöffnungstasten, Innentüren oder Gepäckablagen interagieren.

Der Mehrwert ist für potenzielle Kunden und die Öffentlichkeit erheblich: Züge, Räume und Komponenten lassen sich aus erster Hand erleben, Anpassungen unmittelbar besprechen und in Echtzeit umsetzen. Das schafft maximale Planungssicherheit und ermöglicht eine präzise Abstimmung auf die individuellen Anforderungen der Kundschaft.

Die digitalen Mock-ups werden im Kompetenzzentrum in St. Margrethen (SG) in enger Zusammenarbeit mit Engineering- und Designabteilungen entwickelt. Seit 2017 ersetzen sie die aufwendig gefertigten Holzmodelle und leisten damit einen wichtigen Beitrag zu einer effizienteren, kundenorientierten und ressourcenschonenden Fahrzeugentwicklung.

Scannen Sie den nebenstehenden QR-Code und tauchen Sie in das Prototyp-Modell des Stadler RS ZERO ein.



### Zugbetrieb der nächsten Generation

Für einen automatisierten und besonders effizienten Bahnbetrieb hat Stadler Signalling das System Stadler NOVA Pro (CBTC) entwickelt. Kern des Systems ist das Automatic Train Operation (ATO), bei dem der Bordcomputer die Zugsteuerung ganz oder teilweise übernimmt.

Die Möglichkeiten von ATO reichen von Brems- und Fahrsteuerung zur Geschwindigkeitskontrolle über die Fahr- und Türsteuerung an Verkehrshalten bis hin zur möglichen Fernsteuerung für den fahrerlosen Betrieb.

Ein grosser Vorteil: ATO lässt sich nahtlos in bestehende Zugsicherungs- und Leitsysteme integrieren und kann mit vorhandenem Rollmaterial genutzt werden. So ermöglicht das System eine deutlich effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur – ohne dass umfangreiche Umbauten nötig sind.







**NACHHALTIG-  
KEIT**

# Inhalt

## Allgemeine Angaben

- 47** - Grundlagen zur Berichterstattung
- 49** - Unternehmensportrait
- 52** - Sustainability Governance
- 55** - Integrierte Nachhaltigkeitsstrategie
- 59** - Interessen der Anspruchsgruppen
- 60** - Wesentlichkeitsanalyse

## Umweltinformationen

- 62** - Klimawandel
  - 74** - TCFD
  - 81** - EU-Taxonomie
- 88** - Umweltverschmutzung
- 91** - Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

## Sozialinformationen

- 100** - Eigene Belegschaft
- 103** - Arbeiten bei Stadler
- 107** - Schulung und Kompetenzentwicklung
- 110** - Gleichbehandlung und Chancengleichheit
- 114** - Gesundheit und Sicherheit

## Governance-Informationen

- 117** - Compliance, Ethik und Integrität
- 122** - Lieferkettenmanagement
- 128** - Qualität, Produktsicherheit und Kundenschutz

## Anhang

- 132** - GRI- und ESRS-Index
- 138** - OR-Referenzindex
- 139** - Zusätzliche Informationen für die Stakeholder
- 140** - Assurance Statement

# ALLGEMEINE ANGABEN

## Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung

Die Nachhaltigkeitserklärung wurde auf konsolidierter Ebene erstellt und umfasst sämtliche relevanten Informationen des Unternehmens sowie seiner Tochtergesellschaften.

Der Konsolidierungskreis entspricht dem des Geschäftsberichts auf Seite 217 und enthält alle vollkonsolidierten Gesellschaften. Falls bestimmte Angaben nur einzelne Gesellschaften innerhalb des Konsolidierungskreises betreffen, wird dies an den jeweiligen Stellen ausdrücklich kenntlich gemacht.

Im weiteren Verlauf wird der Einfachheit halber von «Stadler» oder «dem Unternehmen» gesprochen.


Die Nachhaltigkeitserklärung von Stadler wurde im Berichtsjahr erstmals in Übereinstimmung mit den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) für das Geschäftsjahr 2025 erstellt, um die zukünftig verpflichtende Berichterstattung gemäss der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) vorzubereiten. Der Bericht bezieht sich sowohl auf die eigene Geschäftstätigkeit als auch auf wesentliche Teile der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Bei der Wesentlichkeitsanalyse wurden relevante Auswirkungen, Risiken und Chancen entlang der gesamten Wertschöpfungskette betrachtet (vgl. Kapitel «Wesentlichkeitsanalyse»).

### Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen

Da diese Nachhaltigkeitserklärung nicht die erstmalige Berichterstattung des Unternehmens darstellt, liegen Vergleichsinformationen zu vorherigen Berichten vor. Die getroffenen Annahmen und Schätzungen in Bezug auf die Daten sind in den jeweiligen Kapiteln kenntlich gemacht. Für Standorte mit weniger als 50 Beschäftigten wurden die Daten extrapoliert. Auch die Angaben zu Lieferantendaten in Scope 3 beruhen teilweise auf Schätzungen. Aufgrund dieser Annahmen bestehen teilweise Ergebnisunsicherheiten zu quantitativen Kennzahlen.

Im Rahmen der Prüfung und Aktualisierung der Nachhaltigkeitserklärung wurden keine Fehler in Vorjahreszahlen festgestellt. Aufgrund der Aktualisierung der Berichtsgrundlage wurden jedoch bestimmte Nachhaltigkeitsinformationen gegenüber dem Vorjahr angepasst. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Stadler nun nach ESRS berichtet, während in den Vorjahren die Berichterstattung nach GRI erfolgte. Der Bericht 2025 umfasst daher gegenüber dem Vorjahr einen erweiterten Informationsumfang und zusätzliche Leistungsindikatoren.

Konzepte, Massnahmen und Ziele im Bereich Nachhaltigkeit berücksichtigen ebenfalls relevante Aspekte innerhalb und ausserhalb des eigenen Geschäftsbetriebs. Wo möglich werden Kennzahlen auch unter Einbeziehung von Daten aus der Wertschöpfungskette ausgewiesen. Dies betrifft insbesondere Scope-3-Emissionen, Ressourcenverbräuche im Produktlebenszyklus und Governance-Themen in Bezug auf Lieferanten. Die Verfügbarkeit und Qualität externer Daten werden laufend überprüft und weiterentwickelt.

Die KPMG AG wurde zur unabhängigen Prüfung von ausgewählten Kennzahlen im vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht mit begrenzter Sicherheit beauftragt. Die Prüfung umfasste ausgewählte Kennzahlen der folgenden ESRS-Standards: E1-5, E1-6, S1-14, G1-2, G1-3, G1-4 sowie ausgewählten unternehmensspezifischen KPIs. Die geprüften Kennzahlen sind mit einem  in den entsprechenden Tabellen gekennzeichnet.

Diese Nachhaltigkeitserklärung bildet zusammen mit dem Finanzbericht den künftig gemäss CSRD erforderlichen Lagebericht. In diesem Jahr wurde der Klimabericht gemäss der Schweizer Verordnung über die Offenlegung von Klimainformationen nicht in einem maschinenlesbaren elektronischen Format veröffentlicht, aufgrund des derzeit fehlenden Taxonomiestandards für die digitale Klimaberichterstattung in der Schweiz.

Details zu den Anpassungen finden sich in den jeweiligen Kapiteln.

Aus Gründen der Transparenz und Vergleichbarkeit zu vergangenen Jahren werden im Index auch die GRI-Standards angegeben. Ergänzende Informationen finden sich im Geschäftsbericht, auf der Stadler-Website sowie in der Erklärung zu den OECD-Leitlinien, auf die die Nachhaltigkeitserklärung verweist.

Die Nachhaltigkeitserklärung basiert auf relevanten Rechtsnormen und anerkannten Standards. Stadler berücksichtigt nebst den ESRS-Pflichtangaben die Anforderungen des Schweizer Obligationenrechts zur Transparenz über nicht finanzielle Belange nach Art. 964b OR sowie die Sorgfaltspflicht gemäss OR Art. 946j. Speziell wird die Berichterstattung durch Art. 964a ff. OR gemäss der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) ergänzt und setzt die Vorgaben von Art. 964c Abs. 1 Ziff. 4 OR durch angemessene organisatorische Massnahmen zur Korruptionsprävention um.

### Offengelegte Informationen in diesem Bericht

Auf Basis der durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse (vgl. Kapitel «Wesentlichkeitsanalyse») hat Stadler eine strukturierte Auswahl der relevanten Angabepflichten getroffen. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass sämtliche Angabepflichten zu den als wesentlich identifizierten Themen relevant sind. In Einzelfällen, in denen spezifische Informationen keinen Bezug zu den ermittelten wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen aufweisen, werden bestimmte Informationen oder Parameter nicht offengelegt. Diese Ausnahmen werden in den themenspezifischen Kapiteln, sowie im ESRS-Index im Anhang des Berichts transparent ersichtlich gemacht.

Zudem wendet Stadler aufgrund der Datenverfügbarkeit die zulässigen schrittweisen Übergangsbestimmungen an, im ersten Jahr der Erstellung seiner Nachhaltigkeitserklärung nach ESRS folgende Informationen auszulassen:

- SBM-3 48d: Voraussichtliche finanzielle Auswirkungen wesentlicher Risiken und Chancen auf die Finanzlage, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die Cashflows kurz-, mittel- und langfristig
- E1-9: Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen
- E2-6: Erwartete finanzielle Effekte durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung
- E5-6: Erwartete finanzielle Effekte durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
- S1-11: Soziale Absicherung

Optimierte Prozesse zur Datenerhebung wurden bereits implementiert, um künftig eine vollständige Offenlegung zu ermöglichen.

Eine vollständige Übersicht aller in den ESRS enthaltenen und in diesem Bericht abgedeckten Angabepflichten inklusive einer kurzen Beschreibung etwaiger Auslassungsgründe wird im ESRS-Index bereitgestellt.

### EU-Taxonomie

Neben den Datenpunkten der ESRS umfasst der Bericht die Offenlegung der taxonomiekonformen Anteile ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten gemäss Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852. Damit wird der Anteil der wirtschaftlichen Aktivitäten dargestellt, die mit den technischen Bewertungskriterien der EU-Taxonomie im Einklang stehen.

### Weitere offengelegte Datenpunkte

Stadler unterliegt darüber hinaus weiteren rechtlichen Anforderungen zur Offenlegung von Nachhaltigkeitsinformationen, insbesondere den Bestimmungen zur nicht finanziellen Berichterstattung gemäss Art. 964 OR. In diesem Zusammenhang werden zusätzliche Informationen offengelegt, die gemäss der Wesentlichkeitsanalyse nach ESRS zwar als «nicht wesentlich» gelten, aus rechtlichen Gründen dennoch berichtet werden. Dies betrifft die Themen Korruptionsbekämpfung sowie Klimabelange (Klimaanpassung). Die Berichterstattung zu den Klimabelangen orientiert sich an den Empfehlungen der TCFD.

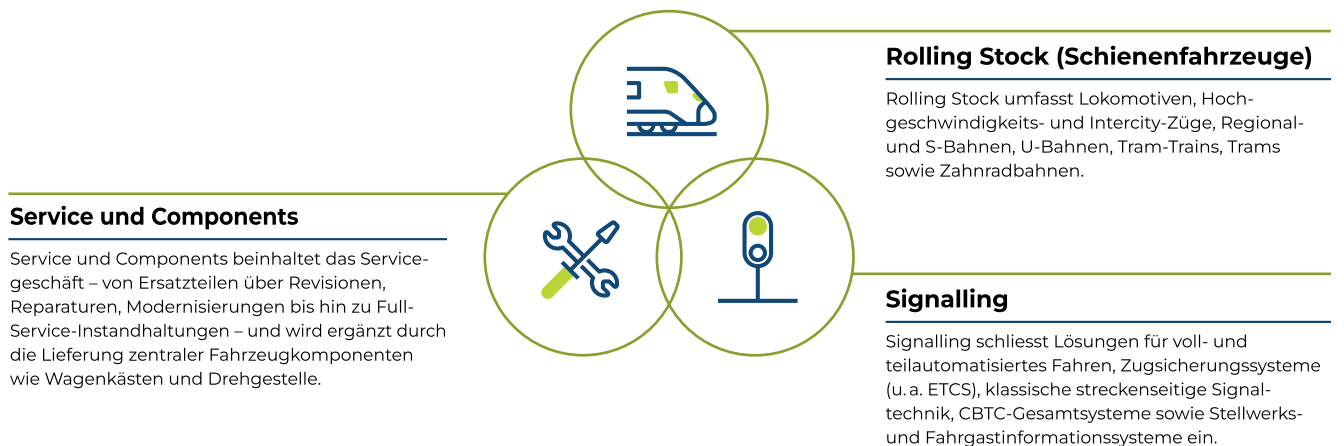
Zusätzlich zu den ESRS-Angabepflichten wurden unternehmensspezifische KPIs definiert und in den relevanten Berichtsabschnitten ausgewiesen (in den Tabellen als «spezifisch» ausgewiesen). Diese unternehmensspezifischen Kennzahlen sind für die Geschäftstätigkeit von Stadler wichtig und werden daher ergänzend erhoben. Durch die Integration der weiteren Informationen in diesen Bericht stellt Stadler sicher, dass auch nicht wesentliche, aber rechtlich geforderte und von Stakeholdern erwartete Informationen transparent dargestellt werden.

## Unternehmensportrait

**Stadler entwickelt, konstruiert und fertigt Schienenfahrzeuge, setzt sie in Betrieb und übernimmt zunehmend deren langfristigen Service. Als Systemintegrator verbindet Stadler eigene Entwicklungs- und Fertigungskompetenzen mit einem breiten Zuliefernetzwerk und bietet so Komplettlösungen über den gesamten Lebenszyklus hinweg.**

### Segmente und Standorte des Unternehmens

Der Hauptsitz von Stadler Rail liegt in Bussnang (Schweiz). Zudem betreibt Stadler weltweit mehrere Produktions- und Komponentenwerke sowie verschiedene Servicestandorte. Eine Übersicht der einzelnen Standorte können dem Geschäftsbericht auf Seite 7 entnommen werden. Insgesamt beschäftigt Stadler im Berichtsjahr 17 119 Mitarbeitende. Stadler Rail ist seit 2019 an der Schweizer Börse notiert und berichtet in den Segmenten «Rolling Stock», «Service und Components» und «Signalling». Im Geschäftsjahr 2025 wurde in der Stadler-Gruppe ein Umsatz von 3.7 Milliarden Franken erzielt. 80 Prozent dieses Umsatzes von Stadler werden durch das Segment «Rolling Stock» erwirtschaftet. Das Segment «Service und Components» generiert 17 Prozent des Umsatzes. Der verbleibende Umsatz entfällt auf das Segment «Signalling». Weitere Details können dem Finanzbericht auf Seite 194 entnommen werden.



### Absatzmärkte und Kundengruppen

Stadler zählt weltweit zu den fünf bedeutendsten Anbietern von Schienenfahrzeugen. Zudem gilt Stadler seit 2022 als Marktführer bei alternativen Antrieben.

Der weltweite Schienenfahrzeugmarkt hat ein geschätztes Volumen von rund 160 Milliarden Euro. Der für Stadler relevante Markt umfasst rund 60 Milliarden Euro und umfasst Hochgeschwindigkeits- und Intercity-Züge, Regional- und S-Bahnen, U-Bahnen, Tram-Trains, Trams, Lokomotiven und Schlafwagen. Die Kundengruppen des Unternehmens sind sehr diversifiziert, je nach Segment und Auftrag arbeitet Stadler mit öffentlichen und privaten Betreibern im Schienenverkehr, Infrastrukturbetreibern und Systemkunden zusammen.

### Wertschöpfungskette

Als Systemintegrator koordiniert Stadler entlang der gesamten Wertschöpfungskette die Zusammenarbeit zwischen Lieferanten von Rohmaterialien, Komponenten und Subsystemen sowie den späteren Betreibern.

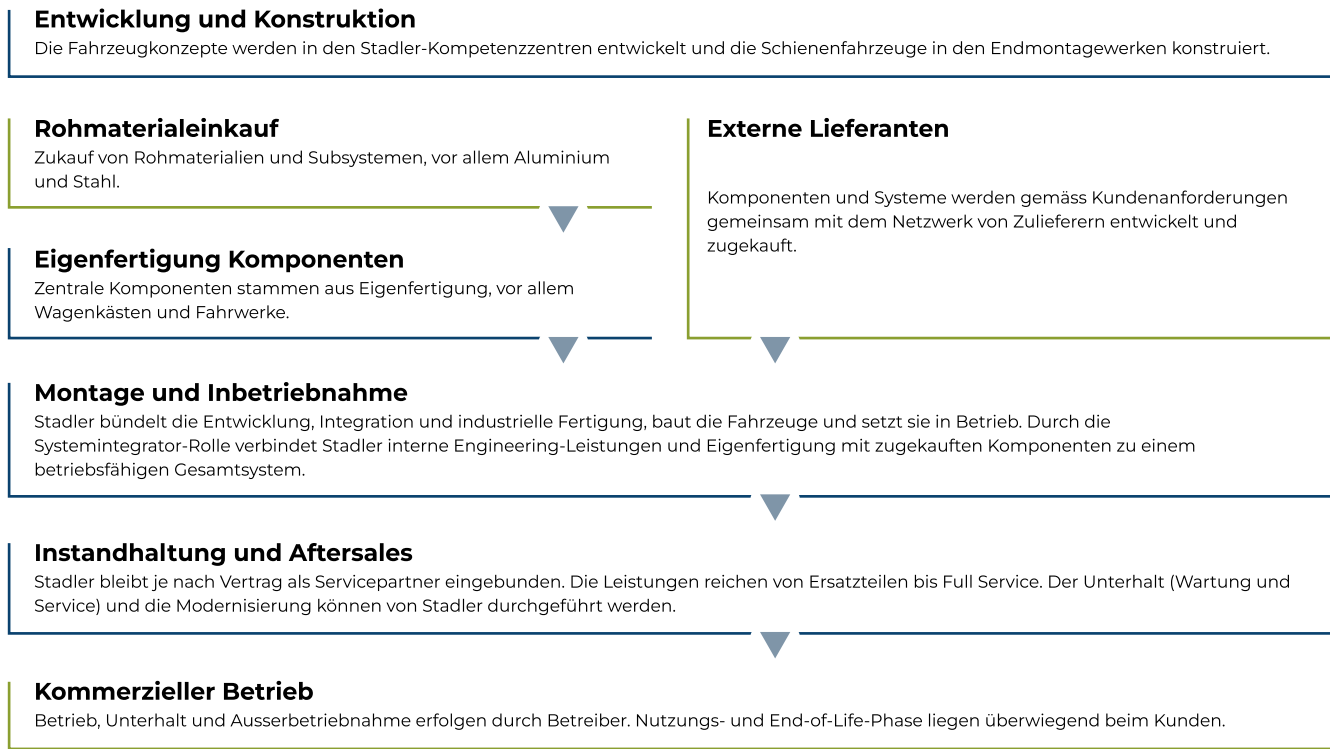
Die vorgelagerte Wertschöpfung beginnt mit der Beschaffung zentraler Materialien: Ein Zug besteht zu rund 85 Prozent aus Metallen, insbesondere Aluminium und Stahl, die überwiegend als Halbfabrikate – wie Aluminiumstrukturprofile und -platten –

aus Europa bezogen werden. Ergänzend kommen weitere Materialgruppen wie Polymere, Elastomere, Elektronik, Glas sowie modifizierte organische natürliche Materialien zum Einsatz. Die Beschaffung erfolgt dezentral in den Produktionswerken und wird durch eine zentrale Koordination unterstützt. Da die Produktionspläne eng getaktet sind, ist eine termingerechte und qualitätsgesicherte Lieferung entscheidend. Die Kombination aus lokaler Produktion und lokaler Beschaffung stärkt die Nähe zu Kunden und Lieferanten und ermöglicht eine agile Reaktion auf Veränderungen. Weitere Informationen dazu können dem Kapitel «Lieferkettenmanagement» entnommen werden.

In der eigenen Wertschöpfung verantwortet Stadler die Integration, Fertigung und Inbetriebnahme der Fahrzeuge sowie vertraglich vereinbarte Services. Die nachgelagerte Wertschöpfung liegt bei den Betreibern; Stadler bleibt, je nach Vertragsgestaltung, über Service- und Wartungsleistungen eingebunden. Dabei trägt Stadler je nach Modell wesentlich zur Verfügbarkeit und Instandhaltung bei. Im Bereich «Signalling» bietet Stadler Lösungen für voll- und teilautomatisiertes Fahren, Zugsicherungen (European Train Control System, ETCS), klassische streckenseitige Signaltechnik, CBTC-Lösungen für Gesamtsysteme sowie Stellwerkstechnik und Fahrgastinformationssysteme an.

Entlang dieser gesamten Wertschöpfungskette ist Stadler national und international in über 140 Verbänden und Interessengruppen vertreten, unter anderem in Verkehrs- und Bahnindustrieverbänden, Wirtschafts- und Handelsverbänden, Arbeit-

geberverbänden, Normenvereinigungen und Fachgremien. Dazu zählen unter anderem Swissrail, der VDB, APTA, IG Metall und Unia. Die folgende Grafik illustriert die Wertschöpfungskette von Stadler.



Stadler      Extern      ▼ Transport

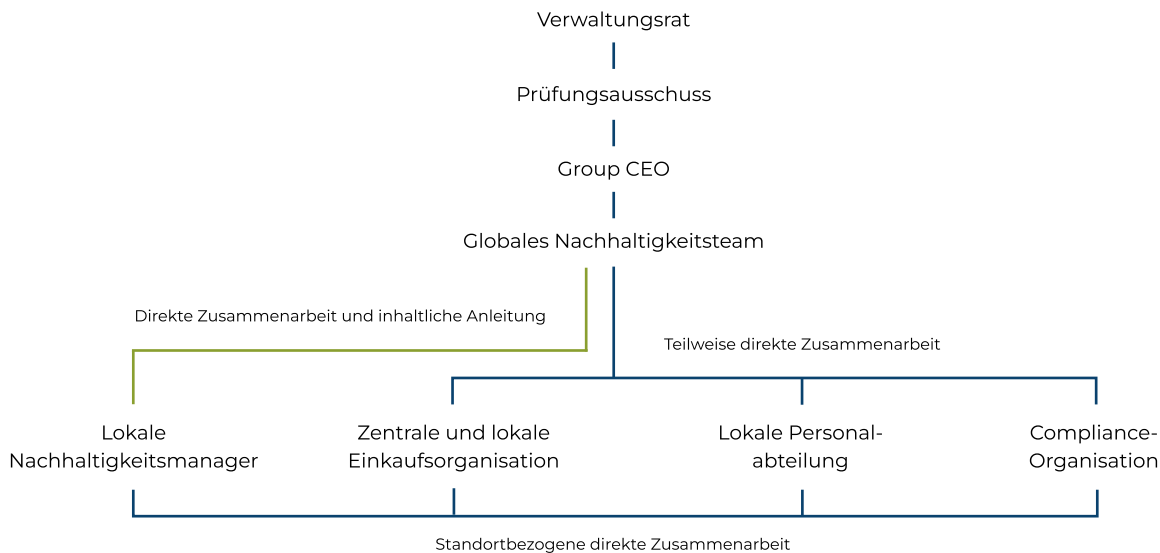
## Externe Zertifizierungen

Bei Qualität macht Stadler keine Kompromisse. An allen grösseren Standorten setzt Stadler auf eine extern verifizierte Erfassung und Bewertung von Qualitäts-, Umwelt und Sozialaspekten anhand international anerkannter Normen. Eine Übersicht der Zertifizierungen der Standorte des Unternehmens sind in der folgenden Zertifizierungsmatrix dargestellt:

ISO	9001	22163 / IRIS	14001	45001	50001	27001	ECM1	ECM2	ECM3	ECM4	18085	15085-2	17460
<b>Endmontagewerke</b>													
Stadler Rail Schweiz AG	•	•	•	•		•				•		•	•
Stadler US Inc.	•	•	•	•									
Stadler Deutschland GmbH	•		•		•								
Stadler Rail Valencia S.A.U.	•	•	•	•		•	•	•	•	•		•	•
Stadler Kazakhstan LLP	•		•	•									
Stadler Polska Sp.z.o.o.	•	•	•	•		•	•	•	•	•		•	•
CJSC Stadler Minsk	•		•	•								•	
<b>Komponentenwerke</b>													
Stadler Winterthur AG	•		•	•									
Stadler Stahlguss AG (Biel)	•		•	•							•		
Stadler Szolnok Kft.	•	•	•	•	•								
Stadler Środa Sp.z.o.o	•	•	•	•								•	
<b>Signalling</b>													
Stadler Signalling AG	•		•	•		•						•	
Stadler Mannheim GmbH	•		•			ab 2026							
Stadler Signalling Deutschland GmbH	•		•			ab 2026						•	
<b>Service</b>													
Stadler Service AG	•	•	•	•		•	•	•	•	•		•	•
Stadler Service Nederland BV.	•	•	•	•		•			•	•			
Stadler Service Norway AS	•		•	•		•			•	•			
Stadler Service Polska Sp. z o.o.	•		•	•		•							
Stadler Rail Service UK Ltd.	•		•	•		•							
Stadler Service Sweden AB	•		•	•		•				•		•	
Stadler Service Italy S.r.l	•		•	•		•	•	•	•	•			
Stadler Rail Service Deutschland GmbH	•		•	•	•	•	•	•	•	•		•	•
Stadler Magyarország Kft.	•	•	•	•		•			•	•			

## Sustainability Governance

Der Geschäftsbericht von Stadler enthält einen ausführlichen Governance Report (ab Seite 144), in dem die Zusammensetzung von Verwaltungsrat, Prüfungsausschuss und Geschäftsleitung sowie deren Aufgaben und Zuständigkeiten detailliert beschrieben sind. Der nachstehende Abschnitt legt den Fokus auf jene Governance-Aspekte, die in einem direkten Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsfragen stehen.



### Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat übernimmt zentrale Aufgaben im Rahmen der Unternehmensführung. Dazu zählen insbesondere die Aufsicht über das Unternehmen, die Erteilung der nötigen Weisungen und die Festlegung der Unternehmensstrategie, einschliesslich der Nachhaltigkeitsstrategie. Die Berücksichtigung und Überwachung relevanter Nachhaltigkeitsthemen ist somit ein wesentlicher Bestandteil. Dazu gehören die Integration von Auswirkungen, Risiken und Chancen in die Unternehmensstrategie, die Kontrolle des Risikomanagementprozesses sowie die Begleitung wichtiger Unternehmensentscheidungen.

Der Verwaltungsrat segnet die Wesentlichkeitsanalyse ab und bestimmt damit die Grundlage für die Nachhaltigkeitsstrategie. Darüber hinaus überwacht der Verwaltungsrat die Festlegung von Zielen zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen. Er setzt sich mit unterschiedlichen Informationen und zentralen Nachhaltigkeitsthemen auseinander, darunter insbesondere folgende Aspekte:

- Strategieüberwachung:** Der Verwaltungsrat prüft, ob Strategie und Zielpfade mit den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen vereinbar sind. Er erhält regelmässige Berichte zu Leistungsindikatoren, Zielerreichung und Abweichungen. Entscheidungen werden bei Bedarf angepasst (z. B. Nachsteuerung von Zielen, Priorisierung von Massnahmen).
- Wichtige Transaktionen:** Bei Entscheidungen über grössere Investitionen werden die Risiken und Auswirkungen auf die Nachhaltigkeitsstrategie überprüft und fliessen in die Entscheidungsfindung mit ein.
- Risikomanagementverfahren:** Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im ESG-Kontext werden in die übergreifende Risikolandkarte aufgenommen. Monitoring

erfolgt über mindestens jährliche Reports mit Ampellogik und definierten Massnahmen.

Die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs), mit denen sich der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung auseinandergesetzt haben, sind in der Liste der IROs (Seite 61) ersichtlich.

### Fähigkeiten und Fachkenntnisse des Verwaltungsrats

Die Mitglieder des Verwaltungsrats verfügen über langjährige Erfahrung in der Bahn- und Mobilitätsbranche und sind mit den für Stadler relevanten Produkten, Märkten sowie den geografischen Tätigkeitsregionen vertraut. Aufgrund ihrer branchenspezifischen Expertise kennen sie wesentliche Entwicklungen und Trends. Die individuellen Qualifikationen und Kompetenzschwerpunkte der Mitglieder sind im Corporate-Governance-Bericht (im Kapitel «Verwaltungsrat») detailliert offengelegt.

Die Überwachung von Nachhaltigkeitsangelegenheiten stützt sich auf diese im Gremium vorhandenen Kompetenzen sowie auf die regelmässige Befassung mit strategischen und regulatorischen Entwicklungen und der Bewertung wesentlicher Nachhaltigkeitsauswirkungen, -risiken und -chancen. Ein dem Group CEO direkt angegliedertes globales Nachhaltigkeitsteam verantwortet unter anderem die Berichterstattung, die Rechtskonformität, das Nachhaltigkeits-Controlling sowie die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie in Zusammenarbeit mit den Standorten der Gruppe. Die Organisation und Arbeitsweise dieses globalen Nachhaltigkeitsteams wird in einem späteren Abschnitt des Berichts näher beschrieben (vgl. Abschnitt «Globales Nachhaltigkeitsteam»). Durch das Zusammenspiel aus Governance im Verwaltungsrat und der in der Organisation verankerten Nachhaltigkeitsfachkompetenz sind ausreichende

Kenntnisse vorhanden, um Nachhaltigkeitsaspekte im Kontext der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen zu analysieren, zu bewerten und daraus wirksame Managementkonzepte und Massnahmen abzuleiten.

#### Zusammensetzung und Diversität des Verwaltungsrats

Kriterium	Angaben
Anzahl geschäftsführender Mitglieder	1
Anzahl nicht geschäftsführender Mitglieder	7
Vertretung von Arbeitnehmern und anderen Arbeitskräften	0
Relevante Erfahrungen für die Sektoren, Produkte und geografischen Standorte des Unternehmens	8
Geschlechterverhältnis (F:M)	1:3
Anteil unabhängiger Gremienmitglieder (gemäss «Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance»)	7

#### Prüfungsausschuss

Gemäss Organisationsreglement setzt sich der Prüfungsausschuss aus gewählten Mitgliedern des Verwaltungsrats zusammen. Er definiert die Grundsätze für die externe Revision und trägt die Verantwortung für deren Umsetzung. Zudem prüft der Ausschuss die Berichte der Revisionsstelle sowie des Konzernprüfers und informiert den Verwaltungsrat über die daraus resultierenden Erkenntnisse. Darüber hinaus überwacht der Prüfungsausschuss das Compliance-Programm und die Compliance-Organisation hinsichtlich ihrer Wirksamkeit.

#### Geschäftsleitung

##### Verantwortung auf Geschäftsführungsebene

Die fachliche Verantwortung für Nachhaltigkeit innerhalb der Geschäftsführung liegt beim Group CEO. Er übernimmt die operative Verantwortung für Verfahren, Kontrollen und Prozesse im Bereich Nachhaltigkeit. Zudem trägt der CEO die Gesamtverantwortung für die Integration von Nachhaltigkeit in die Unternehmensstrategie. Wesentliche Themen und Ziele werden innerhalb der Geschäftsleitung abgestimmt.

##### Rolle der Geschäftsleitung

Die Geschäftsleitung legt konkrete Massnahmenpläne, Meilensteine und Zwischenziele fest, die in der Nachhaltigkeitsstrategie verankert sind und jedes Jahr überprüft werden. Jede Zielsetzung wird einer verantwortlichen Funktion zugeordnet. Die Fortschritte werden über definierte Leistungsindikatoren und Monitoringsysteme überwacht. Über den Stand der Umsetzung, die Zielerreichung sowie über relevante Ereignisse wird regelmässig an die Mitglieder des Verwaltungsrats, typischerweise im Rahmen der Verwaltungsratssitzungen sowie in den Meetings des Prüfungsausschusses, berichtet.

#### Diversität der Geschäftsleitung

Das Geschlechterverhältnis in der Geschäftsleitung steht derzeit bei null Frauen zu elf Männern. Alle Mitglieder der Geschäftsleitung verfügen über relevante Erfahrungen für die Sektoren, Produkte und geografischen Standorte des Unternehmens. Detaillierte Angaben zu den Mitgliedern der Konzernleitung befinden sich im Corporate-Governance-Bericht (im Kapitel «Stadler-Konzernleitung»).

#### Globales Nachhaltigkeitsteam

Dem Group CEO direkt angegliedert ist ein globales Nachhaltigkeitsteam. Dieses verantwortet die Berichterstattung, die Rechtskonformität im Bereich Nachhaltigkeit sowie die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie und der Massnahmen zur Zielerreichung gemeinsam mit den Standorten der Gruppe.

Das globale Nachhaltigkeitsteam leitet das gruppenweite Programm zur Umsetzung von Gesetzen und Regulierungen im Bereich Nachhaltigkeit, steuert die Erarbeitung von Zielen, ist für das gruppenweite Nachhaltigkeits-Controlling verantwortlich und erstellt den Nachhaltigkeitsbericht. Dies erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den lokalen Nachhaltigkeitsmanagern an den Standorten der Gruppe. Um eine effiziente und effektive Zusammenarbeit sicherzustellen, ist die gruppenweite Nachhaltigkeit in einer Matrixorganisation verankert. Die enge Zusammenarbeit ermöglicht eine einheitliche Erhebung der rapportierten Kennzahlen. Regelmässige Austausche innerhalb der gesamten Nachhaltigkeitsorganisation tragen dazu bei, das gruppenweite Wissen in diesem dynamischen Umfeld kontinuierlich auf- und auszubauen.

#### Berichterstattung an den CEO und an die Geschäftsleitung

Der Head of Global Sustainability informiert den Group CEO alle zwei Wochen über den Stand wesentlicher Nachhaltigkeitsthemen und -entwicklungen. Bei Bedarf werden Informationen und Abstimmungen auch innerhalb der gesamten Geschäftsleitung vorgenommen. Darüber hinaus führt die Geschäftsleitung im Rahmen der jährlichen Berichterstattung eine Prüfung und Bewertung der Entwicklung der Nachhaltigkeitsauswirkungen und -leistungen durch.

#### Vergütung

Das Vergütungssystem des Unternehmens enthält bisher keine klimabezogene oder andere nachhaltigkeitsbezogene Anreizsystematik. Es erfolgt somit keine Leistungsbewertung anhand der dargestellten Ziele auf Seite 58.

**Erklärung zur Sorgfaltspflicht**

Stadler verfügt über ein Verfahren zur Erfüllung der menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflicht, das auf international anerkannten Standards wie den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen basiert. Dieses Verfahren ist in

die Geschäftsführung integriert und betrifft die gesamte Wertschöpfungskette, soweit möglich.

Die wichtigsten Schritte dieses Verfahrens, von der Risikoanalyse bis zur Wirksamkeitskontrolle, sind in verschiedenen Abschnitten der Nachhaltigkeitserklärung dargestellt.

Kernelement der Sorgfaltspflicht	Absätze in der Nachhaltigkeitserklärung
a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	Allgemeine Angaben » Sustainable Governance Allgemeine Angaben » Integrierte Nachhaltigkeitsstrategie Allgemeine Angaben » Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick Umweltinformationen » Klimawandel » Resilienzanalyse Themenspezifische Kapitel » IRO-Tabelle
b) Einbeziehung betroffener Interessensträger	Umweltinformationen » Klimawandel » Bericht gemäss TCFD » Governance <sup>1</sup> Umweltinformationen » Klimawandel » Bericht gemäss TCFD » Strategie <sup>1</sup> Allgemeine Angaben » Interessen und Standpunkte der Interessensträger Allgemeine Angaben » Wesentlichkeitsanalyse Sozialinformationen » Eigene Belegschaft » Verfahren zur Einbeziehung von Arbeitskräften Sozialinformationen » Eigene Belegschaft » Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen Themenspezifische Kapitel » Richtlinien, Ziele und Massnahmen
c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	Allgemeine Angaben » Wesentlichkeitsanalyse Allgemeine Angaben » Integrierte Nachhaltigkeitsstrategie Allgemeine Angaben » Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick Umweltinformationen » Klimawandel » Bericht gemäss TCFD » Risikomanagement
d) Massnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	Umweltinformationen » Klimawandel » Bericht gemäss TCFD » Risikomanagement <sup>1</sup> Umweltinformationen » Klimawandel » Bericht gemäss TCFD » Strategie <sup>1</sup> Umweltinformationen » Klimawandel » Übergangsplan für den Klimaschutz Themenspezifische Kapitel » Massnahmen
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	Umweltinformationen » Klimawandel » Bericht gemäss TCFD » Strategie <sup>1</sup> Allgemeine Angaben » Integrierte Nachhaltigkeitsstrategie Themenspezifische Kapitel » Leistungsindikatoren Themenspezifische Kapitel » Ziele
	Umweltinformationen » Klimawandel » Bericht gemäss TCFD » Strategie <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Sorgfaltspflichten im Zusammenhang mit der Berichterstattung nach Art.964a ff. OR gemäss der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)

**Risikomanagement und interne Kontrollen der Berichterstattung**

Stadler hat zur Kontrolle der Nachhaltigkeitsberichterstattung ein strukturiertes Risiko- und internes Kontrollsystem (IKS) eingerichtet, das Zuständigkeiten, Prozesse, IT-Schnittstellen und Qualitätssicherungen definiert.

erstattung beeinflussen können. Ein zentrales Risiko ist die Vollständigkeit und Qualität der Daten, insbesondere bei bestehenden Abhängigkeiten von Informationen seitens Lieferanten oder anderen Dritten, da fehlende oder unvollständige Informationen die Aussagekraft des Berichts erheblich beeinträchtigen können. Um dieses Risiko zu mindern, werden Prozess- und Datenpflichten definiert und implementiert. Diese Massnahmen stellen sicher, dass alle relevanten Daten systematisch erfasst und überprüft werden. Darüber hinaus können weitere Risiken auftreten, die je nach Unternehmenssituation individuell bewertet und durch geeignete Minderungsansätze adressiert werden.

Die Risikobewertung erfolgt nach einem standardisierten Ansatz mit z. B. Eintrittswahrscheinlichkeit x Ausmass, abgebildet in einer Heatmap (z. B. Skala 1–5). Die Priorisierung erfolgt anhand definierter Schwellen und einer Ampellogik. Im Rahmen eines jährlichen Vollreviews wird die Bewertung aktualisiert und an den Verwaltungsrat berichtet. Die Ergebnisse der Risikobewertung und Kontrolle werden systematisch in interne Funktionen eingebunden. Dies betrifft insbesondere die Planungsprozesse und das unternehmensweite Berichtswesen.

Die Erhebung, Prüfung und Verarbeitung der für die Nachhaltigkeitsberichterstattung relevanten Daten erfolgt über festgelegte Prozesse und Zuständigkeiten. Die quantitativen Angaben werden durch das globale Nachhaltigkeitsteam gesammelt, zentral aufbereitet und auf Plausibilität geprüft. Die Datenerfassung und -kontrolle erfolgt über die Local Sustainability Manager, die wiederum lokal mit den Bereichen QEHS, HR und Finanzen die notwendigen Daten zusammentragen.

Die Verantwortung zur finalen Bewertung und Freigabe der quantitativen und qualitativen Informationen in dieser Nachhaltigkeitserklärung liegt beim Verwaltungsrat. Ebenso ist er für strategische Entscheidungen verantwortlich, die mit der Wesentlichkeitsanalyse, dem Nachhaltigkeitsmanagement und der Nachhaltigkeitsberichterstattung verbunden sind.

Im Reporting-Prozess des Unternehmens bestehen wesentliche Risiken, die die Qualität und Vollständigkeit der Bericht-

Zur systematischen Erfassung und Bewertung von Umwelt- und Sozialaspekten setzt Stadler auf externe Zertifizierungen.

## Integrierte Nachhaltigkeitsstrategie

**Nachhaltigkeit ist für Stadler ein wirkungsvoller Hebel für die Unternehmensstrategie. Stadler ist bei alternativen, klimafreundlichen Antrieben stark positioniert und gestaltet die nachhaltige Transformation aktiv durch Innovation, Effizienz und die Vertiefung von Mitarbeiter-, Kunden- und Lieferantenbeziehungen. Der Markt fordert Nachhaltigkeit, die Öffentlichkeit erwartet sie, und die nächste Generation wählt Arbeitgeber nach verantwortungsvollem Handeln. Für Stadler bedeutet das: Nachhaltigkeit bleibt ein klares Differenzierungsmerkmal und ein zentraler Treiber für Vertrauen, Innovation und Wachstum.**

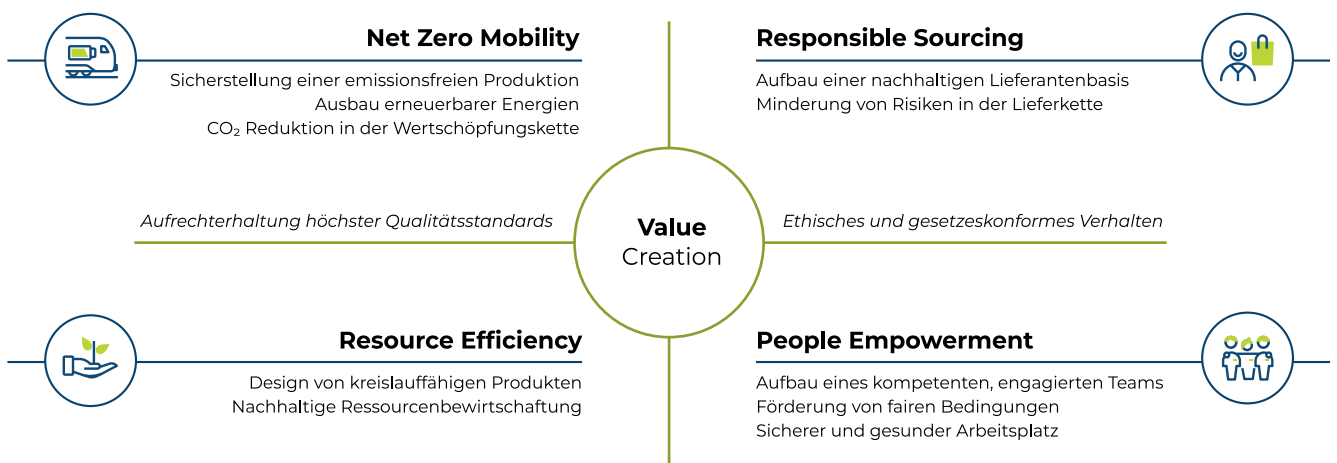
Stadler agiert in einem Nachhaltigkeitsumfeld, das von dynamischer Regulierung in der EU und der Schweiz sowie von projektbezogenen Anforderungen geprägt ist. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen fällt das Unternehmen häufig in den Anwendungsbereich neuer Vorgaben und stellt daher Compliance und vorausschauende Steuerung konsequent sicher. Parallel verankern Kunden Nachhaltigkeitskriterien in Ausschreibungen. Gefordert werden belastbare Nachweise, wirkungsvolle Umweltmanagementsysteme, Treibhausgas-Reduktionspfade, Social-Value-Beiträge, verantwortungsvolle Beschaffung sowie unabhängige Ratings. Darüber hinaus ist Stadler davon überzeugt, dass ein global agierendes Unternehmen wesentlich dazu beitragen muss, die Entwicklungsziele der Vereinten Nationen zu erreichen und globale Herausforderungen zu bewältigen. Stadler verankert Nachhaltigkeit daher als festen Bestandteil von Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette.

Aus der Wesentlichkeitsanalyse wurden vier Handlungsfelder abgeleitet:

- Net Zero Mobility
- Resource Efficiency
- Responsible Sourcing
- People Empowerment

Flankierend wirkt das Prinzip *Value Creation* im Hinblick auf höchste Qualitätsstandards sowie ethisches und rechtskonformes Handeln. Diese Struktur gibt konzernweit Orientierung, priorisiert Themen entlang der Kernprozesse und bildet die Grundlage für die nachgelagerte Ziel- und Massnahmensteuerung.

Folgend werden die einzelnen Handlungsfelder der Strategie beschrieben und zusätzlich deren Beitrag zu den Entwicklungszielen der Vereinten Nationen dargestellt.



### Net Zero Mobility



Mit Net Zero Mobility richtet Stadler die eigenen Standorte und die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette auf einen belastbaren und wissenschaftsbasierten Dekarbonisierungspfad aus und adressiert damit wesentliche klimabezogene Anforderungen und Effekte entlang der Scopes 1, 2 und 3.

Im Vordergrund stehen klare Richtlinien, energie- und prozessseitige Effizienz, der schrittweise Ausbau erneuerbarer Energien und die Substitution fossiler Energieträger, um regulatorischen

Anforderungen, Kundenerwartungen in Ausschreibungen und Energiepreisvolatilität zu begegnen sowie Planungssicherheit und Versorgungsstabilität zu erhöhen. Wo sinnvoll, werden Eigenenergieerzeugung und geeignete Beschaffungsmodelle genutzt, um Preis- und Versorgungsrisiken zu mindern. Die Ausrichtung orientiert sich an markt- und regulatorischen Erwartungen sowie an international anerkannten Zielsystemen wie der Science Based Targets initiative (SBTi), die festlegt, dass ein CO<sub>2</sub>-Ausgleich durch Kompensationsprojekte nicht gestattet ist.

Die Schwerpunkte liegen in Produktion und Energieversorgung an Standorten, in beschafften Rohstoffen und Materialien mit hohem Treibhausgasausstoß sowie in der Nutzungsphase beim Kunden. Ergänzend wird die Lieferkette sukzessive in die

Reduktionsstrategie eingebunden, um Scope-3-Emissionen zu reduzieren und die Resilienz der Beschaffung zu stärken. Kurzfristig stehen grundlegende Richtlinien und erste Massnahmenpakete im Vordergrund. Mittel- bis langfristig werden technologische Umstellungen, Kooperationen mit Lieferanten sowie Produkt- und Systeminnovationen weiter vertieft.

Finanziell führen die Transformation und die damit verbundenen Lieferkettentätigkeiten kurzfristig vor allem zu Investitionen sowie organisatorischen Anpassungen, während mittel- bis langfristig Betriebskosteneffekte, bessere Planbarkeit und Wettbewerbsvorteile in CO<sub>2</sub>-sensitiven Märkten erwartet werden. Insgesamt stützt diese Ausrichtung die Resilienz von Strategie und Geschäftsmodell gegenüber Regulierungs- und Energiemarktrisiken.

**Resource Efficiency**



Im Handlungsfeld Resource Efficiency verfolgt Stadler eine konsequent kreislauforientierte Ausrichtung des Produktportfolios und der Produktionsprozesse und adressiert damit wesentliche ressourcenbezogene Wirkungen aus Rohstoffgewinnung und -verarbeitung, Materialeffizienz, Sekundär Materialeinsatz sowie Abfall- und Kreislaufmanagement.

Relevante Wirkungsschwerpunkte liegen in Produktentwicklung, Beschaffung, Design und Produktion, während Ausschreibungen zunehmend Transparenz verlangen. Zentrale Hebel sind ein auf Lebenszyklusdenken basierendes Produkt- und Industriedesign, die Standardisierung von Umweltprodukt Daten als Grundlage für Nachweise und Entscheidungen in Angeboten sowie ein wirkungsvolles Abfall- und Ressourcenmanagement an den Standorten. Ergänzend wird die Zusammenarbeit mit Lieferanten vertieft, um Materialeinsatz und Rezyklatanteile projekt- und standortbezogen zu optimieren und Optionen zur Erhöhung des Rezyklatanteils sowie zur Bereitstellung verlässlicher Daten auszuloten. Dies unterstützt zugleich die THG-Reduktion in der Lieferkette (Scope-3-Hebel).

Stadler handelt in diesem Bereich aus wesentlichen markt- und ressourcenbezogenen Gründen: Zirkularitäts-KPIs und höhere Recyclinganteile entwickeln sich zunehmend zu Branchenbenchmarks und schaffen Wettbewerbsvorteile. Lebenszyklusanalysen und Umweltproduktdeklarationen (LCA/EPD) etablieren sich als gängige Nachweise und Entscheidungskriterien, und verschärfte Offenlegungs- und Dokumentationspflichten erhöhen den Handlungsdruck. Darüber hinaus trägt die Schonung primärer Ressourcen durch höhere Recycling- und Verwertungsquoten zur Reduktion der Umweltbelastung und zur Verringerung von Materialabhängigkeiten bei.

Finanziell stehen kurzfristig Aufwände für Datentransparenz, Prozessanpassungen und Kreislaufmassnahmen im Vordergrund. Mittelfristig werden Kostenentlastungen durch Materialeffizienz und Abfallvermeidung spürbar, und langfristig können

sich Wettbewerbsvorteile aus zirkulärem Design und verlässlichen Nachweisen ergeben. Diese Strategieausrichtung erhöht zugleich die Robustheit gegenüber Preis- und Verfügbarkeitsrisiken auf Rohstoffmärkten.

**Responsible Sourcing**



Responsible Sourcing stärkt die Governance, Resilienz und Integrität der Lieferkette und setzt dabei auf wirksame Massnahmen zur Entwicklung der eigenen Organisation und Geschäftspartnern in der Lieferkette.

Kernelemente bilden der verbindliche Verhaltenskodex für alle Geschäftspartner, risikobasierte Bewertungen mit vertieften Analysen bei Hochrisikogruppen sowie der schrittweise Ausbau von ESG-Audits. Trainings in den Einkaufsorganisationen, die Ausrichtung anhand anerkannter Leitlinien und die enge Zusammenarbeit mit Lieferanten konkretisieren Erwartungen und verankern diese fest in den Prozessen. Eine überwiegend europäische Lieferantenbasis unterstützt kurze Wege, Qualitätssicherung und Reaktionsfähigkeit. Gleichzeitig wird die Lieferkette auf steigende regulatorische Anforderungen vorbereitet.

Damit werden wesentliche Compliance- und Governance-bezogene Risiken entlang der Wertschöpfungskette, die aus Abweichungen von rechtlichen, normativen oder internen Anforderungen entstehen können und zu Rechts-, Vertrags- und Reputationsrisiken sowie Einschränkungen des Marktzugangs führen, adressiert. Stadler handelt damit auch, um Vertrauen und Marke gezielt zu stärken: Eine verantwortungsvolle Beschaffung erfüllt die wachsenden Erwartungen von Kunden, Investoren und Aufsichtsbehörden, fördert durch partnerschaftliche Zusammenarbeit Innovation und Effizienz und erhöht durch Regionalität und Agilität die Reaktionsfähigkeit in volatilen Märkten.

Finanziell sind damit kurzfristig Aufwände für Systeme, Assessments, Audits und Schulungen verbunden. Mittel- und langfristig trägt ein belastbares Lieferantennetzwerk dazu bei, Risiken zu reduzieren und den Zugang zu Märkten mit hohen Governance- und Sorgfaltspflichten zu sichern.

**People Empowerment**



Mit People Empowerment verbindet Stadler die Qualifizierung und langfristige Bindung der Mitarbeitenden mit einer fairen, inklusiven Arbeitsumgebung sowie einem hohen Sicherheits- und Gesundheitsstandard.

Damit werden wesentliche Themen der eigenen Belegschaft, die alle Standorte und zentralen HR-Prozesse betreffen, adressiert. Aktuelle Herausforderungen sind unter anderem Fachkräftemangel, Fluktuation und zusätzliche Anforderungen an Kompetenzen. Zudem hat die Gesundheit der Beschäftigten von Stadler stets oberste Priorität. Weitere Chancen liegen in Employer Branding, Qualität, Produktivität und Innovationsfähigkeit.

Geplant sind eine konzernweite Mitarbeiterbefragung mit anschließender Massnahmenumsetzung, der systematische Ausbau von Trainings- und Weiterbildungsangeboten sowie ein strukturiertes Gleichstellungs-Management. Im Arbeits- und Gesundheitsschutz sind Kennzahlen fest in die Regelsteuerung integriert. Die Sicherheitskultur und standortspezifische Frühwarnindikatoren unterstützen dabei, Risiken frühzeitig zu erkennen und Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeitenden jederzeit zu gewährleisten. Regelmässiges, systematisches Feedback schafft Transparenz über Stärken und verbessert die Steuerung, und eine klare Arbeitgeberpositionierung stärkt die Attraktivität und die Bindung in einem angespannten Arbeitsmarkt, während gezielte Qualifizierung Fluktuationskosten senkt und Qualität sowie Produktivität nachhaltig erhöht.

Kurzfristig fallen Aufwände für Befragung, Trainings- und Sicherheitsmassnahmen an. Mittel- bis langfristig erwartet Stadler Effizienz- und Qualitätsgewinne, geringere Fluktuations- und Ausfallkosten sowie eine gestärkte Attraktivität als Arbeitgeber. Insgesamt erhöht die systematische Entwicklung sowie die Vielfalt und Sicherheit innerhalb der Belegschaft die Widerstandsfähigkeit des Geschäftsmodells über lange Projektlaufzeiten hinweg.

### **Value Creation**

Value Creation wirkt neben den themenspezifischen Handlungsfeldern als Grundprinzip der Unternehmensstrategie und verankert wesentliche Aspekte integren, rechtskonformen und

verantwortungsvollen Handelns an allen Standorten sowie die Einhaltung höchster Sicherheitsstandards im öffentlichen Verkehr.


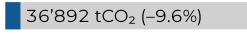

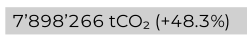












Im Mittelpunkt steht die Schaffung von Mehrwerten für Kunden, Fahrgäste und Gesellschaft durch innovative, zuverlässige und sichere Schienenfahrzeuge. Die Aufrechterhaltung höchster Qualitätsstandards ist zentral, sowohl für Produktqualität und technische Zuverlässigkeit als auch für den Schutz von Fahrgästen, Betriebspersonal und Dritten. Produktsicherheit ist dabei Kernbestandteil der Unternehmenskultur und des Qualitätsversprechens: Zur Sicherstellung investiert Stadler kontinuierlich in ein robustes Qualitäts- und Sicherheitsmanagement sowie in die Integration technischer und regulatorischer Entwicklungen in die Produktionsprozesse. Darüber hinaus versteht Stadler die Einhaltung ethischer Verantwortung sowie die Konformität mit Gesetzen und Richtlinien als Grundlage einer integren Unternehmenskultur, die langfristig Vertrauen schafft und nachhaltige Wertschöpfung ermöglicht.

Abweichungen von rechtlichen, normativen oder internen Anforderungen können zu Rechts- und Haftungsrisiken, Betriebsstörungen, Einschränkungen des Marktzugangs sowie erheblichen Reputationsschäden führen. Zugleich eröffnen sich Chancen durch eine starke Unternehmenskultur, verlässliche Lieferketten sowie eine überdurchschnittliche Produkt- und Sicherheitsperformance.

Kurzfristig sind damit Aufwände für Systeme, Assessments, Audits, Schulungen sowie Prüf- und Zulassungsprozesse verbunden. Mittel- und langfristig stärken stabile Zulassungs- und Betriebsprozesse, eine gute Sicherheitsbilanz und eine starke Marke die Ertragskraft und Finanzlage von Stadler. Insgesamt erhöht eine gelebte Kultur der Integrität und Compliance die Resilienz des Geschäftsmodells gegenüber regulatorischen Änderungen und Stakeholder-Erwartungen.

**Quantitative Ziele – Schwerpunktthemen**

Im Rahmen der Umstellung auf die ESRS-Berichterstattung wurden die bestehenden Ziele im Vergleich zum Vorjahr nochmals evaluiert und bedarfsgerecht überarbeitet. Die Ziele beziehen sich auf den vollständigen Konsolidierungskreis.

	Ziele	Basis	Fortschritt	Ziel
	<b>Net Zero Mobility</b>			
	Reduktion der Scope-1- und Scope-2-Emissionen	2022: <b>40'817 tCO<sub>2</sub></b>	 36'892 tCO <sub>2</sub> (-9.6%)	2030: <b>-50%</b> 2050: <b>-100%</b>
	Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am gesamten Energieverbrauch	2022: <b>26%</b>	 33.4%	2030: <b>50%</b>
	Reduktion der Scope-3-Emissionen	2024: <b>5'327'112 tCO<sub>2</sub></b>	 7'898'266 tCO <sub>2</sub> (+48.3%)	2030: <b>-25%</b> 2050: <b>-100%</b>
	<b>Resource Efficiency</b>			
	Erhöhung des Sekundäranteils von Aluminium	2024: <b>42%</b>	 42%	2030: <b>50%</b>
	Erhöhung der Abfall-Recyclingquote	2022: <b>39.5%</b>	 50.7%	2030: <b>60%</b>
	Erstellung einer Lebenszyklusanalyse für jede Kombination von Zugtyp und Antriebsart, von welcher mehr als 25 Fahrzeuge für den Personenverkehr verkauft wurden		 29.4%	2030: <b>100%</b>
	<b>Responsible Sourcing</b>			
	Unterzeichnete Verhaltenskodizes der neuen Lieferanten		 95.6%	2026: <b>100%</b>
	Erstellung eines Konzepts und Schulung der gesamten Beschaffungsorganisation zum Thema nachhaltige Beschaffung		 neu	2028: <b>100%</b>
	Vertiefte Nachhaltigkeitsanalyse wird für alle neuen Lieferanten mit erhöhtem ESG-Risiko durchgeführt		 94.7%	Laufend: <b>100%</b>
	<b>People Empowerment</b>			
	Reduktion der ungewollten Fluktuationsrate	2022: <b>12.1%</b>	 4.3%	Laufend: <b>&lt;7.5%</b>
	Erhöhung des Frauenanteils in Führungsfunktionen	2025: <b>14.6%</b>	 14.6%	2030: <b>20%</b>
	Reduktion der Arbeitsunfälle mit Ausfalltagen (LTIR)	2022: <b>LTIR 19.2</b>	 12.3 (-35.9%)	2030: <b>LTIR 9.6 (-50%)</b>

## Interessen und Standpunkte der Anspruchsgruppen

**Das Geschäftsmodell von Stadler ist mit einer Vielzahl von Anspruchsgruppen verknüpft. Es umfasst Lieferanten von Rohstoffen und Komponenten, Betreiber des Schienenverkehrs und zuständige Behörden ebenso wie Fahrgäste, Mitarbeitende, Investoren und die Gesellschaft.**

### Wichtigste Stakeholdergruppen und Zusammenarbeit

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse 2025 hat Stadler eine Stakeholder-Relevanzbewertung durchgeführt. Dabei wurde berücksichtigt, wie stark ein Stakeholder Entscheidungen, Prozesse oder Ergebnisse von Stadler prägen kann und in welchem Mass ein Stakeholder auf Leistungen und Entscheidungen von Stadler angewiesen ist, um eigene Ziele zu erreichen. Als wichtigste Stakeholder gelten Mitarbeitende, Kunden, Lieferanten, Investoren und Behörden.



Die **Mitarbeitenden** gelten als zentraler Erfolgsfaktor, weshalb Stadler grossen Wert auf gute Arbeitsbedingungen, gezielte Qualifizierung und langfristige Perspektiven legt. Gleichzeitig erwarten die Mitarbeitenden eine attraktive und sichere Arbeitsumgebung, Entwicklungsmöglichkeiten sowie eine zukunftsfähige Unternehmenskultur – Anforderungen, denen Stadler mit entsprechenden Massnahmen begegnet.



Die **Kunden** sind eng in Entwicklungs- und Produktionsprozesse eingebunden. Im Zentrum stehen dabei ihre Erwartungen an sichere, zuverlässige und zunehmend nachhaltige Mobilitätslösungen. Stadler versteht sich dabei als Partner, der Züge aus Sicht der Kunden baut und den Betrieb der Fahrzeuge mit einem Serviceangebot begleitet, das langfristige Partnerschaften sichern soll.



Da Stadler nur einen Teil der Komponenten selbst fertigt, sind leistungsfähige **Lieferanten** ein zentraler Bestandteil der Wertschöpfung, weshalb das Unternehmen den Austausch in den vergangenen Jahren gezielt intensiviert hat, um zuverlässige und nachhaltig ausgerichtete Lieferketten sicherzustellen und zugleich den Erwartungen der Lieferanten an einen fairen, langfristigen Umgang sowie klare ESG-Anforderungen gerecht zu werden.



**Investoren**, darunter über 35 000 Aktionärinnen und Aktionäre, werden durch eine regelmässige und transparente Berichterstattung sowie die Generalversammlung als Dialogplattform adressiert, und ihre Erwartungen an Transparenz und langfristige Wertschöpfung werden damit erfüllt.



Im regulierten Schienenverkehr nehmen **Behörden** eine zentrale Rolle ein, da sie für Zulassungen, Sicherheitsanforderungen, Umweltthemen und weitere Genehmigungen zuständig sind. Stadler pflegt hierzu einen kontinuierlichen Austausch mit den relevanten Stellen, und die Erwartungen der Behörden an Gesetzes- und Normenkonformität, Produktsicherheit sowie Beiträge zu Klima- und Verkehrszielen werden dadurch gewährleistet.

### Einfluss der Interessen auf Strategie und Geschäftsmodell

Stadler nutzt die Stakeholder-Relevanzbewertung und die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse, um die Interessen seiner wichtigsten Stakeholder im Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell nachzuvollziehen. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden Vertreter der priorisierten Stakeholdergruppen direkt in den Prozess eingebunden. Ihre Rückmeldungen zu Erwartungen, Anliegen und Nachhaltigkeitsthemen wurden mit den internen Einschätzungen zu Auswirkungen, Risiken und Chancen gespiegelt und in die Festlegung der wesentlichen Themen überführt. Parallel dazu stehen die relevanten Schnittstellenfunktionen – etwa Beschaffung und Lieferantenmanagement, Produktentwicklung und Vertrieb, Finanzen und Investor Relations – im laufenden Austausch mit ihren Stakeholdern. So fliessen Anregungen und Anforderungen aus dem Tagesgeschäft kontinuierlich in Prozesse, Richtlinien und Verbesserungsmaßnahmen ein.

Die Erkenntnisse aus dem Stakeholderdialog hatten direkten Einfluss auf die Schärfung der Nachhaltigkeitsstrategie und die Definition der Handlungsfelder. Sie bilden eine Grundlage

dafür, wie Stadler sein Geschäftsmodell auf langfristige Wertschöpfung ausrichtet, etwa durch klimafreundliche und ressourceneffiziente Mobilitätslösungen, eine robuste und verantwortungsvolle Lieferkette, die Stärkung der eigenen Belegschaft sowie hohe Qualitäts- und Sicherheitsstandards in Entwicklung, Produktion und Betrieb.

Ziel von Stadler ist es, die Zusammenarbeit mit den Stakeholdern weiter zu vertiefen, Erwartungen frühzeitig zu erkennen und die Ergebnisse systematisch in strategische Entscheidungen und Massnahmenprogramme einfliessen zu lassen. Die Resultate der doppelten Wesentlichkeitsanalyse – einschliesslich der Einschätzungen zu Einfluss und Abhängigkeit der Stakeholder – sowie der in den Dialogen gewonnenen Erkenntnisse werden in aggregierter Form in die interne Berichterstattung eingebunden. Sie dienen den zuständigen Führungsorganen als Grundlage, um die Bedeutung von Stakeholderinteressen für Strategie, Geschäftsmodell und nachhaltigkeitsbezogene Schwerpunktthemen zu bewerten und in Entscheidungsprozessen zu berücksichtigen.

## Wesentlichkeitsanalyse

### Neue Methodik nach ESRS

Die letzte Wesentlichkeitsanalyse des Unternehmens wurde im Jahr 2023 nach den Anforderungen der Global Reporting Initiative (GRI) durchgeführt. Im Jahr 2025 kam erstmals eine neue Methodik zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen gemäss dem Prinzip der «doppelten Wesentlichkeit» zur Anwendung. Diese wurde entsprechend den Anforderungen der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) in einem dokumentierten Verfahren umgesetzt.

### Beschreibung des Verfahrens

Dem Verfahren ging die Bildung einer bereichsübergreifenden Expertengruppe voraus. Diese setzte sich aus Vertretungen der Bereiche ESG, QEHS (Qualitäts-, Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsabteilung), Compliance, Human Resources, Produktion, Produktentwicklung, Projektmanagement, Lieferkettenmanagement, Finanzen und Verkauf zusammen. Der gesamte Prozess wurde zudem durch ein externes Beratungsteam begleitet, das die interne Expertengruppe beim Verständnis der ESRS-Anforderungen, bei der Umsetzung der Prozesse sowie bei der Erfüllung der Dokumentationspflichten unterstützte.

Die Ermittlung der wesentlichen Themen erfolgte als mehrstufiges Verfahren mit einer klaren Abfolge von Schritten: Zunächst wurden auf Basis der ESRS sowie weiterer anerkannter Rahmenwerke die relevanten Nachhaltigkeitsaspekte beschrieben, konsolidiert und um unternehmensspezifische Themen ergänzt. Darauf aufbauend wurde der interne und externe Kontext analysiert. In einem moderierten Workshop wurden anschliessend Fokusthemen für die vertiefte Betrachtung festgelegt und für diese die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen entlang der Wertschöpfungskette analysiert. Die Perspektive externer Interessengruppen wurde über interne Schnittstellen zu relevanten Stakeholdergruppen strukturiert erhoben und in die Bewertung einbezogen. Abschliessend wurden die Ergebnisse konsolidiert, Szenarien zur Wesentlichkeitsbestimmung verglichen, das finale Set wesentlicher Themen festgelegt und mit der Geschäftsführung sowie dem Verwaltungsrat abgestimmt und verabschiedet.

Die Bewertung erfolgte entlang definierter Kriterien gemäss den Anforderungen der ESRS und in Abstimmung mit den bestehenden Prozessen des unternehmensweiten Risikomanagementsystems. Als Bewertungsgrundlagen dienten sowohl Erkenntnisse aus früheren Risikobewertungen als auch aktuelle interne Daten (Verbrauchsdaten, Vorfalldaten) und externe

Quellen (Branchendatenbanken, Studien). Standortbezogene Faktoren wurden, sofern möglich, berücksichtigt. Alle getroffenen Annahmen (Geschäftsentwicklung, Kostenfaktoren) wurden dokumentiert, um ein objektives Verständnis innerhalb der Expertengruppe zu gewährleisten. Basierend auf dem Ergebnis der Wesentlichkeitsanalyse weisen folgende Themen für Stadler die höchste Relevanz aus:

**E**

- E1:** Klimaschutz
- E1:** Klimaanpassungen\*
- E1:** Energie
- E2:** Luftverschmutzung
- E5:** Ressourcenzuflüsse, einschliesslich Ressourcennutzung
- E5:** Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen
- E5:** Abfälle

**S**

- S1:** Arbeitsbedingungen
- S1:** Gesundheit und Sicherheit
- S1:** Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle
- S1:** Schulung und Kompetenzentwicklung

**G**

- G1:** Unternehmenskultur
- G1:** Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschliesslich Zahlungspraktiken
- G1:** Korruption und Bestechung\*
- Spezifisch:** Qualität, Produktsicherheit und Kundenschutz

*\* In der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als nicht wesentlich eingestuft, jedoch berichtet gemäss OR*

### Integration in das Risikomanagement und künftige Aktualisierung

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden in das bestehende Risikomanagementsystem integriert. Nachhaltigkeitsrisiken werden systematisch mit anderen Risikoarten abgeglichen und gesteuert. Zudem wurde die Nachhaltigkeitsstrategie des Unternehmens auf Basis der neuen Erkenntnisse einem Review-Prozess unterzogen und – wo erforderlich – weiterentwickelt (vgl. Kapitel «Integrierte Nachhaltigkeitsstrategie»).

Künftig sind eine jährliche Überprüfung und Aktualisierung der wesentlichen Themen vorgesehen, insbesondere bei wesentlichen Veränderungen im internen oder externen Kontext des Unternehmens.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick

Thema	IRO	C / R / I	Bereich	Lokalisierung	Zeithorizont
<b>E1: Anpassung an den Klimawandel<sup>1</sup></b>	Physische Klimarisiken	R	Operative Risiken	●●●	— — —
	Zunehmende Klimaanforderungen und Regulierungen fördern den Bahnverkehr	C	Marktchancen	●●●	— —
<b>E1: Energie</b>	Umweltschutz durch nachhaltiges Energiemanagement	I <sup>(+)</sup>	Umwelt	●●●	—
	Unsicherheiten in der Energieversorgung	R	Marktpreisrisiken	●●●	—
	Kostenvorteile durch Einsatz erneuerbarer Energien	C	Kosteneffizienz	●●●	— —
<b>E1: Klimaschutz</b>	THG-Emissionen Scope 1, 2 und 3	I <sup>(+)</sup>	Umwelt	●●●	— — —
	Bereitstellung emissionsarmer Transporttechnologien	I <sup>(+)</sup>	Gesellschaft, Umwelt	●●●	— — —
<b>E2: Luftverschmutzung</b>	Ausstoss von VOC-Emissionen im Rahmen der Produktionsprozesse	I <sup>(+)</sup>	Umwelt	●●●	—
<b>E5: Abfälle</b>	Abfallvermeidung und Recycling	I <sup>(+)</sup>	Umwelt	●●●	— —
	Effiziente Abfallbewirtschaftung	C	Kosteneffizienz	●●●	—
<b>E5: Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen</b>	Reduzierte Umweltbelastung durch nachhaltige Produktgestaltung	I <sup>(+)</sup>	Umwelt	●●●	— — —
	Langlebige und kreislauffähige Produkte und Dienstleistungen	C	Marktchancen	●●●	— — —
<b>E5: Ressourcenzuflüsse, einschliesslich Ressourcennutzung</b>	Abbau und Verarbeitung von Rohstoffen	I <sup>(+)</sup>	Umwelt	●●●	— — —
	Einsatz von Sekundärmaterialien	I <sup>(+)</sup>	Umwelt	●●●	— —
	Ressourcenknappheit in der Wertschöpfungskette	R	Marktpreisrisiken, Operative Risiken	●●●	— —
<b>S1: Arbeitsbedingungen</b>	Lohndruck infolge von Fachkräftemangel und globalem Wettbewerb	R	Marktpreisrisiken	●●●	—
	Stärkung der Arbeitgebermarke	C	Wettbewerbsfähigkeit	●●●	— —
	Ungewollte Fluktuation	R	Operative Risiken	●●●	—
	Sichere und faire Arbeitsplätze	I <sup>(+)</sup>	Gesellschaft	●●●	— —
<b>S1: Schulung und Kompetenzentwicklung</b>	Qualifizierungsdruck verschärft Fachkräftemangel	R	Managementrisiken	●●●	— —
	Innovationen durch hochqualifizierte Beschäftigte	C	Marktchancen	●●●	— — —
	Wettbewerbsfähigkeit durch internes Know-how und Ausbildungsangebote	C	Wettbewerbsfähigkeit	●●●	— —
<b>S1: Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle</b>	Arbeitgeberattraktivität durch Inklusion	C	Wettbewerbsfähigkeit	●●●	— —
<b>S1: Gesundheit und Sicherheit</b>	Prävention von Krankheit und Unfall	C	Kosteneffizienz	●●●	—
<b>G1: Unternehmenskultur</b>	Unzeitgemässe Unternehmenskultur mindert Attraktivität	R	Reputationsrisiken	●●●	— —
	Korruption / Bestechung: Risiko von Sanktionen und Haftungsansprüchen	R	Regulatorische Risiken	●●●	—
	Korruption / Bestechung: Risiko eines Auftragsverlusts aufgrund von Compliance-Verstössen	R	Auftragsverlustrisiko	●●●	—
<b>G1: Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschliesslich Zahlungspraktiken</b>	Umsetzung von Nachhaltigkeitskriterien in der Beschaffung	I <sup>(+)</sup>	Gesellschaft, Umwelt	●●●	— —
	Innovationen in der Lieferkette durch Zusammenarbeit	C	Wettbewerbsfähigkeit	●●●	— —
	Abhängigkeiten in der Lieferkette	R	Managementrisiken	●●●	—
	Regulatorische Kosten	R	Regulatorische Kosten	●●●	—
<b>Qualität, Produktsicherheit und Kundenschutz</b>	Höchste Qualitätsstandards im öffentlichen Verkehr	I <sup>(+)</sup>	Gesellschaft	●●●	— — —
	Hohe Produktsicherheit und Qualität verbessern die Markenwahrnehmung	C	Wettbewerbsfähigkeit	●●●	— —

<sup>1</sup> nicht wesentlich, aber relevant für TCFD

C = Chancen / R = Risiken / I<sup>(+)</sup> = positive Auswirkungen / I<sup>(-)</sup> = negative Auswirkungen

●●● Vorgelagerte Bereiche   ●●● Eigene Betriebe   ●●● Nachgelagerte Bereiche  
 — Kurzfristig   — — Mittelfristig   — — — Langfristig

# UMWELTINFORMATIONEN

## Klimawandel

Stadler verankert den Klimaschutz als zentralen Bestandteil seiner Nachhaltigkeitsstrategie. Im Rahmen des Handlungsfelds Net Zero Mobility richtet das Unternehmen Standorte, Produkte und Wertschöpfungsketten auf einen wissenschaftsbasierten Dekarbonisierungspfad nach den Kriterien der Science Based Targets Initiative (SBTi) aus, unterstützt durch einen entsprechenden Übergangsplan für den Klimaschutz. Als Technologie- und Marktführer im Bereich alternativer Antriebe leistet Stadler einen wesentlichen Beitrag zur Emissionsreduktion im Schienenverkehr. Gleichzeitig analysiert das Unternehmen klimabezogene Risiken entlang der Wertschöpfungskette systematisch im Rahmen der TCFD-Berichterstattung und stärkt dadurch seine Klimaresilienz. Über die EU-Taxonomie weist Stadler zudem den Beitrag seiner Aktivitäten zu europäischen Klima- und Umweltzielen nach. Insgesamt positioniert sich Stadler damit als treibende Kraft einer klimafreundlichen Mobilität und schafft Voraussetzungen, um die Dekarbonisierung der Branche entscheidend voranzutreiben.

### IRO-Tabelle

Thema	IRO	C / R / I	Beschreibung	Management
E1: Anpassung an den Klimawandel <sup>1</sup>	Physische Klimarisiken	R	Produktionsverzögerungen oder -ausfälle sowie eingeschränkte Lieferungen aufgrund akuter oder chronischer Klimarisiken (z. B. Hitze in Produktionshallen, Wasserknappheit, Extremwetterereignisse)	Spezifische Risiko- und Resilienzanalyse (TCFD)
	Zunehmende Klimaanforderungen und Regulierungen fördern den Bahnverkehr	C	Nationale Vorschriften und hohe Kohlenstoffpreise für spezielle Mobilitätslösungen werden zunehmen und machen den Zug zum bevorzugten Verkehrsmittel für Inlandsreisen.	Bereitstellung von Innovationen und nachhaltigen Mobilitätslösungen für die Bahnbetreiber (Hydrogen, Batterie etc.)
E1: Energie	Umweltschutz durch nachhaltiges Energiemanagement	I <sup>(*)</sup>	Schutz der Umwelt durch effizienteren Energieeinsatz und den Ausbau erneuerbarer Energien auf eigener Infrastruktur	
	Unsicherheiten in der Energieversorgung	R	Volatilität der Energiepreise und Unsicherheiten bei der Energieversorgung	Investitionen in Solaranlagen, Wärmepumpen und Energieeffizienzmassnahmen an allen Standorten; Energieeffizienzanalysen durch externe Partner
	Kostenvorteile durch Einsatz erneuerbarer Energien	C	Geringeres Marktpreisrisiko und langfristige Kostenvorteile in Betriebsprozessen durch Einsatz erneuerbarer Energien, Eigenenergieerzeugung und Power Purchase Agreement	
E1: Klimaschutz	THG-Emissionen Scope 1, 2 und 3	I <sup>(*)</sup>	THG-Emissionen in der vorgelagerten Lieferkette, im eigenen Betrieb sowie während der Produktnutzung	Reduktionsstrategie gemäss SBTi
	Bereitstellung emissionsarmer Transporttechnologien	I <sup>(*)</sup>	Unterstützung der Klimaziele von Volkswirtschaften weltweit durch die Bereitstellung, die Förderung und den Einsatz von Innovationen und Technologien zur Emissionsminderung in den eigenen Produkten	Weiterentwicklung und Herstellung von emissionsarmen Transporttechnologien (z. B. Stadler RS Zero oder FLIRT H <sub>2</sub> )

<sup>1</sup> nicht wesentlich, aber relevant für TCFD

### Übergangsplan für den Klimaschutz

Stadler verfolgt ambitionierte Klimaschutzziele (vgl. Abschnitt «Ziele»). Der Übergangsplan orientiert sich an den wissenschaftsbasierten Zielvorgaben der Science Based Targets initiative (SBTi) und richtet die Klimastrategie von Stadler auf die Ziele des Pariser Abkommens aus. Der Übergangsplan bezieht sowohl die betrieblichen Emissionen als auch die wesentlichen Emissionsquellen entlang der Wertschöpfungskette ein. Der Übergangsplan identifiziert verschiedene Dekarbonisierungshebel zur Erreichung der Klimaziele. Die identifizierten Dekarbonisierungshebel werden durch bereits umgesetzte sowie künftig geplante Massnahmen operationalisiert, die im Abschnitt «Massnahmen» genauer erläutert werden. Zukünftig

wird eine noch stärkere Verzahnung des Übergangsplans mit der Gesamtstrategie von Stadler angestrebt. Dies sieht auch eine Genehmigung durch den Verwaltungsrat vor.

#### Dekarbonisierung von Scope 1 und Scope 2

Grosse Dekarbonisierungshebel in Scope 1 und 2 zeigen sich beim Umstieg auf Grünstrom (11 Prozent Reduktion gegenüber dem Emissionsinventar 2022), bei der Eigenproduktion von PV-Strom (7 Prozent), bei der Elektrifizierung der Dienstfahrzeuge (4 Prozent) und beim Brennstoffersatz für Heizzwecke (3 Prozent). Auch verschiedene Effizienzmassnahmen im Bereich Strom und Wärme (2.5 Prozent) tragen zur Reduktion

der Treibhausgasemissionen bei. Einen zusätzlichen grossen Hebel sieht Stadler in der fortschreitenden Dekarbonisierung des Energiemixes, den Stadler von seinen Energielieferanten bezieht (16 Prozent). Dabei basiert die Dekarbonisierung auf der projizierten CO<sub>2</sub>-Intensität der eingekauften Energie. Diese Annahme orientiert sich an der historischen Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Intensität des Strommixes.

Die kumulierte Wirkung der Dekarbonisierungshebel in Scope 1 und 2 (Zeitraum 2026–2030) beträgt circa 17 500 t CO<sub>2</sub>e, was einer Dekarbonisierung von 44.5 Prozent entspricht. Hinzu kommt die bisher realisierte CO<sub>2</sub>-Einsparung von ca. 3900 t CO<sub>2</sub>e (= 10 Prozent Wirkungsanteil) gegenüber dem Referenzjahr 2022. Damit liegt die prognostizierte CO<sub>2</sub>-Reduktion ungefähr 1000 t CO<sub>2</sub> (= 4 Prozent) höher als die Soll-Einsparung, die für die Erreichung des Scope-1- und Scope-2-Halbierungsziels nötig wäre. Dieser Puffer dient dazu, ausbleibende CO<sub>2</sub>-Einsparungen infolge nicht umgesetzter Massnahmen oder wachstumsbedingte Emissionen zu kompensieren. Bei unerwarteten Mehremissionen werden zusätzliche Massnahmen umgesetzt, um nach wie vor auf Zielkurs zu bleiben und die Zielerreichung nicht zu gefährden. Stadler arbeitet fortlaufend an der Erweiterung des Übergangsplans und wird bis 2030 weitere Dekarbonisierungsmöglichkeiten identifizieren und nutzen.

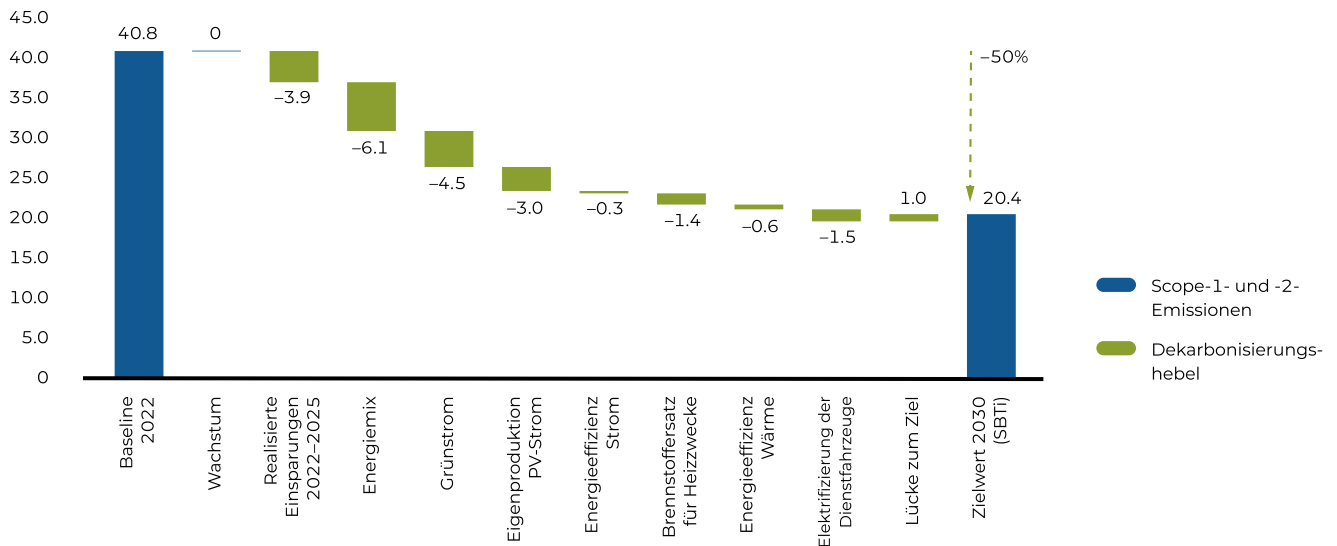
Der zugehörige konzernweite Investitionsaufwand beläuft sich auf 22.3 Millionen Franken. Die jährlichen Betriebskosten, die durch den Betrieb und die Aufrechterhaltung der umgesetzten Dekarbonisierungsmassnahmen entstehen, betragen ca. 400 000 Franken.

Gebundene Treibhausgasemissionen können die Zielerreichung in Scope 1 und 2 beeinträchtigen, da sie durch lange Investitions- und Nutzungszyklen von Anlagen und Produkten über mehrere Jahre bzw. Jahrzehnte vorgeprägt sind. Bei Stadler entstehen potenziell gebundene Emissionen einerseits aus stationären Anlagen zum Heizen (z. B. Erdgasheizung einzelner Standorte) sowie aus Dienstfahrzeugen, die noch mit fossilen Treibstoffen betrieben werden. Das Lebensende dieser Kapitalgüter ist teilweise erst nach 2030 erreicht, und wegen ihrer hohen Investitionskosten sollten sie aus betriebswirtschaftlichen Gründen bis zum Lebensende genutzt werden können, was aber die Geschwindigkeit der Scope-1- und Scope-2-Dekarbonisierung begrenzt. Entsprechend müssen die fehlenden CO<sub>2</sub>-Einsparungen dieser Emissionsquellen anderweitig kompensiert werden, indem bereits heute Investitionen in klimafreundlichere Lösungen getätigt werden.

Die wesentlichen Hebel und ihre Wirkung auf die angestrebte Emissionsreduktion bis 2030 sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

**Übergangsplan: Scope 1 und 2**

Scope-1- und Scope-2-Dekarbonisierung (1000 t CO<sub>2</sub>e)



### *Dekarbonisierung von Scope 3*

Das grösste Scope-3-Einsparpotenzial sieht Stadler in der Dekarbonisierung der verkauften Transportmittel in Kategorie 3.11. Zum einen spielt dabei die Dekarbonisierung des Energiemixes in den Einsatzländern der Transportmittel eine zentrale Rolle. Der projizierte Anstieg von erneuerbaren Energien führt dabei zu einer Reduktion der betriebsbedingten Emissionen. Über fünf Jahre entspricht dies einer kumulierten Reduktion von rund 20 Prozent in der zugrunde liegenden Kategorie. Daraus resultiert insgesamt eine Scope-3-Reduktion von etwa 10 Prozent, was einer absoluten Minderung von rund 540 000 t CO<sub>2</sub>e entspricht. Ein weiterer zentraler Dekarbonisierungshebel in Kategorie 3.11 betrifft den nachfragebedingt steigenden Absatz von emissionsarmen Produkten. Dazu zählen innovative Antriebstechnologien, die CO<sub>2</sub>-intensive Schienenfahrzeuge mit Dieselantrieb ersetzen können und so eine schrittweise Dekarbonisierung des Schienenbetriebs unterstützen. Es wird angenommen, dass bis 2030 50 Prozent der diesel- und diesel-elektrisch betriebenen Fahrzeuge durch CO<sub>2</sub>-ärmere Antriebsarten ersetzt werden können. Dies hätte auch eine Halbierung des Dieselverbrauchs zur Folge, was mit einer erheblichen Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen einhergeht, denn die Substitution von Diesel mit Strom bewirkt nach unserer Berechnung im Durchschnitt eine Halbierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Eine 50-prozentige Reduktion des Dieselverbrauchs mit Bezug zum Basisjahr 2024 würde zu einer absoluten Minderung von etwa 420 000 t CO<sub>2</sub>e führen und entspräche damit einer Scope-3-Reduktionswirkung von 8 Prozent.

Trotz eines klaren Trends der Kunden hin zu Produkten mit einer niedrigen Treibhausgasintensität wurden im Geschäftsjahr 2025 deutlich mehr treibhausgasintensivere Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert als im Vorjahr. Dies führte zu einem markanten Anstieg der Scope-3-Emissionen und vergrösserte die Ziellücke im Hinblick auf das Scope-3-Reduktionsziel. Aktuelle Prognosen zu den Auslieferungen deuten darauf hin, dass die Emissionen aus diesel- und dieselekttrisch betriebenen Fahrzeugen in den kommenden Jahren wieder zurückgehen werden. Entsprechend sollten die getätigten Mehremissionen gegenüber dem Basisjahr 2024 wieder zurückgehen, und die Ziellücke sollte sich verkleinern. Trotzdem hat Stadler erkannt, dass eine Identifikation und Aktivierung von zusätzlichen Dekarbonisierungshebeln nötig sein wird. Stadler wird deshalb zusätzliche Massnahmen prüfen, die zu einer Reduktion der Scope-3-Emissionen führen werden. Eine Idee ist beispielsweise, vermehrt Biodiesel für den Betrieb der dieselbetriebenen Fahrzeuge zu verwenden. Ob sich dies in der Praxis umsetzen lässt, muss genauer geprüft werden.

In der vorgelagerten Lieferkette erkennt Stadler das grösste Reduktionspotenzial bei der weiteren Stärkung der Kreislaufwirtschaft, speziell in der Erhöhung des sekundären Anteils von Aluminium. Eine Erhöhung von 42 auf 50 Prozent – getreu den Zielen unseres Haupt-Aluminiumlieferanten – würde die Kategorie-3.1-Emissionen um ca. 6 Prozent oder absolut 66 000 t CO<sub>2</sub>e reduzieren. Ein ähnlich hohes Reduktionspotenzial erwartet Stadler infolge der Lieferantendekarbonisierung. Lieferanten verfolgen mehrheitlich ambitionierte Klimastrategien mit einem Netto-Null-Ziel bis 2050 oder früher. Beide Dekarbonisierungshebel in Scope 3.1 machen zusammen geschätzt ca. 120 000 t CO<sub>2</sub> oder 2 Prozent der totalen Scope-3-Emissionen aus.

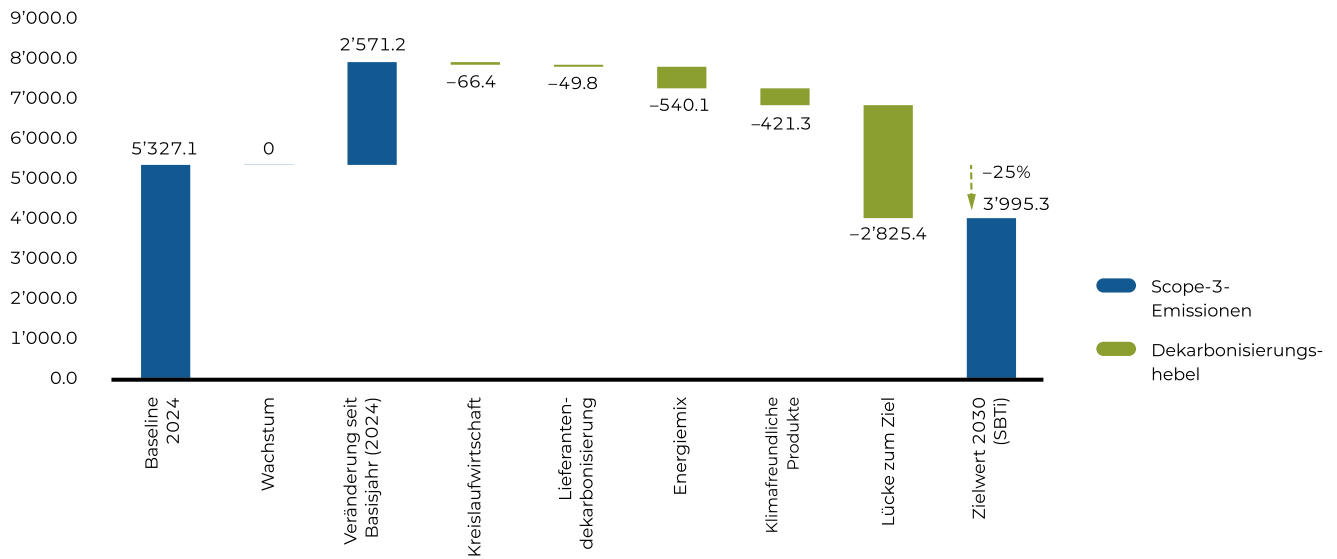
Die bislang bestimmten Dekarbonisierungshebel ergeben eine kumulierte Scope-3-Einsparung von ca. 1 100 000 t CO<sub>2</sub>e. Dies entspricht einer geplanten Reduktion von 20 Prozent im Jahr 2030 gegenüber dem Referenzjahr 2024. Zur Erreichung des Reduktionsziels von 25 Prozent muss noch eine zusätzliche Emissionsreduktion von 5 Prozent erreicht werden. Stadler sieht vor, diese Ziellücke mit Lieferantenvereinbarungen zu schliessen. Zudem muss der Emissionsüberschuss im Jahr 2025 gegenüber dem Jahr 2024 kompensiert werden. Wie oben aufgezeigt, fluktuieren die Emissionen in der nachgelagerten Lieferkette auftragsbedingt von Jahr zu Jahr stark. Für die nachgelagerten Emissionen ist eine belastbare Mehrjahresprognose derzeit nur eingeschränkt darstellbar, da die zugrunde liegenden Annahmen noch einer erhöhten Volatilität unterliegen. Stadler wird zusätzliche Dekarbonisierungsmassnahmen prüfen, die bei Bedarf in einem adäquaten Umfang umgesetzt werden können, um die nötige CO<sub>2</sub>-Reduktionswirkung in der nachgelagerten Lieferkette zu erzielen. Auch Massnahmen in anderen Scope-3-Kategorien werden weiter analysiert.

Gebundene Treibhausgasemissionen können auch die Zielerreichung in Scope 3 beeinträchtigen. Diese entstehen durch verkaufte Produkte, insbesondere aus diesel- und dieselekttrisch betriebenen Fahrzeugen, die aufgrund ihrer langen Lebensdauer Emissionen in Kategorie 3.11 über viele Jahre binden. Ein hoher Anteil solcher Auslieferungen kann die Erreichung der Scope-3-Zwischenziele bis 2030 gefährden und das Übergangsrisiko erhöhen, etwa bei einer sich verändernden Kundenpräferenz hin zu dieselbasierten Lösungen. Gleichzeitig stärkt Stadler seine Marktposition als Anbieter besonders klimafreundlicher Schienenfahrzeuge durch die Bereitstellung innovativer Antriebslösungen.

Die identifizierten Reduktionspotenziale für Scope 3 sind in der folgenden Abbildung zusammengefasst.

### Übergangsplan: Scope 3

Scope-3-Dekarbonisierung (1000 t CO<sub>2</sub>e)



### Ziele

Quantitative Ziele	Wert im Basisjahr	Aktueller Wert	Zielwert	Zieljahr
Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am gesamten Energieverbrauch	2022: 24.8%	<b>33.4%</b>	50.0%	2030
Reduktion der Scope-1- und Scope-2-Emissionen (kurzfristiges Ziel)	2022: 40'817 t CO <sub>2</sub> e	<b>36'892 t CO<sub>2</sub></b> <b>(-9.6%)</b>	20'408 t CO <sub>2</sub> <b>(-50%)</b>	2030
Reduktion der Scope-1- und Scope-2-Emissionen (Net-Zero-Ziel)	2022: 40'817 t CO <sub>2</sub> e	<b>36'892 t CO<sub>2</sub></b> <b>(-9.6%)</b>	0 t CO <sub>2</sub> <b>(-100%)</b>	2050
Reduktion der Scope-3-Emissionen (kurzfristiges Ziel)	2024: 5'327'112 t CO <sub>2</sub> e	<b>7'898'266 t CO<sub>2</sub></b> <b>(+48.3%)</b>	3'995'332 t CO <sub>2</sub> <b>(-25%)</b>	2030
Reduktion der Scope-3-Emissionen (Net-Zero-Ziel)	2024: 5'327'112 t CO <sub>2</sub> e	<b>7'898'266 t CO<sub>2</sub></b> <b>(+48.3%)</b>	0 t CO <sub>2</sub> <b>(-100%)</b>	2050

Qualitative Ziele	Zieljahr
Interne Richtlinie zur CO <sub>2</sub> -Reduktion und Energienutzung	2026
Erarbeitung eines Dekarbonisierungsfahrplans für Scope-3-Emissionen	2026

Stadler hat im Januar 2026 seine wissenschaftsbasierten Klimaziele zur Validierung bei der Science Based Targets initiative (SBTi) eingereicht, nachdem das Unternehmen 2024 den Commitment Letter unterzeichnet hatte. Die kurzfristigen Ziele umfassen eine Reduktion der Scope-1- und Scope-2-Emissionen um 50 Prozent bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2022 sowie eine Reduktion der Scope-3-Emissionen um 25 Prozent bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2024.

Die Zielsetzung orientiert sich an den Anforderungen der SBTi und steht damit im Einklang mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens. Das Reduktionsziel für die kombinierten Scope-1- und Scope-2-Emissionen folgt einem 1.5-°C-kompatiblen Reduktionspfad. Das Scope-3-Ziel entspricht einem Ambitionsniveau von «well below 2 °C». Für die Zielpfade wurde die Absolute-Contraction-Methodik angewendet, die eine lineare Reduktion der Emissionen über den Zielhorizont hinweg vorsieht.

Zusätzlich strebt Stadler ein Net-Zero-Ziel bis 2050 an, gemäss den Kriterien des Corporate Net-Zero Standard der SBTi. Die Bestätigung der Ziele durch die SBTi wird im Laufe des Jahres 2026 erwartet.

Die THG-Emissionsreduktionsziele von Stadler sind Bruttoziele, d. h. sie beziehen sich auf die Reduktion der berichteten Emissionen ohne Anrechnung von Kompensationen oder CO<sub>2</sub>-Gutschriften. Der Umfang je Scope entspricht den Grenzen des Treibhausgasinventars gemäss GHG Protocol (siehe Abschnitt THG-Emissionen). Für Scope 1 und Scope 2 umfasst das Ziel alle in der Konsolidierungsgrenze enthaltenen Standorte und Emissionsquellen. Für Scope 3 umfasst das Ziel die im Inventar erfassten zehn Scope-3-Kategorien.

Um die Kohärenz der Ziele mit den Begrenzungen des Treibhausgasinventars dauerhaft sicherzustellen, werden bei strukturellen Änderungen oder wesentlichen methodischen Anpassungen die Basisjahremissionen und Zielpfade gemäss den

Rebaselining-Regeln des GHG Protocol und den SBTi-Vorgaben überprüft und, falls erforderlich, angepasst.

Die Basisjahre wurden so festgelegt, dass sie die abgedeckten Tätigkeiten in einem typischen Betriebsjahr abbilden. Eine formale Normalisierung um externe Einflussfaktoren wie Temperaturanomalien wird nicht vorgenommen. Stadler prüft jedoch jährlich, ob aussergewöhnliche externe Bedingungen den Energieverbrauch und die damit verbundenen Emissionen im Berichtsjahr wesentlich beeinflusst haben, und erläutert solche Effekte qualitativ im Rahmen der Ursachenanalyse der Emissionsentwicklung. Dadurch wird sichergestellt, dass Veränderungen der Emissionen primär auf Massnahmen und strukturelle Entwicklungen zurückzuführen sind.

**Richtlinien**

Stadler orientiert sich bei seinem Umweltmanagement an der Schweizer, der europäischen und der internationalen Energie- und Klimapolitik wie dem Pariser Klimaabkommen. Klimaschutz ist als Teil des gruppenweiten Umweltmanagements verankert und in den relevanten Richtlinien, Prozessen und Vorgaben abgebildet. Seit 2012 betreibt Stadler ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem, das die Energiedatenerhebung und -analyse systematisiert hat. Dieses ist ein wesentlicher Bestandteil des integrierten Managementsystems für Qualität, Umwelt, Gesundheit und Arbeitssicherheit. Alle grösseren Standorte sind nach ISO 14001 zertifiziert (Zertifizierungsmatrix, S. 51). Die Verantwortung für klimarelevante Themen liegt beim Global Head of Sustainability; strategische Vorgaben werden durch das Management verabschiedet und jährlich überprüft.

Alle grösseren Standorte haben darüber hinaus eine Qualitäts-, Umwelt- und Sicherheitspolitik eingeführt. Diese basiert auf der Unternehmensstrategie, den Bedürfnissen der Stakeholder sowie den gesetzlichen Anforderungen. Sie deckt den betrieblichen Umweltschutz und die Umweltleistung der Produkte und Dienstleistungen ab. Die Richtlinie fordert die Entwicklung und die Anwendung effizienter Technologien und wiederverwendbarer Materialien und zielt darauf ab, den Energieverbrauch an den Standorten und in den Produkten zu reduzieren sowie die Energieeffizienz zu steigern. Die Vereinbarung richtet sich an die massgeblichen Interessengruppen, darunter Mitarbeitende sowie Lieferanten. Standorte tauschen sich über Prozesse und zur Harmonisierung von Richtlinien aus.

Seit 2023 verfügt Stadler zudem über das gruppenweite interne OECD-Vorgabedokument «Einhaltung von Umweltstandards». Dieses enthält ein Kapitel zur Klimapolitik und formuliert das Ziel, bis 2050 klimaneutral produzieren zu können. Das Management übernimmt eine führende Rolle bei der Kommunikation dieser Prinzipien. Ausserdem verpflichtet der Stadler-Verhaltenskodex für Geschäftspartner die Geschäftspartner, alle jeweils geltenden Umweltgesetze, -konventionen und -vorschriften einzuhalten, und fordert Verantwortung gegenüber der Umwelt, Minimierung von Umweltverschmutzung und kontinuierliche Verbesserungen im Hinblick auf den Umweltschutz.

Im Rahmen der Klimastrategie hat Stadler seine wissenschaftsbasierten Klimaziele zur Validierung bei der SBTi eingereicht. Parallel dazu baut Stadler die Berichterstattung zu klimabezogenen finanziellen Risiken und Chancen nach den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) weiter aus, um die finanziellen Auswirkungen des Klimawandels sowie des Übergangs zu einer CO<sub>2</sub>-armen Wirtschaft systematisch zu bewerten und transparent offenzulegen.

*Treibhausgasentnahmen und Emissionsgutschriften*

Stadler hat im Berichtsjahr keine Projekte zur Entnahme und Speicherung von Treibhausgasen in der eigenen Tätigkeit sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette umgesetzt. Ebenso wurden keine Zertifikate zur Reduktion oder Entnahme von Treibhausgasemissionen ausserhalb der eigenen Wertschöpfungskette finanziert oder deren Erwerb für künftige Berichtsjahre geplant.

*Internes CO<sub>2</sub>-Bepreisungssystem*

Stadler setzt aktuell kein internes CO<sub>2</sub>-Bepreisungssystem ein.

**Massnahmen**

Stadler setzt zur Umsetzung seiner Klimastrategie ein strukturiertes Massnahmenprogramm um, das sowohl die betrieblichen Emissionen in Scope 1 und Scope 2 als auch die wesentlichen Emissionsquellen in Scope 3 adressiert. Die Massnahmen dienen der Umsetzung des Übergangsplans für den Klimaschutz und leisten einen zentralen Beitrag zur Erreichung der wissenschaftsbasierten Klimaziele nach den Vorgaben der SBTi.

Die im Berichtsjahr erreichten CO<sub>2</sub>-Einsparungen infolge umgesetzter Massnahmen sind in untenstehender Tabelle angegeben. Die Kategorisierung ist angelehnt an die diskutierten Dekarbonisierungshebel im Abschnitt «Übergangsplan für den Klimaschutz». Neben der CO<sub>2</sub>-Reduktion sind auch die finanziellen Aufwendungen im Berichtsjahr (Investitionskosten und Betriebskosten) angegeben.

Massnahmenkategorie	CO <sub>2</sub> -Reduktion (t CO <sub>2</sub> e)	CapEx und OpEx (CHF)
Beschaffung von Grünstrom	6'950	10'000
Installation von PV-Anlagen	2'100	7'000'000
Energieeffizienz Strom	500	170'000
Brennstoffersatz für Heizzwecke	280	2'000'000
Elektrifizierung von Dienst- und Logistikfahrzeugen	60	7'000
Energieeffizienz Wärme	110	0
Total	10'000	9'200'000

Die Fähigkeit von Stadler zur Umsetzung der ergriffenen und geplanten Massnahmen ist in Umfang und Zeitplan von der Verfügbarkeit und zielgerichteten Zuweisung finanzieller Mittel abhängig. Wesentliche Massnahmen, insbesondere klimabezogene Investitionen, setzen einen kontinuierlichen Zugang zu Finanzmitteln zu wettbewerbsfähigen Kapitalkosten sowie eine ausreichende Innenfinanzierungskraft voraus.

Eine eingeschränkte Finanzierungsverfügbarkeit, steigende Kapitalkosten oder veränderte Prioritäten in der Mittelallokation können dazu führen, dass Massnahmen reduziert, zeitlich gestreckt oder in der Reihenfolge angepasst werden. Stadler

steuert diese Abhängigkeit über eine rollierende Liquiditäts- und Investitionsplanung und priorisiert Investitionsentscheidungen anhand definierter Kriterien sowie, falls erforderlich, über mehrjährige Investitionsprogramme.

Eine vollständige und aktuelle Zuordnung wesentlicher CapEx- und OpEx-Beträge zu einzelnen Nachhaltigkeitsmassnahmen erfolgt überwiegend über bestehende Kostenstellen und Projektstrukturen. Diese ist nicht in allen Fällen so ausgestaltet, dass eine eindeutige Überleitung zu den relevanten Posten im Abschluss, zu den Taxonomie-KPIs und zum CapEx-Plan auf Massnahmenebene möglich ist. Stadler arbeitet an der Weiterentwicklung des internen Controllings um dies zukünftig zu verbessern.

### **Massnahmen zur Reduktion von Scope 1 und Scope 2**

Zur Reduktion der betrieblichen Emissionen setzt Stadler im eigenen Wirkungsbereich auf mehrere priorisierte Massnahmenfelder, die sich aus den im Übergangsplan definierten Dekarbonisierungshebeln für Scope 1 und Scope 2 ableiten. Massnahmen werden mit ihrer CO<sub>2</sub>-Reduktionswirkung und einem Umsetzungsdatum in einem Massnahmenplan konkretisiert. Ein solcher Umsetzungsplan ermöglicht es Stadler, künftige Emissionen zu prognostizieren und frühzeitig Ziellücken zu erkennen, um bei Bedarf rechtzeitig mit Zusatzmassnahmen Gegensteuer zu geben. Stadler verfügt damit über ein wirksames Zielmonitoring, das die Erreichung der gesetzten Klimaziele sicherstellen soll. Analog der Scope-1- und Scope-2-Massnahmenliste soll auch für Scope 3 im aktuellen Jahr eine Massnahmenliste erstellt werden.

Die Zielwerte im Umsetzungsplan sind fix und entsprechen dem SBTi-Absenkepfad für die Stadler-Gruppe. Dieser ist kompatibel mit dem 1.5-°C-Ziel des Pariser Klimaabkommens. Entsprechend ist das berücksichtigte Erwärmungsszenario für den Scope 1 & 2 Reduktionsplan nicht identisch, aber vergleichbar mit dem SSP1-2.6 Klimaszenario, welches für die Quantifizierung der Klimarisiken berücksichtigt wurde.

#### *Umstieg auf Grünstrom*

Die indirekten Emissionen aus eingekauftem Strom werden durch den schrittweisen Umstieg auf zertifizierten Grünstrom reduziert. Im Berichtsjahr wurden mehrere Standorte – darunter der Produktionsstandort Valencia – neu mit nahezu 100 Prozent Grünstrom durch Grünstromzertifikate versorgt. Insgesamt wurden rund 20 000 MWh Grünstrom bezogen, was zum Ersatz von derselben Menge an CO<sub>2</sub>-intensivem Strom führte. Mit dem zunehmenden Anteil erneuerbarer Energien senkt Stadler den CO<sub>2</sub>-Fussabdruck der eigenen Standorte und stärkt zugleich die Planungssicherheit hinsichtlich der zukünftigen Emissionsentwicklung.

#### *Eigenproduktion PV-Strom*

Stadler baut die Eigenproduktion von Solarstrom kontinuierlich aus, um die standortbezogenen Emissionen in Scope 1 und Scope 2 weiter zu senken und die Versorgung mit erneuerbarer Energie langfristig abzusichern. Im Berichtsjahr wurde die Photovoltaik-Kapazität an mehreren Standorten erweitert, unter anderem durch die Inbetriebnahme einer neuen Anlage an den Produktionsstandorten Szolnok und Salt Lake City. Die kumulierte Produktionskapazität der neu installierten Anlagen

beträgt ca. 4000 bis 5000 MWh pro Jahr. In der Schweiz verfügen die Werke in Erlen, Bussnang und St. Margrethen zusammen über eine installierte PV-Leistung von rund 2800 kWp, die einen wachsenden Anteil des lokalen Energiebedarfs deckt. Durch den steigenden Anteil selbst erzeugter erneuerbarer Energie reduziert Stadler die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern und stärkt zugleich die Resilienz gegenüber Preisschwankungen im Energiemarkt.

#### *Energieeffizienz Strom*

Die Energieeffizienz im Bereich Strom wird durch technische und organisatorische Verbesserungen an mehreren Standorten gesteigert. Im Fokus stehen insbesondere die Optimierung von Produktions- und Lüftungsanlagen, die Modernisierung von Beleuchtungssystemen sowie die Reduktion strombedingter Verluste in betrieblichen Prozessen. Im Berichtsjahr wurde unter anderem am Standort Środa (Polen) die Beleuchtung in zentralen Produktionsbereichen auf energieeffiziente LED-Technik umgestellt, was zu einer spürbaren Senkung des Stromverbrauchs beiträgt. Darüber hinaus unterstützt die Energie-Agentur der Wirtschaft (EnAW) Stadler an verschiedenen Schweizer Standorten bei der Identifikation und Bewertung wirksamer Effizienzmassnahmen, die eine fundierte Entscheidungsgrundlage für deren Umsetzung bieten.

#### *Brennstoffersatz für Heizzwecke*

Stadler reduziert Emissionen im Wärmebereich durch den gezielten Ersatz fossiler Heizsysteme. Im Berichtsjahr wurden an mehreren Standorten gas- oder ölbetriebene Anlagen durch Wärmepumpen und andere emissionsarme Technologien ersetzt. Ein Beispiel ist die Installation einer neuen Wärmepumpe am Hauptsitz in Bussnang, die jährlich rund 280 Tonnen CO<sub>2</sub> einspart und damit einen spürbaren Beitrag zur Minderung der Scope-1-Emissionen leistet. Mit dem schrittweisen Ausbau klimafreundlicher Wärmeerzeugung verringert Stadler seine Abhängigkeit von fossilen Energieträgern und erhöht zugleich die Berechenbarkeit der zukünftigen Emissionsentwicklung.

#### *Energieeffizienz Wärme*

Um die Energieeffizienz im Wärmebereich zu verbessern setzt Stadler auf gezielte bauliche und technische Optimierungen an verschiedenen Standorten. Dazu gehören Massnahmen zur Reduktion von Wärmeverlusten, etwa durch verbesserte Gebäudehüllen, optimierte Hallentore oder die Modernisierung von wärmetechnischen Anlagen. Im Berichtsjahr wurde beispielsweise am Standort Berlin-Pankow eine umfassende Dachsanierung umgesetzt, die den Wärmeverlust deutlich reduziert und damit zu einer spürbaren Senkung des Energieverbrauchs beiträgt. Durch solche Effizienzsteigerungen verringert Stadler den Bedarf an fossilen Energieträgern und verbessert gleichzeitig die energetische Performance seiner Produktions- und Serviceinfrastruktur.

#### *Elektrifizierung der Dienstfahrzeuge*

Stadler reduziert Emissionen aus dem betrieblichen Verkehr, indem der Firmenfuhrpark schrittweise auf Elektro- und Hybridfahrzeuge umgestellt wird. Im Berichtsjahr wurde dieser Umstellungsprozess weiter ausgebaut; so bestehen am Standort Prag bereits rund 40 Prozent des Firmenfuhrparks aus elek-

trisch oder hybrid betriebenen Fahrzeugen. Ergänzend wurde die Ladeinfrastruktur an ausgewählten Standorten erweitert, um die Elektrifizierung des Fuhrparks langfristig abzusichern. Durch den steigenden Anteil elektrischer Fahrzeuge sinkt der Verbrauch fossiler Kraftstoffe, was zu einer direkten Reduktion der Scope-1-Emissionen führt.

#### *Energiemix (passive Reduktion)*

Stadler profitiert zusätzlich von der fortschreitenden Dekarbonisierung der nationalen Energiemixe, die in vielen Einsatzländern zu einer sinkenden CO<sub>2</sub>-Intensität des bezogenen Stroms führt. Diese entlastende Entwicklung unterstützt den geplanten Reduktionspfad in Scope 2 und wirkt ergänzend zu den aktiv umgesetzten Massnahmen an den eigenen Standorten.

#### *Weitere Massnahmen*

Ergänzend zu den priorisierten Massnahmenfeldern setzt Stadler weitere Initiativen zur Reduktion von Scope-1- und Scope-2-Emissionen um. Dazu gehören Optimierungen energieintensiver Produktionsprozesse, wie die gezielte Reduktion von Druckluftverlusten oder die Verbesserung technischer Abläufe, die den Energieverbrauch im Betrieb senken. Darüber hinaus werden an einzelnen Standorten fossilbetriebene Logistikfahrzeugen schrittweise durch elektrische Modelle ersetzt, was den Einsatz fossiler Kraftstoffe weiter reduziert. Zur Unterstützung der betrieblichen Dekarbonisierung führte Stadler im Berichtsjahr zudem Schulungen und Sensibilisierungsmassnahmen durch, um Mitarbeitende im effizienten Energieeinsatz und im umweltbewussten Verhalten zu stärken. Diese ergänzenden Massnahmen erhöhen die Wirksamkeit der übergeordneten Dekarbonisierungsstrategie und unterstützen die schrittweise Absenkung der betrieblichen Emissionen.

#### **Massnahmen zur Reduktion von Scope 3**

Die Reduktion der Scope-3-Emissionen erfordert Massnahmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Stadler fokussiert sich dabei auf die Massnahmenfelder mit dem höchsten Dekarbonisierungspotenzial, insbesondere in der Nutzungsphase der Fahrzeuge und der Materialbeschaffung.

#### *Kreislaufwirtschaft*

Massnahmen zur Kreislaufwirtschaft tragen bei Stadler nicht nur zur Reduktion von Ressourcenverbrauch bei, sondern leisten auch einen Beitrag zur Dekarbonisierung der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Ein zentraler Ansatzpunkt ist der erhöhte Einsatz von Sekundärmaterialien, insbesondere von Aluminium, dessen Herstellung im Vergleich zu Primäraluminium nur etwa ein Zehntel der CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht. Stadler arbeitet daran, den Anteil an Sekundäraluminium weiter zu steigern und die Materialeffizienz entlang der Lieferkette kontinuierlich zu verbessern. Darüber hinaus unterstützt die lange Lebensdauer der Fahrzeuge, die auf circa 30 Jahre ausgelegt ist, die Dekarbonisierung über den gesamten Produktlebenszyklus hinweg. Eine verlängerte Nutzungsphase führt dazu, dass seltener Neufahrzeuge produziert werden müssen, was den gesamtgesellschaftlichen Klimaschutz fördert. Ergänzend ermöglichen Lebenszyklusanalysen und Umweltproduktdeklarationen die Identifikation emissionsintensiver Materialien und fliessen gezielt in die Optimierung künftiger

Fahrzeuge ein. Weiterführende Informationen zu Ökodesign und zur Umsetzung der Kreislaufwirtschaft bei Stadler sind im Kapitel «Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft» beschrieben.

#### *Lieferantendekarbonisierung*

Stadler arbeitet daran, die Emissionen in der vorgelagerten Lieferkette systematisch zu reduzieren und die Dekarbonisierung zentraler Zulieferer aktiv zu unterstützen. Ein wichtiger Schritt ist dabei die Erhebung von Emissionsdaten und Klimazielen der wichtigsten Lieferanten, um die CO<sub>2</sub>-Relevanz einzelner Warengruppen besser zu verstehen und künftige Reduktionspotenziale gezielt zu erschliessen. Im Berichtsjahr wurden Lieferantenfragebögen eingesetzt, um Informationen zu Scope-1- bis Scope-3-Emissionen, Datenverfügbarkeit und bestehenden Klimastrategien zu erfassen. Diese Informationen bilden die Grundlage für zukünftige Lieferantenvereinbarungen, mit denen Stadler zusätzliche Emissionsreduktionen entlang der Wertschöpfungskette anstrebt. Ein weiterer Fokus liegt auf der Zusammenarbeit mit Lieferanten, die bereits ambitionierte Klimaziele verfolgen oder ihre Produktionsprozesse zunehmend auf emissionsarme Energiequellen umstellen. Durch diese Partnerschaften und die Integration klimarelevanter Anforderungen in Beschaffungsprozesse trägt Stadler dazu bei, die Emissionen in Kategorie 3.1 langfristig zu senken. Die zunehmende Transparenz über Emissionsdaten und die konsequente Ausrichtung an Klimazielen stärken zudem die Grundlage, um Material- und Verarbeitungsschritte mit hohem CO<sub>2</sub>-Fussabdruck gezielt zu reduzieren und die Lieferkette schrittweise zu dekarbonisieren.

#### *Klimafreundliche Produkte*

Der ausschlaggebendste Hebel zur Reduktion der Scope-3-Emissionen liegt in der Nutzungsphase der Fahrzeuge, die Stadler verkauft. Auf zahlreichen Bahnstrecken stehen bis heute keine Oberleitungen zur Verfügung, weshalb dort weiterhin häufig dieselbetriebene Fahrzeuge eingesetzt werden. Um die damit verbundenen Emissionen wirksam zu verringern, setzt Stadler zunehmend auf emissionsarme alternative Antriebssysteme und bietet Lösungen an, die einen emissionsarmen Betrieb auch auf nicht elektrifizierten oder nur teilweise elektrifizierten Strecken ermöglichen. Dazu gehören batteriegestützte und wasserstoffbasierte Antriebe, mit denen dieselbasierte Fahrzeuge schrittweise ersetzt werden können. Die technologische Reife dieser Systeme wurde in den vergangenen Jahren mehrfach unter Beweis gestellt. So stellte der FLIRT Akku bereits 2021 einen Weltrekord für die längste Fahrt im reinen Batteriebetrieb auf, während der wasserstoffbetriebene FLIRT H<sub>2</sub> im März 2024 mit einer durchgehenden Fahrt über 2803 Kilometer ohne Nachladen oder Nachtanken einen neuen Guinness-Weltrekord erzielte. Diese Erfolge belegen die Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und Einsatzbereitschaft der alternativen Antriebssysteme von Stadler. Gleichzeitig ist ein vollständiger Ersatz konventioneller Antriebe in einzelnen Marktsegmenten derzeit noch nicht realisierbar. Daher bietet Stadler weiterhin auch Diesel- und dieselektrische Fahrzeuge an, die insbesondere dort eingesetzt werden, wo eine Elektrifizierung der Infrastruktur kurzfristig nicht wirtschaftlich oder technisch möglich ist. Diese Fahrzeuge erfüllen die geltenden Emissions-

standards und werden technologisch weiterentwickelt, während Stadler parallel daran arbeitet, emissionsarme alternative Antriebslösungen in immer mehr Einsatzbereichen verfügbar zu machen. Durch den zunehmenden Einsatz klimafreundlicher Fahrzeuge in Kundenflotten können die treibstoffbedingten Emissionen in der Nutzungsphase erheblich reduziert werden. Die Substitution dieselpetriebener Fahrzeuge bildet damit einen zentralen Hebel zur Minderung der Emissionen in Kategorie 3.11 und unterstützt Betreiber dabei, den Bahnbetrieb schrittweise zu dekarbonisieren. Stadler trägt durch die kontinuierliche Weiterentwicklung und den vermehrten Einsatz dieser Technologien dazu bei, emissionsarme Mobilität auch auf Strecken zu ermöglichen, die langfristig nicht vollständig elektrifiziert werden. Dabei nimmt das Unternehmen eine internationale Vorreiterrolle im Bereich alternativer Antriebssysteme ein und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der Nutzungsphasenemissionen.

#### *Energiemix in den Einsatzländern*

Ein zentraler Einflussfaktor auf die Emissionen der von Stadler ausgelieferten Fahrzeuge ist der Energiemix in den Ländern, in denen diese betrieben werden. Da die Nutzungsphase der Fahrzeuge (Kategorie 3.11) den mit Abstand grössten Anteil an den gesamten Emissionen von Stadler ausmacht, wirkt sich der Anteil erneuerbarer Energien im Bahnstrom unmittelbar auf die Höhe der nachgelagerten Emissionen aus. Mit der fort-

schreitenden Dekarbonisierung der Stromnetze sinkt die CO<sub>2</sub>-Intensität des Fahrstroms kontinuierlich, wodurch sich die Emissionen der Stadler-Fahrzeuge über ihre gesamte Lebensdauer hinweg deutlich reduzieren. Stadler begrüsst diese Entwicklung und betrachtet die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien im Bahnbetrieb als wichtigen Treiber für die Dekarbonisierung. Auch wenn die Gestaltung nationaler Energiemixe ausserhalb des eigenen Einflussbereichs liegt, verstärkt die zunehmende Verfügbarkeit von Grünstrom die Klimawirkung der emissionsarmen Fahrzeugtechnologien und unterstützt die nachhaltige Transformation des Schienenverkehrs.

Analog den Lieferantenbefragungen möchte Stadler auch seine Kunden über ihre zur Verfügung stehenden Daten und Klimaziele befragen. Mit den gewonnenen Informationen kann Stadler seine nachgelagerten Emissionen genauer bilanzieren und eine zuverlässigere Emissionsprognose für Scope 3 über die nächsten Jahre erstellen. Daraus kann Stadler den Handlungsbedarf ableiten, um die gesetzten Scope-3-Reduktionsziele zu erreichen. Eine Kundenbefragung offenbart aber nicht nur den Handlungsbedarf, sondern lässt auch Potenziale für zusätzliche Emissionsreduktionen erkennen. Analog zu möglichen Lieferantenvereinbarungen wird Stadler prüfen, ob auch Vereinbarungen mit Kunden eingegangen werden können, die zur CO<sub>2</sub>-Reduktion und damit zur Erreichung des Scope-3-Reduktionsziels von Stadler beitragen können.

## **Leistungsindikatoren**

### *THG-Emissionen*

Scope-1-Emissionen sind im Geschäftsjahr um 5.2 Prozent gestiegen. Dies liegt primär am Firmenwachstum, teilweise aber auch an der Witterung an manchen Standorten. Immerhin ist das Wachstum der Scope-1-Emissionen deutlich geringer als die FTE-Zunahme um 12.6 Prozent.

Scope-2-Emissionen (market-based) sind im Geschäftsjahr um 15.5 Prozent gesunken. Dies liegt primär an der Beschaffung von Grünstrom (grünere Strommixe und Grünstromzertifikate) und am Zubau von PV-Anlagen an mehreren Standorten (siehe Abschnitt über Massnahmen).

Die kombinierten Scope-1- und Scope-2-Emissionen sind gegenüber dem Vorjahr um 6.6 Prozent gesunken. Damit konnte Stadler sogar etwas mehr CO<sub>2</sub> reduzieren, als gemäss dem linearen SBTi-Absenkepfad (-6.25 Prozent pro Jahr) nötig wäre. Dass Stadler trotz einer stark gestiegenen Belegschaft (+12.6 Prozent) eine SBTi-kompatible Scope-1- und Scope-2-Reduktion realisieren konnte, demonstriert die Absicht von Stadler, die gesetzten Klimaziele erreichen zu wollen. In den verbleibenden Jahren bis 2030 wird Stadler am ambitionierten Klimafahrplan festhalten und eine starke CO<sub>2</sub>-Reduktion erreichen müssen.

Die Emissionen in Scope 3 sind im Geschäftsjahr um 48.3 Prozent gestiegen. Dies liegt primär an der im Geschäftsjahr höheren Anzahl ausgelieferter Diesel- bzw. dieselelektrischer Fahrzeuge.

Stadler verfügt im Berichtsjahr über keine unkonsolidierten Beteiligungen mit operativer Kontrolle. Entsprechend liegen die Scope-1- und Scope-2-Emissionen solcher Einheiten bei 0 t CO<sub>2</sub>e.

Referenz	THG-Emissionen	Einheit	2023	2024	2025	Δ%
<b>Scope 1 – THG-Bruttoemissionen</b>						
E1-6	Scope-1-THG-Bruttoemissionen	t CO <sub>2</sub> e	16'505	16'986	17'867	5.2%
E1-6	Anteil aus regulierten Emissionshandlungssystemen	%	0	0	0	0
<b>Scope 2 – THG-Bruttoemissionen</b>						
E1-6	Standortbezogen	t CO <sub>2</sub> e	22'716	23'268	28'293	21.6%
E1-6	Marktbezogen	t CO <sub>2</sub> e	23'027	22'525	19'025	(15.5%)
<b>Wesentliche Scope 3 – THG-Bruttoemissionen</b>						
E1-6	Gesamte indirekte (Scope 3) THG-Emissionen	t CO <sub>2</sub> e	-	5'327'112	7'898'266	48.3%
E1-6	1. Erworbene Waren und Dienstleistungen	t CO <sub>2</sub> e	-	1'070'278	1'636'186	52.9%
E1-6	2. Investitionsgüter	t CO <sub>2</sub> e	-	42'863	178'870	317.3%
E1-6	3. Brennstoffe und Energie (nicht Scope 1/2)	t CO <sub>2</sub> e	-	12'709	14'269	12.3%
E1-6	4. Vorgelagerter Transport und Vertrieb	t CO <sub>2</sub> e	-	28'507	44'840	57.3%
E1-6	5. Abfallaufkommen in Betrieben	t CO <sub>2</sub> e	-	5'289	4'471	(15.5%)
E1-6	6. Geschäftsreisen	t CO <sub>2</sub> e	-	13'998	19'446	38.9%
E1-6	7. Pendelnde Arbeitnehmende	t CO <sub>2</sub> e	-	19'440	20'295	4.4%
E1-6	9. Nachgelagerter Transport	t CO <sub>2</sub> e	-	23'713	5'918	(75%)
E1-6	11. Verwendung verkaufter Produkte	t CO <sub>2</sub> e	-	4'104'726	5'970'764	45.5%
E1-6	12. Entsorgung am Ende der Lebensdauer	t CO <sub>2</sub> e	-	5'589	3'208	(42.6%)
<b>THG-Gesamtemissionen</b>						
E1-6	THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen)	t CO <sub>2</sub> e	- <sup>1</sup>	5'406'877	7'944'426	46.9%
E1-6	THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen)	t CO <sub>2</sub> e	- <sup>1</sup>	5'366'623	7'935'158	47.9%
<sup>1</sup> Keine Daten zu Scope-3-Emissionen						
Referenz	THG-Intensität	Einheit	2023	2024	2025	Δ%
E1-6	THG-Gesamtemissionen (standortbezogen) pro Nettoerlös	t CO <sub>2</sub> e / Million CHF	- <sup>1</sup>	1'660	2'159	30.1%
E1-6	THG-Gesamtemissionen (marktbezogen) pro Nettoerlös	t CO <sub>2</sub> e / Million CHF	- <sup>1</sup>	1'648	2'157	30.9%
<sup>1</sup> Keine Daten zu Scope-3-Emissionen						
Referenz	Biogene THG-Emissionen	Einheit	2023	2024	2025	Δ%
E1-6	Biogene Scope-1-THG-Emissionen	t CO <sub>2</sub> e	184	267	211	(21.0%)
E1-6	Biogene Scope-2-THG-Emissionen	t CO <sub>2</sub> e	3'118	2'973	2'594	(12.7%)
E1-6	Biogene Scope-3-THG-Emissionen	t CO <sub>2</sub> e	-	479'646	767'525	60%

**Berechnungsgrundlage**

Die THG-Emissionsbilanz des Unternehmens wird gemäss den Anforderungen des Greenhouse Gas Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard und des Greenhouse Gas Protocol Corporate Value Chain Accounting and Reporting Standard (zusammengefasst: GHG Protocol) erstellt. Dabei berücksichtigt das Unternehmen die Vorgaben der Science Based Targets initiative (SBTi) für die Entwicklung wissenschaftsbasierter Klimaziele. Die Bilanzierung orientiert sich an den Prinzipien der Relevanz, Vollständigkeit, Konsistenz, Transparenz und Genauigkeit.

Die Berechnung der Emissionen basiert auf Verbrauchsdaten und den dazugehörigen Emissionsfaktoren. Wo möglich, wurden Primärdaten verwendet. Der Anteil der Scope-3-Treibhausgasemissionen, der anhand von Primärdaten von Lieferanten oder anderen Partnern in der Wertschöpfungskette berechnet wurde und nicht einer Hochrechnung bedurfte, beträgt >95 Prozent. Auch wenn der Grossteil

der berechneten Emissionen auf Primärdaten beruhen, mussten einige Schätzungen und Annahmen getroffen werden, zum Beispiel wurde für einige dieselelektrisch betriebene Fahrzeuge ein Laufleistungsverhältnis von 50:50 angenommen. Für einzelne Aufträge musste der Energieverbrauch geschätzt werden. In Fällen ohne Primärdaten wurden anerkannte Sekundärdaten genutzt. Bei fehlenden Daten wurden die Emissionen aus den vorhandenen Daten auf 100 Prozent hochgerechnet. Die verwendeten Emissionsfaktoren stammen aus wissenschaftlich validierten Quellen wie Ecoinvent, DEFRA, Exiobase oder Mobitool. Alle Emissionen werden in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten ausgewiesen und umfassen die im Sachstandsbericht des Weltklimarats (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) genannten Treibhausgase: Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>), Distickstoffoxid (N<sub>2</sub>O), Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW/HFC), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (FKW/PFC), Schwefelhexafluorid (SF<sub>6</sub>) und Stickstofftrifluorid (NF<sub>3</sub>). Für die Treibhausgasbilanzierung wurde der Konsolidierungsansatz «Operative Kontrolle» angewendet, folglich

wurden die Aktivitäten berücksichtigt, über die Stadler eigene Kontrolle hat.

Bei der Datenerhebung für die Kennzahlen in den Bereichen Umwelt und Mitarbeitende wurden sämtliche Standorte mit mindestens 50 Mitarbeitenden berücksichtigt. Fehlende Daten eines Standorts wurden durch Extrapolation auf die Gruppe berücksichtigt, womit ein Abdeckungsgrad von 100 Prozent erreicht wird. Die Summenwerte der rückgemeldeten Daten wurden hierbei durch den Datenerfassungsgrad dividiert.

**Scope-1-Emissionen:** Es wurden Verbrauchsdaten (Aktivitätsdaten) der Scope-1-Kategorien «Fossile Brennstoffe für Heizzwecke», «Fossile Treibstoffe für Dienst- und Logistikfahrzeuge», «Kältemittel» und «Industrielle Prozesse» abgefragt. Für die Bestimmung der Scope-1-Emissionen wurden die Aktivitätsdaten mit den Emissionsfaktoren der DEFRA-Datenbank (für fossile Brenn- und Treibstoffe) und dem Treibhauspotenzial der Klimagase des IPCC-Sachstandsberichts AR 6 (für flüchtige Emissionen aus Kältemitteln) multipliziert.

**Scope-2-Emissionen:** Die Scope-2-Emissionen wurden in den Kategorien «Strombezug», «Fernwärmebezug» und «Einkauf von Wärme, Kälte und Druckluft» bilanziert und nach der zweifachen Berichterstattung rapportiert, die Aktivitätsdaten wurden sowohl mit den standortbezogenen (location-based), als auch mit den marktbasiereten (market-based) Emissionsfaktoren multipliziert und als zwei verschiedene Scope-2-Endsummen ausgewiesen. Die standortbasierten Emissionsfaktoren für Elektrizität stammen von der Ecoinvent-Datenbank und repräsentieren den Verbrauchermix des zugehörigen Landes (Scope-2-Anteil von «market for electricity, low voltage»). Für Fernwärme entspricht der standortbasierte Emissionsfaktor dem marktbasiereten Emissionsfaktor. Grund für diese Gleichsetzung ist einerseits eine limitierte Datenverfügbarkeit zu nationalen oder regionalen Fernwärme-Emissionsfaktoren, andererseits repräsentieren Fernwärmeverbände die Wärmeversorgung ganzer Quartiere oder Regionen.

Im Berichtsjahr hat Stadler für die Beschaffung elektrischer Energie folgende vertragliche Instrumente eingesetzt: Standardliefervertrag/Vollversorgung (ohne Attribut), Liefervertrag mit Produktion «Grünstrom» (mit Attributen), Herkunftsnachweise (Guarantees of Origin, GoO/HKN) separat beschafft und entwertet (unbundled).

Beim Strombezug entfallen 79 Prozent der bezogenen Strommenge auf Standardlieferverträge ohne gebündelte Energieattribute. 5 Prozent entfallen auf Lieferverträge, bei denen die Herkunftsnachweise mit dem physischen Strom verbunden sind (gebündelte Energieattribute). Zusätzlich werden für 16 Prozent des Strombezugs Energieattribute separat über Herkunftsnachweise (unbundled GoOs) beschafft und entwertet. 6688 MWh Strom stammen aus Eigenproduktion von PV-Anlagen. Davon wurden 957 MWh ins Netz eingespeist und 5731 MWh selbst verwendet. Der Eigenverbrauch an selbst produziertem erneuerbaren Strom beträgt 9 Prozent der verbrauchten erneuerbaren Strommenge. Für Fernwärme werden 100 Prozent über Standard-Fernwärmeverträge ohne gebündelte Energieattribute bezogen. Die Anteile werden jährlich auf Basis der bezogenen Energiemengen konsolidiert und ausgewiesen.

**Scope-3-Emissionen:** Stadler bilanziert die Scope-3-Emissionen auf Grundlage des GHG Protocol, das 15 Emissionskategorien definiert. Vorgängig wurden die relevanten Scope-3-Kategorien mittels einer Wesentlichkeitsanalyse bestimmt. Übertrifft der Score den festgelegten Grenzwert, so gilt die Kategorie als relevant. Für Stadler sind die Emissionen aus sieben Scope-3-Kategorien wesentlich, wovon

sechs in der vorgelagerten Wertschöpfungskette liegen und eine Kategorie in der nachgelagerten Wertschöpfungskette liegt. Die Nicht-Relevanz einer Kategorie hat aber nicht automatisch ihre Exklusion aus der Datenerhebung zur Folge. Freiwillig erhebt Stadler weitere Scope-3-Kategorien. Insgesamt werden Daten zu zehn Scope-3-Kategorien erhoben, die zusammen das Gesamtinventar an Scope-3-Emissionen bilden (vgl. untenstehende Tabelle). Die Datenerhebung erfolgt nach den im GHG Protocol empfohlenen Methoden. Pro Kategorie werden dabei unter Berücksichtigung der Datenverfügbarkeit überwiegend physische oder finanzielle Daten ausgewertet. Die nachfolgende Tabelle präsentiert die für Stadler relevanten Scope-3-Kategorien, deren Berücksichtigung in der Datenerhebung, die zugrunde liegende Berechnungsmethodik sowie die für die Berechnung genutzten Emissionsfaktoren.

Für die Berechnung der Scope-3-Emissionen wurden physische Daten (z. B. kg Material, kWh Energie, Personenkilometer) mit Emissionsfaktoren von Ecoinvent v3.11 und DEFRA 2025 (Einheit: kg CO<sub>2</sub>e pro kg Material, Energieeinheit oder Personenkilometer) multipliziert. Für die Kategorien 3.1 (Eingekaufte Güter und Dienstleistungen) und 3.2 (Kapitalgüter) wurden neben physischen Daten auch finanzielle Daten für die Berechnung berücksichtigt, falls erstere fehlten. Finanzielle Daten wurden mit Emissionsfaktoren aus DEFRA 2025 und Exiobase 2019 (z. B. kg CO<sub>2</sub>e/Franken) verrechnet. Für transportbedingte Emissionen wurde jeweils die distanzbasierte Methode unter Verwendung der Emissionsfaktoren von Mobitool v3.0 (kg CO<sub>2</sub>e/tkm oder kg CO<sub>2</sub>e/pkm) angewendet.

**Emissionshandel:** Stadler ist nicht Teil des Europäischen Emissionshandelssystems. Daher wurden entsprechende Werte in der Berichterstattung nicht berücksichtigt. Die Tabelle zeigt die Emissionen entsprechend der Rechnungslegung der konsolidierten Gruppe.

**Biogene Emissionen:** Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit der Verbrennung von Biomasse werden gemäss dem GHG Protocol ausserhalb von Scope 1 bis 3 ausgewiesen. Die direkten biogenen Treibhausgasemissionen werden berechnet, indem der Energieverbrauch von Brennstoffen für Heizzwecke und Treibstoffe für Dienst- und Logistikfahrzeuge (kWh) mit dem jeweiligen Bioenergieanteil und den biogenen Emissionsfaktoren multipliziert wird. Die indirekten biogenen Emissionen wurden nach einem vergleichbaren Ansatz berechnet: Die Strom- und Fernwärmemengen wurden mit den biogenen Energieanteilen des Strom- und Fernwärmemixes und den zugehörigen biogenen Emissionsfaktoren dieser Energiequellen multipliziert. Die Emissionsfaktoren für die biogenen Energiequellen stammen von DEFRA 2025. Die biogenen Emissionen ausserhalb des Unternehmens entstehen grösstenteils in der nachgelagerten Lieferkette durch den Betrieb der Fahrzeuge. Dabei können biogene Emissionen sowohl von dieselbetriebenen als auch elektrisch betriebenen Fahrzeugen stammen. Für dieselbetriebene Fahrzeuge wurde ein durchschnittlicher Bioenergieanteil von 7 Prozent angenommen. Die biogenen Emissionen ergeben sich aus dem kumulierten Dieselverbrauch multipliziert mit dem Bioenergieanteil und dem biogenen Emissionsfaktor für Biodiesel. Der biogene Emissionsfaktor für Biodiesel stammt von DEFRA 2025. Für die elektrisch betriebenen Fahrzeuge wurde der Verbrauchermix des Landes, in dem das Fahrzeug zum Einsatz kommt, berücksichtigt. Die biogenen Emissionsfaktoren für die jeweiligen Länder stammen von der Ecoinvent-Datenbank, Version 3.11 (Wirkungskategorie: Climate change – biogenic; Prozess: market for electricity, medium voltage; Einheit: kg CO<sub>2</sub>e/kWh). Für die Emissionsberechnung wurde der biogene Emissionsfaktor des verwendeten Stroms mit der gesamten Strommenge, die das Fahrzeug in seiner Betriebsphase verbraucht, multipliziert.

Scope-3-Kategorie	Bezeichnung	Relevanz gemäss Wesentlichkeitsanalyse	Berücksichtigung in Datenerhebung	Berechnungsmethodik	Emissionsfaktoren
3.1	Eingekaufte Waren und Dienstleistungen <sup>1</sup>	Ja	Ja	Durchschnittsdaten-Methode, ausgabebasierte Methode	Ecoinvent v3.11, DEFRA 2025, Exiobase 2019
3.2	Kapitalgüter	Ja	Ja	Ausgabebasierte Methode	DEFRA 2025, Exiobase 2019
3.3	Brennstoff- und energiebezogene Emissionen <sup>2</sup>	Ja	Ja	Verbrauchsbasierte Methode	Ecoinvent v3.11, DEFRA 2025
3.4	Vorgelagerte/r Transport und Distribution <sup>3,4</sup>	Nein	Ja	Distanzbasierte Methode	Mobitool v3.0
3.5	Abfall <sup>5</sup>	Ja	Ja	Abfalltypspezifische Methode	Ecoinvent v3.11, DEFRA 2025
3.6	Geschäftsreisen <sup>6</sup>	Ja	Ja	Distanzbasierte Methode	Mobitool v3.0, DEFRA 2026
3.7	Pendeln der Arbeitnehmenden <sup>7</sup>	Ja	Ja	Distanzbasierte Methode	Mobitool v3.0
3.8	Angemietete oder geleaste Sachanlagen <sup>8</sup>	Nein	Nein		
3.9	Nachgelagerte/r Transport und Distribution	Nein	Ja	Distanzbasierte Methode	Mobitool v3.0
3.10	Verarbeitung der verkauften Produkte <sup>9</sup>	Nein	Nein		
3.11	Nutzung der verkauften Produkte <sup>9</sup>	Ja	Ja	Verbrauchsbasierte Methode, distanzbasierte Methode	Ecoinvent v3.11
3.12	Umgang mit verkauften Produkten an deren Lebensende <sup>10</sup>	Nein	Ja	Abfalltypspezifische Methode	Ecoinvent v3.11, DEFRA 2025
3.13	Vermietete oder geleaste Sachanlagen <sup>10</sup>	Nein	Nein		
3.14	Franchise <sup>10</sup>	Nein	Nein		
3.15	Investitionen <sup>10</sup>	Nein	Nein		

<sup>1</sup> Güter von externen Lieferanten

<sup>2</sup> Aktivitätsdaten aus der Scope-1- und Scope-2-Datenerhebung

<sup>3</sup> Angelieferte Güter von externen und internen Lieferanten

<sup>4</sup> Die Nicht-Relevanz dieser Scope 3 Kategorie basiert auf einem niedrigen Score in der Wesentlichkeitsanalyse (Kombination aus Einschätzung der Standorte, des Global Environmental Managers und der Relevanzbewertung von Stadlers Wettbewerbern), welche in der Vorbereitungsphase auf die Scope 3 Datensammlung durchgeführt wurde. Vereinzelt haben Standorte die Emissionen trotzdem auf freiwilliger Basis erhoben. In keinem Fall trugen die berechneten Emissionen nennenswert zu den Gesamtemissionen des Standorts bei, was die tatsächliche Nicht-Relevanz dieser Kategorie bestätigt.

<sup>5</sup> Aktivitätsdaten von der Scope 1 und 2 Datenerhebung

<sup>6</sup> Reisewege inkl. Hotelübernachtungen

<sup>7</sup> Die Datenbeschaffung basiert auf der Mitarbeitermobilitätsumfrage aus dem Jahr 2024.

<sup>8</sup> Die Nicht-Relevanz dieser Scope 3 Kategorie basiert auf einem niedrigen Score in der Wesentlichkeitsanalyse (Kombination aus Einschätzung der Standorte, des Global Environmental Managers und der Relevanzbewertung von Stadlers Wettbewerbern), welche in der Vorbereitungsphase auf die Scope 3 Datensammlung durchgeführt wurde. Vereinzelt haben Standorte die Emissionen trotzdem auf freiwilliger Basis erhoben. In keinem Fall trugen die berechneten Emissionen nennenswert zu den Gesamtemissionen des Standorts bei, was die tatsächliche Nicht-Relevanz dieser Kategorie bestätigt.

<sup>9</sup> Berechnung der betriebsbedingten Emissionen der im Geschäftsjahr ausgelieferten Fahrzeuge: Emissionen (kg CO<sub>2</sub>e) = Spezifischer Energieverbrauch (kWh/km) x Fahrleistung (km/Jahr) x Lebensdauer (Jahre) x Emissionsfaktor (kg CO<sub>2</sub>e/kWh)

<sup>10</sup> Die Nicht-Relevanz dieser Scope 3 Kategorie basiert auf einem niedrigen Score in der Wesentlichkeitsanalyse (Kombination aus Einschätzung der Standorte, des Global Environmental Managers und der Relevanzbewertung von Stadlers Wettbewerbern), welche in der Vorbereitungsphase auf die Scope 3 Datensammlung durchgeführt wurde. Vereinzelt haben Standorte die Emissionen trotzdem auf freiwilliger Basis erhoben. In keinem Fall trugen die berechneten Emissionen nennenswert zu den Gesamtemissionen des Standorts bei, was die tatsächliche Nicht-Relevanz dieser Kategorie bestätigt.

## Energie

Der gesamte Energieverbrauch ist im Berichtsjahr um 11.5 Prozent angestiegen.

Da die Belegschaft ein ähnliches Wachstum verzeichnet, hat sich der Energieverbrauch pro FTE kaum verändert. Rund ein Drittel der verbrauchten Energie stammt aus erneuerbaren Quellen, was ein Plus von 5 Prozent gegenüber dem Vorjahr darstellt. Insbesondere der höhere Bezug von erneuerbarem Strom und die gestiegene Eigenproduktion (und der gestiegene Eigenverbrauch) von selbst produziertem erneuerbarem Strom haben zum höheren Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergieverbrauch beigetragen. Dies erklärt auch die starke Abnahme der Scope-2-Emissionen im Berichtsjahr (vgl. Abschnitt «THG-Emissionen»). Der Verbrauch von fossilen Energiequellen hat nicht nur in relativen sondern auch in absoluten Zahlen abgenommen. Dagegen stieg der Anteil von nuklearen Energiequellen um fast die Hälfte gegenüber dem Vorjahr.

Referenz	Energieverbrauch und Energiemix	Einheit	2023	2024	2025	Δ%
<b>Fossile Energien</b>						
E1-5	Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	MWh	0	0	0	0%
E1-5	Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen	MWh	7'358	10'582	10'568	(0.1%)
E1-5	Brennstoffverbrauch aus Erdgas	MWh	65'420	66'078	62'438	(5.5%)
E1-5	Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen	MWh	0	0	0	0%
E1-5	Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf sowie Kühlung aus fossilen Quellen	MWh	46'368	51'138	52'012	1.7%
<b>E1-5</b>	<b>Gesamtverbrauch fossiler Energie</b>	<b>MWh</b>	<b>119'146</b>	<b>127'798</b>	<b>125'018</b>	<b>(2.2%)</b>
E1-5	Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	67.2	66.9	58.7	(8.2%)
<b>Nukleare Energien</b>						
<b>E1-5</b>	<b>Verbrauch aus nuklearen Quellen</b>	<b>MWh</b>	<b>10'655</b>	<b>11'580</b>	<b>16'918</b>	<b>46.1%</b>
E1-5	Anteil des Verbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	6.0	6.1	7.9	1.8
<b>Erneuerbare Energien</b>						
E1-5	Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschliesslich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfälle biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.)	MWh	896	1'192	999	(16.2%)
E1-5	Verbrauch aus erworbener Elektrizität, Wärme und Dampf sowie Kühlung aus erneuerbaren Quellen	MWh	45'140	48'389	64'376	33.0%
E1-5	Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	MWh	1'487	2'044	5'731	180%
<b>E1-5</b>	<b>Gesamtverbrauch erneuerbarer Energien</b>	<b>MWh</b>	<b>47'523</b>	<b>51'625</b>	<b>71'106</b>	<b>37.7%</b>
E1-5	Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	26.8	28.2	33.4	5.2%
<b>E1-5</b>	<b>Gesamtenergieverbrauch</b>	<b>MWh</b>	<b>177'324</b>	<b>191'003</b>	<b>213'041</b>	<b>11.5%</b>
<b>Eigenerzeugung</b>						
E1-5	Eigenerzeugung nicht erneuerbarer Energie	MWh	0	0	0	0%
E1-5	Eigenerzeugung erneuerbarer Energie	MWh	1'808	3'868	6'688	72.9%

### Berechnungsgrundlage

Stadler stellt Informationen über seinen Energieverbrauch und seinen Energiemix zur Verfügung. Der Energieverbrauch wird in Megawattstunden (MWh) auf Basis des unteren Heizwerts ausgewiesen. Er umfasst alle Prozesse innerhalb der Werksgrenzen (von Tor zu Tor, engl. gate-to-gate), über die Stadler operationelle Kontrolle hat. Der ausgewiesene Energieverbrauch beinhaltet jedoch nicht den vorgelegerten (cradle-to-gate) und nachgelagerten (gate-to-grave) Energieverbrauch für Produkte und Prozesse, die im Zusammenhang mit Stadler stehen. Nicht energetische Brennstoffe sowie Doppelzählungen werden ausgeschlossen.

Die Tabelle enthält Angaben zum Endenergieverbrauch, der tatsächlich genutzten Energiemenge. Verluste aus Umwandlungs- oder Verteilprozessen werden nicht bilanziert.

Erneuerbare Energiequellen werden in der Energie- und Emissionsbilanzierung von Stadler nur berücksichtigt, falls für diese seitens der Energieversorger, Zertifizierungsstellen oder Handelsplattformen Nachweise vorliegen (z. B. in Form von Stromkennzeichnungen oder Grünstromzertifikaten).

## Bericht gemäss Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)

Im folgenden Abschnitt berichtet Stadler über klimabedingte Risiken, Chancen und die Resilienz des Geschäftsmodells. Die Berichterstattung erfolgt gemäss den Richtlinien der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Methodisch wurde in der Analyse physischer Risiken ausserdem die EU-Taxonomie «DNSH-Kriterien für die Anpassung an den Klimawandel» berücksichtigt und umgesetzt. Um Wiederholungen zu vermeiden, werden Angaben, die bereits in anderen Teilen dieses Berichts zu finden sind, nachfolgend aufgeführt:

- Organisationsstruktur: siehe Kapitel «Unternehmensportrait»
- Strategische Ziele und Klimaziele: siehe Kapitel «Integrierte Nachhaltigkeitsstrategie» und «Klimawandel»
- Kennzahlen zu Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch: siehe Kapitel «Klimawandel»

Der vorliegende Abschnitt ergänzt diese Informationen um die Bewertung klimabezogener Risiken und Chancen, die daraus abgeleitete Resilienz Betrachtung sowie die zugrunde liegende Szenarioanalyse.

### Governance

Die folgenden Ausführungen komplementieren Angaben in den Kapiteln «Sustainability Governance» sowie «Integrierte Nachhaltigkeitsstrategie».

Der Verwaltungsrat und das Audit Committee von Stadler werden regelmässig über klimabezogene Themen informiert. Zusätzlich werden spezifische klimabezogene Themen, einschliesslich strategischer Auswirkungen und regulatorischer Entwicklungen, dem Verwaltungsrat bei Bedarf vorgelegt. Dies stellt sicher, dass der Verwaltungsrat die Nachhaltigkeitsstrategie von Stadler effektiv überwachen und steuern kann. Der Verwaltungsrat überwacht den Fortschritt bei der Erreichung klimabezogener Ziele und Vorgaben durch den Nachhaltigkeitsbericht, Kennzahlenanalysen und die Überprüfung der Umsetzung wesentlicher Massnahmen im Rahmen des Risikomanagements und der Unternehmensstrategie.

Der Head of Global Sustainability fungiert als zentraler Ansprechpartner für alle Nachhaltigkeitsthemen im Unternehmen. Er ist verantwortlich für die Überwachung von klimabedingten Risiken und Chancen und das Monitoring der Leistungskennzahlen. In seiner Funktion laufen die Bewertungen der Umweltabhängigkeiten, -auswirkungen, -risiken und -chancen zusammen. Er stellt deren effektives Management sicher und überwacht Umweltpolitik und -ziele sowie Fortschritte bei deren Umsetzung. Zudem verantwortet er strategische Pläne zum Klimawandel und die Berichterstattung, um eine nachhaltige Unternehmensführung zu gewährleisten.

### Risikomanagement

Stadler hat ein umfassendes Risikomanagementsystem implementiert, das darauf abzielt, potenzielle Risiken frühzeitig zu identifizieren, zu bewerten und durch geeignete Massnahmen zu steuern. Dieser systematische Ansatz gewährleistet die kontinuierliche Überwachung und Anpassung an sich verändernde Risikolandschaften. Der Klimawandel wird als ein relevantes

Risiko für Stadler erkannt. Dies ist nicht zuletzt durch Erfahrungen mit extremen Unwetterereignissen im Jahr 2024 beeinflusst, die die Notwendigkeit einer effektiven Risikominderung verdeutlichen. Der Fokus von Stadler liegt darauf, potenzielle finanzielle Risiken durch präventive Massnahmen zu reduzieren und gleichzeitig eine stärkere finanzielle Nachhaltigkeit sicherzustellen.

Stadler hat im Geschäftsjahr insbesondere die Analyse physischer Klimarisiken vertieft und neueste wissenschaftliche Modelle einbezogen. Stadler verpflichtet sich, das Klimarisikomanagement fortlaufend weiterzuentwickeln und die Einbindung in das globale Risikomanagement des Unternehmens voranzutreiben.

Entscheidungen zur Steuerung dieser Risiken – sei es durch Minderung, Transfer, Akzeptanz oder Kontrolle – werden anhand einer Materialitätsanalyse vorgenommen. Diese Analyse gewährleistet, dass die für das Unternehmen wesentlichsten Risiken proaktiv gemanagt werden. Klimabezogene Risiken sind in das unternehmensweite Risikomanagement eingebettet und werden regelmässig überprüft. Der Risikomanagementprozess, unter den klimabezogene Risiken und Chancen fallen, wird im Folgenden detailliert dargestellt.

### Risikoidentifikation

In regelmässigen Abständen werden potenzielle Risiken in allen Unternehmensbereichen erfasst. Hierunter fallen auch klimabezogene Risiken. Zur Identifikation dieser klimabezogenen Chancen und Risiken wird auf die Kompetenz interner Schlüsselfunktionen zurückgegriffen. Ziel der Risikoidentifikation ist es, Risiken zu finden, zu erkennen und zu beschreiben, die Stadler hindern könnten, seine Ziele zu erreichen.

### Risikokategorisierung

Stadler folgt in seiner Kategorisierung der klimabezogenen Chancen und Risiken den Empfehlungen des TCFD-Rahmenwerks, das vorschlägt, die Risiken des Klimawandels in physische Risiken und transitorische Risiken zu unterteilen.

Physische Risiken werden nach akuten und chronischen Risiken differenziert:

- **Physisch – akut:** Risiken, die durch extreme Wetterereignisse wie Stürme, Überschwemmungen, Hitzewellen oder Waldbrände entstehen und direkte Auswirkungen auf Betriebsstätten, Lieferketten, Mitarbeitende und Geschäftsaktivitäten haben können.
- **Physisch – chronisch:** Risiken, die durch langfristige, schleichende Veränderungen des Klimas entstehen, wie anhaltender Temperaturanstieg, steigender Meeresspiegel oder dauerhafte Veränderungen von Wetter- und Niederschlagsmustern, die sich negativ auf Infrastruktur, Produktionskapazitäten und Lieferketten auswirken können.

Bei den transitorischen Risiken wird zwischen folgenden Typen differenziert:

- **Transition – Policy & Legal:** finanzielle und operative Risiken durch veränderte politische und rechtliche Rahmenbedingungen, wie strengere Klimaschutzgesetze, CO<sub>2</sub>-Bepreisung oder erweiterte Berichtspflichten, die zu höheren Kosten oder rechtlichen Konsequenzen führen können.
- **Transition – Technology:** Risiken, die durch den Übergang zu neuen, klimafreundlichen Technologien entstehen, wie hohe Investitionskosten, technische Unsicherheiten, disruptive Innovationen oder der Verlust der Wettbewerbsfähigkeit bei verzögerter Anpassung an technologische Entwicklungen.
- **Transition – Market:** Risiken, die durch veränderte Marktbedingungen entstehen, wie die Nachfrageverschiebung hin zu klimafreundlichen Produkten, steigende Kosten für emissionsintensive Rohstoffe oder den Verlust von Marktanteilen an Wettbewerber, die schneller auf nachhaltige Trends reagieren.
- **Transition – Reputation & Brand:** Risiken, die durch den Verlust von Vertrauen bei Kunden, Investoren oder anderen Stakeholdern entstehen, wenn ein Unternehmen als nicht ausreichend klimabewusst wahrgenommen wird, etwa durch unzureichende Nachhaltigkeitsmassnahmen oder das Nichteinhalten von Klimazielen.
- **Transition – Product & Services:** Risiken, die entstehen, wenn bestehende Produkte und Dienstleistungen nicht mehr den Anforderungen einer kohlenstoffarmen Wirtschaft entsprechen, was zu Marktanteilsverlusten, sinkender Nachfrage oder der Notwendigkeit kostenintensiver Produktanpassungen führen kann.

*Methodik zur Analyse physischer Klimarisiken für Stadler-Standorte*

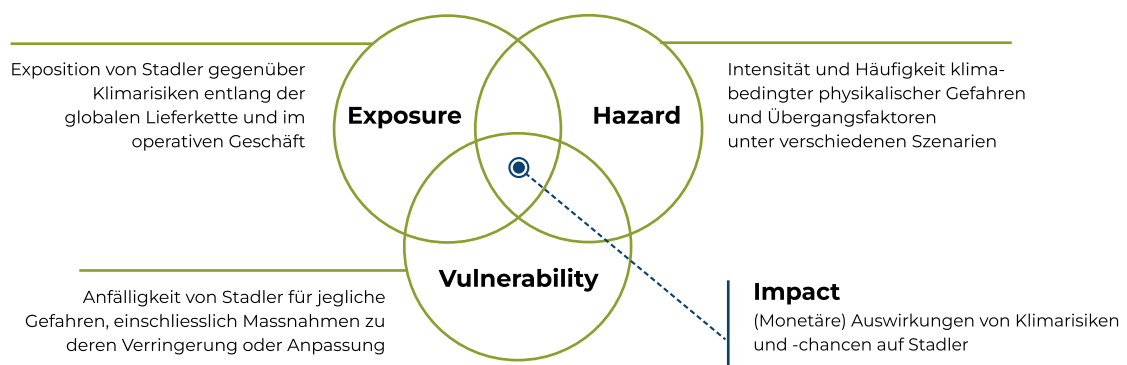
Zur Bewertung physischer Klimarisiken hat Stadler im Jahr 2025 eine vertiefte, extern durchgeführte Szenarioanalyse be-

auftragt. Diese aktualisiert und ergänzt die Risikoanalyse aus dem vorherigen Jahr, die physische sowie transitorische Risiken analysiert hat. Bei der quantitativen Szenarioanalyse wurden die 50 wichtigsten Vermögenswerte des Unternehmens standortspezifisch untersucht. Die Analyse berücksichtigt drei wissenschaftlich etablierte Klimaszenarien (SSP1-2.6, SSP2-4.5 und SSP5-8.5) und basiert auf aktuellen General Circulation Models (CMIP6 bzw. NEX-GDDP-CMIP6), die das Erdsystem physikalisch abbilden und für Klimarisikobewertungen international anerkannt sind. Die betrachteten IPCC-Szenarien decken ein breites Spektrum zukünftiger Klimaprognosen ab:

- Szenario mit geringen Emissionen, bei dem die Erwärmung unter 2°C bleibt (SSP1-2.6)
- Szenario mit mittleren Emissionen, bei dem die Erwärmung bis Ende des Jahrhunderts zwischen 2 und 3 °C liegt (SSP2-4.5)
- Szenario mit sehr hohen Emissionen, bei dem die globale Erwärmung 4 °C überschreitet (SSP5-8.5)

Die Klimarisiken wurden anhand der drei Komponenten *Exposure*, *Hazard* und *Vulnerability* systematisch quantifiziert. Dabei werden die räumliche Exponierung der Standorte (*Exposure*) gegenüber der Intensität und Häufigkeit klimatischer Gefahren (*Hazard*) sowie die jeweilige Verletzlichkeit der Anlagen und Prozesse (*Vulnerability*) kombiniert, um die potenziellen Auswirkungen (*Impact*) zu bestimmen.

Insgesamt wurden 25 physische Klimarisiken aus fünf Kategorien – Temperatur, Niederschlag, Wind, Hochwasser und sonstige Gefahren – analysiert. Risiken mit besonders hohen Hazard-Scores wurden vertieft untersucht. Unter Berücksichtigung der Exponierung und Verletzlichkeit wurden anschliessend potenzielle Auswirkungen wie Gebäudeschäden oder Umsatzeinbrüche für Stadler quantifiziert. Die Ergebnisse liegen in Form antizipierter finanzieller Auswirkungen vor und fliessen in die konzernweite Risiko- und Resilienzbewertung ein.



*Analysierte physische Klimarisiken*

<b>Temperaturbezogene Risiken</b>	<b>Niederschlagsbezogene Risiken</b>	<b>Windbezogene Risiken</b>	<b>Hochwasserbezogene Risiken</b>	<b>Weitere Gefahren</b>
Hitzestress	Dürren	Tropische Wirbelstürme	Flusshochwasser	Waldbrände
Hitzewellen	Starkregen	Sturm	Küstenhochwasser	Erdrutsche
Temperaturvariabilität	Wasserstress	Veränderte Windmuster	Meeresspiegelanstieg	Lawinen
Veränderung der Lufttemperatur	Veränderte Niederschlagsmuster			Tauwetter des Permafrosts
Kältestress				Ausbruch von Gletscherseen
Veränderung der Süswassertemperatur				Ozeanversauerung

Zur Einordnung der finanziellen Auswirkungen nutzt die Analyse drei etablierte Risikometriken: den durchschnittlichen Jahresverlust (Average Annual Loss), den Schaden mit Wiederkehrperiode (Return Period Loss) sowie den erwarteten Extremverlust (Expected Shortfall). Diese Metriken dienen dazu, potenzielle Auswirkungen regelmässiger und seltener klimabedingter Ereignisse strukturiert zu erfassen und für die interne Risiko- steuerung aufzubereiten. Die modellbasierten Schätzungen zu potenziellen Schadenshöhen werden derzeit intern weiter ausgewertet und im Rahmen der standortspezifischen Risikoüberwachung genutzt. Für die externe Berichterstattung konzentriert sich Stadler auf die zentralen Risikotreiber, räumlichen Muster und langfristigen Entwicklungen.

*Methodik zur Analyse weiterer physischer und transitorischer Klimaauswirkungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette*

Stadler ist sich bewusst, dass klimabedingte Risiken und Chancen nicht nur an den eigenen Standorten entstehen, sondern auch in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Die quantitative Szenarioanalyse physischer Risiken konzentriert sich derzeit auf die 50 wichtigsten Standorte von Stadler und soll künftig schrittweise auf zentrale Teile der Lieferkette ausgeweitet werden. Aktuell werden weiteren Auswirkungen jedoch

auf qualitativere Weise analysiert. Dadurch wird sichergestellt, dass keine wichtigen Risiken und Chancen übersehen werden.

Transitorische Risiken und Chancen können aufgrund ihrer politischen, regulatorischen, technologischen und marktbezogenen Dynamik nicht mit derselben modellbasierten Methodik bewertet werden. Daher greift Stadler hier auf die bereits im Jahr 2024 durchgeführte Analyse mit internen Fachbereichen zurück. Die Analyse erfolgte strukturiert in Form von Workshops unter Einbindung der Schlüsselfunktionen aus internen Fachbereichen. Im Rahmen dieses Prozesses wurden sowohl transitorische als auch physische Risiken und Chancen entlang einer fünfstufigen Skala hinsichtlich Eintrittswahrscheinlichkeit sowie Schadensausmass bzw. Chancenpotenzial bewertet.

Die Analyse umfasst die gesamte Wertschöpfungskette – also eigene Standorte sowie die vor- und nachgelagerte Liefer- und Absatzkette – und orientiert sich an zwei IPCC-Szenarien: SSP1-2.6 («Paris Alignment & Transition») und SSP5-8.5 («Resignation»). Damit ergänzt die Analyse die modellbasierten Erkenntnisse zu physischen Risiken an den eigenen Standorten und liefert zusätzliche Informationen. Die Ergebnisse werden zusammen mit den Ergebnissen der quantitativen Analyse im folgenden Strategie-Abschnitt berichtet.

*Zeithorizonte der Analysen*

Die Zeithorizonte für die Klimarisiko- und Resilienz-Analysen sind wie folgt definiert:

<b>Zeitspanne</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Begründung</b>
Kurzfristig	Heute und in den nächsten drei Jahren	Im Einklang mit dem Managementzeitraum
Mittelfristig	Bis zum Geschäftsjahr 2030	Zeitspanne für die mittelfristigen Umweltziele bis 2030
Langfristig	Bis zum Geschäftsjahr 2050	Zeitspanne der langfristigen Umweltziele bis 2050 – abgestimmt auf die Lebensdauer der Züge (ca. 30 Jahre)
Sehr langfristig	Bis zum Geschäftsjahr 2080	Zeitspanne, die sehr langfristige und extremere Auswirkungen des Klimawandels aufzeigt (nur betrachtet für physische Risiken der Stadler-Standorte)

### *Risiko-, Chancen- und Resilienzbewertung*

Ziel der Resilienzbewertung ist es, eine Priorisierung abzuleiten und eine Entscheidungsfindung zu unterstützen. Die Bewertung erfolgt auf Grundlage der Analyseergebnisse zu den Auswirkungen der Klimarisiken und -chancen auf Stadler. Wenn ein bestimmter Klimafaktor in bestimmten Zeithorizonten und Szenarien als relevant angesehen wird, wird eine detaillierte Resilienzbewertung durchgeführt. Massnahmen zur Risikominimierung werden entwickelt. Nicht als signifikant einzustufende Aspekte werden in einer erweiterten Liste geführt und in regelmässigem Abstand hinsichtlich ihrer Relevanz aktualisiert. Stadler wird im Jahr 2026 die neuesten Resultate der quantitativen Analyse physischer Klimarisiken für Stadler-Standorte vertieft prüfen und bezüglich Klimaresilienz bewerten.

### *Überwachung*

Stadler plant, regelmässige Überprüfungen durchzuführen, um die Wirksamkeit der geplanten Massnahmen für die wesentlichsten Risiko und Chancen Aspekte zu bewerten und bei Bedarf Anpassungen vorzunehmen. Durch diesen strukturierten Ansatz arbeitet Stadler daran, dass Risiken proaktiv gemanagt werden und die Unternehmensziele erreicht werden können. Mit der zunehmenden Bedeutung und dem Fokus auf Klimarisiken hat Stadler die Steuerung klimabezogener Risiken weiter ausgebaut.

### **Strategie**

In den vergangenen Jahren haben extreme Wetterereignisse die Wertschöpfungskette von Stadler spürbar beeinflusst. Diese klimabedingten Auswirkungen unterstreichen die zunehmende Notwendigkeit eines proaktiven Klimarisikomanagements, um die Widerstandsfähigkeit der Standorte und der Lieferketten gegenüber klimatischen Einflüssen zu stärken. Ziel ist es, die Resilienz von Stadler gegenüber klimatischen Veränderungen weiter zu erhöhen und einen strukturierten, vorausschauenden Umgang mit Klimarisiken sicherzustellen. Daher hat Stadler im Geschäftsjahr seine Klimarisikoanalyse unter Verwendung neuer quantitativer Methoden erweitert und wissenschaftlich fundierte Scope-3-Ziele sowie einen Übergangsplan formuliert.

Stadler erkennt an, dass der Klimawandel bereits erhebliche Auswirkungen auf Gesellschaft, Wirtschaft und Infrastruktur hat und sich dies mit dem Fortschritt der globalen Erwärmung intensiviert. Vor diesem Hintergrund hat sich Stadler verpflichtet, bis 2050 Netto-Null-Treibhausgasemissionen zu erreichen. Bis 2030 verfolgt das Unternehmen eine Halbierung der Scope-1- und Scope-2-Emissionen sowie eine 25-prozentige Reduktion der Scope-3-Emissionen entlang der Wertschöpfungskette. Alle Zielsetzungen folgen einem wissenschaftsbasierten Absenk-

pfad gemäss den Kriterien der Science Based Targets initiative (SBTi). Stadler hat im Januar 2024 den SBTi Commitment Letter unterzeichnet und zuletzt die SBTi-Ziele fristgerecht eingereicht. Damit bekräftigt das Unternehmen sein langfristiges Engagement für Klimaschutz.

### *Ergebnisse der physischen Klimarisikoanalyse für Stadler-Standorte*

Die extern beauftragte quantitative Analyse der physischen Klimarisiken zeigt, dass die wesentlichsten physischen Klimarisiken für Stadler von Windstürmen und Hochwasserereignissen ausgehen. Die weiteren betrachteten Klimarisiken stellen ebenfalls für einige Standorte Gefahren dar, spielen in der Gesamtbetrachtung der Auswirkungen jedoch eine untergeordnete Rolle.

Windstürme verursachen im Durchschnitt geringere Schäden pro Ereignis als Hochwasserrisiken, betreffen jedoch eine grössere Anzahl von Standorten, insbesondere in Nordwesteuropa und Skandinavien. Der durchschnittliche modellierte jährliche Verlust durch Windstürme wird über die kommenden Jahrzehnte weitgehend stabil erwartet, wobei einzelne Standorte steigende, andere leicht sinkende Risiken aufweisen. Windergebnisse können zudem über ihre unmittelbaren physischen Schäden hinaus Beeinträchtigungen der Mobilität und Infrastrukturen verursachen, die in der reinen Schadenmodellierung nur teilweise abgebildet werden.

Flusshochwasser (fluviale Hochwasser) verursachen im Vergleich zu Windstürmen deutlich höhere Schäden pro Ereignis, wobei nur wenige Standorte – primär in Deutschland und der Schweiz – betroffen sind. Die Schadenshöhe pro Ereignis fällt dabei deutlich höher aus als bei Windstürmen. Während die modellierten Risiken durch klassische Flusshochwasser langfristig tendenziell zurückgehen, wird ein Anstieg der Risiken durch Starkregen und niederschlagsbedingte Hochwasser (pluviale Hochwasser) erwartet. Dies könnte dazu führen, dass die Gesamtrisiken durch Hochwasserereignisse über die Zeit wieder steigen, auch wenn grossräumige pluviale Ereignisse modellseitig nur eingeschränkt abbildbar sind. Stadler arbeitet daran, pluviale Ereignisse in Zukunft vertiefter zu analysieren.

Die nachfolgende Tabelle fasst die wichtigsten Erkenntnisse der Analyse zusammen. Die Analyse umfasst auch numerische Risikoschätzungen zu finanziellen Auswirkungen, die intern weiter geprüft werden und als Faktoren in die Risikoüberwachung einfließen. Für die externe Berichterstattung werden die wesentlichen Erkenntnisse in Form von Risikotreibern, regionalen Mustern und Trends zusammengefasst.

	<b>Windstürme</b>	<b>Hochwasser</b>
Beschreibung	Auswirkungen von Windstürmen gemessen basierend auf 1-in-100-Jahren-Windgeschwindigkeiten mit einer Modellauflösung von 0.25° x 0.25° (~25 km)	Auswirkungen von Flussüberschwemmungen gemessen an der jährlichen Häufigkeit von Überflutungen über 10 cm mit einer Modellauflösung von ~5 km
Risikokategorie	Physisch – akut	Physisch – akut
Trend	Über die Zeit weitgehend szenarioübergreifend stabil (mit standortspezifischen Anstiegen/Senkungen)	Langfristig szenarioübergreifend rückläufig; allerdings zunehmendes Risiko durch pluvialen Starkregen (Oberflächenabfluss)
Geografische Schwerpunkte	Nordwesteuropa und Skandinavien	Betroffen sind wenige Standorte – primär Deutschland und die Schweiz
Besondere Hinweise	Kann indirekte, weitreichende Störungen von Mobilität/Infrastruktur verursachen (nur teilweise in Schadensschätzung sichtbar)	Hohe Einzelschäden pro Ereignis; klassisches Flusshochwasser rückläufig, pluvialer Anteil tendenziell zunehmend. Die Überflutungen sind sehr lokalisiert und beeinflusst von Faktoren wie Landnutzung, Niederschlagsintensität und Merkmalen des Flusseinzugsgebiets.
Management-Antwort	Modification	Modification

*Ergänzende Ergebnisse zu transitorischen und lieferkettenbezogenen Chancen und Risiken*

Neben den modellierten physischen Risiken an den eigenen Standorten wirken sich auch transitorische Entwicklungen sowie klimabedingte Risiken entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette massgeblich auf die zukünftige Entwicklung von Stadler aus. Während physische Standortrisiken durch eine quantitative Szenarioanalyse bewertet wurden, stützen sich die Bewertung transitorischer Risiken und Chancen sowie der physischen Risiken in der Lieferkette auf ein qualitatives, workshopbasiertes Verfahren. Dabei wurden die erwarteten Auswirkungen politischer, regulatorischer, technologischer und marktbezogener Veränderungen ebenso berücksichtigt wie potenzielle klimabedingte Störungen bei zentralen Zulieferern.

Die Analyse ergänzt die quantitative Analyse der physischen Klimarisiken um eine breitere Perspektive auf Risiken und Chancen, die das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette von Stadler beeinflussen können.

Die qualitative Analyse weiterer Klimarisiken und -chancen zeigt, dass klimabedingte Störungen bei Zulieferern – etwa durch Hitze, Starkregen oder regionale Extremereignisse – eine weitere wichtige Quelle von Risiken darstellen. Solche Ereignisse können zu Produktionsverzögerungen, erhöhten Kosten und Einschränkungen in der Lieferfähigkeit führen.

Auf der Chancenseite eröffnen strengere regulatorische Rahmenbedingungen, steigende CO<sub>2</sub>-Preise und die wachsende Nachfrage nach emissionsarmen und energieeffizienten Mobilitätslösungen klare Wachstums- und Differenzierungspotenziale für Stadler. Zusätzliche Chancen ergeben sich aus dem Ausbau erneuerbarer Energien sowie der verstärkten Nutzung von Sekundärmaterialien in der Produktion.

Die wesentlichsten Risiken und Chancen sind in den folgenden Tabellen dargestellt.

*Klimabedingte Risiken entlang der Wertschöpfungskette*

	<b>Erschwerung der Auslieferung und des Betriebs von Stadler-Zügen</b>	<b>Klimabedingte Unterbrechungen der Lieferkette</b>
Risikokategorie	Physisch (Lieferkette) – chronisch	Physisch (Lieferkette) – akut
Beschreibung	Langfristig steigende Temperaturen können sich insbesondere auf die nachgelagerte Lieferkette auswirken. So kann extreme Hitze z. B. zu Schäden an der Zuginfrastruktur (Gleisnetz) oder sonstiger Verkehrsinfrastruktur führen und Defekte an Zügen verursachen. Die Auslieferung und der Betrieb von Stadler-Produkten können dadurch negativ betroffen werden.	Unterbrechung der Lieferkette aufgrund von Auswirkungen des Klimawandels, die zu Produktionsverzögerungen oder -ausfällen bei Stadler führen. Das Risiko wird verstärkt bei einer stärkeren Abhängigkeit von einzelnen, teils hoch spezialisierten Zulieferern, deren Produktionsstätte eine höhere Vulnerabilität gegenüber Extremwetterereignissen vorweisen.
Primäre potenzielle Auswirkungen	Umsatz	Ausgaben – OpEx
Zeithorizont	Mittel- bis langfristig	Kurz- bis langfristig
Management-Antwort	Sharing	Modification

*Klimabedingte Chancen entlang der Wertschöpfungskette*

	<b>Gesteigerte Nachfrage für klimafreundliche Stadler-Produkte</b>	<b>Gesteigerte Anreize für Schienenverkehr</b>	<b>Kostenreduktion durch erneuerbare Energien und Einsatz von Sekundärmaterialien</b>
Chancenategorie	Transition – Market	Transition – Policy & Legal	Transition – Technology
Beschreibung	Stadler ist führend im Verkauf von innovativen Produkten (z. B. Flirt Akku, Flirt H <sub>2</sub> ). Im Kontext einer gesteigerten Relevanz für «nachhaltige» Produkte kann Stadler als Marktführer einen gesteigerten Absatz erwarten.	Strengere nationale Vorschriften und steigende CO <sub>2</sub> -Preise für spezielle Mobilitätslösungen, insbesondere für Inlandsflüge, schaffen einen Wettbewerbsvorteil für den Schienenverkehr. Züge gelten als umweltfreundliche Alternative und werden zur bevorzugten Option für Inlandsreisen.	Die Umstellung auf emissionsärmere Energiequellen im eigenen Betrieb ist zum einen ein Schlüsselement zur Verringerung des ökologischen Fussabdrucks, zum anderen aber auch eine Möglichkeit, langfristig stabilere und niedrigere Energiepreise zu erzielen. Darüber hinaus bietet der Ansatz der Kreislaufwirtschaft nicht nur die Möglichkeit, den ökologischen Fussabdruck Stadlers zu verkleinern, sondern auch langfristige wirtschaftliche Vorteile durch Kosteneinsparungen zu erzielen.
Primäre potenzielle Auswirkungen	Umsatz	Umsatz	Ausgaben – OpEx
Zeithorizont	Mittel- bis langfristig	Mittel- bis langfristig	Kurz- bis mittelfristig
Management-Antwort	Beibehaltung der guten Positionierung und weiterer Ausbau von innovativen und nachhaltigen Lösungen	Aufrechterhaltung der Zusammenarbeit mit der Regierung und Regulierungsbehörden und kontinuierliche Beobachtung des Marktgeschehens	Grosses CO <sub>2</sub> -Reduktionspotential: Stadler hat sich das Ziel gesetzt, die Recyclingquote an vielen Standorten zu erhöhen.

Im Rahmen der qualitativen Analyse weiterer Klimarisiken und -chancen wurden Risiken und Chancen betrachtet, die für Stadler derzeit jedoch als weniger wesentlich eingestuft wurden.

Weitere Risiken:

- Potenzielle Kostensteigerungen durch Rohstoffknappheit und CO<sub>2</sub>-Bepreisung
- Zunehmende regulatorische Anforderungen an Fahrzeuge und Produktionsprozesse
- Unsicherheiten in Bezug auf Marktsignale und politische Rahmenbedingungen
- Mögliche Verzögerungen bei der Einführung neuer Technologien oder Produkte
- Steigende Komplexität regional unterschiedlicher CO<sub>2</sub>-Standards

Weitere Chancen:

- Zusätzliche Potenziale durch Energieeffizienzsteigerungen in Betrieben
- Ausbau erneuerbarer Energiequellen und eigener Erzeugungskapazitäten
- Zugang zu Fördermitteln für innovative und emissionsarme Technologien
- Regulatorische Unterstützung des Schienenverkehrs durch nationale Klimaziele

#### *Resilienz von Stadler gegenüber Klimarisiken*

Die Kombination aus einer modellbasierten Analyse physischer Standortrisiken und einer qualitativen Bewertung transitorischer sowie Lieferkettenbezogener Risiken und Chancen zeigt, dass Stadler insgesamt über eine robuste Ausgangslage verfügt. Gleichzeitig geht das Unternehmen bewusst vorsichtig in der Beurteilung seiner Resilienz vor, da klimabedingte Entwicklungen – sowohl physisch als auch politisch-regulatorisch – mit inhärenten Unsicherheiten verbunden sind.

Stadler begegnet physischen Klimarisiken durch Versicherungsschutz, Massnahmen zur Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs und die Weiterentwicklung des Risikomanagements. In der Lieferkette bestehen jedoch strukturelle Grenzen hinsichtlich der Diversifizierung, da einzelne Schlüsselkomponenten von nur wenigen spezialisierten Zulieferern hergestellt werden. Diese Konzentration stellt ein Beispiel für Abhängigkeiten dar, die trotz aktiver Steuerung nicht vollständig eliminiert werden können und deren Risiken nur teilweise im direkten Einflussbereich von Stadler liegen. Entsprechend arbeitet

Stadler eng mit seinen Partnern zusammen, stärkt die Transparenz in der Lieferkette und entwickelt Beschaffungsprozesse kontinuierlich weiter.

Transitorische Risiken und Chancen, die sich aus einer beschleunigten Dekarbonisierung der Wirtschaft ergeben könnten, werden ebenfalls aktiv adressiert. Als führender Anbieter innovativer Antriebstechnologien kann Stadler von der steigenden Nachfrage nach nachhaltigen Mobilitätslösungen profitieren, begegnet jedoch gleichzeitig wachsenden Erwartungen hinsichtlich Klimaschutz und Ressourceneffizienz. Mit dem wissenschaftsbasierten Absenkpfad für Scope-1- bis Scope-3-Emissionen, Lebenszyklusanalysen der Produkte und einem steigenden Anteil von Sekundärmaterial stärkt Stadler die Zukunftsfähigkeit seines Portfolios.

Weitere geplante Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel und zum Klimaschutz sowie die hierfür eingesetzten finanziellen Mittel sind im Abschnitt «Massnahmen» im Kapitel «Klimawandel» beschrieben. Auf Grundlage des IRO- Assessments – unter Berücksichtigung der zugrunde liegenden Annahmen, Unsicherheiten und Zeithorizonte – kommt Stadler zu dem Ergebnis, dass das Geschäftsmodell und die strategische Ausrichtung des Unternehmens auf absehbare Zeit ausreichend widerstandsfähig gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels sind.

Massnahmen wie die Schulung von Mitarbeitenden, die Modernisierung emissionsintensiver Vermögenswerte und die strategische Weiterentwicklung des Produktportfolios hin zu klimafreundlichen Lösungen wurden bereits eingeleitet und werden durch eine Kapitalmanagementpolitik ergänzt, die auf eine dauerhaft solide Finanzbasis abzielt. Diese Kombination stärkt die Widerstands- und Anpassungsfähigkeit von Stadler und unterstützt zugleich einen effizienten Zugang zu den Kapitalmärkten.

#### **Kennzahlen und Ziele**

Um Wiederholungen zu vermeiden, werden alle Details zu TCFD-relevanten Kennzahlen und Zielen in anderen Kapiteln des Berichts erläutert. Stadler verfolgt wissenschaftsbasierte Klimaziele (SBTi) und berichtet die vollständigen Klimametrien und Zielpfade in den Kapiteln «Klimaschutz». Dazu gehören Scope-1- bis Scope-3-Emissionen, Energieverbrauch, Emissionsintensitäten und der Netto-Null-Zielpfad bis 2050.

## EU-Taxonomie

### Hintergrund und Ziele

Die Europäische Kommission hat im Jahr 2020 mit der Verordnung (EU) 2020/852 die EU-Taxonomie eingeführt, um das Ziel eines klimaneutralen Europas bis 2050 zu unterstützen. Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem für ökologisch nachhaltige wirtschaftliche Aktivitäten. Sie soll Kapitalflüsse in Richtung nachhaltiger Investitionen lenken und Transparenz für Unternehmen und Investoren schaffen.

Die Offenlegung der Stadler-Gruppe erfolgt in Übereinstimmung mit der Taxonomieverordnung (EU) 2020/852 sowie den Delegierten Verordnungen (EU) 2021/2139, (EU) 2021/2178 und (EU) 2023/2486. Grundlage der Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2025 ist zudem die Delegierte Verordnung (EU) 2026/73 vom 4. Juli 2025. Diese Verordnung wurde am 8. Januar 2026 im Amtsblatt veröffentlicht und gilt ab dem 1. Januar 2026. Die Verordnung und die darin enthaltenen Vereinfachungen werden bereits in diesem Geschäftsbericht angewendet.

In Übereinstimmung mit der Verordnung legt die Stadler-Gruppe für das Geschäftsjahr 2025 den Anteil des Umsatzes und der Investitionsausgaben (CapEx) offen, die taxonomiefähig bzw. taxonomiekonform sind. Die EU-Taxonomieverordnung ist eine dynamische, sich weiterentwickelnde Rechtsvorschrift. Ihre Formulierungen und Begriffe unterliegen mitunter einer gewissen Auslegungsunsicherheit. Daher basieren die folgenden Angaben auf dem aktuellen Verständnis und der aktuellen Auslegung der Verordnung durch Stadler. Der für die diesjährige Berichterstattung angewandte Ansatz kann in Zukunft Änderungen unterliegen.

Stadler ist entschlossen, die Zukunft auf ökologisch nachhaltige Weise zu gestalten, indem Stadler nachhaltige Transportmittel herstellt und in nachhaltige Geschäftsaktivitäten investiert. Die

Klassifizierung nach der EU-Taxonomie macht dieses Engagement transparent und bestätigt, dass Stadlers wirtschaftlichen Aktivitäten nachweislich einen wesentlichen Beitrag zur ökologischen Nachhaltigkeit und zu den Klimazielen der Europäischen Union leisten.

### Analyse der Taxonomiefähigkeit

Eine Wirtschaftsaktivität gilt als taxonomiefähig, wenn sie in einem der Delegierten Rechtsakte zur Ergänzung der Taxonomieverordnung beschrieben ist. Stadler ist ein international führender Anbieter von Mobilitätslösungen im Schienenfahrzeugbau, im Service und in der Signaltechnik. Die Produktpalette im Bereich der Vollbahnen und des Stadtverkehrs umfasst Hochgeschwindigkeitszüge, Intercity-Züge, Regio- und S-Bahnen, U-Bahnen, Tram-Trains und Strassenbahnen. Überdies stellt Stadler Streckenlokomotiven, Rangierlokomotiven und Reisezugwagen her. Diese Aktivitäten sind gemäss der Definition der Taxonomieverordnung (Artikel 10, Punkt 1.c) für das Ziel des Klimaschutzes (Climate Change Mitigation, CCM) als sogenannte «ermöglichende Aktivitäten» taxonomiefähig.

Für das Geschäftsjahr 2025 beschränkt Stadler die Taxonomie-Berichterstattung auf die Hauptwirtschaftsaktivität *CCM 3.3. Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien*. Hierunter fällt der gesamte Bereich «Rolling Stock» von Stadler sowie Servicearbeiten im Bereich «Service & Components». Stadler ist in weiteren Wirtschaftsaktivitäten aktiv, die ebenfalls taxonomiefähig sind (z. B. Bereich «Signalling»), diese wurden jedoch für das Geschäftsjahr 2025 aufgrund der geringeren Relevanz (Umsatzanteil «Signalling» am Gesamtumsatz: circa 3 Prozent vorerst keiner genaueren Prüfung unterzogen und werden daher nicht in die Zähler der Taxonomie-KPIs einberechnet. Stadler plant, die Taxonomie-Berichterstattung zukünftig auf alle taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten auszuweiten.

Überblick der taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivität gemäss EU-Taxonomie

Taxonomiefähige Aktivität	Definition der Aktivität	Wirtschaftsaktivität Stadler
3.3. Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen Verkehrstechnologien	<p>Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von CO<sub>2</sub>-armen Fahrzeugen, Schienenfahrzeugen und Schiffen.</p> <p>Die Wirtschaftstätigkeiten in dieser Kategorie können gemäss der mit der Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 aufgestellten statistischen Systematik der Wirtschaftszweige mehreren NACE-Codes, insbesondere C.29.1, C.30.1, C.30.2, C.30.9, C.33.15 und C.33.17, zugeordnet werden.</p> <p>Eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie ist eine ermöglichende Tätigkeit im Sinne von Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe i der Verordnung (EU) 2020/852, wenn sie die technischen Bewertungskriterien erfüllt.</p>	Herstellung sowie Reparatur, Wartung und Nachrüstung von Hochgeschwindigkeitszügen, Intercity-Zügen, Regio- und S-Bahnen, U-Bahnen, Tram-Trains und Strassenbahnen, Streckenlokomotiven, Rangierlokomotiven und Reisezugwagen

### Analyse der Taxonomiekonformität

Stadler hat die taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten auf Taxonomiekonformität geprüft. Gemäss Artikel 3 der Verordnung (EU) 2020/852 muss eine Wirtschaftsaktivität drei Bedingungen erfüllen, um als taxonomiekonform zu gelten:

- **Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz:** Die Wirtschaftsaktivität leistet einen wesentlichen Beitrag zu mindestens einem von insgesamt sechs Umweltzielen. Stadler hat die Tätigkeiten und Investitionen in der Wirtschaftsaktivität *CCM 3.3 Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien* in diesem Zusammenhang auf einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel «Klimaschutz» geprüft.
- **Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen (Do No Significant Harm, DNSH):** Die Wirtschaftsaktivität verursacht keinen erheblichen Schaden an einem der anderen fünf Umweltziele. Dabei handelt es sich um die Umweltziele «Anpassung an den Klimawandel», «Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen», «Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft», «Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung» sowie «Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme».
- **Einhaltung von Mindestschutzmassnahmen (Minimum Safeguards):** Die Tätigkeiten des Unternehmens im Zusammenhang mit der Wirtschaftsaktivität stehen im Einklang mit sozialen Standards zu Menschenrechten, Bestechung und Korruption, fairem Wettbewerb und Besteuerung.

Die Prüfung der Taxonomiekonformität erfolgte auf Basis der technischen Screening-Kriterien gemäss Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139. Für Nicht-Finanzunternehmen wurden zudem mit der Verordnung 2026/73 die DNSH-Kriterien hinsichtlich des Umweltziels «Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung» aktualisiert. Stadler berücksichtigt diese Änderungen bereits bei der Ermittlung und Offenlegung der Taxonomie-KPIs in diesem Bericht. Die Prüfung wurde durch weitere Hilfsmittel, unter anderem Informationen und FAQ des offiziellen EU Taxonomy Compass der Europäischen Kommission, unterstützt. Basierend auf umfangreichen Fachinformationen wurden interne Checklisten zu den technischen Screening-Kriterien erstellt, um eine objektive Prüfung und nachweisbasierte Dokumentation zu gewährleisten. Für DNSH und Mindestschutzmassnahmen wurden darüber hinaus interne Richtlinien zu Umweltmanagement, Menschenrechten und Compliance berücksichtigt. Detaillierte Erläuterungen zur Methodik folgen in den jeweiligen Abschnitten.

### Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

Bezüglich der Bedingung des wesentlichen Beitrags zum Klimaschutz definiert die EU-Taxonomie für Kategorie *CCM 3.3. Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien* folgende Kriterien:

Im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit wird Folgendes hergestellt, repariert, gewartet, nachgerüstet, umgenutzt oder aufgerüstet:

- Züge, Reisezugwagen und Güterwagen, die keine direkten CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen verursachen

- Züge, Reisezugwagen und Güterwagen, die keine direkten CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen verursachen, wenn sie auf Schienen mit der erforderlichen Infrastruktur betrieben werden, und die einen herkömmlichen Motor einsetzen, wenn eine solche Infrastruktur nicht verfügbar ist (Zweikrafttriebwagen)

Auf Basis der definierten Kriterien stuft Stadler die Herstellung und Wartung von elektrischen Zügen (mit E-Traktion oder Batterietechnologie), Wasserstoffzügen sowie bimodalen Zügen und Hybrid-Green-Tech-Lösungen als taxonomiekonform ein. Die Herstellung oder Wartung von Dieselnzügen wird hingegen als nicht konform bewertet. Die Prüfung der Konformität erfolgte für jede einzelne Kundenorder.

### Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen (Do No Significant Harm, DNSH)

#### *Anpassung an den Klimawandel (DNSH Appendix A)*

Für den Nachweis der Taxonomiekonformität definiert die EU-Taxonomie, dass die Wirtschaftsaktivität zu keinen Beeinträchtigungen im Bereich der Anpassung an den Klimawandel führen darf. Dazu ist definiert, dass das Unternehmen eine robuste Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse durchführen muss. Dadurch kann Klimarisiken rechtzeitig entgegengewirkt werden.

Stadler ist sich bewusst, dass der Klimawandel akute und chronische physische Risiken verursacht, die bereits heutzutage Auswirkungen auf die Wirtschaftsaktivitäten von Stadler haben. Daher hat Stadler bereits in der Vergangenheit Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalysen durchgeführt und im Rahmen der TCFD-Berichterstattung dazu berichtet. Stadler hat im Geschäftsjahr 2025 eine aktualisierte Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse in Auftrag gegeben, die spezifisch die Anforderungen des DNSH Appendix A der EU-Taxonomie erfüllt. Die Studie basiert auf dem neuesten Stand der Technik entsprechenden Klimaprojektionen für die bestehende Reihe von SSP-RCP-Szenarien des IPCC. Basierend auf den Ergebnissen werden Anpassungspläne pro Standort definiert. Einzelheiten zur Analyse sind im Kapitel «Bericht gemäss Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)» beschrieben.

Demnach ist die Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen im Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel erfüllt. Weitere kurz- bis mittelfristige Anpassungslösungen sind geplant, und Stadler verfolgt langfristig das Ziel, stets nach bestem Stand der Technik im Hinblick auf eine klimafreundliche Produktion zu agieren.

#### *Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen (DNSH Appendix B)*

Stadler führt an allen Produktionsstandorten eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der ISO-14001-Zertifizierung durch. Die Umweltverträglichkeitsprüfung beinhaltet die Identifizierung von Risiken im Zusammenhang mit der Nutzung und Erhaltung von Wasser, die Umsetzung eines Plans zum Wasserverbrauch und -schutz sowie die Einführung geeigneter Kontrollmassnahmen für die identifizierten Risiken. Die Umsetzung des Wassermanagements und Gewässerschutzes von Stadler steht im Einklang mit den Zielen «Erhaltung der Wasserqualität» und «Vermeidung von Wasserknappheit». Das

Wassermanagement ist Teil des gesamten nach ISO 14001 zertifizierten Umweltmanagementsystems. Weitere Einzelheiten sind im Anhang unter «Zusätzliche Informationen für die Stakeholder» beschrieben.

Durch die konzernweite Umsetzung eines Umweltmanagementsystems nach ISO 14001 im Einklang mit den Zielen der Richtlinien 2011/92/EU und 2000/60/EG vermeidet Stadler eine erhebliche Beeinträchtigung des Umweltziels «Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen».

#### *Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft*

Für CCM 3.3. stellt die Delegierte Verordnung die Kriterien im Bereich des Ökodesigns sowie im Bereich der Abfallbewirtschaftung auf. Stadler berücksichtigt bei der Planung und dem Produktionsprozess der Fahrzeuge Ökodesign-Prinzipien. Das C2C-Prinzip (Cradle to Cradle) gibt einen geschlossenen Rohstoffkreislauf vor und ist für Stadler von zentraler Bedeutung. Im Zuge dessen werden bereits bei der Konstruktion Materialmischungen in Bauteilen vermieden, um den Prozess der Demontage, Sortierung und Sammlung dieser Materialien am Ende der Lebensdauer zu erleichtern. Weitere Schwerpunkte sind ein sparsamer und schonender Umgang mit natürlichen Ressourcen und die sorgfältige Auswahl der Materialien mit Fokus auf Haltbarkeit, Recyclingfähigkeit, leichter Demontage und Anpassungsfähigkeit. Mehr als 95 Prozent der Fahrzeugmasse von Stadler Fahrzeugen können recycelt werden. Ausserdem stellt Stadler gegenüber Lieferanten Anforderungen zur Verwendung recycelter Materialien auf. Die produktbezogenen DNSH-Kriterien zur Kreislaufwirtschaft gelten für alle Lösungen im Portfolio als erfüllt, die nach diesem Ökodesign-Ansatz entworfen wurden. Weitere Einzelheiten zu den Ökodesign-Prinzipien sind im Kapitel «Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft» beschrieben.

Darüber hinaus ist die Kreislaufwirtschaft ebenfalls in den Abfallmanagementprozess von Stadler integriert und durch die Zertifizierung nach ISO 14001 abgedeckt. Daher beziehen sich konforme Aktivitäten auf eigene Betriebsstätten, die dem ISO-14001-Prinzip der soliden Abfallbewirtschaftung entsprechen und Recycling gegenüber Entsorgung den Vorrang geben. Stadler hat das Ziel gesetzt, die Recyclingquote des betrieblichen Gesamtabfalls auf über 60 Prozent bis 2030 zu erhöhen. Weitere Einzelheiten zum betrieblichen Abfallmanagement sind im Kapitel «Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft» beschrieben.

Durch die Umsetzung von Ökodesign-Prinzipien sowie ein Abfallmanagement nach ISO 14001 mit Priorisierung von Recycling vermeidet Stadler eine erhebliche Beeinträchtigung des Umweltziels «Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft».

#### *Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (DNSH Appendix C)*

Gemäss dem durch die Verordnung 2026/73 aktualisierten DNSH Appendix C der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 verlangt die EU-Taxonomie, dass die Wirtschaftstätigkeit keine signifikante Umweltverschmutzung verursacht. Die

Kriterien umfassen insbesondere die Vermeidung der Herstellung, des Inverkehrbringens oder der Verwendung von:

- Persistenten organischen Schadstoffen (gemäss Anhängen I und II der Verordnung (EU) 2019/1021)
- Quecksilber und Quecksilberverbindungen sowie quecksilberhaltigen Produkten (gemäss Artikel 2 der Verordnung (EU) 2017/852)
- Ozonabbauenden Stoffen (gemäss Anhängen I und II der Verordnung [EU] 2024/590, mit Ausnahmen bei bestimmten Verwendungszwecken.
- Stoffen, die nicht konform mit der RoHS-Richtlinie sind (Anhang II, III und IV der Richtlinie 2011/65/EU), soweit anwendbar
- Stoffen als solche, die die Kriterien gemäss Artikel 57 der REACH-Verordnung (EG Nr. 1907/2006) erfüllen und in Konzentrationen über 0.1 Prozent (w/w) [MF1] enthalten sind, ausser wenn keine geeigneten Alternativen verfügbar sind und die Verwendung unter kontrollierten Bedingungen erfolgt

Zusätzliche Anforderung ist, dass Fahrzeuge kein Blei, Quecksilber, sechswertiges Chrom und Cadmium enthalten dürfen, gemäss Richtlinie 2000/53/EG. Diese Richtlinie gilt für Strassenfahrzeuge und ist daher für die Aktivitäten von Stadler nicht relevant.

Mit der Verordnung (EU) 2026/73 wurde das DNSH-Kriterium zur Vermeidung ozonabbauender Stoffe aktualisiert. Für die Prüfung der DNSH-Kriterien im Geschäftsjahr 2025 stützte Stadler sich ursprünglich auf die zum Prüfzeitpunkt bekannten Anforderungen der EU-Taxonomie, mithin auf die Verordnung (EG) Nr. 1005/2009. Auf Basis einer Grundprüfung geht Stadler jedoch davon aus, dass die Anforderungen der (EU) 2024/590 erfüllt sind. Die Richtlinie/Regelung (EU) 2024/590 ist bereits seit 2024 in Kraft, entsprechende inhaltliche Anforderungen wurden zudem in der Schweiz im Herbst 2025 in die Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung (ChemRRV) übernommen. Stadler stellt die Konformität mit geltenden Umweltvorschriften kontinuierlich sicher. Dies wird auch im Rahmen der ISO-14001-Zertifizierung regelmässig geprüft.

Die Prüfung der Konformität wurde pro Kundenorder durchgeführt. Grundlage der Bewertung sind die jeweils geltenden Qualitäts-, Umwelt- und Sicherheitsvereinbarungen sowie die Allgemeinen Technischen Spezifikationen, die für die jeweiligen Kundenaufträge definiert sind. Diese Spezifikationen enthalten klare Anforderungen zur Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung und verweisen auf die einschlägigen EU-Verordnungen sowie nationale Gesetze. In den meisten Fällen wird zusätzlich auf die UIC-Norm 345:2006 verwiesen. Häufig enthalten die Spezifikationen auch Anforderungen, die sich an der Railway Industry Substance List (RISL) orientieren. Die RISL enthält die für die Eisenbahnindustrie in der Europäischen Union, Australien, Kanada, dem Vereinigten Königreich, den Vereinigten Staaten von Amerika und der Schweiz geltenden Stoffkontrollen.

Die Anforderungen gelten nicht nur für die hergestellten Fahrzeuge, sondern auch für alle eingebauten Komponenten und

damit für die Lieferanten. Die Konformität wurde jeweils dann festgestellt, wenn alle einschlägigen DNSH-Anforderungen erfüllt waren.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden jedoch teilweise noch Tätigkeiten abgeschlossen, deren zugrunde liegende Auftrag bereits mehrere Jahre zurückliegen. Für diese Projekte konnten zum Zeitpunkt des Auftragsbeginns noch nicht sämtliche Anforderungen berücksichtigt werden, die gemäss der aktuell geltenden EU-Taxonomie erforderlich sind. Zwar stellt Stadler sicher, dass alle geltenden Umweltvorschriften im Rahmen der laufenden Produktionsaktivitäten eingehalten werden, jedoch ist eine vollständige und taxonomiekonforme Prüfung und Nachweisführung für diese älteren Kundenaufträge ohne erhebliche Zusatzaufwände nicht möglich. Vor diesem Hintergrund hat Stadler entschieden, diese Projekte im Rahmen der EU-Taxonomie-Kennzahlen als «nicht konform» zu klassifizieren. Mit dem sukzessiven Abschluss älterer Kundenaufträge erwartet Stadler künftig einen deutlichen Anstieg der Konformitätsquote hinsichtlich der DNSH-Anforderungen im Umweltziel «Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung».

#### *Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme (DNSH Appendix D)*

Gemäss DNSH Appendix D der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 verlangt die EU-Taxonomie, dass die Wirtschaftsaktivität keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Biodiversität und die Ökosysteme verursacht. Stadler stellt dies durch Umweltverträglichkeitsprüfungen sicher, die im Rahmen des nach ISO 14001 zertifizierten Umweltmanagementsystems durchgeführt werden. Diese Prüfungen beinhalten die Identifizierung potenzieller Risiken für Biodiversität und Ökosysteme sowie die Umsetzung geeigneter Massnahmen zur Risikominderung. Die Umsetzung des Umweltmanagementsystems erfolgt im Einklang mit den Zielen, den Schutz von ökologisch sensiblen Räumen und Lebensräumen gefährdeter Arten zu gewährleisten, indem negative Auswirkungen mit erster Priorität vermieden, unvermeidbare Effekte verringert und verbleibende Auswirkungen ausgeglichen werden. Die Prüfung der Konformität erfolgt standortspezifisch basierend auf einer gültigen ISO-14001-Zertifizierung des Standorts. Weitere Einzelheiten zum Thema Biodiversität und Ökosysteme sind im Anhang unter «Zusätzliche Informationen für die Stakeholder» beschrieben.

Durch die flächendeckende Umsetzung eines Umweltmanagementsystems nach ISO 14001 im Einklang mit den Zielen der Richtlinien 2011/92/EU vermeidet Stadler eine erhebliche Beeinträchtigung des Umweltziels «Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme».

#### **Mindestschutzmassnahmen (Minimum Safeguards)**

Gemäss Artikel 18 der Verordnung (EU) 2020/852 sind Unternehmen verpflichtet, Verfahren zu implementieren, die sicherstellen, dass grundlegende internationale Standards in den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsrechte und verantwortungsvolle Unternehmensführung eingehalten werden. Die Anforderungen basieren auf international anerkannten Rahmenwerken, insbesondere den OECD-Leitlinien für multinationale Un-

ternehmen, den Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) sowie der Internationalen Charta der Menschenrechte.

Stadler verpflichtet sich zur Wahrung der Menschenrechte und zur Sicherstellung fairer Arbeitsbedingungen sowohl in den eigenen Betrieben als auch entlang der Lieferkette. Stadler hat hierzu bereits 2023 eine «Erklärung zu den OECD-Leitlinien» veröffentlicht. Stadler orientiert sich dabei an international anerkannten Standards und Richtlinien, darunter die OECD-Leitsätze, die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die UN-Kinderrechtskonvention und die ILO-Konventionen. Weitere Informationen zum Thema finden sich im Kapitel «Compliance, Ethik und Integrität».

Zur Umsetzung dieser Verpflichtungen hat Stadler umfassende interne Richtlinien und Prozesse etabliert. Diese Prozesse dienen unter anderem der Einhaltung gesetzlicher Sorgfaltspflichtvorgaben wie dem UK Modern Slavery Act, dem deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) sowie der schweizerischen Verordnung über Sorgfaltspflichten und Transparenz bezüglich Mineralien und Metallen aus Konfliktgebieten und Kinderarbeit (VSoTr). Die Verfahren umfassen insbesondere Due-Diligence-Prozesse im eigenen Betrieb und in der Lieferkette, Massnahmen zur Korruptionsprävention und Compliance sowie Mechanismen zur Meldung und Behandlung von Verstössen. Im Berichtsjahr lagen keine menschenrechtlichen Verstösse vor. Weitere Einzelheiten zu diesen Themen sind im Berichtsteil «Compliance, Ethik und Integrität» sowie im Kapitel «Arbeiten bei Stadler» beschrieben.

Die implementierten Verfahren stellen sicher, dass die Anforderungen des Artikels 18 der EU-Taxonomie erfüllt werden. Damit gewährleistet Stadler die Einhaltung der Mindestschutzmassnahmen als Voraussetzung für die Klassifizierung taxonomiekonformer wirtschaftlicher Aktivitäten.

#### **Ermittlung der KPIs der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten**

Gemäss Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung sowie den Delegierten Verordnungen (EU) 2021/2178 und 2021/2139 werden für die Berichterstattung drei Kennzahlen (Key Performance Indicators, KPIs) ermittelt: Umsatzerlöse, Investitionsausgaben (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx). Diese Kennzahlen quantifizieren den Anteil taxonomiefähiger und taxonomiekonformer wirtschaftlicher Aktivitäten am Gesamtgeschäft des Unternehmens. Grundlage der Berechnung sind die konsolidierten Finanzdaten gemäss Swiss GAAP FER. Im Zuge der Vereinfachungen durch die Verordnung (EU) 2026/73 wird der KPI «OpEx» nicht berichtet, da keine relevanten Positionen vorliegen.

Die Analyse bezieht sich auf die wirtschaftliche Aktivität *CCM 3.3 Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien*. Die Berechnung erfolgt unter Berücksichtigung der Definitionen der EU-Taxonomie, wobei die Methodik transparent dokumentiert wird, um Interpretationsspielräume nachvollziehbar zu machen. Da die EU-Taxonomieverordnung ein sich weiterent-

wickelndes Regelwerk ist, unterliegen ihre Anforderungen teilweise Interpretationsspielräumen und bedürfen weiterer Konkretisierung. Die Informationen basieren auf dem aktuellen Verständnis und der aktuellen Auslegung der Verordnung durch Stadler.

### Umsatzerlöse

Im Berichtsjahr betrug der konsolidierte Umsatz 3 679 250 TCHF, davon sind 2 824 709 TCHF (77 Prozent) taxonomiefähig und 2 274 749 TCHF (62 Prozent) taxonomiekonform.

Die Berechnung basiert auf dem konsolidierten Nettoumsatz (Nenner) gemäss Swiss GAAP FER, wie in der Konzernerechnung ausgewiesen. Der Umsatz wird bereinigt um Erlösminderungen und Umsatzsteuer. Nicht konsolidierte Einheiten sowie Umsätze aus nicht fortgeführten Aktivitäten sind ausgeschlossen.

Für die Ermittlung des taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Umsatzes (Zähler) werden Kundenaufträge pro Order analysiert und den in den Delegierten Verordnungen definierten wirtschaftlichen Aktivitäten zugeordnet. Jeder Auftrag wird hinsichtlich der technischen Bewertungskriterien geprüft. Nur Aufträge, die sämtliche Kriterien erfüllen, werden als taxonomiekonform berücksichtigt.

Die detaillierten Umsatzergebnisse werden im Umsatz-Meldebogen dargestellt.

### Investitionsausgaben (CapEx)

Die gesamten Investitionsausgaben (CapEx) beliefen sich im Berichtsjahr auf 277 700 TCHF, davon sind 159 604 TCHF (57 Prozent) taxonomiefähig und 104 659 TCHF (38 Prozent) taxonomiekonform.

Die CapEx-Kennzahlen zeigen den Anteil der Investitionen, die taxonomiefähigen und taxonomiekonformen wirtschaftlichen Aktivitäten zugeordnet werden können.

Die Berechnung des Nenners basiert auf den gesamten Investitionen in Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten, Right-of-Use Assets sowie aktivierten Entwicklungskosten im Berichtsjahr, vor Abschreibungen und Wertminderungen. Grundlage sind die Definition gemäss Delegierter Verordnung (EU) 2021/2178 und die Angaben im Swiss-GAAP-FER-Konzernabschluss. Nicht konsolidierte Einheiten sowie Investitionen, die nicht dem Produktionsgeschäft zugeordnet werden können, sind ausgeschlossen.

Die Ermittlung des Zählers für taxonomiefähige und taxonomiekonforme Investitionsausgaben erfolgt für alle Investitionen, die der Hauptaktivität *Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien* dienen. Investitionsausgaben dienen bei Stadler überwiegend der Herstellung von Rollmaterial und stehen damit in direktem Zusammenhang mit den Produktionsstandorten. Da sich Investitionen nicht immer eindeutig einzelnen Kundenaufträgen zuordnen lassen, erfolgt die Berechnung anteilmässig auf Basis der Umsatzkennzahlen. Hierbei werden die Investitionsausgaben pro Standort mit der standortspezifischen Taxonomiefähigkeit und Taxonomiekonformität der Umsätze verrechnet. Diese Vorgehensweise gewährleistet eine konsistente und nachvollziehbare Zuordnung. Somit gelten gemäss Delegierter Verordnung (EU) 2021/2178 Anhang I, Nummer 1.1.2.2 a, nur jene Investitionsausgaben als taxonomiekonform, die anteilmässig der Produktion taxonomiekonformer Verkehrstechnologien dienen.

Die detaillierten CapEx-Ergebnisse werden im CapEx-Meldebogen dargestellt.

### Betriebsausgaben (OpEx)

Die Betriebsausgaben (OpEx) sind gemäss EU-Taxonomie definiert als nicht aktivierte direkte Kosten, die sich auf Forschung und Entwicklung, Renovierung und Instandhaltung von Gebäuden, kurzfristige Leasingverträge sowie laufende Wartung und Service beziehen. Durch Neuerungen der Verordnung (EU) 2026/73 kann hinsichtlich der Betriebsausgaben (OpEx) eine Erleichterung wahrgenommen werden: Sofern die in den OpEx gemäss EU-Taxonomieverordnung zu berücksichtigenden Betriebsausgaben von untergeordneter Bedeutung sind, kann die Offenlegung auf den Gesamtwert der Betriebsausgaben beschränkt werden. Die OpEx-Kennzahl im Rahmen der Taxonomieberichterstattung ist für die Stadler-Gruppe von geringer Bedeutung. Der Grossteil der Gesamtkosten entfällt im Zusammenhang mit der Auftragsfertigung auf Material und Fremdleistungen sowie auf Personalkosten für Produktion, Engineering und Auftragsabwicklung. Diese Kosten fallen nicht in den engen Anwendungsbereich der taxonomielevanten OpEx.

Der Gesamtwert der Betriebsausgaben beträgt 285 819 TCHF und basiert auf dem konzernweiten monatlichen Finanzdatenreporting. Er umfasst weitere operative Aufwände und geht damit über die taxonomielevanten OpEx hinaus. Neben den gemäss EU-Taxonomie einzubeziehenden Aufwendungen enthält er unter anderem ausgewählte IT-Aufwendungen aus unterstützenden Funktionen, Administrationskosten sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit Energieverbrauch und Abfallentsorgung.





## Umweltverschmutzung

Im Schienenfahrzeugbau eingesetzte Lacke enthalten häufig flüchtige organische Verbindungen («volatile organic compounds», VOC), die potenziell negative Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit haben können. Stadler hat bereits entsprechende Massnahmen umgesetzt und evaluiert fortlaufend zusätzliche Möglichkeiten, um den Einsatz lösemittelbasierter Beschichtungen weiter zu verringern sowie den Umgang mit verbleibenden VOC-Emissionen an den Produktionsstandorten zu verbessern.

### IRO-Tabelle

Thema	IRO	C / R / I	Beschreibung	Management
E2: Luftverschmutzung	Ausstoss von VOC im Rahmen der Produktionsprozesse	I <sup>(1)</sup>	VOC-Emissionen im Produktionsprozess bei Lackierung von Fahrzeugen, wodurch negative Auswirkungen auf die Umwelt und Gesundheit entstehen	Investitionen in Abluftreinigungsanlagen (ALURA); Einsatz alternativer Beschichtungsstoffe

### Ziele

Quantitatives Ziel	Wert im Basisjahr	Aktueller Wert	Zielwert	Zieljahr
Gruppenweite Reduktion der VOC-Emissionen	2021: 240 t VOC	<b>303.4 t VOC</b>	-15%	2030

#### Verantwortlichkeiten

Die Verantwortung für die Erreichung der gruppenweiten Ziele zur Reduktion von VOC-Emissionen liegt auf mehreren Ebenen der Organisation. Das globale Nachhaltigkeitsteam verfolgt den Fortschritt anhand definierter Kennzahlen und koordiniert gruppenweit die Umsetzung geeigneter Massnahmen im Einklang mit der Nachhaltigkeitsstrategie. Auf Standortebene stellen die jeweiligen Qualitäts-, Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsabteilungen (QEHS) die Einhaltung der geltenden gesetzlichen Vorgaben sicher, erfassen die relevanten Daten und entwickeln sowie implementieren standortspezifische Massnahmen zur Erreichung sowohl lokaler Anforderungen als auch der übergeordneten Gruppenziele.

#### Austausch mit Anspruchsgruppen

Zur Unterstützung der Zielerreichung steht Stadler im regelmässigen Austausch mit zentralen Anspruchsgruppen. Gesetzgeber und lokale Umweltbehörden sind dabei von besonderer Bedeutung, da sie die regulatorischen Anforderungen an die Bilanzierung und Reduktion von VOC-Emissionen festlegen. Darüber hinaus arbeitet Stadler mit Lackherstellern zusammen, um den VOC-Gehalt in eingesetzten Beschichtungsstoffen weiter zu reduzieren. Ergänzend erfolgt ein Austausch mit Anbietern von Abluftreinigungstechnologien, um VOC-Emissionen wirksam zu minimieren. Gemäss der Wesentlichkeitsanalyse hat das Thema VOC-Emissionen für Kunden derzeit eine untergeordnete Bedeutung.

#### Richtlinien

Die Zielsetzung und Massnahmen zur Reduktion von VOC-Emissionen orientieren sich an den geltenden gesetzlichen und regulatorischen Vorgaben in den relevanten Märkten. In der Europäischen Union, der Schweiz, den USA und Belarus bestehen aufgrund der potenziellen Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit verbindliche Regelwerke zur Begrenzung von VOC-

Emissionen. In der EU bilden insbesondere die VOC-Richtlinie 1999/13/EG sowie die Decopaint-Richtlinie (Richtlinie 2004/42/EG) den regulatorischen Rahmen. In der Schweiz ergeben sich entsprechende Anforderungen aus der Luftreinhalteverordnung auf Grundlage des Bundesgesetzes über den Umweltschutz, ergänzt durch kantonale Regelungen. Diese Vorgaben definieren Grenzwerte für VOC-Konzentrationen und Massenströme und dienen als zentrale Referenz für die Festlegung und Umsetzung der unternehmensinternen Reduktionsziele.

#### Bezug der Ziele auf Konzepte und Regulatorik

Stadler hat sich ein gruppenweites Ziel zur Reduktion betriebsbedingter VOC-Emissionen gesetzt. Dieses Ziel ist in der Nachhaltigkeitsstrategie der Gruppe verankert und sieht vor, die VOC-Emissionen bis 2030 um 15 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2021 zu reduzieren. Trotz des Unternehmenswachstums und der in den vergangenen Jahren gestiegenen absoluten VOC-Emissionen erachtet Stadler die Zielerreichung aufgrund der bereits umgesetzten und geplanten Reduktionsmassnahmen an verschiedenen Standorten als realistisch.

Das VOC-Reduktionsziel dient der schrittweisen Verringerung umwelt- und gesundheitsrelevanter Emissionen und trägt zur Sicherstellung der regulatorischen Konformität in den relevanten Märkten bei.

Neben dem Ziel zur Reduktion von VOC-Emissionen verfolgt Stadler im Bereich Umweltverschmutzung derzeit keine weiteren quantitativen Reduktionsziele für andere Schadstoffe, da diese gemäss aktuellem Screening in keinem Stadler-Werk in nachweisbaren Mengen in Luft, Wasser oder Boden emittiert werden und somit gemäss aktueller Wesentlichkeitsanalyse von untergeordneter Bedeutung sind. Zusätzliche Ziele können künftig definiert werden, sofern sich dies aus einer erneuten

Wesentlichkeitsbeurteilung oder aus neuen gesetzlichen Anforderungen ergibt.

## Richtlinien

### *Vorgabedokument*

Im Jahr 2023 hat Stadler ein internes OECD-Vorgabedokument zum Thema Umwelt verabschiedet. Dieses bildet den konzeptionellen Rahmen für den Umgang mit umweltrelevanten Emissionen und stuft VOC-Emissionen als wesentliches Thema für das Unternehmen ein. Das OECD-Vorgabedokument legt zudem ein gruppenweites Reduktionsziel fest, das eine Verringerung der VOC-Emissionen bis 2030 um 15 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2021 vorsieht. Auf dieser Grundlage wird eine gruppenweite VOC-Reduktionsstrategie erarbeitet, die die Ableitung und Umsetzung konkreter Massnahmen in der eigenen Produktion sowie in der vorgelagerten Lieferkette steuert.

### *Präventions- und Notfallmanagement*

Das Unternehmen verfügt über Konzepte und Prozesse zur Vermeidung von Vorfällen und Notsituationen im eigenen Geschäftsbereich sowie entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Diese umfassen insbesondere präventive Massnahmen im Bereich Arbeits- und Umweltschutz, regelmässige Risikoanalysen, Schulungen der Mitarbeitenden sowie Vorgaben für Lieferanten. Für den Fall des Eintretens von Notfällen bestehen Notfall- und Krisenmanagementpläne, die darauf abzielen, Auswirkungen auf Mensch und Umwelt schnellstmöglich zu begrenzen, Schäden zu minimieren und eine geordnete Wiederaufnahme der Geschäftstätigkeit sicherzustellen.

### *REACH*

Stadler beachtet im Ressourcenmanagement speziell die Chemikalienverordnung REACH (Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals) auf europäischer Ebene. Diese Richtlinie verpflichtet Unternehmen, besorgniserregende Verbindungen zu deklarieren, falls solche in den hergestellten und verkauften Produkten vorkommen. Auch Stadler kommt dieser Informationspflicht nach und informiert seine Kunden über deklarationspflichtige Substanzen in Zugkomponenten und Entsorgungsverfahren. Deshalb müssen die Lieferanten von Stadler eine Substanzdeklaration unter Angabe der deklarationspflichtigen Stoffe ausfüllen.

## Massnahmen

Die zur Reduktion von VOC-Emissionen umgesetzten Massnahmen folgen der in den ESRS vorgesehenen Minderungshierarchie und adressieren sowohl vorgelagerte Stufen der Wertschöpfungskette als auch Prozesse in der eigenen Produktion. Ergänzend werden unterstützende Massnahmen umgesetzt, die die Qualität der Datenerhebung und Berichterstattung verbessern. Dabei wird zwischen bereits implementierten Massnahmen und im Berichtsjahr neu eingeführten Massnahmen unterschieden.

Für die Massnahmenumsetzung werden Ressourcen in Form von Personal sowie finanzielle Ressourcen eingesetzt. Aufwendungen zur Vermeidung oder Beseitigung von Umweltverschmutzung sind in den erhobenen Daten zu umweltbezoge-

nen Betriebsausgaben und Investitionen in Umweltschutzmassnahmen inkludiert. In einer Massnahmenliste sollen ausserdem geplante Massnahmen mit ihrer Umweltwirkung, Investitionen und Betriebskosten charakterisiert werden. Dies ermöglicht Stadler, den künftigen Investitionsbedarf und zu erwartende Kosten frühzeitig zu kennen und die nötigen finanziellen Mittel auch frühzeitig sicherzustellen.

### *Vermeidung von VOC-Emissionen*

*Vorgelagerte Wertschöpfungskette:* Stadler prüft kontinuierlich den Einsatz alternativer Beschichtungsstoffe mit reduziertem oder vollständig vermiedenem Lösemittelanteil. Auf dem Markt verfügbare wasserbasierte oder lösemittelfreie Lacke können derzeit jedoch nicht in allen Bereichen des Lackaufbaus von Zugbauteilen eingesetzt werden. Insbesondere bei Grundierungen sowie bei Schutzbeschichtungen gegen Steinschlag erfüllen entsprechende Produkte aktuell nicht durchgängig die technischen und kundenspezifischen Anforderungen. Der Austausch mit Lackherstellern zur Weiterentwicklung geeigneter Produkte wird fortlaufend geführt.

### *Verringerung von VOC-Emissionen*

*Eigene Produktion:* Am Standort St. Margrethen wird seit August 2022 ein Klarlack mit einem um 4 Prozent geringeren VOC-Anteil eingesetzt, wodurch die VOC-Emissionen jährlich um mehrere hundert Kilogramm reduziert werden. Am Standort Berlin-Pankow kam im Jahr 2023 im Rahmen eines Kundenauftrags ein selbstklebender Fussboden zum Einsatz, was ebenfalls zu einer vergleichbaren Reduktion des VOC-Ausstosses führte. Die Übertragbarkeit ähnlicher Lösungen wird standortübergreifend geprüft. Im Berichtsjahr wurde zudem aufgrund steigender Produktionsvolumina eine Reduktion des Lösemittelgehalts in eingesetzten Lacken und Härtern zur Verringerung von VOC-Emissionen umgesetzt.

Zur Reduktion von VOC-Emissionen sind an den Standorten St. Margrethen und Bussnang Zweikomponentenanlagen in Betrieb, die eine automatisierte Zufuhr und Vermengung von den beiden Komponenten Lack und Härter ermöglichen. Der Automatisierungsprozess bewirkt eine präzisere Dosierung sowie Effizienzvorteile aufgrund weniger diffusen Emissionen.

### *Beseitigung und Behandlung von VOC-Emissionen*

*Eigene Produktion:* Zur Behandlung nicht weiter vermeidbarer VOC-Emissionen kommen an verschiedenen Standorten Abluftreinigungsanlagen zum Einsatz. Am Standort Szolnok werden VOC-Emissionen mithilfe von Aktivkohlefiltern reduziert. Am Standort Valencia wird VOC-haltige Abluft mittels Ozon oxidiert, wodurch die VOC-Emissionen um rund ein Drittel reduziert werden können.

Im Berichtsjahr wurden am Standort St. Margrethen praxisnahe Testläufe mit einer Pilotanlage zur Abluftreinigung abgeschlossen. Sinn und Zweck der Pilotanlage ist es, die Effizienz der VOC-Reduktion am Standort zu prüfen und die Eignung einer Abluftreinigungsanlage (VOC-Reduktion im grosstechnischen Massstab) abzuklären. Zudem hilft die Pilotanlage, Prozessparameter besser zu steuern und eine Betriebsoptimierung für die spätere Anwendung zu erzielen. Die Auswahl des Verfahrens

berücksichtigte die im Lackierprozess auftretenden schwankenden VOC-Konzentrationen sowie unterschiedliche Abluftmengen. Die Anlage wird so konzipiert, dass sie weitestgehend autotherm betrieben werden kann, wobei die benötigte Energie aus der Oxidation der Abluftinhaltsstoffe stammt. Durch den Einsatz eines Eisenoxiddkatalysators erfolgt die Oxidation der Verunreinigungen bei niedrigen Temperaturen (ca. 350 bis 550 °C), was nicht nur energetisch vorteilhaft ist, sondern auch die Bildung von Stickoxiden vermeidet. Die Pilotanlage ist ablufttechnisch mit der Lackierkabine gekoppelt und wird synchron zu den Lackiervorgängen betrieben. Die Evaluierung der Ergebnisse zeigte, dass dieses Verfahren auch am Standort Bussnang angewendet werden kann, weitere Standorte sind in Abklärung.

*Unterstützende Massnahmen*

Zur Verbesserung der Qualität der Datenerhebung und Berichterstattung wurde am Standort in St. Margrethen ein Abfallkonzept zur strikten Trennung VOC-haltiger Lackabfälle umgesetzt. Abfälle mit hohem VOC-Gehalt werden separat von Abfäl-

len mit niedrigem VOC-Gehalt gesammelt und analysiert. Diese Massnahme erhöht die Plausibilität der VOC-Analysen und verbessert die Qualität der berichteten Emissionsdaten.

**Finanzielle Effekte**

Als Lenkungsmassnahme zur Reduktion der VOC-Emissionen erhebt die Schweiz auf VOC-haltige Stoffe eine Abgabe in Höhe von 3 Franken pro Kilogramm eingekauften VOC. Diese Regelung betrifft die in der Schweiz ansässigen Stadler-Standorte. Zur Sicherstellung der regulatorischen Konformität erstellt Stadler jährlich VOC-Bilanzen und ermittelt die entsprechenden Emissionen gemäss der von den zuständigen Behörden vorgegebenen Berechnungsmethodik.

Bei Stadler sind im Berichtsjahr keine Kosten für die Beseitigung und Sanierung von bestehenden Auswirkungen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung entstanden. Darüber hinaus sind in diesem Zusammenhang auch keine Schadensausgleichskosten angefallen.

**Leistungsindikatoren**

Stadler erhebt und berichtet regelmässig Kennzahlen zu VOC-Emissionen aus den eigenen Geschäftstätigkeiten, sofern diese als wesentlich eingestuft sind. Der Fokus liegt dabei insbesondere auf VOC-Emissionen, da für diese Emissionskategorie die in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 166/2006 festgelegten Schwellenwerte überschritten werden.

Auch im Jahr 2025 haben die VOC-Emissionen zugenommen, allerdings weniger stark als im Vorjahr. Im Geschäftsjahr 2025 befanden sich grosstechnische Massnahmen zur Reduktion von VOC-Emissionen noch in der Planungsphase. Die Inbetriebnahme einer Abluftreinigungsanlage an den Standorten St. Margrethen und Bussnang ist Ende 2026 vorgesehen. Die beiden Abluftreinigungsanlagen werden künftig circa ein Drittel von Stadlers VOC-Emissionen behandeln. Die genaue VOC-Reduktionswirkung wird Stadler nach Inbetriebnahme der Anlagen quantifizieren können. Es ist dann auch klar, wie viel zusätzliche Massnahmen es bedarf, um das gesetzte VOC-Reduktionsziel zu erreichen. Klar ist schon heute, dass die beiden Abluftreinigungsanlagen eine sprunghafte Emissionsminderung zur Folge haben und eine Trendwende in der VOC-Emissionsentwicklung einleiten werden.

Referenz	Umweltverschmutzung		2023	2024	2025	Δ%
<b>Luftverschmutzung</b>						
E2-4	VOC-Emissionen	t	255	292	303.4	3.9%
Spezifisch	VOC-Emissionen pro lackierten Wagenkasten	t/lackierter Wagenkasten	0.19	0.18	0.20	11.1%

**Berechnungsgrundlage**

Aufgrund behördlicher Vorgaben werden VOC-Emissionen bei Stadler gruppenweit nicht nach einer einheitlichen Berechnungsmethodik ermittelt. In der Schweiz erfolgt die Quantifizierung der VOC-Emissionen auf Basis einer Stoffbilanz, die sich aus den eingekauften VOC-haltigen Stoffen und Produkten, den entsorgten VOC-Mengen (insbesondere über Lacksondermüll) sowie den Veränderungen der Lagerbestände zusammensetzt. In anderen europäischen Produktionsstandorten werden VOC-Emissionen hingegen auf Grundlage von Emissionsmessungen erfasst und auf Jahreswerte hochgerechnet.

Veränderungen im Laufe der Zeit werden durch die jährlichen Emissionsinventare erfasst und analysiert, um Fortschritte bei der Reduktion von VOC darzustellen. Die Bilanzierungsmethoden richten sich nach anerkannten Standards, beispielsweise der schweizerischen

Verordnung über die Lenkungsabgabe auf flüchtigen organischen Verbindungen (VOCV), und werden – je nach Quelle – durch kontinuierliche Emissionsmessungen, Stichproben oder berechnete Emissionsfaktoren bestimmt. Die Datenerhebung und -aufbereitung erfolgt durch die Umweltmanager an den Standorten und wird über das zentrale Umweltmanagement des Unternehmens verwaltet. Dabei werden primäre Daten aus Produktdatenblättern und Messsystemen verwendet. Sekundäre Daten werden nur verwendet, falls ein Standort mit VOC-Emissionen über keine oder zu wenig primäre Daten verfügt, um daraus eine VOC-Bilanz zu erstellen. Bei der Durchführung von Kalibrierungsprüfungen sowie zur Kontrolle der regelmässigen Messergebnisse arbeitet das Unternehmen mit Messinstituten (z. B. Laboren für den VOC-Analysebericht der VOC-haltigen Abfälle) und der öffentlichen Behörde zusammen. Alle Daten werden gemäss internen Qualitätsstandards überprüft und dokumentiert, um Transparenz und Vergleichbarkeit über die Berichtsperioden hinweg sicherzustellen.

## Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Beim Thema Ressourcenzuflüsse und -abflüsse stehen zwei Aspekte im Fokus: die Umweltauswirkungen der in der Produktion eingesetzten Materialien sowie der ausgelieferten Endprodukte, die in der nachgelagerten Wertschöpfungskette weiterverwendet werden. Die Produktionsprozesse von Stadler erzeugen Abfallmengen mit einem hohen Anteil an Sondermüll, insbesondere aufgrund von Lackier- und Reinigungsarbeiten. Stadler verfolgt daher das Ziel, Abfall und Sondermüll kontinuierlich zu reduzieren und gleichzeitig die Recyclingquote zu erhöhen. Grundlage dafür ist ein Drei-Punkte-Ansatz: ressourcenschonende Produktion, der Einsatz gut recycelbarer Materialien sowie eine optimierte Abfalltrennung. Die fachgerechte Entsorgung aller Abfälle ist selbstverständlich sichergestellt.

### IRO-Tabelle

Thema	IRO	C / R / I	Beschreibung	Management
E5: Abfälle	Abfallvermeidung und Recycling	I <sup>(+)</sup>	Reduzierung der Umweltbelastung durch Abfallvermeidung und Recycling	Implementierung eines Abfallmanagementprozesses, Abfallkonzept
	Effiziente Abfallbewirtschaftung	C	Kosteneinsparungen bzw. Erlöschancen durch effiziente Abfallbewirtschaftung in der Produktion	
E5: Ressourcenzuflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	Reduzierte Umweltbelastung durch nachhaltige Produktgestaltung	I <sup>(+)</sup>	Verbesserung der langfristigen Umweltgesundheit durch nachhaltige Produktgestaltung	Ökodesign Prozess, nachhaltiges Fahrzeugdesign
	Langlebige und kreislauffähige Produkte und Dienstleistungen	C	Entwicklung und Vermarktung langlebiger und kreislauffähiger Produkte und Dienstleistungen	
E5: Ressourcenzuflüsse, einschliesslich Ressourcennutzung	Abbau und Verarbeitung von Rohstoffen	I <sup>(+)</sup>	Umweltbelastung durch den Abbau und die Verarbeitung von Rohstoffen	Neurohstoffe vermeiden durch Revisionen, Aufarbeitung von Komponenten und Ersatzteilen, Anteil an Sekundärmaterial von Aluminium erhöhen, Resilienz in der Beschaffung
	Einsatz von Sekundärmaterialien	I <sup>(+)</sup>	Reduzierung des Materialverbrauchs durch effiziente Nutzung und Einsatz von Sekundärmaterialien	
		R	Schwankungen in der Verfügbarkeit und den Preisen von Ressourcen aufgrund globaler Knappheit	
	Ressourcenknappheit in der Wertschöpfungskette	R	Produktionsverzögerungen und -ausfälle aufgrund der Ressourcenknappheit in der Wertschöpfungskette	

### Verfahren zur Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Stadler bewertet regelmässig die kurz-, mittel- und langfristigen Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Ressourcenzuflüsse, Ressourcenabflüsse und Abfälle. Ziel ist es, potenzielle Einflüsse auf Materialversorgung, Produktionsprozesse, Kostenstruktur, regulatorische Konformität und Marktchancen transparent zu machen und strategische Resilienz aufzubauen. Kreislaufwirtschaftsthemen werden in erster Linie an den produzierenden Standorten durch Umweltmanagementprozesse strukturiert aufgesetzt, überwacht und optimiert. Darüber hinaus stellen LCA-Studien, Marktanalysen, Marktprognosen zu Materialien (insbesondere Aluminium), der Anteil sekundärer Materialien im Produkt sowie Dialoge und Kennzahlen von Lieferanten durch das Global Sustainability Team gängige Methoden zur Evaluierung der Methoden dar. Falls keine lieferantenspezifischen Daten vorliegen, nutzt Stadler für die Bewertung Literaturdaten oder Emissionsfaktoren von LCA-Datenbanken.

Die Bewertung zeigt, dass die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft vor allem in der vorgelagerten Wertschöpfungskette (Gewinnung und Herstellung von Materialien und Komponenten) sowie an den Produktionsstandorten von Stadler entstehen. Schwerpunktmässig sind dies die materialintensiven Vorleistungen für den Fahrzeugbau und stoffintensive Produktionsschritte.

Die Hauptmaterialien, die Stadler für den Fahrzeugbau verwendet, sind Eisen/Stahl (Anteil ca. 40 bis 50 Prozent des Fahrzeuggewichts) und Aluminium (Anteil ca. 30 bis 40 Prozent des Fahrzeuggewichts). Weitere Auswirkungen, Risiken und Chancen zeigen sich jedoch auch im Zusammenhang mit geringeren Mengen bei Lithium und seltenen Erden. Zusätzlich sind VOC-haltige Chemikalien in Lackier- und Reinigungsprozessen als wesentliche stoffliche Ressource mit hoher Umweltrelevanz zu berücksichtigen.

Bei einem Verbleib im «Business as Usual» würden die hohen Umwelt- und Klimawirkungen aus der Primärmaterialherstellung und den relevanten Produktionsprozessen fortbestehen, zugleich steigen Versorgungs- und Preisrisiken sowie Abhängigkeiten insbesondere bei kritischen Rohstoffen, und Belastungen durch VOC bleiben unverändert relevant. Chancen ergeben sich durch den Übergang zur Kreislaufwirtschaft vor allem über die Reduktion des Primärmaterial Einsatzes durch höhere Sekundärmaterialanteile und geschlossene Kreisläufe, die Rückgewinnung und Wiederverwendung kritischer Rohstoffe aus Batterien und Komponenten zur Verringerung von Abhängigkeiten sowie die Verbesserung der Recyclingfähigkeit und Substitution kritischer bzw. VOC-haltiger Stoffe entlang von Design, Materialwahl und Produktionsprozessen, was insgesamt zu einer spürbaren Reduktion der klima- und ressourcenbezogenen Umweltauswirkungen beitragen würde.

Stadler führt im Rahmen seiner Umweltmanagementprozesse regelmässige Konsultationen mit der lokalen Umweltbehörde durch, um mögliche Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf die Umwelt frühzeitig zu erkennen und zu minimieren. Diese Konsultationen erfolgen in Form eines Austauschs mit lokalen Vertretern. Rückmeldungen aus diesen Gesprächen werden

systematisch dokumentiert und fliessen in die Bewertung von Umweltaspekten sowie in die Ableitung von Minderungsmaßnahmen ein. Der Austausch mit den Behörden ist zentral, da Stadler umweltrechtliche Vorschriften zur Lagerung und Entsorgung von Sondermüll beachten muss. Zudem arbeitet Stadler mit zertifizierten Entsorgungsunternehmen zusammen.

**Ziele**

Quantitative Ziele	Wert im Basisjahr	Aktueller Wert	Zielwert	Zieljahr
Erstellung einer Lebenszyklusanalyse für jede Kombination von Zugtyp und Antriebsart, von welcher mehr als 25 Fahrzeuge für den Personenverkehr verkauft wurden (Prävention)	2022: 30%	<b>29.4%</b>	100%	2030
Erhöhung des Sekundäranteils von Aluminium	2024: 42%	<b>42%</b>	50%	2030
Erhöhung der Abfall-Recyclingquote (Recycling)	2022: 39.5%	<b>50.7%</b>	60%	2030

**Qualitative Ziele**

Entwicklung einer detaillierten Abfallbewirtschaftungsstrategie (Ziele, Massnahmen, Schulungen) (Reduce, Reuse, Recycling)	2026
Erhöhung des Recyclinganteils der ausgelieferten Fahrzeuge (Reuse)	Continuous

Die Ziele berücksichtigen die Produktionsphase, die Nutzungsphase und das Ende der Lebensdauer von Produkten und Materialien sowie Abfälle an den Standorten. Das jeweilige Prinzip der Abfallhierarchie ist bei den einzelnen Zielen entsprechend gekennzeichnet. Die Festlegung der Ziele stützt sich auf den Grundsatz der Vermeidung vor Recycling unter Einbezug nationaler und europäischer Vorgaben zu Qualitäts- und Umweltthemen sowie relevanter Industriestandards.

Das Ziel der Erstellung von Lebenszyklusanalysen besteht darin, die Transparenz entlang der gesamten Lieferkette zu erhöhen und daraus gezielt Massnahmen zur Verbesserung der Zirkularität sowie des nachhaltigen Einkaufs abzuleiten. Zudem möchte Stadler durch die Erhöhung des Sekundäranteils von Aluminium den Verbrauch von Primärrohstoffen reduzieren und die Umweltauswirkungen der Materialbeschaffung verringern. Langfristig sollen zudem weitere Materialien systematisch bewertet werden, um den Recyclinganteil des gesamten Fahrzeugs kontinuierlich zu erhöhen.

Parallel dazu treibt Stadler die Steigerung der Abfall-Recyclingquote voran, um ein effizientes Abfallmanagement und eine effiziente Zirkularität sicherzustellen. Dies wird durch das strategische Ziel unterstützt, eine umfassende Abfallbewirtschaftungsstrategie zu entwickeln, die klare Leitlinien für die Optimierung der Abfallströme und eine höhere Rückführungsrate in den Kreislauf definiert.

Die Ziele gelten für alle Stadler-Standorte, wobei lokale Gegebenheiten und Anforderungen in der Umsetzung und Auswertung berücksichtigt werden. Als Grundlage für die Zielsetzung dienen interne Statistiken zum Abfallaufkommen, bestehende LCA-Studien und die Material- und Energierecyclingfaktoren des UNIFE Recycling Template, Industrietrends sowie der Dialog mit Lieferanten. Wesentliche Interessenträger wie Local Sustainability Manager, Lieferanten und Kunden wurden durch Workshops, systematische Analysen und regelmässigen Austausch aktiv in die Zieldefinition einbezogen. Annahmen bezüg-

lich der Ziele beruhen hauptsächlich auf gängigen Methoden innerhalb von LCA-Studien und dem UNIFE Recycling Template, Details sind unter den Konzepten und Massnahmen beschrieben. Es werden keine Auswirkungen der Ziele auf die biologische Vielfalt oder andere Einflüsse auf das Ökosystem erwartet.

*Bezug der Ziele auf interne Konzepte und externe Regulatorik*

Die Ziele sind abgeleitet aus der Nachhaltigkeitsstrategie im Bereich «Ressource Efficiency». Die im folgenden Abschnitt beschriebenen Konzepte stehen im Zusammenhang mit den Zielen und unterstützen deren Erreichung. Bestehende Konzepte gibt es im Bereich der Abfallwirtschaft, LCAs sowie Ökodesign. Die Verbindlichkeit der Ziele wird durch internes Monitoring sowie Verpflichtungen gegenüber Kunden geregelt.

Der regulatorische Bezug der Ziele basiert auf europäischen Vorgaben zur Lebenszyklusanalyse, darunter den etablierten LCA-Methoden und Referenzsystemen der EU-Kommission. Einen zentralen regulatorischen Rahmen bildet die EU-Ökodesign-Verordnung ESPR (EU 2024/1781). Auch beinhaltet diese den Digital Product Passport (DPP), der Transparenz über Materialien und Umweltauswirkungen entlang des gesamten Lebenszyklus schafft. Für Bereiche des Recyclings und Transports von Abfällen gilt die neue EU-Abfallverbringungsverordnung (EU 2024/1157), die ab 2026 vollständig Anwendung findet und strengere Vorgaben für Abfallströme sowie digitale Verfahren einführt, um eine nachhaltigere Bewirtschaftung innerhalb der EU zu fördern. Ergänzend stehen weitere kommende EU-Initiativen wie der geplante Circular Economy Act im Raum, der ab 2026 zusätzliche Impulse für Abfallvermeidung, Sekundärmaterialmärkte und Kreislaufwirtschaft setzen soll. Stadler prüft laufend die Entwicklung dieser und weiterer relevanter Regelwerke, um gesetzliche Anforderungen frühzeitig zu berücksichtigen und kontinuierlich an neue Vorgaben anzupassen.

### *Fortschrittsüberwachung*

Um den Fortschritt der Zielerreichung effektiv zu messen, nutzt Stadler KPIs auf Basis der jährlichen Nachhaltigkeitsberichterstattung. Das globale Nachhaltigkeitsteam konsolidiert und überwacht die KPIs gruppenweit und koordiniert Massnahmen, um die Erreichung von Zielen aus der Nachhaltigkeitsstrategie sicherzustellen. Dazu benötigt es eine enge Zusammenarbeit mit den Qualitäts-, Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsabteilungen (QEHS) und anderen Akteurinnen und Akteuren (z. B. Ingenieursteams oder Group-Procurement-Team) auf Standortebene. Bei Bedarf werden die Ziele an neue wissenschaftliche Erkenntnisse, regulatorische Anforderungen oder interne Strategieanpassungen angepasst. Änderungen sowie die zugrunde liegenden Methoden werden transparent dokumentiert und in Nachhaltigkeitsberichten, internen Statusreports und externen Offenlegungen offengelegt. Die Umsetzung erfolgt über interne Richtlinien, Prozesse sowie Anforderungen an Produkte und Lieferanten. Wenn Abweichungen zur Zielerreichung festgestellt werden, werden entsprechend Korrekturmaßnahmen eingeleitet.

### **Richtlinien**

Die Konzepte decken sowohl die eigenen Tätigkeiten als auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette ab und sind in das bestehende Umwelt- bzw. Nachhaltigkeitsmanagement integriert. Sofern das Konzept nicht die gesamte Wertschöpfungskette abdeckt, werden klare Informationen zu den abgedeckten Stufen erwähnt. Die Konzepte berücksichtigen wesentliche Rohstoffströme, Abfallarten und Materialkreisläufe und orientieren sich an den Grundsätzen der Abfallhierarchie sowie den Strategien der Kreislaufwirtschaft. Zudem werden alle Überlegungen stets im Rahmen des gesamten Lebenszyklus betrachtet und entsprechend bewertet und priorisiert. Eine enge Zusammenarbeit zwischen den Departments und Divisionen innerhalb von Stadler ist essenziell, um die notwendige Transparenz zu schaffen und wirksame Richtlinien und Lösungsansätze zu entwickeln.

Parallel dazu steht Stadler im engen Dialog mit seinen Anspruchsgruppen, da Kunden zunehmend Anforderungen an die Kreislaufwirtschaft stellen. Um diese Anforderungen zu erfüllen, ist die Einbindung der Lieferanten entscheidend.

### *Abfallwirtschaft*

In den Herstellungsprozessen von Stadler entstehen Abfälle von hoher Umweltrelevanz, z. B. der Sondermüll aus lösemittelhaltigen Lackprodukten und Reinigungsmitteln. Deshalb ist das Unternehmen bestrebt, das Abfallaufkommen und die einhergehenden Umweltauswirkungen und -risiken fortlaufend zu verkleinern. Im Bereich Abfallmanagement richtet sich Stadler nach den folgenden gesetzlichen Vorgaben: der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verbringung von Abfällen (EU) 2024/1157 sowie der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (AVV). Zusätzliche länderspezifische Vorgaben bilden die Grundlage für das Abfallmanagement. Die meisten Standorte betreiben ein nach ISO 14001 zertifiziertes Umweltmanagementsystem (vgl. Zertifizierungsmatrix, S. 51), das klare Leitlinien und Abläufe auch in Bezug auf den Umgang mit Abfall beinhaltet. Das interne OECD-Doku-

ment «Einhaltung von Umweltstandards» definiert zusätzlich abfallbezogene KPIs für die nicht finanzielle Berichterstattung der Gruppe und identifiziert Umweltrisiken im Bereich Abfall und Gefahrstoffe. Der Austausch mit den Behörden ist zentral, da Stadler umweltrechtliche Vorschriften zur Lagerung und Entsorgung von Sondermüll beachten muss. Zudem arbeitet Stadler mit zertifizierten Entsorgungsunternehmen zusammen. Stadler priorisiert die Vermeidung und Minimierung von Abfällen gegenüber der Abfallbehandlung. Grundlage ist das Prinzip «Reuse, Repair, Refurbish, Remanufacture, Repurpose». Recycling wird nur berücksichtigt, wenn vorangehende Massnahmen zur Vermeidung nicht umsetzbar sind.

### *LCA-Studien*

Stadler hat das Know-how, Umweltbewertungen (LCA und EPDs) für die hergestellten Züge zu erstellen. Dabei nutzt Stadler die Ökobilanzsoftware «SimaPro», die die Ecoinvent-Datenbank beinhaltet. Die Erstellung von Produktökobilanzen bietet Stadler wesentliche Vorteile. Erstens befriedigen sie Kundenanforderungen, denn unsere Kunden verlangen zunehmend Produktökobilanzen bereits in der Angebotsphase oder nach Erteilung des Zuschlags, um die Daten in ambitionierten Klimastrategien berücksichtigen zu können. Mit der Erstellung von qualitativ hochwertigen Ökobilanzen erhöht Stadler seine Chancen, Aufträge zu gewinnen, und verbessert damit seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Konkurrenz. Zweitens sind Ökobilanzierungen Teil des produktorientierten Umweltmanagements. Sie liefern quantitative Informationen zu den Umweltauswirkungen in den verschiedenen Lebenszyklusphasen und Prozessen und lassen Verbesserungspotenziale erkennen. Mit den Detailinformationen zu Prozessen kann Stadler die Wirkung bestimmter Verbesserungsmassnahmen besser quantifizieren. Die CO<sub>2</sub>-Einsparung durch die Substitution von Primär- durch Sekundäraluminium kann in Ökobilanzen sichtbar gemacht werden. Neben der absoluten Einsparung (in t CO<sub>2</sub>e) wird auch die relative Einsparung in Prozent über den gesamten Lebenszyklus veranschaulicht. Aus dieser Information gewinnt Stadler die Erkenntnis, dass die Erhöhung des rezyklierten Anteils von Aluminium eine wichtige Massnahme ist, um den CO<sub>2</sub>-Fussabdruck der Züge signifikant zu reduzieren. Da die kumulierten Treibhausgasemissionen der ausgelieferten Züge über ihren gesamten Lebenszyklus annähernd dem Scope-1- bis Scope-3-Inventar von Stadler entsprechen, sind Ökobilanzstudien auch ein wertvolles Instrument für unsere Scope-1- bis Scope-3-Reduktionsstrategie und damit für das betriebsorientierte Umweltmanagement.

Zu guter Letzt sind LCA-Studien das zentrale Instrument, um das Nachhaltigkeitsziel «Erstellung einer Lebenszyklusanalyse für jede Kombination von Zugtyp und Antriebsart, von welcher mehr als 25 Fahrzeuge für den Personenverkehr verkauft wurden» zu erreichen.

### *Ökodesign-Prozess*

Stadler steuert seine Projekte über einen internen Ökodesign-Prozess, um eine nachhaltige Produktentwicklung sicherzustellen. Dieser Prozess zielt darauf ab, Produkte und Dienstleistungen so zu entwickeln, dass sie die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden erfüllen und gleichzeitig möglichst ressourcenschonend sowie mit minimalen Auswirkungen auf Umwelt und

Gesellschaft gestaltet sind. Grundlage dafür ist ein Ansatz, der Produkte, Prozesse und Systeme so konzipiert oder überarbeitet, dass Umweltschäden vermieden oder reduziert werden. Für die Einordnung orientiert sich Stadler an der in der EU in Kraft getretenen Ökodesign-Verordnung (2024/1781) für nachhaltige Produkte (ESPR). Aus dieser lassen sich 16 Ökodesign-Kriterien ableiten, die als Referenz für nachhaltige Produktgestaltung dienen. Gemäss Lebenszyklusanalyse verfolgt das Unternehmen fünf übergeordnete Ökodesign-Schwerpunkte nach ISO 14006, die in der Gestaltung und Herstellung der Fahrzeuge berücksichtigt werden:

- Lange Lebensdauer der Züge
- Ressourceneinsparung
- Hohe Rezyklierbarkeit
- Einsatz erneuerbarer Materialien bzw. sorgfältige Materialwahl
- Minimaler ökologischer Fussabdruck

Das C2C-Prinzip (Cradle to Cradle) gibt dabei einen geschlossenen Rohstoffkreislauf vor und ist zentral. Im Zuge dessen werden bereits bei der Konstruktion Materialmischungen in Bauteilen vermieden, um den Prozess der Demontage, Sortierung und Sammlung dieser Materialien am Ende der Lebensdauer zu erleichtern. Weitere Schwerpunkte sind ein sparsamer und schonender Umgang mit natürlichen Ressourcen oder die sorgfältige Auswahl der Materialien. Damit ist der Einsatz von rezyklierten Materialien bei Bauteilen aus Aluminium oder bei Sitzbezügen (z. B. E-Leather) gemeint, aber auch solche, die eine möglichst hohe Verwertungsquote der Züge nach ihrer Ausserbetriebsetzung ermöglichen. Durch diese Massnahme fördert Stadler die Erhöhung des Recyclinganteils seiner ausgelieferten Fahrzeuge. Die Ökobilanz quantifiziert dann die Umweltauswirkungen der gewählten Prozesse und stellt die Relevanz in Bezug zu den Lebenszyklusphasen und dem gesamten Lebenszyklus dar. Sie ist damit ein wichtiges Bewertungsinstrument auch für Ökodesign-Projekte und kann auch massgeblich die Entscheidungsfindung von möglichen Massnahmen beeinflussen.

### Massnahmen

Stadler setzt gezielt Massnahmen um, um die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft zu steuern und die Vorgaben der unternehmenseigenen Konzepte zu erreichen. Die Massnahmen decken sowohl die eigenen Tätigkeiten als auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette ab und werden durch definierte finanzielle, personelle und technologische Mittel unterstützt. Der Schwerpunkt der Massnahmen bezieht sich auf die Erhöhung des rezyklierten Anteils von Hauptmaterialien im Rahmen des Ökodesigns sowie auf Bemühungen im Bereich Recycling und Sensibilisierung von Mitarbeitenden und anderen Anspruchsgruppen. Für die Umsetzung werden Ressourcen in Form von Personal sowie finanzielle Ressourcen eingesetzt. Aufwendungen im Bereich der Kreislaufwirtschaft fallen überwiegend projekt- und auftragsbezogen an und werden nicht separat erfasst, sodass eine belastbare Quantifizierung der entsprechenden Beiträge für das Berichtsjahr derzeit nicht möglich ist. Die Datenerhebung wird in den kommenden Jahren wo möglich optimiert.

### Erhöhung des Rezyklatanteils von Aluminiumprodukten

Die Herstellung eines Kilogramms Primäraluminium ist sehr energieintensiv und erfordert ca. 15 kWh Strom. Der hohe Energiebedarf geht mit hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen einher, was der Product Carbon Footprint (PCF) von ca. 10 kg CO<sub>2</sub>e/kg leicht erkennen lässt. Damit gehört Aluminium wenig überraschend zu den CO<sub>2</sub>-intensivsten Materialien, die im Fahrzeugbau verwendet werden. Die hohe Umwelt- und Klimarelevanz der Primäraluminiumherstellung lässt sich in Ökobilanzstudien von Stadler für seine Fahrzeuge bestätigen. Für Fahrzeuge, die mit CO<sub>2</sub>-armem Strom betrieben werden, kann die Herstellung von Primäraluminium den klimarelevantesten Punkt (gemessen als absolute CO<sub>2</sub>-Emission in Tonnen) im gesamten Lebenszyklus darstellen. Stadler erkennt im Werkstoff Aluminium nicht nur eine grosse Klimabelastung, sondern auch einen Dekarbonisierungshebel, den es zu aktivieren gilt. Entsprechend ist Stadler bestrebt, Primäraluminium durch das wesentlich umweltfreundlichere Sekundäraluminium zu ersetzen. Letzteres bringt einige ökologische Vorteile. Sekundäraluminium verursacht nur etwa ein Zehntel der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Primäraluminium. Zudem sind keine chemischen Aufschlussprozesse wie der Einsatz von Ätznatron nötig, da die Raffination von Bauxit entfällt.

Stadler sucht bereits heute nach Möglichkeiten, den rezyklierten Anteil von Aluminium zu erhöhen. Von den über 10 000 Tonnen, die Stadler im Jahr 2025 von seinem grössten Aluminiumlieferanten beschafft hat, sind derzeit 42 Prozent rezykliert. Der Hauptaluminiumlieferant von Stadler hat sich zum Ziel gesetzt, 50 Prozent rezykliertes Aluminium bis zum Jahr 2030 für seine hergestellten Produkte zu verwenden. Ob dieser Wert ausreichend ist, um in Kombination mit anderen Massnahmen die Scope-3-Reduktionsziele zu erreichen, muss noch eruiert werden. Falls Stadler zum Schluss kommt, dass ein höherer sekundärer Aluminiumanteil notwendig ist, um die gesetzten Scope-3-Reduktionsziele zu erreichen, wird Stadler zusätzliche Massnahmen ergreifen und bei Möglichkeit auch Lieferantenvereinbarungen abschliessen.

### Recycling

Stadler setzt auf ein umfassendes Abfallkonzept mit dem Grundsatz der strikten Abfalltrennung, damit möglichst viel Abfall der Wiederverwertung zugeführt werden kann und möglichst wenig entsorgt werden muss. Die Abfallstatistiken untermauern die Vorteile eines solchen Systems. Für gewisse Metalle lohnt sich die Abfalltrennung auch finanziell, denn die Entsorger vergüten die Entgegennahme. Das Abfallmanagement erfolgt lokal an den Standorten. Generell werden folgende Materialien separat gesammelt:

- Verpackungsmaterial (Holz, Karton und Papier)
- Metallverschnitt (Stahlblech, Aluminium, Kabel)
- Materialreste aus Prozessen (z. B. Farbreste vom Lackieren oder Sand vom Sandstrahlen)

Zudem erachtet Stadler den Sondermüll als zentrales Handlungsfeld, da speziell bei diesem die fachgerechte Entsorgung wichtig ist, um Umweltschäden wie die Kontamination von Boden und Luft zu verhindern. Um eine effiziente Abfallwirtschaft zu gewährleisten, arbeitet Stadler lokal mit Experten und Abfalldienstleistern zusammen, um die bestmögliche Lösung zu fin-

den. Ausserdem werden lokal laufend und punktuell bei Bedarf Schulungen und Sensibilisierungskampagnen durchgeführt, um die Abfalltrennung zu gewährleisten. Zusätzlich resultiert als Nebeneffekt eine Bewusstseinssteigerung für die Themen generell, was einen achtsameren Umgang mit Ressourcen in allen Unternehmensprozessen fördert.

Mit diesen Massnahmen unterstützt Stadler aktiv das Ziel, die Recyclingquote zu erhöhen und eine detaillierte Abfallbewirtschaftungsstrategie zu entwickeln. Im Geschäftsjahr 2026 ist durch das Global Sustainability Team geplant, einen regelmässigen Austausch der lokalen Standorte zu organisieren, um die geplanten Massnahmen stärker zu unterstützen und Synergien zwischen den Standorten im Hinblick auf Konzepte und Best Practices zu stärken.

Neben einer optimierten Abfalltrennung sieht Stadler in angepassten Entsorgungsverfahren eine zweite Einflussmöglichkeit, die Recyclingquote zu erhöhen. Kunststoffe, Altholz aber auch Chemikalien können z. B. sowohl stofflich aufbereitet wie auch verbrannt werden. Im Zentrum steht hier die Umstellung von thermischer auf stoffliche Verwertung: An einigen Standorten werden Kunststoffe, Altholz aber auch Chemikalien bereits heute stofflich verwertet. Stadler wird eine Ausdehnung der stofflichen Entsorgungswege auf zusätzliche Standorte prüfen und darüber berichten.

Die Substitution von schlecht rezyklierbaren mit gut rezyklierbaren Stoffen stellt eine weitere Möglichkeit dar, die Recycling-

quote zu erhöhen. Neuartige Materialien, die auf den Markt kommen, stellen diesbezüglich eine Chance dar. Allerdings ist das Potenzial zur Erhöhung der Recyclingquote von Stadler derzeit noch unklar. Recyclingfähigkeit, Marktreife, Kompatibilität mit Qualitätsanforderungen, Kosteneffizienz und Verfügbarkeit spielen eine wesentliche Rolle, sind derzeit aber noch zu wenig bekannt.

#### *Reduzierung des Einsatzes kritischer Produkte und Förderung der Wiederaufbereitung von Kunststoffen*

Für Lackierungen und Reinigungsarbeiten setzt Stadler verschiedene Chemikalien ein, darunter aliphatische und aromatische Kohlenwasserstoffe, Alkohole, Aldehyde/Ketone, Ester sowie anorganische Stoffe. Einige dieser Stoffe gelten laut Sicherheitsdatenblättern als gesundheitsschädlich. Daher werden Farb- und Lackabfälle überwiegend durch Hochtemperaturverbrennung thermisch verwertet, während der Standort Środa (Polen) Lösemittel mittels Destillation stofflich recycelt. Stadler fördert zudem die Wiederaufbereitung von Kunststoffen: In St. Margrethen werden LDPE-Folien separat gesammelt und stofflich verwertet. Der ökologische und wirtschaftliche Nutzen dieser Verwertung wird derzeit gruppenweit geprüft. Parallel reduziert Stadler kontinuierlich den Einsatz kritischer Stoffe – etwa durch die Senkung des Toluolgehalts einer Spüllösung von 90 bis 100 Prozent auf 20 bis 30 Prozent oder den Ersatz gesundheitsbedenklicher Produkte wie «Maxolen Corr Protect» durch die weniger bedenkliche Alternative «Dinitrol 77b» an mehreren Standorten.

## Leistungsindikatoren

### *Ressourcenzuflüsse*

Im Berichtsjahr entfielen 28 Prozent der für die Produktfertigung eingesetzten Materialien auf Aluminium, 38 Prozent auf Eisen/Stahl, 3 Prozent auf Elektronik und Batterien, 4 Prozent auf Plastik und 8 Prozent auf biologische Materialien. Bei Aluminium kennt Stadler den rezyklierten Anteil bereits: Dieser beträgt derzeit 42%. Zu den anderen Materialkategorien hat Stadler noch keine Kenntnis zum durchschnittlichen rezyklierten Anteil der beschafften Materialien. Anhand lieferantenspezifischer Daten wird in Zukunft die rezyklierten Anteile der verschiedenen Materialkategorien genauer bestimmt. Seltene Rohstoffe (insbesondere Lithium und Seltene Erden) kommen vorwiegend in elektronischen Komponenten inkl. den Batterien vor. Zertifizierte Materialien liegen zu einem grossen Teil für Holzprodukte in Form des FSC-Labels vor. Stadler wendet das Kaskadenprinzip schon an einzelnen Standorten an. Am Standort Bussnang wird z. B. Altholz zu Spanplatten verarbeitet. Durch die stoffliche Verwertung kann das Holz weiter als Produkt genutzt werden und bleibt als Rohstoff im Wirtschaftskreislauf enthalten. Erst wenn die Qualität nachlässt, wird das Holz energetisch verwertet. Ein anderes Beispiel ist das Recycling von Altpapier zu neuen Papierprodukten.

<b>Ressourcenkategorie</b>	<b>Gesamtgewicht</b>
Aluminium	27'200 t
Stahl/Eisen	36'600 t
Elektronik/Batterien	3'000 t
Plastik	4'300 t
Biologisches Material (Holz und Textilien)	7'700 t
Andere Materialien	18'100 t
Summe Gesamtgewicht (in t)	96'900 t

**Berechnungsgrundlage**

Stadler erhebt regelmässig Daten aus der eigenen Geschäftstätigkeit sowie aus der vorgelagerten Wertschöpfungskette zu wesentlichen Ressourcenzuflüssen. Da für einzelne eingekaufte Güter keine vollständigen und auswertbaren physischen Daten vorliegen, werden die Ressourcenzuflüsse indirekt bestimmt. Grundlage hierfür ist ein Massenbilanz-Ansatz: Die Materialausgänge eines Kalenderjahres (in Form der ausgelieferten Fahrzeuge und den entsorgten Abfällen) sollen den Materialeingängen (also den Ressourcenzuflüssen) im selben Jahr entsprechen. Zur Bestimmung der ausgelieferten Materialmengen wird das kumulierte Gewicht der ausgelieferten Fahrzeuge, das Stadler von der Scope-3-Datenerhebung kennt, mit den empirischen Materialanteilen der Fahrzeuge multipliziert. Die Materialanteile kennt Stadler aus Materialdeklarationen und LCA-Studien von

diversen Projekten. Die entsorgten Materialmengen kann Stadler aus den erhobenen Abfalldaten der verschiedenen Standorte quantifizieren.

Ziel ist es, die Ressourcenzuflüsse künftig direkt über die eingekauften Güter zu ermitteln. Voraussetzung sind hierbei möglichst vollständige Angaben zum Gewicht und zur Materialzusammensetzung der eingekauften Güter.

Stadler verfolgt einen systematischen Ansatz zur Analyse der eingesetzten Materialien und fokussiert sich zunächst auf Hauptmaterialien wie Aluminium, da diese aufgrund ihrer hohen Klimawirksamkeit eine besondere Relevanz aufweisen, gefolgt von Stahl. Anschliessend werden weitere relevante Stoffe wie seltene Erden oder Kunststoffe schrittweise analysiert.

*Ressourcenabflüsse*

Zur Förderung der Kreislaufwirtschaft erfasst und berichtet Stadler regelmässig über Produkte und Materialien, die nach kreislauforientierten Grundsätzen gestaltet sind. Dabei werden Eigenschaften wie Haltbarkeit, Reparierbarkeit und Recyclingfähigkeit berücksichtigt. Die Eco-Eigenschaften der Produkte werden bei Stadler auf Fahrzeugebene dokumentiert. Stadler-Fahrzeuge haben eine erwartete Lebensdauer von circa 30 Jahren, was im branchenüblichen Bereich liegt. Die Reparierbarkeit ist durch die umfassenden Serviceleistungen gewährleistet, die zusätzlich Revisionen auf Basis fixer Intervalle sowie Refits zur Lebensdauerverlängerung beinhalten. Die Fahrzeuge sind am Lebensende zu über 95 Prozent recycelbar. Dies ist insbesondere auf den hohen Anteil an Aluminium und Stahl zurückzuführen, die nahezu vollständig wiederverwertbar sind. Die detaillierte Aufschlüsselung der einzelnen Materialien ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Produkt/Material	Kreislaufforientierte Eigenschaften	Rezyklierbarer Anteil in Produkten und Verpackungen
Aluminium für die Wagenkästen der Triebzüge	Hohe Widerstandsfähigkeit, Einsparung der CO <sub>2</sub> e	98
Stahl	Hohe Rezyklierbarkeit, ermöglicht den Einsatz von sekundären Materialien in der Herstellung und ermöglicht die Wiederverwendbarkeit der Komponenten am Ende des Produktlebenszyklus	98
Batterien	Hohe Rezyklierbarkeit, ermöglicht den Einsatz von sekundären Materialien in der Herstellung und ermöglicht die Wiederverwendbarkeit der Komponenten am Ende des Produktlebenszyklus	79

**Berechnungsgrundlage**

Die Materialmengen der Ressourcenabflüsse werden durch Multiplikation der im Berichtsjahr ausgelieferten Fahrzeugmasse (Scope 3, Kategorie 9), sowie der charakteristischen Materialzusammensetzung

der Fahrzeuge bestimmt. Die Materialzusammensetzung der Fahrzeuge kennt Stadler aus Materialdeklarationen für die Fahrzeuge.

*Abfälle*

Das gesamte Abfallaufkommen ist im Jahr 2025 um über 5000 Tonnen gestiegen und lag damit rund ein Viertel über dem Vorjahresniveau. Gleichzeitig konnte die stoffliche Verwertungsquote deutlich von 47 auf 51 Prozent gesteigert werden. Im Ergebnis wurden somit trotz des höheren Abfallaufkommens weniger Abfälle aus dem Kreislaufsystem ausgeschleust als im Vorjahr. Auffallend ist, dass gut rezyklierbare Materialien wie Aluminium und Eisen/Stahl in grösseren Mengen entsorgt wurden. Demgegenüber hat das Sondermüllaufkommen leicht abgenommen. Nach den metallischen Abfällen und Sondermüll stellt Altholz die drittgrösste Abfallkategorie dar. Zusammen machen diese drei Abfallkategorien 70 Prozent des Gesamtabfalls aus.

Das gesamte Abfallaufkommen ist die Summe aus Produktionsabfällen (Rückstände aus den hergestellten/verarbeiteten Fahrzeugkomponenten), Verpackungen und eingesetzten Hilfsstoffen. Produktionsabfälle sind vorwiegend metallischer Art (z. B. Verschnitt bei Profilen, Rohren und Blechen). Bei den eingesetzten Hilfsstoffen handelt es sich vorwiegend um Chemikalien, die in der Produktion für den Fahrzeugbau verwendet werden, aber nicht Teil des Produkts sind. Bei den Verpackungen handelt es sich vorwiegend um Papier, Karton, Holz und Plastik. Kritische Rohstoffe und Substanzen werden vorwiegend mit elektronischen Teilen, Plastik und Chemikalien assoziiert. Auch bestimmte Aluminium- und Eisenlegierungen können aufgrund bestimmter knapp verfügbarer Spurenelemente oder Beschichtungen eine nennenswerte Umweltrelevanz haben.

Referenz	Ressourcenabflüsse	Einheit	2023	2024	2025	Δ%
<b>Abfälle nach Art</b>						
Spezifisch	Aluminium	t	2'251	1'971	2'257	14.5%
Spezifisch	Eisen/Stahl	t	2'639	2'657	3'448	29.8%
Spezifisch	andere Metalle	t	772	670	467	(30.3%)
Spezifisch	Kunststoff (Polymere)	t	191	173	421	14.3%
Spezifisch	Elastomere	t	73	74	80	8.1%
Spezifisch	Elektronikschrott	t	45	43	57	32.6%
Spezifisch	Glas	t	25	18	45	150.0%
Spezifisch	Papier und Karton	t	909	998	1'274	27.7%
Spezifisch	Altholz	t	4'569	4'720	5'806	23.0%
Spezifisch	Textilien	t	61	70	56	(20.0%)
Spezifisch	Restmüll	t	2'790	2'662	4'672	75.5%
Spezifisch	Sperrgut	t	-	-	15	-
Spezifisch	Mineralische Abfälle	t	-	-	832	-
Spezifisch	Sondermüll	t	5'826	6'220	6'166	(0.9%)
Spezifisch	Radioaktive Abfälle	t	0	0	0	0%
Spezifisch	Andere	t	-	-	124	-
<b>E5-5</b>	<b>Gesamtabfallaufkommen</b>	<b>t</b>	<b>20'151</b>	<b>20'276</b>	<b>25'720</b>	<b>26.8%</b>
<b>Abfälle nach Kategorie</b>						
E5-5	Gefährliche Abfälle	t	5'826	6'220	6'166	(0.9%)
E5-5	Nicht gefährliche Abfälle	t	14'325	14'056	19'554	39.1%
<b>Gesamtes Abfallaufkommen</b>						
Spezifisch	Abfallaufkommen pro Wagenkasten	t / Wagenkasten	13.2	9.9	12.7	28.3%
Spezifisch	Abfallaufkommen pro FTE	t / FTE	1.4	1.3	1.5	15.4%
E5-5	Recyclingquote	%	51.4	46.9	50.7	3.8%
<b>Verfahren</b>			<b>Behandlung der Abfälle (t)</b>		<b>Anteil (%)</b>	
Wiederverwendete Abfälle			0		0	
Rezyklierte Abfälle			13'044		50.7	
Energetisch verwertete Abfälle			6'996		27.2	
Deponierte Abfälle			5'393		21.0	
Restmüll			287		1.1	
Gesamt			25'720		100	

**Berechnungsgrundlage**

Abfallaufkommen: Stadler erfasst wichtige Kennzahlen zur Abfallvermeidung, Abfallbewirtschaftung und Rückführung in den Wertstoffkreislauf. Die Datengrundlage bilden direkte Messungen aus den Abfallstatistiken der lokalen Standorte, die jährlich konsolidiert und im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung ausgewiesen werden.

Das gesamte Abfallaufkommen wird nach Verwertung und Beseitigung differenziert dargestellt. Zur transparenten Abbildung der Abfallströme erfasst Stadler gemeinsam mit den Entsorgungspartnern die Zusammensetzung der wesentlichen Abfallarten. Dabei werden die enthaltenen Materialarten, ihr Anteil am Gesamtaufkommen sowie die Relevanz kritischer Rohstoffe und seltener Erden einschliess-

lich des jeweiligen Herkunfts- oder Prozessschritts dokumentiert. In der Abfallstatistik werden Sondermüll und radioaktive Abfälle als «gefährliche Abfälle» klassifiziert, die restlichen Abfälle werden den «nicht-gefährlichen Abfällen» zugeordnet.

Die stoffliche und thermische Verwertungsquote wird auf Basis material- und abfallkategorie-spezifischer Recycling- und Energierückgewinnungsfaktoren ermittelt. Die ausgewiesenen Quoten stellen einen mengenmässig gewichteten Durchschnitt der Verwertbarkeit dar, wobei höhere Abfallmengen entsprechend stärker berücksichtigt werden. Die angewandten Recyclingfaktoren basieren teilweise auf dem UNIFE Recycling Template.

# Nachhaltig ab dem ersten Kilometer

**Statt Hunderte Lastwagen über Schweizer Strassen zu schicken, bringt Stadler seine Züge mit eigenen Rollschemeln klimafreundlich auf der Schiene zum Kunden. Ein Blick hinter die Kulissen einer Ablieferung – und in eine Transportlogistik, die CO<sub>2</sub> spart und Verkehrswege entlastet.**

Bussnang, Montagmorgen, 6.30 Uhr. Schwer hängt der Nebel über den Gleisanlagen an diesem kalten Januartag. Während in den Büros des Stadler-Hauptsitzes die ersten Lichter angeknipst werden, läuft in den Hallen der Produktion der Betrieb längst auf Hochtouren.

«David? Der ist schon draussen», heisst es aus dem Inbetriebsetzungsbüro in der Halle 3. Rangierleiter David Freiknecht arbeitet erst seit drei Wochen bei Stadler und bereitet an diesem Morgen seine zweite Ablieferung vor. Neuland ist die Welt der Züge für Freiknecht, der auch Lokführer ist, aber ganz und gar nicht – er war zuvor jahrelang bei der SBB tätig.

Aus seinem Funkgerät ertönt, dass der blau-gelbe Zug der Berner Oberland-Bahnen (BOB) zum Transport in der Halle bereitsteht. Insgesamt 15 massgeschneiderte Meterspur-Triebzüge hat die BOB zur Erneuerung ihrer Flotte bestellt. Bis 2027 sollen alle Züge auf der Strecke von Interlaken Ost nach Lauterbrunnen und nach Grindelwald in Betrieb sein.

## Schiene statt Strasse

Bevor sie jedoch Fahrgäste in die Jungfrauregion bringen, müssen die Züge den Weg von Bussnang dorthin finden. Eine logistische Aufgabe, die früher auf der Strasse gelöst worden wäre. Heute jedoch geht der nachhaltigste Weg wann immer möglich über die Schiene.

Meterspurzüge können nicht einfach auf dem konventionellen Schienennetz transportiert werden. Der Trick dahinter: sogenannte Rollschemel – kurze Eisenbahnwagons mit offener Ladefläche, die Züge mit anderer Spurbreite für die Reise auf dem Normalspurnetz aufnehmen. «Ohne sie ginge gar nichts», sagt Andreas Buser, Leiter des Stadler-eigenen Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Buser ist seit 16 Jahren bei Stadler und bezeichnet sich selbst als «echten Bähnler». So war auch er es, der vor fünf Jahren gemeinsam mit ein paar Kollegen das Eisenbahnverkehrsunternehmen EVU im eigenen Haus gegründet hat. «Wir sind Bahnbauer, also sollten wir auch mit der Bahn transportieren», sagt Buser. Vor dem EVU übernahm die SBB einen Teil der Transporte, oder die Züge wurden per Lastwagen bewegt.

Auch die Wagenkästen der 42 Hochgeschwindigkeitszüge von Stadler für die SBB konnten dank den Rollschemeln vom Produktionswerk in Bussnang nach Erlen auf der Schiene transportiert werden. Dort wurden die Drehgestelle aufgesetzt, und es konnten rund 450 Lastwagenfahrten eingespart werden. Ein Aufwand, der nicht nur Ressourcen verschluckt, sondern auch die Strassen belastet. «Auf der Schiene kommt der Zug fertig mon-

tiert beim Kunden an. Das spart nicht nur Emissionen, sondern auch Nerven und Zeit», sagt Buser lächelnd.

Vor Halle 3 am Stadler-Hauptsitz in Bussnang montieren Freiknecht und sein Team inzwischen die Rampe, über die der Zug auf die Rollschemel fahren wird. Der Nebel hat sich etwas gelichtet, der metallische Klang der Werkzeuge hallt über das Areal. Millimeterarbeit, die die Arbeiter hochkonzentriert, aber auch mit viel Routine erledigen.

## Künftig schneller unterwegs

«Natürlich gibt es auch Transporte, die wir mit dem Lastwagen machen müssen. Beispielsweise wenn es keine Normalspurnbindung an das entsprechende Schmalspurnetz des Kunden gibt. Oder bei Zügen, die zu breit für das Normalspurnetz der Schweiz sind, wie Fahrzeuge für Finnland», erklärt Buser. Künftig sollen aber noch mehr Transporte auf die Schiene verlegt werden. Dafür hat Stadler eigene Rollschemel konstruiert. Diese sind zurzeit im Bau und im Zulassungsverfahren. Sie lösen Mitte 2026 die 85-jährigen Modelle ab und können anstatt mit 80 km/h mit 120 km/h über das Schweizer Schienennetz fahren.

## Ein Gamechanger für Stadler – und für die Umwelt

Der Entscheid, Transporte selbst per Bahn abzuwickeln, war ein Wendepunkt: effizienter, kostensparender – und deutlich emissionsärmer. «Dadurch sparen wir viel Zeit, Geld und natürlich klimaschädliches CO<sub>2</sub> ein», sagt Buser. Er rechnet am Beispiel der BOB vor: «Für einen einzigen Zug bräuchten wir mindestens fünf Lastwagenfahrten. Drei für die Wagenkästen und zwei für die Drehgestelle.» Bei 15 Zügen wie im Falle der BOB wären das 75 Lastwagenfahrten – quer durchs Land.

Der Lokführer setzt den Zug langsam in Bewegung. Zentimeter für Zentimeter rollt der BOB-Triebzug aus der Produktionshalle, über die Rampe und präzise auf die wartenden Rollschemel. Freiknecht und sein Team prüfen Kupplungen, Bremsleitungen und Sicherungen. Ein letzter Kontrollblick, ein Handzeichen – alles sitzt.

Dann ertönt ein kurzer Funkspruch.

Buser nickt zufrieden.

Und Freiknecht sagt das Wort, das den morgendlichen Nebel für einen Moment vergessen macht: «Abfahrt!»

Ziel: Berner Oberland. Dort wird der Zug schon kurz nach dem Abladen bereit sein. Bereit, über Jahrzehnte hinweg Menschen zuverlässig und klimafreundlich durch die alpinen Naturlandschaften der Schweiz zu bringen.



Wenn immer möglich transportiert Stadler seine Züge auf der Schiene zum Kunden. Im Falle der Schmalspurzüge für die Berner Oberland Bahn (BOB) werden dadurch 75 Lastwagenfahrten eingespart.

# SOZIALINFORMATIONEN

## Eigene Belegschaft

**Mitarbeitende bilden für Stadler das Fundament des Erfolgs. Deshalb wird grosser Wert auf ein attraktives, sicheres und inklusives Arbeitsumfeld gelegt, in dem alle Mitarbeitenden ihre Potenziale entfalten können. Ein regelmässiger Austausch mit den Beschäftigten ist für Stadler zentral, um die wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken zu managen und ein positives Arbeitsklima zu schaffen.**

### IRO-Tabelle

Thema	IRO	C / R / I	Beschreibung	Management
S1: Arbeitsbedingungen	Lohndruck infolge Fachkräftemangels und globalen Wettbewerbs	R	Steigender Druck auf Löhne durch Fachkräftemangel und globalen Wettbewerb	Tarifverträge und Zusammenarbeit mit Gewerkschaften, Einbezug von Mitarbeitenden, Programme und Leistungen für Mitarbeitende
	Stärkung der Arbeitgebermarke	C	Stärkung der Arbeitgebermarke und bessere Positionierung im Wettbewerb um Fachkräfte	
	Ungewollte Fluktuation	R	Wissensverlust, hohe Arbeitsbelastung und zusätzlicher Verwaltungsaufwand durch hohe Fluktuation	
	Sichere und faire Arbeitsplätze	I <sup>(*)</sup>	Förderung des gesellschaftlichen Wohlstands durch sichere Arbeitsplätze, faire Arbeitsbedingungen und Löhne sowie Steigerung der Attraktivität des Standorts durch gute und stabile Arbeitsplätze	
S1: Schulung und Kompetenzentwicklung	Qualifizierungsdruck verschärft Fachkräftemangel	R	Stärkere Qualifizierungschancen und -anforderungen verschärfen den Fachkräftemangel in der klassischen Fertigung, da sich Beschäftigte verstärkt in Richtung kaufmännischer oder technischer Laufbahnen orientieren.	Ausbildungsprogramm für eigene Fachkräfte, Leadership-Trainings und weitere Schulungsoptionen
	Innovationen durch hochqualifizierte Beschäftigte	C	Entwicklung innovativer Technologien und Lösungen zur Erweiterung des Geschäftsmodells oder Produktportfolios durch hochqualifizierte Beschäftigte	
	Wettbewerbsfähigkeit durch internes Know-how und Ausbildungsangebote	C	Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit durch den Ausbau internen Know-hows in fachlicher und methodischer Kompetenz sowie durch ein vielfältiges Angebot an Ausbildungswegen, dualen Studiengängen, Praktika und weiteren Qualifizierungsformaten, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken.	
S1: Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	Arbeitgeberattraktivität durch Inklusion	C	Stärkung der Arbeitgebermarke und bessere Positionierung im Wettbewerb um Fachkräfte.	Frauenförderungsprogramm
S1: Gesundheit und Sicherheit	Prävention von Krankheit und Unfall	C	Prävention von Krankheiten und Unfällen und damit einhergehende Verringerung der Ausfallzeiten	Klare Prozesse gemäss ISO 45001 und Einsatz eines Global Safety Teams

Die oben genannten IRO betreffen generell alle Arbeitskräfte von Stadler (Mitarbeitende, Selbstständige und Leiharbeitende) in sämtlichen Tätigkeitsbereichen und Regionen. Aus den definierten Übergangsplänen werden keine gesonderten IRO erwartet, die sich auf die Arbeitskräfte auswirken. Zudem sind die identifizierten IRO systematischer Natur und wurden nicht im Zusammenhang mit individuellen Vorfällen einzelner Arbeitskräfte oder Personengruppen erhoben.

### Richtlinien, Ziele und Massnahmen

Stadler hat die in den nachfolgenden Kapiteln detailliert dargestellten Konzepte entwickelt, um die wesentlichen Auswirkungen

auf die eigenen Arbeitskräfte sowie die damit verbundenen Risiken und Chancen zu identifizieren, zu bewerten, zu steuern und kontinuierlich zu verbessern, mit dem Ziel, die Arbeitsbedingungen für alle Beschäftigten fair, sicher und nachhaltig zu gestalten. Dabei konzentriert sich das Unternehmen auf wesentliche Risiken wie Arbeitsunfälle, Fachkräftemangel und Diskriminierung und nutzt zugleich Chancen, etwa durch die Stärkung der Mitarbeiterbindung, die Förderung von Innovationskraft durch Vielfalt sowie die Qualifizierung der Arbeitskräfte für neue Tätigkeitsfelder. Die Konzepte und Ziele umfassen grundsätzlich alle Stadler-Standorte mit gegebenenfalls spezifischen lokalen Ausprägungen. Betroffene Stakeholder sind

unter anderem die Mitarbeitenden, aber auch externe Arbeitskräfte, Betriebsräte und Gewerkschaften, deren Perspektiven bei der Entwicklung berücksichtigt und deren Mitwirkung bei der Umsetzung erforderlich ist.

Die Konzepte des Unternehmens stehen im Einklang mit geltendem Recht und den folgenden international anerkannten Instrumenten:

- UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte
- UN-Kinderrechtskonvention
- ILO-Konventionen
- OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen
- ISO-Zertifikate (vgl. Zertifizierungsmatrix Seite 51)

Diese Standards sind in den relevanten Richtlinien, Verfahrensanweisungen und Verträgen berücksichtigt und erfassen ausdrücklich auch die Themen Menschenhandel, Zwangsarbeit und Kinderarbeit sowie Antidiskriminierung und Chancengleichheit.

Die Wirksamkeit der Konzepte wird über einen definierten Überwachungsprozess geprüft, bestehend aus regelmässigen Mitarbeiterbefragungen, einem strukturierten HR-Berichtswesen sowie der jährlichen Auswertung von gruppenweiten KPIs und Management Reviews auf allen Leadership-Stufen.

Die oberste Verantwortung liegt bei der Geschäftsleitung, die operative Umsetzung erfolgt durch die Compliance-Organisation, verantwortliche HR Business Partner sowie die lokale Geschäftsleitung. Regelmässige Berichte an die Konzernleitung und den Verwaltungsrat sichern die Steuerung.

Stadler setzt sich in allen Fokusbereichen kurz-, mittel- und langfristige Ziele, um transparent und ergebnisorientiert zu agieren und um wesentliche negative Auswirkungen auf eigene Arbeitskräfte zu verringern, positive Auswirkungen zu fördern sowie mit wesentlichen Risiken und Chancen umzugehen, die mit dem Geschäftsmodell, der Strategie oder dem betrieblichen Wandel in Zusammenhang stehen.

Die Zielsetzungen beruhen auf internen Standards, internationalen Rahmenwerken sowie betrieblichen Vereinbarungen und orientieren sich am Anspruch, menschenwürdige Arbeit, faire Bedingungen und chancengerechte Entwicklungsperspektiven zu fördern. Die Ziele werden jährlich überprüft und bei Bedarf an gesellschaftliche Veränderungen, neue regulatorische Anforderungen und interne Strategieanpassungen angepasst. Die Fortschritte sowie die zugrunde liegenden Methoden werden transparent dokumentiert und in Nachhaltigkeitsberichten und internen Statusreports offengelegt.

Stadler definiert Ziele für die eigene Belegschaft in einem strukturierten Prozess, der, sofern angemessen, die direkte Einbindung der Mitarbeitenden vorsieht. Die Leistung gegenüber diesen Zielen wird anhand definierter Kennzahlen regelmässig überwacht und überprüft. Erkenntnisse aus diesen Bewertungen fliessen in die zukünftige Planung ein, um den Prozess kontinuierlich zu verbessern.

Stadler verfolgt ausserdem einen strukturierten Ansatz, um sicherzustellen, dass die Massnahmen positive Ergebnisse für die Belegschaft erzielen und negative Auswirkungen vermeiden. Geeignete Massnahmen werden durch Dialoge mit Fachpersonen und Mitarbeitenden, Risiko- und Wirkungsanalysen sowie interdisziplinäre Workshops identifiziert. Die Wirksamkeit wird anhand von Kennzahlen wie Fluktuation, Arbeitssicherheit und Diversität überwacht. Fortschritte werden nach Themenbereich von HR, QEHS und Nachhaltigkeitsteams regelmässig überprüft und mit internen Zielwerten sowie Branchenstandards verglichen. Bei Abweichungen werden spezifische Korrekturmassnahmen ergriffen, um die Ziele zu erreichen. Dafür werden ausreichend Ressourcen wie Personal, Stunden- und Finanzbudgets zur Verfügung gestellt (Vergleiche die KPIs Weiterbildungsbudget, Investitionen in Gesundheitsförderung und Anzahl Sicherheitsbeauftragte S. 118). Diese übergreifenden Prinzipien gelten für alle Ziele und Massnahmen, die in den folgenden Kapiteln pro Themengebiet präsentiert werden.

### **Verfahren zur Einbeziehung von Arbeitskräften**

Stadler betrachtet seine Mitarbeitenden als zentrale Interessengruppe. Ihre Interessen, Standpunkte und Rechte werden systematisch in die strategische Ausrichtung und in das Geschäftsmodell integriert. Um die Anliegen der Beschäftigten bestmöglich zu berücksichtigen, bindet Stadler sie aktiv in die Entwicklung und Umsetzung sämtlicher Formate ein. Für die Einbeziehung der Mitarbeitenden ist grundsätzlich die lokale Geschäftsleitung mit Unterstützung von lokalen HR Business Partnern verantwortlich. Die Einbeziehung erfolgt im Rahmen des laufenden Sorgfaltspflichtverfahrens und berücksichtigt sowohl positive als auch negative tatsächliche und potenzielle Auswirkungen auf die Arbeitskräfte. Stadler nutzt hierfür eine Kombination aus Teilnehmungsformaten:

- Direkte Formate: Mitarbeiterbefragungen, Feedbackgespräche und individuelle Jahresendgespräche
- Indirekte Formate: Arbeitnehmervertretungen und Betriebsräte
- Regelmässige Teilnehmungsformate: Betriebsversammlungen, Workshops und interdisziplinäre Projektarbeit

Die Erkenntnisse aus diesen Dialogen fliessen in alle relevanten Entscheidungsprozesse ein, unter anderem in die Standort- und Personalentwicklung sowie in die Nachhaltigkeitsstrategie. Stadler analysiert zudem systematisch, inwiefern die strategische Ausrichtung und das zugrunde liegende Geschäftsmodell selbst Einfluss auf die Arbeitsbedingungen, Rechte und Entwicklungsmöglichkeiten seiner Arbeitskräfte haben. Wo strategische Entscheidungen potenzielle negative Auswirkungen hervorrufen könnten, etwa durch Umstrukturierungen, Digitalisierungsvorhaben oder Standortentscheidungen, werden entsprechende Anpassungen vorgenommen, um Risiken für die Belegschaft zu minimieren. Dies kann beispielsweise durch frühzeitige Beteiligung, Qualifizierungsmassnahmen oder sozialverträgliche Übergangsregelungen erfolgen.

### Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen

Stadler verfügt über formalisierte Verfahren, um negative Auswirkungen auf Personen unter seinen eigenen Arbeitskräften zu verbessern bzw. an der Verbesserung mitzuwirken, sowie über Kanäle, über die Arbeitskräfte Anliegen und Bedürfnisse mitteilen und prüfen lassen können. Das Verfahren orientiert sich an den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (insb. Prinzip 31 zu Wirksamkeitskriterien für aussergerichtliche Beschwerdeverfahren) sowie am OECD-Leitfaden zur Sorgfaltspflicht (Fokus Abhilfe und Beschwerdemechanismen).

Alle Mitarbeitenden haben das Recht, eine Beschwerde einzureichen oder ein Anliegen vorzubringen, ohne Vergeltungsmassnahmen oder Nachteile befürchten zu müssen. Alle Anliegen werden ernstgenommen und vertraulich behandelt. Ziel ist, klare, zugängliche und wirksame Möglichkeiten zur Meldung von Anliegen, Bearbeitung, Abhilfe und Nachverfolgung bereitzustellen und gemeinsam mit Betroffenen Folgemaassnahmen zu vereinbaren und deren Wirksamkeit zu überprüfen. Dafür wird sichergestellt, dass an allen Arbeitsplätzen wirksame Kanäle verfügbar sind. Die Informationen über die Verfügbarkeit von Kanälen werden proaktiv über das Intranet kommuniziert. Zudem werden Telefonnummern von Kontaktpersonen in den Produktionshallen physisch ausgehängt, damit auch Personen ohne Computerzugang die notwendigen Informationen erhalten.

Erste Anlaufstelle an allen Stadler-Standorten für Mitarbeitende sind die direkten Vorgesetzten sowie die zuständigen HR Busi-

ness Partner. Zusätzlich arbeitet Stadler fair und partnerschaftlich mit den Sozialpartnern zusammen. Die ordnungsgemässe Vertretung von Arbeitnehmerinteressen wird regelmässig im Dialog mit Gewerkschaften geprüft und weiterentwickelt. Viele Standorte verfügen zusätzlich über interne Arbeitnehmervertretungen. Deren Kontaktdaten sind im Intranet verfügbar und vor Ort ausgehängt. Mitarbeitende können sich bei Anliegen jederzeit an diese wenden. Schliesslich besteht ein offizielles Compliance-Meldeverfahren, das allen Mitarbeitenden sowie Externen, Drittparteien, Lieferanten und anderen Stakeholdern zur Verfügung steht. Der Prozess wird über ein Formular auf der Stadler-Website öffentlich zugänglich gemacht und ist in Deutsch und Englisch verfügbar.

Wird eine wesentliche negative Auswirkung verursacht oder dazu beigetragen, initiiert Stadler Abhilfemaassnahmen. Gemäss Compliance-Meldeverfahren existiert folgendes Vorgehen: Jede Meldung wird innerhalb von sieben Tagen bestätigt, geprüft und gegebenenfalls intern oder an eine Behörde weitergeleitet. Nach Abschluss der Untersuchung wird ein Bericht mit Ergebnissen und Empfehlungen zu Massnahmen wie Risikomanagement oder Disziplinarverfahren erstellt. Alle involvierten Mitarbeitenden sind unparteiisch und unterliegen einer besonderen Schweigepflicht zum Schutz der Mitarbeitenden und Hinweisgeber im Einklang mit dem Hinweisgeberschutzsystem. Die erarbeiteten Massnahmen werden anschliessend durch die in vorherigen Abschnitten beschriebenen Verantwortlichkeiten und Verfahren gesteuert, umgesetzt und bewertet.

## Arbeiten bei Stadler

Bei Stadler stehen die Mitarbeitenden im Zentrum, da ihr Einsatz wesentlich zur erfolgreichen Positionierung des Unternehmens in einem anspruchsvollen Marktumfeld beiträgt. Entsprechend legt Stadler grossen Wert auf faire Arbeitsbedingungen und ein respektvolles, unterstützendes Arbeitsumfeld. Klare Rahmenbedingungen und ein konstruktives Klima fördern persönliches Wachstum und berufliche Weiterentwicklung und tragen dazu bei, Motivation und langfristige Zufriedenheit sicherzustellen.

### Ziele

Quantitatives Ziel	Wert im Basisjahr	Aktueller Wert	Zielwert	Zieljahr
Reduktion der ungewollten Fluktuationsrate	2022: 12.1%	<b>4.3%</b>	< 7.5%	Laufend
<b>Qualitatives Ziel</b>				
Mitarbeiterzufriedenheitsumfrage durchführen und Verbesserungsziel festlegen				2026

### Richtlinien

Das Thema Mitarbeitende hat auf Konzernebene höchste Priorität und ist ein zentrales Anliegen von Stadler. Die lokalen Personalabteilungen sind für die Betreuung der Mitarbeitenden während des gesamten Arbeitsverhältnisses verantwortlich. Auch die Führungskräfte tragen aktiv zu diesem Prozess bei und spielen eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung und Weiterentwicklung der Personalstrategien. Durch die länder- und divisionsübergreifende Zusammenarbeit werden Wissen und Erfahrungen gebündelt, um Best Practices zu teilen und Synergien zu nutzen.

Stadler stellt an allen Standorten die Einhaltung der jeweils geltenden nationalen Arbeitsgesetze sicher. Ergänzend zu diesen gesetzlichen Vorgaben gelten interne Regelungen, die darauf ausgerichtet sind, die Arbeitsbedingungen kontinuierlich zu verbessern und höchste Standards in Bezug auf Fairness, Sicherheit und Mitarbeiterzufriedenheit zu gewährleisten. Dabei kommen sowohl gruppenweite Richtlinien als auch länderspezifische Vorgaben zum Einsatz, um den unterschiedlichen Anforderungen gerecht zu werden. Auf Konzernebene definiert das OECD-Vorgabedokument «Arbeitnehmerrechte und Sozialpartner» die verbindlichen Mindeststandards für alle Standorte.

#### Menschenrechte

Ein zentrales Element ist die Verankerung einer umfassenden Menschenrechtspolitik. Die Umsetzung der Menschenrechtspolitik erfolgt durch die Integration der UN-Leitprinzipien in die Unternehmensprozesse, eine interne Menschenrechtsrichtlinie und einen Verhaltenskodex zur Sensibilisierung der Mitarbeitenden. Die Grundsätze der UN-Leitprinzipien «Protect, Respect, Remedy» werden dabei wie folgt umgesetzt:

- *Verbot moderner Sklaverei und Menschenhandel*: klare Massnahmen gegen alle Formen der Zwangsarbeit und Ausbeutung
- *Verbot von Kinderarbeit*: konsequente Einhaltung von Altersgrenzen gemäss internationalen Standards
- *Arbeitssicherheit und Arbeitsschutz*: Schaffung und Sicherstellung sicherer Arbeitsumfelder

- *Faire Arbeitsbedingungen*: gerechte Entlohnung und Bedingungen, die die Würde der Arbeitnehmenden schützen
- *Achtung der Versammlungsfreiheit*: Unterstützung der Rechte von Arbeitnehmenden, sich zu organisieren
- *Gegenseitige Wertschätzung*: Förderung von Gleichbehandlung unabhängig von Alter, Beeinträchtigung, Religion, Herkunft, Geschlecht oder sexueller Orientierung

Die im Berichtsjahr durchgeführte doppelte Wesentlichkeitsanalyse ergab, dass für Stadler derzeit keine wesentlichen menschenrechtlichen Impact-, Risiko- oder Chancenbereiche identifiziert wurden. Dennoch betrachtet Stadler menschenrechtliche Risiken als ein dauerhaft relevantes Themenfeld und führt regelmässige Prüfungen durch, um mögliche Veränderungen frühzeitig zu erkennen. Dazu gehören insbesondere die jährlichen Standortanalysen zu Risiken von Kinderarbeit und junger Beschäftigung sowie die laufende Weiterentwicklung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten in der Lieferkette.

Stadler hat die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte in seine Strategie und seine Unternehmensprozesse integriert. Die wesentlichen Vorgaben sind in den internen Dokumenten «Menschenrechte», «Arbeitnehmerrechte und Sozialpartner» und «Lieferantenbewertung und Lieferkette» sowie im Verhaltenskodex festgehalten. Diese Richtlinien bilden die Grundlage für den Schutz und die Förderung von Menschenrechten im Unternehmen und entlang der gesamten Lieferkette. Stadler legt grossen Wert auf die Wahrung der Menschenrechte und die Verhinderung arbeitsbezogener Vorfälle, die Diskriminierung oder andere schwerwiegende Auswirkungen auf die Arbeitskräfte zur Folge haben könnten. Der gruppenweite Menschenrechtsverantwortliche bei Stadler sensibilisiert die Mitarbeitenden zum Thema, führt interne Schulungen durch und leitet den Prozess bei Vorfällen, Beschwerden und schwerwiegenden Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten.

Stadler bewertet Kinderarbeitsrisiken systematisch im Rahmen der menschenrechtlichen Risikobetrachtung. Dabei fliessen unter anderem externe Indikatoren wie der *Children's Rights in*

*the Workplace Index* (UNICEF) ein, der auch in der gemäss Verordnung über Sorgfaltspflichten und Transparenz bezüglich Mineralien und Metallen aus Konfliktgebieten und Kinderarbeit (VSoTr) vorgegebenen ESG-Risikobewertung der Lieferkette verwendet wird. Die Risikobetrachtung umfasst zudem die jährliche Analyse aller eigenen Standorte hinsichtlich potenzieller Risiken im Zusammenhang mit Kinderarbeit und der unzulässigen Beschäftigung junger Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Für das Berichtsjahr 2025 ergaben diese Überprüfungen keine Hinweise auf Verstösse oder unzulässige Beschäftigungsverhältnisse. Darüber hinaus bestehen klare interne Vorgaben und Prozesse zur Sicherstellung der Einhaltung der ILO-Übereinkommen sowie der nationalen Mindestalterbestimmungen. Weitere Informationen zur Achtung der Menschenrechte in der Lieferkette finden sich im Kapitel «Lieferkettenmanagement».

#### *Tarifverträge und sozialer Dialog*

Stadler ist in Ländern wie der Schweiz, Dänemark, Deutschland, Norwegen, Schweden und Grossbritannien tarifgebunden tätig. Die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen wie Arbeitszeit, Vergütung, Ferienanspruch, Zusatzleistungen und die Mitbestimmung der Mitarbeitenden sind in hohem Masse durch Tarifverträge geprägt. In weiteren Ländern wie Polen und Finnland gibt es Kollektivverträge oder die Mitarbeitenden werden vor der Einführung kollektiver Regelungen konsultiert, um ihre Interessen angemessen einzubeziehen.

Des Weiteren setzt sich Stadler aktiv für einen sozialen Dialog zwischen Arbeitnehmenden und Arbeitgeber ein: Das Unternehmen misst dem sozialen Dialog mit Arbeitnehmervertretungen eine zentrale Rolle bei. Die Vereinbarungen über die Vertretung der Arbeitnehmenden werden lokal an den Standorten durch das Managementteam geregelt und entsprechen den national geltenden Vorschriften. In den meisten Ländern wird dieser Dialog durch Betriebsräte oder ähnliche Gremien unterstützt. Der Betriebsrat ist in alle wesentlichen Fragen eingebunden und tagt regelmässig mit der Geschäftsführung. Zusätzlich gibt es an mehreren Standorten Mitarbeitervertretungen, die durch die Belegschaft in regelmässigen Zyklen gewählt werden.

#### *Angemessene Entlohnung*

Darüber hinaus legt Stadler grossen Wert auf eine angemessene und faire Entlohnung seiner Mitarbeitenden. Es ist sichergestellt, dass alle Arbeitnehmenden eine angemessene Entlohnung gemäss den in ESRS S1, AR 73 definierten Kriterien erhalten. Um dies zu gewährleisten, fördert Stadler die Zusammenarbeit mit Gewerkschaften, um faire Arbeitsbedingungen zu schaffen. Im Rahmen der Prüfung wurde bewertet, ob sämtliche internen Arbeitnehmenden (ausgenommen Praktikanten und Auszubildende) eine Vergütung erhalten, die mindestens den jeweils geltenden Referenzwerten für eine angemessene Entlohnung entspricht. Detaillierte Angaben zur Berechnungsmethodik befinden sich unter «Leistungsindikatoren».

#### *Fremdarbeitskräfte*

Im Rahmen der Geschäftstätigkeit setzt Stadler Fremdarbeitskräfte ein. Diese kommen insbesondere in der Produktion bei Kapazitätsspitzen und im Engineering bei projektbezogenen

Arbeiten zum Einsatz. Im Berichtszeitraum waren insgesamt 800 Fremdarbeitskräfte für das Unternehmen tätig. Der Grossteil der Fremdarbeitskräfte wird für einige Monate beschäftigt. Im Bereich Engineering richtet sich die Einsatzdauer dabei in erster Linie nach der jeweiligen Projektdauer.

Ein regelmässiger Austausch mit den Fachbereichen stellt sicher, dass keine dauerhafte Substitution von Stammarbeitsplätzen erfolgt. Aufgrund der Unternehmensstrategie, die auf langfristige Beschäftigung und Fachkräftebindung setzt, wird der Einsatz von Fremdarbeitskräften bewusst begrenzt. Bei den Einsätzen wird regelmässig geprüft, ob eine interne Besetzung sinnvoll ist. Die Einbindung erfolgt auf Grundlage klarer vertraglicher Regelungen, wobei stets sichergestellt wird, dass gesetzliche Vorgaben zu Arbeitsbedingungen, Arbeitszeiten und Vergütung eingehalten werden.

#### **Massnahmen**

##### *On- und Offboarding*

Da Stadler im Berichtsjahr weitergewachsen ist, lag der Fokus insbesondere auf der Rekrutierung und der Bindung der Mitarbeitenden. Mit einem Mitarbeiterwachstum von über 10 Prozent im Jahr 2025 gewinnt ein professionelles On- und Offboarding weiter an Bedeutung. Beide Prozesse sind ein zentraler Bestandteil der Unternehmenskultur und entscheidend, um die Fluktuation nachhaltig tief zu halten. Beim Onboarding unterstützt Stadler neue Mitarbeitende mit klar definierten Prozessen, gezielten Einführungsschulungen und dem Zugang zu allen relevanten Informationen. Organisierte monatliche Willkommenstage an den grösseren Standorten erleichtern den Einstieg zusätzlich und fördern die schnelle Integration in das Arbeitsumfeld. So wird ein effizienter Start ermöglicht und die Basis für eine langfristige Bindung geschaffen. Auch das Offboarding folgt einem standardisierten Ablauf. Austrittenden Mitarbeitenden wird ein strukturiertes Austrittsgespräch angeboten, in dem wertvolle Rückmeldungen gesammelt und eine sorgfältige Wissensübergabe sichergestellt werden. Damit bleiben Erfahrungswissen und Prozesskenntnisse im Unternehmen erhalten und leisten einen wichtigen Beitrag zur kontinuierlichen Weiterentwicklung der Organisation.

##### *Mitarbeiterzufriedenheit*

Zur Einbindung der Mitarbeitenden führt Stadler an vielen Standorten regelmässig lokale Mitarbeiterumfragen durch. Die daraus gewonnenen Rückmeldungen dienen als Grundlage für standortspezifische Verbesserungsmassnahmen und tragen dazu bei, Bedürfnisse und Herausforderungen unmittelbar vor Ort zu adressieren. Ab 2026 plant Stadler die schrittweise Einführung einer globalen Mitarbeiterumfrage. Damit soll eine einheitliche Datengrundlage geschaffen werden, die es ermöglicht, Trends und Handlungsfelder über alle Standorte hinweg zu erkennen. Die globale Perspektive ergänzt die lokalen Erhebungen und unterstützt Stadler dabei, konzernweit Prioritäten zu setzen und Massnahmen zielgerichtet weiterzuentwickeln. Bei Stadler Winterthur wurde in einem Pilotversuch eine neue Mitarbeiterapp eingeführt, um die interne Kommunikation zu stärken und die Mitarbeitenden, insbesondere die Mitarbeitenden in der Produktion, stärker einzubinden. Erste Befragungen zeigen, dass sich die Mitarbeitenden durch die jederzeit verfüg-

baren Informationen sowie die direkte Einbindung in Abläufe deutlich besser informiert und involviert fühlen. Das zeigt sich auch in einer stabil bleibenden Beteiligungsquote von über 90 Prozent. Dank automatischer Übersetzungsfunktionen können sämtliche Inhalte in die jeweilige Gerätesprache übertragen werden, wodurch sprachliche Hürden abgebaut wurden.

#### Freiwilliges Engagement

Stadler bietet seinen Mitarbeitenden eine vielfältige Auswahl an Möglichkeiten für freiwilliges Engagement sowie Aktivitäten,

die den Zusammenhalt im Unternehmen stärken. Diese Angebote fördern den Austausch und die Zusammenarbeit über Abteilungs- und Standortgrenzen hinweg und tragen zu einer positiven Arbeitskultur sowie einem starken Gemeinschaftsgefühl bei. Das Angebot umfasst verschiedene Formen sozialen und gemeinschaftlichen Engagements, Sport- und Gesundheitsprogramme sowie standortspezifische Initiativen, die zur Stärkung der Mitarbeiterverbundenheit beitragen. Dazu zählen beispielsweise die Teilnahme an Marathons oder Charity Runs, Bike-to-work-Aktionen, Familientage oder Baumpflanzaktionen.

### Leistungsindikatoren

Stadler hat im Berichtsjahr die Leistungsindikatoren im Bereich Arbeitskräfte basierend auf den ESRS-Anforderungen erweitert. Daher werden Unterschiede zu den Vorjahren nur für jene Datenpunkte dargestellt, die bereits für 2024 publiziert wurden.

Eine deutliche Veränderung zeigt sich bei der Anzahl Mitarbeitende und FTE, die im Berichtsjahr um über 10 Prozent gestiegen sind. Trotz dieses starken Wachstums konnte Stadler viele Mitarbeitende halten und die Fluktuationsrate im Vergleich zum Vorjahr erneut senken. Sie liegt nun bei 4.91 Prozent und damit klar unter dem definierten Zielwert von 7.5 Prozent. Die Senkung beruht einerseits auf einer tatsächlichen Reduktion und andererseits auf einer Anpassung der Definition – von der totalen zur ungewollten Fluktuation.

Referenz	Arbeiten bei Stadler	Einheit	2023	2024	2025	Δ%
<b>Mitarbeitende</b>						
S1-6	Mitarbeitende (Jahresschnitt)	FTE	13'944	15'203	17'119	12.6%
S1-6	Mitarbeitende total per 31.12.	Anzahl	14'649	16'415	18'343	11.7%
<b>Mitarbeiter pro Land</b>						
S1-6	Schweiz	Anzahl	-	-	5'724	-
S1-6	Spanien	Anzahl	-	-	2'907	-
S1-6	Deutschland	Anzahl	-	-	2'549	-
S1-6	Polen	Anzahl	-	-	1'903	-
S1-6	Andere	Anzahl	-	-	5'260	-
<b>Fremdarbeitskräfte</b>						
S1-7	Total Externe (Fremdarbeitskräfte)	Anzahl	-	574	800	39.4%
S1-7	Selbständige	Anzahl	-	-	261	-
S1-7	Arbeitskräfte von Zeitarbeitsunternehmen	Anzahl	-	-	539	-
<b>Fluktuation</b>						
S1-6	Anzahl Austritte	FTE	1'397	1'165	692	(40.6%)
S1-6	Fluktuationsrate	%	10.0	7.7	4.3	(3.4%)
<b>Tarifverträge</b>						
S1-8	Gesamtzahl der Arbeitnehmenden, die unter einen Tarifvertrag fallen	%	-	-	71	-
S1-9	Tarifverträge in EWR	Anzahl	-	-	35	-
S1-10	Tarifabdeckung EWR Deutschland	%	-	-	78	-
S1-11	Tarifabdeckung EWR Polen	%	-	-	0	-
S1-12	Tarifabdeckung EWR Spanien	%	-	-	100	-
S1-13	Tarifabdeckung nicht-EWR: Europa	%	-	-	90	-
S1-14	Tarifabdeckung nicht-EWR: Rest of World	%	-	-	52	-
<b>Sozialer Dialog</b>						
S1-8	Gesamtzahl der von Arbeitnehmervertretern vertretenen Beschäftigten	%	-	-	70	-
S1-8	Sozialer Dialog EWR Deutschland	%	-	-	95	-
S1-8	Sozialer Dialog EWR Polen	%	-	-	12	-
S1-8	Sozialer Dialog EWR Spanien	%	-	-	100	-

Referenz	Arbeiten bei Stadler	Einheit	2023	2024	2025	Δ%
<b>Menschenrechte</b>						
S1-17	Gesamtzahl der gemeldeten Diskriminierungsfälle (inkl. Belästigung)	Anzahl	-	-	8	-
S1-17	Beschwerden über Kanäle für Anliegen der Belegschaft (ausserhalb Diskriminierung)	Anzahl	-	-	7	-
S1-17	Eingereichte Beschwerden bei OECD-Kontaktstellen	Anzahl	-	-	0	-
S1-17	Summe verhängter Geldbussen/Sanktionen/Schadenersatzzahlungen aufgrund von Vorfällen und Beschwerden	CHF	-	-	0	-
S1-17	Anzahl an Menschenrechtsverstössen in Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft	Anzahl	-	-	0	-
S1-17	Anzahl schwerwiegender Menschenrechtsverstösse im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft mit Verstoss gegen die UN-Leitprinzipien und die OECD-Leitsätze	Anzahl	-	-	0	-
S1-17	Summe verhängter Geldbussen aufgrund von Vorfällen und Beschwerden schwerwiegender Menschenrechtsverstösse und -vorfälle im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft	CHF	-	-	0	-

**Berechnungsgrundlage**

Falls nicht anders angegeben, wurden alle Daten zum Stichtag 31. Dezember 2025 basierend auf Headcount berechnet und berücksichtigen alle Mitarbeitenden mit einem gültigen Stadler-Arbeitsvertrag. Dazu gehören auch Teilzeitmitarbeitende, befristete Angestellte sowie Auszubildende. Als nicht zu den Mitarbeitenden zugehörig gelten externe Mitarbeitende, die separat ausgewiesen werden. Drittarbeitende werden nicht berücksichtigt, ausser wenn sie ausdrücklich erwähnt sind. Die Auswertung erfolgt jährlich im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Die dargestellten Gesamtzahlen stimmen mit den Angaben im konsolidierten Abschluss auf S.196 überein.

Fluktuation: Die Fluktuation wird nach der BDA-Formel berechnet. Dabei werden die ungewollten Personalabgänge ins Verhältnis zum Jahresdurchschnitt der FTE (Full-Time Equivalent) gesetzt. Ein FTE entspricht einer Vollzeitstelle mit einem 100-Prozent-Pensum, Teilzeitpensen werden proportional umgerechnet, Werkstudenten, Praktikanten und andere befristete Mitarbeitende werden nicht berücksichtigt.

Menschenrechte: Die Daten wurden nach der Anzahl von Meldungen über offizielle Meldekanäle erhoben. Berücksichtigt wurden sämtliche relevanten Einflussfaktoren, einschliesslich gesetzlicher Rahmenbedingungen und Datenschutzbestimmungen.

Tarifverträge und sozialer Dialog: Die Tabelle zeigt die tarifvertragliche Abdeckung sowie die Arbeitnehmervertretung im Europäischen

Wirtschaftsraum (EWR) für Länder über 50 Mitarbeitende, die mehr als 10 Prozent der Gesamtbelegschaft ausmachen, zum Stichtag 31. Dezember 2025. Für Nicht-EWR-Länder werden die beiden Regionen Europa (circa 40 Prozent Anteil an FTE) und Rest of World (circa 10 Prozent Anteil an FTE) ausgewiesen.

Angemessene Entlohnung: Der niedrigste Lohn wurde jeweils auf Basis der niedrigsten garantierten Entgeltgruppe (ohne Praktikanten/Auszubildende) erhoben, einschliesslich aller festen Zusatzzahlungen. Für Standorte innerhalb der Europäischen Union wurde grundsätzlich der jeweils geltende gesetzliche Mindestlohn als Referenzwert herangezogen. Dieser stellt einen zulässigen Vergleichsmassstab im Sinne der ESRS dar. Da in Polen die Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/2041 über angemessene Mindestlöhne zum Berichtszeitpunkt noch nicht vollständig in nationales Recht umgesetzt waren, wurde für die dortigen Standorte ein ergänzender, methodisch belastbarer Referenzwert ermittelt. Hierzu wurde ein allgemeingültiger Angemessenheitsmassstab angewendet, der sich an etablierten EU-weiten Kriterien orientiert. Grundlage bildeten die jeweils aktuellen offiziellen Einkommensdaten des nationalen Statistikamts für das Jahr 2025. Für Standorte ausserhalb der EU wurde jeweils der gesetzlich verbindliche nationale Mindestlohn zugrunde gelegt, um die Anforderungen an einen zulässigen Referenzwert gemäss ESRS zu erfüllen. Die Daten basieren auf der internen Gehaltsstruktur zum Stichtag 31. Dezember 2025. Die Berechnungen erfolgten auf Basis des Bruttolohns plus garantiert gezahlter Fixzulagen und alle Löhne wurden auf ein Beschäftigungsniveau von 100 Prozent aufgerechnet.

## Schulung und Kompetenzentwicklung

**Stadler steht vor der Herausforderung, qualifizierte Fachkräfte zu gewinnen und langfristig zu binden, insbesondere angesichts des Fachkräftemangels und demografischer Veränderungen. Um dem entgegenzuwirken, investiert Stadler stark in die kontinuierliche Weiterentwicklung seiner Mitarbeitenden und bietet vielfältige interne wie externe Karriere- und Entwicklungsmöglichkeiten an – sowohl für Führungspositionen als auch für spezialisierte Fachkarrieren. Ziel ist es, die Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeitenden langfristig zu sichern und die Qualifikationen im Einklang mit den betrieblichen Anforderungen auszubauen.**

### Ziele

#### Qualitative Ziele

Möglichst hohe Übernahmequote der Lernenden nach Abschluss ihrer Ausbildung	Laufend
Erhöhung der Ausbildungsstunden und Festlegung eines qualitativen Ziels für 2030	2030

### Richtlinien

Aus- und Weiterbildungen stehen an allen Standorten im Fokus. Stadler fördert die kontinuierliche Weiterentwicklung seiner Beschäftigten durch regelmässige Leistungs- und Laufbahnbeurteilungen. Im jährlichen Qualifikationsgespräch werden individuelle Weiterbildungsmassnahmen festgelegt, die durch flexible Arbeitszeitmodelle und finanzielle Unterstützung gefördert werden. Zudem setzt jede lokale Personalabteilung einen internen Personalentwicklungsplan um und sorgt für die Nachfolgeplanung in wichtigen Positionen. Potenzielle Führungskräfte werden frühzeitig identifiziert und durch massgeschneiderte Entwicklungspläne auf die Übernahme dieser Schlüsselpositionen vorbereitet und begleitet. Sowohl interne als auch externe Führungstrainings bereiten die Führungskräfte optimal auf ihre zukünftigen Aufgaben vor.

Stadler hat an allen Standorten lokale Aus- und Weiterbildungskonzepte und stellt eine Vielzahl an internen und externen Kursen zur Verfügung, von fachspezifischen Trainings bis hin zu Kursen für Softskills. Ein besonderer Fokus liegt bei Stadler auch auf der Ausbildung von jungen Arbeitskräften in Form von Berufslehren, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken.

Des Weiteren setzt Stadler auf Auslandseinsätze. Die Entsendung von Mitarbeitenden ist ein zentraler Bestandteil zur Förderung von Wissenstransfer, globaler Zusammenarbeit und internationalen Partnerschaften. Um einen reibungslosen Übergang ins Gastland sicherzustellen und sozialversicherungs- sowie steuerrechtliche und Compliance-Fragen effizient zu klären, wurde 2019 ein umfassendes Entsendungsreglement eingeführt. Diese praxisorientierte Regelung wird kontinuierlich überprüft und angepasst, um den sich wandelnden Anforderungen gerecht zu werden und die Mitarbeitenden während ihres gesamten Auslandseinsatzes bestmöglich zu unterstützen. Im Berichtsjahr bestanden etwa 100 laufende Entsendungen. Stadler nutzt bestehendes Know-how, um neue Mitarbeitende praxisnah an verschiedenen Standorten einzuarbeiten. So wurden Beschäftigte des neuen Standorts in Kasachstan nach Spanien, Deutschland, in die Schweiz und nach Polen entsandt, um vor Ort Erfahrungen zu sammeln und die nötigen Kompetenzen aufzubauen.

### Massnahmen

#### Berufs- und Fachausbildung

Stadler investiert viel in die Ausbildung von eigenen Arbeitskräften. Weltweit werden Ausbildungsplätze geschaffen und Fachkräfte ausgebildet, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Stadler engagierte sich im Berichtsjahr für die Ausbildung von über 250 Lernenden in Maschinen- und Metallberufen und bietet dafür moderne Lehrwerkstätten in Bussnang und St. Margrethen. Dadurch konnten im Berichtsjahr 72 Prozent der Lernenden in Bussnang übernommen werden – in St. Margrethen sogar 91 Prozent.

Im Berichtsjahr wurde in der Schweiz ausserdem das Angebot an Lehrberufen erhöht und ein ergänzendes Ausbildungsmodell eingeführt, das darauf abzielt, zusätzliche Ausbildungsplätze an Standorten zu schaffen, die nicht über die Möglichkeit einer vollumfänglichen Berufslehre verfügen. Dabei absolvieren die Lernenden beispielsweise in Bussnang eine zweijährige Grundausbildung, bevor sie für die Schwerpunktausbildung an den bei der Vertragsunterzeichnung vereinbarten Standort wechseln. Dadurch erweitert Stadler das Lehrstellenangebot auf alle Schweizer Standorte, bietet weiteren jungen Talenten attraktive Einstiegs- und Entwicklungsmöglichkeiten und trägt zur langfristigen Sicherung qualifizierter Fachkräfte bei.

Die Berufsbildung zeigt auch international grossen Erfolg: In den USA wird bereits der achte Lernendenjahrgang rekrutiert. In Valencia wächst das Ausbildungszentrum stetig weiter, mit dem Ziel, die Verfügbarkeit neuer Mitarbeitender mit den erforderlichen Qualifikationen sicherzustellen und das kontinuierliche Lernen der Mitarbeitenden zu fördern. Zudem pflegt Stadler lokal enge Kontakte zu Hochschulen und bietet Traineeships, Praktika und Werkstudierendenstellen an, um junge Talente für die Bahnindustrie zu gewinnen und zu begeistern.

Am Hauptsitz in Bussnang wurde unter dem Namen STARTrain ein umfassender Schulungskatalog für die Mitarbeitenden zusammengestellt. Dieser enthält Fach-, Führungs- und Projekt Schulungen. Ein lang bestehender Bestandteil davon ist der interne Eisenbahntechnikkurs. Die Kursreihe mit internen und externen Experten vermittelt Grundlagenwissen zu verschiedenen Bereichen der Bahntechnik, von System-Basics über Bremsen, Fahrwege, Klimatisierung und Antrieb bis hin zu Bahnrecht

und Fahrbahnplanung. Da es in der Schweiz keine klassische Ausbildung zum Eisenbahntechniker gibt, sind die Kurse bei Mitarbeitenden aus unterschiedlichen technischen Abteilungen besonders beliebt.

#### *Führungskräfte-Training*

Die Weiterbildung von Führungskräften ist bei Stadler ein zentrales Handlungsfeld zur Förderung einer positiven Arbeitskultur. Dafür wurden im Berichtsjahr zahlreiche interne und externe Programme durchgeführt. In den Divisionen «Schweiz», «Signalling», «Service» und «Components» wurden im Berichtsjahr erneut rund 200 bestehende und potenzielle Führungskräfte in insgesamt 24 zweitägigen Leadership-Trainings geschult.

In diesen jährlich wiederkehrenden Trainings erhalten alle Teilnehmenden eine detaillierte Persönlichkeitsanalyse und es werden wertvolle Inhalte zum Thema Führung und Unternehmenskultur vermittelt. Besonders hervorzuheben ist der bereichsübergreifende und länderübergreifende Austausch mit Teilnehmenden aus 15 Ländern. Das Leadership-Training der Schweizer Produktionswerke wurde im Jahr 2025 weiterentwickelt und um ein zweites Führungsmodul ergänzt. Dieses baut auf dem ersten Modul auf, das den Schwerpunkt auf Selbstführung legt. Modul 2 vertieft diese Inhalte und erweitert sie um interne Inputs zu Führungsstil, Teamführung sowie betriebswirtschaftlichen Grundlagen. Für 2026 sind weitere Durchführungen der bestehenden Module sowie die Entwicklung eines dritten Moduls geplant.

Im Jahr 2024 wurde bei Stadler Deutschland ein Führungskräfteprogramm erfolgreich umgesetzt. Darauf aufbauend entwi-

ckelte das Unternehmen im Berichtsjahr 2025 ein neues Format zur Weiterentwicklung von Führungskompetenzen. Ein zentraler Bestandteil dieses Ansatzes sind Development Center, in denen das Verhalten der teilnehmenden Führungskräfte systematisch beobachtet wird. Auf dieser Grundlage werden individuelle Massnahmen zur Weiterentwicklung abgeleitet und in konkrete, personalisierte Entwicklungspläne überführt. So wird eine kontinuierliche und bedarfsgerechte Stärkung der Führungskompetenzen sichergestellt.

#### *Mentoring*

Das Mentoring gewinnt bei Stadler weiter an Bedeutung und wird in mehreren Unternehmensbereichen vermehrt eingesetzt. Ziel ist es, den Wissensaustausch zu fördern, die fachliche und persönliche Entwicklung zu stärken und neue Mitarbeitende gezielt zu begleiten.

Im Berichtsjahr wurde im Servicebereich erstmals ein internationales Mentoringprogramm durchgeführt. Es unterstützt die Entwicklung von Talenten innerhalb der Organisation und erleichtert gleichzeitig den Austausch zwischen den Standorten. Im Pilotdurchlauf wurden 30 Mentoringpaare gebildet, wobei ein Mentoringzyklus ein Jahr dauert. Im Jahr 2026 wird dieser erste Durchlauf evaluiert und das Programm auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse weiter ausgebaut. Auch im Komponentenwerk in Polen kommen strukturierte Mentoringformate zum Einsatz, bei denen erfahrene Fachpersonen ihr Wissen weitergeben. Zusätzlich setzen verschiedene Standorte auf Buddy-Systeme, die neuen Mitarbeitenden den Einstieg erleichtern und das Ankommen im Team unterstützen.

## Leistungsindikatoren

Stadler verzeichnete 2025 erneut einen Anstieg bei der Zahl der Lernenden. Auch im Bereich der Mitarbeitendenentwicklung erhöhte Stadler seine Investitionen pro Mitarbeitenden und berichtete erstmals die Trainingsstunden pro Mitarbeitenden.

Referenz	Schulung und Kompetenzentwicklung	Einheit	2023	2024	2025	Δ%
<b>Lernende</b>						
Spezifisch	Anzahl Lernende	Anzahl	260	292	332	13.7%
<b>Leistungsbeurteilungen</b>						
S1-13	Eigene Mitarbeitende mit regelmässiger Leistungs- und Laufbahnbeurteilung – gesamt	%	-	-	94%	-
S1-13	Eigene Mitarbeitende mit regelmässiger Leistungs- und Laufbahnbeurteilung – Frauen	%	-	-	95%	-
S1-13	Eigene Mitarbeitende mit regelmässiger Leistungs- und Laufbahnbeurteilung – Männer	%	-	-	94%	-
<b>Aus- und Weiterbildung</b>						
S1-13	Schulungsstunden pro Mitarbeitende – gesamt	h/FTE	-	-	16	-
S1-13	Schulungsstunden pro Mitarbeitende – Frauen	h/FTE	-	-	25	-
S1-13	Schulungsstunden pro Mitarbeitende – Männer	h/FTE	-	-	15	-
Spezifisch	Investitionsrate in Aus- und Weiterbildung – gesamt	CHF / FTE	450	433	492	13.6%
Spezifisch	Investitionsrate in Aus- und Weiterbildung – Frauen	CHF / FTE	501	425	530	24.7%
Spezifisch	Investitionsrate in Aus- und Weiterbildung – Männer	CHF / FTE	427	441	485	10.0%

### Berechnungsgrundlage

**Leistungsbeurteilung:** Die Leistungs- und Laufbahnbeurteilungen wurden gemäss unternehmensinterner Prozesse mindestens jährlich durchgeführt und basieren auf transparenten Kriterien, die allen Mitarbeitenden und Vorgesetzten bekannt sind. Die Überprüfungen werden überwiegend durch die direkten Vorgesetzten durchgeführt.

**Schulungsstunden:** Die Schulungsstunden und Investitionsraten werden pro FTE berechnet. Dabei bezieht sich die FTE-Zahl auf den durchschnittlichen Gesamtbestand der FTE im Jahr 2025 (vgl. Kapitel «Arbeiten bei Stadler»). In die Schulungsstunden fliessen interne und externe Weiterbildungsstunden ein. Die Auswertung erfolgt mindestens jährlich im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Die Zahl zu den Schulungsstunden wurde erstmals auf globaler Ebene erfasst und wird in den nächsten Jahren durch einheitliche Definitionen weiter verbessert.

## Gleichbehandlung und Chancengleichheit

**Stadler steht für eine Unternehmenskultur, die Vielfalt schätzt und als Bereicherung versteht. Ziel ist es, allen Mitarbeitenden gleiche Chancen zu bieten, unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, sexueller Orientierung, Bildungsweg oder Religion. Mit Mitarbeitenden aus über 75 Nationen sowie unterschiedlichen Bildungs- und Lebenswegen schafft Stadler ein inklusives und vielfältiges Arbeitsumfeld.**

### Ziele

Quantitatives Ziel	Wert im Basisjahr	Aktueller Wert	Zielwert	Zieljahr
Erhöhung des Frauenanteils in Führungsfunktionen	2025: 14.6%	<b>14.6%</b>	20%	2030

Qualitative Ziele	Zieljahr
Erhöhung des Frauenanteils	2030
Förderung von Chancengleichheit dauerhaft gewährleisten	Laufend

### Richtlinien

Stadler regelt die interne Zusammenarbeit im internen Verhaltenskodex für Mitarbeitende. Mit diesem verpflichten sich alle Mitarbeitenden dazu, ein Arbeitsumfeld zu schaffen und zu fördern, das frei von allen Formen der Diskriminierung, Herabwürdigung und Konflikten ist und gleiche Chancen sowie gegenseitigen Respekt unterstützt. Der Verhaltenskodex fordert zudem, dass alle Mitarbeitenden andere Anspruchsgruppen mit Würde und Respekt behandeln. Strukturierte HR-Prozesse, speziell bei Neueinstellungen und Beförderungen, und ein jährliches Kontrollverfahren inklusive KPIs (siehe auch Kapitel «Compliance, Ethik und Integrität») stellen sicher, dass die Mitarbeitenden mit den Richtlinien vertraut gemacht werden.

Zusätzlich sind Themen der Chancengleichheit in den lokalen Vereinbarungen und Richtlinien verankert. Der Gesamtarbeitsvertrag für die Schweiz fördert durch fortschrittliche Arbeitsbedingungen das Wohlbefinden der Mitarbeitenden und des Unternehmens. Neben Mindestlöhnen und Kündigungsschutz für ältere Mitarbeitende umfasst er auch Regelungen zur Förderung von Frauen, zur Gleichbehandlung sowie zur Integration von Menschen mit unterschiedlichem Hintergrund und von Mitarbeitenden mit Behinderungen. Am Standort Valencia wurden 2025 spezifische Schutzmassnahmen für die LGBTIQ+ Community in den Gesamtarbeitsvertrag eingeführt. Bis 2030 ist zudem geplant, Trainings- und Sensibilisierungsmassnahmen zu Chancengleichheit und Gleichbehandlung umzusetzen. Zusätzlich hat Stadler Deutschland 2025 eine Inklusionsvereinbarung zur Teilhabe behinderter Menschen abgeschlossen. Vergleichbare Bestimmungen finden sich auch in den Gesamtarbeitsverträgen an anderen Standorten.

Führungskräfte und HR-Verantwortliche nehmen regelmässig an Schulungen teil, um das Bewusstsein für die Chancen einer vielfältigen Belegschaft zu stärken und Verstösse gegen Gleichbehandlungsrichtlinien zu vermeiden. Bislang wurden Gleichstellungsbeauftragte nur in Ländern mit entsprechenden gesetzlichen Vorgaben, wie beispielsweise Deutschland, ernannt.

### Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben

Stadler legt grossen Wert darauf, ein attraktiver Arbeitgeber zu sein, um auch künftig qualifizierte Fachkräfte zu gewinnen und langfristig halten zu können. Ein Anliegen ist die Förderung einer guten Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben. Stadler-Mitarbeitende weltweit können für familiäre Verpflichtungen bezahlte oder unbezahlte Freistellungen beziehen. Die entsprechenden Regelungen stellen sicher, dass alle Geschlechter gleichberechtigten Zugang zu diesen Möglichkeiten haben, und unterstützen ein familienfreundliches Arbeitsumfeld. Um Flexibilität zu fördern, bietet Stadler die Option auf Teilzeitarbeit an – auch für Führungskräfte. Wo es die Tätigkeit erlaubt, besteht zudem die Möglichkeit, teilweise im Homeoffice zu arbeiten. Diese Angebote tragen dazu bei, Mitarbeitende in unterschiedlichen Lebenssituationen gezielt zu unterstützen und ihren individuellen Bedürfnissen gerecht zu werden. Die bestehenden Massnahmen werden regelmässig überprüft, um sicherzustellen, dass alle Beschäftigten gleichermassen von familienfreundlichen Arbeitsbedingungen profitieren können.

### Lohngleichheit

Stadler analysiert regelmässig die Vergütungsstruktur, um Transparenz über Verdienstunterschiede und Vergütungsrelationen innerhalb des Unternehmens zu gewährleisten. Die Erhebung dieser Kennzahlen ermöglicht eine fundierte Bewertung der Einkommensverteilung und dient als Grundlage für Massnahmen zur Förderung von Lohngerechtigkeit. Tarifverträge in den jeweiligen Ländern bilden die Grundlage für die Sicherstellung der Lohngleichheit. Sie regeln die Löhne basierend auf den übertragenen Tätigkeiten und sorgen so für eine faire Entlohnung der Mitarbeitenden. Zur Sicherstellung der Lohngleichheit und einer fairen Vergütung arbeitet Stadler in der Schweiz mit einem Salärsystem, das die Löhne intern und extern vergleicht und validiert. Zudem wird laufend die Einhaltung der geltenden Vorgaben zur Lohngleichheit überprüft und dokumentiert. Durch aktives Engagement für Chancengleichheit und Lohngerechtigkeit fördert Stadler Diversität auf allen Hierarchieebenen und in sämtlichen Berufsprofilen. Die Umsetzung erfolgt über Richtlinien, Frauenförderungsprogramme, Schulungen, Beschwerdeverfahren und Kompetenzentwicklungsprogramme.

## Massnahmen

Die Innovationskraft von Stadler wird durch die Vielfalt der Mitarbeitenden geprägt – durch unterschiedliche Sichtweisen, Erfahrungen und Stärken. Stadler ist überzeugt, dass Teams ihr volles Potenzial entfalten, wenn alle gehört werden und gleiche Chancen erhalten. Deshalb setzt das Unternehmen auf globale und lokale Massnahmen, die Zugehörigkeit fördern und ein inklusives Arbeitsumfeld stärken. Denn nur dort, wo sich alle weiterentwickeln können, entstehen die Impulse, die Innovation ermöglichen und zukunftsweisende Technologien hervorbringen.

### *Frauenförderung*

Stadler verfolgt das Ziel, den Frauenanteil im Unternehmen zu erhöhen und bis 2030 einen Anteil von mindestens 20 Prozent Frauen in Führungspositionen zu erreichen. Ein wichtiger Ansatzpunkt ist die gezielte Förderung von Frauen in technischen Ausbildungsberufen. In Deutschland beteiligt sich Stadler an Initiativen wie «Women in Mobility» und «Girlsatec», die Mädchen und Frauen für technische Berufe und die Bahnbranche begeistern sollen. Auch in der Schweiz werden junge Frauen und Jugendliche unterschiedlicher Herkunft frühzeitig angesprochen, etwa durch den Zukunftstag oder weitere Programme der Berufswahlförderung. Erste Fortschritte zeigen sich bereits: Am Standort Bussnang ist seit 2024 in jedem Lehrberuf mindestens eine Frau vertreten. Darüber hinaus engagiert sich Stadler in branchenspezifischen Netzwerken, um gemeinsam mit anderen Unternehmen Lösungen zur Förderung von Frauen in der Schienenindustrie zu entwickeln und strukturelle Hürden zu reduzieren.

Die Division «Service» verfolgt eine umfassende Strategie zur Förderung von Frauen, die auf den vier Handlungsfeldern «Empower», «Inspire», «Connect» und «Design» basiert. In diesen Bereichen werden gezielt Projekte und Initiativen umgesetzt, um Frauen in ihrer beruflichen Entwicklung zu unterstützen und den Frauenanteil langfristig zu erhöhen. Im Jahr 2025 wurde im Rahmen dieser Strategie ein Mentoringprogramm eingeführt, das die Talentförderung und die Integration von Mitarbeitenden im Unternehmen stärkt. Das Programm richtet sich insbesondere an potenzielle Führungskräfte und Frauen werden darin überproportional aufgenommen. Darüber hinaus sind weitere Massnahmen in Planung, um die Förderung von

Frauen auch auf höheren Führungsebenen gezielt auszubauen und den Frauenanteil im Unternehmen nachhaltig zu steigern.

### *Internationales Frauennetzwerk*

Das internationale Frauennetzwerk bei Stadler bietet eine wichtige Plattform, um die interne Vernetzung und den Austausch zu fördern. Es organisiert regelmässig verschiedene Veranstaltungen – von lokalen Mittagessen bis hin zu «Lunch & Learn»-Sessions und weiteren Formaten, die Wissenstransfer und Inspiration ermöglichen. Die Mitgliederzahl konnte im Jahr 2025 verdoppelt werden und soll 2026 weiterwachsen. Das Netzwerk trägt aktiv dazu bei, die Sichtbarkeit von Frauen im Unternehmen zu erhöhen, Karrieremöglichkeiten aufzuzeigen und eine inklusive Unternehmenskultur zu stärken.

### *Reintegrationsmassnahmen*

Auch an internationalen Standorten setzt Stadler Massnahmen zur Förderung von Chancengleichheit um. In den USA arbeitet das Unternehmen mit einer gemeinnützigen Organisation zusammen, die Frauen nach einer Scheidung, Mutterschaft oder anderen Lebensveränderungen beim beruflichen Wiedereinstieg unterstützt. Zudem engagiert Stadler sich vor Ort für die Reintegration ehemals inhaftierter Personen. Da rund 97 Prozent der Inhaftierten nach ihrer Haftzeit in die Gesellschaft zurückkehren, ist eine stabile Beschäftigung entscheidend. Durch die Zusammenarbeit mit dem Utah Department of Corrections bietet Stadler qualifizierten Personen Second-Chance-Arbeitsmöglichkeiten, die den Neustart erleichtern und einen positiven Beitrag zur Gemeinschaft ermöglichen.

### *«Unconscious Bias»-Training*

Ein zentraler Bestandteil der Strategie zur Förderung von Chancengleichheit sind die jährlich wiederkehrenden «Unconscious Bias»-Trainings. Diese Schulungen zielen darauf ab, unbewusste Vorurteile zu erkennen und abzubauen, was für eine faire und inklusive Unternehmenskultur essenziell ist. Seit 2025 sind diese Trainings fest in die Führungskräfteausbildung (vgl. Kapitel «Schulung und Kompetenzentwicklung») integriert, um sicherzustellen, dass Führungskräfte von Stadler für dieses wichtige Thema sensibilisiert sind. Die Trainings werden im Jahr 2026 basierend auf Feedbacks der Teilnehmenden weiter optimiert.

## Leistungsindikatoren

Im Berichtsjahr ist der Frauenanteil leicht gesunken und liegt nun bei 14.5 Prozent. Es wurde auch zum ersten Mal die Frauenquote auf Managementebene berechnet, die 14.6 Prozent beträgt. Die gezielte Förderung von Frauen in Führungs- und Kaderpositionen ist in den nächsten Jahren ein zentrales Thema bei Stadler, was durch das globale Ziel von 20 Prozent Frauen im Topmanagement bis 2030 nochmals untermauert wird. Die Konzernleitung setzt sich derzeit aus elf Männern zusammen (100 Prozent). Im Verwaltungsrat liegt der Frauenanteil bei 30 Prozent (drei Frauen, sieben Männer).

Das unbereinigte Vergütungsgefälle von 11.1 Prozent wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst, insbesondere durch die überproportionale Vertretung von Männern in Managementpositionen. Zusätzlich tragen länderspezifische Unterschiede im Frauenanteil sowie in den Vergütungsniveaus zu einem höheren Wert bei. Wie zu Beginn des Kapitels erwähnt, wurden lokal detaillierte Lohngleichheitsanalysen durchgeführt, die keine systematische Benachteiligung einer Gruppe im lokalen Kontext erkennen lassen.

Referenz	Gleichbehandlung und Chancengleichheit	Einheit	2023	2024	2025	Δ%
<b>Geschlechterverteilung</b>						
S1-6	Anzahl Mitarbeitende total	Anzahl	14'649	16'415	18'343	11.7%
S1-6	Anzahl Mitarbeitende – Frauen	Anzahl	2'062	2'547	2'667	4.7%
S1-6	Anzahl Mitarbeitende – Männer	Anzahl	12'587	13'868	15'672	13.0%
S1-6	Anzahl Mitarbeitende – divers	Anzahl	0	0	1	-
S1-6	Anteil Frauen	%	14.1	15.5	14.5	(1.0%)
<b>Geschlechterverteilung im Topmanagement</b>						
S1-9	Anzahl im Topmanagement – gesamt	Anzahl	-	-	165	-
S1-9	Frauen im Topmanagement	Anzahl	-	-	24	-
S1-9	Männer im Topmanagement	Anzahl	-	-	141	-
S1-9	Anteil Frauen	%	-	-	14.6	-
S1-9	Anteil Männer	%	-	-	85.4	-
<b>Mitarbeitende nach Vertragsarten</b>						
S1-6	Unbefristete Arbeitsverträge – gesamt	Anzahl	-	-	16'022	-
S1-6	Unbefristete Arbeitsverträge – Frauen	Anzahl	-	-	2'251	-
S1-6	Unbefristete Arbeitsverträge – Männer	Anzahl	-	-	13'771	-
S1-6	Befristete Arbeitsverträge – gesamt	Anzahl	-	-	1'797	-
S1-6	Befristete Arbeitsverträge – Frauen	Anzahl	-	-	299	-
S1-6	Befristete Arbeitsverträge – Männer	Anzahl	-	-	1'498	-
S1-6	Vollzeitbeschäftigte – gesamt	Anzahl	13'736	15'130	16'576	9.6%
S1-6	Vollzeitbeschäftigte – Frauen	Anzahl	-	-	2'130	-
S1-6	Vollzeitbeschäftigte – Männer	Anzahl	-	-	14'446	-
S1-6	Teilzeitbeschäftigte – gesamt	Anzahl	913	1'285	1'267	(1.4%)
S1-6	Teilzeitbeschäftigte – Frauen	Anzahl	-	-	437	-
S1-6	Teilzeitbeschäftigte – Männer	Anzahl	-	-	830	-
<b>Altersverteilung</b>						
S1-9	< 30 Jahre	Anzahl (%)	-	-	4'191 (22.8%)	-
S1-9	30–50 Jahre	Anzahl (%)	-	-	11'021 (60.1%)	-
S1-9	> 50 Jahre	Anzahl (%)	-	-	3'124 (17.0%)	-

Referenz	Gleichbehandlung und Chancengleichheit	Einheit	2023	2024	2025	Δ%
<b>Mitarbeitende mit Behinderung</b>						
S1-12	Anzahl Mitarbeitende mit Behinderung	Anzahl	-	-	163	-
<b>Familienabsenz</b>						
S1-15	Mitarbeitende mit Anspruch auf Familienabsenz	%	-	-	99.7%	-
S1-15	Mitarbeitende davon in Anspruch genommen	%	-	-	9.4%	-
S1-15	Mitarbeitende davon in Anspruch genommen – Frauen	Anzahl	-	-	392	-
S1-15	Mitarbeitende davon in Anspruch genommen – Männer	Anzahl	-	-	1'331	-
<b>Vergütung</b>						
S1-16	Geschlechterspezifisches Verdienstgefälle der Beschäftigten des Unternehmens	%	-	-	11.1%	-
S1-16	Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der Beschäftigten des Unternehmens	x: 1	-	-	28	-

**Berechnungsgrundlage**

Die Daten in der Tabelle beruhen auf dem Stichtag 31. Dezember 2025 und beinhalten alle Arbeitnehmenden gemäss der Definition in ESRS S1. Die Erhebung basiert auf Headcount. Die Daten wurden lokal in einheitlicher Form an den Standorten erhoben und zentral konsolidiert.

Geschlechterverteilung: Die Angaben basieren auf der Zuordnung der Führungskräfte gemäss interner Hierarchiedefinition von Mitarbeitenden aus der Kader-1-Stufe.

Vertragsarten: Der Anteil der befristeten Arbeitsverträge ergibt sich aus der branchenüblichen Praxis, neue Mitarbeitende zunächst befristet einzustellen, bevor eine unbefristete Beschäftigung folgt. Teilzeitbeschäftigungen beruhen überwiegend auf freiwilligen Vereinbarungen und bieten den Mitarbeitenden Flexibilität für Ausbildung, Kinderbetreuung oder Pflegeaufgaben.

Mitarbeitende mit Behinderung: Stadler erhebt Angaben über den Anteil der Beschäftigten mit anerkannter Behinderung. Die Erhe-

bung basiert auf freiwilliger Selbstauskunft oder offiziellen Statusnachweisen gemäss den nationalen Bestimmungen an den jeweiligen Standorten. Die Angaben wurden unter Berücksichtigung der Datenschutzvorgaben in den jeweiligen Ländern erhoben.

Vergütung: Die Berechnung der unbereinigten geschlechtsspezifischen Verdienstdifferenz erfolgte auf Basis einheitlicher Definitionen für Beschäftigungsart und Vergütungsbestandteile gemäss ESRS. Grundlage ist der durchschnittliche Bruttostundenverdienst, hochgerechnet auf eine Vollzeitbeschäftigung (100 Prozent) aller Arbeitnehmenden, wobei variable Vergütungen ausgeschlossen wurden. Fremdwährungen wurden für die Analyse in Schweizer Franken umgerechnet.

Gesamtvergütung: Für die Berechnung des Verhältnisses der jährlichen Gesamtvergütung der Beschäftigten wurde der Median aller Gehälter (unter Ausschluss der höchstbezahlten Einzelperson) herangezogen. Grundlage bildete das Bruttogehalt inklusive variabler Vergütungsbestandteile wie Boni und sonstiger Zusatzleistungen. Alle Fremdwährungen wurden für die Analyse in Schweizer Franken umgerechnet.

## Gesundheit und Sicherheit

**Der Schutz der Mitarbeitenden vor Arbeitsunfällen und Gesundheitsrisiken hat für Stadler oberste Priorität. Ein wirksames Sicherheitsmanagement am Arbeitsplatz basiert auf geeigneten Rahmenbedingungen sowie dem verantwortungsbewussten Engagement aller Mitarbeitenden. Durch dieses Zusammenspiel kann das gemeinsame Ziel verfolgt werden, die Zahl der Arbeitsunfälle kontinuierlich zu senken.**

### Ziele

Quantitatives Ziel	Wert im Basisjahr	Aktueller Wert	Zielwert	Zieljahr
Reduktion der Arbeitsunfälle mit Ausfalltagen (LTIR)	2022: LTIR 19.2	<b>LTIR 12.3</b>	LTIR 9.6 (-50%)	2030

### Qualitative Ziele

Etablierung einer globalen Sicherheitskultur	2026
Unfälle kontinuierlich reduzieren mit der Vision «Keine Unfälle»	2050

### Richtlinien

Stadler betreibt ein Managementsystem zur Vermeidung von Arbeitsunfällen und zur Förderung von Sicherheit und Gesundheit. Das Managementsystem entspricht den Anforderungen der lokalen Arbeitsschutzgesetze und ist an den meisten Standorten nach ISO 45001 zertifiziert. Eine Übersicht der nach ISO zertifizierten Standorte ist auf Seite 51 tabellarisch aufgeführt. Alle Betriebsstätten sind durch ein internes Managementsystem abgedeckt. In bestimmten Arbeitsbereichen bei Stadler lassen sich Risiken für Mitarbeitende nicht vollständig ausschliessen. Dazu gehören Tätigkeiten in Gleisnähe, im Gleisfeld oder an Stellwerken sowie Arbeiten in der Höhe oder mit potenziell gefährlichen Chemikalien. Umso wichtiger sind höchste Sorgfalt und konsequente Schutzmassnahmen.

Die Managementsysteme umfassen regelmässige Gefährdungs- und Risikoanalysen am Arbeitsplatz und verfolgen konsistente, standardisierte Prozesse. Gemäss der Sicherheitspolitik werden Mitarbeitende umfassend in Sicherheitsvorschriften geschult, über sichere Arbeitsabläufe informiert und mit geeigneten Arbeitsmitteln sowie persönlicher Schutzausrüstung ausgestattet. Zusätzlich definieren die Divisionen jährlich standort-spezifische Ziele zur Arbeitssicherheit, deren Erreichung durch ein systematisches Kennzahlenmonitoring überwacht wird. Die Gewährleistung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz ist nicht nur Teil der unternehmerischen Verantwortung, sondern an einigen Stadler-Produktionsstandorten auch gesetzlich vorgeschrieben. So gelten beispielsweise in Szolnok, Valencia und Berlin verbindliche Arbeitssicherheitsregelungen, deren Missachtung strafrechtliche Konsequenzen haben kann. Schwerwiegende Unfälle gefährden zudem die Unternehmensreputation, während ein wirksamer Schutz der Mitarbeitenden krankheitsbedingte Ausfälle reduziert, die Motivation stärkt und langfristig die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Unternehmens sichert.

Für Dienstleister, Auszubildende sowie befristete oder temporäre Beschäftigte gelten die gleichen Sicherheitsvorgaben wie für Stadler-Mitarbeitende. Besucherinnen und Besucher erhalten beim Betreten der Standorte eine Einführung in die geltenden Sicherheitsbestimmungen.

Die Verantwortung für die Arbeitssicherheit liegt direkt bei den Führungskräften. Alle Mitarbeitenden sind im Rahmen ihrer Aufgaben dazu verpflichtet, die geltenden Richtlinien einzuhalten und je nach Tätigkeitsbereich die erforderliche Schutzausrüstung zu tragen, um ihre eigene Sicherheit zu gewährleisten und ihre Gesundheit zu schützen. An den Unternehmensstandorten ist im Bereich Qualität, Umwelt, Gesundheit und Sicherheit (QEHS) jeweils mindestens eine Fachkraft für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz benannt. Speziell ausgebildete Sicherheitsfachkräfte dienen als Ansprechpersonen und setzen die notwendigen Schutzmassnahmen um. Einzelne Standorte, wie beispielsweise in Ungarn, greifen zusätzlich auf externe Berater im Bereich Arbeitssicherheit zurück. Für die Gesundheitsförderung innerhalb des Unternehmens sind die lokalen Personalabteilungen zuständig. Zusätzlich gibt es bei Stadler ein globales Safety-Team mit Vertretungen aus allen Standorten, die sich quartalsweise treffen, um die Arbeitssicherheit weiter zu stärken. Durch diesen ganzheitlichen Ansatz sollen Unfälle reduziert und das Bewusstsein für die Bedeutung von Sicherheit am Arbeitsplatz nochmals geschärft werden.

### Massnahmen

#### *Sicherheitsschulungen und -kampagnen*

Alle Stadler-Mitarbeitenden erhalten am ersten Arbeitstag eine Einführung in die Arbeitssicherheit. Darüber hinaus finden in allen Abteilungen regelmässig Sensibilisierungsworkshops zur Sicherheitskultur statt. Die Schulungsstunden werden dokumentiert und als KPI in verschiedenen Gremien verwendet. Im Jahr 2025 wurden durchschnittlich 6.8 Schulungsstunden pro FTE für Sicherheit aufgewendet. Für Führungskräfte werden spezifische Schulungen durchgeführt, die unter anderem Verantwortung, rechtliche Grundlagen und Gefährdungsanalysen abdecken. Auch Lernende werden schon zu Beginn ihrer Ausbildung eingebunden: Während der Einführungswoche im August durchlaufen sie einen spielerischen Postenlauf zu den wichtigsten Sicherheitsthemen. Sicherheitskampagnen sind zudem ein zentraler Bestandteil der Unfallprävention an allen Stadler-Standorten. Sie werden jedes Jahr länderspezifisch neu konzipiert, um aktuelle Schwerpunkte wirksam aufzugreifen. Im Berichtsjahr wurden zahlreiche Kommunikationsmassnahmen umgesetzt, darunter Schulungsvideos, Poster, Regelmee-

tings mit Teamleitenden in der Produktion sowie Safety-Walks und Safety-Talks. Detaillierte Unfallstatistiken dienen als Monitoringinstrument und unterstützen die interne Kommunikation, indem sie Trends und Risikobereiche sichtbar machen. Arbeitssicherheit hat bei Stadler durchgehend hohe Priorität. Bestehende Massnahmen werden kontinuierlich optimiert, weiterentwickelt und an die Bedürfnisse der Mitarbeitenden angepasst.

#### *Risikoerkennung*

Stadler ermutigt die Mitarbeitenden, aktiv zur kontinuierlichen Verbesserung von Abläufen und zur Stärkung der Arbeitssicherheit beizutragen. Potenzielle Gefährdungen können jederzeit an die Arbeitssicherheitsspezialisten oder an die jeweiligen Vorgesetzten gemeldet werden. Über das Hinweisgebersystem kann Stadler schnell auf Risiken reagieren und geeignete Massnahmen einleiten. Eingebraachte Meldungen werden regelmässig in den zuständigen Gremien besprochen. Zusätzlich sensibilisiert Stadler seine Mitarbeitenden durch Kampagnen, Schulungen, Instruktionen und Beiträge im Intranet und veröffentlicht relevante Sicherheitskennzahlen für interne und externe Anspruchsgruppen.

Je nach Standort kommen unterschiedliche Systeme und Prozesse zum Einsatz, um Meldungen strukturiert zu erfassen und nachzuverfolgen. Ein weiteres Instrument zur Risikoprävention wurde 2025 in Valencia eingeführt. Dort wurden die Systeme zur Arbeitssicherheit durch den Einsatz smarterer Technologien an den Montagelinien erweitert, darunter Näherungssensoren, automatische Stoppfunktionen und digitalisierte Sicherheitsprotokolle. Diese Massnahmen tragen dazu bei, Risiken frühzeitig zu erkennen und die Sicherheit im Produktionsumfeld weiter zu verbessern.

#### *Gesundheitsförderung*

Stadler bietet an seinen Standorten eine Vielzahl an Gesundheits- und Wellnessprogrammen an, um die physische und mentale Gesundheit der Mitarbeitenden zu stärken. Dazu gehören Vorsorgeuntersuchungen durch Betriebsärztinnen und Betriebsärzte, Augen- und Hörtests sowie Impfangebote. Ergänzend werden Kurse zur mentalen Gesundheit durchgeführt, die Themen wie Stressprävention, Resilienz oder Achtsamkeit abdecken.

Nahezu alle Standorte verfügen über ein breites Sportangebot. Neben internen Trainingsmöglichkeiten und firmeneigenen Sportvereinen bieten viele Standorte zudem finanzielle Beiträge zu Fitnessabonnements an. Kleinere Initiativen wie Ernährungstipps, Aktionen rund um eine gesunde Lebensweise, Bike-to-work-Programme oder weitere Fringe Benefits ergänzen das Gesundheitsangebot und fördern das Wohlbefinden der Mitarbeitenden im Alltag.

Die mentale Gesundheit der Mitarbeitenden hat bei Stadler einen hohen Stellenwert. In mehreren Ländern wie Deutschland, Spanien, Grossbritannien und der Schweiz werden dazu gezielte Initiativen umgesetzt. Beispielsweise nahmen im Berichtsjahr bei Stadler Signalling Führungskräfte an einem Kurs für «Mental Health First Aid» teil. Die Schulung vermittelt praktische Werkzeuge, um frühe Anzeichen von Stress oder psychischer Belastung im Team zu erkennen und sensible Gespräche klar und einfühlsam zu führen. Damit wird eine Arbeitskultur gefördert, in der mentale Gesundheit offen angesprochen wird und Mitarbeitende rechtzeitig unterstützt werden können.

**Leistungsindikatoren**

Die Unfallrate mit Ausfalltagen (LTIR) konnte im Jahr 2025 zum dritten Mal in Folge reduziert werden. Damit rückt Stadler dem Ziel einer 50-prozentigen Reduktion bis 2030 einen weiteren Schritt näher. Die Unfallrate (TRI) wurde ebenfalls reduziert, dies ist jedoch auch auf eine Verschärfung der Definition auf «mit medizinischer Behandlung» zurückzuführen. Die arbeitsbedingten Erkrankungen haben im Berichtsjahr hingegen zugenommen.

Im Berichtsjahr ereignete sich zudem bei Bauarbeiten für ein neues Werk in Hennigsdorf ein tödlicher Arbeitsunfall eines Mitarbeiters eines externen Bauunternehmens. Die Verantwortung für die Ausführung der Arbeiten lag beim beauftragten Unternehmen. Stadler bedauert diesen Vorfall zutiefst.

Referenz	Gesundheit und Arbeitssicherheit	Einheit	2023	2024	2025	Δ%
S1-14	Abdeckung durch Managementsystem	%	-	-	100%	-
S1-14	Anzahl arbeitsbedingte Unfälle (TRI)	Anzahl	893	905	689	(23.9%)
S1-14	Unfallrate arbeitsbedingte Unfälle (TRIR)	TRI / 1'000'000h	38.7	34.2	23.8	(30.4%)
Spezifisch	Anzahl arbeitsbedingte Unfälle mit Ausfalltagen (LTI)	Anzahl	418	350	356	1.7%
Spezifisch	Unfallrate arbeitsbedingte Unfälle mit Ausfalltagen (LTIR)	LTI / 1'000'000h	18.2	13.2	12.3	(6.8%)
S1-14	Anzahl arbeitsbedingter Erkrankungen	Anzahl	11	11	21	90.9%
S1-14	Anzahl Todesfälle durch arbeitsbedingte Unfälle und Erkrankungen	Anzahl	0	0	0	0.0%
S1-14	Anzahl Todesfälle von Drittarbeitern durch arbeitsbedingte Unfälle	Anzahl	-	-	1	-
S1-14	Ausfalltage infolge arbeitsbedingter Unfälle, Todesfälle und Erkrankungen	Tage	6'899	9'665	11'667	20.7%
Spezifisch	Anzahl Sicherheitsbeauftragte pro tausend Mitarbeitende	Sicherheitsbeauftragte / 1'000 FTE	5.8	5.8	3.5	(39.7%)
Spezifisch	Schulungsstunden im Bereich Arbeitssicherheit	Stunden / FTE	3.3	11.3	6.8	(39.8%)

**Berechnungsgrundlage**

Die Daten stammen aus dem monatlichen Safety-Reporting aller Standorte im Erhebungszeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2025. Wenn nicht spezifisch in der Beschreibung erwähnt, beziehen sich alle Datenpunkte auf eigene Arbeitskräfte. Eigene Arbeitskräfte beinhalten alle Mitarbeitenden mit einem gültigen Stadler-Arbeitsvertrag. Dazu gehören auch Teilzeitmitarbeitende, befristete Angestellte sowie Auszubildende. Als nicht zu den Mitarbeitenden zugehörig gelten externe Mitarbeitende. Bei neu erhobenen Kennzahlen im Jahr 2025 ist teilweise noch kein Vergleichswert zum Vorjahr verfügbar.

Abdeckung durch Managementsystem: Die Beurteilung der Abdeckung durch ein Managementsystem erfolgte anhand des Vorhandenseins eines ISO-45001-Zertifikats oder – bei Standorten ohne Zertifikat – anhand einer internen Arbeitsschutzpolitik, die sich an den jeweiligen nationalen gesetzlichen Vorgaben orientiert. Wenn eines dieser Elemente an einem Standort vorhanden war, wurde die Anforderung für die dortige Belegschaft als erfüllt betrachtet.

Arbeitsunfälle: Für die Berechnung der Unfallquote wurden die effektiv geleisteten Arbeitsstunden verwendet. Für die TRI wurden alle

meldepflichtigen Arbeitsunfälle berücksichtigt, bei denen mindestens eine medizinische Behandlung erforderlich war. Für die LTI wurden Arbeitsunfälle mit mindestens einem Absenztage einbezogen, der Unfalltag selbst zählt dabei nicht als Absenztage. Ausfalltage wurden auf Basis von Kalendertagen (inkl. Wochenenden und Feiertagen) berechnet. Für die Unfallraten wurde folgende Formel angewendet: (Anzahl relevanter Unfälle \* Effektiv geleistete Arbeitsstunden) / 1 000 000 h.

Arbeitsbedingte Erkrankungen: Erkrankungen (physisch und psychisch) wurden miteinbezogen, wenn ein ärztlicher Nachweis der Arbeitsbedingtheit vorlag und der Fall von einer lokalen Versicherungsgesellschaft offiziell anerkannt wurde. Ausfalltage wurden auf Basis von Kalendertagen (inkl. Wochenenden und Feiertagen) berechnet.

\*Ausfalltage: Die Ausfalltage sind nicht direkt vergleichbar mit den Vorjahren, da in den Vorjahren nur die Ausfalltage aufgrund von arbeitsbedingten Unfällen, jedoch nicht die arbeitsbedingten Erkrankungen miteinbezogen wurden.

# GOVERNANCEINFORMATIONEN

## Compliance, Ethik und Integrität

**Integrität im Geschäftsverhalten ist für Stadler unverzichtbar. Da die Finanzierung von Schienenfahrzeugen überwiegend mit öffentlichen Mitteln erfolgt, gelten strenge Anforderungen an transparente Prozesse. Ein guter Ruf ist eine der Voraussetzungen, um bei internationalen Ausschreibungen erfolgreich zu sein. Stadler begegnet potenziellen Risiken mit klaren Compliance-Vorgaben, gelebter Ethik und konsequenter Einhaltung aller gesetzlichen Standards.**

### IRO-Tabelle

Thema	IRO	C / R / I	Beschreibung	Management
G1: Unternehmenskultur	Unzeitgemässe Unternehmenskultur mindert Attraktivität	R	Verlust der Arbeitgeberattraktivität durch fehlende bzw. nicht zeitgemässe Unternehmenskultur	Geregelte Zusammenarbeit (Unternehmenswerte, Verhaltenskodex, OECD)
	Korruption/Bestechung: Risiko von Sanktionen und Haftungsansprüchen	R	Potenzielle Sanktionen, Haftungsansprüche und Rechtsstreitigkeiten bei Nichteinhaltung von Gesetzen und Standards	Compliance-Programm
	Korruption/Bestechung: Risiko eines Auftragsverlusts aufgrund von Compliance-Verstössen	R	Verlust von Aufträgen wegen Compliance-Verstössen, z. B. im Bereich Korruption	Compliance-Programm

### Ziele

Quantitative Ziele	Wert im Basisjahr	Aktueller Wert	Zielwert	Zieljahr
100% unterzeichnete Verhaltenskodizes bei den relevanten Mitarbeitenden	-	<b>99%</b>	100%	2026
Keine bestätigten schweren Verletzungen des Schutzes von personenbezogenen Daten	-	<b>0</b>	0	Laufend
Keine bestätigten Korruptionsfälle	-	<b>0</b>	0	Laufend

### Richtlinien und Massnahmen

Das Geschäftsgebaren von Stadler besitzt grosse Relevanz für eine Vielzahl von Anspruchsgruppen. Schienenfahrzeuge werden zum grossen Teil mit öffentlich-rechtlichen Geldern finanziert, weshalb die Auftragsvergabe mit hohen Anforderungen an rechtskonforme und integre Geschäftspraktiken einhergeht. Ein tadelloser Ruf ist Voraussetzung, um in solchen Beschaffungsprozessen berücksichtigt zu werden. Dies gilt umso mehr, als Stadler sowohl aufgrund der Eigenheiten der Branche als auch infolge der verschiedenen Standorte erhöhten Risiken für Korruption, Bestechung und wettbewerbswidriges Verhalten ausgesetzt ist. Der gute Ruf ist für Stadler ein Kapital, das durch gelebte Compliance, Ethik und Integrität als verantwortungsvoller Partner weltweit bewahrt und geschützt wird. Dieser gute Ruf ist gleichzeitig Voraussetzung für das Vertrauen der verschiedenen Anspruchsgruppen sowie für langfristige Geschäftsbeziehungen. Die branchenweite Bekämpfung von Korruption trägt zudem zu ausgeglichenen und fairen Bedingungen für alle Marktteilnehmer bei.

Stadler verfolgt einen umfassenden Ansatz in der Unternehmensführung und setzt auf eine wertebasierte Unternehmenskultur. Ziel ist es, verantwortungsbewusstes Handeln fest zu verankern, Integrität zu fördern und Vertrauen bei internen wie externen Stakeholdern aufzubauen. Die Grundlage für die Zu-

sammenarbeit bildet das Compliance-Programm von Stadler. Ein besonderes Augenmerk fällt im Rahmen des Compliance-Programms auf die Agenten, die für Stadler tätig sind. Aufgrund des internationalen Geschäfts und der notwendigen Kenntnis von lokalen Gegebenheiten arbeitet Stadler im Verkaufsprozess mit lokalen Agenten, die vorab sorgfältig ausgewählt und geprüft worden sind. Eine separate, gruppenweite Weisung regelt durch den gesamten Geschäftsprozess hindurch den Umgang mit und die stetige Kontrolle dieser Agenten, um Transparenz zu gewährleisten.

Die Unternehmenskultur wird durch Schulungsprogramme sowie interne Kommunikationskampagnen gefördert und regelmässig bewertet. Zielgruppen für organisationsinterne Schulungen zur Unternehmensführung sind Führungskräfte und Beschäftigte in risikobehafteten Bereichen. Schulungen werden unter anderem in Form von Onboarding-Prozessen und wiederkehrenden Compliance-Trainings durchgeführt. Die Teilnahmequote und die Ergebnisse werden dokumentiert und zur Wirksamkeitsprüfung ausgewertet.

### Compliance-Programm

Der Erfolg und der gute Ruf von Stadler basieren unter anderem auf dem Vertrauen, das dem Unternehmen von allen Seiten entgegengebracht wird. Das fängt bei den Aktionärinnen

und Aktionären sowie Mitarbeitenden an und setzt sich mit den Anspruchsgruppen wie Kunden, Lieferanten, Beratern oder Agenten sowie zuständigen Behörden bis hin zur Bevölkerung fort. Stadler möchte diesem Vertrauen in jeder Hinsicht gerecht werden, indem Stadler mit dem Compliance-Programm vorbeugend und aktiv sicherstellen möchte, dass die Geschäftspraktiken von Stadler und der Dienstleister stets mit den geltenden Gesetzen sowie den internen Weisungen in Einklang stehen. Das Compliance-Programm von Stadler umfasst die folgenden Elemente: Compliance-Weisung, Compliance-Organisation, Verhaltenskodex, Weisung Agenten, Schulungen und Compliance-Helpline sowie alle damit zusammenhängenden Richtlinien, Vertragsmuster und Checklisten.

#### *Compliance-Weisung*

Die Compliance-Weisung definiert die Organisationsstruktur, die Zuständigkeiten sowie das Berichtswesen im Bereich Compliance. Darüber hinaus legt sie die zentralen Grundsätze für Compliance-Schulungen fest.

#### *Compliance-Organisation*

Die Compliance-Organisation bei Stadler besteht aus dem Chief Compliance Officer (CCO), den lokalen Compliance-Verantwortlichen (LCOs) in den einzelnen Divisionen und dem übergeordneten Prüfungsausschuss (Verwaltungsratsausschuss). Der CCO unterstützt und berät den Group CEO, den Prüfungsausschuss sowie die LCOs zu allen Fragen bezüglich des Compliance-Programms. Der CCO ist unter anderem zuständig für die konzernweite Implementierung und Weiterentwicklung des Compliance-Programms, für die Entwicklung organisatorischer und technischer Hilfsmittel und für die Planung und Durchführung von Compliance-Schulungen. Jede Division ernannt einen für die jeweilige Division verantwortlichen LCO. Diese sind unter anderem zuständig für die Umsetzung des Compliance-Programms sowie für die Implementierung ergänzender Massnahmen zur Einhaltung lokaler Gesetze. Der Prüfungsausschuss bringt Impulse zur Weiterentwicklung des Compliance-Programms und der Compliance-Organisation ein und überwacht Compliance-Kontrollen im internen Kontrollsystem (IKS). Die Revisionsstelle von Stadler prüft, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrats ausgestaltetes internes Kontrollsystem im Bereich Compliance besteht. Festgestellte Beanstandungen werden in die Berichterstattung an den Verwaltungsrat aufgenommen. Für die Vermittlung und die Überwachung der Einhaltung des Verhaltenskodex ist die jeweils zuständige Geschäftsleitung verantwortlich.

#### *Verhaltenskodex für Mitarbeitende*

Der Verhaltenskodex ist die Basis für verantwortungsvolles Handeln bei Stadler. Er gilt für alle Standorte, legt die gemeinsamen Werte und Prinzipien fest, regelt den Umgang mit Geschenken und verpflichtet die Beschäftigten, die Menschenrechte aktiv zu wahren und dies sowohl im Verhalten als auch in den Entscheidungen zum Ausdruck zu bringen. Das Dokument ist in zehn Sprachen verfügbar und richtet sich aufgrund des Risikoprofils insbesondere an Mitarbeitende mit Kaderfunktion, Mitarbeitende des Einkaufs, Mitarbeitende des Verkaufs, Mitarbeitende der Zulassung sowie Projektleitende. Der Verhaltenskodex ist auch integraler Bestandteil eines jeden Vertrags,

den ein Agent mit Stadler abschliesst. Im Rahmen von Compliance-Schulungen werden die Antikorruptionsrichtlinien erläutert. Die Mitarbeitenden sowie Agenten sind verpflichtet, die Grundsätze des Kodex zu unterstützen und Verstösse zu melden. Integrität und Legalität, ethisches Verhalten und Verantwortungsbewusstsein bilden die zentralen Grundprinzipien des Verhaltenskodex. Die Einhaltung des Verhaltenskodex wird durch die jeweils verantwortliche Geschäftsleitung vermittelt und überwacht. Bei Verstössen gegen geltendes Recht oder den Verhaltenskodex verfolgt Stadler eine Nulltoleranzpolitik.

#### INTEGRITÄT UND LEGALITÄT

Stadler verpflichtet sich zur Einhaltung aller geltenden Gesetze und internen Richtlinien. Dies umfasst insbesondere Vorschriften zur Korruption, zum Kartellrecht und zur Geldwäscherei. Sowohl der Verhaltenskodex für Mitarbeitende und Agenten als auch der Verhaltenskodex für Geschäftspartner untersagt strikt sowohl das Fordern oder Annehmen von nicht gebührenden Vorteilen («passive Korruption») als auch das Versprechen oder Gewähren solcher Vorteile («aktive Korruption»). Ebenso verboten sind unlautere oder wettbewerbsrechtlich unzulässige Geschäftspraktiken, einschliesslich Markt- und Preisabsprachen. Interessenkonflikte sind zu vermeiden. Sie entstehen, wenn persönliche Interessen den Interessen von Stadler widersprechen oder diese konkurrenzieren. Der Verhaltenskodex verpflichtet alle Mitarbeitenden, solche Situationen zu verhindern und bestehende Konflikte unverzüglich der vorgesetzten Person oder dem CCO zu melden. Vertrauliche Informationen sind jederzeit zu schützen und dürfen nicht weitergegeben werden.

#### ETHISCHES VERHALTEN

Stadler legt Wert auf vertrauensvolle und respektvolle Partnerschaften. Mitarbeitende begegnen anderen stets mit Respekt, Toleranz und Höflichkeit. Diskriminierung sowie jede Form von herabwürdigendem Verhalten sind strikt untersagt und werden nicht akzeptiert.

#### VERANTWORTUNGSBEWUSSTSEIN

Stadler übernimmt Verantwortung gegenüber seinen Mitarbeitenden, Geschäftspartnern, Aktionärinnen und Aktionären sowie der Umwelt. Als verlässlicher Partner erfüllt Stadler seine Verpflichtungen sorgfältig und termingerecht. Zudem tragen alle Mitarbeitenden aktiv dazu bei, ein positives Gesamtbild zu schaffen.

#### *Compliance-Weisung – Agenten*

Stadler arbeitet im internationalen Vertrieb mit sorgfältig ausgewählten und geprüften lokalen Agenten, die über fundierte Kenntnisse der regionalen Gegebenheiten verfügen. Eine gruppenweite Weisung regelt den gesamten Prozess – von der Auswahl bis zur laufenden Kontrolle – und stellt so Transparenz sicher. Die Richtlinie «Compliance – Agenten in der Stadler Rail Group» beschreibt die Verfahren zur Freigabe und Überwachung von Agenten. Teil davon ist ein Compliance-Check durch eine externe, unabhängige Partei.

#### *Compliance-Schulungen für Mitarbeitende*

Regelmässige obligatorische Schulungen aller Kader sowie der Projektleitenden und der Mitarbeitenden der Bereiche Einkauf,

Verkauf und Zulassung, die mit Behörden, Lieferanten oder Kunden in regelmässigem direktem Kontakt stehen, bilden eine wesentliche Säule des Compliance-Programms bei Stadler. Sie fördern das Verständnis und die Sensibilisierung der Mitarbeitenden für Compliance. Die Schulungen erfolgen jeweils zeitnah nach Eintritt oder Erlangen der Funktion, die eine Schulung erfordert, und danach alle zwei Jahre. Neben der konzernweit angebotenen Online-Schulung finden zusätzlich themenorientierte Präsenzs Schulungen statt. Über die durchgeführten Schulungen informiert der CCO den Prüfungsausschuss in regelmässigen Abständen.

Die Schulungen erläutern unter anderem den Inhalt von Compliance und die Folgen von Regelverstössen. Sie informieren sodann über die in den Bereichen Korruption und Kartellrecht zu beachtenden Regeln. Die vermittelte Theorie wird mit Fällen aus der Praxis veranschaulicht. Am Ende jedes Schulungsmoduls sind Kontrollfragen zu beantworten und am Ende der Schulung ist ein Test hinsichtlich des gesamten Schulungsinhalts zu absolvieren. Im Rahmen der Schulung wird zudem auf den Verhaltenskodex von Stadler verwiesen.

Alle Mitglieder des Verwaltungsrats und der Konzernleitung der Stadler Rail Gruppe wurden im Berichtsjahr mit den geltenden Grundsätzen und Regeln im Bereich Compliance vertraut gemacht.

#### *Compliance-Helpline*

Bei Verdacht auf Gesetzesverstösse und Verstösse gegen das Compliance-Programm von Stadler oder bei Auslegungsfragen können sich Mitarbeitende an ihre Vorgesetzten, die lokalen Compliance-Verantwortlichen (LCOs) oder den Chief Compliance Officer (CCO) wenden. Eine weitere Kontaktmöglichkeit bietet die sowohl im Intranet als auch im Internet aufgeschaltete Helpline. Diese steht internen wie auch externen Anspruchsgruppen zur Verfügung und erlaubt auch Meldungen bei Verstössen gegen Menschenrechte oder bei Umweltrisiken. Alle Meldungen gehen beim CCO oder bei den LCOs ein, werden vertraulich behandelt und können auch anonym eingereicht werden. Falls die Meldung nicht anonym eingereicht wurde, bekommt die meldende Person eine Eingangsbestätigung sowie – falls möglich und rechtlich erlaubt – eine Information über ergriffene Massnahmen. Zu den möglichen Ergebnissen der Sachaufklärung zählen Empfehlungen zu Disziplinar-massnahmen oder zu anderen Abhilfemassnahmen.

#### *Weitere Richtliniendokumente*

Stadler hat interne Richtliniendokumente für die Themen Korruption und Wettbewerb, Arbeitnehmerrechte und Sozialpartnerschaft, Schutz der Menschenrechte, Lieferkette und Lieferantenbewertung sowie die Einhaltung von Umweltstandards erstellt. Diese stehen im Einklang mit den OECD-Leitsätzen für verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln. Die Dokumente enthalten unter anderem: relevante Weisungen, Vorgaben und Prozesse der jeweiligen Bereiche, identifizierte und bewertete Risiken, Massnahmen zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorgaben, Verfahren bei Gesetzes- oder Richtlinienverstössen und KPIs zur Messung des Fortschritts bei der Zielerreichung.

Die Wirksamkeit dieser Massnahmen wird anhand definierter Kennzahlen und Stichprobenprüfungen überwacht und jährlich berichtet. Dafür werden ausreichend Ressourcen wie Personal- und Finanzbudgets zur Verfügung gestellt (vgl. dazu beispielsweise die Angaben zur Compliance-Organisation sowie zu Schulungen im Bereich Korruption und Bestechung).

#### **Korruption und Bestechung**

Stadler verfügt über ein umfassendes System zur Verhinderung, Aufdeckung und Untersuchung von Vorwürfen oder Vorfällen in Bezug auf Korruption und Bestechung. Dieses umfasst klare interne Verhaltensregeln, spezifische Zuständigkeiten sowie ein Hinweisgebersystem, das anonymes Melden von Verdachtsfällen ermöglicht. Interne Richtlinien und Schulungen sensibilisieren alle relevanten Funktionen für Korruptionsrisiken. Stadler verfolgt das Ziel, Korruption und Bestechung in allen Geschäftsprozessen aktiv zu verhindern.

Die Untersuchungsbeauftragten sind organisatorisch und funktional von den involvierten Führungslinien getrennt. Die Ergebnisse von Untersuchungen werden an die Mitglieder des Verwaltungsrats übermittelt. Dies erfolgt über Compliance-Berichte und in Sitzungen. Dadurch wird sichergestellt, dass die obersten Organe zeitnah informiert sind und notwendige Entscheidungen zur Steuerung und zur Weiterentwicklung des Compliance-Systems treffen können.

#### **Hinweisgeberschutz**

Der Schutz von Hinweisgebern hat für Stadler höchste Priorität und zeigt sich in der konzernweiten Einhaltung der nationalen Vorschriften zum Schutz von Hinweisgebern. Damit wird ein vertraulicher und sorgfältiger Umgang mit allen Meldungen sichergestellt. Der Schutz vor Repressalien ist gewährleistet und umfasst die Möglichkeit zur Anonymität sowie den diskreten Umgang mit dem Sachverhalt.

Um diesen Schutz zu gewährleisten, wurden folgende Konzepte eingeführt:

- Stadler bietet interne und externe Kanäle für die Meldung von Hinweisen an, die auf Wunsch auch anonym genutzt werden können. Eine Übersicht dieser Meldekanäle ist auf der Stadler-Website abrufbar. Verfügbar sind unter anderem ein webbasiertes Portal, eine dedizierte E-Mail-Adresse und telefonische Kontaktpunkte. Der Prozess ist dokumentiert und regelt die Annahme, Prüfung, Dokumentation und Massnahmen. Mitarbeitende von Stadler erhalten regelmässige Informationen zur Nutzung der Kanäle, zum Beispiel in Präsenzs Schulungen oder Aufschaltungen an Informationsstellen. Die Abdeckung erfasst alle Mitarbeitenden.
- Compliance-Meldungen werden durch die lokalen Compliance Officer oder den Chief Compliance Officer untersucht. Sie sind zur Vertraulichkeit verpflichtet. Hinweisgeber werden vor Repressalien geschützt. Verboten sind zum Beispiel Benachteiligungen wie Kündigung, Degradierung oder Mobbing. Bei Bedarf wird Interimsschutz gewährt, zum Beispiel durch Coaching oder die Anpassung von Aufgaben. Identitäten werden nur offengelegt, wenn dies rechtlich zwingend vorgegeben ist oder wenn die

meldende Person ausdrücklich zustimmt. Erkenntnisse fliessen in Prozessverbesserungen oder allenfalls notwendige Schulungen ein. Alle Fälle werden dokumentiert.

**Datenschutz**

Stadler misst dem verantwortungsvollen Umgang mit personenbezogenen Daten und dem Schutz der Privatsphäre von Mitarbeitenden, Kunden und Geschäftspartnern hohe Bedeutung bei. Zur Erfüllung gesetzlicher Vorgaben setzt das Unternehmen eine konzernweite Datenschutzweisung um, die auf dem Schweizer Datenschutzgesetz (DSG) sowie der europäischen Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) basiert. Ziel ist eine transparente und sichere Verarbeitung personenbezogener Daten.

Die Datenschutzorganisation von Stadler besteht aus einem Group Data Protection Officer (DPO), der direkt an den CEO berichtet, sowie lokalen Datenschutzbeauftragten (Local DPO) in

den einzelnen Divisionen. Diese sind für die Umsetzung des Datenschutzprogramms und die Einhaltung lokaler Gesetze verantwortlich. Bei Bedarf werden zusätzlich externe Fachleute hinzugezogen.

Das Datenschutzprogramm umfasst verbindliche Richtlinien, Schulungen für Mitarbeitende, regelmässige Prüfungen sowie technische und organisatorische Sicherheitsmassnahmen. Zusätzlich setzt Stadler auf Informationssicherheit nach ISO-Normen: Seit 2021 sind die Corporate-Funktionen der Gruppe nach ISO 27001 zertifiziert – und seit 2024 gilt die Zertifizierung auch für weitere Standorte innerhalb der EU.

Stadler überprüft und aktualisiert seine Datenschutzprozesse regelmässig. Verstösse gegen den Datenschutz werden systematisch ermittelt, bewertet und dokumentiert. Ziel ist es, den Schutz personenbezogener Daten dauerhaft sicherzustellen und das Vertrauen aller Stakeholder zu stärken.

**Leistungsindikatoren**

Referenz	Unternehmensführung	Einheit	2023	2024	2025	Δ%
<b>Korruption und Bestechung</b>						
G1-3	Prozentsatz der risikobehafteten Funktionen, die durch Schulungen abgedeckt werden	%	91%	99%	✓	98% (1%)
Spezifisch	Prozentsatz der relevanten Mitarbeitenden mit Aussenkontakt, die mit den Antikorruptionsrichtlinien und -verfahren vertraut gemacht wurden	%	97%	99%	✓	99% 0.0%
Spezifisch	Prozentsatz der Mitglieder des Verwaltungsrats und der Konzernleitung, die mit Antikorruptionsrichtlinien und -verfahren vertraut gemacht und geschult wurden	%	100%	100%	✓	100% 0.0%
Spezifisch	Gesamtzahl der Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken überprüft werden	Anzahl	42	44	✓	44 0.0%
G1-4	Gesamtzahl bestätigter Verstösse im Bereich Korruption oder Kartellrecht durch Mitarbeitende oder Agenten	Anzahl	0	0	✓	0 0.0%
G1-4	Gesamtzahl der bestätigten Vorfälle, in denen Mitarbeitende aufgrund von Korruption entlassen oder verwirrt wurden	Anzahl	0	0	✓	0 0.0%
G1-4	Gesamtzahl der bestätigten Vorfälle, in denen Verträge mit Geschäftspartnern aufgrund von Korruptionsverstössen ausgesetzt oder gekündigt wurden	Anzahl	0	0	✓	0 0.0%
G1-4	Gesamtzahl der gegen Stadler oder seine Mitarbeitenden eingeleiteten öffentlich-rechtlichen Verfahren in den Bereichen Korruption und Wettbewerbsrecht	Anzahl	0	0	✓	0 0.0%
G1-4	Höhe der Geldstrafen	CHF	0	0		0 0.0%
G1-4	Anzahl Verurteilungen	Anzahl	0	0		0 0.0%
<b>Datenschutz</b>						
Spezifisch	Gesamtanzahl der bestätigten schweren Verletzungen des Schutzes von personenbezogenen Daten	Anzahl	0	0		0 0.0%

**Berechnungsgrundlage**

Mitarbeitende, die an Schulungen zu Korruption und Bestechung teilnehmen, sind: Mitarbeitende mit Kaderfunktion, Mitarbeitende aus Einkauf, Verkauf und Zulassung sowie Projektleitende. Sie erhalten den Verhaltenskodex zu Vertragsbeginn und werden alle zwei Jahre verpflichtend geschult. Die Prozentzahl bezieht sich dabei auf die in der Berichtsperiode zur Schulung eingeteilten Mitarbeitenden.

Der Prozentsatz der Mitarbeitenden, die mit den Antikorruptionsrichtlinien vertraut gemacht wurden, basiert auf Kontrollverfahren

aus Januar und Juni 2025 und berücksichtigt unterschriebene sowie korrekt archivierte Verhaltenskodizes.

Die Gesamtzahl der Betriebsstätten, die im Rahmen der gruppenweit durchgeführten jährlichen Risikoanalyse vom jeweils zuständigen LCO und dem CCO auf Korruptionsrisiken überprüft wurden, entspricht der Anzahl vollkonsolidierter Gesellschaften, mit Ausnahme der Ende 2025 neu gegründeten Tochtergesellschaft in Portugal.

## Lieferkettenmanagement

**Stadler setzt auf starke Partnerschaften, um Schienenfahrzeuge und Lösungen zuverlässig bereitzustellen. Lieferanten sind dabei ein zentraler Erfolgsfaktor. Das Unternehmen verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Beschaffung und eines effizienten Lieferkettenmanagements, basierend auf denselben hohen Standards, die intern gelten. So entstehen Produkte, die Qualität, Sicherheit, Nachhaltigkeit und die Achtung der Menschenrechte vereinen. Verlässliche Lieferanten mit hoher Verfügbarkeit, Qualität und Innovationskraft sind für Stadler in allen Geschäftsbereichen essenziell, um die Lieferfähigkeit und die Produktqualität für die Kunden sicherzustellen.**

### IRO-Tabelle

Thema	IRO	C / R / I	Beschreibung	Management
G1: Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschliesslich Zahlungspraktiken	Umsetzung von Nachhaltigkeitskriterien in der Beschaffung	I <sup>(*)</sup>	Umsetzung ökologischer Kriterien und sozialer Kriterien in der Beschaffung, wie z. B. Fokus auf lokaler Beschaffung, fördert den globalen Umwelt- und Klimaschutz, Gleichberechtigung sowie Arbeitsplätze und die gesellschaftliche Entwicklung am Standort	Strukturierte ESG-Assessments, ESG-Audits und Fokus auf lokale Beschaffung
	Innovationen in der Lieferkette durch Zusammenarbeit	C	Gesteigerte Innovationskraft durch partnerschaftliche Zusammenarbeit und gemeinsame Entwicklung von Technologien in der Lieferkette	«Railsponsible», einzelne Kooperationen auf Projekte
	Abhängigkeiten in der Lieferkette	R	Hohe Konzentration im Zuliefermarkt und verringerte Resilienz der Lieferkette im Hinblick auf langfristige Projektvereinbarungen	Aktives Lieferantenmanagement, lokale Lieferkette
	Regulatorische Kosten	R	Kosten für die Einhaltung strengerer gesetzlicher Vorschriften und Normen	Monitoring von Anforderungen

### Ziele

Quantitative Ziele	Wert im Basisjahr	Aktueller Wert	Zielwert	Zieljahr
Unterzeichnete Verhaltenskodizes der neuen Lieferanten	-	<b>95.6%</b>	100%	2026
Erstellung eines Konzepts und Schulung der gesamten Beschaffungsorganisation zum Thema nachhaltige Beschaffung	2025: neu	<b>neu</b>	100%	2028
Vertiefte Nachhaltigkeitsanalyse wird für 100 % der neuen Lieferanten mit erhöhtem ESG-Risiko durchgeführt	-	<b>94.7%</b>	100%	Laufend
Erhöhung der jährlichen Anzahl an ESG-Audits	2025: neu	<b>5</b>	≥ 6	Laufend

Qualitative Ziele	Zieljahr
Angemessene Massnahmen in jedem Fall eines bestätigten Menschenrechtsverstosses	Laufend
Fokus auf lokale Beschaffung	Laufend

### Richtlinien

Stadler verfolgt eine verantwortungsvolle und nachhaltige Gestaltung seiner Lieferkette. Dazu zählen sowohl die Achtung der Menschenrechte als auch der Schutz der Umwelt entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Als global tätiges Industrieunternehmen ist sich Stadler bewusst, dass die Lieferketten von Stadler aufgrund regionaler, politischer und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen grundsätzlich höhere ESG-Risiken bergen als das direkte Unternehmensumfeld.

Für die Ausgestaltung der Sorgfaltspflichten orientiert sich Stadler an international anerkannten Rahmenwerken, darunter die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die ILO-Kernarbeitsnormen sowie regulatorische Vorgaben wie das deutsche Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) und die Schweizer Verordnung über Sorgfaltspflichten und Transparenz

(VSoTr). Diese Standards bilden die Grundlage für ein verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement und die kontinuierliche Weiterentwicklung der internen Systeme.

Besondere Aufmerksamkeit richtet Stadler auf Risikobereiche, die für die Bahnindustrie und globale Lieferketten besonders relevant sind. Dazu zählen menschenrechtliche Risiken im Zusammenhang mit Kinder- und Zwangsarbeit sowie Risiken entlang von Rohstofflieferketten, einschliesslich potenzieller Konfliktmineralien. Ebenso berücksichtigt Stadler ökologische Risiken in der Lieferkette, etwa im Zusammenhang mit Umweltmanagementpraktiken, Ressourcennutzung und klimabezogenen Anforderungen.

Für die Verankerung der UN-Leitprinzipien hat Stadler die wesentlichen Vorgaben in den internen OECD-Dokumenten «Schutz der Menschenrechte» und «Lieferantenbewertung und

Lieferkette» sowie im Verhaltenskodex für Geschäftspartner festgehalten. Diese Richtlinien bilden die Grundlage für den Schutz und die Förderung von Menschenrechten im Unternehmen und entlang der gesamten Lieferkette. Für Verdachtsfälle auf Menschenrechtsverletzungen stehen mehrere Meldekanäle zur Verfügung: Meldung an die direkten Vorgesetzten, Kontaktaufnahme mit der Geschäftsleitung oder dem Chief Compliance Officer sowie Nutzung der Compliance-Meldestelle, die sowohl Mitarbeitenden als auch externen Anspruchsgruppen die Möglichkeit bietet, anonyme Hinweise auf Verstöße gegen Gesetze oder interne Richtlinien zu geben. Weitere Informationen zur Meldestelle sind im Kapitel «Compliance, Ethik und Integrität» zu finden. Hat Stadler Kenntnis von einer Verletzung der menschenrechtlichen Verpflichtungen innerhalb des Unternehmens oder in der Lieferkette, wird das Unternehmen unverzüglich Massnahmen ergreifen. Ziel ist es, Verstöße zu verhindern, zu beenden oder deren Auswirkungen durch geeignete Abhilfemassnahmen zu minimieren.

#### *Verhaltenskodex für Geschäftspartner*

Für die Zusammenarbeit mit Stadler ist die Unterzeichnung des Verhaltenskodex oder eines gleichwertigen bzw. strengeren Kodex verpflichtend. So wird gewährleistet, dass Geschäftspartner wirtschaftliche, soziale, ethische und ökologische Verantwortung übernehmen. Die Grundlage des Verhaltenskodex bilden internationale Standards wie die OECD-Leitsätze, die ILO-Übereinkommen und der ICESCR-Pakt sowie nationale und internationale Gesetze. Mit der Unterzeichnung verpflichten sich die Geschäftspartner, geltende Gesetze und Vorschriften unter anderem zu folgenden Themen einzuhalten:

- Faire Arbeitsbedingungen
- Wahrung von Arbeitnehmerrechten
- Verbot von Kinder- und Zwangsarbeit
- Chancengleichheit und Antidiskriminierung
- Korruption, unlauterem Wettbewerb und Geldwäscherei
- Umweltaspekte
- Konfliktminerale

Mit dem Verhaltenskodex schafft Stadler eine klare Grundlage, um gemeinsam mit Lieferanten und Geschäftspartnern globale Herausforderungen verantwortungsvoll zu bewältigen. Bis spätestens 2026 müssen alle neuen Lieferanten den Kodex unterzeichnen. Verstöße gegen gesetzliche Vorgaben oder gegen den Kodex werden konsequent geahndet – Stadler verfolgt hier eine Nulltoleranzpolitik. Die Richtlinien dienen dem Schutz und der Förderung von Menschenrechten im Unternehmen sowie entlang der gesamten Lieferkette. Zudem sind die Geschäftspartner angehalten, diese Standards auch bei ihren eigenen Lieferanten durchzusetzen

#### *Leitlinien für verantwortungsvolle Lieferketten:*

##### *«Prevent, Monitor, Act»*

2025 intensivierte Stadler seine Bemühungen, nachhaltige Prinzipien in der Lieferkette fest im Management zu etablieren. In diesem Zusammenhang richtet sich Stadler nach den folgenden anerkannten Prinzipien für ein verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement:

- *Verantwortungsvolle Beschaffung:* Sicherstellung nachhaltiger und ethischer Lieferpraktiken entlang der gesamten Wertschöpfungskette
- *Risikomanagement:* Identifikation, Bewertung und Minimierung von ökologischen, sozialen und ethischen Risiken innerhalb der Lieferkette
- *Transparenz und Rückverfolgbarkeit:* Stärkung der Nachverfolgbarkeit von Materialien und Produkten zur Erfüllung regulatorischer Anforderungen
- *Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards:* Förderung ressourcenschonender Prozesse sowie fairer Arbeitsbedingungen bei Lieferanten
- *Lieferantenverantwortung:* Verpflichtung der Geschäftspartner zur Einhaltung der festgelegten Nachhaltigkeitsstandards
- *Kontinuierliche Verbesserung:* Förderung einer nachhaltigen Lieferkette durch Audits, Schulungen und enge Zusammenarbeit mit Lieferanten

#### *Organisation*

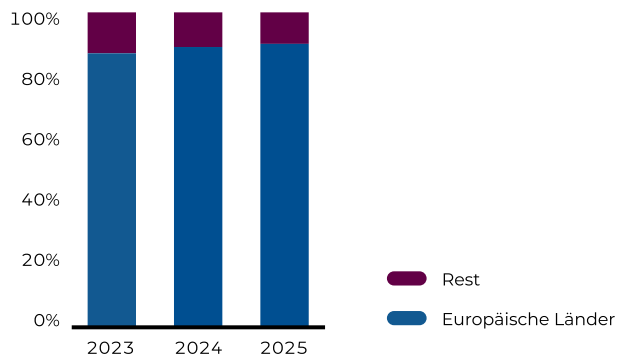
Das Lieferkettenmanagement von Stadler berücksichtigt sowohl Nachhaltigkeitsrisiken als auch operationale Abhängigkeiten. Zur Steuerung seiner Lieferantenbeziehungen verfolgt Stadler einen strategischen, ganzheitlichen Ansatz. Dabei ist das Lieferkettenmanagement von Stadler bewusst dezentral organisiert. Die Auftragsabwicklung erfolgt überwiegend lokal und eigenständig im jeweiligen Auftragsland, wodurch die Verantwortung für die Beschaffung direkt bei den zuständigen Werken liegt. Diese dezentrale Organisation stärkt langfristige, lokal orientierte Partnerschaften und ermöglicht eine frühzeitige Erkennung sowie die gezielte Steuerung potenzieller Risiken bei Geschäftspartnern. Darüber hinaus fördert sie die Zusammenarbeit mit regionalen Lieferanten, erleichtert die Qualitätskontrolle durch räumliche Nähe und trägt zur Unterstützung der lokalen Wirtschaft bei. Das globale Nachhaltigkeitsteam von Stadler verantwortet die Steuerung strategischer Initiativen und die Entwicklung konzernweiter Richtlinien, einschliesslich der Weiterentwicklung der Lieferantenbewertung nach ESG-Kriterien. Darüber hinaus koordiniert das zentrale Team die Beschaffungsdaten aus den Regionen, gewährleistet ein strukturiertes Monitoring auf Gruppenebene und sorgt für die effiziente Umsetzung globaler Vorgaben an den einzelnen Standorten. Ziel ist es, sowohl betriebliche Resilienz zu sichern als auch soziale und ökologische Auswirkungen entlang der Lieferkette verantwortungsvoll zu gestalten.

#### *Vorgabedokument Lieferantenbewertung (Supply Chain Policy)*

Die Richtlinie zum globalen Lieferantenmanagement legt verbindlich fest, welche Vereinbarungen, Daten und Informationen vorliegen müssen, bevor neue Lieferbeziehungen eingegangen werden. Gleichzeitig regelt sie die ESG-Lieferantenrisikoanalyse und definiert, in welchen Fällen Massnahmen wie ESG-Assessment-Fragebögen, Massnahmenpläne oder Audits erforderlich sind. Ausserdem setzt die Richtlinie Kriterien für ein mögliches Aussetzen von Lieferantenbeziehungen fest, insbesondere bei Verstößen gegen soziale oder ökologische Standards. Damit stärkt Stadler die nachhaltige Steuerung der Lieferkette, erhöht die Transparenz und festigt die Sorgfaltspflichten im Beschaffungsprozess.

*Verantwortungsbewusste und lokale Beschaffung*

Soziale und ökologische Kriterien sind ein wichtiger Bestandteil der Lieferantenauswahl. Stadler definiert Mindestanforderungen in Lieferantenverträgen, Verhaltenskodizes und Einkaufsrichtlinien. Die Ergebnisse dieser Bewertungen fließen in die Entscheidung über die Freigabe und die Kategorisierung neuer Lieferanten ein. Bei der Auswahl neuer Lieferanten werden neben technischen und wirtschaftlichen Kriterien auch risikobasierte Nachhaltigkeitsaspekte berücksichtigt. Lokale und zertifizierte Lieferanten werden nach Möglichkeit einbezogen, um Lieferwege zu verkürzen, regionale Wertschöpfung zu stärken und Vorgaben zum lokalen Wertschöpfungsanteil gerecht zu werden. Stadler arbeitet mit vielen kleinen, lokal verankerten Lieferanten zusammen, wobei etwa 90 Prozent des gesamten Beschaffungsvolumens mit Vertragspartnern aus europäischen Ländern abgewickelt werden.



Lokales Sourcing (Anteil Beschaffungsvolumen)

*ESG-Lieferantenrisikoanalyse*

Das gruppenweite ESG-Lieferantenrisikoanalyse-Tool ermöglicht eine systematische Bewertung von Nachhaltigkeitsrisiken. Zur Identifikation von Umwelt-, Sozial- und Ethikrisiken werden Lieferanten gezielt überprüft. Der Lieferantenprozess wurde seit 2023 an die gesetzlichen Anforderungen des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) und der Schweizer Verordnung über Sorgfaltspflichten und Transparenz (VSoTr) angepasst und konzernweit implementiert. Die Weiterentwicklung der Prozesse erfolgt laufend, um regulatorische und kundenspezifische Anforderungen zu erfüllen.

Die Analyse unterteilt sich in zwei wesentliche Schritte:

- **Abstrakte Risikoanalyse:** Die abstrakte Risikoanalyse wird bei allen neuen Lieferanten durchgeführt. Das abstrakte Risiko eines Lieferanten berücksichtigt sowohl länderspezifische als auch branchenspezifische Risiken. Für die Bewertung menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken greift Stadler auf anerkannte Datenquellen zurück.
- **Konkrete Risikoanalyse:** Die konkrete Risikoanalyse wird durchgeführt, wenn bei einem Lieferanten ein erhöhtes abstraktes Risiko festgestellt wird. Die konkrete Analyse ist detaillierter und beinhaltet die Auswertung eines detaillierten Fragebogens und weiterer Dokumentation des Lieferanten.

*Abstraktes ESG-Risiko*

Die Lieferantenbewertung erfolgt auf Grundlage von 15 Indikatoren:

Menschenrechtsrisiken

- *Children's Rights in the Workplace Index (UNICEF)*
- *End of Childhood Index (Save the Children)*
- *Freedom in the World (Freedom House)*
- *Global Slavery Index (Walk Free)*
- *Global Gender Gap Index (World Economic Forum)*
- *Minimum Wages Index (OECD)*
- *Global Rights Index (International Trade Union Confederation)*
- *Rule of Law Index (World Justice Project)*
- *Conflict-Affected and High-Risk Areas (TDI Sustainability)*
- *Studie Menschenrechte in der Wertschöpfungskette (BMAS Deutschland)*

Umweltrisiken

- *Intensity of Mercury Emissions (UNEP)*
- *Mercury Imports (WITS)*
- *Intensity of Hazardous Waste (Eurostat)*
- *Global Waste Index (Sensoneo)*
- *Environmental Performance Index (Yale Center for Environmental Law and Policy & CIESIN)*

Auf Basis der Bewertungen der einzelnen Indikatoren wird ein aggregierter Score ermittelt, der die abstrakte Risikoklassifizierung des Lieferanten bestimmt. Die Einstufung erfolgt in fünf Kategorien: kein, geringes, mittleres, hohes oder sehr hohes Risiko. Wird kein bzw. ein geringes abstraktes Risiko festgestellt, wird der Lieferant freigegeben. Bei einem erhöhten abstrakten Risiko (mittel oder höher) wird die konkrete Risikoanalyse durchgeführt.

Unabhängig vom Ergebnis der abstrakten Risikoanalyse ist bei Lieferanten, die kritische Materialien wie Batterien oder Beleuchtungskomponenten an Stadler liefern, in jedem Fall eine konkrete Risikoanalyse durchzuführen.

*Konkretes ESG-Risiko*

Wenn bei der abstrakten Risikoanalyse ein mittleres, hohes oder sehr hohes Risiko festgestellt wird, muss der Lieferant eine detaillierte Risikobewertung durchlaufen. Ausserdem wird eine konkrete Risikoanalyse stets bei Lieferanten von kritischen Materialien bzw. bei erhöhtem Risiko für Konfliktmineralien durchgeführt. Zur konkreten Analyse gehören ein ESG-Fragebogen sowie eventuell notwendige Gespräche. Der Fragebogen deckt zentrale Themenfelder ab, darunter interne Unternehmensrichtlinien wie den Verhaltenskodex, Arbeitnehmerrechte und Arbeitsbedingungen, Kooperation mit Sozialpartnern, Schutz der Menschenrechte, Massnahmen zur Korruptions- und Wettbewerbsprävention, Umgang mit Konfliktmineralien sowie Umweltstandards. Die Ergebnisse werden von Stadler bewertet und in einem konkreten Risikoscore zusammengefasst. Wenn die Ergebnisse der konkreten ESG-Risikobewertung nicht den Kriterien von Stadler entsprechen, muss mit dem Lieferanten ein Korrekturmaassnahmenplan definiert und umgesetzt werden. Dabei sensibilisiert Stadler Lieferanten mit erhöhtem Risiko und erarbeitet gemeinsam mit ihnen gezielte Massnahmen.

Lieferanten mit Massnahmenplänen werden von Stadler überwacht. Ausserdem behält sich Stadler vor, bei Lieferanten mit erhöhtem Risiko ein ESG-Audit durchzuführen. Basierend auf den Ergebnissen des ESG-Audits wird das Risiko neu bewertet. Eine Aussetzung oder Beendigung der Geschäftsbeziehung mit Lieferanten ist vorgesehen, wenn nach Abschluss der Analyse weiterhin ein nachweislich hohes oder sehr hohes konkretes ESG-Risiko vorliegt und Massnahmenpläne nicht wirksam oder angebracht sind. Bei nachweislichen Verstössen kann eine sofortige Lieferantensperre ohne Massnahmenplanung erfolgen.

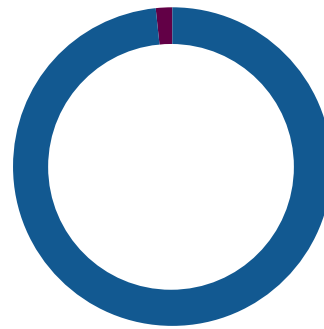
### Zahlungspraktiken

Stadler legt Wert auf faire und transparente Zahlungspraktiken gegenüber allen Geschäftspartnern. Die Einhaltung vereinbarter Zahlungsziele ist Teil eines verantwortungsvollen Lieferantenmanagements und trägt insbesondere zur Stabilität kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) in der Lieferkette bei. Im Berichtszeitraum wurden sämtliche relevanten Kennzahlen erhoben und analysiert, um mögliche Optimierungspotenziale frühzeitig zu identifizieren. Zur Vermeidung von Zahlungsverzögerungen, insbesondere gegenüber KMU, hat Stadler interne Prozesse etabliert, die eine fristgerechte Rechnungsbearbeitung gewährleisten. Zahlungsziele werden regelmässig überprüft und in Abstimmung mit den Lieferanten angepasst.

### Massnahmen

Stadler setzt verschiedene Massnahmen um, um Risiken in der Lieferkette zu erkennen und verantwortungsvoll zu managen. Dazu gehören die systematische ESG-Risikobewertung von Lieferanten, vertiefte konkrete Risikoanalysen bei erhöhtem Risiko sowie gezielte ESG-Audits. Ergänzend prüft Stadler regulatorisch relevante Themen wie Kinderarbeit und Konfliktmineralien sowohl in der Lieferkette als auch an den eigenen Standorten.

Eine verlässliche und konstruktive Zusammenarbeit mit Lieferanten ist für Stadler von zentraler Bedeutung. Der Austausch erfolgt über etablierte Qualitäts-, Prozess- und Auditformate, in denen neben technischen und betriebsrelevanten Themen auch ESG-Aspekte dort einbezogen werden, wo sie für die Zusammenarbeit oder identifizierte Risikobereiche relevant sind. Bei einzelnen Lieferanten findet ein vertiefter Austausch statt, etwa im Zuge von ESG-Audits, bei spezifischen Risikothemen oder im Rahmen von Aktivitäten zur Reduktion vorgelagerter Scope-3-Emissionen. Durch langfristige Partnerschaften mit zentralen Lieferanten stärkt Stadler die Stabilität seiner Lieferketten. Wo möglich wird lokale Beschaffung berücksichtigt, um Lieferwege zu verkürzen, Risiken zu minimieren und Anforderungen an den lokalen Wertschöpfungsanteil gerecht zu werden. Zudem beteiligt sich Stadler an branchenweiten Initiativen, die den Austausch zu Nachhaltigkeitsanforderungen und Best Practices fördern.



98.4% kein/geringes Risiko  
1.6% erhöhtes Risiko

### Umsetzung und Ergebnisse der ESG-Lieferantenrisikoanalyse

Im Jahr 2025 wurde das gruppenweite Tool zur ESG-Lieferantenrisikobewertung weiter optimiert. Das seit 2023 eingesetzte Instrument ermöglicht eine systematische und risikobasierte Beurteilung von Umwelt-, Sozial- und Governance-Risiken in der Lieferkette und bildet die Grundlage für die Priorisierung von vertieften Prüfungen.

Die ESG-Risikobewertung deckt alle neuen Lieferanten sowie den Grossteil der bestehenden Lieferanten ab, die bei Einführung des Tools einen Ausgabenschwellenwert von 75 000 Franken überschritten haben. Im Berichtsjahr wurden 1077 neue Lieferanten im ESG-Risikotool erfasst und vollständig nach Umwelt- und Sozialkriterien bewertet. Insgesamt umfasst die Datengrundlage 3939 Lieferanten, für die ein abstraktes ESG-Risiko bestimmt wurde. Auf Basis dieser ersten Bewertung wurden seit Einführung der Analyse 63 Lieferanten (1.6%) mit einem erhöhten abstrakten Risiko identifiziert und einer vertieften konkreten Risikoanalyse unterzogen, die detaillierte Informationen zu menschenrechtlichen, sozialen, ethischen und umweltbezogenen Praktiken umfasst.

Der überwiegende Teil der Lieferanten mit erhöhtem abstraktem ESG-Risiko konnte im Zuge der konkreten Risikoanalyse nachweisen, dass sie die von Stadler definierten ESG-Kriterien erfüllen. Bei einem kleinen Teil der Lieferanten bestätigte sich jedoch ein erhöhtes konkretes Risiko. Diese Fälle werden vertieft geprüft und bewertet, um sicherzustellen, dass potenzielle Risiken angemessen adressiert werden. In einzelnen Fällen hat Stadler auf eine Zusammenarbeit mit potenziellen neuen Lieferanten verzichtet, wenn deren ESG-Risiko als zu hoch eingeschätzt wurde. Grundsätzlich behält sich Stadler vor, bei Bedarf geeignete Schritte zur Risikominderung zu ergreifen – bis hin zur Einschränkung oder Beendigung der Geschäftsbeziehung, falls Risiken nicht angemessen reduziert werden können.

Für das Berichtsjahr liegen keine Hinweise auf Kinderarbeit in der Wertschöpfungskette vor. Kinderarbeitsrisiken finden bei Stadler besondere Beachtung, sowohl im Rahmen der ESG-Risikobewertung von Lieferanten als auch bei internen Standortanalysen. Jährlich werden die Standorte hinsichtlich potenzieller Risiken im Zusammenhang mit Kinderarbeit und jungen Beschäftigten überprüft; auch hierbei ergaben sich keine Hinweise auf Verstösse. Stadler ist daher auch 2025 von der Berichterstattungspflicht gemäss VSoTr ausgenommen.

### ESG-Audits

2025 hat Stadler ein strukturiertes Programm für ESG-Lieferantenaudits eingeführt und damit einen Schritt zur weiteren Stärkung nachhaltiger Lieferketten gemacht. Im Berichtsjahr wurden fünf ESG-Audits durchgeführt. Diese wurden vor allem bei Lieferanten mit hohem Einkaufsvolumen und kritischen Komponenten durchgeführt. Die ESG-Audits bewerten zentrale Umwelt-, Sozial- und Governance-Aspekte. Im Fokus stehen insbesondere:

- Umwelt: Umweltmanagement, Klimastrategien, Abfall- und Wassermanagement
- Soziales: Arbeitssicherheit, Arbeitsbedingungen, Menschen- und Arbeitsrechte
- Governance: Korruptionsprävention, Geschäftsethik, Compliance-Strukturen, Nachhaltigkeitssorgfaltspflicht

Werden Nichtkonformitäten festgestellt, kann dies zu einer Hochstufung des Lieferantenrisikos führen. In solchen Fällen wird ein strukturierter Eskalations- und Verbesserungsprozess eingeleitet, um Risiken zu begrenzen und Verbesserungen bei den Lieferanten zu fördern. Bei schweren Verstössen kann Stadler die Geschäftsbeziehung mit den betreffenden Lieferanten beenden. Mit den ESG-Audits hat Stadler eine zusätzliche Massnahme eingeführt, um die Transparenz über ESG-Risiken zu erhöhen und kontinuierliche Verbesserungen in der Lieferkette voranzutreiben. Das Auditprogramm wird 2026 weiter ausgebaut und tiefer in bestehende Einkaufs- und Risikosteuerungsprozesse integriert.

### Sorgfaltspflichten und Transparenz bezüglich Konfliktmineralien

Im Berichtsjahr 2025 erhielten alle Standorte mit Einkaufsaktivitäten umfassende Informationen zu Risiken im Zusammenhang mit der Einfuhr und Verarbeitung von Konfliktmineralien und -metallen. Zur Identifizierung potenziell betroffener Materialien nutzten die Standorte Datenerhebungsformulare sowie Zolltarifnummern gemäss der Schweizer VSoTr und der EU-Verordnung 2017/821. Die erhobenen Daten wurden zentral vom globalen Nachhaltigkeitsteam ausgewertet, um eine einheitliche gruppenweite Einschätzung sicherzustellen. Die Analyse ergab, dass Stadler im Berichtsjahr keine Konfliktmineralien im Sinne der relevanten Regulierungen importiert hat. Dies ist unter anderem auf die systematischen Zolltarifprüfungen sowie darauf zurückzuführen, dass Stadler überwiegend Halbfabrikate statt Rohmaterialien einkauft. Neben der Bewertung eigener Importe prüft Stadler im Rahmen der ESG-Lieferantenrisikoanalyse, welche Lieferanten kritische Materialien mit erhöhtem Risiko für Konfliktmineralien liefern. Für diese Lieferanten wird grundsätzlich eine konkrete Risikoanalyse durchgeführt. Diese beinhaltet einen ESG-Fragebogen, der unter anderem Informationen zu Mineralien aus Konfliktregionen mit Verweis auf die Verordnung (EU) 2017/821 sowie Artikel 964 OR abfragt. Die Analyse ergab kein konkretes Risiko im Bereich Konfliktmineralien bei den bewerteten Lieferanten. Damit unterliegt Stadler für das Berichtsjahr 2025 keiner Berichterstat-

tungspflicht in der Schweiz. Die Ergebnisse der Prüfung wurden dem Verwaltungsrat zur Einsicht vorgelegt.

### Schulungen für Mitarbeitende

Im Berichtsjahr wurden Auffrischungsschulungen zum Thema ESG-Lieferantenrisikoanalyse durchgeführt, mit besonderem Fokus auf die Bereiche Einkauf und QEHS (Qualität, Umwelt, Gesundheit und Sicherheit). Ausserdem wurden die Local Compliance Manager in einem gruppenweiten Schulungsformat zu aktuellen menschenrechtlichen Anforderungen und Best Practices informiert. Sie tragen dieses Wissen in die Landesgesellschaften und unterstützen dort die Umsetzung der Sorgfaltspflichten. Im Berichtsjahr wurde ein gruppenweites E-Learning zum Thema Menschenrechte und faire Lieferketten entwickelt, das ab 2026 sukzessive ausgerollt wird. Das Training vermittelt Grundlagen zu menschenrechtlichen Due-Diligence-Pflichten, gesetzlichen Anforderungen sowie zentralen menschenrechtlichen Themen wie Kinderarbeit, Zwangsarbeit und Lohndumping. Es richtet sich zunächst an Mitarbeitende im Einkauf, im HR sowie an Führungskräfte, die aufgrund ihrer Rollen besondere Verantwortung im Bereich der Sorgfaltspflichten tragen.

### Austausch mit Lieferanten

Eine verlässliche und konstruktive Zusammenarbeit mit Lieferanten ist für Stadler von zentraler Bedeutung. Der Austausch erfolgt überwiegend im Rahmen bestehender Qualitäts-, Prozess- und Auditformate, wie etwa System- und Prozessaudits oder Erstmusterprüfungen. ESG-Themen werden dort adressiert, wo sie für die Zusammenarbeit oder identifizierte Risikobereiche relevant sind. Bei einzelnen Lieferanten findet ein vertiefter Austausch statt, beispielsweise im Zuge von ESG-Audits oder wenn spezifische Risikothemen vorliegen. Zudem steht Lieferanten weiterhin die Meldestelle für Hinweise auf potenzielle Gesetzesverstösse offen. Darüber hinaus bezieht Stadler ausgewählte Lieferanten in Themen zu Klimazielen und CO<sub>2</sub>-Reduktionsmassnahmen ein, insbesondere im Hinblick auf die vorgelagerten Scope-3-Emissionen. Stadler ist zudem Mitglied der branchenweiten Initiative «Railponsible», die die nachhaltige Beschaffung in der Bahnindustrie fördert und gemeinsame Klima-, Umwelt- und Sozialstandards vorantreibt.

### Digitalisierung des Lieferantenmanagements

Stadler arbeitet schrittweise an der Weiterentwicklung digitaler Lösungen im Lieferantenmanagement, mit dem Ziel, langfristig eine harmonisierte und effizientere Datenbasis zu schaffen. Die bereits an ersten Standorten eingesetzte digitale Plattform unterstützt die strukturierte Erfassung und Verwaltung lieferantenrelevanter Informationen und bildet damit eine Grundlage für eine gruppenweite Nutzung. Der Fokus liegt aktuell auf der schrittweisen Vereinheitlichung von Prozessen und der Verbesserung der Datenqualität und Transparenz. Durch die Vereinheitlichung der Systeme, die Standardisierung von Materialklassifikationen und die Optimierung der digitalen Datenerfassung wird die Lieferkette langfristig effizienter und transparenter gestaltet.

## Leistungsindikatoren

Referenz	Beziehung zu Lieferanten	Einheit	2023	2024	2025	Δ%
<b>Lieferkettenmanagement</b>						
Spezifisch	Anteil des Beschaffungsvolumens mit Vertragspartnern aus europäischen Ländern	%	86.5	89.4	90.2	0.8%
Spezifisch	Anteil des Beschaffungsvolumens mit Vertragspartnern ausserhalb Europas	%	13.5	10.6	9.8	(0.8%)
Spezifisch	Anteil der neuen Lieferanten, die den Stadler-Verhaltenskodex für Geschäftspartner unterzeichnet haben	%	-	-	95.6	-
Spezifisch	Anzahl durchgeführte ESG-Lieferantenaudits	Anzahl	-	-	5	-
<b>ESG-Lieferantenrisikoanalyse</b>						
Spezifisch	Anzahl der Lieferanten, die auf ESG-Risiken analysiert wurden	Anzahl	2'559	2'862	3'939	37.6%
Spezifisch	Anteil der Lieferanten mit erhöhtem abstraktem Risiko	%	0.8	1.5	1.6	0.1%
Spezifisch	Anteil der Lieferanten mit erhöhtem konkretem Risiko	%	-	< 0.1	< 0.1	0.0%
<b>Zahlungsbedingungen</b>						
G1-6	Durchschnittliche Zahlungsdauer einer Rechnung	Anzahl	-	-	25	-
G1-6	Prozentualer Anteil der Zahlungen, die gemäss den Zahlungsbedingungen geleistet wurden	%	-	-	80.6	-
G1-6	Anzahl der anhängigen Gerichtsverfahren wegen Zahlungsverzugs	Anzahl	-	-	0	-

**Berechnungsgrundlage**

**Lieferkettenmanagement:** Für die Lieferantenstruktur werden die Anteile des Beschaffungsvolumens innerhalb und ausserhalb Europas ausgewiesen. Grundlage dafür sind Spend-Daten des Global Procurement Office. Zudem wird dargestellt, welcher Anteil der neu erfassten Lieferanten den Stadler-Verhaltenskodex für Geschäftspartner unterzeichnet hat. Der Prozentsatz basiert auf Kontrollverfahren aus Januar und Juni 2025 und berücksichtigt unterschriebene sowie korrekt archivierte Verhaltenskodizes. Die Kennzahl wurde 2025 erstmals erhoben. Darüber hinaus wird die Anzahl der im Berichtsjahr durchgeführten ESG-Lieferantenaudits berichtet; diese Massnahme wurde 2025 erstmals umgesetzt.

**ESG-Lieferantenrisikoanalyse:** Die Ergebnisse der ESG-Lieferantenrisikoanalyse umfassen sowohl die abstrakte Analyse aller im System erfassten Lieferanten als auch vertiefte konkrete Risikoanalysen bei

erhöhtem Risiko. Die Datengrundlage bildet das Stadler-eigene Tool zur ESG-Risikobewertung, das gruppenweit angewendet wird. Ausgewiesen werden die Gesamtzahl der bewerteten Lieferanten, die Anteile mit erhöhtem abstraktem Risiko sowie der Anteil der Lieferanten mit erhöhtem konkretem Risiko.

**Zahlungsbedingungen:** Zur Bestimmung der durchschnittlichen Zahlungsdauer wurde eine repräsentative Stichprobe verwendet. Die Stichprobe umfasst 85 Prozent aller im Berichtsjahr gebuchten Eingangsrechnungen über alle Hauptlieferantengruppen hinweg. Die durchschnittliche Standardzahlungsfrist gegenüber Lieferanten und Geschäftspartnern beträgt 30 Tage netto ab Beginn der vertraglich oder gesetzlich definierten Zahlungsfrist; dies gilt für rund 50 Prozent aller Rechnungen. In einzelnen Ländern können die vereinbarten Zahlungsbedingungen teilweise abweichen, häufig im Bereich von 14 bis 60 Tagen.

## Qualität, Produktsicherheit und Kundenschutz

Stadler stellt die Sicherheit von Produkten und Kunden über den gesamten Lebenszyklus hinweg in den Mittelpunkt. Als Anbieter von Mobilitätslösungen im Schienenverkehr trägt das Unternehmen eine besondere Verantwortung für die Sicherheit von Passagieren, Mitarbeitenden, Bahnbetreibern und Passanten. Um die Zahl schwerer Unfälle weiterhin bei null zu halten, investiert Stadler kontinuierlich in moderne Zugsicherungstechnologien und Fahrassistenzsysteme. Ergänzend dazu sind zuverlässige und innovative Lieferanten entscheidend, um eine gleichbleibend hohe Produktqualität und Verfügbarkeit sicherzustellen. Mit strecken- und fahrzeugseitigen Signalling-Lösungen leistet Stadler einen wesentlichen Beitrag zu einem sicheren und zukunftsfähigen Schienenverkehr.

### IRO Tabelle

Thema	IRO	C / R / I	Beschreibung	Management
	Höchste Qualitätsstandards im öffentlichen Verkehr	I <sup>(*)</sup>	Sicherstellung der vollständigen Einhaltung höchster Sicherheitsstandards im öffentlichen Verkehr	Verlässliche Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen und sorgfältige Kontrollen vor dem Einsatz der Fahrzeuge
Qualität, Produktsicherheit und Kundenschutz	Hohe Produktsicherheit und Qualität verbessern die Markenwahrnehmung	C	Verbesserung der Markenwahrnehmung und des Kundenvertrauens durch hohe Produktsicherheit und Produktqualität	Regelmässiger Austausch mit Lieferanten und Mitarbeitenden zur Sicherstellung der Qualifikationen, fachgerechte Wartung der Fahrzeuge nach Ablauf der Garantie sowie Entwicklung eigener Technologien für Signalling und Kollisionswarnung

### Ziele

Qualitative Ziele	Zieljahr
Keine schweren Unfälle aufgrund von technischem Versagen mit Stadler-Fahrzeugen während des regulären Betriebs	Laufend
Weiterentwicklung der Zugsicherung und Fahrassistenzsystemen zur Erhöhung der Sicherheit im Schienenverkehr	Laufend

### Richtlinien

Die Einhaltung sämtlicher sicherheitsrelevanter Kundenanforderungen, gesetzlicher Vorgaben, Standards und Normen hat daher höchste Priorität und ist für Stadler nicht verhandelbar.

Das Sicherheitsverständnis von Stadler bildet die Grundlage für die Entwicklung und Inbetriebnahme neuer Schienenfahrzeuge. Dabei setzt das Unternehmen auf die konsequente Einhaltung gesetzlicher Vorgaben, internationaler Normen und standardisierter Prozesse – vom Design bis zum Nachweis der Produktsicherheit. Die Fertigung erfolgt nach strengen Qualitätsrichtlinien. Jedes Fahrzeug wird vor dem kommerziellen Einsatz umfassend geprüft und nur mit den erforderlichen Zulassungen freigegeben. Dazu zählen Normen wie die Festigkeit von Wagenkästen, Radsätzen und Drehgestellrahmen, Vorschriften zur Kollisionssicherheit sowie Anforderungen an Brandschutz und elektromagnetische Verträglichkeit. Stadler integriert diese und neue Standards laufend in sämtliche Prozesse und stellt Fahrzeuge sowie Signaltechnik her, die den aktuellen Anforderungen entsprechen.

Für die Zulassung neuer Fahrzeuge und Signaltechniksysteme setzt Stadler auf etablierte Sicherheitsverfahren. Grundlage sind die gesetzlichen Vorgaben der CSM RA (Common Safety Methods for Railway Applications) sowie die Norm EN 50126, die Anforderungen an Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltbarkeit und Sicherheit (RAMS) definiert. Diese Methoden gewährleisten eine systematische Risikoanalyse und eine sichere Auslegung von Fahrzeugen und Signaltechnik. Stadler inte-

griert dabei umfassende Sicherheitsmanagementprozesse, die den internationalen Standards für Spezifikation und Nachweis von RAMS entsprechen.

Zudem berücksichtigt Stadler weitere Normen, darunter sind:

- ECM: geänderte Durchführungsverordnung 2019/77; Diese gilt in allen EU-Ländern sowie in der Schweiz.
- EN 50129:2018 Bahnanwendungen – Telekommunikationstechnik, Signaltechnik und Datenverarbeitungssysteme – sicherheitsbezogene elektronische Systeme für Signaltechnik im Bereich «Signalling»
- Internationale TSI-Anforderungen (Technische Spezifikation für die Interoperabilität): Stadler setzt diese Anforderungen konsequent um und gewährleistet damit die Sicherheit als zentrales Anliegen der Passagiere.

Die Verantwortung für die Verkehrssicherheit im Betrieb liegt bei den jeweiligen Fahrzeugbetreibern, die dabei die nationalen eisenbahnbetrieblichen Vorschriften einhalten.

Stadler orientiert sich bei der Produktsicherheit an anerkannten Zertifizierungen und Standards, die an allen Standorten durch integrierte Managementsysteme umgesetzt werden. Diese Systeme sind nach ISO 9001 und IRIS zertifiziert. Die konsequente Umsetzung standardisierter Qualitäts- und Prüfverfahren sowie Massnahmen zur Fehlererkennung und -vermeidung gewährleisten höchste Sicherheit. Dazu zählen die schnelle Identifikation und Behebung potenzieller Qualitätsab-

weichungen. Stadler arbeitet zudem in engem Austausch mit seinen Lieferanten, um sicherzustellen, dass die Schienenfahrzeuge über den gesamten Produktlebenszyklus hinweg höchsten Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen entsprechen. Weitere Details finden sich in der Zertifizierungsmatrix (S. 51). Die einzelnen Komponenten und Systembaugruppen erfüllen nachweislich die geltenden technischen Spezifikationen, Normen sowie gesetzlichen Anforderungen und entsprechen dem aktuellen Stand der Technik.

#### *Integrierte Sicherheitsprozesse*

Stadler verankert Produktsicherheit und den Schutz der Fahrgäste entlang der gesamten Wertschöpfungskette: von Entwicklung und Beschaffung über Fertigung und Inbetriebnahme bis hin zu Zulassung und Wartung. Bei Abweichungen an Fahrzeugen oder Anlagen wird ein klar definierter Interventionsprozess gestartet, der die Analyse und Behebung von Fehlern, die Reaktion auf sicherheitsrelevante Ereignisse sowie eine offene Kommunikation mit den Kunden umfasst. Durch fahrzeugspezifische Risikoanalysen stellt Stadler sicher, dass sämtliche erforderliche Massnahmen zur Reduktion potenzieller Risiken implementiert wurden.

Im Zuge der Inbetriebnahme- und Typentests liefert Stadler sämtliche sicherheitsrelevanten Nachweise gemäss den Vorgaben der Auftragsspezifikation, die anschliessend von unabhängigen Stellen überprüft werden. Dabei legt das Unternehmen besonderen Wert auf die präzise Umsetzung aller Prozessschritte und die Einhaltung der definierten Sicherheitsstandards. Diese Abläufe sind fest im integrierten Managementsystem verankert und unterliegen regelmässigen internen sowie externen Audits.

#### *Sicherheits- und Qualitätsrichtlinien bei Stadler*

Stadler stellt sicher, dass alle Mitarbeitenden über die erforderlichen Qualifikationen verfügen, um Prozesse fachgerecht auszuführen. Höchste Sicherheit bei den Fahrzeugen geht dabei Hand in Hand mit der konsequenten Umsetzung strenger Qualitätsstandards. Um dies zu gewährleisten, setzt das Unternehmen an den meisten Standorten auf ein integriertes Managementsystem, das die Einhaltung dieser Vorgaben unterstützt.

Zusätzlich verpflichtet Stadler sich zur Qualitäts-, Umwelt- und Sicherheitspolitik. Diese fordert von allen Mitarbeitenden, Lieferanten und Auftragnehmenden ein aktives Engagement für Qualität und Produktsicherheit. Im Rahmen der Sicherheitspolitik erwartet Stadler, dass alle Beteiligten eigenverantwortlich zur Herstellung einwandfreier Produkte beitragen. So können die sich stetig wandelnden Anforderungen und Erwartungen der Kunden erfüllt werden. Jedes Werk und jeder Standort trägt die Verantwortung für die Produktsicherheit. So können nationale Vorgaben berücksichtigt und notwendige Massnahmen entsprechend den lokalen Gegebenheiten umgesetzt werden. Auf diese Weise wird die Produktsicherheit jederzeit gewährleistet. An allen Entwicklungsstandorten ist eine verantwortliche Stelle für die sichere Entwicklung sowie deren Dokumentation und Nachweis benannt. In vielen Fällen übernimmt das Safety Management diese Aufgabe. An Standorten mit

Fahrzeugwartung ist eine entsprechende Funktion gemäss ECM (Entity in Charge of Maintenance) benannt.

#### **Massnahmen**

Ein sicherer Schienenverkehr stärkt das Vertrauen in den öffentlichen Verkehr. Durch vorausschauende Massnahmen zur Vermeidung von Personenschäden und anderen Zwischenfällen schützt Stadler seine Reputation und verhindert behördliche Sanktionen sowie rechtliche Konsequenzen.

#### *Bewusstseinsförderung und Schulungen*

Stadler setzt sich dafür ein, durch regelmässige interne Schulungen und praxisnahe Instruktionen das Bewusstsein für Sicherheitsaspekte zu stärken und die fachgerechte Umsetzung der Sicherheitsanforderungen sicherzustellen. Darüber hinaus fördert das Unternehmen einen offenen und konstruktiven Dialog mit Mitarbeitenden und Geschäftspartnern, um Sicherheitsstandards und Qualitätsvorgaben kontinuierlich zu gewährleisten.

#### *Kontinuierliche Überwachung*

Im Servicebereich legt Stadler nach Ablauf der Garantie grossen Wert auf präventive und korrektive Wartung der Schienenfahrzeuge. Durch den Einsatz technologiegestützter Systeme zur kontinuierlichen Betriebsüberwachung (Rail Data Services) lassen sich potenzielle Risiken frühzeitig erkennen und gezielt beheben.

#### *Technologien für sicheres und komfortables Reisen*

Stadler verfolgt kontinuierlich Markttrends und integriert neue Technologien, um die Gebrauchs- und Funktionssicherheit seiner Fahrzeuge zu erhöhen und den hohen Anforderungen an sichere, robuste Produkte gerecht zu werden. Mit eigenen Technologien in den Bereichen Signaltechnik und Kollisionswarnung stärkt Stadler kontinuierlich die Sicherheit im Schienenverkehr. Neben bewährten strecken- und fahrzeugseitigen Zugsicherungssystemen hat das Unternehmen in den vergangenen Jahren ein eigenes Kollisionswarnsystem entwickelt, das in das Fahrerassistenzsystem integriert ist und frühzeitig vor potenziellen Gefahren warnt. Als Basis für eine automatisierte Zugsteuerung kann das System Fahrzeuge präventiv abbremesen, was insbesondere im städtischen Verkehr die Sicherheit für Personen erheblich verbessert. In den kommenden Jahren ist vorgesehen, sämtliche Stadler-Trams mit dieser Technologie auszustatten. Neben Sicherheit legt Stadler grossen Wert auf Komfort: Ergonomische Sitze, Klimaanlage, angenehme Beleuchtungskonzepte sowie stufenlose Ein- und Ausstiege erleichtern allen Reisenden den Zugang zwischen Bahnsteig und Fahrzeug, während Rampen statt Stufen im Fahrzeug den Übergang zwischen den einzelnen Wagen erleichtern. Durch komfortable Fahrzeuge und das angenehme Fahrerlebnis wird die Attraktivität des Schienenverkehrs weiter gesteigert. Diverse Designpreise, die Stadler für seine Fahrzeuge erhalten hat, bestätigen dies: Im Berichtsjahr wurde der RS ZERO mit dem Designpreis Baden-Württemberg mit Focus Gold und dem Brandenburger Designpreis prämiert, während der Arlanda Express den «New Cabin of the Year»-Award erhielt.

*Prozessinnovation und internationale Partnerschaften*

Zur Optimierung eigener Prozesse und Produkte analysiert Stadler sicherheitsrelevante Vorfälle weltweit und pflegt den Dialog mit nationalen Zulassungsstellen und Regulierungsbehörden wie dem Bundesamt für Verkehr (BAV), dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und der European Railway Agency (ERA). Darüber hinaus engagieren sich Stadler-Mitarbeitende in

Fachgremien zur Weiterentwicklung von Normen und Regularien – ein aktiver Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Schienenverkehr und im Rahmen der Brancheninitiative «Railsponsible» für den nachhaltigen Schienenverkehr der Zukunft. Durch kontinuierliche Produkt- und Prozessverbesserungen arbeitet Stadler daran, den Schienenverkehr noch sicherer zu machen.

**Leistungsindikatoren**

Im Jahr 2025 gab es keine schweren Unfälle aufgrund technischen Versagens mit Stadler-Fahrzeugen im regulären Betrieb.

Referenz	Unfälle	Einheit	2023	2024	2025	Δ%
Spezifisch	Schwere Unfälle	Anzahl	0	0	0	0.0%



Ab 2025 verkehren acht neue Schmalspur-Triebzüge von Stadler im regulären Betrieb auf der weltberühmten, malerischen Strecke der Centovalli-Bahn. Die elektrisch betriebenen Züge verbinden die Schweiz mit Norditalien und leisten dabei einen wichtigen Beitrag zu einem nachhaltigen und umweltfreundlichen Verkehr.

# ANHANG

## ESRS- und GRI-Index

Der Index bezieht sich auf die ESRS-Version, die am 22. Dezember 2023 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wurde.

ESRS-Angabepflicht	GRI-Angabe	Verweis	Kapitel / Absatz	Hinweise / Auslassung
<b>ESRS 2 – Allgemeine Angaben</b>				
BP-1 – Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärungen	2 – 2 Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden 2 – 3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle 2 – 5 Externe Prüfung	S. 47 S. 217 - 218	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung Liste der Beteiligungen	
BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	2 – 4 Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	S. 47 S. 49	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen Offengelegte Informationen in diesem Bericht	
GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	2 – 9 Führungsstruktur und Zusammensetzung 2 – 10 Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans 2 – 11 Vorsitzende des höchsten Kontrollorgans 2 – 12 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen 2 – 13 Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen 2 – 15 Interessenskonflikte 2 – 16 Übermittlung kritischer Anliegen 2 – 17 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans 2 – 18 Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	S. 52 - 53 S. 53 S. 53 S. 149 - 150 S. 152 - 160 S. 161 - 166	Verwaltungsrat Prüfungsausschuss Geschäftsleitung Corporate Governance Stadler-Verwaltungsrat Stadler-Konzernleitung	
GOV-2 – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen		S. 52 - 53 S. 53 S. 61 S. 158 - 160	Verwaltungsrat Geschäftsleitung Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick Stadler-Verwaltungsrat	
GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	2 – 19 Vergütungspolitik	S. 53	Vergütung	
GOV-4 – Erklärung zur Sorgfaltspflicht	2 – 23 Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen 2 – 24 Einbeziehung der Verpflichtungserklärungen zu Grundsätzen und Handlungsweisen	S. 54	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	
GOV-5 – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	2 – 14 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	S. 54	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	
SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	2 – 1 Organisationsprofil 2 – 6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen 2 – 28 Mitgliedschaften in Verbänden und Interessensgruppen	S. 49 - 51 S. 55 - 58	Unternehmensportrait Integrierte Nachhaltigkeitsstrategie	
SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger	2 – 29 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	S. 59	Interessen und Standpunkte der Anspruchsgruppen	
SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	3 – 3 Management von wesentlichen Themen	S. 55 - 58 S. 61	Integrierte Nachhaltigkeitsstrategie Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Überblick	Anwendung der Übergangbestimmung gem. ESRS 1, Anlage C: Offenlegung ausschliesslich qualitativer Angaben
IRO-1 – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	3 – 1 Verfahren zur Bestimmung der wesentlichen Themen 3 – 2 Liste der wesentlichen Themen	S. 60	Wesentlichkeitsanalyse	

IRO-2 – In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten		S. 48	Offengelegte Informationen in diesem Bericht	
<b>ESRS E1 – Klimawandel</b>				
ESRS 2 GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme		S. 53	Vergütung	
E1-1 – Übergangsplan für den Klimaschutz	305 – 5 Senkung der Treibhausgasemissionen 302 – 4 Verringerung des Energieverbrauchs	S. 62 - 65	Übergangsplan für den Klimaschutz	
ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell		S. 55 - 58 S. 62 S. 74 - 77 S. 77 - 80	Integrierte Nachhaltigkeitsstrategie IRO-Tabelle Risikomanagement Strategie	
ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen		S. 60 S. 74 - 77	Wesentlichkeitsanalyse Risikomanagement	
E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel		S. 66	Richtlinien	«Anpassung an den Klimawandel» nicht wesentlich; Offenlegung erfolgt ausschliesslich in Bezug auf Art. 964a ff. OR
E1-3 – Massnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten		S. 66 - 69	Massnahmen	«Anpassung an den Klimawandel» nicht wesentlich; Offenlegung erfolgt ausschliesslich in Bezug auf Art. 964a ff. OR
E1-4 – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel		S. 65	Ziele	«Anpassung an den Klimawandel» nicht wesentlich; Offenlegung erfolgt ausschliesslich in Bezug auf Art. 964a ff. OR
E1-5 – Energieverbrauch und Energiemix	302 – 1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation 302 – 3 Energieintensität 302 – 4 Verringerung des Energieverbrauchs	S. 73	Leistungsindikatoren	
E1-6 – THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	305 – 1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1) 305 – 2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2) 305 – 3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3) 305 – 4 Intensität der Treibhausgasemissionen 305 – 5 Senkung der Treibhausgasemissionen	S. 69 - 72	Leistungsindikatoren	
E1-7 – Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO2-Zertifikate		S. 66	Richtlinien	
E1-8 – Interne CO2-Bepreisung		S. 66	Richtlinien	
E1-9 – Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen		-	-	Anwendung der Übergangbestimmung gem. ESRS 1, Anlage C: Auslassung der Angaben
<b>ESRS E2 – Umweltverschmutzung</b>				
ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung		S. 60 S. 88	Wesentlichkeitsanalyse IRO-Tabelle	
E2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung		S. 88 - 89 S. 89	Ziele Richtlinien	«Wasserverschmutzung» und «Bodenverschmutzung» nicht wesentlich; daher Offenlegung nur in Bezug auf «Luftverschmutzung»
E2-2 – Massnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung		S. 89 - 90	Massnahmen	
E2-3 – Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung		S. 88 - 89	Ziele	

E2-4 – Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	305 – 7 Stickstoffoxide (NOx), Schwefeloxide (SOx) und andere signifikante Luftemissionen	S. 90	Leistungsindikatoren	
E2-5 – Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe		-	-	«Besorgniserregende Stoffe» nicht wesentlich; daher Auslassung
E2-6 – Erwartete finanzielle Effekte durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung		-	-	Anwendung der Übergangbestimmung gem. ERS 1, Anlage C: Auslassung der Angaben

**ESRS E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**

ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft		S. 60 S. 91 - 92	Wesentlichkeitsanalyse Verfahren zur Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	
E5-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft		S. 93 - 94	Richtlinien	
E5-2 – Massnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft		S. 94 - 95	Massnahmen	
E5-3 – Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft		S. 92 - 93	Ziele	
E5-4 – Ressourcenzuflüsse	301 – 1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen 301 – 2 Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	S. 95 - 96	Leistungsindikatoren	
E5-5 – Ressourcenabflüsse	306 – 1 Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen 306 – 2 Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen 306 – 3 Angefallener Abfall 306 – 4 Von Entsorgung umgeleiteter Abfall 306 – 5 Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	S. 96 - 97	Leistungsindikatoren	
E5-6 – Erwartete finanzielle Effekte durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft		-	-	Anwendung der Übergangbestimmung gem. ERS 1, Anlage C: Auslassung der Angaben

**ESRS S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens**

ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger		S. 59 S. 101	Interessen und Standpunkte der Anspruchsgruppen Verfahren zur Einbeziehung von Arbeitskräften	
ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell		S. 55 - 58 S. 100	Integrierte Nachhaltigkeitsstrategie IRO-Tabelle	
S1-1 – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	403 – 1 Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 403 – 2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen 403 – 3 Arbeitsmedizinische Dienste 403 – 7 Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungenverbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 408 – 1 Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit 409 – 1 Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit	S. 100 - 101 S. 103 - 104 S. 107 S. 110 S. 114	Richtlinien, Ziele und Massnahmen Richtlinien Richtlinien Richtlinien Richtlinien	
S1-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	403 – 4 Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	S. 101	Verfahren zur Einbeziehung von Arbeitskräften	

S1-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äussern können	2 – 25 Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen 2 – 26 Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	S. 102 S. 119 - 120	Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen Hinweisgeberschutz	
S1-4 – Ergreifung von Massnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Massnahmen	403 – 2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen 403 – 4 Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 403 – 5 Mitarbeiterschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 403 – 6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter 403 – 7 Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungenverbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	S. 100 - 101 S. 104 - 105 S. 107 - 109 S. 111 S. 114 - 115	Richtlinien, Ziele und Massnahmen Massnahmen Massnahmen Massnahmen Massnahmen	
S1-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen		S. 100 - 101 S. 103 S. 107 S. 110 S. 114	Richtlinien, Ziele und Massnahmen Ziele Ziele Ziele Ziele	
S1-6 – Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	2 – 7 Angestellte 401 – 1 Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	S. 105 - 106 S. 112 - 113	Leistungsindikatoren Leistungsindikatoren	
S1-7 – Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens	2 – 8 Mitarbeitende, die keine Angestellten sind	S. 105 - 106	Leistungsindikatoren	
S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	2 – 30 Tarifverträge	S. 105 - 106	Leistungsindikatoren	
S1-9 – Diversitätskennzahlen	405 – 1 Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	S. 112 - 113	Leistungsindikatoren	
S1-10 – Angemessene Entlohnung		S. 104	Richtlinien	
S1-11 – Soziale Absicherung		-	-	Anwendung der Übergangbestimmung gem. ESRS 1, Anlage C: Auslassung der Angaben
S1-12 – Menschen mit Behinderungen		S. 113	Leistungsindikatoren	
S1-13 – Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	404 – 1 Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten 404 – 2 Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	S. 109	Leistungsindikatoren	
S1-14 – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	403 – 8 Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz abgedeckt sind 403 – 9 Arbeitsbedingte Verletzungen 403 – 10 Arbeitsbedingte Erkrankungen	S. 116	Leistungsindikatoren	
S1-15 – Kennzahlen für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben		S. 113	Leistungsindikatoren	
S1-16 – Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	2 – 21 Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	S. 113	Leistungsindikatoren	
S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	406 – 1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemassnahmen	S. 106	Leistungsindikatoren	
<b>ESRS G1 – Unternehmensführung</b>				
ESRS 2 GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane		S. 52 - 53 S. 53 S. 53 S. 149 - 150 S. 152 - 160 S. 161 - 166	Verwaltungsrat Prüfungsausschuss Geschäftsleitung Corporate Governance Stadler-Verwaltungsrat Stadler-Konzernleitung	
ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen		S. 60	Wesentlichkeitsanalyse	

G1-1 – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	2 – 27 Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	S. 117 - 119 S. 119 S. 119 - 120 S. 120	Richtlinien und Massnahmen Korruption und Bestechung Hinweisgeberschutz Datenschutz
G1-2 – Management der Beziehungen zu Lieferanten	308 – 1 Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden 308 – 2 Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Massnahmen 408 – 1 Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit 409 – 1 Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit 414 – 1 Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden 414 – 2 Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Massnahmen	S. 122 - 125 S. 125 S. 125 - 126 S. 127	Richtlinien Zahlungspraktiken Massnahmen Leistungsindikatoren
G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	205 – 2 Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	S. 117 - 119 S. 119 S. 120 - 121	Richtlinien und Massnahmen Korruption und Bestechung Leistungsindikatoren
G1-4 – Korruptions- oder Bestechungsfälle	205 – 1 Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden 205 – 3 Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Massnahmen 206 – 1 Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung 418 – 1 Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten und den Verlust von Kundendaten	S. 120 - 121	Leistungsindikatoren
G1-5 – Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten		-	-
G1-6 – Zahlungspraktiken	204 – 1 Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	S. 125 S. 127	Zahlungspraktiken Leistungsindikatoren
			«Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten» nicht wesentlich; daher Auslassung

Freiwillige Offenlegung	GRI-Angabe	Verweis	Kapitel / Absatz	Hinweise / Auslassung
<b>Spezifisch: Qualität, Produktsicherheit und Kundensicherheit</b>				
Konzepte im Zusammenhang mit Produkt- und Kundensicherheit	416 – 1 Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	S. 130 - 131	Richtlinien	Unternehmensspezifischer Aspekt; freiwillige Offenlegung
Massnahmen im Zusammenhang mit Produkt- und Kundensicherheit		S. 131 - 132	Massnahmen	Unternehmensspezifischer Aspekt; freiwillige Offenlegung
Ziele im Zusammenhang mit Produkt- und Kundensicherheit		S. 130	Ziele	Unternehmensspezifischer Aspekt; freiwillige Offenlegung
Kennzahlen im Zusammenhang mit Produkt- und Kundensicherheit	416 – 2 Verstösse im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit	S. 132	Leistungsindikatoren	Unternehmensspezifischer Aspekt; freiwillige Offenlegung
<b>Zusätzliche Informationen für die Stakeholder</b>				
Management von Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser		S. 140	Wasser	«Wasser» nicht wesentlich; Offenlegung erfolgt freiwillig
Management von Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Biodiversität		S. 140	Biodiversität	«Biodiversität» nicht wesentlich; Offenlegung erfolgt freiwillig

## OR-Referenzindex

Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht umfasst die Berichterstattung zu den nichtfinanziellen Belangen gemäss Schweizer Obligationenrecht. Die untenstehende Tabelle zeigt die Zuordnung der wesentlichen Themen von Stadler zu den nichtfinanziellen Belangen. Diese Inhalte unterstehen der Genehmigung des Verwaltungsrats sowie der Genehmigung der Generalversammlung.

Das Geschäftsmodell von Stadler (gemäss Art. 964b, Abs. 2, Ziff. 1) ist im Kapitel Unternehmensportrait abgedeckt. Die Berichterstattung über Klimabelange (nach OR Art. 964a-c) befindet sich im Kapitel «Klimawandel» basierend auf den Empfehlungen der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD). Zuletzt wird über die Bereiche Konfliktmineralien und Due Diligence (gemäss OR Art. 946j-I) im Kapitel «Lieferkettenmanagement» berichtet.

Nichtfinanzielle Belange nach Art. 964b OR	Kapitel in diesem Bericht
Umweltbelange	Klimawandel
	Umweltverschmutzung
	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
Sozialbelange	Eigene Belegschaft
	Arbeiten bei Stadler
	Compliance, Ethik und Integrität
	Lieferkettenmanagement
Arbeitnehmendenbelange	Qualität, Sicherheit, Kunden
	Eigene Belegschaft
	Arbeiten bei Stadler
	Schulung und Kompetenzentwicklung
	Gleichbehandlung und Chancengleichheit
Achtung der Menschenrechte	Gesundheit und Sicherheit
	Eigene Belegschaft
	Arbeiten bei Stadler
Bekämpfung von Korruption	Lieferkettenmanagement
	Compliance, Ethik und Integrität

## Zusätzliche Informationen für die Stakeholder

### Wasser

Stadler überwacht den Wasserverbrauch an allen Produktionsstandorten im Rahmen des nach ISO 14001 zertifizierten Umweltmanagementsystems. Die regelmässig durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfungen umfassen unter anderem die Identifikation von Risiken im Zusammenhang mit Wasserverbrauch, Wasserqualität und lokaler Verfügbarkeit. Auf dieser Grundlage werden an den Standorten Pläne zum Wasserschutz umgesetzt und geeignete Kontrollmassnahmen angewandt. Stadler verfügt derzeit über keine als wesentlich identifizierten wasserbezogenen Auswirkungen, Risiken oder Chancen, über-

wacht jedoch lokale Entwicklungen und regulatorische Anforderungen kontinuierlich.

Der Wasserverbrauch ist im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr um gut einen Drittel angestiegen. Der Anteil der Wasserquellen ist praktisch konstant geblieben. Etwa zwei Drittel (67 Prozent) des bezogenen Wassers stammen von Grundwasserressourcen. Das andere Drittel stellt Oberflächenwasser (29 Prozent) und Meerwasser (4 Prozent) dar.

Die meisten Standorte sind nicht von Wasserknappheit betroffen.

Referenz	Wasserverbrauch	Einheit	2023	2024	2025	Δ%
Spezifisch	Wasserverbrauch	m <sup>3</sup>	-	200'809	274'287	36.6%
Spezifisch	Anteil Grundwasser	%	-	67	67	0.0%
Spezifisch	Anteil Oberflächenwasser	%	-	28	29	1.0%
Spezifisch	Anteil Meerwasser	%	-	5	4	(1.0%)

### Biodiversität

Biodiversität ist für Stadler ebenfalls kein wesentliches Thema im Sinne der Wesentlichkeitsanalyse, wird jedoch im Rahmen des nach ISO 14001 zertifizierten Umweltmanagementsystems systematisch berücksichtigt. In den regelmässig durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfungen werden potenzielle Auswirkungen auf lokale Ökosysteme, sensible Lebensräume und Arten identifiziert und durch geeignete Massnahmen minimiert. Bei Bauvorhaben, Erweiterungen oder bedeutenden betrieblichen Veränderungen stellt Stadler sicher, dass die einschlägigen Umweltauflagen eingehalten und Eingriffe in natürliche Lebensräume soweit möglich vermieden werden. Einige Standorte pflegen darüber hinaus Grünflächen oder erhalten bestehende Vegetationsstrukturen zur Förderung lokaler Biodiversität.

Das gesamte Werksgelände umfasst eine Fläche von 277.5 Hektaren und hat gegenüber dem Vorjahr um gut einen Viertel zugenommen. Die Grünfläche macht rund einen Achtel der Gesamtfläche aus. Leider fehlen uns die Daten zur Grünfläche und zur versiegelten Fläche für das Jahr 2024, womit die Veränderung zum Vorjahr nicht aufgezeigt werden kann. Die Dachbegrünung konnte im Jahr 2025 erhöht werden. Sie beträgt neu 15 655 m<sup>2</sup> (+8 Prozent gegenüber dem Vorjahr). Begrünte Dächer schaffen wertvolle ökologische Nischen, indem sie Ersatzlebensräume für spezialisierte Pflanzen und Insekten bieten. Ausserdem haben sie einen positiven Effekt auf die Wasserspeicherung und den Temperatenausgleich, was Trockenheit, Hitze und Kälte vorbeugen kann.

Referenz	Biodiversität	Einheit	2023	2024	2025	Δ%
Spezifisch	Flächennutzung	m <sup>2</sup>	-	2'188'193	2'775'281	26.8%
Spezifisch	Anteil versiegelte Fläche	%	-	-	87.6	-
Spezifisch	Anteil Grünfläche	%	-	-	12.4	-


## Assurance Statement



# Bericht des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über die betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlan- gung begrenzter Sicherheit betreffend ausge- wählter Nachhaltigkeitsinformationen der Stadler Rail AG

### An den Verwaltungsrat der Stadler Rail AG, Bussnang

Wir haben auftragsgemäss ausgewählte Nachhaltigkeitsinformationen der Stadler Rail AG (nachfolgend «Stadler») und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) in der Nachhaltigkeitsklärung für das Jahr 2025 (nachfolgend «Nachhaltigkeitsinformationen») einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Unsere unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit umfasst Leistungskennzahlen in den Bereichen «Energieverbrauch und Energiemix», «THG-Emissionen», «Gesundheit und Arbeitssicherheit», «Korruption und Bestechung» und «Lieferantenbewertung», für das Geschäftsjahr 2025, welche mit einem Häkchen  in der Nachhaltigkeitsklärung markiert sind.

### Unsere Schlussfolgerung zur betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit

Auf Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen, welche unter 'Zusammenfassung der von uns durchgeführten Arbeiten als Grundlage für unsere Schlussfolgerung' beschrieben sind, und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen in den Bereichen «Energieverbrauch und Energiemix», «THG-Emissionen», «Gesundheit und Arbeitssicherheit», «Korruption und Bestechung» und «Lieferantenbewertung», für das Geschäftsjahr 2025, nicht in Übereinstimmung mit den ausgewählten Kriterien aufgestellt wurden.

Der Gegenstand unseres Auftrags und diese Schlussfolgerung zu den ausgewählten Nachhaltigkeitsinformationen erstrecken sich nicht auf sonstige Informationen in Bezug auf frühere Berichtsperioden oder auf zukunftsgerichtete Informationen, die die Nachhaltigkeitsinformationen begleiten oder enthalten. Sie erstrecken sich ebenfalls nicht auf sonstige Informationen, die in den Nachhaltigkeitsinformationen, im Finanzbericht oder im Geschäftsbericht enthalten sind oder auf Informationen, die aus diesen Berichten verlinkt sind.



Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Nachweise ausreichend und geeignet sind, um eine Grundlage für unsere Schlussfolgerung zu bilden.

#### **Verständnis, wie Stadler die Nachhaltigkeitsinformationen aufbereitet hat**

Die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) sowie unternehmensspezifische Kriterien wurden als Berichtskriterien verwendet.

Für den Bereich «Lieferantenbewertung» wurden die selbstentwickelten Kriterien, wie sie in der Nachhaltigkeitserklärung auf Seite 125 ff. offengelegt sind, angewendet. Für unternehmensspezifische Angaben in den Bereichen «Gesundheit und Arbeitssicherheit» und «Korruption und Bestechung» wurden die selbstentwickelten Kriterien, wie sie in der Nachhaltigkeitserklärung auf Seite 116 und Seite 120 f. offengelegt sind, angewendet.

Daher gilt es, die Nachhaltigkeitsinformationen zusammen mit diesen Berichtskriterien zu lesen und zu verstehen.

#### **Inhärente Grenzen bei der Erstellung der Nachhaltigkeitsinformationen**

Aufgrund der inhärenten Beschränkungen jeder internen Kontrollstruktur ist es möglich, dass Fehler oder Unregelmässigkeiten in den Nachhaltigkeitsinformationen auftreten und nicht aufgedeckt werden können. Unser Auftrag ist nicht darauf ausgerichtet, alle Schwachstellen der internen Kontrollen bei der Aufstellung der Nachhaltigkeitsinformationen aufzudecken, da der Auftrag nicht kontinuierlich während des gesamten Zeitraums ausgeführt wurde und die durchgeführten Prüfungshandlungen auf einer Testbasis durchgeführt wurden.

Die Genauigkeit und Vollständigkeit ausgewählter Nachhaltigkeitsinformationen, einschliesslich der Quantifizierung von Treibhausgasemissionen, sind aufgrund ihrer Beschaffenheit und der Methoden zur Bestimmung, Berechnung und Schätzung dieser Daten mit inhärenten Grenzen verbunden. Ausserdem ist die Quantifizierung der Nachhaltigkeitsinformationen mit inhärenter Unsicherheit verbunden, da die wissenschaftlichen Kenntnisse zur Bestimmung der Faktoren für die Emissionsfaktoren und der Werte, die beispielsweise für die Kombination der Emissionen verschiedener Gase erforderlich sind, unvollständig sind.

#### **Verantwortlichkeiten von Stadler**

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für:

- die Auswahl oder Festlegung geeigneter Berichtskriterien für die Erstellung der Nachhaltigkeitsinformationen unter Berücksichtigung der geltenden Gesetze und Vorschriften für die Berichterstattung über die Nachhaltigkeitsinformationen;
- die Erstellung der Nachhaltigkeitsinformationen in Übereinstimmung mit den intern definierten Berichtskriterien und
- die Konzeption, die Umsetzung und Aufrechterhaltung interner Kontrollen für Informationen, die für die Erstellung der Nachhaltigkeitsinformationen relevant sind, sodass diese frei von wesentlichen Falschaussagen sind, unabhängig davon, ob diese auf Betrug oder Fehler zurückzuführen sind.



#### **Unsere Verantwortlichkeiten**

Wir sind verantwortlich für:

- die Planung und Durchführung einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit darüber, ob die Nachhaltigkeitsinformationen frei von wesentlichen Fehlaussagen sind, sei es aufgrund von Betrug oder Fehlern;
- die Abgabe einer Schlussfolgerung mit begrenzter Sicherheit auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfungshandlungen und erlangten Nachweise und
- die Berichterstattung über unsere Schlussfolgerung an den Verwaltungsrat von Stadler.

Da wir beauftragt sind, eine unabhängige Schlussfolgerung über die vom Verwaltungsrat erstellten Nachhaltigkeitsinformationen abzugeben, ist es uns nicht gestattet, an der Erstellung der Nachhaltigkeitsinformationen mitzuwirken, da dies unsere Unabhängigkeit beeinträchtigen könnte.

#### **Verwendete Standards**

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung in Übereinstimmung mit dem International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) *Betriebswirtschaftliche Prüfungen, die weder Prüfungen noch Reviews von vergangenheitsorientierten Finanzinformationen*, herausgegeben vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB), durchgeführt.

#### **Unabhängigkeit und Qualitätssicherung**

Wir haben die Unabhängigkeits- und sonstigen beruflichen Verhaltensanforderungen des *International Code of Ethics for Professional Accountants (including Independence Standards)* des International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA Kodex) eingehalten. Der IESBA Kodex legt fundamentale Grundsätze für das berufliche Verhalten bezüglich Integrität, Objektivität, beruflicher Kompetenz und erforderlicher Sorgfalt, Verschwiegenheit und berufswürdigen Verhaltens fest.

Unser Unternehmen wendet ISQM 1 an, der verlangt, dass wir ein Qualitätsmanagementsystem entwerfen, einführen und betreiben, das Regelungen oder Massnahmen zur Einhaltung der beruflichen Verhaltensanforderungen, beruflichen Standards und anwendbaren rechtlichen und regulatorischen Anforderungen umfasst.

Unsere Arbeit wurde von einem unabhängigen und multidisziplinären Team durchgeführt, das sich aus Wirtschaftsprüfern und Nachhaltigkeitsexperten zusammensetzt. Die Verantwortung für unsere Schlussfolgerung liegt allein bei uns.

#### **Zusammenfassung der von uns durchgeführten Arbeiten als Grundlage für unsere Schlussfolgerung**

Wir sind verpflichtet, unsere Arbeit so zu planen und durchzuführen, dass sie sich mit den Bereichen befasst, in denen wir festgestellt haben, dass eine wesentliche Fehldarstellung der Nachhaltigkeitsinformationen wahrscheinlich ist. Die von uns durchgeführten Prüfungshandlungen erfolgten auf der Grundlage unseres pflichtgemässen Ermessens. Die Durchführung unserer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit in Bezug auf die Nachhaltigkeitsinformationen umfasste unter anderem:



- Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen, Prozessen und internen Kontrollen zur Ermittlung, Verarbeitung und Überwachung von Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung, einschliesslich der Konsolidierung der Daten;
- Befragungen von Mitarbeitenden, die für die Ermittlung und Konsolidierung sowie die Durchführung der internen Kontrollhandlungen bezüglich der ausgewählten Angaben verantwortlich sind;
- Einsichtnahme in ausgewählte interne und externe Dokumente, um zu bestimmen, ob quantitative Informationen durch ausreichende Nachweise hinterlegt sowie zutreffend und ausgewogen dargestellt sind;
- Einschätzung der Datenerhebungs-, Validierungs- und Berichterstattungsprozesse sowie der Verlässlichkeit der gemeldeten Daten durch eine Stichprobenerhebung und Überprüfung ausgewählter Kalkulationen;
- analytische Beurteilung der Daten und Trends der quantitativen Angaben für die im Prüfungsumfang enthaltenen Nachhaltigkeitsinformationen und
- Einschätzung der Konsistenz der für Stadler anwendbaren Angaben mit anderen Angaben und Kennzahlen sowie der Gesamtdarstellung der Angaben durch kritisches Lesen der Nachhaltigkeitserklärung 2025.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird.

KPMG AG

Toni Wattenhofer  
Zugelassener Revisionsexperte

Silvan Jurt  
Zugelassener Revisionsexperte

Zürich, 17. März 2026

KPMG AG, Badenerstrasse 172, CH-8036 Zürich

© 2026 KPMG AG, eine Schweizer Aktiengesellschaft, ist eine Gruppengesellschaft der KPMG Holding LLP, die Mitglied der globalen KPMG-Organisation unabhängiger Firmen ist, die mit KPMG International Limited, einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung englischen Rechts, verbunden sind. Alle Rechte vorbehalten.





# CORPORATE GOVERNANCE

## Führung und Kontrolle auch auf oberster Unternehmensebene der Stadler Rail AG entsprechen international anerkannten Standards.

Die Grundsätze und Regeln der Corporate Governance sind bei Stadler in zahlreichen Dokumenten festgelegt, insbesondere in den Statuten, im Organisationsreglement und in den Reglementen der Verwaltungsratsausschüsse. In Inhalt und Aufbau folgt Stadler in diesem Bericht der Richtlinie betreffend Informationen zur Corporate Governance (RLCG) der SIX Exchange Regulation AG und dem dazugehörigen Leitfadens. Soweit nicht anders vermerkt, beziehen sich die Angaben auf den 31. Dezember 2025. Unter <https://www.stadlerrail.com/de/investor-relations> werden Informationen laufend aktualisiert. Die Statuten der Stadler Rail AG, auf die in diesem Bericht immer wieder verwiesen wird, sind unter <https://www.stadlerrail.com/de/downloads> verfügbar. Bei einigen Angaben finden sich Verweise auf den Finanzteil dieses Geschäftsberichts. Der Vergütungsbericht (Remuneration Report) ist ab Seite 171 aufgeführt.

### 1. Konzernstruktur und Aktionariat

#### Konzernstruktur

Die Stadler Rail AG ist eine Gesellschaft schweizerischen Rechts mit Sitz in Bussnang. Die Aktien der Gesellschaft sind an der SIX Swiss Exchange kotiert (Valorennummer 217818, ISIN CH0002178181, Valorensymbol SRAIL). Die Börsenkapitalisierung per 31. Dezember 2025 betrug 2020 Millionen Franken.

Die Konzernleitung bestand per 31. Dezember 2025 neben dem Group CEO aus zehn weiteren Mitgliedern, die direkt an den Group CEO rapportieren. Zu den gruppenübergreifenden Funktionen zählen die Leitung der Finanzen, des Vertriebs, des Generalsekretariats, IT, Legal/Compliance und Kommunikation. Die Verantwortung über die wirtschaftliche Leistung und die operative Führung der Bereiche «Service», «Signalling» und «Components» sowie der geografischen Regionen Schweiz, Deutschland, Spanien, Zentraleuropa und Nordamerika tragen zurzeit acht Executive Vice Presidents (EVP). Tochtergesellschaften werden aufgrund gesetzlicher, geschäftlicher und finanzieller Überlegungen gegründet.

Zum Stadler-Konzern gehörten per 31. Dezember 2025 weltweit 48 Gesellschaften (vollkonsolidiert: 45 Gesellschaften; Equity-konsolidiert: 3 Gesellschaften). Eine Übersicht über die Konzerngesellschaften inklusive Firma, Sitz und Aktienkapital sowie die vom Stadler-Konzern gehaltenen Beteiligungsquoten sind auf den Seiten 216 bis 218 aufgeführt. Die Führungsorganisation des Stadler-Konzerns ist unabhängig von der juristischen Struktur des Konzerns und der einzelnen Gesellschaften.

#### Bedeutende Aktionäre

Per 31. Dezember 2025 war Stadler bekannt, dass folgende Aktionäre mit 3 oder mehr Prozent aller Stimmrechte am Unternehmen beteiligt waren:

PCS Holding AG, Frauenfeld, Schweiz, und Peter Spuhler, Warth-Weiningen: 42.3 Prozent (30.7 Prozent indirekt via PCS Holding, 11.6 Prozent direkt); UBS Fund Management (Switzerland) AG: 3.2 Prozent.

Alle Meldungen von Aktionären, die mit 3 Prozent oder mehr aller Stimmrechte am Unternehmen beteiligt sind, wurden gemäss Artikel 120 des Finanzmarktinfrastrukturgesetzes (FinfraG) der Offenlegungsstelle der SIX Swiss Exchange gemeldet und über deren elektronische Veröffentlichungsplattform publiziert. Sie können über die Suchfunktion unter <https://www.serag.com/de/resources/notifications-market-participants/significant-shareholders.html#/> eingesehen werden.

Per 31. Dezember 2025 hielt die Stadler Rail AG 3973 eigene Aktien.

#### Kreuzbeteiligungen

Stadler sind keine Kreuzbeteiligungen bekannt, bei denen die kapital- oder stimmenmässigen Beteiligungen auf beiden Seiten einen Grenzwert von 5 Prozent überschreiten.

## 2. Kapitalstruktur

#### Aktienkapital

Per 31. Dezember 2025 betrug das Aktienkapital der Stadler Rail AG 20 000 000 Franken und war eingeteilt in 100 000 000 voll einbezahlte Namenaktien mit einem Nennwert von je 0.20 Franken. Die Aktien sind an der SIX Swiss Exchange kotiert (Valorennummer 217818, ISIN CH0002178181, Valorensymbol SRAIL).

#### Kapitalband

Die Stadler Rail AG verfügt gemäss Artikel 5 der Statuten über ein Kapitalband zwischen 19 Millionen Franken (untere Grenze) und 22 Millionen Franken (obere Grenze). Der Verwaltungsrat ist im Rahmen des Kapitalbands ermächtigt, bis zum 11. Mai 2026 oder bis zu einem früheren Dahinfallen des Kapitalbands das Aktienkapital einmal oder mehrmals und in beliebigen Beträgen zu erhöhen oder herabzusetzen oder Aktien direkt oder indirekt zu erwerben oder zu veräussern. Die Kapitalerhöhung oder -herabsetzung kann durch die Ausgabe von bis zu 10 000 000 voll zu liberierenden Namenaktien mit einem Nennwert von je 0.20 Franken bzw. die Vernichtung von bis zu 5 000 000 Namenaktien mit einem Nennwert von je 0.20 Franken oder durch eine Erhöhung bzw. Herabsetzung der Nennwerte der bestehenden Namenaktien im Rahmen des Kapitalbands erfolgen.

Zeichnung und Erwerb der neuen Namenaktien sowie jede nachfolgende Übertragung der Aktien unterliegen den Übertragungsbeschränkungen gemäss Artikel 6 der Statuten. Der Verwaltungsrat legt die Anzahl Aktien, den Ausgabebetrag, die Art der Einlagen, den Zeitpunkt der Ausgabe, die Bedingungen

der Bezugsrechtsausübung und den Beginn der Dividendenberechtigung fest. Dabei kann der Verwaltungsrat neue Namenaktien mittels Festübernahme durch eine Bank, ein Bankenkonsortium oder einen anderen Dritten mit anschliessendem Angebot an die bisherigen Aktionäre oder an Dritte ausgeben. Der Verwaltungsrat ist ermächtigt, den Handel mit Bezugsrechten zu ermöglichen, zu beschränken oder auszuschliessen. Nicht ausgeübte Bezugsrechte kann der Verwaltungsrat verfallen lassen oder diese bzw. die Aktien, für die Bezugsrechte eingeräumt, aber nicht ausgeübt werden, zu Marktkonditionen platzieren oder anderweitig im Interesse der Gesellschaft verwenden.

Im Falle einer Kapitalerhöhung nach Artikel 5 der Statuten ist der Verwaltungsrat ermächtigt, die Bezugsrechte der Aktionäre zu entziehen oder zu beschränken und einzelnen Aktionären oder Dritten zuzuweisen:

- a. sofern die Aktien für die Übernahme von Unternehmen, Unternehmensteilen oder Beteiligungen, den Erwerb von Produkten, Immaterialgüterrechten oder Lizenzen oder für die Finanzierung oder Refinanzierung solcher Transaktionen oder die Finanzierung von neuen Investitionsvorhaben der Gesellschaft verwendet werden;
- b. sofern die Aktien zum Zwecke der Erweiterung des Aktionärskreises in bestimmten Finanz- oder Investorenmärkten, im Zusammenhang mit der Kotierung von neuen Aktien an inländischen oder ausländischen Börsen oder zur Beteiligung von strategischen Partnern verwendet werden;
- c. im Falle nationaler oder internationaler (auch privater) Platzierung von Aktien mindestens zu Marktkonditionen zum Zwecke einer raschen und flexiblen Beschaffung von

Eigenkapital, die ohne Beschränkung oder Ausschluss des Bezugsrechts nur schwer oder zu wesentlich schlechteren Bedingungen möglich wäre;

- d. bei anderen wichtigen Gründen nach Artikel 652b Absatz 2 OR.

**Bedingtes Kapital für Mitarbeiterbeteiligungen**

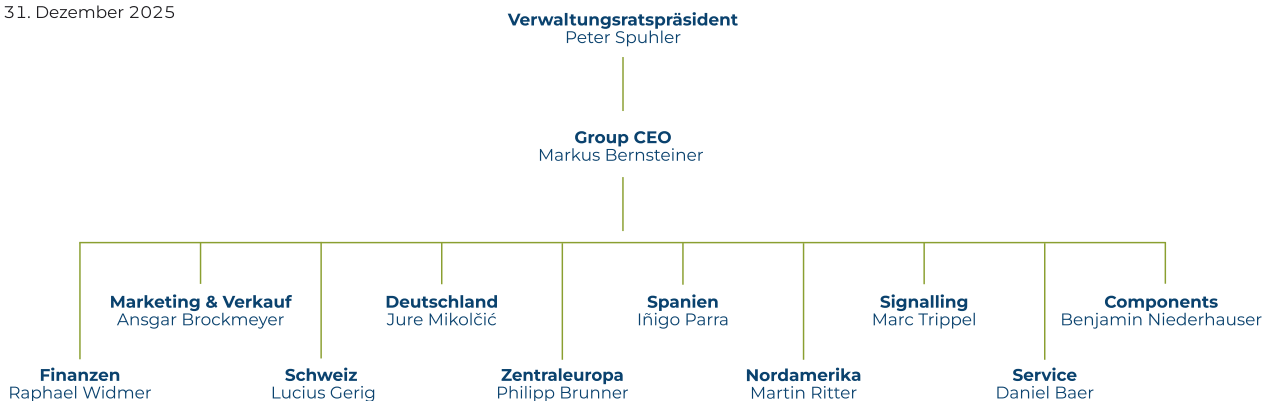
Die Stadler Rail AG verfügt gemäss Artikel 4 der Statuten über bedingtes Aktienkapital für Mitarbeiterbeteiligungen im Nennbetrag von 400 000 Franken, was 2 Prozent des bestehenden Aktienkapitals ausmacht.

Durch Ausübung von Rechten oder Anwartschaften auf Erwerb von Aktien (Erwerbsrechte) durch schriftliche Erklärung oder mittels elektronischer Mittel, die den Mitarbeitenden oder Mitgliedern des Verwaltungsrats der Gesellschaft oder von Konzerngesellschaften oder anderen Rechtseinheiten, an denen die Gesellschaft direkt oder indirekt zu mindestens 50 Prozent beteiligt ist, im Rahmen der vom Verwaltungsrat reglementarisch festzulegenden Bedingungen gewährt werden, kann das Aktienkapital der Gesellschaft durch Ausgabe von höchstens 2 000 000 vollständig zu liberierenden Namenaktien mit einem Nennwert von je 0.20 Franken um maximal 400 000 Franken erhöht werden.

Das Bezugsrecht und das Vorwegzeichnungsrecht der Aktionäre sind ausgeschlossen.

Der Erwerb der Namenaktien gestützt auf Artikel 4 der Statuten und jede weitere Übertragung der Namenaktien unterliegen den Übertragungsbeschränkungen gemäss Artikel 6 der Statuten.

**Organisation der Stadler Rail AG**  
Stand: 31. Dezember 2025



### Kapitalveränderungen

Das Aktienkapital der Stadler Rail AG hat sich seit dem Börsengang vom 12. April 2019 nicht verändert.

### Partizipations- und Genussscheine

Die Stadler Rail AG hat weder Partizipations- noch Genussscheine ausgegeben.

### Aktien

Die Stadler Rail AG hat 100 000 000 vollständig liberierte Namenaktien zu je 0.20 Franken Nennwert ausgegeben. Gemäss Artikel 15 der Statuten berechtigt jede Aktie an der Generalversammlung der Stadler Rail AG zu einer Stimme. Stimmberechtigt an der Generalversammlung ist nur, wer bis zu einem vom Verwaltungsrat bezeichneten, massgeblichen Tag (Stichtag) gemäss Artikel 6 der Statuten ordnungsgemäss im Aktienregister mit Stimmrecht eingetragen wurde. In Ermangelung einer solchen Bezeichnung liegt der Stichtag zehn Tage vor der Generalversammlung. Der Verwaltungsrat ist ermächtigt, die in Artikel 15 der Statuten festgelegten Bestimmungen in der Einladung zur Generalversammlung oder in allgemeinen Reglementen oder Richtlinien zu präzisieren oder zu ergänzen.

Die Gesellschaft führt ein Aktienbuch, in das die Eigentümer und Nutzniesser mit Vor- und Nachnamen (bei juristischen Personen die Firma), Adresse und Staatsangehörigkeit (bei juristischen Personen der Sitz) eingetragen werden. Wechselt eine im Aktienbuch eingetragene Person ihre Adresse, so hat sie dies der Gesellschaft mitzuteilen.

Der Verwaltungsrat kann nach Anhörung des eingetragenen Aktionärs oder Nominees dessen Eintragung im Aktienbuch mit Rückwirkung auf das Datum der Eintragung streichen, wenn diese durch falsche Angaben zustande gekommen ist. Der Betroffene muss über die Streichung sofort informiert werden.

Die Gesellschaft gibt gemäss Artikel 7 der Statuten ihre Namenaktien in Form von Einzelurkunden, Globalurkunden oder Wertrechten aus. Der Gesellschaft steht es im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben frei, ihre in einer dieser Formen ausgegebenen Aktien jederzeit und ohne Zustimmung der Aktionäre in eine andere Form umzuwandeln. Die Gesellschaft trägt dafür die Kosten. Ein Aktionär hat keinen Anspruch auf Umwandlung von in bestimmter Form ausgegebenen Aktien in eine andere Form. Jeder Aktionär kann jedoch von der Gesellschaft jederzeit die Ausstellung einer Bescheinigung über die von ihm gemäss Aktienbuch gehaltenen Namenaktien verlangen. Eine Verfügung über Aktien in der Form von Wertrechten, die nicht im Hauptregister einer Verwahrungsstelle eingetragen sind, erfolgt durch schriftliche Abtretungserklärung und setzt zu ihrer Gültigkeit voraus, dass sie der Gesellschaft angezeigt wird. Im Unterschied dazu erfolgt eine Verfügung über Aktien, die in der Form von Bucheffekten auf der Grundlage von im Hauptregister einer Verwahrungsstelle eingetragenen Wertrechten bestehen, ausschliesslich durch Buchungen in Effektenkonten gemäss anwendbarem Recht, ohne Notwendigkeit einer Anzeige an die Gesellschaft; eine Verfügung über solche Aktien durch

Abtretung ohne entsprechende Buchung in einem Effektenkonto ist ausgeschlossen.

Die Gesellschaft anerkennt gemäss Artikel 8 der Statuten nur einen Vertreter pro Aktie. Das Stimmrecht und die damit zusammenhängenden Rechte können der Gesellschaft gegenüber von einem Aktionär, einem Nutzniesser oder einem Nominee jeweils nur in dem Umfang ausgeübt werden, wie dieser mit Stimmrecht im Aktienbuch eingetragen ist.

### Beschränkung der Übertragbarkeit und Nominee-Eintragungen

Gemäss Artikel 6 der Statuten werden Erwerber von Namenaktien auf Gesuch hin ohne Begrenzung als Aktionäre mit Stimmrecht im Aktienbuch eingetragen, falls sie ausdrücklich erklären, dass sie die Aktien im eigenen Namen und auf eigene Rechnung erworben haben, keine Vereinbarung über die Rücknahme oder die Rückgabe entsprechender Aktien besteht und sie das mit den Aktien verbundene wirtschaftliche Risiko tragen.

Personen, die im Eintragungsgesuch oder auf Aufforderung der Gesellschaft nicht ausdrücklich die Erklärungen gemäss Artikel 6 Absatz 2 der Statuten abgeben, werden ohne Weiteres bis maximal 5 Prozent des jeweils ausgegebenen Aktienkapitals als Aktionär mit Stimmrecht im Aktienbuch eingetragen. Über diese Limite hinaus werden Nominees mit ihren Namenaktien nur dann mit Stimmrecht eingetragen, wenn der betreffende Nominee beim Gesuch zur Eintragung oder danach auf Aufforderung der Gesellschaft die Namen, die Adressen und die Aktienbestände derjenigen wirtschaftlich Berechtigten bekannt gibt, für deren Rechnung er 1 Prozent oder mehr des jeweils ausstehenden Aktienkapitals hält, und wenn die Meldepflichten gemäss dem Bundesgesetz über die Finanzmarktinfrastrukturen und das Marktverhalten im Effekten- und Derivatehandel (Finanzmarktinfrastrukturgesetz, FinfraG) erfüllt werden. Der Verwaltungsrat kann mit einem solchen Nominee einen Vertrag abschliessen, der insbesondere die Bekanntgabe der wirtschaftlich Berechtigten näher regelt und Bestimmungen über die Vertretung von Aktionären und die Stimmrechte enthält. Der Verwaltungsrat kann die Eintragung von Stimmrechten verweigern, bis der Nominee einen solchen Vertrag unterzeichnet hat. Im Sinne der Statuten (i) ist ein «Nominee» ein Finanzintermediär, der im Eintragungsgesuch nicht ausdrücklich erklärt, dass er die Aktien für eigene Rechnung hält – insbesondere eine Verwahrungsstelle, ein Nominee einer solchen Verwahrungsstelle, eine Hinterlegungsstelle oder ein Nominee einer solchen Hinterlegungsstelle; und (ii) umfasst ein «wirtschaftlich Berechtigter» insbesondere einen wirtschaftlich Berechtigten an Depository Interests oder Depository Receipts für Aktien der Gesellschaft.

Die Eintragungsbeschränkungen gemäss Artikel 6 der Statuten kommen auch bei der Ausübung von Bezugs-, Vorkaufs-, Options- oder Wandelrechten zur Anwendung.

Juristische Personen und Personengesellschaften oder andere Personenzusammenschlüsse oder Gesamthandsverhältnisse, die untereinander kapital- oder stimmenmässig, durch einheitliche Leitung oder auf andere Weise verbunden sind, sowie natürliche oder juristische Personen oder Personengesellschaften, die im Hinblick auf eine Umgehung der Bestimmungen über die Nominees (insbesondere als Syndikat) koordiniert vorgehen, gelten gemäss Artikel 6 der Statuten als ein Aktionär oder ein Nominee.

Die Gesellschaft kann in besonderen Fällen Ausnahmen von den genannten Beschränkungen bewilligen.

Solange ein Erwerber nicht Aktionär mit Stimmrecht im Sinne des Artikels 6 der Statuten geworden ist, kann er weder die entsprechenden Stimmrechte noch die mit diesen in Zusammenhang stehenden Rechte wahrnehmen.

Für die Erleichterung oder Aufhebung der Beschränkungen der Übertragbarkeit der Namenaktien ist gemäss Artikel 18 der Statuten ein Beschluss der Generalversammlung nötig, der mindestens zwei Drittel der vertretenen Stimmen und die absolute Mehrheit der vertretenen Aktiennennwerte auf sich vereinigt.

#### **Wandelanleihen und Optionen**

Die Stadler Rail AG hat keine Wandelanleihen und keine Optionen ausstehend.

### **3. Verwaltungsrat**

Die Zusammensetzung, die allgemeinen Rechte, Pflichten und Verantwortlichkeiten sowie die Arbeitsweise des Verwaltungsrats (VR) der Stadler Rail AG richten sich nach dem Schweizerischen Obligationenrecht sowie den Statuten und dem Organisationsreglement der Stadler Rail AG.

#### **Mitglieder des Verwaltungsrats**

Der Verwaltungsrat der Stadler Rail AG setzt sich gemäss Artikel 19 der Statuten aus mindestens fünf Mitgliedern zusammen. Am 31. Dezember 2025 bestand der Verwaltungsrat aus acht Mitgliedern. Mit Ausnahme des exekutiven Verwaltungsratspräsidenten Peter Spuhler («eVRP») sind sämtliche Verwaltungsratsmitglieder nicht-exekutiv.

#### **Unabhängigkeit der nicht-exekutiven Mitglieder**

Keines der nicht-exekutiven Mitglieder des Verwaltungsrats hat in den drei der Berichtsperiode vorangegangenen Geschäftsjahren eine operative Tätigkeit für Stadler ausgeübt. Hans-Peter Schwald erbringt als Partner der Valfor Rechtsanwälte AG in unregelmässigen Abständen Dienstleistungen für die Stadler Rail AG oder ihre Tochtergesellschaften.

#### **Zulässige Tätigkeiten ausserhalb des Stadler-Konzerns**

Gemäss Artikel 28 der Statuten darf ein Mitglied des Verwaltungsrats nicht mehr als die folgende Anzahl weiterer Mandate halten:

- a. bis zu 15 Mandate in Unternehmen mit einem wirtschaftlichen Zweck, davon bis zu fünf in börsenkotierten Unternehmen mit einem wirtschaftlichen Zweck;

- b. bis zu 20 Mandate in Stiftungen, Vereinigungen, wohltätigen Organisationen und ähnlichen Einrichtungen.

Mandate, die in verschiedenen Rechtseinheiten ein und desselben Konzerns, bei untereinander verbundenen Gesellschaften, oder auf Anordnung der Gesellschaft oder einer anderen Rechtseinheit gemäss dem obgenannten Artikel 28 der Statuten gehalten werden (einschliesslich in Vorsorgeeinrichtungen und Gemeinschaftsunternehmen), zählen nicht als separate Mandate. Eine kurzfristige Überschreitung der in Artikel 28 der Statuten geregelten Begrenzungen ist zulässig.

Ein «Mandat» im Sinne des Artikels 28 der Statuten ist jede Mitgliedschaft im Verwaltungsrat, in der Geschäftsleitung oder im Beirat, oder eine vergleichbare Funktion nach ausländischem Recht, bei einem Unternehmen mit wirtschaftlichem Zweck.

#### **Wahl und Amtszeit sowie Grundsätze des Wahlverfahrens**

Der Präsident sowie die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrats werden von der Generalversammlung einzeln für eine Amtsdauer von einem Jahr bis zum Abschluss der nächsten ordentlichen Generalversammlung gewählt. Eine Wiederwahl ist zulässig. Verwaltungsratsmitglieder treten nach Vollendung ihres 70. Altersjahres in der Regel auf die nächste ordentliche Generalversammlung hin zurück. Bei Vorliegen von besonderen Umständen, insbesondere falls das betroffene Verwaltungsratsmitglied mehr als 20 Prozent der Stimmrechte der Gesellschaft hält, kann der Verwaltungsrat diese Alterslimite unter Berücksichtigung des Durchschnittsalters sämtlicher Verwaltungsratsmitglieder für das entsprechende Verwaltungsratsmitglied ausnahmsweise erhöhen. Gemäss Artikel 11 der Statuten obliegen der Generalversammlung ebenso die Wahl und die Abberufung der Mitglieder des Vergütungsausschusses, der Revisionsstelle sowie des unabhängigen Stimmrechtsvertreters.

Bei der Nominierung neuer Kandidaten für den Verwaltungsrat wird auf eine ausgewogene Zusammensetzung des Gremiums geachtet. Berücksichtigt werden dabei Branchen- und internationale Führungserfahrung sowie spezielle Fachkompetenzen.

#### **Interne Organisation**

Dem Verwaltungsrat obliegen die oberste Leitung der Gesellschaft und die Überwachung der Geschäftsführung. Er trägt die Verantwortung für die Geschäfte der Gesellschaft und der Gruppe sowie für den nachhaltigen Unternehmenserfolg. Der Verwaltungsrat bestimmt die strategischen Ziele der Gesellschaft, stellt sicher, dass die Gesellschaft über die notwendigen finanziellen und personellen Mittel verfügt, um ihre Ziele zu erreichen, und überwacht und kontrolliert die Führung der Gesellschaft. Der Verwaltungsrat ist befugt, über alle Angelegenheiten Beschluss zu fassen, die nicht ausdrücklich der Generalversammlung oder einem anderen Gesellschaftsorgan durch das Gesetz, die Statuten oder das Organisationsreglement vorbehalten sind.

Die oberste Verantwortung des Verwaltungsrats für die Strategie und die Führung der Geschäfte der Gesellschaft und der Gruppe umfasst insbesondere:

- i. die Festlegung der allgemeinen Geschäftsstrategie unter Berücksichtigung der vom Group CEO präsentierten Informationen, Vorschläge und Optionen, und
- ii. die Genehmigung sämtlicher Geschäfte und Entscheidungen, soweit solche die vom Verwaltungsrat delegierte Kompetenz der Ausschüsse, des eVRP, des Group CEO oder der Konzernleitung übersteigen.

Der eVRP hat bei den Sitzungen des Verwaltungsrats und den Generalversammlungen den Vorsitz und erfüllt die weiteren Aufgaben und Pflichten gemäss dem Organisationsreglement. Der eVRP führt die Oberaufsicht über die Gruppe durch den Verwaltungsrat. Er pflegt einen regen Austausch mit dem Group CEO und der Konzernleitung. Der eVRP und der Group CEO halten periodische Sitzungen ab (in der Regel wöchentlich). Der eVRP kann in die Protokolle sämtlicher Gesellschaftsorgane der Gruppe Einsicht nehmen und an sämtlichen Sitzungen der Konzernleitung, des erweiterten Group Executive Board und des Vertriebs teilnehmen. Zusammen mit dem Group CEO ist der eVRP für die Sicherstellung einer effektiven Kommunikation mit Aktionären oder Stakeholdern einschliesslich Behörden, Aufsichtsorganen und öffentlichen Organisationen verantwortlich. Der eVRP koordiniert die Ausschüsse und stimmt deren Wirken aufeinander ab. Er kann an deren Sitzungen teilnehmen, sofern er davon nicht persönlich betroffen ist.



Der GoldenPass Express hat Drehgestelle mit verstellbaren Radsätzen und kann so auf Schmalspur und Normalspur fahren. Er wurde 2023 von National Geographic zum schönsten Zug der Welt gekürt.

# STADLER- VERWALTUNGSRAT



Verwaltungsrat ab dem 8. Mai 2025. V. l. n. r.:  
Hans-Peter Schwald, Prof. Dr. Christoph Franz, Doris Leuthard, Wojciech Kostrzewa, Peter Spuhler, Niko Warbanoff, Danijela Karelse, Prof. Dr. Stefan Asenkerschbaumer



## Peter Spuhler (1959)

### Exekutiver Verwaltungsratspräsident

Schweizer Staatsangehöriger

#### Erstwahl in den Verwaltungsrat

Verwaltungsrat und Präsident seit 1989

#### Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang

Von 1979 bis 1985 Betriebswirtschaftsstudium an der HSG St. Gallen (mit Unterbrüchen für Militär und Praktikum); von 1989 bis Ende 2017 Group CEO der Stadler Rail AG; ab 21. Mai 2020 bis 31. Dezember 2022 Group CEO a. i. der Stadler Rail AG

#### Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen

Verwaltungsratspräsident der PCS Holding AG und bis Juni 2025 der Aebi Schmidt Holding AG; Mitglied des Verwaltungsrats mehrerer anderer Unternehmen, darunter ab Juli 2025 der Aebi Schmidt Holding AG, der European Loc Pool AG, der Allreal Holding AG, der Rieter Holding AG, der Sönmez Transformer Company (STS), der PMT Management AG, der Wohnpark Promenade AG, der Florhof Immobilien AG und der Chesa Sül Spelm AG; seit dem 1. April 2019 Kommanditist der Robert Bosch Industrietreuhand KG und Mitglied des Aufsichtsrats der Robert Bosch GmbH; Verwaltungsratspräsident der Rana Aps AG, Warth-Weiningen, Vizepräsident des Verwaltungsrats der DHS Holding AG, Warth-Weiningen, sowie Mitglied des Stiftungsrats von Tele D, Diessenhofen, Mitglied des Vorstandsausschusses der Swissmem, Zürich, und Mitglied des Geschäftsleitungsausschusses und Vizepräsident der LITRA, Bern; von 1999 bis 2012 Nationalrat des Eidgenössischen Parlamentes und Mitglied des Verwaltungsrats der Von Roll Holding AG (2002 bis 2004), der UBS AG (2004 bis 2008), der Kühne Holding AG (2006 bis 2008), der Autoneum Holding AG (2011 bis 2021) und der Evonik Industries AG (2018 bis 2021) und weitere

#### Mitgliedschaft in Ausschüssen

Mitglied des Nominations- und des Vergütungsausschusses, Vorsitzender des Strategie- und Investitionsausschusses

Exekutiv



## Hans-Peter Schwald (1959)

### Vizepräsident

Schweizer Staatsangehöriger

#### Erstwahl in den Verwaltungsrat

Verwaltungsrat seit 1989; Vizepräsident seit 2002

#### Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang

Lic. iur. HSG, Rechtsanwalt; Senior Partner bei der Anwaltskanzlei Valfor Rechtsanwälte AG

#### Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen

Präsident der Autoneum Holding AG, bis Juni 2025 Präsident und ab Juli 2025 Mitglied des Verwaltungsrats der VITREA Schweiz AG und der Schweizer VITREA Rehakliniken; Präsident des Vorstands der AVIA Vereinigung unabhängiger Schweizer Importeure und Anbieter von Energieprodukten, Genossenschaft (bis Juni 2025); Mitglied des Verwaltungsrats der PCS Holding AG (bis Juni 2025), der Rieter Holding AG (bis April 2025) und Mitglied des Verwaltungsrats anderer Schweizer Aktiengesellschaften

#### Mitgliedschaft in Ausschüssen

Mitglied des Prüfungsausschusses sowie des Nominations- und des Vergütungsausschusses

Nicht-exekutiv



## Barbara Egger-Jenzer (1956)

### Mitglied (bis 7. Mai 2025)

Schweizer Staatsangehörige

#### Erstwahl in den Verwaltungsrat

Verwaltungsrätin seit 2019 (ausgeschieden aus dem Verwaltungsrat per 7. Mai 2025)

#### Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang

Lic. iur. an der Universität Bern; Rechtsanwältin; ehemalige Regierungsrätin des Kantons Bern und Direktorin des Departements für Bau, Verkehr und Energie (2002 bis 2018)

#### Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen

Mitglied des Verwaltungsrats der Kraftwerke Oberhasli AG (seit 2018) und seit März 2020 Präsidentin des Verwaltungsrats; Senior Advisor bei Energy Infrastructure Partners, Zürich; von 2002 bis 2018 Mitglied des Verwaltungsrats der BKW Energie AG sowie der BLS AG

#### Mitgliedschaft in Ausschüssen

Mitglied des Nominations- und des Vergütungsausschusses (bis 7. Mai 2025)

Nicht-exekutiv



## Prof. Dr. Christoph Franz (1960)

### Mitglied

Deutscher und Schweizer Staatsangehöriger

#### Erstwahl in den Verwaltungsrat

Verwaltungsrat seit 2011

#### Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang

Studium als Dipl.-Wirtsch.-Ing. an der Technischen Hochschule Darmstadt, Deutschland; Promotion in Wirtschaftswissenschaften (Dr. rer. pol.); Honorarprofessor für Betriebswirtschaftslehre an der Universität St. Gallen; ehemaliger CEO der Deutschen Lufthansa AG (2009 bis 2014) sowie der Swiss International Airlines AG (2004 bis 2009); Präsident des Verwaltungsrats von Roche (2014 bis 2023)

#### Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen

Vizepräsident des Verwaltungsrats der Zurich Insurance Group; Vizepräsident der Artemis Holding AG, Hergiswil; Mitglied des Board of Directors der Chugai Pharmaceutical Co., Ltd, Tokio (bis März 2025); Mitglied der Versammlung und des Rats der Versammlung des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz, Genf; Mitglied des Stiftungsrats der Ernst Göhner Stiftung, des Lucerne Festivals, der Schweizerischen Studienstiftung

#### Mitgliedschaft in Ausschüssen

Vorsitzender des Vergütungs- und des Nominationsausschusses

Nicht-exekutiv



## Prof. Dr. Stefan Asenkerschbaumer (1956)

### Mitglied

Deutscher Staatsangehöriger

#### Erstwahl in den Verwaltungsrat

Verwaltungsrat seit 2022

#### Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang

Studium der Wirtschaftspädagogik und der Betriebswirtschaftslehre an der Universität Erlangen-Nürnberg; Promotion zum Thema «Betriebliches Innovationsmanagement»; seit 1990 in verschiedenen leitenden Positionen in der Bosch-Gruppe

#### Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen

Persönlich haftender Gesellschafter der Robert Bosch Industrietreuhand KG, Stuttgart, Deutschland; Vorsitzender des Aufsichtsrats der Robert Bosch GmbH, Stuttgart; stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE, Ludwigshafen

#### Mitgliedschaft in Ausschüssen

Mitglied des Prüfungsausschusses und des Strategie- und Investitionsausschusses

Nicht-exekutiv



## Wojciech Kostrzewa (1960)

### Mitglied

Polnischer Staatsangehöriger

#### Erstwahl in den Verwaltungsrat

Verwaltungsrat seit 2012

#### Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang

Studium in Wirtschaftswissenschaften an der Universität Kiel (Diplom-Volkswirt); Studium in Rechtswissenschaften an der Universität Warschau, Polen; 1998 bis 2004 Präsident und CEO der mBank SA; 2005 bis 2018 Präsident und CEO des Medienkonglomerats ITI Group; seit 2017 Mitglied des Verwaltungsrats, 2019 bis 2024 CEO und 2024 bis 2025 Chairman der Billon Group Ltd, Grossbritannien

#### Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen

Seit 2025 Präsident des Aufsichtsrats der Alior Bank SA; seit 2017 Mitglied und stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats und Vorsitzender des Prüfungsausschusses der ERGO Hestia SA sowie der ERGO Hestia Life SA (Versicherung); seit Mai 2019 Präsident des Polish Business Roundtable; 2024 bis 2025 Mitglied des Aufsichtsrats der Gremi Media SA; 2019 bis 2025 Präsident des Aufsichtsrats der Wydawnictwo Pascal; 2020 bis 2022 Mitglied des Aufsichtsrats der CANAL+ Polska SA; und 2007 bis 2020 stellvertretender Vorsitzender des Arbeitgeberverbandes Konfederacja Lewiatan, Warschau

#### Mitgliedschaft in Ausschüssen

Mitglied des Prüfungsausschusses

Nicht-exekutiv



## Doris Leuthard (1963)

### Mitglied

Schweizer Staatsangehörige

### Erstwahl in den Verwaltungsrat

Verwaltungsrätin seit 2020

### Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang

Studium an der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Zürich, Anwaltspatent; von 1999 bis 2006 Mitglied des Nationalrats; von 2006 bis 2018 Mitglied des Schweizer Bundesrats, wovon acht Jahre (2010 bis 2018) Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK); Bundespräsidentin in den Jahren 2010 sowie 2017

### Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen

Präsidentin der Ulrico-Hoepli-Stiftung bis 2025; Vizepräsidentin des Verwaltungsrats der Coop-Gruppe und der Bell-Food-Gruppe sowie der Transgourmet Holding AG; Verwaltungsrätin der Coop Pronto AG; Präsidentin der Jury Green Business Award; Co-Präsidentin des Advisory Boards Lucerne Dialogue; Präsidentin der Stiftung Swiss Digital Initiative, Genf bis 2025; Mitglied des Stiftungsrats der ETH Zürich Foundation; Mitglied des Stiftungsrats Venture, Zürich; Co-Präsidentin von Svizra27, Aarau; seit 2025 Verwaltungsrätin der Gesellschaft Neue Holzbau AG, Lungern

### Mitgliedschaft in Ausschüssen

Mitglied des Vergütungs-, des Nominations- sowie des Strategie- und Investitionsausschusses

Nicht-exekutiv



## Kurt Rüegg (1960)

### Mitglied (bis 7. Mai 2025)

Schweizer Staatsangehöriger

### Erstwahl in den Verwaltungsrat

Verwaltungsrat seit 2002 (ausgeschieden aus dem Verwaltungsrat per 7. Mai 2025)

### Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang

Betriebsökonom HWV; 1999 bis 2014 Aufbau der Swiss Capital Corporate Finance AG, 2014 Zusammenführung dieser Firma mit der weltweit tätigen N+1-Gruppe, die 2016 in Alantra AG umbenannt wurde, Senior Advisor der Alantra AG, Zürich

### Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen

Mitglied des Verwaltungsrats der Casino Theater AG Winterthur; Mitglied des Verwaltungsrats der PCS Holding AG (bis Juni 2025)

### Mitgliedschaft in Ausschüssen

Vorsitzender des Prüfungsausschusses (bis 7. Mai 2025)

Nicht-exekutiv



## Danijela Karelse (1981)

### Mitglied

Schweizer Staatsangehörige

### Erstwahl in den Verwaltungsrat

Verwaltungsrätin seit 2024

### Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang

Abschluss in Betriebswirtschaft an der FH Zürich; Zertifizierung als IFRS/IAS Accountant, Controller Akademie; CAS International Boards of Directors, HSG / Swiss Board School; CFO Olympus Schweiz AG (2016 bis 2018), CFO Schweiz NETSTAL Maschinen AG (2018 bis 2021), Group CFO NETSTAL Maschinen AG (2021 bis 2025), Vizepräsidentin der Personalvorsorgestiftung der NETSTAL Maschinen AG (bis 2025)

### Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen

Group CFO Ecorobotix SA (ab September 2025)

### Mitgliedschaft in Ausschüssen

Vorsitzende (ab 8. Mai 2025) bzw. Mitglied (bis 7. Mai 2025) des Prüfungsausschusses

Nicht-exekutiv



## Niko Warbanoff (1975)

### Mitglied

Deutscher Staatsangehöriger

### Erstwahl in den Verwaltungsrat

Verwaltungsrat seit 2024

### Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang

Dipl. Wirtschaftsingenieur (FH); Geschäftsführer/CEO in verschiedenen Konzerngesellschaften der Deutschen Bahn (2009 bis heute)

### Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen

Deutsche Bahn AG, CEO DB E.C.O Group und CEO DB International Operations GmbH; Mitglied im Präsidium des Ost-Ausschusses der Deutschen Wirtschaft; Mitglied im Vorstand des Nah- und Mittelost-Vereins; Mitglied im Kuratorium der bbw Hochschule, Berlin

### Mitgliedschaft in Ausschüssen

Mitglied des Strategie- und Investitionsausschusses

Nicht-exekutiv

Der Verwaltungsrat besteht aus dem eVRP, dem Vizepräsidenten und den übrigen Mitgliedern. Der eVRP sowie die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrats werden von der Generalversammlung einzeln für eine Amtsdauer von einem Jahr bis zum Abschluss der nächsten ordentlichen Generalversammlung gewählt. Eine Wiederwahl ist zulässig. Im Übrigen konstituiert sich der Verwaltungsrat unter Vorbehalt der gesetzlichen und statutarischen Bestimmungen selbst.

Der Verwaltungsrat tagt, sooft es die Geschäfte erfordern, mindestens aber viermal jährlich. Die Einberufung erfolgt durch den eVRP oder, im Falle seiner Verhinderung, durch den Vizepräsidenten. Sitzungen des Verwaltungsrats können physisch an einem Tagungsort oder unter Verwendung elektronischer Mittel (in sinngemässer Anwendung der Artikel 701c bis 701e OR) abgehalten werden. Jedes Verwaltungsratsmitglied sowie der Group CEO ist berechtigt, vom eVRP unter Angabe des Grundes die Einberufung einer Sitzung zu verlangen. Der eVRP oder – im Falle seiner Verhinderung – der Vizepräsident führt den Vorsitz. Der Verwaltungsrat ist beschlussfähig, wenn die Mehrheit seiner Mitglieder an der Sitzung teilnimmt. Die Teilnahme des eVRP oder des Vizepräsidenten ist zwingend erforderlich. Der Group CEO und die Mitglieder der Konzernleitung können an den Sitzungen als Gäste teilnehmen. Sie haben dabei kein Stimmrecht. Mindestens zweimal jährlich tagt der Verwaltungsrat ohne Beisein des Group CEO und der Mitglieder der Konzernleitung. Dem eVRP steht es frei, den Group CEO zu den Private Meetings einzuladen.

Der Verwaltungsrat fasst Beschlüsse mit der absoluten Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Jedes Mitglied hat eine Stimme. Dem Vorsitzenden der Sitzung steht bei Stimmgleichheit der Stichentscheid zu. Der Verwaltungsrat kann seine Beschlüsse auch auf schriftlichem Weg auf Papier oder in elektronischer Form fassen, sofern nicht ein Mitglied die mündliche Beratung verlangt. Im Fall der Beschlussfassung auf elektronischem Weg ist keine Unterschrift erforderlich. Solche Beschlüsse erfordern die Zustimmung der Mehrheit aller Verwaltungsratsmitglieder. Sie werden in das Protokoll der nächsten ordentlichen Sitzung aufgenommen.

Im Jahr 2025 trafen sich die Mitglieder des Verwaltungsrats zu fünf regulär angesetzten Sitzungen physisch. Die Präsenzsitzungen dauerten zwischen einem halben und einem ganzen Tag, eine Sitzung fand im Ausland statt. Bei zwei Sitzungen waren je alle Mitglieder des Verwaltungsrats vor Ort anwesend, in einer Sitzung fehlten zwei Verwaltungsratsmitglieder entschuldigt, in zwei Verwaltungsratssitzungen fehlte je ein Verwaltungsratsmitglied entschuldigt. Die Traktanden für die Verwaltungsratssitzungen werden vom eVRP festgelegt. Ebenso kann jedes Mitglied des Verwaltungsrats die Aufnahme von Verhandlungsgegenständen in die Traktandenliste beantragen. An den Verwaltungsratssitzungen nehmen in der Regel auch der Group CEO und der Group CFO teil sowie die übrigen Mitglieder der Konzernleitung. Sie präsentieren die Ergebnisse, den Ausblick und das Budget ihrer operativen Einheiten und stellen die Projekte vor, die der Genehmigung durch den Verwaltungsrat bedürfen.

## Ausschüsse

Vorbehaltlich der Kompetenzen der Generalversammlung kann der Verwaltungsrat gestützt auf das Organisationsreglement für bestimmte Bereiche Ausschüsse bilden. Die permanenten Ausschüsse sind der Nominationsausschuss, der Vergütungsausschuss, der Strategie- und Investitionsausschuss und der Prüfungsausschuss. Der Verwaltungsrat kann weitere Ausschüsse bilden und dafür Committee Charters erlassen. Unter Vorbehalt der Wahl der Mitglieder des Vergütungsausschusses durch die Generalversammlung bestimmt der Verwaltungsrat die Mitglieder der Ausschüsse und deren Vorsitzende aus den Verwaltungsratsmitgliedern. Die Committee Charters regeln die Pflichten, die Aufträge, die Verantwortlichkeiten und die Berichterstattung der Ausschüsse.

Der Nominationsausschuss besteht aus vier Mitgliedern. Der Vorsitzende dieses Ausschusses ist Christoph Franz. Die weiteren Mitglieder sind Peter Spuhler, Hans-Peter Schwald und Doris Leuthard, die den Ausschuss neu seit dem 8. Mai 2025 ergänzt. Barbara Egger-Jenzer ist per 7. Mai 2025 aus dem Nominationsausschuss ausgeschieden.

Der Nominationsausschuss versammelt sich auf Einladung seines Vorsitzenden, sooft es die Geschäfte erfordern, mindestens aber zweimal jährlich. Die Aufgabe des Nominationsausschusses besteht in der Unterstützung des Verwaltungsrats bei der Wahrnehmung seiner Pflichten, insbesondere in den Bereichen:

- Nachfolgeplanung und Nomination auf den Stufen Verwaltungsrat und Konzernleitung;
- Verfolgung und Beurteilung der Entwicklungen im Bereich der Corporate Governance und regelmässige Überprüfung seiner Strukturen.

Die Mitglieder des Nominationsausschusses trafen sich 2025 zu acht physischen Sitzungen und einer zusätzlichen Videokonferenz. An sechs Sitzungen waren alle Mitglieder vor Ort anwesend, an den anderen beiden Sitzungen nahm ein Mitglied per Videokonferenz teil, alle übrigen waren physisch anwesend.

Der Vergütungsausschuss besteht aus vier Mitgliedern. Der Vorsitzende dieses Ausschusses ist Christoph Franz. Die weiteren Mitglieder sind Peter Spuhler, Hans-Peter Schwald und Doris Leuthard, die am 7. Mai 2025 neu in den Ausschuss gewählt wurde. Barbara Egger-Jenzer ist per 7. Mai 2025 aus dem Vergütungsausschuss ausgeschieden.

Der Vergütungsausschuss versammelt sich auf Einladung seines Vorsitzenden, sooft es die Geschäfte erfordern, mindestens aber zweimal jährlich. Die Aufgabe des Vergütungsausschusses besteht in der Unterstützung des Verwaltungsrats bei der Wahrnehmung seiner Pflichten, insbesondere bei der Festsetzung und der Überprüfung der Vergütungsstrategie und -richtlinien und der qualitativen und quantitativen Kriterien für die Vergütung sowie bei der Vorbereitung der Anträge zuhanden der Generalversammlung betreffend die Vergütung des Verwaltungsrats und der Konzernleitung. Er hat zudem Entscheidungskompetenzen in Bezug auf die Vergütung (inkl. der Ziel-

vereinbarungen) des Group CEO und der weiteren Mitglieder der Konzernleitung.

Die Mitglieder des Vergütungsausschusses trafen sich 2025 zu zwei regulären physischen Sitzungen. An einer Sitzung waren alle Mitglieder vor Ort anwesend, an der anderen Sitzung nahm ein Mitglied per Videokonferenz teil, alle übrigen waren physisch anwesend.

Der Strategie- und Investitionsausschuss setzt sich aus vier Mitgliedern des Verwaltungsrats zusammen. Vorsitzender ist Peter Spuhler, die weiteren Mitglieder sind Doris Leuthard, Stefan Asenkerschbaumer und Niko Warbanoff. Der Strategie- und Investitionsausschuss versammelt sich auf Einladung seines Vorsitzenden, sooft es die Geschäfte erfordern, mindestens aber zweimal jährlich. Der Strategie- und Investitionsausschuss kann zu seinen Sitzungen Vertreter des Managements sowie weitere Personen einladen. Die Aufgabe des Strategie- und Investitionsausschusses besteht in der Unterstützung des Verwaltungsrats bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben im Bereich Strategie und Investitionen. Der Strategie- und Investitionsausschuss nimmt namentlich folgende Aufgaben wahr:

- Unterstützung und Begleitung im Bereich Strategieplanung;
- Verfolgung und Beurteilung der Entwicklungen und Veränderungen im Umfeld von Stadler und regelmässige Überprüfung der kurz- und langfristigen strategischen Ausrichtung von Stadler, insbesondere in den Bereichen Businessmodell, Märkte, Kunden, Wettbewerb, Produkte und Technologien, Prozesse und Standards, Mitarbeitende und Management sowie Finanzierung;
- Begleitung in strategischen Angelegenheiten wie Akquisitionen, Veräusserungen, Joint Ventures, Umstrukturierungsmassnahmen und ähnlichen Angelegenheiten;
- Vorbereitung und Betreuung besonderer Projekte im Auftrag und zuhanden des Verwaltungsrats;
- Besprechung und Beurteilung von Investitionen, Beteiligungen und Finanzierungen über 20 Millionen Franken sowie Empfehlung zuhanden des Verwaltungsrats;
- Besprechung und Beurteilung von Kauf/Verkauf von Beteiligungen und immateriellen Aktiven über dem Wert von 10 Millionen Franken sowie Empfehlung zuhanden des Verwaltungsrats;
- Besprechung und Beurteilung von Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen, die nicht auftragsbezogen sind, ausserhalb des regulären Budgets stattfinden und 0.5 Millionen Franken übersteigen.

Die Mitglieder des Strategie- und Investitionsausschusses trafen sich 2025 zu zwei regulären Sitzungen. An beiden Sitzungen waren alle vier Ausschussmitglieder vor Ort anwesend.

Das jährliche zweitägige Strategieseminar mit dem Verwaltungsrat, dem Management und weiteren Schlüsselmitarbeitenden hat im November 2025 stattgefunden.

Der Prüfungsausschuss bestand bis 7. Mai 2025 aus fünf, seither aus vier Mitgliedern. Kurt Rüegg ist per 7. Mai 2025 als Vorsitzender aus dem Prüfungsausschuss ausgeschieden. In die

Funktion als Vorsitzende wurde neu Danijela Karelse gewählt. Die weiteren Mitglieder sind Hans-Peter Schwald, Wojciech Kostrzewa und Stefan Asenkerschbaumer.

Der Prüfungsausschuss versammelt sich wann immer notwendig, mindestens aber zweimal jährlich. Der Prüfungsausschuss erarbeitet zuhanden des Verwaltungsrats die Grundsätze für die externe Revision und setzt diese um.

Der Prüfungsausschuss nimmt namentlich folgende Aufgaben wahr:

- Der Prüfungsausschuss überprüft die Ausgestaltung des Rechnungswesens (anzuwendende Rechnungslegungsvorschriften, Berichterstattung Liquidität, Bewertungsansätze) in Bezug auf Angemessenheit, Zuverlässigkeit und Wirksamkeit und trifft gegebenenfalls die notwendigen Massnahmen, um Änderungen daran vorzunehmen.
- Der Prüfungsausschuss beurteilt die Prüfungsberichte der Revisionsstelle und des Konzernprüfers, erstattet dem Verwaltungsrat gegenüber Bericht und unterstützt den Verwaltungsrat bei der Nominierung der Revisionsstelle und des Konzernprüfers zuhanden der Generalversammlung.
- Der Prüfungsausschuss genehmigt das Revisionsprogramm des folgenden Jahres und erstattet dem Verwaltungsrat darüber Bericht.
- Der Prüfungsausschuss überwacht das Compliance-Programm und die Compliance-Organisation im Hinblick auf ihre Wirksamkeit.

Die Mitglieder des Prüfungsausschusses trafen sich 2025 zu drei ordentlichen Sitzungen. An allen drei Sitzungen haben alle Ausschussmitglieder teilgenommen (keine Abwesenheiten). Peter Spuhler hat an allen drei Sitzungen als Gast teilgenommen.

### Kompetenzregelung

Der Verwaltungsrat hat gemäss Organisationsreglement die operative Geschäftsführung an die Konzernleitung unter der Führung des Group CEO delegiert. Zu den Aufgaben und Kompetenzen der Konzernleitung hält das Organisationsreglement fest, dass die Konzernleitung unter der Leitung des Group CEO gegenüber dem Verwaltungsrat für die Geschäftsführung der Gesellschaft verantwortlich ist. Sie setzt unter Leitung des Group CEO die vom Verwaltungsrat erlassene Strategie der Gesellschaft um und stellt die Umsetzung der Entscheide des Verwaltungsrats im Einklang mit dem anwendbaren Recht, den Statuten, dem Organisationsreglement und den Beschlüssen der Generalversammlung sicher. Ferner informiert der Group CEO den Verwaltungsrat regelmässig in dessen Sitzungen über den aktuellen Geschäftsgang und alle wesentlichen Geschäftsvorfälle der Gesellschaft und der Gruppe, einschliesslich erwarteter Gelegenheiten und Risiken. Ausserordentliche Vorfälle (einschliesslich unerwarteter wesentlicher Entwicklungen, Rechtsstreitigkeiten und Verfahren) meldet der Group CEO unverzüglich dem eVRP.

### **Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Konzernleitung**

Der Verwaltungsrat erhält von der Konzernleitung ein regelmässiges Reporting mit Angaben zu laufenden Ausschreibungen, Auftragseingang und -bestand sowie Aussagen über die Entwicklung wesentlicher laufender Aufträge. Zudem werden Kennzahlen im Vergleich zum Budget inklusive entsprechender Erläuterungen zu Stundensatz, Produktivität, Personal, Betriebskosten und Liquidität sowie Investitionen rapportiert. Zusätzlich wird der Verwaltungsrat nebst den Quartalsabschlüssen mit Bilanz, Erfolgs- und Geldflussrechnung an jeder Sitzung über den Geschäftsgang, wichtige Aufträge und Risiken sowie über die laufende Ertrags- und Liquiditätsplanung informiert. Die vom Verwaltungsrat bewilligten Projekte werden im Rahmen eines speziellen Projektcontrollings verfolgt, das dem Verwaltungsrat vierteljährlich vorgelegt wird. Einmal jährlich berät und beschliesst der Verwaltungsrat die von der Konzernleitung erarbeitete strategische Planung mit dem Finanzplan. Abschlüsse zur Publikation werden zweimal jährlich erstellt. Darüber hinaus stehen der eVRP, der Group CEO und der Group CFO zu allen wesentlichen unternehmenspolitischen Fragen in regelmässigem Kontakt.

### **4. Konzernleitung**

Die Konzernleitung setzte sich per 31. Dezember 2025 aus elf Personen zusammen: dem Group CEO, dem Group CFO, dem EVP Marketing & Sales sowie den EVP für jede Division (Schweiz, Deutschland, Zentraleuropa, Spanien und Nordamerika sowie «Components», «Service» und «Signalling»). Weiterfüh-

rende Angaben zu den Konzernleitungsmitgliedern sind auf den Seiten 162 bis 166 aufgeführt.

### **Zulässige Tätigkeiten ausserhalb des Stadler-Konzerns**

Gemäss Artikel 28 der Statuten darf ein Mitglied der Konzernleitung nicht mehr als die folgende Anzahl weiterer Mandate halten:

- a. bis zu vier Mandate in Unternehmen mit einem wirtschaftlichen Zweck, davon bis zu zwei in börsenkotierten Unternehmen mit einem wirtschaftlichen Zweck;
- b. bis zu zehn Mandate in Stiftungen, Vereinigungen, wohltätigen Organisationen und ähnlichen Einrichtungen.

Mandate, die in verschiedenen Rechtseinheiten ein und desselben Konzerns, bei untereinander verbundenen Gesellschaften oder auf Anordnung der Gesellschaft oder einer anderen Rechtseinheit gemäss dem obgenannten Artikel 28 der Statuten gehalten werden (einschliesslich in Vorsorgeeinrichtungen und Gemeinschaftsunternehmen), zählen nicht als separate Mandate. Eine kurzfristige Überschreitung der in Artikel 28 der Statuten geregelten Begrenzungen ist zulässig.

Ein «Mandat» im Sinne des Artikels 28 der Statuten ist jede Mitgliedschaft im Verwaltungsrat, in der Geschäftsleitung oder im Beirat, oder eine vergleichbare Funktion nach ausländischem Recht, bei einem Unternehmen mit wirtschaftlichem Zweck.

### **Managementverträge**

Es bestehen keine Managementverträge zwischen der Stadler Rail AG und Drittpersonen.

# STADLER- KONZERNLEITUNG



V. l. n. r.: Jure Mikolčić, Daniel Baer, Marc Trippel, Philipp Brunner, Iñigo Parra, Markus Bernsteiner, Martin Ritter, Raphael Widmer, Dr. Ansgar Brockmeyer, Lucius Gerig, Benjamin Niederhauser



**Markus Bernsteiner (1966)**

**Group CEO**

Schweizer Staatsangehöriger

**Mitglied der Konzernleitung in verschiedenen Funktionen seit 1999**

**Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang**

Exec. MBA HSG; Maschinenmechaniker FA und Betriebstechniker FA; Quality System Manager SA; dipl. Quality System Manager EOQ; KMU dipl. HSG, AMP-HSG; Tätigkeiten bei Stadler: 1999 bis 2005 COO der Stadler Bussnang AG; 1999 bis 2006 Leiter Produktion der Stadler Bussnang AG; 2006 bis 2011 sowie 2021 und 2022 CEO der Stadler Bussnang AG; 2011 COO der Division Schweiz; 2012 bis 2014 sowie 2020 bis 2022 Executive Vice President der Division Schweiz; 2014 bis 2020 Executive Vice President der Division Components; 2019 bis 2022 CEO der Stadler Rheintal AG; 2020 bis 2022 stellvertretender Group CEO (nach innen)

**Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen**

Keine



**Dr. Ansgar Brockmeyer (1966)**

**Executive Vice President der Division Marketing & Sales und stellvertretender Group CEO**

Deutscher Staatsangehöriger

**Mitglied der Konzernleitung seit 2019**

**Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang**

Studium in Elektrotechnik an der RWTH Aachen; 1997 Promotion an der RWTH Aachen; von 1997 bis 2013 verschiedene Positionen bei der damaligen Siemens Verkehrstechnik (heute Siemens Mobility), zuletzt als CEO der Business Unit High-Speed und Commuter Rail in Krefeld; von 2013 bis 2018 Vorsitzender der Geschäftsführung bei Knorr-Bremse Asia Pacific (Holding) Ltd. in Hongkong

**Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen**

Von 2007 bis 2013 und erneut seit 2019 Lehrauftrag an der RWTH Aachen im Fach «Elektrische Bahnantriebe», seit 2022 Erster Vorsitzender der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft (DMG) e. V.



**Raphael Widmer (1964)**

**Group CFO**

Schweizer Staatsangehöriger

**Mitglied der Konzernleitung seit 2016**

**Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang**

Lic. oec. HSG; MBA der IESE Business School Barcelona; eidg. dipl. Wirtschaftsprüfer; vor seinem Eintritt bei Stadler 25 Jahre für den ABB Konzern in diversen CFO-Positionen in der Schweiz, in Malaysia und in den USA, im Kraftwerksbau, Downstream Oil & Gas und in der Stromübertragung und -verteilung tätig

**Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen**

Seit 2017 Mitglied und Geschäftsführer (bis Mai 2020) und ab 2019 Präsident des Stiftungsrats der Pensionskasse der Stadler Rail; Präsident des Verwaltungsrats der Hürlimann Railtec AG; Mitglied der Rechnungsprüfungskommission der Gemeinde Zumikon; Präsident der Rechnungsprüfungskommission der kath. Kirchgemeinde Zollikon-Zumikon



**Daniel Baer (1980)**

**Executive Vice President der Division Service**

Schweizer Staatsangehöriger

**Mitglied der Konzernleitung seit 2021**

**Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang**

Dipl. Techniker HF (2008); Dipl. Wirtschaftsingenieur Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (2015); von 2014 bis 2021 Mitglied Divisionsleitung Service, Bussnang; von 2017 bis 2019 Geschäftsleiter Service der Stadler Pan-kow GmbH, Berlin; von 2019 bis 2021 stellvertretender Divisionsleiter Service

**Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen**

Gesellschafter der ÖBB Stadler Service GmbH



## Jure Micolčić (1974)

### **Executive Vice President der Division Deutschland**

Deutscher Staatsangehöriger

#### **Mitglied der Konzernleitung seit 2019**

##### **Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang**

Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Universität Trier als Diplom-Volkswirt (2000); ab 2001 tätig für Siemens in verschiedenen Funktionen; von 2011 bis April 2015 Vertriebsleiter für Nahverkehrssysteme in Deutschland bei Siemens; zwischen Mai 2015 und Januar 2019 bei der Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH als CEO der Knorr-Bremse PowerTech GmbH und der Knorr-Bremse PowerTech GmbH & Co. KG tätig; seit Februar 2019 Executive Vice President der Division Deutschland und bis Dezember 2022 sowie vom November 2023 bis Juni 2024 CEO der Stadler Deutschland GmbH (vormals Stadler Pankow GmbH)

##### **Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen**

Mitglied im Präsidium des Verbands der Deutschen Bahnindustrie (VDB), Vizepäsident Fahrzeuge; Beirat der KUGEL Edelstahlverarbeitung GmbH, Deutschland



## Iñigo Parra (1964)

### **Executive Vice President der Division Spanien und CEO der Stadler Rail Valencia S.A.U.**

Spanischer Staatsangehöriger

#### **Mitglied der Konzernleitung seit 2016**

##### **Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang**

1984 Studium an der Walter Haas Business School an der University of California, Berkeley, USA; Diplom in Advanced Mechanical Engineering der Universität Saragossa in Spanien (1988); Master in Business Administration and Business Management (I. E. S. E.) an der Universität Navarra in Spanien (1990); von 2000 bis 2001 Studium am Advanced Management Seminar, INSEAD, an der Universität Fontainebleau, Frankreich; von 2005 bis 2015 CEO der Vossloh España S. A. (Vorgängerin der Stadler Rail Valencia S.A.U.); seit 2016 CEO der Stadler Rail Valencia S.A.U.

##### **Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen**

Präsident des Verwaltungsrats der Colegio Guadalaviar sowie Mitglied des Verwaltungsrats der Hinojosa S.A.



## Philipp Brunner (1984)

### Executive Vice President der Division Zentraleuropa

Schweizer Staatsangehöriger

**Mitglied der Konzernleitung seit 2021**

#### Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang

MBA ETH, Zürich; B. A. HSG, St. Gallen; verschiedene Funktionen in der UBS AG und der Feldschlösschen Getränke AG; seit rund 15 Jahren verschiedene Führungspositionen in der Stadler-Gruppe, u. a. in Indien, Algerien, Belarus, Polen, Deutschland und in der Schweiz

#### Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen

Mitglied des Direktionsrats der Asstra Associated Traffic AG, Zürich, seit 2018



## Marc Trippel (1985)

### Executive Vice President der Division Signalling

Schweizer Staatsangehöriger

**Mitglied der Konzernleitung seit 2022**

#### Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang

MAS UZH, Zürich; M. A. HSG, St. Gallen; B. A. UZH, Zürich; Berufseintritt in der Finanzindustrie bei Goldman Sachs; danach verschiedene Funktionen im Bereich Firmenübernahmen, Integrationen und Restrukturierungen bei CGS Management AG und ZETRA International AG; seit 2020 verschiedene Führungspositionen in der Stadler-Gruppe, u. a. als Stabschef

#### Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen

Geschäftsführer BW Center GmbH, Stallikon



## Lucius Gerig (1987)

### Executive Vice President der Division Schweiz und CEO der Stadler Rail Schweiz AG – Standort St. Margrethen

Schweizer Staatsangehöriger

**Mitglied der Konzernleitung seit 2023**

#### Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang

Master of Arts in Business Innovation an der Universität St. Gallen (HSG); Master of Science in Entrepreneurship & New Business Venturing an der Rotterdam School of Management (RSM); seit 2014 verschiedene Funktionen in der Stadler-Gruppe, zunächst unterstützend beim Aufbau der Division Components, dann Leitung des Bereichs Corporate Development unter dem damaligen Group CEO Peter Spuhler. Von Januar 2019 bis Dezember 2020 Chief Financial Officer (CFO) der Division Zentraleuropa und von Dezember 2020 bis Dezember 2022 CFO der Division Schweiz

#### Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen

Mitglied der Finanzkommission der LITRA (seit 2023); seit 2021 Vorstandsmitglied und ab 2023 Vorstandsvorsitzender der Ostschweizerischen Ausgleichskasse für Handel und Industrie



**Benjamin Niederhauser (1987)**

**Executive Vice President der Division Components**

Schweizer Staatsangehöriger

**Mitglied der Konzernleitung seit 2023**

**Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang**

Bachelor in Betriebswirtschaft an der Universität Zürich; Master in Finanzwissenschaft an der Universität Zürich und Universität Kapstadt; Tätigkeiten für eine führende Revisions- und Beratungsgesellschaft, für eine global operierende Facility-Management-Gesellschaft sowie in der Management- und Strategieberatung; seit 2018 Leitung verschiedener Produktionsstandorte von Stadler im Service- und Komponentengeschäft, Länder- und Regionalleitungen in diesem Bereich sowie stellvertretende Divisionsleitung (2021 bis 2023)

**Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen**

Keine



**Martin Ritter (1985)**

**Executive Vice President der Division Nordamerika**

Schweizer Staatsangehöriger

**Mitglied der Konzernleitung seit 2025**

**Ausbildung, berufliche Erfahrungen, Werdegang**

Bachelor in Business Administration und Master in Accounting and Finance an der Universität St. Gallen (HSG); Tätigkeit für eine führende Revisions- und Beratungsgesellschaft; seit 2013 verschiedene Funktionen in der Stadler-Gruppe und seit 2016 CEO von Stadler USA

**Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen**

Mitglied des Verwaltungsrats der Aebi Schmidt Gruppe, Mitglied des Verwaltungsrats der Quevita AG, Mitglied des Board of Governors Salt Lake City Chamber of Commerce

## 5. Wesentliche Änderungen seit dem Bilanzstichtag

Philipp Brunner hat per 1. Januar 2026 zusätzlich die Position des Executive Vice President der Division Deutschland übernommen. Jure Mikolčić ist per 1. Januar 2026 aus der Konzernleitung ausgeschieden.

## 6. Vergütungen, Beteiligungen und Darlehen, Kredite und Vorsorgeleistungen

Inhalt und Festsetzungsverfahren der Vergütungen und der Beteiligungsprogramme sowie Informationen zur Vergütung, zu Beteiligungen, Darlehen, Krediten und Vorsorgeleistungen von Verwaltungsrat und Konzernleitung finden sich im Vergütungsbericht (Remuneration Report) ab Seite 171 und in der Jahresrechnung ab Seite 233.

## 7. Mitwirkungsrechte der Aktionäre – Stimmrechtsbeschränkung

Die Stadler Rail AG hat keine Stimmrechtsbeschränkungen.

### Statutarische Quoren

Die Generalversammlung fasst gemäss Artikel 17 der Statuten ihre Beschlüsse und vollzieht ihre Wahlen, soweit nicht eine zwingende Bestimmung des Gesetzes oder der Statuten etwas anderes bestimmt, ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Aktionäre und vertretenen Aktien, mit der einfachen Mehrheit der abgegebenen Aktienstimmen. Stimmenthaltungen und ungültige Stimmen gelten nicht als abgegebene Stimmen.

Ein Beschluss der Generalversammlung, der mindestens zwei Drittel der vertretenen Stimmen und die absolute Mehrheit der vertretenen Aktiennennwerte auf sich vereinigt, ist erforderlich für:

- die in Artikel 704 Abs. 1 OR sowie in Artikel 18 und 64 im Fusionsgesetz genannten Fälle;
- die Erleichterung oder Aufhebung der Beschränkung der Übertragbarkeit der Namenaktien;
- eine Änderung des Art. 18 der Statuten.

### Einberufung der Generalversammlung, Traktandierung und Stimmrechtsvertretung

Die Generalversammlung wird gemäss Artikel 12 der Statuten durch den Verwaltungsrat, nötigenfalls durch die Revisionsstelle, einberufen. Das Einberufungsrecht steht auch den Liquidatoren und für den Fall der Ausgabe von Obligationenanleihen den Vertreterinnen und Vertretern der Anleihegläubiger zu.

Zeitpunkt und Ort der Generalversammlung, die im Ausland abgehalten werden kann, werden durch den Verwaltungsrat oder durch ein anderes Organ, das zur Einberufung der Generalversammlung befugt ist, bestimmt. Der Verwaltungsrat oder ein anderes Organ, das zur Einberufung der Generalversammlung befugt ist, kann auch beschliessen, dass

- a. die Generalversammlung an verschiedenen Orten gleichzeitig durchgeführt wird;
- b. Aktionäre, die nicht am Ort der Generalversammlung anwesend sind, ihre Rechte auf elektronischem Weg ausüben können;
- c. die Generalversammlung mit elektronischen Mitteln ohne Tagungsort durchgeführt wird.

Der Verwaltungsrat regelt die Verwendung elektronischer Mittel. Er stellt sicher, dass:

- a. die Identität der Teilnehmer feststeht;
- b. die Voten in der Generalversammlung unmittelbar übertragen werden;
- c. jeder Teilnehmer Anträge stellen und sich an der Diskussion beteiligen kann;
- d. das Abstimmungsergebnis nicht verfälscht werden kann.

Die ordentliche Generalversammlung findet alljährlich innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres statt. Ausserordentliche Generalversammlungen werden einberufen, sooft es notwendig ist, insbesondere in den vom Gesetz vorgesehenen Fällen.

Die Einberufung einer Generalversammlung kann auch von einem oder mehreren Aktionären, die zusammen mindestens 5 Prozent des Aktienkapitals oder der Stimmen vertreten, verlangt werden. Aktionäre, die zusammen mindestens 0.5 Prozent des Aktienkapitals oder der Stimmen vertreten, können bis spätestens 45 Kalendertage vor der Generalversammlung schriftlich unter Angabe der Anträge die Traktandierung eines Verhandlungsgegenstandes verlangen. Gemäss Artikel 13 der Statuten erfolgt die Einladung zur ordentlichen oder ausserordentlichen Generalversammlung mindestens 20 Kalendertage vor der Versammlung durch Publikation im Schweizerischen Handelsamtsblatt. Soweit die Post- und/oder E-Mail-Adressen der Aktionäre bekannt sind, kann die Einladung überdies auch per Post und/oder per E-Mail erfolgen. In der Einladung sind neben Art, Datum, Zeit und sofern notwendig Ort der Versammlung die Verhandlungsgegenstände, die Anträge des Verwaltungsrats und der Aktionäre, die die Durchführung einer Generalversammlung oder die Traktandierung eines Verhandlungsgegenstandes verlangt haben (samt kurzer Begründung), sowie der Name und die Adresse des unabhängigen Stimmrechtsvertreters bekanntzugeben.

Spätestens 20 Kalendertage vor der ordentlichen Generalversammlung sind den Aktionären der Geschäftsbericht und der Revisionsbericht zugänglich zu machen. Sofern die Unterlagen nicht elektronisch zugänglich sind, kann jeder Aktionär verlangen, dass ihm diese rechtzeitig zugestellt werden. Jeder Aktionär kann, sofern die Unterlagen nicht elektronisch zugänglich sind, zudem während eines Jahres nach der Generalversammlung verlangen, dass ihm der Geschäftsbericht in der von der Generalversammlung genehmigten Form sowie die Revisionsberichte zugestellt werden.

Gemäss Artikel 15 der Statuten kann sich ein Aktionär an der Generalversammlung mittels Erteilung einer schriftlichen Vollmacht an einen Dritten, der nicht Aktionär zu sein braucht, vertreten lassen. Mitglieder des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung dürfen Aktionäre vertreten, sofern es sich nicht um eine institutionalisierte Vertretung handelt. Verwahrungsstellen dürfen Aktionäre vertreten und gelten nicht als Depotvertreter (im Sinne von Artikel 689e OR), sofern sie aufgrund einer schriftlichen Vollmacht und nach Massgabe von konkreten oder allgemeinen Weisungen des betreffenden Aktionärs handeln. Der Verwaltungsrat kann Verfahrensvorschriften im Zu-

sammenhang mit der Teilnahme und Vertretung von Aktionären an der Generalversammlung erlassen und insbesondere die Erteilung von Weisungen an den unabhängigen Stimmrechtsvertreter näher regeln. Er sorgt dafür, dass die Aktionäre dem unabhängigen Stimmrechtsvertreter auch elektronische Vollmachten und Weisungen erteilen können, wobei er ermächtigt ist, in Abweichung von Artikel 15 der Statuten vom Erfordernis einer qualifizierten elektronischen Signatur ganz oder teilweise abzusehen.

Der unabhängige Stimmrechtsvertreter wird gemäss Artikel 16 der Statuten von der Generalversammlung für eine Dauer von einem Jahr bis zum Abschluss der nächsten ordentlichen Generalversammlung gewählt. Als unabhängiger Stimmrechtsvertreter wurde bis zum Abschluss der ordentlichen Generalversammlung für das Geschäftsjahr 2025 lic. iur. Ulrich B. Mayer, Rechtsanwalt, bestimmt.

Gemäss Artikel 17 der Statuten kann eine Abstimmung namentlich durch elektronische oder schriftliche Stimmabgabe oder durch Handzeichen erfolgen. Um die Stimmzählung zu beschleunigen, kann der Vorsitzende im Falle von schriftlichen Abstimmungen festlegen, dass nur die Stimmen der Aktionäre gezählt werden, die sich der Stimme enthalten oder eine Nein-Stimme abgeben, und dass die übrigen zum Zeitpunkt der Abstimmung an der Generalversammlung vertretenen Aktien als Ja-Stimmen gezählt werden.

Der Vorsitzende kann eine offene oder elektronische Wahl oder Abstimmung jederzeit durch eine schriftliche Wahl bzw. Abstimmung wiederholen lassen, sofern nach seiner Meinung Zweifel am Ergebnis bestehen. In diesem Fall gilt die vorausgegangene offene oder elektronische Wahl bzw. Abstimmung als nicht erfolgt.

#### **Eintragungen im Aktienbuch**

Gemäss Artikel 6 der Statuten führt die Gesellschaft ein Aktienbuch, in das die Eigentümer und Nutzniesser mit Vor- und Nachnamen (bei juristischen Personen die Firma), Adresse und Staatsangehörigkeit (bei juristischen Personen der Sitz) eingetragen werden. Gemäss Artikel 15 der Statuten berechtigt jede Aktie zu einer Stimme. Stimmberechtigt an der Generalversammlung ist nur, wer bis zu einem vom Verwaltungsrat bezeichneten massgeblichen Tag (Stichtag) gemäss Artikel 6 der Statuten ordnungsgemäss im Aktienregister mit Stimmrecht eingetragen wurde. In Ermangelung einer solchen Bezeichnung liegt der Stichtag zehn Tage vor der Generalversammlung. Der Verwaltungsrat ist ermächtigt, diese festgelegten Bestimmungen in der Einladung zur Generalversammlung oder in allgemeinen Reglementen oder Richtlinien zu präzisieren oder zu ergänzen.

#### **8. Kontrollwechsel und Abwehrmassnahmen Angebotspflicht**

Die Pflicht zur Unterbreitung eines öffentlichen Kaufangebotes gemäss Artikel 135 Absatz 1 FinfraG besteht gemäss Artikel 9 der Statuten erst, wenn der Grenzwert von 49 Prozent der Stimmrechte überschritten wird (Opting-up).

#### **Kontrollwechselklauseln**

Es bestehen keine Kontrollwechselklauseln in Arbeits- und Mandatsverträgen von Stadler.

#### **9. Revisionsstelle**

##### **Dauer des Mandates und Amtsdauer des leitenden Revisors**

KPMG AG, Zürich, ist seit dem Geschäftsjahr 2011 Revisionsstelle von Stadler. Toni Wattenhofer, zugelassener Revisionsexperte, ist bei KPMG seit dem Geschäftsjahr 2024 der leitende Revisor für dieses Mandat. Die Amtsdauer des leitenden Revisors ist auf sieben Jahre begrenzt.

##### **Revisionshonorar und zusätzliche Honorare**

KPMG hat Stadler für das Geschäftsjahr 2025 rund 1.5 Millionen Franken für Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Prüfung der Jahresrechnungen von Konzerngesellschaften, der Konzernrechnung von Stadler sowie des Vergütungsberichtes in Rechnung gestellt. Für zusätzliche Dienstleistungen wie Steuerberatung und Transaktionsberatung berechnete KPMG rund 0.1 Millionen Franken.

##### **Informationsinstrumente der externen Revision**

Die externe Revisionsstelle berichtet in schriftlicher Form über relevante Prüfungsaktivitäten und weitere wichtige Vorgänge im Zusammenhang mit dem Unternehmen. Die Revisionsstelle hat Zugang zu den Protokollen der Verwaltungsratssitzungen.

Der Prüfungsausschuss des Verwaltungsrats beurteilt jährlich die Leistung, Honorierung und Unabhängigkeit der Revisionsstelle und des Konzernprüfers und unterbreitet dem Verwaltungsrat einen Vorschlag zur Frage, welcher externe Prüfer der Generalversammlung zur Wahl vorgeschlagen werden soll. Der Prüfungsausschuss prüft sodann jährlich den Umfang der externen Revision, die Revisionspläne und die relevanten Abläufe und bespricht jeweils die Revisorergebnisse mit den externen Prüfern.

#### **10. Informationspolitik**

Stadler unterhält mit allen Anspruchsgruppen einen regelmässigen offenen Dialog, insbesondere mit Investoren, Finanzanalysten sowie Banken- und Medienvertretenden. Die Kommunikation erfolgt über den Geschäfts- und den Halbjahresbericht, über die Generalversammlung sowie eine jährliche Bilanzmedienkonferenz.

Die Aktionäre und der Kapitalmarkt werden durch Medienmitteilungen über wesentliche aktuelle Veränderungen und Entwicklungen informiert. Die Bekanntmachung potenziell kursrelevanter Ereignisse wird gemäss der Ad-hoc-Publizitätspflicht der SIX Swiss Exchange sichergestellt. Zudem pflegt Stadler den Dialog mit Investoren, Finanzanalysten und Medienvertretenden an entsprechenden Veranstaltungen. Unter <https://www.stadlerrail.com/de/medien> können sich Aktionäre und andere Interessierte für die automatische Zusendung der Medienmitteilungen eintragen.

Die Berichterstattung zum Geschäftsjahr 2025 umfasst den Geschäftsbericht, eine Medienmitteilung sowie eine Präsentation. Der Geschäftsbericht kann von den Aktionären bestellt wer-

den. Der Geschäftsbericht liegt spätestens 20 Kalendertage vor der Generalversammlung am Sitz der Gesellschaft zur Einsicht der Aktionäre auf. Anlässlich der Generalversammlung informieren der Verwaltungsrat und die Konzernleitung über die Jahresrechnung und den Geschäftsgang der Gesellschaft und beantworten Fragen der Aktionäre.

### Informationsquellen

Stadler stellt allen Interessierten umfangreiche Informationen zur Verfügung, die unter folgenden Links im Internet abrufbar sind:

- Website der Stadler Rail AG: <https://www.stadlerrail.com>
- Statuten der Stadler Rail AG:  
<https://www.stadlerrail.com/de/downloads>
- Geschäftsberichte inkl. Finanzbericht:  
<https://www.stadlerrail.com/de/investor-relations>
- Corporate Governance:  
<https://www.stadlerrail.com/de/investor-relations>
- Medienmitteilungen:  
<https://www.stadlerrail.com/de/medien/medienmitteilungen>
- Automatische Zustellung der Medienmitteilungen:  
<https://www.stadlerrail.com/de/medien>
- Agenda (u. a. betreffend Jahres- und Halbjahresbericht, Generalversammlung):  
<https://www.stadlerrail.com/de/investor-relations>
- Kontaktaufnahme: <https://www.stadlerrail.com/de/contact> oder wie folgt:

### Investoren und Finanzanalysten

Daniel Strickler  
Investor Relations Officer  
Telefon: +41 71 626 86 47  
E-Mail: [ir@stadlerrail.com](mailto:ir@stadlerrail.com)

### Unternehmenskommunikation

Marc Meschenmoser  
Head of Corporate Communications & Public Relations  
Telefon: +41 71 626 19 19  
E-Mail: [medien@stadlerrail.com](mailto:medien@stadlerrail.com)

### Stadler Rail AG

Ernst-Stadler-Strasse 1  
9565 Bussnang  
Schweiz

### Generelle Handelssperrezeiten

Während ordentlichen Sperrfristen dürfen gesperrte Personen und die Emittentin nicht mit Effekten der Emittentin und daraus abgeleiteten Derivaten handeln oder Empfehlungen an andere Personen abgeben.

Es gelten die folgenden generellen Handelssperrezeiten:

- vom 31. Dezember bis zum Ablauf eines Börsentages der SIX nach der Veröffentlichung der Jahresergebnisse der Gesellschaft; und
- vom 30. Juni bis zum Ablauf eines Börsentages der SIX nach der Veröffentlichung der Halbjahresergebnisse der Gesellschaft.

Die generellen Handelssperrezeiten gelten für die folgenden Personen:

- Die Mitglieder des Verwaltungsrats, den Group CEO, Group CFO, Deputy Group CFO, Group Treasurer, Controller und ihre jeweiligen Assistentinnen oder Assistenten sowie die übrigen Mitglieder des Group Executive Board; und
- jede andere Person, die der eVRP, der Group CEO, der Group CFO oder das Generalsekretariat benennen kann, wenn diese Person an der Vorbereitung, der Analyse, der Überprüfung oder der Kommunikation der Finanzergebnisse der Gesellschaft beteiligt ist oder Zugang zu diesen Informationen hat.

Die Gesellschaft führt eine Liste der gesperrten Personen und informiert diese Personen über ihre Einstufung als gesperrte Personen sowie über Beginn und Ende der generellen Handelssperrezeiten. Ohne die vorherige schriftliche Zustimmung des eVRP, des Group CEO oder des Group CFO sind Ausnahmen nicht vorgesehen. Im Berichtsjahr wurden keine Ausnahmen zu den allgemeinen Regeln gewährt.



Rigi



# VERGÜTUNGS- BERICHT

Der Vergütungsbericht erläutert das Vergütungssystem und dessen Anwendung bei Stadler im Berichtsjahr 2025. Der Vergütungsbericht wird nach dem seit 1. Januar 2023 geltenden Aktienrecht (die Verordnung gegen übermässige Vergütungen bei börsenkotierten Aktiengesellschaften (VegüV) wurde darin integriert) erstellt und folgt den Empfehlungen des Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance von Economiesuisse sowie den Vorgaben der Corporate-Governance-Richtlinie (RLCG) der SIX Swiss Exchange.

## 1. Vergütungssystem

### Grundsätze

Das Vergütungssystem von Stadler soll die Mitarbeitenden generell mit einer marktgerechten Vergütung sowie einem leistungsorientierten System für variable Lohnanteile zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts motivieren und ist so ausgestaltet, dass die Interessen der obersten Führungsebene mit den Interessen des Unternehmens und seiner Aktionäre übereinstimmen.

Bei den Konzernleitungsmitgliedern werden auch die individuelle Verantwortung sowie die berufliche Erfahrung mitberücksichtigt.

### Verwaltungsrat

#### Fixe Vergütung

Die Vergütung des Verwaltungsrats besteht aus einem jährlichen Honorar, das sich aus einer fixen Grundvergütung für die Tätigkeit im Verwaltungsrat sowie fixen Entschädigungen für den Vorsitz bzw. die Mitgliedschaft in Ausschüssen zusammensetzt. Die Vergütung des exekutiven Verwaltungsratspräsidenten schliesst die Entschädigung für den Vorsitz bzw. die Mitgliedschaft in Ausschüssen mit ein. Die Vergütung des Verwaltungsrats wird von diesem auf Antrag des Vergütungsausschusses jährlich nach freiem Ermessen festgelegt. Mitglieder des Verwaltungsrats können an Sitzungen des Vergütungsausschusses teilnehmen und verfügen über ein Mitspracherecht. Der Verwaltungsratspräsident erhält ein Honorar von CHF 300'000 und der Vizepräsident ein Honorar von CHF 150'000. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrats erhalten ein Honorar von je CHF 90'000. Zusätzlich zu dieser Entschädigung erhalten Mitglieder in einem Ausschuss CHF 20'000 und Ausschussvorsitzende CHF 30'000.

Gemäss Vergütungsreglement wird die fixe Vergütung nach Festlegung des einzelnen Verwaltungsratsmitglieds, die jeweils bis Ende Mai des Geschäftsjahres zu erfolgen hat, in bar

und/oder in Aktien der Stadler Rail AG ausbezahlt. Die Aktien unterliegen nach der Zuteilung einer vierjährigen Sperrfrist und werden mit einem Sperrfriskont von 20% gegenüber dem Anrechnungswert zugeteilt. Während der Sperrfrist ist es dem Verwaltungsratsmitglied untersagt, die betreffenden Aktien zu veräussern, zu verpfänden, zu übertragen oder anderweitig darüber zu verfügen, wobei das Stimmrecht und das Recht auf Dividende dem Verwaltungsratsmitglied während der Sperrfrist zustehen. Als Anrechnungswert der Aktien wird der volumengewichtete Durchschnittskurs während des Monats November des Kalenderjahres der Zuteilung zugrunde gelegt (abzüglich Sperrfriskont). Bezüglich Aktien- bzw. Barkomponente hat das jeweilige Verwaltungsratsmitglied einen individuellen Default festzulegen für den Fall, dass die jährliche Wahl aufgrund von börsenrechtlichen Restriktionen nicht erfolgen kann. Dieser Default kann jährlich angepasst werden. Die Zuteilung der Aktien erfolgt im Monat Dezember der jeweiligen Vergütungsperiode.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats erhalten keine Sitzungsgelder. Für die Vorbereitung und die Teilnahme an den ordentlichen und den ausserordentlichen Sitzungen des Verwaltungsrats und der Ausschüsse werden keine weiteren Vergütungen entrichtet.

#### Variable Vergütung

Die Mitglieder des Verwaltungsrats erhalten keine variablen und erfolgsabhängigen Vergütungen.

#### Weitere Leistungen

Stadler übernimmt die gesetzlich festgelegten Sozialbeiträge und vergütet den Mitgliedern des Verwaltungsrats zudem jene Spesen, die effektiv angefallen sind.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats erhalten keine Sachleistungen und es werden ihnen keine Darlehen und Kredite, Vorsorgeleistungen ausserhalb der beruflichen Vorsorge oder Sicherheiten gewährt. Dem Verwaltungsrat werden zudem weder Antrittsprämien noch Abgangsentschädigungen gewährt.

## Konzernleitung (Stadler Group Executive Board)

### Fixe Vergütung

Die Konzernleitungsmitglieder erhalten eine fixe Vergütung, die monatlich ausbezahlt wird. Diese fixe Vergütung ist abhängig von der individuellen Funktion sowie der Qualifikation und der beruflichen Erfahrung des Konzernleitungsmitglieds und wird vom Verwaltungsrat nach freiem Ermessen jährlich festgelegt. Die fixe Vergütung wird in bar ausbezahlt.

### Variable Vergütung<sup>1</sup>

Die Konzernleitungsmitglieder erhalten zusätzlich eine variable Vergütung, die sich nach der Erreichung bestimmter Leistungsziele richtet. Die Leistungsziele können quantitative und qualitative Performancekriterien umfassen, die die Performance der Gruppe, einzelner Divisionen oder Geschäftseinheiten und/oder individuelle Ziele berücksichtigen. Im Berichtsjahr 2025 bestanden die Zielvereinbarungen zu 65% (Vorjahr: 65%) aus quantitativen Gruppenzielen (wie EBIT-Marge, Net Cash, Auftragseingang im Verhältnis zum durchschnittlichen Umsatz des aktuellen und der beiden vorangegangenen Geschäftsjahre, Einhaltung von Garantiekostenbudgets und Einhaltung von Werkabnahmetermenen von Schienenfahrzeugen) sowie zu 35% (Vorjahr: 35%) aus individuellen Zielen. Die Zielerreichung für das Jahr 2025 betrug durchschnittlich 61% (Vorjahr: 37%).

Gemäss Vergütungsreglement legt der Verwaltungsrat auf Antrag des Vergütungsausschusses die Gewichtung der Leistungsziele, die jeweiligen Ziele sowie das proportionale Verhältnis der jährlichen fixen Vergütung und der Komponenten der variablen Vergütung fest. Die Bestimmung von individuellen Zielen und deren Erreichung kann für jedes Mitglied der Konzernleitung (ausser dem Group CEO) an den Group CEO delegiert werden. Für jedes quantitative Gruppenziel wird ein minimaler und ein maximaler Zielwert definiert. Bei Nichterreichen des minimalen Zielwerts wird für dieses Teilziel nichts ausbezahlt. Innerhalb der Stufen der Zielerreichung wird nicht interpoliert, sondern die Bemessung erfolgt stufenweise.

Die variable Vergütung des Group CEO beträgt maximal 120% der fixen Vergütung. Mindestens 40% der variablen Vergütung müssen in Aktien der Stadler Rail AG bezogen werden, wobei der Group CEO jeweils bis Ende Dezember des aktuellen Geschäftsjahres nach freiem Ermessen den Aktienanteil zwischen 40% und 100% der variablen Vergütung festlegen kann.

Die variable Vergütung der übrigen Konzernleitungsmitglieder beträgt maximal 80% der fixen Vergütung. Mindestens 30% der variablen Vergütung müssen in Aktien der Stadler Rail AG bezogen werden, wobei das jeweilige Konzernleitungsmitglied jeweils bis Ende Dezember des aktuellen Geschäftsjahres nach freiem Ermessen den Aktienanteil zwischen 30% und 100% der variablen Vergütung festlegen kann.

Die Aktien sämtlicher Konzernleitungsmitglieder unterliegen nach der Zuteilung (nach der Genehmigung des Jahresabschlusses durch die Generalversammlung) einer vierjährigen

Sperrfrist und werden mit einem Sperrfrisdiskont von 20% gegenüber dem Anrechnungswert zugeteilt. Während der Sperrfrist ist es untersagt, die betreffenden Aktien zu veräussern, zu verpfänden, zu übertragen oder anderweitig darüber zu verfügen, wobei das Stimmrecht und das Recht auf Dividende während der Sperrfrist bestehen bleiben. Als Anrechnungswert der Aktien wird der volumengewichtete Durchschnittskurs während des Monats März des Kalenderjahres der Zuteilung zugrunde gelegt (abzüglich Sperrfrisdiskont).

Wenn der Verwaltungsrat oder der Vergütungsausschuss es als zweckmässig erachtet, kann er auch Zuteilungen mit langfristiger Anreizwirkung gewähren, die unabhängig von der Erreichung von Zielen in der Vergangenheit an die zukünftige Performance geknüpft sind. In den Geschäftsjahren 2024 und 2025 sind keine solchen Zuteilungen erfolgt.

### Weitere Leistungen

Stadler übernimmt die gesetzlich und reglementarisch festgelegten Vorsorge- und Sozialbeiträge. Die Konzernleitungsmitglieder erhalten wie alle Stadler-Mitarbeitenden in Abhängigkeit vom Geschäftsgang ein Weihnachtsgeld von maximal CHF 1'000 sowie alle fünf Jahre eine Dienstaltersprämie. Im Weiteren erhalten die Konzernleitungsmitglieder eine monatliche Spesenpauschale für Repräsentationskosten, die aufgrund des Ersatzcharakters keine Vergütung darstellt. Zudem wird den Mitgliedern der Konzernleitung ein Mobiltelefon zur Verfügung gestellt.

Den Mitgliedern der Konzernleitung können nach Art. 30 der Statuten Darlehen, Kredite, Garantien oder Sicherheiten zu marktüblichen Konditionen gewährt werden, jedoch nur bis zu einem Gesamtbetrag pro Person von maximal (i) 500% der aktuellen fixen Jahresvergütung als besichertes Darlehen zum Erwerb von Grundeigentum bzw. (ii) 200% der aktuellen fixen Jahresvergütung für weitere Darlehen, Kredite, Garantien oder Sicherheiten.

Den Mitgliedern der Konzernleitung werden weder Antrittsprämien noch Abgangsentschädigungen gewährt.

## 2. Zuständigkeiten und Kompetenzen

Der Vergütungsausschuss setzt sich aus mindestens drei Mitgliedern des Verwaltungsrats zusammen. Diese werden vom Verwaltungsrat der Generalversammlung vorgeschlagen und von dieser für eine Dauer von einem Jahr bis zum Abschluss der nächsten ordentlichen Generalversammlung gewählt. Eine Wiederwahl ist zulässig.

Der Vergütungsausschuss unterstützt den Verwaltungsrat bei der Festsetzung und Überprüfung der Vergütungsstrategie und -richtlinien, der quantitativen und qualitativen Kriterien für die variable Vergütung der Konzernleitungsmitglieder sowie bei der Vorbereitung der Anträge zuhanden der Generalversammlung betreffend die Vergütung der Verwaltungsrats- und Konzernleitungsmitglieder.

<sup>1</sup> Die vollständige statutarische Bestimmung zur variablen Vergütung ergibt sich aus Art. 25 der Statuten, die unter <https://stadlerrail.com/de/downloads> abrufbar sind.

Die Grundzüge der Vergütungsstrategie werden jährlich überprüft. Im Geschäftsjahr 2025 traf sich der Vergütungsausschuss zu zwei (Vorjahr: zwei) Sitzungen. Die dem Vergütungsausschuss nicht angehörenden Mitglieder des Verwaltungsrats nahmen im Berichtsjahr nicht an den Sitzungen des Ausschusses teil, wurden aber vom Vorsitzenden des Vergütungsausschusses anlässlich der jeweils nächsten Sitzung des Gesamtverwaltungsrats über die wesentlichen Beschlüsse und Massnahmen in Bezug auf den Vergütungsprozess und das Vergütungssystem informiert.

Die Genehmigung der Vergütungen durch den Verwaltungsrat gilt vorbehaltlich der Zustimmung durch die Generalversammlung. Gemäss Statuten stimmt die Generalversammlung jährlich über den Gesamtbetrag der maximalen Vergütung des Verwaltungsrats und der Konzernleitung für das auf die ordentliche Generalversammlung folgende Geschäftsjahr ab.

Genehmigt die Generalversammlung einen Gesamtbetrag nicht, so ist nach den Bestimmungen gemäss Art. 27 Abs. 2 der Statuten zu verfahren. Stadler darf Vergütungen unter Vorbehalt der nachträglichen Genehmigung durch die Generalversammlung ausrichten.

Gemäss Art. 27 Abs. 4 der Statuten ist Stadler ermächtigt, an Mitglieder der Konzernleitung, die nach dem Zeitpunkt der Genehmigung der Vergütungen durch die Generalversammlung in die Konzernleitung eintreten oder innerhalb der Konzernleitung befördert werden und soweit der bereits genehmigte Betrag für diese Periode nicht ausreicht, zusätzliche Vergütungen (einschliesslich einer allfälligen Entschädigung für den Verlust von Vergütungen oder für finanzielle Nachteile im Zusammenhang mit dem Arbeitswechsel) auszurichten. Diese Zusatzbeträge müssen von der Generalversammlung nicht genehmigt werden, sofern sie insgesamt 50% des genehmigten maximalen Gesamtbetrages der Vergütung für die Konzernleitung nicht übersteigen.

### **3. Vergütungen für das Geschäftsjahr 2025**

Der Ausweis der Vergütungen für die Konzernleitung erfolgt nach dem Accrual-Prinzip, weil die variable Vergütung erst im Folgejahr ausbezahlt wird. Bei einem Neueintritt in den Verwaltungsrat oder in die Konzernleitung erfolgt der Einbezug der Vergütung ab der Übernahme der entsprechenden Funktion (pro rata). Analoges gilt bei Austritten.

## Verwaltungsrat

				2025	2024	
Ausgeübte Funktionen				Total	Total	
				in TCHF	in TCHF	
				in TCHF	in TCHF	
Peter Spuhler	Präsident des Verwaltungsrats Vorsitz Strategieausschuss Mitglied Vergütungsausschuss Mitglied Nominationsausschuss	–	375	19	394	
Hans-Peter Schwald <sup>2</sup>	Vizepräsident des Verwaltungsrats Mitglied Prüfungsausschuss Mitglied Vergütungsausschuss Mitglied Nominationsausschuss	190	–	11	210	
Dr. Stefan Asenkerschbaumer	Mitglied des Verwaltungsrats Mitglied Prüfungsausschuss Mitglied Strategieausschuss	97	41	–	138	
Dr. Christoph Franz	Mitglied des Verwaltungsrats Vorsitz Vergütungsausschuss Vorsitz Nominationsausschuss	120	–	7	127	
Danijela Karelse <sup>3</sup>	Mitglied des Verwaltungsrats Vorsitz Prüfungsausschuss	88	36	9	133	
Wojciech Kostrzewa	Mitglied des Verwaltungsrats Mitglied Prüfungsausschuss	110	–	–	110	
Doris Leuthard <sup>4</sup>	Mitglied des Verwaltungsrats Mitglied Strategieausschuss Mitglied Vergütungsausschuss Mitglied Nominationsausschuss	123	–	10	133	
Niko Warbanoff <sup>5</sup>	Mitglied des Verwaltungsrats Mitglied Strategieausschuss	55	69	–	124	
Barbara Egger-Jenzer <sup>6</sup>	Mitglied des Verwaltungsrats Mitglied Vergütungsausschuss Mitglied Nominationsausschuss	37	–	1	38	
Kurt Rüegg <sup>7</sup>	Mitglied des Verwaltungsrats Vorsitz Prüfungsausschuss	40	–	2	42	
<b>Total Vergütungen an Mitglieder des Verwaltungsrats<sup>8</sup></b>		<b>860</b>	<b>521</b>	<b>59</b>	<b>1'440</b>	<b>1'514</b>

<sup>1</sup> Die Sozialleistungen enthalten die Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen.

<sup>2</sup> Herr Schwald hat am 22. Mai 2024 die Mitgliedschaft im Strategieausschuss abgegeben.

<sup>3</sup> Frau Karelse ist an der Generalversammlung vom 22. Mai 2024 in den Verwaltungsrat gewählt worden. Seit 7. Mai 2025 ist sie Vorsitzende des Prüfungsausschusses (zuvor Mitglied).

<sup>4</sup> Frau Leuthard ist seit 7. Mai 2025 Mitglied des Vergütungs- und des Nominationsausschusses.

<sup>5</sup> Herr Warbanoff ist an der Generalversammlung vom 22. Mai 2024 in den Verwaltungsrat gewählt worden.

<sup>6</sup> Frau Egger-Jenzer war bis zur Generalversammlung vom 7. Mai 2025 Mitglied des Verwaltungsrats.

<sup>7</sup> Herr Rüegg war bis zur Generalversammlung vom 7. Mai 2025 Mitglied des Verwaltungsrats.

<sup>8</sup> Die Vergütung für die Mitgliedschaft resp. den Vorsitz im Nominations- und Vergütungsausschuss beträgt gesamthaft TCHF 20 resp. TCHF 30 pro Jahr.

## Konzernleitung

					2025	2024
					Total	Total
					in TCHF	in TCHF
					in TCHF	in TCHF
Markus Bernsteiner, Group CEO	Fixe Vergütung	Variable Vergütung Baranteil	Variable Vergütung Aktien	Weitere Leistungen <sup>1</sup>	1'456	1'861
Übrige Konzernleitungsmitglieder	4'296	940	1'462	2'007	8'705	5'552
<b>Total Vergütungen an Konzernleitungsmitglieder</b>		<b>4'946</b>	<b>1'168</b>	<b>1'652</b>	<b>2'395</b>	<b>7'413</b>

<sup>1</sup> Die weiteren Leistungen enthalten die Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen und die Pensionskasse sowie die Beiträge für Unfall und Krankheit. Daneben sind das Weihnachtsgeld sowie die Dienstaltersprämien enthalten.

An der Generalversammlung 2024 wurde dem Verwaltungsrat für das Geschäftsjahr 2025 eine Gesamtvergütung von CHF 2'000'000 und der Konzernleitung eine Gesamtvergütung von CHF 11'800'000 zugesprochen. Die Gesamtvergütung für den Verwaltungsrat und die Konzernleitung für das Jahr 2025 bewegt sich im genehmigten Rahmen.

#### 4. Vergütungen an frühere Organmitglieder

Es wurden keine Vergütungen an frühere Organmitglieder ausgerichtet. Als frühere Organmitglieder gelten Personen, die vor Beginn der aktuellen Berichtsperiode aus ihrem Amt ausgeschieden sind.

#### 5. Vergütungen an nahestehende Personen

Es wurden keine Vergütungen an dem Verwaltungsrat oder der Konzernleitung nahestehende Personen erbracht.

#### 6. Darlehen und Kredite

Per 31. Dezember 2025 ist ein besichertes Darlehen zum Erwerb von Grundeigentum an Martin Ritter (Executive Vice President der Division Nordamerika) in der Höhe von CHF 2'924'695 ausstehend. Das Darlehen wurde zu marktüblichen Konditionen gewährt. Daneben wurden weder von Stadler noch von einer anderen Konzerngesellschaft Darlehen an nahestehende Personen oder frühere sowie gegenwärtige Organmitglieder vergeben oder Kredite gewährt. Im Vorjahr waren keine Kredite oder Darlehen ausstehend.

#### 7. Beteiligungen von Verwaltungsrat und Konzernleitung

Die Mitglieder des Verwaltungsrats und der Konzernleitung (inkl. ihnen nahestehender Personen) halten die folgende Anzahl Aktien an der Stadler Rail AG:

### Verwaltungsrat

in Stück	31.12.2025	31.12.2024
Peter Spuhler	42'389'509	42'140'153
Hans-Peter Schwald	850'000	850'000
Dr. Stefan Asenkerschbaumer	7'446	5'769
Dr. Christoph Franz	1'190'781	1'370'781
Danijela Karelse	1'761	–
Wojciech Kostrzewa	150'000	150'000
Doris Leuthard	5'320	5'320
Niko Warbanoff	4'611	1'773
Barbara Egger-Jenzer	n/a	5'306
Kurt Rüegg	n/a	388'504
<b>Total Aktien Verwaltungsrat</b>	<b>44'599'428</b>	<b>44'917'606</b>

### Konzernleitung

in Stück	31.12.2025	31.12.2024
Markus Bernsteiner	301'023	290'963
Raphael Widmer	90'000	90'000
Ansgar Brockmeyer	44'422	42'334
Lucius Gerig	4'798	2'874
Jure Mikolčić	32'175	34'815
Philipp Brunner	8'420	6'452
Iñigo Parra	43'791	41'595
Martin Ritter	14'298	n/a
Marc Trippel	3'886	2'387
Daniel Baer	22'159	26'928
Benjamin Niederhauser	4'951	1'802
<b>Total Aktien Konzernleitung</b>	<b>569'923</b>	<b>540'150</b>

## 8. Tätigkeiten in anderen Unternehmen

### Verwaltungsrat

	Funktion	Börsenkotiert	31.12.2025	31.12.2024
<b>Peter Spuhler</b>				
PCS Holding AG	Präsident des Verwaltungsrats	nein	x	x
Allreal Holding AG	Mitglied des Verwaltungsrats	ja	x	x
Rieter Holding AG	Mitglied des Verwaltungsrats	ja	x	x
Aebi Schmidt Holding AG	Mitglied des Verwaltungsrats	ja (seit 2025)	x	x (Präsident)
DSH Holding AG	Vizepräsident des Verwaltungsrats	nein	x	x
European Loc Pool AG	Mitglied des Verwaltungsrats	nein	x	x
Sönmez Transformer Company (STS)	Mitglied des Verwaltungsrats	nein	x	x
Florhof Immobilien AG	Mitglied des Verwaltungsrats	nein	x	x
Chesa Sül Spelm AG	Mitglied des Verwaltungsrats	nein	x	x
RANA APS AG	Präsident des Verwaltungsrats	nein	x	x
Robert Bosch GmbH	Mitglied des Aufsichtsrats	nein	x	x
Robert Bosch Industrietreuhand KG	Kommanditist	nein	x	x
Tele D	Mitglied des Stiftungsrats	nein	x	x
LITRA	Mitglied des GL-Ausschusses und Vizepräsident des Verwaltungsrats	nein	x	x
Swissmem	Mitglied des Vorstandsausschusses	nein	x	x
PMT Management AG	Mitglied des Verwaltungsrats	nein	x	x
Wohnpark Promenade AG	Mitglied des Verwaltungsrats	nein	x	x
<b>Hans-Peter Schwald</b>				
Autoneum Holding AG	Präsident des Verwaltungsrats	ja	x	x
AVIA Vereinigung	Präsident des Vorstands	nein		x
Dagda Consulting AG	Präsident des Verwaltungsrats	nein	x	x
DSH Holding AG	Mitglied des Verwaltungsrats	nein		x
PCS Holding AG	Mitglied des Verwaltungsrats	nein		x
Rehaklinik Tschugg AG	Präsident des Verwaltungsrats	nein	x	x
Retsch Holding AG	Mitglied des Verwaltungsrats	nein	x	x
Rieter Holding AG	Mitglied des Verwaltungsrats	ja		x
VITREA Schweiz AG (ehemals VAMED Management und Service Schweiz AG)	Mitglied des Verwaltungsrats	nein	x	x (Präsident)
Rehaklinik Zihlschlacht AG	Mitglied des Verwaltungsrats	nein	x	x (Präsident)
Rehaklinik Dussnang AG	Mitglied des Verwaltungsrats	nein	x	x (Präsident)
Rehaklinik Seewis AG	Mitglied des Verwaltungsrats	nein	x	x (Präsident)
Valfor Attorneys-at-law Association	Präsident des Vorstands	nein	x	x
VAMED Health Project Schweiz AG	Präsident des Verwaltungsrats	nein	x	x
ZSC Lions Arena Immobilien AG	Präsident des Verwaltungsrats	nein	x	x
<b>Dr. Stefan Asenkerschbaumer</b>				
Robert Bosch GmbH	Vorsitzender des Aufsichtsrats	nein	x	x
Robert Bosch Industrietreuhand KG	Geschäftsführender Gesellschafter	nein	x	x
BASF SE	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats	ja	x	x

	<b>Funktion</b>	<b>Börsenkotiert</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
<b>Dr. Christoph Franz</b>				
Chugai Pharmaceutical Co., Ltd.	Mitglied des Verwaltungsrats	ja		x
Zürich Insurance Group AG	Vizepräsident des Verwaltungsrats	ja	x	x
Zürich Versicherungs-Gesellschaft AG	Vizepräsident des Verwaltungsrats	nein	x	x
Konzernvorsorgestiftung der Zürich Versicherungs-Gruppe	Mitglied des Stiftungsrats	nein	x	x
Ernst Göhner Stiftung	Mitglied des Stiftungsrats	nein	x	x
Rantum Equity Participation GmbH & Co. KG	Mitglied des Beirats	nein	x	x
Artemis Holding AG	Vizepräsident des Verwaltungsrats	nein	x	x
<b>Danijela Karelse</b>				
NETSTAL Maschinen AG	CFO	nein		x
Personalvorsorgestiftung der NETSTAL Maschinen AG	Vizepräsidentin	nein		x
NETSTAL Benelux BV	Direktorin	nein		x
NETSTAL Shanghai Machinery LLC	Direktorin	nein		x
NETSTAL Iberica SA	Direktorin	nein		x
NETSTAL France SAS	Direktorin	nein		x
NETSTAL Italia S.r.l.	Direktorin	nein		x
NETSTAL Singapore Pte. Ltd.	Direktorin	nein		x
NETSTAL UK Ltd.	Direktorin	nein		x
NETSTAL Inc.	Direktorin	nein		x
Ecorobotix SA	CFO	nein	x	
MAARDA GmbH	Geschäftsführerin	nein	x	x
<b>Wojciech Kostrzewa</b>				
Billon Group Ltd.	Präsident des Verwaltungsrats	nein		x
Alior Bank SA	Präsident des Aufsichtsrats	ja	x	
ERGO Hestia SA	Vizepräsident des Aufsichtsrats	nein	x	x
ERGO Hestia Life SA	Mitglied des Aufsichtsrats	nein	x	x
Wydawnictwo Pascal	Präsident des Aufsichtsrats	nein		x
WK Consult	CEO	nein		x
Art Polonia SL	Direktor	nein		x
Gremi Media SA	Mitglied des Aufsichtsrats	ja		x
Cricklade Investments	Direktor	nein		x
Kostrzewa, Marciniak-Malecka, Evox KG	Komplementär	nein	x	x
Squirro AG	Mitglied des Beirats	nein	x	x
<b>Doris Leuthard</b>				
Coop Genossenschaft	Vizepräsidentin der Verwaltung	nein	x	x
Coop-Gruppe Genossenschaft	Vizepräsidentin der Verwaltung	nein	x	x
Coop Pronto AG	Mitglied des Verwaltungsrats	nein	x	x
Transgourmet Holding AG	Vizepräsidentin des Verwaltungsrats	nein	x	x
Bell Food Group AG	Vizepräsidentin des Verwaltungsrats	ja	x	x
ETH Zürich Foundation	Mitglied des Stiftungsrats	nein	x	x
Venture	Mitglied des Stiftungsrats	nein	x	x
Neue Holzbau AG Lungern	Mitglied des Verwaltungsrats	nein	x	

	<b>Funktion</b>	<b>Börsenkotiert</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
<b>Niko Warbanoff</b>				
Deutsche Bahn AG; DB E.C.O. Group	CEO	nein	x	x
DB International Operations GmbH	CEO	nein	x	x
<b>Barbara Egger-Jenzer</b>				
Kraftwerke Oberhasli AG	Präsidentin des Verwaltungsrats	nein	n/a	x
<b>Kurt Rüegg</b>				
PCS Holding AG	Mitglied des Verwaltungsrats	nein	n/a	x
Casino Theater AG Winterthur	Mitglied des Verwaltungsrats	nein	n/a	x

**Konzernleitung**

	<b>Funktion</b>	<b>Börsenkotiert</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
<b>Markus Bernsteiner</b>				
–	–	–		
<b>Raphael Widmer</b>				
Pensionskasse der Stadler Rail Group	Präsident des Stiftungsrats	nein	x	x
Hürlimann Railtec AG	Präsident des Verwaltungsrats	nein	x	x
<b>Ansgar Brockmeyer</b>				
–	–	–		
<b>Lucius Gerig</b>				
Ostschweizer Ausgleichskasse für Handel und Industrie	Vorstandsvorsitzender	nein	x	x
LITRA	Mitglied der Finanzkommission	nein	x	x
<b>Jure Mikočič</b>				
KUGEL Edelstahlverarbeitung GmbH	Mitglied des Beirats	nein	x	
<b>Philipp Brunner</b>				
AsstrA-Associated Traffic AG	Mitglied des Direktionsrats	nein	x	x
<b>Iñigo Parra</b>				
Colegio Guadalaviar	Präsident des Verwaltungsrats	nein	x	x
Hinojosa S.A.	Mitglied des Verwaltungsrats	nein	x	x
<b>Martin Ritter</b>				
Aebi Schmidt Holding AG	Mitglied des Verwaltungsrats	ja	x	n/a
Quevita AG	Mitglied des Verwaltungsrats	nein	x	n/a
Peakstone Alpine Holding, LLC	Geschäftsführer	nein	x	n/a
Knights Ranching LLC	Geschäftsführer	nein	x	n/a
<b>Marc Trippel</b>				
AngelStar S.r.l.	Mitglied des Verwaltungsrats	nein	x	x
BW Center GmbH	Geschäftsführer	nein	x	x
<b>Daniel Baer</b>				
ÖBB Stadler Service GmbH	Gesellschafter	nein	x	x
<b>Benjamin Niederhauser</b>				
–	–	–		



# Bericht der Revisionsstelle

**An die Generalversammlung der Stadler Rail AG, Bussnang**

## **Bericht zur Prüfung des Vergütungsberichts**

### **Prüfungsurteil**

Wir haben den Vergütungsbericht der Stadler Rail AG (die Gesellschaft) für das am 31. Dezember 2025 endende Jahr geprüft. Die Prüfung beschränkte sich auf die Angaben nach Art. 734a-734f OR in den Abschnitten 3 bis 8 auf den Seiten 174 bis 180 des Vergütungsberichts.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die Angaben nach Art. 734a-734f OR im beigefügten Vergütungsbericht dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

### **Grundlage für das Prüfungsurteil**

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt «Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung des Vergütungsberichts» unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands. Wir haben auch unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

### **Sonstige Informationen**

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die mit «geprüft» gekennzeichneten Tabellen im Vergütungsbericht, die Konzernrechnung, die Jahresrechnung und unsere dazugehörigen Berichte.

Unser Prüfungsurteil zum Vergütungsbericht erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zu den geprüften Finanzinformationen im Vergütungsbericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.



#### **Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für den Vergütungsbericht**

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung eines Vergütungsberichts in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist. Zudem obliegt ihm die Verantwortung über die Ausgestaltung der Vergütungsgrundsätze und die Festlegung der einzelnen Vergütungen.

#### **Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung des Vergütungsberichts**

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die im Vergütungsbericht enthaltenen Angaben gemäss Art. 734a-734f OR frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern sind, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Vergütungsberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH üben wir während der gesamten Prüfung pflichtgemässes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus:

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Vergütungsbericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Ausserkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von für die Prüfung relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängenden Angaben.

Wir kommunizieren mit dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Prüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschliesslich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung identifizieren.



Wir geben dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und kommunizieren mit ihnen über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und – sofern zutreffend – über Massnahmen zur Beseitigung von Gefährdungen oder getroffene Schutzmassnahmen.

KPMG AG

Toni Wattenhofer  
Zugelassener Revisionsexperte  
Leitender Revisor

Nicolas Wuffli  
Zugelassener Revisionsexperte

Zürich, 17. März 2026

KPMG AG, Badenerstrasse 172, CH-8036 Zürich

© 2026 KPMG AG, eine Schweizer Aktiengesellschaft, ist eine Gruppengesellschaft der KPMG Holding LLP, die Mitglied der globalen KPMG-Organisation unabhängiger Firmen ist, die mit KPMG International Limited, einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung englischen Rechts, verbunden sind. Alle Rechte vorbehalten.



OBB  
INFRA

servicejet

SERVICE

service



# KONZERN- RECHNUNG

# Inhalt

## **Konsolidierte Jahresrechnung**

- 188** - Konsolidierte Erfolgsrechnung
- 189** - Konsolidierte Bilanz
- 190** - Konsolidierte Geldflussrechnung
- 191** - Veränderung des konsolidierten Eigenkapitals

## **Anhang zur konsolidierten Jahresrechnung**

- 192** - Informationen zum Bericht
- 193** - 1. Operative Leistung
- 193** - 1.1 Segmentberichterstattung
- 195** - 1.2 Aufträge in Arbeit
- 198** - 1.3 Entschädigungsansprüche aus Aufträgen in Arbeit
- 198** - 1.4 Personalaufwand
- 199** - 1.5 Ergebnis je Aktie
- 200** - 2. Operative Vermögenswerte und Verbindlichkeiten
- 200** - 2.1 Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
- 201** - 2.2 Warenlager
- 202** - 2.3 Sachanlagen
- 204** - 2.4 Finanzanlagen
- 205** - 2.5 Immaterielle Anlagen
- 207** - 2.6 Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten
- 208** - 2.7 Übrige operative Vermögenswerte und Verbindlichkeiten
- 210** - 3. Finanzierung
- 210** - 3.1 Finanzverbindlichkeiten
- 211** - 3.2 Garantien und verpfändete Aktiven
- 211** - 3.3 Aktienkapital und Reserven
- 213** - 3.4 Derivative Finanzinstrumente
- 214** - 4. Konzernstruktur
- 214** - 4.1 Veränderung des Konsolidierungskreises
- 214** - 4.2 Konsolidierungskreis und Konsolidierungsgrundsätze
- 216** - 4.3 Beteiligungen an assoziierten Unternehmen
- 217** - 4.4 Liste der Beteiligungen
- 219** - 4.5 Nahestehende Personen
- 220** - 4.6 Goodwill
- 221** - 5. Übrige Angaben
- 221** - 5.1 Finanzergebnis
- 221** - 5.2 Ertragssteuern
- 223** - 5.3 Personalvorsorge
- 224** - 5.4 Zuwendungen der öffentlichen Hand
- 224** - 5.5 Betriebsfremdes Ergebnis
- 225** - 5.6 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- 225** - 5.7 Genehmigung der Konzernrechnung

## **Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung**

- 226** - Bericht der Revisionsstelle

**Jahresrechnung Stadler Rail AG****234** - Erfolgsrechnung**235** - Bilanz**Anhang zur Jahresrechnung****236** - 1. Grundsätze**237** - 2. Angaben zu Bilanz- und Erfolgsrechnungspositionen**237** - 2.1 Finanzanlagen**237** - 2.2 Beteiligungen**238** - 2.3 Verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Dritten**238** - 2.4 Aktienkapital**239** - 2.5 Eigene Aktien**239** - 2.6 Übriger Finanzertrag**239** - 2.7 Übriger betrieblicher Ertrag**240** - 2.8 Wertberichtigungen auf Beteiligungen**240** - 2.9 Finanzaufwand**240** - 2.10 Übriger betrieblicher Aufwand**241** - 3. Weitere Angaben**242** - Gewinnverwendung an die Generalversammlung**Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung****243** - Bericht der Revisionsstelle

# Konsolidierte Erfolgsrechnung

in 1'000 CHF bzw. wie angemerk	Erläuterung	2025		2024	
<b>Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen</b>	1.1	<b>3'679'250</b>	<b>100.0%</b>	<b>3'255'595</b>	<b>100.0%</b>
Material und Fremdleistungen		(1'949'257)	53.0%	(1'703'516)	52.3%
Materialgemeinkosten		(134'292)	3.6%	(125'823)	3.9%
Garantiekosten	2.6	(114'263)	3.1%	(92'164)	2.8%
Fertigungskosten		(770'159)	20.9%	(678'899)	20.9%
Engineeringkosten		(245'780)	6.7%	(249'096)	7.7%
Auftragsabwicklungskosten		(45'307)	1.2%	(35'186)	1.1%
<b>Herstellkosten der verkauften Produkte und Leistungen</b>		<b>(3'259'058)</b>	<b>88.6%</b>	<b>(2'884'684)</b>	<b>88.6%</b>
<b>Bruttomarge</b>		<b>420'192</b>	<b>11.4%</b>	<b>370'911</b>	<b>11.4%</b>
Entwicklungskosten		(33'573)		(35'852)	
Vertriebskosten		(70'865)		(78'420)	
Verwaltungskosten		(152'834)		(139'697)	
Übriger betrieblicher Ertrag		10'916		8'333	
Übriger betrieblicher Aufwand		(13'265)		(24'794)	
<b>Betriebliches Ergebnis (EBIT)</b>		<b>160'571</b>	<b>4.4%</b>	<b>100'481</b>	<b>3.1%</b>
Finanzergebnis	5.1	(16'674)		(1'519)	
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	4.3	6'452		4'002	
<b>Ordentliches Ergebnis</b>		<b>150'349</b>	<b>4.1%</b>	<b>102'964</b>	<b>3.2%</b>
Betriebsfremdes Ergebnis	5.5	(93)		(169)	
<b>Konzernergebnis vor Ertragssteuern</b>		<b>150'256</b>	<b>4.1%</b>	<b>102'795</b>	<b>3.2%</b>
Ertragssteuern	5.2	(49'592)		(47'829)	
<b>Konzernergebnis</b>		<b>100'664</b>	<b>2.7%</b>	<b>54'966</b>	<b>1.7%</b>
– davon Aktionäre Stadler Rail AG		88'024		38'417	
– davon Minderheitsaktionäre		12'640		16'549	
<b>Unverwässertes und verwässertes Ergebnis je Aktie (in CHF)</b>	1.5	<b>0.88</b>		<b>0.38</b>	

# Konsolidierte Bilanz

in 1'000 CHF	Erläuterung	31.12.2025	31.12.2024
<b>Aktiven</b>			
		664'190	1'260'853
		432'843	414'269
		126'257	110'585
		833'407	775'715
		385'087	327'863
		1'682'584	1'332'912
		112'347	59'951
		<b>4'236'715</b>	<b>4'282'148</b>
		<b>71.1%</b>	<b>73.1%</b>
		1'200'533	1'095'731
		186'797	187'311
		28'437	24'367
		303'087	265'895
		<b>1'718'854</b>	<b>1'573'304</b>
		<b>28.9%</b>	<b>26.9%</b>
		<b>5'955'569</b>	<b>5'855'452</b>
		<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>
<b>Passiven</b>			
		433'906	49'787
		304'288	230'215
		2'823'004	3'059'483
		161'935	171'019
		117'378	93'944
		587'763	477'581
		<b>4'428'274</b>	<b>4'082'029</b>
		<b>74.4%</b>	<b>69.7%</b>
		505'737	843'042
		1'773	2'620
		163'563	153'682
		<b>671'073</b>	<b>999'344</b>
		<b>11.3%</b>	<b>17.1%</b>
		<b>5'099'347</b>	<b>5'081'373</b>
		<b>85.6%</b>	<b>86.8%</b>
		20'000	20'000
		18'718	17'583
		(78)	(23)
		685'615	663'259
		88'024	38'417
		<b>812'279</b>	<b>739'236</b>
		<b>13.6%</b>	<b>12.6%</b>
		43'943	34'843
		<b>856'222</b>	<b>774'079</b>
		<b>14.4%</b>	<b>13.2%</b>
		<b>5'955'569</b>	<b>5'855'452</b>
		<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>

# Konsolidierte Geldflussrechnung

in 1'000 CHF	Erläuterung	2025	2024
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>			
Konzernergebnis		100'664	54'966
Abschreibungen auf dem Anlagevermögen		117'880	117'209
Verlust/(Gewinn) aus Abgängen des Anlagevermögens		160	(103)
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	4.3	(6'452)	(4'002)
Andere nicht liquiditätswirksame Positionen		(25'302)	(51'920)
Zunahme/(Abnahme) Personalvorsorgeverpflichtungen	5.3	(771)	(1'546)
Zunahme/(Abnahme) Langfristige Rückstellungen	2.6	12'016	32'664
<b>Veränderungen im Nettoumlaufvermögen</b>			
– Abnahme/(Zunahme) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.1	(21'787)	(76'538)
– Abnahme/(Zunahme) Sonstige kurzfristige Forderungen	2.7	(15'146)	2'707
– Abnahme/(Zunahme) Entschädigungsansprüche aus Aufträgen in Arbeit	1.3	(66'879)	(72'770)
– Abnahme/(Zunahme) Warenlager	2.2	(58'193)	(25'430)
– Abnahme/(Zunahme) Aufträge in Arbeit	1.2	(358'768)	(287'260)
– Abnahme/(Zunahme) Aktive Rechnungsabgrenzungen		(52'828)	(25'666)
– Zunahme/(Abnahme) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.1	76'728	69'854
– Zunahme/(Abnahme) Verbindlichkeiten aus Aufträgen in Arbeit	1.2	(182'588)	407'920
– Zunahme/(Abnahme) Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	2.7	(5'553)	56'197
– Zunahme/(Abnahme) Kurzfristige Rückstellungen	2.6	24'207	11'394
– Zunahme/(Abnahme) Passive Rechnungsabgrenzungen	2.7	113'514	78'725
<b>Nettogeldfluss aus Betriebstätigkeit</b>		<b>(349'098)</b>	<b>286'401</b>
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>			
Investitionen in Sachanlagen	2.3	(212'609)	(169'368)
Erhaltene Zuwendungen für Sachanlagen	5.4	4'101	6'588
Verkauf von Sachanlagen	2.3	117	1'995
Investitionen in Finanzanlagen	2.4	(3'187)	(1'963)
Verkauf von Finanzanlagen	2.4	795	4'287
Erhaltene Dividenden von assoziierten Unternehmen	4.3	2'125	1'246
Investitionen in immaterielle Anlagen	2.5	(69'860)	(70'941)
Erhaltene Zuwendungen für immaterielle Anlagen	5.4	668	790
Verkauf von immateriellen Anlagen	2.5	1'694	1'571
<b>Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>(276'156)</b>	<b>(225'795)</b>
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>			
Aufnahme Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	3.1	93'495	–
Rückzahlungen Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	3.1	(27'666)	(115'774)
Aufnahme Langfristige Finanzverbindlichkeiten	3.1	22'124	173'472
Rückzahlungen Langfristige Finanzverbindlichkeiten	3.1	(20'066)	–
Aufnahme/(Rückzahlungen) Anleiensobligationen	3.1	–	200'000
Aufnahme/(Rückzahlungen) Schuldscheindarlehen	3.1	–	(57'142)
Kapitaleinzahlung von Minderheitsaktionären	4.1	459	–
(Kauf)/Verkauf von eigenen Aktien	3.3	(2'405)	(2'786)
Gewinnausschüttung an Aktionäre Stadler Rail AG	3.3	(19'980)	(89'928)
Gewinnausschüttung an Minderheitsaktionäre		(1'224)	(8'684)
<b>Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>44'737</b>	<b>99'158</b>
<b>Nettogeldfluss total</b>		<b>(580'517)</b>	<b>159'764</b>
Flüssige Mittel am 1. Januar		1'260'853	1'087'044
Währungsumrechnung auf flüssigen Mitteln		(16'146)	14'045
<b>Flüssige Mittel am 31. Dezember</b>		<b>664'190</b>	<b>1'260'853</b>

Die anderen nicht liquiditätswirksamen Positionen enthalten im Wesentlichen Veränderungen von aktiven latenten Steuern sowie Effekte aus aktienbasierten Vergütungen und Währungsumrechnungsdifferenzen.

## Rechnungslegungsgrundsätze

Die flüssigen Mittel umfassen Kassenbestände, Post- und Bankguthaben sowie Sicht- und Depositen-gelder mit einer Restlaufzeit von höchstens 90 Tagen. Diese Positionen werden zu Nominalwerten be-wertet.

# Veränderung des konsolidierten Eigenkapitals

in 1'000 CHF	Aktienkapital	Kapitalreserven	Eigene Aktien	Goodwill verrechnet	Währungsumrechnungsdifferenzen	Übrige Gewinnreserven	Total Gewinnreserven	Eigenkapital Aktionäre Stadler Rail AG	Anteil Minderheitsaktionäre	Total Eigenkapital
<b>Bestand per 1. Januar 2024</b>	<b>20'000</b>	<b>17'389</b>	<b>(8)</b>	<b>(243'512)</b>	<b>(59'337)</b>	<b>1'055'749</b>	<b>752'900</b>	<b>790'281</b>	<b>28'979</b>	<b>819'260</b>
Konzernergebnis	-	-	-	-	-	38'417	38'417	38'417	16'549	54'966
Dividendenzahlungen	-	-	-	-	-	(89'928)	(89'928)	(89'928)	(8'684)	(98'612)
Kauf eigene Aktien	-	-	(2'786)	-	-	-	-	(2'786)	-	(2'786)
Aktienbasierte Vergütungen	-	194	2'771	-	-	-	-	2'965	5	2'970
Währungsumrechnungsdifferenzen	-	-	-	-	287	-	287	287	(2'006)	(1'719)
<b>Bestand per 31. Dezember 2024</b>	<b>20'000</b>	<b>17'583</b>	<b>(23)</b>	<b>(243'512)</b>	<b>(59'050)</b>	<b>1'004'238</b>	<b>701'676</b>	<b>739'236</b>	<b>34'843</b>	<b>774'079</b>
Konzernergebnis	-	-	-	-	-	88'024	88'024	88'024	12'640	100'664
Dividendenzahlungen	-	-	-	-	-	(19'980)	(19'980)	(19'980)	(1'224)	(21'204)
Kapitaleinzahlung von Minderheitsaktionären	-	-	-	-	-	-	-	-	459	459
Kauf eigene Aktien	-	-	(2'405)	-	-	-	-	(2'405)	-	(2'405)
Aktienbasierte Vergütungen	-	1'135	2'350	-	-	-	-	3'485	(4)	3'481
Währungsumrechnungsdifferenzen	-	-	-	-	3'919	-	3'919	3'919	(2'771)	1'148
<b>Bestand per 31. Dezember 2025</b>	<b>20'000</b>	<b>18'718</b>	<b>(78)</b>	<b>(243'512)</b>	<b>(55'131)</b>	<b>1'072'282</b>	<b>773'639</b>	<b>812'279</b>	<b>43'943</b>	<b>856'222</b>

# Anhang zur konsolidierten Jahresrechnung

## Informationen zum Bericht

Dieses Kapitel beschreibt die Grundlagen der Abschlusserstellung und gibt einen Überblick über die wesentlichen Annahmen und Einschätzungen des Managements. Zudem wird ein Einblick in die wesentlichen Ereignisse im Geschäftsjahr gegeben, die einen Einfluss auf die konsolidierte Jahresrechnung haben.

### Die Stadler Rail Gruppe

Die Stadler Rail AG («Holding» resp. «Unternehmen») mit Sitz in 9565 Bussnang, Ernst-Stadler-Strasse 1, ist eine nach schweizerischem Recht organisierte Aktiengesellschaft, die seit dem 12. April 2019 an der SIX Swiss Exchange in Zürich mit dem Valorensymbol SRAIL kotiert ist. Die Stadler Rail Gruppe (nachfolgend Stadler) ist ein internationaler, unabhängiger Schienenfahrzeughersteller mit dem Schwerpunkt Europa und dem Aufbau von weiteren Regionen, der mit hochwertigen und kundenspezifischen Produkten eine gezielte Segment- und Marktstrategie verfolgt.

Die konsolidierte Jahresrechnung per 31. Dezember 2025 stellt die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Stadler Rail AG und ihrer in Erläuterung 4.4 «Liste der Beteiligungen» offengelegten Tochterunternehmen dar.

### Grundlagen der Abschlusserstellung

Die konsolidierte Jahresrechnung wurde in Übereinstimmung mit den gesamten bestehenden Richtlinien der Fachempfehlungen zur Rechnungslegung (Swiss GAAP FER) erstellt, vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und erfüllt die Vorschriften des Schweizer Rechts.

Die konsolidierte Jahresrechnung wird in Schweizer Franken dargestellt. Soweit nichts anderes vermerkt ist, wurden alle Finanzangaben in Schweizer Franken auf die nächste Tausenderstelle gerundet. Aus diesem Grund können Rundungsdifferenzen entstehen.

Bewertungsgrundlagen für die konsolidierte Jahresrechnung sind die historischen Anschaffungs- oder Herstellkosten, es sei denn, ein Standard schreibt für eine Abschlussposition eine andere Bewertungsgrundlage vor oder es wurde aufgrund eines Wahlrechtes eine andere Bewertungsgrundlage angewendet. In diesem Fall wird dies explizit in den Rechnungslegungsgrundsätzen erwähnt. Für das Verständnis der konsolidierten Jahresrechnung relevante Rechnungslegungsgrundsätze sind in den spezifischen Erläuterungen im Anhang enthalten. Die konsolidierte Erfolgsrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren dargestellt. Die Konsolidierungs-, Rechnungslegungs- und Bewertungsgrundsätze wurden gegenüber dem Vorjahr unverändert angewendet.

### Annahmen und Einschätzungen des Managements

Zur Erstellung der konsolidierten Jahresrechnung nach Swiss GAAP FER muss das Management von Schätzungen, Beurteilungen und Annahmen ausgehen, die sich auf die Anwendung von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und die angegebene Höhe von Aktiven, Passiven, Erträgen und Aufwendungen auswirken. Die Schätzungen und zugehörigen Annahmen basieren auf bisherigen Erfahrungen und verschiedenen anderen als sinnvoll erachteten Faktoren. Die tatsächlichen Ergebnisse können von diesen Schätzungen abweichen. Die Schätzungen und zugrunde liegenden Annahmen werden regelmässig überprüft. Änderungen von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen werden in der laufenden sowie den zukünftig betroffenen Perioden erfasst.

Vom Management bei der Anwendung der Swiss GAAP FER vorgenommene Beurteilungen, die sich erheblich auf den Jahresabschluss auswirken, sowie Schätzungen mit einem hohen Anpassungsrisiko im nächsten Jahr werden in den folgenden Erläuterungen dargelegt:

#### Weiterführende Informationen

#### Beschreibung

Erläuterung 1.2

Aufträge in Arbeit – Einschätzungen zum Fertigstellungsgrad und zu den Gesamtkosten

# 1. Operative Leistung

In diesem Kapitel wird die operative Leistung von Stadler präsentiert. Die Segmentberichterstattung bildet die auf der obersten Leitungsebene für die Unternehmenssteuerung verwendeten Segmenterlöse ab. Zudem werden Details zu Aufträgen in Arbeit, zum Personalaufwand sowie das Ergebnis je Aktie dargestellt.

## 1.1 Segmentberichterstattung

Die externe Segmentberichterstattung basiert auf der internen Berichterstattung, die von der Gruppenleitung für die Unternehmenssteuerung verwendet wird. Die Gruppenleitung setzt sich zusammen aus der Konzernleitung und dem Verwaltungsrat.

Es bestehen die folgenden drei Segmente:

Segment	Tätigkeiten
<b>Rolling Stock</b>	Das Geschäftssegment «Rolling Stock» stellt verschiedene Typen an Schienenfahrzeugen her. Dabei umfasst dieses Segment die verschiedenen Produkttypen in den Bereichen Highspeed, Intercity, Regionalzüge, Stadtverkehr und Lokomotiven sowie massgeschneiderte Anfertigungen. Ergänzt wird das Angebot durch den Verkauf von Reservematerialien, die Erbringung von Engineeringdienstleistungen sowie Kleinaufträge.
<b>Service &amp; Components</b>	Das Geschäftssegment «Service & Components» enthält einerseits den Verkauf von Ersatzteilen, die Erbringung von Revisionen, Reparaturen und Modernisierungen (Refits) im 3R-Geschäft sowie die Durchführung von präventiven und korrekativen Instandhaltungen im Full-Service-Geschäft. Auf der anderen Seite umfasst dieses Geschäftsfeld die Zulieferung von Fahrzeugkomponenten wie Wagenkästen oder Drehgestellen.
<b>Signalling</b>	Das Geschäftssegment «Signalling» entwickelt und vertreibt verschiedene fahrzeug- sowie infrastrukturseitige Signalling-Lösungen. Zum Portfolio gehören Lösungen in den Bereichen Zugsicherung (ETCS und nationale Zugsicherungssysteme), kommunikationsbasiertes führerloses Steuern von Zügen (CBTC), automatische Zugsteuerung (ATO), Fahrassistenzsysteme (CWS/CDAS/DAS), Stellwerkstechnologien (RSTW, ESTW) und weitere streckenseitige Komponenten für das Gesamtsystem Zugsicherung. Ergänzt wird das Produktangebot mit dem Verkauf von Ersatzteilen. Als Digitalisierungspartner werden darüber hinaus Dienstleistungen rund um die Planung und Realisierung von Sicherungsanlagen angeboten.

Unter Bezugnahme auf die Fachempfehlungen für kotierte Unternehmen (FER 31/8) zur Segmentberichterstattung verzichtet Stadler im Interesse der Aktionäre auf den Ausweis von Segmentergebnissen. Dies erfolgt aus folgenden Gründen:

### 1. Beeinträchtigung Verhandlungsposition:

Durch die Offenlegung von Segmentergebnissen wären Rückschlüsse auf die Preisbildung möglich, was die Verhandlungsposition von Stadler erheblich beeinträchtigen könnte.

### 2. Wettbewerbsnachteil gegenüber der Konkurrenz:

Die Konkurrenz von Stadler weist in der Regel keine Segmentinformationen und detaillierten Segmentergebnisse aus. Durch die Offenlegung von Segmentergebnissen würden Stadler Wettbewerbsnachteile gegenüber seinen Konkurrenten erwachsen, da die Ergebnisse Rückschlüsse auf die Margen- und Kostensituation pro Segment erlauben.

in 1'000 CHF bzw. wie angemerk	«Rolling Stock»		«Service & Components»		«Signalling»		«Corporate Center» & Eliminationen		Total	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
<b>Nettoerlöse</b>										
Nettoerlöse je Segment	2'994'045	2'738'166	1'037'708	866'432	202'742	109'108	(555'245)	(458'111)	3'679'250	3'255'595
Intersegmenterlöse	(39'681)	(41'952)	(430'335)	(356'062)	(85'229)	(60'097)	555'245	458'111	-	-
<b>Total Nettoerlöse (Dritte)</b>	<b>2'954'364</b>	<b>2'696'214</b>	<b>607'373</b>	<b>510'370</b>	<b>117'513</b>	<b>49'011</b>	-	-	<b>3'679'250</b>	<b>3'255'595</b>
davon nach POC-Methode	2'910'967	2'651'194	457'585	378'069	106'450	38'287	-	-	3'475'002	3'067'550
<b>Nettoerlöse nach geografischen Märkten</b>										
DACH	1'568'267	1'482'594	193'726	120'581	40'244	51'309	-	-	1'802'237	1'654'484
Westeuropa	855'683	662'030	330'857	293'152	7'588	1'993	-	-	1'194'128	957'175
Osteuropa	223'210	154'364	47'016	68'506	2'805	1'989	-	-	273'031	224'859
Amerika	160'641	146'612	15'025	10'886	66'473	(6'950)	-	-	242'139	150'548
GUS	70'345	68'573	19'714	15'659	-	-	-	-	90'059	84'232
Rest der Welt	76'218	182'041	1'035	1'586	403	670	-	-	77'656	184'297
<b>Total Nettoerlöse nach Märkten</b>	<b>2'954'364</b>	<b>2'696'214</b>	<b>607'373</b>	<b>510'370</b>	<b>117'513</b>	<b>49'011</b>	-	-	<b>3'679'250</b>	<b>3'255'595</b>
<b>Nettoerlöse nach Produktgruppen</b>										
Trains	1'289'760	1'236'363								
Locomotives	514'574	451'256								
LRV	264'539	285'532								
METRO	377'469	281'206								
TAILOR MADE	508'022	441'857								
<b>Total Nettoerlöse nach Produkten</b>	<b>2'954'364</b>	<b>2'696'214</b>								
<b>Zugänge Sachanlagen</b>										
Zugänge Sachanlagen	133'694	112'336	61'353	54'638	967	900	7'557	3'013	203'571	170'887
<b>Total Zugänge zu Sachanlagen</b>	<b>133'694</b>	<b>112'336</b>	<b>61'353</b>	<b>54'638</b>	<b>967</b>	<b>900</b>	<b>7'557</b>	<b>3'013</b>	<b>203'571</b>	<b>170'887</b>
<b>Mitarbeitende in FTE</b>										
Festangestellt	10'932	9'814	4'078	3'595	721	629	279	238	16'010	14'276
Temporär	449	331	326	302	2	2	-	-	777	635
Auszubildende	279	242	40	40	13	10	-	-	332	292
<b>Total Mitarbeitende in FTE</b>	<b>11'660</b>	<b>10'387</b>	<b>4'444</b>	<b>3'937</b>	<b>736</b>	<b>641</b>	<b>279</b>	<b>238</b>	<b>17'119</b>	<b>15'203</b>

Das «Corporate Center» ist kein operatives Segment, sondern Dienstleister innerhalb von Stadler.

## Rechnungslegungsgrundsätze

### Umsatzerfassung «Rolling Stock»

Der Umsatz im Segment «Rolling Stock» stammt hauptsächlich aus dem Verkauf von Schienenfahrzeugen, der nach der «Percentage of Completion»-Methode erfasst wird (siehe Erläuterung 1.2 «Aufträge in Arbeit»). Zudem enthält der Umsatz den Verkauf von Reservematerialien, die Erbringung von Engineeringdienstleistungen sowie Kleinaufträge, die erfasst werden, sobald eine Dienstleistung erbracht wurde.

### Umsatzerfassung «Service & Components»

Der Umsatz im Teilsegment «Service» setzt sich aus dem Verkauf von Ersatzteilen, der Erbringung von Revisionen, Reparaturen und Modernisierungen (Refits) im 3R-Geschäft sowie aus der Durchführung von präventiven und korrektiven Instandhaltungen im Full-Service-Geschäft zusammen. Der Umsatz beim Verkauf von Ersatzteilen wird erfasst, sobald eine Dienstleistung erbracht wurde. Im 3R-Geschäft sowie im Full-Service-Geschäft wird der Umsatz nach der «Percentage of Completion»-Methode erfasst (siehe Erläuterung 1.2 «Aufträge in Arbeit»).

Der Umsatz im Teilsegment «Components» wird bei Lieferung resp. bei Übergang von Nutzen und Risiken auf den Käufer erfasst.

#### Umsatzerfassung «Signalling»

Der Umsatz im Segment «Signalling» setzt sich hauptsächlich aus fahrzeugseitigen sowie aus infrastrukturseitigen Signalling-Lösungen zusammen und wird in beiden Fällen nach der «Percentage of Completion»-Methode erfasst (siehe Erläuterung 1.2 «Aufträge in Arbeit»). Ergänzt wird das Produktangebot mit dem Verkauf von Ersatzteilen. Als Digitalisierungspartner werden darüber hinaus Dienstleistungen rund um die Planung und Realisierung von Sicherungsanlagen angeboten. Dabei wird der Umsatz erfasst, sobald eine Dienstleistung erbracht wurde.

## 1.2 Aufträge in Arbeit

in 1'000 CHF	31.12.2025	31.12.2024
<b>Aufträge in Arbeit</b>		
<b>«Units of Delivery»-Methode</b>		
Aufträge in Arbeit brutto	2'455'714	2'103'661
Vorauszahlungen an Lieferanten	83'801	77'519
Vorauszahlungen an Lieferanten Nahestehende	-	1'482
Vorauszahlungen an Lieferanten Assoziierte Unternehmen	39'344	22'392
Anzahlungen von Kunden	(1'064'674)	(914'116)
Anzahlungen von Kunden Nahestehende	(36'936)	(47'483)
<b>Total Aufträge in Arbeit «Units of Delivery»-Methode</b>	<b>1'477'249</b>	<b>1'243'455</b>
<b>«Cost to Cost»-Methode</b>		
Aufträge in Arbeit brutto	72'855	10'138
Vorauszahlungen an Lieferanten	148	1'243
Anzahlungen von Kunden	(5'947)	(3'807)
Full-Service-Verträge netto	138'279	81'883
<b>Total Aufträge in Arbeit «Cost to Cost»-Methode</b>	<b>205'335</b>	<b>89'457</b>
<b>Total Aufträge in Arbeit</b>	<b>1'682'584</b>	<b>1'332'912</b>
<b>Verbindlichkeiten aus Aufträgen in Arbeit</b>		
<b>«Units of Delivery»-Methode</b>		
Aufträge in Arbeit brutto	2'631'931	1'761'941
Vorauszahlungen an Lieferanten	166'232	181'461
Vorauszahlungen an Lieferanten Nahestehende	5'456	-
Vorauszahlungen an Lieferanten Assoziierte Unternehmen	4'864	13'519
Anzahlungen von Kunden	(5'397'257)	(4'820'109)
Anzahlungen von Kunden Nahestehende	(16'855)	(11'887)
Anzahlungen von Kunden Assoziierte Unternehmen	(4'477)	(7'320)
<b>Total Verbindlichkeiten aus Aufträgen in Arbeit «Units of Delivery»-Methode</b>	<b>(2'610'106)</b>	<b>(2'882'395)</b>
<b>«Cost to Cost»-Methode</b>		
Aufträge in Arbeit brutto	1'823	2'718
Vorauszahlungen an Lieferanten	64	319
Anzahlungen von Kunden	(41'725)	(39'515)
Full-Service-Verträge netto	(173'060)	(140'610)
<b>Total Verbindlichkeiten aus Aufträgen in Arbeit «Cost to Cost»-Methode</b>	<b>(212'898)</b>	<b>(177'088)</b>
<b>Total Verbindlichkeiten aus Aufträgen in Arbeit</b>	<b>(2'823'004)</b>	<b>(3'059'483)</b>
<b>Netto Aufträge in Arbeit / (Verbindlichkeiten aus Aufträgen in Arbeit)</b>	<b>(1'140'420)</b>	<b>(1'726'571)</b>

## Rechnungslegungsgrundsätze

### **Ansatz und Bewertung von Aufträgen in Arbeit und Umsatzrealisation**

#### **Geschäftssegment «Rolling Stock»**

Die Umsätze (Nettoerlöse) aus Verkäufen von Schienenfahrzeugen werden, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind, nach Massgabe des Fertigstellungsgrades (Percentage of Completion) am Bilanzstichtag erfasst. Der Fertigstellungsgrad wird dabei für jeden Auftrag individuell auf Basis der «Units of Delivery»-Methode ermittelt. Die Abnahme durch den Kunden markiert dabei in der Regel die Fertigstellung einer Einheit, wobei eine Einheit üblicherweise einem Wagen oder Fahrzeug entspricht und sich der Fertigstellungsgrad aus dem Verhältnis der ausgelieferten Einheiten zur gesamten, vertraglich vereinbarten Liefermenge ergibt. Es gibt begründete Fälle, in denen sich die Abnahme durch den Kunden lediglich durch administrative oder organisatorische Sachverhalte verzögert, aber alle signifikanten Leistungsverpflichtungen erfüllt sind. Die Unternehmensleitung beurteilt in solchen Fällen die wirtschaftlichen Verhältnisse und erfasst den Umsatz gegebenenfalls bereits vor der Kundenabnahme (siehe Erläuterung 1.3 «Entschädigungsansprüche aus Aufträgen in Arbeit»).

Die Auftragskosten setzen sich aus Material- und Fremdleistungskosten (inkl. Bankgarantiekosten), Materialgemeinkosten (Beschaffung und Logistik) sowie Fertigungs-, Engineering- und Auftragsabwicklungskosten zusammen. Die Kostensätze zur Bewertung der produktiven Stunden sind auf eine mehrjährige Periode bei Normalbeschäftigung ausgerichtet.

Kosten im Zusammenhang mit Entwicklungsarbeiten werden Aufträgen zugeordnet, sofern diese für die kundenspezifische Herstellung erforderlich sind. Spätestens vor der ersten Auslieferung eines Fahrzeuges erfolgt die Beurteilung des Marktpotenzials der getätigten Entwicklung. Sofern diese für künftige potenzielle Aufträge genutzt werden kann, wird der nicht vom Kunden getragene Teil der Entwicklungskosten von den Aufträgen in Arbeit in die immateriellen Anlagen umgegliedert.

Anfallende Kosten für Bankgarantien im Zusammenhang mit kundenspezifischen Aufträgen werden zum Zeitpunkt der Umsatzrealisierung des entsprechenden Auftrags im Finanzaufwand ausgewiesen. Die Kosten verzinslicher Verbindlichkeiten werden direkt in der Erfolgsrechnung im Finanzaufwand erfasst und sind nicht Teil der auftragsbezogenen Aufwendungen.

Vertraglich geschuldete Pönalen werden entsprechend dem Fertigstellungsgrad als Erlösminderung erfasst und, sofern noch nicht bezahlt, in den passiven Rechnungsabgrenzungen ausgewiesen.

Nachlaufende Kosten für einen bereits verumsatzten Auftrag werden in den passiven Rechnungsabgrenzungen erfasst.

Für die verlustfreie Bewertung erfolgt eine Einzelbewertung der laufenden Aufträge in Arbeit. Sobald sich ein Verlust abzeichnet, wird dafür in vollem Umfang des erwarteten Verlustes eine Wertberichtigung gebildet. Sofern die Wertberichtigung den Wert des Aktivums für den Auftrag übersteigt, wird für den übersteigenden Betrag eine Rückstellung erfasst.

Aufträge in Arbeit umfassen Aufträge, bei denen die kumulierten Leistungen die bereits erhaltenen Anzahlungen übersteigen. Sind die erhaltenen Anzahlungen höher als die kumulierten erbrachten Leistungen, erfolgt der Ausweis unter den Verbindlichkeiten aus Aufträgen in Arbeit.

Erhaltene Anzahlungen werden erfolgsneutral bilanziert. Sie werden mit den entsprechenden Aufträgen resp. Entschädigungsansprüchen, für die die Anzahlungen geleistet worden sind, verrechnet und im Anhang offengelegt.

#### **Geschäftssegment «Service & Components» – 3R-Geschäft**

Die Umsätze (Nettoerlöse) aus der Erbringung von Revisionen, Reparaturen und Modernisierungen (Refits) im 3R-Geschäft werden, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind, nach Massgabe des Fertigstellungsgrades (Percentage of Completion) am Bilanzstichtag erfasst. Der Fertigstellungsgrad wird dabei für jeden Auftrag individuell auf Basis der «Units of Delivery»-Methode ermittelt. Es wird diesbezüglich auf die Ausführungen im Geschäftssegment «Rolling Stock» verwiesen.

**Geschäftssegment «Service & Components» – Full-Service-Geschäft**

Die Umsätze (Nettoerlöse) aus der Durchführung von präventiven und korrektiven Instandhaltungen im Full-Service-Geschäft werden, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind, nach Massgabe des Fertigstellungsgrades (Percentage of Completion) am Bilanzstichtag erfasst. Der Fertigstellungsgrad wird dabei für jeden Auftrag individuell auf Basis der «Cost to Cost»-Methode ermittelt. Dieser ergibt sich dabei aus dem Verhältnis zwischen den aufgelaufenen Auftragskosten und den über die Vertragslaufzeit gesamthaft erwarteten Kosten.

Die Auftragskosten setzen sich aus Material- und Fremdleistungskosten, Materialgemeinkosten (Beschaffung und Logistik) sowie Fertigungs-, Engineering- und Auftragsabwicklungskosten zusammen. Die Kostensätze zur Bewertung der produktiven Stunden sind auf eine mehrjährige Periode bei Normalbeschäftigung ausgerichtet.

Vertraglich geschuldete Pönalen werden entsprechend dem Fertigstellungsgrad als Erlösminderung erfasst und, sofern noch nicht bezahlt, in den passiven Rechnungsabgrenzungen ausgewiesen.

Für die verlustfreie Bewertung erfolgt eine Einzelbewertung der laufenden Aufträge in Arbeit. Sobald sich ein Verlust abzeichnet, wird dafür in vollem Umfang des erwarteten Verlustes eine Wertberichtigung gebildet. Sofern die Wertberichtigung den Wert des Aktivums für den Auftrag übersteigt, wird für den übersteigenden Betrag eine Rückstellung erfasst.

Die von Kunden erhaltenen Kilometerentschädigungen werden als integraler Bestandteil der Aufträge in Arbeit laufend mit den erbrachten Leistungen verrechnet. Die resultierende Nettoposition wird pro Vertrag in der Bilanzposition «Aufträge in Arbeit» (die kumulierten erbrachten Leistungen übersteigen die erhaltenen Kilometerentschädigungen) resp. «Verbindlichkeiten aus Aufträgen in Arbeit» (die erhaltenen Entschädigungen übersteigen die kumulierten erbrachten Leistungen) erfasst.

**Geschäftssegment «Signalling» – Fahrzeugseitige Lösungen**

Die Umsätze (Nettoerlöse) aus fahrzeugseitigen Signalling-Lösungen werden, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind, nach Massgabe des Fertigstellungsgrades (Percentage of Completion) am Bilanzstichtag erfasst. Der Fertigstellungsgrad wird dabei für jeden Auftrag individuell auf Basis der «Units of Delivery»-Methode ermittelt. Es wird diesbezüglich auf die Ausführungen im Geschäftssegment «Rolling Stock» verwiesen.

**Geschäftssegment «Signalling» – Infrastruktureitige Lösungen**

Die Umsätze (Nettoerlöse) aus infrastruktureitigen Signalling-Lösungen werden, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind, nach Massgabe des Fertigstellungsgrades (Percentage of Completion) am Bilanzstichtag erfasst. Der Fertigstellungsgrad wird dabei für jeden Auftrag individuell auf Basis der «Cost to Cost»-Methode ermittelt. Dieser ergibt sich dabei aus dem Verhältnis zwischen den aufgelaufenen Auftragskosten und den über die Vertragslaufzeit gesamthaft erwarteten Kosten.

Die Auftragskosten setzen sich aus Material- und Fremdleistungskosten, Materialgemeinkosten (Beschaffung und Logistik) sowie Fertigungs-, Engineering- und Auftragsabwicklungskosten zusammen. Die Kostensätze zur Bewertung der produktiven Stunden sind auf eine mehrjährige Periode bei Normalbeschäftigung ausgerichtet.

Vertraglich geschuldete Pönalen werden entsprechend dem Fertigstellungsgrad als Erlösminderung erfasst und, sofern noch nicht bezahlt, in den passiven Rechnungsabgrenzungen ausgewiesen.

Für die verlustfreie Bewertung erfolgt eine Einzelbewertung der laufenden Aufträge in Arbeit. Sobald sich ein Verlust abzeichnet, wird dafür in vollem Umfang des erwarteten Verlustes eine Wertberichtigung gebildet. Sofern die Wertberichtigung den Wert des Aktivums für den Auftrag übersteigt, wird für den übersteigenden Betrag eine Rückstellung erfasst.

Aufträge in Arbeit umfassen Aufträge, bei denen die kumulierten Leistungen die bereits erhaltenen Anzahlungen übersteigen. Sind die erhaltenen Anzahlungen höher als die kumulierten erbrachten Leistungen, erfolgt der Ausweis unter den Verbindlichkeiten aus Aufträgen in Arbeit.

Erhaltene Anzahlungen werden erfolgsneutral bilanziert. Sie werden mit den entsprechenden Aufträgen, für die die Anzahlungen geleistet worden sind, verrechnet und im Anhang offengelegt.

### 1.3 Entschädigungsansprüche aus Aufträgen in Arbeit

in 1'000 CHF	31.12.2025	31.12.2024
<b>Entschädigungsansprüche aus Aufträgen in Arbeit</b>		
Entschädigungsansprüche für verumsatzte, noch nicht fakturierte Fahrzeuge	2'108'289	2'188'274
Entschädigungsansprüche Nahestehende für verumsatzte, noch nicht fakturierte Fahrzeuge	7'948	109'190
Anzahlungen von Kunden auf verumsatzte, noch nicht fakturierte Fahrzeuge	(1'282'830)	(1'419'532)
Anzahlungen von Kunden Nahestehende auf verumsatzte, noch nicht fakturierte Fahrzeuge	-	(102'217)
<b>Total Entschädigungsansprüche aus Aufträgen in Arbeit</b>	<b>833'407</b>	<b>775'715</b>

Die Entschädigungsansprüche aus Aufträgen in Arbeit in der Höhe von CHF 833.4 Mio. (Vorjahr: CHF 775.7 Mio.) setzen sich aus Ansprüchen aus Aufträgen, bei denen die Abnahmen durch die Kunden noch nicht erfolgt, aber alle signifikanten Leistungsverpflichtungen erfüllt sind (CHF 200.3 Mio., Vorjahr: CHF 300.7 Mio.), sowie aus Ansprüchen aus Aufträgen, bei denen die Abnahmen durch die Kunden zwar bereits erfolgt, die Rechnungen aber gemäss den individuellen Zahlungsplänen noch nicht gestellt sind (CHF 633.1 Mio., Vorjahr: CHF 475.0 Mio.), zusammen.

## Rechnungslegungsgrundsätze

### Ansatz und Bewertung von Entschädigungsansprüchen aus Aufträgen in Arbeit

In der Regel wird bei Abnahme einer Einheit die vollständige Fakturierung dieser Einheit vorgenommen (zulasten der erhaltenen Anzahlungen resp. als Forderung aus Lieferungen und Leistungen für den die Anzahlungen übersteigenden Betrag). In Fällen, in denen der Zahlungs- nicht mit dem Abnahmeplan korrespondiert und die Fakturierung daher erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen kann, wird ein Entschädigungsanspruch erfasst. Sofern in den Situationen, die in den Rechnungslegungsgrundsätzen der Erläuterung 1.2 «Aufträge in Arbeit» beschrieben sind, eine Umsatzerfassung vor der Kundenabnahme erfolgt, wird ein Entschädigungsanspruch in Höhe dieses Umsatzes bilanziert (abzüglich erhaltener Anzahlungen). Ansonsten gelten im Weiteren die Rechnungslegungsgrundsätze gemäss Erläuterung 1.2 «Aufträge in Arbeit».

### 1.4 Personalaufwand

in 1'000 CHF	2025	2024
<b>Personalaufwand</b>		
Löhne und Gehälter	(1'053'767)	(955'708)
Sozialversicherungsaufwand	(158'626)	(137'048)
Aufwand für Personalvorsorge	(41'889)	(38'136)
Übriger Personalaufwand	(35'448)	(31'188)
<b>Total Personalaufwand</b>	<b>(1'289'730)</b>	<b>(1'162'080)</b>

In Übereinstimmung mit den Regelungen des Vergütungsreglementes wurden dem Verwaltungsrat im Geschäftsjahr 2025 insgesamt 24'663 Aktien als Teil des Honorars abgegeben (Vorjahr: 21'969). Der Personalaufwand wurde entsprechend mit CHF 0.5 Mio. belastet (Vorjahr: CHF 0.5 Mio.). Zudem wurde im Rahmen des Vergütungsreglementes im Jahr 2025 ein Personalaufwand von CHF 3.8 Mio. für aktienbasierte Bonuszahlungen abgegrenzt (Vorjahr: CHF 2.8 Mio.). Die Zuteilung dieser Bonusaktien erfolgt im Jahr 2026.

Betreffend Aufwand für Personalvorsorge wird auf Erläuterung 5.3 «Personalvorsorge» verwiesen.

## Rechnungslegungsgrundsätze

### Aktienbasierte Vergütung

Gemäss Vergütungsreglement erhalten Mitglieder der Konzernleitung (Stadler Group Executive Board), des erweiterten Group Executive Board sowie vom Kader 1 und 2 zwischen 20% und 100% der variablen Vergütung in Form von Aktien. Die Anzahl zuteilbarer Aktien wird auf der Grundlage des volumengewichteten Durchschnittskurses während des Monats März des darauffolgenden Geschäftsjahres berechnet. Die Aktien unterliegen nach der Zuteilung einer vierjährigen Sperrfrist und werden mit einem Sperrfrisdiskont von 20% gegenüber dem Anrechnungswert zugeteilt. Es bestehen keine Erdienungsbedingungen. Der Aufwand wird im Jahr der Leistungserbringung erfasst und als Zunahme des Eigenkapitals (Kapitalreserven) verbucht. Allfällige Differenzen zum effektiven Zuteilungswert werden im Folgejahr erfolgswirksam korrigiert.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats haben die Möglichkeit, sich ihr Honorar in bar und/oder in Aktien ausbezahlen zu lassen. Die Anzahl zuteilbarer Aktien wird auf der Grundlage des volumengewichteten Durchschnittskurses während des Monats November des Geschäftsjahres der Zuteilung berechnet. Die Aktien unterliegen nach der Zuteilung im Dezember einer vierjährigen Sperrfrist und werden mit einem Sperrfrisdiskont von 20% gegenüber dem Anrechnungswert zugeteilt. Der Aufwand wird zum Tageswert der Zuteilung erfolgswirksam mit entsprechender Gegenbuchung im Eigenkapital (Kapitalreserven) erfasst.

Stadler hält zum Zweck der Erfüllung der Aktienpläne eigene Aktien.

## 1.5 Ergebnis je Aktie

in 1'000 CHF bzw. wie angemerkt	2025	2024
<b>Ergebnis je Aktie</b>		
Den Aktionären des Unternehmens zuweisbares Konzernergebnis	88'024	38'417
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien	99'979'626	99'988'955
<b>Unverwässertes und verwässertes Ergebnis je Aktie (in CHF)</b>	<b>0.88</b>	<b>0.38</b>

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie werden die vom Unternehmen gehaltenen eigenen Aktien nicht berücksichtigt. Es bestehen keine Sachverhalte, die zu einer Verwässerung des Ergebnisses je Aktie führen. Den Mitarbeitenden zugewiesene Aktien aus der aktienbasierten Vergütung (siehe Erläuterung 1.4 «Personalaufwand») waren bzw. sind dividendenberechtigt.

## 2. Operative Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Im folgenden Kapitel werden die für die operative Geschäftstätigkeit von Stadler relevanten Positionen des Umlauf- und Anlagevermögens sowie der Verbindlichkeiten dargelegt. Die Erläuterungen zu Vermögenswerten fokussieren auf die Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Warenlager und Sachanlagen inkl. geleaster Vermögenswerte. Des Weiteren enthält dieses Kapitel die Darstellung der Entwicklung der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten sowie Erläuterungen zu ausgewählten betrieblich relevanten Positionen.

### 2.1 Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

#### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in 1'000 CHF	31.12.2025	31.12.2024
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>		
Dritte	429'103	415'023
Nahestehende	9'208	2'410
Assoziierte Unternehmen	632	464
Wertberichtigungen	(6'100)	(3'628)
<b>Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>432'843</b>	<b>414'269</b>

#### Rechnungslegungsgrundsätze

Die Forderungen werden zu Nominalwerten angesetzt. Die betriebswirtschaftlichen Ausfallrisiken werden durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen berücksichtigt. Pauschalwertberichtigungen werden für Positionen vorgenommen, die nicht bereits einzelwertberichtigt wurden. Für Positionen, die einen Wert von CHF 0.2 Mio. übersteigen, werden Einzelwertberichtigungen geprüft. Die Pauschalwertberichtigung basiert auf Erfahrungswerten von Stadler. Die erfolgswirksame Veränderung von Wertberichtigungen wird in der Position «Übriger betrieblicher Ertrag» resp. «Übriger betrieblicher Aufwand» erfasst.

#### Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in 1'000 CHF	31.12.2025	31.12.2024
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>		
Dritte	297'390	226'911
Nahestehende	4'818	2'502
Assoziierte Unternehmen	2'080	802
<b>Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>304'288</b>	<b>230'215</b>

#### Rechnungslegungsgrundsätze

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden zum Nominalwert angesetzt.

## 2.2 Warenlager

in 1'000 CHF	31.12.2025	31.12.2024
<b>Warenlager</b>		
Ersatzteile	343'800	290'834
Komponenten	60'076	57'169
Wertberichtigungen	(18'789)	(20'140)
<b>Total Warenlager</b>	<b>385'087</b>	<b>327'863</b>

### Rechnungslegungsgrundsätze

Das Warenlager setzt sich aus Ersatzteilen und Komponenten zusammen. Die Anschaffungs- bzw. Herstellkosten umfassen sämtliche direkten und indirekten Aufwendungen, um das Warenlager an seinen derzeitigen Standort bzw. in seinen derzeitigen Zustand zu bringen (Vollkosten). Zur Ermittlung der Anschaffungs- und Herstellkosten sind grundsätzlich die tatsächlich angefallenen Kosten massgebend. Die Wertermittlung erfolgt mittels der Durchschnittsmethode. Skonti, im Sinne eines Abschlasses für rasche Zahlung, werden als Anschaffungspreisminderung verbucht. Die Differenz zwischen den Anschaffungs- oder Herstellkosten und einem allfällig tieferen Nettomarktwert wird als Wertberichtigung erfasst (Niederstwertprinzip). Die erfolgswirksame Veränderung von Wertberichtigungen wird in der Position «Übriger betrieblicher Ertrag» resp. «Übriger betrieblicher Aufwand» erfasst.

## 2.3 Sachanlagen

in 1'000 CHF	Grund- stücke und Bauten	Maschinen und Anlagen	Ein- richtungen	Werkzeuge	Fahrzeuge und Trans- portmittel	Hardware	Anlagen in Leasing	Anlagen in Bau	Total
<b>Anschaffungswerte</b>									
<b>Bestand per 1. Januar 2024</b>	<b>775'179</b>	<b>326'468</b>	<b>116'668</b>	<b>65'325</b>	<b>27'954</b>	<b>58'346</b>	<b>34'254</b>	<b>91'132</b>	<b>1'495'326</b>
Zugänge	29'603	15'466	12'813	13'289	4'780	5'320	-	89'616	170'887
Abgänge	(1'090)	(3'429)	(3'922)	(943)	(1'526)	(9'194)	-	(18)	(20'122)
Umgliederungen	53'271	15'600	4'886	167	(238)	281	-	(73'967)	-
Währungseinflüsse	6'045	(819)	890	668	150	298	78	968	8'278
<b>Bestand per 31. Dezember 2024</b>	<b>863'008</b>	<b>353'286</b>	<b>131'335</b>	<b>78'506</b>	<b>31'120</b>	<b>55'051</b>	<b>34'332</b>	<b>107'731</b>	<b>1'654'369</b>
Zugänge	36'624	14'205	13'112	9'202	4'109	10'235	495	115'589	203'571
Abgänge	(4'995)	(1'370)	(171)	(650)	(556)	(1'811)	-	-	(9'553)
Umgliederungen	54'752	32'163	2'849	967	234	61	(29'283)	(61'743)	-
Währungseinflüsse	(10'070)	1'584	(1'356)	(659)	(209)	(288)	(53)	(3'409)	(14'460)
<b>Bestand per 31. Dezember 2025</b>	<b>939'319</b>	<b>399'868</b>	<b>145'769</b>	<b>87'366</b>	<b>34'698</b>	<b>63'248</b>	<b>5'491</b>	<b>158'168</b>	<b>1'833'927</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertbeeinträchtigungen</b>									
<b>Bestand per 1. Januar 2024</b>	<b>155'230</b>	<b>181'333</b>	<b>54'453</b>	<b>43'223</b>	<b>14'198</b>	<b>38'714</b>	<b>10'130</b>	-	<b>497'281</b>
Zugänge	24'776	24'076	9'378	6'776	2'943	9'635	984	-	78'568
Abgänge	(802)	(2'756)	(3'277)	(930)	(1'302)	(9'175)	-	-	(18'242)
Umgliederungen	(1)	-	(138)	(6)	-	145	-	-	-
Währungseinflüsse	881	(992)	386	442	79	227	8	-	1'031
<b>Bestand per 31. Dezember 2024</b>	<b>180'084</b>	<b>201'661</b>	<b>60'802</b>	<b>49'505</b>	<b>15'918</b>	<b>39'546</b>	<b>11'122</b>	-	<b>558'638</b>
Zugänge	26'994	26'834	9'936	8'337	3'520	9'641	194	-	85'456
Abgänge	(4'995)	(1'303)	(14)	(650)	(510)	(1'810)	-	-	(9'282)
Umgliederungen	10'010	7	(69)	79	(3)	(21)	(10'003)	-	-
Währungseinflüsse	(1'573)	1'177	(365)	(349)	(123)	(174)	(11)	-	(1'418)
<b>Bestand per 31. Dezember 2025</b>	<b>210'520</b>	<b>228'376</b>	<b>70'290</b>	<b>56'922</b>	<b>18'802</b>	<b>47'182</b>	<b>1'302</b>	-	<b>633'394</b>
<b>Nettobuchwerte</b>									
<b>Bestand per 31. Dezember 2025</b>	<b>728'799</b>	<b>171'492</b>	<b>75'479</b>	<b>30'444</b>	<b>15'896</b>	<b>16'066</b>	<b>4'189</b>	<b>158'168</b>	<b>1'200'533</b>
<b>Bestand per 31. Dezember 2024</b>	<b>682'924</b>	<b>151'625</b>	<b>70'533</b>	<b>29'001</b>	<b>15'202</b>	<b>15'505</b>	<b>23'210</b>	<b>107'731</b>	<b>1'095'731</b>
<b>Bestand per 1. Januar 2024</b>	<b>619'949</b>	<b>145'135</b>	<b>62'215</b>	<b>22'102</b>	<b>13'756</b>	<b>19'632</b>	<b>24'124</b>	<b>91'132</b>	<b>998'045</b>

Die oben aufgeführten Anlagenzugänge in der Höhe von CHF 203.6 Mio. (Vorjahr: CHF 170.9 Mio.) enthalten neben laufenden Ersatzinvestitionen insbesondere Kapazitätserweiterungen der Wagenkastenfertigung in Szolnok sowie der Produktionswerke in Valencia und Salt Lake City. Ausserdem wurden Investitionen in das neue Inbetriebsetzungszentrum in Hennigsdorf getätigt.

Die Differenz zwischen den ausgewiesenen Anlagenzugängen und den Geldabflüssen für Anlagenkäufe resultiert wie im Vorjahr aus der Veränderung von nicht bezahlten Kreditorenrechnungen, die in den sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten erfasst werden, sowie aus Zuwendungen der öffentlichen Hand, die mit den Anlagezugängen verrechnet wurden. Daneben sind im Berichtsjahr Anlagenzugänge enthalten, die im Finanzierungsleasing übernommen wurden.

Per Bilanzstichtag bestehen Investitionsverpflichtungen im Umfang von CHF 20.0 Mio. (Vorjahr: CHF 8.9 Mio.).

## Rechnungslegungsgrundsätze

Die Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellkosten abzüglich betriebswirtschaftlich notwendiger Abschreibungen und Wertbeeinträchtigungen bewertet. Eigenleistungen werden nur aktiviert, wenn die zur Herstellung angefallenen Kosten zuverlässig bestimmbar sind, sowie wenn sie dem Unternehmen über mehrere Jahre einen messbaren Nutzen bringen. Die Abschreibungen werden linear über die wirtschaftliche Nutzungsdauer des Anlagegutes vorgenommen.

Die Abschreibungsdauern betragen:

Kategorie	Geschätzte Nutzungsdauer (Jahre)
Grundstücke und Bauten	maximal 33
Maschinen und Anlagen	8 – 20
Einrichtungen	10 – 15
Werkzeuge	2 – 3
Fahrzeuge und Transportmittel	6 – 8
Hardware	3 – 6
Anlagen in Leasing	die kürzere aus Nutzungsdauer oder Vertragslaufzeit
Anlagen in Bau	keine Abschreibung

### Wertbeeinträchtigungen (Impairment)

Auf jeden Bilanzstichtag wird geprüft, ob Anzeichen dafür bestehen, dass der Buchwert des Aktivums den erzielbaren Wert (den höheren Wert von Marktwert und Nutzwert) übersteigt (Wertbeeinträchtigung, Impairment). Falls eine Wertbeeinträchtigung vorliegt, ist der Buchwert auf den erzielbaren Wert reduziert worden, wobei die Wertbeeinträchtigung dem Periodenergebnis belastet wurde.

Bei einer massgeblichen Verbesserung der Anzeichen erfolgt eine erneute Berechnung des erzielbaren Wertes. Ist der Nettobuchwert des Aktivums tiefer als der neu ermittelte erzielbare Wert, erfolgt eine erfolgswirksame Zuschreibung der in früheren Perioden erfassten Wertbeeinträchtigung. Der sich aus der Zuschreibung neu ergebende Buchwert ist der tiefere Wert aus dem erzielbaren Wert und dem Buchwert nach planmässiger Abschreibung, der ohne Erfassung einer Wertbeeinträchtigung resultiert hätte.

### Finanzierungsleasing

Unter den Anlagen in Leasing ist das Gebäude in Montceau-les-Mines bilanziert (siehe Erläuterung 3.1 «Finanzverbindlichkeiten»). Der Leasingvertrag hat eine Laufzeit bis ins Jahr 2034, wobei Stadler die Option besitzt, das Leasingobjekt vorzeitig zu erwerben.

Im Vorjahr war in den Anlagen in Leasing ebenfalls das Gebäude in Winterthur erfasst. Im Berichtsjahr wurde die Option, das Leasingobjekt vorzeitig zu erwerben, gezogen und die Anschaffungskosten sowie die kumulierten Abschreibungen wurden entsprechend im Anlagespiegel umgegliedert.

in 1'000 CHF	31.12.2025	31.12.2024
<b>Verpflichtungen aus Finanzierungsleasing</b>		
Fälligkeit bis zu 1 Jahr	424	1'230
<b>Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing (Erläuterung 3.1)</b>	<b>424</b>	<b>1'230</b>
Fälligkeit von 1 bis 5 Jahren	1'752	5'164
Fälligkeit nach mehr als 5 Jahren	852	17'212
<b>Langfristige Leasingverbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing (Erläuterung 3.1)</b>	<b>2'604</b>	<b>22'376</b>
<b>Total Verpflichtungen aus Finanzierungsleasing</b>	<b>3'028</b>	<b>23'606</b>

**Operative Leasingverpflichtungen**

in 1'000 CHF	31.12.2025	31.12.2024
<b>Operative Leasingverpflichtungen</b>		
Fälligkeit bis zu 1 Jahr	29'305	26'788
Fälligkeit von 1 bis 5 Jahren	67'508	57'374
Fälligkeit nach mehr als 5 Jahren	50'994	59'786
<b>Total nicht diskontierte Leasingzahlungen</b>	<b>147'807</b>	<b>143'948</b>

**Rechnungslegungsgrundsätze**

Mittels Leasingverträgen erworbene Nutzungsrechte, bei denen die mit der wirtschaftlichen Nutzung des Leasingguts verbundenen Chancen und Risiken im Wesentlichen auf Stadler übergehen, werden als Finanzierungsleasing klassifiziert und beim erstmaligen Ansatz zum tieferen der beiden Werte von Barwert der zukünftigen Leasingzahlungen und Anschaffungs- bzw. Nettomarktwert bilanziert. Anlagen im Finanzierungsleasing werden über ihre geschätzte Nutzungsdauer oder kürzere Leasingdauer abgeschrieben, sofern nicht mit angemessener Sicherheit bestimmt werden kann, ob das Eigentum bei Vertragsende auf den Leasingnehmer übergeht. Zahlungen aus operativem Leasing werden linear über die Leasingdauer erfolgswirksam erfasst.

Gewinne aus dem Verkauf von Sachanlagen mit anschliessender Anmietung im Rahmen eines Finanzierungsleasings (Sale-und-Leaseback-Finanzierungsleasing) werden abgegrenzt und über die Dauer des Leasingvertrages aufgelöst.

**2.4 Finanzanlagen**

in 1'000 CHF	31.12.2025	31.12.2024
<b>Finanzanlagen</b>		
Übrige Finanzaktiven Dritte	17'950	33'497
Übrige Finanzaktiven Nahestehende	2'180	–
Übrige Finanzaktiven Assoziierte Unternehmen	1'886	2'320
Aktive latente Ertragssteuern	164'781	151'494
<b>Total Finanzanlagen</b>	<b>186'797</b>	<b>187'311</b>

**Rechnungslegungsgrundsätze****Übrige Finanzaktiven**

Die übrigen Finanzaktiven enthalten Darlehen und Forderungsrechte, die zu Anschaffungskosten unter Abzug allfälliger Wertbeeinträchtigungen bilanziert sind.

**Aktive latente Ertragssteuern**

Die Position enthält latente Steueraktiven aus verrechenbaren Verlustvorträgen und abzugsfähigen temporären Differenzen. Weitere Ausführungen finden sich in Erläuterung 5.2 «Ertragssteuern».

## 2.5 Immaterielle Anlagen

in 1'000 CHF	Software	Lizenzen, Patente	Entwicklungs- kosten	Anlagen in Entwicklung	Total
<b>Anschaffungswerte</b>					
<b>Bestand per 1. Januar 2024</b>	<b>96'350</b>	<b>17'226</b>	<b>199'838</b>	<b>130'459</b>	<b>443'873</b>
Zugänge	9'325	27	11'368	48'415	69'135
Zugänge durch Umgliederung aus Aufträgen in Arbeit	-	-	-	5'726	5'726
Abgänge	(11'057)	(87)	-	(1'046)	(12'190)
Umgliederungen	3'918	711	20'180	(24'809)	-
Währungseinflüsse	725	18	933	75	1'751
<b>Bestand per 31. Dezember 2024</b>	<b>99'261</b>	<b>17'895</b>	<b>232'319</b>	<b>158'820</b>	<b>508'295</b>
Zugänge	10'016	369	8'013	51'605	70'003
Abgänge	(478)	-	(101'529)	-	(102'007)
Umgliederungen	1'569	3	26'332	(27'904)	-
Währungseinflüsse	(409)	(6)	(656)	(34)	(1'105)
<b>Bestand per 31. Dezember 2025</b>	<b>109'959</b>	<b>18'261</b>	<b>164'479</b>	<b>182'487</b>	<b>475'186</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertbeeinträchtigungen</b>					
<b>Bestand per 1. Januar 2024</b>	<b>46'746</b>	<b>15'966</b>	<b>151'291</b>	-	<b>214'003</b>
Zugänge	12'591	1'089	24'961	-	38'641
Abgänge	(10'996)	(87)	-	-	(11'083)
Umgliederungen	(635)	635	-	-	-
Währungseinflüsse	259	10	570	-	839
<b>Bestand per 31. Dezember 2024</b>	<b>47'965</b>	<b>17'613</b>	<b>176'822</b>	-	<b>242'400</b>
Zugänge	12'141	259	20'024	-	32'424
Abgänge	(474)	-	(101'529)	-	(102'003)
Währungseinflüsse	(181)	(7)	(534)	-	(722)
<b>Bestand per 31. Dezember 2025</b>	<b>59'451</b>	<b>17'865</b>	<b>94'783</b>	-	<b>172'099</b>
<b>Nettobuchwerte</b>					
<b>Bestand per 31. Dezember 2025</b>	<b>50'508</b>	<b>396</b>	<b>69'696</b>	<b>182'487</b>	<b>303'087</b>
<b>Bestand per 31. Dezember 2024</b>	<b>51'296</b>	<b>282</b>	<b>55'497</b>	<b>158'820</b>	<b>265'895</b>
<b>Bestand per 1. Januar 2024</b>	<b>49'604</b>	<b>1'260</b>	<b>48'547</b>	<b>130'459</b>	<b>229'870</b>

Die oben aufgeführten Zugänge in den Anlagen in Entwicklung in der Höhe von CHF 51.6 Mio. stammen wie im Vorjahr (CHF 48.4 Mio.) hauptsächlich aus Aktivierungen von Entwicklungskosten für neue Fahrzeugkonzepte und für Signaltechnik-Lösungen sowie aus der Erneuerung der ERP-Systeme.

Im Zusammenhang mit dem Lösch- und Rettungszug wurden im Vorjahr Entwicklungskosten in der Höhe von CHF 5.7 Mio. von den Aufträgen in Arbeit brutto innerhalb der Bilanzposition «Aufträge in Arbeit» in die Bilanzposition «Immaterielle Anlagen» umgegliedert.

Die Differenz zwischen den ausgewiesenen Anlagenzugängen und den Geldabflüssen für Anlagenkäufe resultiert wie im Vorjahr aus der Veränderung von nicht bezahlten Kreditorenrechnungen, die in den sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten erfasst werden, sowie aus Zuwendungen der öffentlichen Hand, die mit den Anlagezugängen verrechnet wurden.

## Rechnungslegungsgrundsätze

Die immateriellen Anlagen umfassen von Dritten erworbene Software, Lizenzen und Patente sowie aktivierte Entwicklungskosten. Sie werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten abzüglich notwendiger Abschreibungen und allfälliger Wertminderungen bewertet.

Von Dritten erworbene immaterielle Werte werden aktiviert, wenn sie einen messbaren zukünftigen Nutzen über mehrere Jahre bringen. Die Abschreibung erfolgt linear über eine vorsichtig geschätzte Nutzungsdauer ab dem Zeitpunkt, zu dem der erworbene immaterielle Wert zur Nutzung verfügbar ist.

Entwicklungskosten werden aktiviert, falls die verlangten Erfassungskriterien erfüllt sind (im Wesentlichen Identifizierbarkeit und Verfügungsgewalt über den Vermögenswert, Bestehen eines messbaren zukünftigen Nutzens über mehrere Jahre, separate Erfassung und Messbarkeit der entsprechenden Aufwendungen sowie Verfügbarkeit der notwendigen Mittel zur Fertigstellung und Nutzung).

Bei Eigenentwicklungen wird zwischen solchen ohne und solchen mit Kundenauftrag unterschieden:

Entwicklungen ohne Kundenauftrag:

Die Entwicklungskosten werden ab dem Zeitpunkt aktiviert, in dem die oben genannten Erfassungskriterien kumulativ erfüllt sind. Die Abschreibung erfolgt linear über die Nutzungsdauer ab dem Zeitpunkt, zu dem die abgeschlossene Entwicklung zur Nutzung verfügbar ist. Sofern die Nutzungsdauer nicht eindeutig bestimmt werden kann, erfolgt die Abschreibung über fünf Jahre. Die Abschreibungen werden in der Erfolgsrechnung in der Position «Entwicklungskosten» erfasst.

Entwicklungskosten im Rahmen eines Kundenauftrags:

Auftragsbezogene Entwicklungskosten im Geschäftssegment «Rolling Stock» werden in Übereinstimmung mit der angewandten «Units of Delivery»-Methode zunächst erfolgsneutral in der Bilanzposition «Aufträge in Arbeit» aktiviert. Ab der ersten Auslieferung eines Fahrzeugs werden diese anteilmässig über die bestellte Anzahl Fahrzeuge (ggf. inkl. ausgeübter Optionen auf zusätzliche Fahrzeuge) als Herstellkosten in der Erfolgsrechnung erfasst. Spätestens vor der ersten Auslieferung eines Fahrzeugs erfolgt die Beurteilung des Marktpotenzials der getätigten Entwicklung. Sofern diese für künftige potenzielle Aufträge genutzt werden kann, wird der nicht vom Kunden getragene Teil der Entwicklungskosten von den Aufträgen in Arbeit in die immateriellen Anlagen umgegliedert. Die Abschreibung erfolgt linear über die Nutzungsdauer ab dem Zeitpunkt des Erhalts der für die kommerzielle Nutzung notwendigen Zulassung, spätestens jedoch ab dem Zeitpunkt der ersten Auslieferung eines Fahrzeugs. Sofern die Nutzungsdauer nicht eindeutig bestimmt werden kann, erfolgt die Abschreibung über fünf Jahre. Die Abschreibungen werden in der Erfolgsrechnung in der Position «Entwicklungskosten» erfasst.

Im Geschäftssegment «Service & Components» wurden bisher keine auftragsbezogenen Entwicklungen vorgenommen.

Die Abschreibungsdauern betragen:

Kategorie	Geschätzte Nutzungsdauer (Jahre)
Software	3 – 10
Lizenzen, Patente	5
Entwicklungskosten	max. 10

Die Wertbeeinträchtigungen (Impairment) werden gleich gehandhabt wie bei den Sachanlagen (siehe Erläuterung 2.3 «Sachanlagen»).

## 2.6 Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten

in 1'000 CHF	Garantie- rückstellungen	Sonstiges im Personalbereich	Übrige Rückstellungen	Latente Steuern	Total
<b>Bestand per 1. Januar 2024</b>	<b>140'081</b>	<b>42'328</b>	<b>3'795</b>	<b>14'823</b>	<b>201'027</b>
Bildung	102'631	45'731	4'326	40'930	193'618
Verwendung	(97'168)	(34'740)	(1'141)	-	(133'049)
Auflösung	(10'467)	(4'492)	(1'349)	(203)	(16'511)
Währungseinflüsse	2'261	444	33	(197)	2'541
<b>Bestand per 31. Dezember 2024</b>	<b>137'338</b>	<b>49'271</b>	<b>5'664</b>	<b>55'353</b>	<b>247'626</b>
- davon kurzfristig	44'340	44'907	4'697	-	93'944
- davon langfristig	92'998	4'364	967	55'353	153'682
Bildung	122'970	46'813	5'362	9'652	184'797
Verwendung	(81'264)	(34'856)	(1'374)	-	(117'494)
Auflösung	(8'707)	(9'154)	(1'539)	(11'680)	(31'080)
Währungseinflüsse	(1'593)	(472)	(85)	(758)	(2'908)
<b>Bestand per 31. Dezember 2025</b>	<b>168'744</b>	<b>51'602</b>	<b>8'028</b>	<b>52'567</b>	<b>280'941</b>
- davon kurzfristig	63'231	47'161	6'986	-	117'378
- davon langfristig	105'513	4'441	1'042	52'567	163'563

Die in der Erfolgsrechnung ausgewiesenen Garantiekosten setzen sich aus den Positionen «Bildung» und «Auflösung» in der Spalte «Garantierückstellungen» zusammen.

### Eventualverbindlichkeiten und weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen

Eventualverbindlichkeiten und weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen sind direkt in den jeweiligen Abschnitten der betroffenen Positionen offengelegt:

Weiterführende Informationen	Beschreibung
Erläuterung 2.3	Investitionsverpflichtungen
Erläuterung 2.3	Operative Leasingverpflichtungen
Erläuterung 3.2	Bürgschaften und Garantieverpflichtungen
Erläuterung 3.2	Verpfändete Aktiven zur Sicherung eigener Verpflichtungen
Erläuterung 5.5	Mitarbeiterbeteiligungsplan

## Rechnungslegungsgrundsätze

### Allgemein – Rückstellungen

Rückstellungen werden für gegenwärtige Verpflichtungen mit unbestimmter Fälligkeit oder nicht definitiv bestimmbarer Höhe gebildet, soweit diese auf ein vergangenes Ereignis zurückzuführen sind und ein künftiger Mittelabfluss wahrscheinlich ist. Rückstellungen werden auf der Basis der wahrscheinlichen Mittelabflüsse bewertet und aufgrund der Neubeurteilung erhöht, beibehalten oder aufgelöst. Sofern der Effekt einer Diskontierung wesentlich ist, wird die Rückstellung zum Barwert bilanziert.

### Garantierückstellungen

Die Garantierückstellungen werden zu Beginn der Garantielaufzeit auf der Ebene des Einzelfahrzeuges bestmöglich geschätzt und angesetzt (Bildung Garantierückstellung) und laufend mit effektiven Garantieleistungen verrechnet (Verwendung Garantierückstellung). Die Höhe der zu bildenden Rückstellung basiert auf Erfahrungswerten. Sofern die ursprünglich gebildete Rückstellung nicht ausreicht, wird eine zusätzliche Rückstellung erfasst (Bildung Garantierückstellung) und anschliessend mit den anfallenden Garantieleistungen verrechnet (Verwendung Garantierückstellung). Ein allfälliger Restsaldo am Ende der Garantielaufzeit wird erfolgswirksam aufgelöst (Auflösung Garantierückstellung). Garantierückstellungen für Fahrzeuge, deren Garantielaufzeit innerhalb von zwölf Monaten ab Bilanzstichtag endet, werden als kurzfristig ausgewiesen. Endet die Garantielaufzeit erst nach zwölf Monaten, werden die dazugehörigen Rückstellungen als langfristig ausgewiesen.

**Sonstiges im Personalbereich und übrige Rückstellungen**

Bei den Rückstellungen «Sonstiges im Personalbereich» handelt es sich vor allem um Rückstellungen für Jubiläumzahlungen, Abgangszahlungen und Boni. Die «Übrigen Rückstellungen» beinhalten vor allem mögliche Risiko- und Nacharbeitsrückstellungen sowie allfällige Prozesskosten. Zudem werden in dieser Position bedingte Kaufpreiszahlungen erfasst. Bei den langfristigen Rückstellungen wird von einer Wahrscheinlichkeit des Mittelabflusses in durchschnittlich zwei bis drei Jahren ausgegangen.

**Latente Steuern**

Der Ausweis passiver latenter Ertragssteuern erfolgt in der Position «Latente Steuern» (siehe Erläuterung 5.2 «Ertragssteuern»).

**Eventualverbindlichkeiten**

Eventualverbindlichkeiten und weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen werden auf jeden Bilanzstichtag bewertet und offengelegt. Wenn Eventualverbindlichkeiten und weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen zu einem Mittelabfluss ohne nutzbaren Mittelzufluss führen und dieser Mittelabfluss wahrscheinlich und abschätzbar ist, wird eine Rückstellung gebildet.

## 2.7 Übrige operative Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

**Sonstige kurzfristige Forderungen**

in 1'000 CHF	31.12.2025	31.12.2024
<b>Sonstige kurzfristige Forderungen</b>		
Forderungen Mehrwertsteuer	57'098	37'408
Derivative Finanzinstrumente	13'472	2'103
Kurzfristige Steuerguthaben	3'625	16'312
Forderungen aus Verkauf Anlagevermögen	1'698	3'392
Sozialversicherungen, Quellen- und Lohnsteuern	1'400	7'446
Sonstige kurzfristige Forderungen	48'964	43'924
<b>Total sonstige kurzfristige Forderungen</b>	<b>126'257</b>	<b>110'585</b>

**Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten**

in 1'000 CHF	31.12.2025	31.12.2024
<b>Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten</b>		
Verbindlichkeiten Mehrwertsteuer	58'237	85'653
Sozialversicherungen, Quellen- und Lohnsteuern	37'552	33'005
Steuerverbindlichkeiten	27'820	11'933
Verbindlichkeiten aus Kauf Anlagevermögen	15'014	17'260
Derivative Finanzinstrumente	5'048	2'228
Kontokorrent Vorsorgeeinrichtungen	111	146
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	18'153	20'794
<b>Total sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>161'935</b>	<b>171'019</b>

**Passive Rechnungsabgrenzungen**

in 1'000 CHF	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
<b>Passive Rechnungsabgrenzungen</b>		
Abgrenzung Herstellkosten	273'351	222'628
Ausstehende Rechnungen	110'651	98'936
Ferien- und Gleitzeitabgrenzung	64'515	57'985
Provisionen, Royaltys, Pönalen	61'671	45'951
Sonstige passive Rechnungsabgrenzungen	77'575	52'081
<b>Total passive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>587'763</b>	<b>477'581</b>

### 3. Finanzierung

Im folgenden Kapitel werden die wesentlichsten Aspekte der Finanzierung erläutert. Stadler strebt eine angemessene Eigenkapitalbasis an, um das Vertrauen der Investoren, Gläubiger und des Marktes zu erhalten und den weiteren Ausbau der Gruppe fortzusetzen. Zum Management von Fremdwährungs- und Zinsrisiken werden Absicherungsinstrumente eingesetzt.

#### 3.1 Finanzverbindlichkeiten

in 1'000 CHF bzw. wie angemerkt	31.12.2025			31.12.2024		
	Zinssatz	Fälligkeit	Wert	Zinssatz	Fälligkeit	Wert
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>						
Betriebskredite	0.5 – 5.0%	< 1 Jahr	93'961	1.9 – 5.0%	< 1 Jahr	3'825
Bankdarlehen für Gebäude und Sachanlagen	0.7 – 3.1%	< 1 Jahr	39'521	0.7 – 8.9%	< 1 Jahr	24'140
Leasingverbindlichkeiten für Gebäude und Sachanlagen	1.0 – 4.0%	< 1 Jahr	424	1.0 – 3.2%	< 1 Jahr	1'230
Darlehen von staatlichen Institutionen	n/a	< 1 Jahr	–	1.0%	< 1 Jahr	20'592
Anleiensobligationen	0.4%	< 1 Jahr	300'000	n/a	n/a	–
<b>Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>			<b>433'906</b>			<b>49'787</b>
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>						
Betriebskredite	3.3 – 4.8%	1 – 5 Jahre	3'256	3.3 – 4.8%	1 – 5 Jahre	1'955
Bankdarlehen für Gebäude und Sachanlagen	0.7 – 3.4%	1 – 12 Jahre	216'051	0.7 – 4.4%	1 – 13 Jahre	234'003
Leasingverbindlichkeiten für Gebäude und Sachanlagen	1.0 – 4.0%	1 – 9 Jahre	2'604	1.0 – 3.2%	1 – 10 Jahre	22'376
Anleiensobligationen	1.7 – 2.0%	4 – 7 Jahre	200'000	0.4 – 2.0%	2 – 8 Jahre	500'000
Schuldscheindarlehen	1.1%	3 Jahre	83'826	1.1%	4 Jahre	84'708
<b>Total langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>			<b>505'737</b>			<b>843'042</b>
<b>Aufteilung nach Währung</b>						
CHF			663'075			582'757
EUR			264'736			272'401
HUF			11'280			14'327
PLN			552			2'752
USD			–			20'592
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>			<b>939'643</b>			<b>892'829</b>

In den Betriebskrediten sind Darlehen zur Finanzierung des Umlaufvermögens enthalten.

Wie in Erläuterung 2.3 «Sachanlagen» beschrieben, wurde im Berichtsjahr die Option zum vorzeitigen Erwerb des Leasinggebäudes in Winterthur gezogen. Damit verbunden wurden die bestehenden Leasingverbindlichkeiten mit einer Laufzeit bis ins Jahr 2030 und einem Zinssatz von 1.85% zurückbezahlt. Der Erwerb wurde mit neuen Bankdarlehen mit Laufzeiten bis ins Jahr 2030 resp. 2033 und einem fixen Zinssatz von 1.1% resp. einem variablen Zinssatz von 1.0% finanziert.

Das im Vorjahr als Darlehen von staatlichen Institutionen ausgewiesene Finanzierungskonstrukt wurde im Berichtsjahr geschlossen. In diesem Finanzierungskonstrukt beteiligten sich verschiedene Parteien als Kapitalgeber, darunter auch eine Konzerngesellschaft von Stadler. Der Anteil der Konzerngesellschaft war im Vorjahr als «Übrige Finanzanlagen Dritte» bilanziert und ist im Zusammenhang mit der Schliessung des Finanzierungskonstrukts in ein Intercompany-Darlehen umgewandelt worden.

Die Finanzierungsverträge mit den Kreditgebern beinhalten teilweise Vertragsklauseln betreffend Mindestkapitalisierung und -rendite (Covenants). Die verwendeten Kennzahlen sind das absolute Eigenkapital sowie die EBIT-Marge. Die Bedingungen sind per Bilanzstichtag erfüllt.

## Rechnungslegungsgrundsätze

Die Finanzverbindlichkeiten werden zum Nominalwert angesetzt.

Anleiheobligationen und Schuldscheindarlehen werden zum Nominalwert bilanziert. Die im Zusammenhang mit der Ausgabe der Anleihe bzw. der Schuldscheindarlehen anfallenden Emissionskosten werden unter den aktiven Rechnungsabgrenzungen aktiviert und über die Laufzeit der Anleihe aufgelöst. Ein bei der Ausgabe der Anleihe erhaltenes Agio wird in den passiven Rechnungsabgrenzungen bilanziert und über die Laufzeit aufgelöst. Sowohl die Auflösung der Emissionskosten als auch die des Agios werden im Finanzergebnis erfasst.

## 3.2 Garantien und verpfändete Aktiven

### Bürgschaften und Garantieverpflichtungen

Per Bilanzstichtag sind Avale (Garantien und Bürgschaften) im Umfang von CHF 11'351 Mio. (Vorjahr: CHF 9'460 Mio.) ausstehend.

### Verpfändete Aktiven zur Sicherung eigener Verpflichtungen

in 1'000 CHF	Sicherheit für:	31.12.2025	31.12.2024
<b>Verpfändete Aktiven</b>			
Liegenschaften	Hypotheken	153'783	227'307
Anlagen in Leasing	Finanzierungsleasing	4'189	23'210
<b>Total verpfändete Aktiven</b>		<b>157'972</b>	<b>250'517</b>

## 3.3 Aktienkapital und Reserven

### Aktienkapital

Per 31. Dezember 2025 bestand das Aktienkapital der Muttergesellschaft Stadler Rail AG aus 100 Millionen Namenaktien mit einem Nominalwert von jeweils CHF 0.20 (31. Dezember 2024: 100 Millionen Namenaktien mit einem Nominalwert von jeweils CHF 0.20). Die Aktieninhaber haben Anspruch auf den Erhalt der festgesetzten Dividenden sowie auf eine Stimme pro Aktie bei der Generalversammlung des Unternehmens.

An der Generalversammlung vom 18. März 2019 wurde ein bedingtes Aktienkapital im Umfang von höchstens 2 Millionen Namenaktien mit einem Nominalwert von jeweils CHF 0.20 für Mitarbeiterbeteiligungen geschaffen, woraus per Bilanzstichtag keine Aktien ausgegeben worden sind. Das Bezugsrecht und das Vortzugsrecht der Aktionäre sind ausgeschlossen.

An der Generalversammlung vom 12. Mai 2023 wurde ein Kapitalband zwischen CHF 19.0 Mio. (untere Grenze) und CHF 22.0 Mio. (obere Grenze) geschaffen. Der Verwaltungsrat ist im Rahmen des Kapitalbands bis zum 11. Mai 2026 ermächtigt, das Aktienkapital einmal oder mehrmals und in beliebigen Beträgen zu erhöhen oder herabzusetzen oder Aktien direkt oder indirekt zu erwerben oder zu veräussern. Die Kapitalerhöhung oder -herabsetzung kann durch Ausgabe von bis zu 10 Millionen Namenaktien mit einem Nominalwert von jeweils CHF 0.20 bzw. Vernichtung von bis zu 5 Millionen Namenaktien mit einem Nominalwert von jeweils CHF 0.20 oder durch eine Erhöhung bzw. Herabsetzung der Nominalwerte der bestehenden Namenaktien im Rahmen des Kapitalbands erfolgen. Per Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 wurde aus dem Kapitalband weder eine Erhöhung noch eine Herabsetzung des Aktienkapitals vorgenommen.

### Reserven

Die nicht ausschüttbaren gesetzlichen Reserven der Muttergesellschaft Stadler Rail AG beliefen sich zum 31. Dezember 2025 auf CHF 4.0 Mio. (Vorjahr: CHF 4.0 Mio.).

## Dividenden

Folgende Dividenden wurden von der Generalversammlung beschlossen und anschliessend ausbezahlt:

in 1'000 CHF bzw. wie angemerkt	2025	2024
<b>Bezahlte Dividende</b>		
Anzahl dividendenberechtigter Namenaktien (in Stk.)	99'898'886	99'919'748
Ordentliche Dividende pro Namenaktie (in CHF)	0.20	0.90
<b>Total bezahlte Dividende</b>	<b>19'980</b>	<b>89'928</b>

Nach dem 31. Dezember 2025 hat der Verwaltungsrat Dividenden in der Höhe von CHF 0.50 pro Namenaktie vorgeschlagen, insgesamt CHF 50.0 Mio. für das Jahr 2025. Der Dividendenvorschlag wird der am 5. Mai 2026 stattfindenden Generalversammlung zur Genehmigung vorgelegt.

## Eigene Aktien

Wert in 1'000 CHF	2025		2024	
	Anzahl	Wert	Anzahl	Wert
<b>Eigene Aktien</b>				
<b>Bestand am 1. Januar</b>	1'114	23	252	8
Käufe von Dritten	120'000	2'405	109'000	2'786
Zuteilungen aktienbasierte Vergütungen	(117'141)	(2'440)	(108'138)	(2'790)
Anpassung Durchschnittsbewertung		90		19
<b>Bestand am 31. Dezember</b>	<b>3'973</b>	<b>78</b>	<b>1'114</b>	<b>23</b>

Die Beträge in der Zeile «Anpassung Durchschnittsbewertung» entsprechen der Differenz zwischen Verkaufs-/Anrechnungspreis und durchschnittlichen Anschaffungskosten auf den abgegangenen eigenen Aktien.

Im Jahr 2025 wurden 120'000 Namenaktien zu einem Durchschnittspreis von CHF 20.04 erworben (Vorjahr: 109'000 Namenaktien zu durchschnittlich CHF 25.56). Verkäufe von Namenaktien erfolgten im Geschäftsjahr 2025 keine (Vorjahr: keine). Im Rahmen von aktienbasierten Vergütungen (siehe Erläuterung 1.4 «Personalaufwand») wurden im Berichtsjahr 117'141 Namenaktien zu einem durchschnittlichen Anrechnungswert von CHF 20.83 zugeteilt (Vorjahr: 108'138 Namenaktien zu durchschnittlich CHF 25.80).

## Rechnungslegungsgrundsätze

Der Kauf eigener Aktien erfolgt zu Anschaffungskosten und wird als Minusposten im Eigenkapital erfasst. Bei späterer Veräusserung oder Zuteilung (Lieferung) im Rahmen von aktienbasierten Vergütungen wird ein allfälliger Mehr- oder Mindererlös erfolgsneutral in den Kapitalreserven erfasst. Zuteilungen aus aktienbasierten Vergütungen erfolgen zu den in Erläuterung 1.4 «Personalaufwand» beschriebenen Grundsätzen.

### 3.4 Derivative Finanzinstrumente

Stadler setzt derivative Finanzinstrumente einerseits zur Absicherung von vertraglich gesicherten Geldflüssen aus operativer Geschäftstätigkeit sowie im Zusammenhang mit Finanztransaktionen ein, um Zins- und Währungsrisiken abzusichern. Andererseits werden derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von bestehenden Bilanzpositionen in Fremdwährung eingesetzt.

in 1'000 CHF	Zweck	31.12.2025		31.12.2024	
		Aktiver Wert	(Passiver Wert)	Aktiver Wert	(Passiver Wert)
<b>Basiswerte</b>					
Devisen	Absicherung	104'756	(76'314)	34'911	(37'521)
Zinsen	Absicherung	4	-	95	-
<b>Total derivative Finanzinstrumente</b>		<b>104'760</b>	<b>(76'314)</b>	<b>35'006</b>	<b>(37'521)</b>
- davon zur Absicherung zukünftiger Cashflows		91'288	(71'266)	32'903	(35'293)
<b>Total bilanzierte Werte</b>		<b>13'472</b>	<b>(5'048)</b>	<b>2'103</b>	<b>(2'228)</b>

#### Rechnungslegungsgrundsätze

Derivative Finanzinstrumente werden zur Absicherung von zukünftigen Cashflows gegen Fremdwährungs- oder Zinsänderungsrisiken eingesetzt. Diese Instrumente werden nicht bilanziert, sondern bis zum Eintritt des abgesicherten Grundgeschäfts im Anhang offengelegt. Bei Eintritt des Grundgeschäfts wird der aktuelle Wert des derivativen Finanzinstruments zeitgleich mit der Erfassung der abgesicherten Transaktion bilanziert. Wird der Eintritt der zukünftigen Transaktion nicht länger erwartet, erfolgt die sofortige Erfassung der aufgelaufenen Gewinne oder Verluste. Positive Wiederbeschaffungswerte werden in solchen Fällen in den sonstigen kurzfristigen Forderungen und negative Wiederbeschaffungswerte in den sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten bilanziert. Positive resp. negative Wiederbeschaffungswerte von derivativen Finanzinstrumenten zur Absicherung von bestehenden Bilanzpositionen in Fremdwährung werden in den sonstigen kurzfristigen Forderungen bzw. in den sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten erfasst. Der ineffektive Teil einer Sicherungsbeziehung wird unmittelbar über die Erfolgsrechnung erfasst. Sämtliche Wertänderungen des Sicherungsinstruments werden in der Erfolgsrechnung in der gleichen Position wie die Wertänderungen des Grundgeschäfts ausgewiesen.

## 4. Konzernstruktur

Im Folgenden wird die Struktur von Stadler inkl. der wesentlichen Änderungen und der daraus resultierenden Auswirkungen auf die konsolidierte Jahresrechnung erläutert. Zudem enthält dieses Kapitel Offenlegungen zu Transaktionen mit nahestehenden Personen sowie die allgemeinen Konsolidierungsgrundsätze.

### 4.1 Veränderung des Konsolidierungskreises

#### 4.1.1 Veränderungen 2025

##### Zugänge (Gründungen)

- Per 21. November 2025: Stadler Digital Labs, S.A., Coimbra, Portugal (Zweck: Engineering)
- Per 2. Dezember 2025: Stadler Service Lithuania UAB, Vilnius, Litauen (Zweck: Service)

##### Abgänge (Fusionen innerhalb des Konsolidierungskreises)

Die Nettoaktiven der Stadler Rheintal AG (St. Margrethen, CH) wurden per 20. Juni 2025 mit Wirkung zum 1. Januar 2025 auf die Stadler Bussnang AG (Bussnang, CH) übertragen. Die Stadler Bussnang AG wurde anschliessend in Stadler Rail Schweiz AG umfirmiert.

#### 4.1.2 Veränderungen 2024

##### Zugänge (Gründungen)

- Per 3. September 2024: Stadler Converter Sp. z o.o., Białystok, Polen (Zweck: Components)
- Per 20. September 2024: Limited liability partnership «SRS Kazakhstan», Almaty, Kasachstan (Zweck: Service)

### 4.2 Konsolidierungskreis und Konsolidierungsgrundsätze

#### Rechnungslegungsgrundsätze

Die konsolidierte Jahresrechnung umfasst die Jahresabschlüsse der Stadler Rail AG sowie der Gesellschaften, die die Stadler Rail AG kontrolliert. Kontrolle existiert, sofern die Stadler Rail AG die Finanz- und Geschäftspolitik bestimmen und somit auch Nutzen aus der Geschäftstätigkeit ziehen kann. Dies ist dann der Fall, wenn über mehr als 50% der Stimmrechte verfügt wird oder anderweitig Kontrolle ausgeübt werden kann (siehe Erläuterung 4.4 «Liste der Beteiligungen»).

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der angelsächsischen Erwerbsmethode. Dabei wird das Eigenkapital der Konzerngesellschaften im Erwerbszeitpunkt bzw. im Zeitpunkt der Gründung mit dem Buchwert der Beteiligung verrechnet. Bei Akquisitionen werden auf diesen Zeitpunkt Aktiven (inkl. bisher nicht erfasster, für den Kontrollerwerb entscheidungsrelevanter immaterieller Vermögenswerte) und Passiven (zusammen Nettoaktiven) der Konzerngesellschaft zu aktuellen Werten bewertet. Eine Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem Eigenkapital (Nettoaktiven) der akquirierten Gesellschaft wird als positiver oder negativer Goodwill direkt mit den Gewinnreserven verrechnet. Im Zusammenhang mit einem Unternehmenserwerb anfallende Transaktionskosten sind Bestandteil der Anschaffungskosten. Ebenfalls zu den Anschaffungskosten zählen aufgeschobene bzw. geschuldete Kaufpreiszahlungen. Bedingte Kaufpreiszahlungen (bspw. Earn-out) sind dann zu erfassen, wenn sie als wahrscheinlich erachtet werden. Die Erfassung erfolgt in den Rückstellungen bis zum Zeitpunkt der Zahlung. Änderungen in der Schätzung der bedingten Kaufpreiszahlung werden erfolgsneutral erfasst. Bedingte Kaufpreiszahlungen verändern den Goodwill und werden direkt mit den Gewinnreserven verrechnet. Bei einem schrittweisen Anteilsverkauf wird der positive oder negative Goodwill als Differenz zwischen den Anschaffungskosten und den anteiligen Nettoaktiven (resp. im Falle von Minderheitsanteilen dem anteiligen Buchwert der Minderheiten) mit jedem Akquisitionsschritt gesondert ermittelt und direkt mit den Gewinnreserven verrechnet. Im Zeitpunkt des Kontrollerwerbs werden Bewertungsdifferenzen auf bisher gehaltene Anteile direkt mit den Gewinnreserven verrechnet.

Gestützt auf die Methode der Vollkonsolidierung werden Aktiven und Passiven sowie Aufwand und Ertrag der konsolidierten Gesellschaften vollumfänglich erfasst. Der Anteil der Minderheitsaktionäre am Eigenkapital und am Ergebnis wird in der Konzernbilanz und -erfolgsrechnung separat ausgewiesen. Alle konzerninternen Transaktionen und Beziehungen werden in der konsolidierten Jahresrechnung gegenseitig verrechnet und eliminiert. Im Warenlager oder in den Aufträgen in Arbeit enthaltene unrealisierte Gewinne, die durch gruppeninterne Lieferungen entstanden sind, werden vollständig eliminiert. Unrealisierte Verluste auf konzerninternen Transaktionen werden ebenfalls eliminiert, es sei denn, es besteht der Nachweis für eine Wertminderung.

Nicht vollkonsolidiert werden Beteiligungen, bei denen ein massgeblicher Einfluss wahrgenommen werden kann. Von einem massgeblichen Einfluss ist dann auszugehen, wenn der Anteil an den Stimmen mindestens 20% bis unter 50% beträgt und die Kontrolle nicht ausgeübt werden kann. Ein massgeblicher Einfluss kann auch durch bestimmte vertragliche Vereinbarungen bei einem Stimmrechtsanteil von weniger als 20% vorliegen. Assoziierte Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert. Im Zeitpunkt der Erlangung des massgeblichen Einflusses erfolgt eine Neubewertung der übernommenen Nettoaktiven (inkl. bisher nicht erfasster, für den Anteilserwerb entscheidungsrelevanter immaterieller Vermögenswerte) des assoziierten Unternehmens, sofern deren aktuelle Werte wesentlich von dem Wert abweichen, der sich ergeben würde, wenn schon immer FER angewendet worden wäre. Eine nach dieser Neubewertung verbleibende Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem anteiligen Eigenkapital (Nettoaktiven) des assoziierten Unternehmens wird als positiver oder negativer Goodwill direkt mit den Gewinnreserven verrechnet. Anfallende Transaktionskosten im Zusammenhang mit dem Erwerb sind Teil der Anschaffungskosten. In der Folge wird der Buchwert entsprechend dem Anteil von Stadler am Jahresergebnis des assoziierten Unternehmens und der Kapitalveränderungen angepasst und in der konsolidierten Bilanz unter Beteiligungen an assoziierten Unternehmen ausgewiesen. Bei einem schrittweisen Anteilserwerb innerhalb der Kategorie der assoziierten Unternehmen erfolgt die Goodwillberechnung ohne Neubewertung der zugrundeliegenden Nettoaktiven.

Beteiligungen unter 20% werden zu Anschaffungskosten abzüglich betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen bewertet. Der Ausweis erfolgt unter den Finanzanlagen.

Bei (schrittweisen) Anteilsverkäufen wird der entsprechende Gewinn oder Verlust für jeden Verkaufsschritt gesondert ermittelt und in der Erfolgsrechnung erfasst. Ebenso wird der abgehende (anteilige) positive oder negative Goodwill für jeden Anteilsverkauf gesondert berechnet und erfolgswirksam erfasst. Sofern bei einer Veräusserung von Anteilen an vollkonsolidierten Gesellschaften nach der Veräusserung weiterhin ein massgeblicher Einfluss besteht, wird der verbleibende Anteil zu den anteiligen Nettoaktiven bewertet. Gleiches gilt bei einem (schrittweisen) Anteilsverkauf, der zu einem Ausweis als Finanzanlage führt. In diesem Fall wird der verbleibende anteilige, zum Erwerbszeitpunkt mit dem Eigenkapital verrechnete positive oder negative Goodwill erfolgsneutral vom Eigenkapital auf die Finanzanlage umbucht. Dieser Goodwill bildet fortan einen Teil der Anschaffungskosten der Finanzanlage und wird nicht planmässig abgeschrieben.

Die Darstellungswährung der konsolidierten Jahresrechnung ist Schweizer Franken (CHF). Die Jahresrechnungen der ausländischen Konzerngesellschaften in Fremdwährungen werden wie folgt in CHF umgerechnet:

- Eigenkapital zu historischen Kursen
- Aktiven und Verbindlichkeiten zu Stichtagskursen
- Geldflussrechnungen zu Jahresdurchschnittskursen
- Erfolgsrechnungen zu Jahresdurchschnittskursen

Die aus der Anwendung der vorstehend erwähnten Umrechnungskurse resultierenden Differenzen werden erfolgsneutral den Währungsumrechnungsdifferenzen innerhalb der Gewinnreserven gutgeschrieben bzw. belastet.

Fremdwährungseffekte auf langfristigen konzerninternen Darlehen mit Eigenkapitalcharakter werden erfolgsneutral in den Währungsumrechnungsdifferenzen innerhalb der Gewinnreserven erfasst. Auf ein Recycling solcher Differenzen bei Rückzahlung der Darlehen wird verzichtet.

Im Falle eines Anteilsverkaufs einer Konzerngesellschaft mit Abschluss in Fremdwährung, der zu einem Verlust der Kontrolle oder des massgeblichen Einflusses führt, werden die gesamten im Eigenkapital erfassten kumulierten Währungsumrechnungsdifferenzen (inkl. derjenigen auf Darlehen mit Eigenkapitalcharakter) erfolgswirksam ausgebucht. Bei einem schrittweisen Anteilsverkauf einer Konzerngesellschaft, der nicht zu einem Kontrollverlust führt, werden die kumulierten Währungsumrechnungsdifferenzen anteilig den Minderheitsanteilen erfolgsneutral zugeordnet. Bei anderweitigen schrittweisen Anteilsverkäufen werden kumulierte Währungsumrechnungsdifferenzen anteilig in der Erfolgsrechnung erfasst.

Kursgewinne und -verluste aus Transaktionen in Fremdwährung und aus Anpassungen von Fremdwährungsbeständen am Bilanzstichtag werden erfolgswirksam erfasst.

#### Umrechnungskurse:

in CHF	Durchschnittskurs		Stichtagskurs	
	2025	2024	31.12.2025	31.12.2024
<b>Währung</b>				
EUR	0.9370	0.9524	0.9314	0.9412
USD	0.8302	0.8801	0.7927	0.9060
GBP	1.0937	1.1249	1.0674	1.1351
NOK	0.0800	0.0819	0.0786	0.0798
PLN	0.2210	0.2212	0.2207	0.2202
HUF	0.0024	0.0024	0.0024	0.0023
CZK	0.0380	0.0379	0.0384	0.0374
DZD	0.0063	0.0066	0.0061	0.0067
SEK	0.0847	0.0833	0.0861	0.0821
RUB	0.0099	0.0095	0.0100	0.0089
RSD	0.0080	0.0081	0.0079	0.0080
DKK	0.1255	0.1277	0.1247	0.1262
GEL	0.3030	0.3238	0.2941	0.3212
KZT	0.0016	0.0019	0.0016	0.0017
AZN	0.4885	0.5177	0.4664	0.5318

## 4.3 Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

in 1'000 CHF	2025	2024
<b>Beteiligungen an assoziierten Unternehmen</b>		
<b>Bestand am 1. Januar</b>	24'367	21'245
Anteil am Ergebnis von assoziierten Unternehmen	6'452	4'002
Erhaltene Dividenden	(2'125)	(1'246)
Währungsumrechnungsdifferenzen	(257)	366
<b>Bestand am 31. Dezember</b>	<b>28'437</b>	<b>24'367</b>

## 4.4 Liste der Beteiligungen

Alle Tochtergesellschaften, die unter der rechtlichen oder faktischen Kontrolle der Stadler Rail AG stehen, sind in den Konzernabschluss einbezogen. Es handelt sich dabei um die folgenden Beteiligungen, deren hier ausgewiesene Beteiligungsanteile/Kapitalanteile ebenfalls den jeweiligen Stimmrechtsanteilen entsprechen:

Land	Gesellschaft	Sitz	Funktionale Währung	Grundkapital in Tausend	Beteiligung in % 31.12.2025	Beteiligung in % 31.12.2024	Konsolidierung	Funktion
<b>Schweiz</b>								
	Stadler Rail AG	Bussnang	CHF	20'000				CS
	Stadler Rail Management AG	Bussnang	CHF	100	100	100	□	E, V, CS
	Stadler Rail Schweiz AG (ehemals Stadler Bussnang AG)	Bussnang	CHF	10'000	100	100	□	P, E
	Stadler Rheintal AG (fusionierte am 1. Januar 2025 mit Stadler Bussnang AG)	St. Margrethen	CHF	2'000	–	100	□	P, E
	Stadler Winterthur AG	Winterthur	CHF	800	100	100	□	P
	Stadler Service AG	Bussnang	CHF	200	100	100	□	E, S, V, CS
	Stadler Stahlguss AG	Biel	CHF	1'000	100	100	□	P
	Stadler Signalling AG	Wallisellen	CHF	100	81	81	□	P, E, V, CS
<b>Algerien</b>								
	Stadler Algérie EURL	Algier	DZD	1'200	100	100	□	S
<b>Aserbaidshjan</b>								
	Stadler Service Azerbaijan LLC	Baku	AZN	1	100	100	□	S
<b>Belarus</b>								
	CJSC Stadler Minsk	Minsk	EUR	51'322	100	100	□	P, E, V
<b>Dänemark</b>								
	Stadler Service Denmark Aps	Aarhus	DKK	50	100	100	□	S
<b>Deutschland</b>								
	Stadler Deutschland GmbH	Berlin	EUR	6'180	100	100	□	P, E, V, CS
	STAP Grundstücks-Vermietungsgesellschaft GmbH	Berlin	EUR	25	100	100	□	I
	Stadler Rail Service Deutschland GmbH	Berlin	EUR	3'500	100	100	□	S
	Stadler Chemnitz GmbH	Chemnitz	EUR	25	100	100	□	E
	Stadler Mannheim GmbH	Mannheim	EUR	100	100	100	□	E
	Stadler Signalling Deutschland GmbH	Braunschweig	EUR	3'000	100	100	□	P, E
<b>Finnland</b>								
	Stadler Service Finland Oy	Helsinki	EUR	–	100	100	□	S
<b>Frankreich</b>								
	Erion France S.A.S.	Montceau-les-Mines	EUR	150	100	100	□	S
<b>Georgien</b>								
	Stadler Service Georgia LLC	Tbilisi	GEL	–	100	100	□	S
<b>Grossbritannien</b>								
	Stadler Rail Service UK Ltd.	Liverpool	GBP	0.001	100	100	□	S
<b>Italien</b>								
	Stadler Service Italy S.r.l.	Venedig	EUR	10	100	100	□	S
	AngelStar S.r.l.	Mola di Bari	EUR	3'000	40	40	△	E
<b>Kasachstan</b>								
	Limited liability partnership «Stadler Kazakhstan»	Astana	KZT	5'845'950	51	51	□	P
	Limited liability partnership «SRS Kazakhstan»	Almaty	KZT	369	51	51	□	S
<b>Litauen</b>								
	Stadler Service Lithuania UAB	Vilnius	EUR	1	100	–	□	S

Land	Gesellschaft	Sitz	Funktionale Währung	Grundkapital in Tausend	Beteiligung in % 31.12.2025	Beteiligung in % 31.12.2024	Konsolidierung	Funktion
<b>Niederlande</b>								
	Stadler Service Nederland B.V.	Apeldoorn	EUR	20 100	100	□	S	
	WHAT B.V.	Venlo	EUR	1 50	50	△	I	
<b>Norwegen</b>								
	Stadler Service Norway AS	Oslo	NOK	33 100	100	□	S	
<b>Österreich</b>								
	ÖBB Stadler Service GmbH	Wien	EUR	200 40	40	△	S	
	Stadler Austria GmbH	Wien	EUR	35 100	100	□	V, E, S	
<b>Polen</b>								
	Stadler Polska Sp. z o.o.	Siedlce	PLN	1'000 100	100	□	P, E, V, CS	
	Stadler Service Polska Sp. z o.o.	Warschau	PLN	100 100	100	□	S	
	Stadler Środa Sp. z o.o.	Środa Wielkopolska	PLN	26'005 100	100	□	P	
	Stadler Converter Sp. z o.o.	Białystok	PLN	5 100	100	□	P	
<b>Portugal</b>								
	Stadler Digital Labs, S.A.	Coimbra	EUR	1'000 51	-	□	E	
<b>Russland</b>								
	LLC Stadler Rus	Moskau	RUB	500 100	100	□	S	
<b>Schweden</b>								
	Stadler Service Sweden AB	Stockholm	SEK	50 100	100	□	S	
<b>Serbien</b>								
	Stadler Rail d.o.o.	Belgrad	RSD	60 100	100	□	S	
<b>Spanien</b>								
	Stadler Rail Valencia S.A.U.	Albuixech Valencia	EUR	7'060 100	100	□	P, E, S, V, CS	
	Erion Mantenimiento Ferroviario S.A.	Madrid	EUR	500 51	51	□	S	
<b>Tschechien</b>								
	Stadler Praha s.r.o.	Prag	CZK	2'000 100	100	□	E	
<b>Türkei</b>								
	Stadler Demiryolu Araçları Servisi Anonim Şirketi	Ataşehir	EUR	100 100	100	□	S	
<b>Ungarn</b>								
	Stadler Trains Mag. Zrt.	Budapest	HUF	23'000 100	100	□	V	
	Stadler Szolnok Kft.	Szolnok	HUF	400'000 100	100	□	P	
	Stadler Mag. Vas. Karb.	Pusztaszabolcs	HUF	320'000 100	100	□	S	
<b>USA</b>								
	Stadler US Inc.	Salt Lake City	USD	100 100	100	□	P, E, S, V	
	BBR rail automation (US) Inc.	Atlanta	USD	10 100	100	□	E	

**Konsolidierung**

- Vollkonsolidierte Gesellschaft  
 △ Equity-Methode

**Funktion**

- P Produktion  
 E Engineering  
 S Service  
 V Vertrieb  
 I Immobilien  
 CS Corporate Services

## 4.5 Nahestehende Personen

Als nahestehende Personen gelten assoziierte Unternehmen sowie Verwaltungsräte, Konzernleitungsmitglieder, Pensionskassen und Aktionäre mit einem Stimmrechtsanteil von mindestens 20% an der Stadler Rail AG sowie durch die genannten nahestehenden Personen kontrollierte Gesellschaften. Transaktionen mit Nahestehenden werden grundsätzlich zu marktkonformen Bedingungen abgewickelt. Sämtliche Transaktionen sind in der konsolidierten Jahresrechnung enthalten.

in 1'000 CHF	31.12.2025	31.12.2024
<b>Bilanz</b>		
Vorauszahlungen an Lieferanten (Erläuterung 1.2)	49'664	37'393
Anzahlungen von Kunden (Erläuterung 1.2)	58'268	66'690
Entschädigungsansprüche aus Aufträgen in Arbeit (Erläuterung 1.3)	7'948	6'973
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Erläuterung 2.1)	9'840	2'874
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (Erläuterung 2.1)	6'898	3'304
Übrige Finanzaktiven (Erläuterung 2.4)	4'066	2'320
Sonstige kurzfristige Forderungen (Erläuterung 2.7)	745	37
Verbindlichkeiten aus Kauf Anlagevermögen (Erläuterung 2.7)	96	–
Sonstige passive Rechnungsabgrenzungen (Erläuterung 2.7)	179	–

in 1'000 CHF	2025	2024
<b>Erfolgsrechnung</b>		
Bezug von Waren und Dienstleistungen	123'636	126'088
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	121'658	108'220
Erhaltene Zinsen	119	107
Bezahlte Zinsen	1'912	540
Erhaltene Dividenden	2'125	1'246

Der Verkauf von Waren und Dienstleistungen in der Höhe von CHF 121.7 Mio. (Vorjahr: CHF 108.2 Mio.) ist wie im Vorjahr im Wesentlichen auf den Verkauf von Lokomotiven an die nahestehende Gesellschaft European Loc Pool AG (Tochtergesellschaft der PCS Holding AG) zurückzuführen.

Die Anzahlungen von Kunden in der Höhe von CHF 58.3 Mio. (Vorjahr: CHF 66.7 Mio.) stammen wie im Vorjahr hauptsächlich von European Loc Pool AG aus Aufträgen zur Lieferung von Lokomotiven.

Die Entschädigungsansprüche aus Aufträgen in Arbeit in der Höhe von CHF 7.9 Mio. (Vorjahr: CHF 7.0 Mio.) resultieren ebenfalls aus dem Verkauf von Lokomotiven an die European Loc Pool AG.

Der Bezug von Waren und Dienstleistungen beträgt total CHF 123.6 Mio. (Vorjahr: CHF 126.1 Mio.). Davon fielen rund CHF 108.9 Mio. (Vorjahr: CHF 110.6 Mio.) für Einkäufe zur Abwicklung von Aufträgen an, insbesondere Traktionssysteme der nahestehenden Gesellschaft Traktionssysteme Austria GmbH (Tochtergesellschaft der PCS Holding AG) sowie ETCS-Systeme des assoziierten Unternehmens AngelStar S.r.l. Im Weiteren wurden Leistungen in der Höhe von CHF 14.7 Mio. (Vorjahr: CHF 15.5 Mio.) im Zusammenhang mit der Erneuerung der ERP-Systeme von der nahestehenden Gesellschaft Innflow AG (Tochtergesellschaft der PCS Holding AG) bezogen.

Bei der PCS Holding AG (und deren Tochtergesellschaften) handelt es sich um eine Organisation, die indirekt, über deren Eigentümer Peter Spuhler, einen bedeutenden Einfluss auf Stadler hat und dadurch als nahestehende Person im Sinne von FER 15/2 gilt.

## 4.6 Goodwill

### Rechnungslegungsgrundsätze

Der aus Akquisitionen resultierende positive oder negative Goodwill wird im Erwerbszeitpunkt mit den Gewinnreserven verrechnet. Bei Veräusserung eines Geschäftsteils erfolgt die anteilige Übertragung des zum Zeitpunkt des Erwerbs mit dem Eigenkapital verrechneten Goodwills in die Erfolgsrechnung. Der Veräusserung gleichgesetzt sind die Stilllegung und die Liquidation eines Geschäftsteils. Die Auswirkungen einer theoretischen Aktivierung und Abschreibung inkl. allfälliger Wertbeeinträchtigungen aus Beurteilung der Werthaltigkeit sind nachfolgend dargestellt.

Für die Schattenrechnung wird der Goodwill grundsätzlich linear über die Dauer seiner wirtschaftlichen Nutzung abgeschrieben. Sofern die Nutzungsdauer nicht bestimmt werden kann, erfolgt die Abschreibung über einen Zeitraum von 5 Jahren. Bei einem schrittweisen Anteilsverkauf wird die Nutzungsdauer des Goodwills für jeden Anteilsverkauf gesondert ermittelt.

Auswirkungen einer theoretischen Aktivierung des Goodwills auf die Bilanz:

in 1'000 CHF	31.12.2025	31.12.2024
<b>Auswirkungen theoretische Goodwillaktivierung auf Bilanz</b>		
Ausgewiesenes Eigenkapital inkl. Anteil Minderheitsaktionäre	856'222	774'079
Eigenfinanzierungsgrad	14.38%	13.22%
Anschaffungswert Goodwill zu Beginn des Geschäftsjahres	243'512	243'512
Anschaffungswert Goodwill am Ende des Geschäftsjahres	243'512	243'512
Kumulierte Abschreibungen des Goodwills zu Beginn des Geschäftsjahres	206'075	189'009
Abschreibungen laufendes Jahr	15'810	17'066
Kumulierte Abschreibungen des Goodwills am Ende des Geschäftsjahres	221'885	206'075
<b>Theoretischer Nettobuchwert des Goodwills</b>	<b>21'627</b>	<b>37'437</b>
<b>Theoretisches Eigenkapital inkl. Anteil Minderheitsaktionäre und Nettobuchwert Goodwill</b>	<b>877'849</b>	<b>811'516</b>
Theoretischer Eigenfinanzierungsgrad	14.69%	13.77%

Auswirkungen einer theoretischen Abschreibung des Goodwills auf den Jahresgewinn:

in 1'000 CHF	2025	2024
<b>Auswirkungen theoretische Goodwillaktivierung auf Jahresgewinn</b>		
Ausgewiesener Jahresgewinn	100'664	54'966
Theoretische Abschreibung auf Goodwill	(15'810)	(17'066)
<b>Jahresgewinn nach theoretischer Goodwillabschreibung</b>	<b>84'854</b>	<b>37'900</b>

## 5. Übrige Angaben

### 5.1 Finanzergebnis

in 1'000 CHF	2025	2024
<b>Finanzertrag</b>		
Zinsertrag	12'705	31'007
Kursgewinne (netto)	48'194	19'722
<b>Total Finanzertrag</b>	<b>60'899</b>	<b>50'729</b>
<b>Finanzaufwand</b>		
Zinsaufwand	(42'097)	(19'369)
Zinsaufwand Finanzierungsleasing	(281)	(435)
Bankspesen inkl. Hedgingkosten	(5'902)	(9'524)
Auftragsbezogene Bankgarantiekosten	(29'293)	(22'920)
<b>Total Finanzaufwand</b>	<b>(77'573)</b>	<b>(52'248)</b>
<b>Netto Finanzergebnis</b>	<b>(16'674)</b>	<b>(1'519)</b>

Die Kursgewinne in der Höhe von CHF 48.2 Mio. stammen hauptsächlich aus der Fremdwährungsbewertung von Bilanzpositionen (Vorjahr: CHF 19.7 Mio.). Die Zinserträge resultieren aus liquiden Mitteln, die insbesondere aus erhaltenen Kundenanzahlungen stammen, die kurzfristig in Finanzanlagen investiert wurden. Da die erhaltenen Kundenanzahlungen im Berichtsjahr vermehrt für die Abwicklung der Kundenaufträge verwendet wurden, haben sich die Zinserträge entsprechend reduziert. Die Zunahme der Zinsaufwendungen ist auf die Aufnahme von unterjährigen Liquiditätsfinanzierungen und die im Vorjahr aufgenommenen Bankdarlehen für Gebäude und Sachanlagen sowie Anleiensobligationen zurückzuführen.

### 5.2 Ertragssteuern

in 1'000 CHF	2025	2024
<b>Ertragssteuern</b>		
Laufende Ertragssteuern	(66'348)	(44'386)
Latente Ertragssteuern	16'756	(3'443)
<b>Total Ertragssteuern</b>	<b>(49'592)</b>	<b>(47'829)</b>

in 1'000 CHF	2025	2024
<b>Ertragssteuern</b>		
Ertragssteuern vor Berücksichtigung von Verlustvorträgen	(9'568)	(8'123)
Einfluss aus der Nichtaktivierung von Verlustvorträgen	(40'659)	(35'333)
Einfluss aus der Verwendung nicht aktivierter Verlustvorträge	516	84
Einfluss aus Aktivierung bisher nicht berücksichtigter Verlustvorträge	119	575
Einfluss aus Neueinschätzung bisher aktivierter Verlustvorträge	-	(5'032)
<b>Ertragssteuern nach Berücksichtigung von Verlustvorträgen</b>	<b>(49'592)</b>	<b>(47'829)</b>

Der durchschnittlich anzuwendende Steuersatz bezogen auf das ordentliche Ergebnis und auf latente Steuern beträgt 20.6% (Vorjahr: 16.2%).

Die Ertragssteuern haben sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 1.8 Mio. auf CHF 49.6 Mio. erhöht. Im Verhältnis zum Konzernergebnis vor Ertragssteuern beträgt der Ertragssteueraufwand 33.0% gegenüber 46.5% in der Vorperiode. Diese relative Abnahme ist insbesondere auf die Gewichtung von erzielten Ergebnissen mit unterschiedlichen anzuwendenden Steuersätzen zurückzuführen.

Die Stadler Rail Gruppe fällt in den Anwendungsbereich der OECD-Mindeststeuervorschriften (OECD Pillar Two). Stadler ist seit dem 1. Januar 2024 verpflichtet, bei Unterschreitung des Mindeststeuersatzes von 15% pro Land gegebenenfalls eine Ergänzungssteuer zu entrichten. Basierend auf der lokalen Umsetzung der OECD Pillar Two in den betroffenen Ländern und unter Berücksichtigung der anwendbaren Transitional Safe Harbor Rules resultiert für Stadler im Jahr 2025 voraussichtlich eine zusätzliche Steuerbelastung in der Höhe von CHF 4.3 Mio. durch Ergänzungssteuern.

in 1'000 CHF	31.12.2025	31.12.2024
<b>Ertragssteueranspruch für nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge</b>		
Aktiviert	52'736	62'146
Nicht aktiviert	115'926	76'495
<b>Total Ertragssteueranspruch für nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge</b>	<b>168'662</b>	<b>138'641</b>

## Rechnungslegungsgrundsätze

Die Ertragssteuern beinhalten sowohl die laufenden als auch die latenten Ertragssteuern. Die laufenden Ertragssteuern werden mit den aktuellen Steuersätzen aufgrund der handelsrechtlichen bzw. der zu erwartenden steuerlichen Jahresergebnisse entsprechend den jeweiligen steuerlichen Gewinnermittlungsvorschriften berechnet. Auf Bewertungsdifferenzen zwischen den nach konzerneinheitlichen Richtlinien bewerteten Aktiven und Passiven im Vergleich zu den steuerrechtlich massgebenden Werten sind latente Ertragssteuern berücksichtigt worden. Latente Steuerverbindlichkeiten werden in der Bilanz in der Position «Rückstellungen» verbucht. Latente Steueraktiven aus verrechenbaren Verlustvorträgen und abzugsfähigen temporären Differenzen werden nur insoweit berücksichtigt, als eine Verrechenbarkeit mit zukünftigen steuerbaren Gewinnen wahrscheinlich ist, und werden in der Bilanz in der Position «Finanzanlagen» erfasst. Basis für die Berechnung der latenten Steuern sind die bei den einzelnen Gesellschaften für die entsprechenden Vermögenswerte und Verbindlichkeiten anwendbaren erwarteten Steuersätze.

## 5.3 Personalvorsorge

Sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr bestanden keine Arbeitgeberbeitragsreserven.

Wirtschaftlicher Nutzen/wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand:

in 1'000 CHF	Über/ Unter- deckung	Wirtschaftlicher Anteil Organisation		Währungs- umrech- nungs- differenzen	Veränderung zum Vorjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	
		31.12.2025	31.12.2024	2025	2025	2025	2025	2024
<b>Wirtschaftlicher Nutzen/ wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand</b>								
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	–	–	–	–	–	33'119	33'119	30'605
Vorsorgeeinrichtung ohne eigene Aktiven	–	1'773	2'620	(76)	(771)	9'541	8'770	7'531
<b>Total wirtschaftlicher Nutzen/ wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand</b>	–	<b>1'773</b>	<b>2'620</b>	<b>(76)</b>	<b>(771)</b>	<b>42'660</b>	<b>41'889</b>	<b>38'136</b>

in 1'000 CHF	Über/ Unter- deckung	Wirtschaftlicher Anteil Organisation		Währungs- umrech- nungs- differenzen	Veränderung zum Vorjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	
		31.12.2024	31.12.2023	2024	2024	2024	2024	2023
<b>Wirtschaftlicher Nutzen/ wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand</b>								
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	–	–	–	–	–	30'605	30'605	26'967
Vorsorgeeinrichtung ohne eigene Aktiven	–	2'620	3'970	196	(1'546)	9'077	7'531	8'394
<b>Total wirtschaftlicher Nutzen/ wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand</b>	–	<b>2'620</b>	<b>3'970</b>	<b>196</b>	<b>(1'546)</b>	<b>39'682</b>	<b>38'136</b>	<b>35'361</b>

### Rechnungslegungsgrundsätze

#### Aktiven und Passiven aus Personalvorsorge (inkl. Arbeitgeberbeitragsreserve)

Die Vorsorgepläne für Mitarbeitende sind entweder von Stadler finanziell unabhängige Einrichtungen und Stiftungen (Pläne mit ausgediehem Vermögen) oder Pläne ohne ausgediehem Vermögen mit der entsprechenden Verbindlichkeit in der Bilanz. Die Finanzierung erfolgt durch Arbeitnehmer- und Arbeitgeberbeiträge. Die tatsächlichen wirtschaftlichen Auswirkungen aller Vorsorgepläne, die Leistungen für die Eventualitäten Ruhestand (Alter), Tod oder Invalidität vorsehen, werden auf den Bilanzstichtag berechnet. Bei ausländischen Plänen werden die nach lokalen Vorschriften berechneten Rückstellungen im konsolidierten Jahresabschluss übernommen. Ein sich aus Arbeitgeberbeitragsreserven ergebender Nutzen wird als Aktivum erfasst. Ein darüber hinausgehender wirtschaftlicher Nutzen (aus einer Überdeckung in der Vorsorgeeinrichtung) wird nicht aktiviert. Eine wirtschaftliche Verpflichtung wird passiviert, wenn die Voraussetzungen für die Bildung einer Rückstellung erfüllt sind.

## 5.4 Zuwendungen der öffentlichen Hand

Im Berichtsjahr wurden vermögenswertebezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand in der Höhe von CHF 8.1 Mio. mit Sach- und immateriellen Anlagen verrechnet (Vorjahr: CHF 7.4 Mio.).

Im Zusammenhang mit der Abwicklung eines spezifischen Kundenauftrags zur Erstellung von Schienenfahrzeugen hat die öffentliche Hand, die gleichzeitig die Auftraggeberin dieses Fertigungsauftrags ist, Stadler erfolgsbezogene Zuwendungen in der Höhe von CHF 79.6 Mio. zugesprochen. Im Vorjahr wurde schliesslich die letzte Tranche in der Höhe von CHF 8.7 Mio. vergütet. Durch die Umsatzrealisierung gemäss dem Fertigstellungsgrad dieses Auftrags wurden die ausgewiesenen Herstellkosten im Vorjahr entsprechend um CHF 26.2 Mio. reduziert. Da dieser Auftrag per Ende 2024 vollständig verumsatzt wurde, gibt es im aktuellen Berichtsjahr keine Effekte mehr aus dieser Zuwendung.

### Rechnungslegungsgrundsätze

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden erfasst, wenn eine angemessene Sicherheit besteht, dass die damit verbundenen Bedingungen erfüllt werden und der Wert verlässlich schätzbar ist.

Vermögenswertbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand werden direkt mit dem Vermögenswert verrechnet.

Monetäre erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand werden im Verlauf derjenigen Perioden erfasst, in denen die entsprechenden Aufwendungen anfallen. Der Ausweis erfolgt unter der Position «Übriger betrieblicher Ertrag». Sofern die bereits erhaltenen Zuwendungen die erfolgswirksam erfassten Beträge übersteigen, wird der Differenzbetrag in den passiven Rechnungsabgrenzungen erfasst.

Monetäre erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand, die im Zusammenhang mit der Abwicklung eines spezifischen Kundenauftrags zugesprochen werden, reduzieren im Zeitpunkt, in dem eine angemessene Sicherheit besteht, dass die damit verbundenen Bedingungen erfüllt werden und der Wert verlässlich schätzbar ist, die geplanten Kosten des entsprechenden Auftrags. Bei Erhalt der Zuwendung (Cash-in) reduzieren sich die angefallenen Kosten der «Aufträge in Arbeit» resp. der «Verbindlichkeiten aus Aufträgen in Arbeit». Die erfolgswirksame Berücksichtigung der Zuwendungen erfolgt zum Zeitpunkt der Umsatzrealisierung gemäss dem Fertigstellungsgrad des entsprechenden Auftrags als Minderung der Herstellkosten.

Nicht-monetäre erfolgsbezogene Zuwendungen werden im Anhang offengelegt.

## 5.5 Betriebsfremdes Ergebnis

Mit erfolgtem Börsengang per 12. April 2019 sind sämtliche Aktien aus dem früheren Mitarbeiteraktienplan (kurz: MAP) frei handelbar. Bei einem Verkauf der Aktien können für die verkaufenden Personen möglicherweise Steuerfolgen (steuerbare Einkünfte aus Beteiligungsrechten) resultieren. Soweit im Grundsatz steuerbares Einkommen vorliegt, ist dieses auch den Sozialversicherungen unterstellt und mit den Sozialversicherungsbehörden abzurechnen.

Die Erfassung der aus den Verkäufen resultierenden Sozialversicherungsbeiträge für den Arbeitgeber werden im betriebsfremden Aufwand erfasst. Die von Stadler zu leistenden Sozialversicherungsbeiträge bei MAP-Verkäufen sind direkt auf den Börsengang zurückzuführen, der keinen direkten Zusammenhang mit der ordentlichen Geschäftstätigkeit hat.

## 5.6 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die einen wesentlichen Einfluss auf die konsolidierte Jahresrechnung 2025 haben könnten.

## 5.7 Genehmigung der Konzernrechnung

Die Jahresrechnung 2025 wurde am 16. März 2026 vom Verwaltungsrat freigegeben und wird an der Generalversammlung vom 5. Mai 2026 zur Genehmigung empfohlen.



# Bericht der Revisionsstelle

An die Generalversammlung der Stadler Rail AG, Bussnang

## Bericht zur Prüfung der Konzernrechnung

### Prüfungsurteil

Wir haben die Konzernrechnung der Stadler Rail AG und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025, der Konzernerfolgsrechnung, dem Konzerneigenkapitalnachweis und der Konzerngeldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Konzernanhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung (Seiten 185 bis 225) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der konsolidierten Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2025 sowie dessen konsolidierter Ertragslage und Cashflows für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

### Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung" unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den für Abschlussprüfungen von Gesellschaften des öffentlichen Interesses relevanten Anforderungen des Berufsstands. Wir haben auch unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

### Besonders wichtige Prüfungssachverhalte



#### BEWERTUNG DER AUFTRÄGEN IN ARBEIT "UNITS OF DELIVERY"



#### UMSATZERFASSUNG IM GESCHÄFTSSEGEMENT ROLLING STOCK

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemässen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung der Konzernrechnung des Berichtszeitraums waren. Diese Sachverhalte wurden im Kontext unserer Prüfung der Konzernrechnung als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu adressiert, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.



## BEWERTUNG DER AUFTRÄGEN IN ARBEIT „UNITS OF DELIVERY“

### Prüfungssachverhalt

Die Aufträge in Arbeit «Units of Delivery» betragen per 31. Dezember 2025 CHF 1'477 Mio., die Verbindlichkeiten aus Aufträgen in Arbeit «Units of Delivery» CHF 2'610 Mio.

Die Aufträge in Arbeit «Units of Delivery» (brutto, vor Vorauszahlungen an Lieferanten und Anzahlungen von Kunden) entsprechen den aufgelaufenen Herstellkosten abzüglich der Kosten der bereits ausgelieferten Einheiten sowie allfälligen Wertberichtigungen aus Verlustaufträgen. Die Herstellkosten setzen sich aus auftragsbezogenen Material- und Fremdleistungskosten, Materialgemeinkosten sowie aus Fertigungs-, Engineering- und Auftragsabwicklungskosten zusammen.

Bei Auslieferung einer Einheit werden die anteiligen Herstellkosten bezogen auf die geschätzten Gesamtkosten erfolgswirksam erfasst. Bei der Ermittlung der geschätzten Gesamtkosten besteht Unsicherheit bezüglich der zukünftigen Kosten. Entsprechend bestehen erhebliche Ermessensspielräume und die Geschäftsleitung muss Annahmen treffen und Schätzungen vornehmen.

Aufgrund der langfristigen Fertigungsdauer ergibt sich zudem das Risiko, dass sich die Gesamtkosten aufgrund falscher Einschätzungen verändern und neu beurteilt werden müssen, womit Verlustaufträge möglicherweise nicht oder zu spät erfasst werden.

Weiter besteht das Risiko, dass Kostensätze fehlerhaft berechnet oder Kosten dem falschen Projekt belastet werden.

Weitere Informationen zu BEWERTUNG DER AUFTRÄGE IN ARBEIT „UNITS OF DELIVERY“ sind an folgenden Stellen im Anhang der Konzernrechnung enthalten:

— 1.2 „Aufträge in Arbeit“

### Unsere Vorgehensweise

Unsere Prüfungshandlungen umfassten unter anderem eine Beurteilung der Prozesse und der relevanten Kontrollen in den Bereichen Auftragsabwicklung, Projektcontrolling und Bewertung der Aufträge in Arbeit.

Neue Projekte haben wir stichprobenweise mit den entsprechenden Verträgen abgestimmt. Zudem haben wir die korrekte Allokation der Kosten anhand der implementierten Schlüsselkontrollen überprüft.

Weiter haben wir für laufende Aufträge auf Stichprobenbasis die Angemessenheit der Schätzungen und Annahmen hinsichtlich der Gesamtkosten sowie deren Veränderung mittels retrospektivem Vergleich von ursprünglich budgetierten Gesamtkosten mit den aktuell geschätzten Gesamtkosten kritisch beurteilt.

Ausserdem haben wir die Werthaltigkeit der Aufträge in Arbeit mittels Abgleich der geschätzten Gesamtkosten mit den erwarteten Auftragserlösen beurteilt.



## UMSATZERFASSUNG IM GESCHÄFTSSEGMENT ROLLING STOCK

### Prüfungssachverhalt

Die Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten im Geschäftssegment Rolling Stock betragen im Geschäftsjahr 2025 CHF 2'954 Mio., davon CHF 2'911 Mio. nach der Percentage of Completion-Methode.

Die Umsatzerfassung im Geschäftssegment Rolling Stock erfolgt fast ausschliesslich anhand der Percentage of Completion-Methode, wobei der Fertigstellungsgrad anhand der Units of Delivery-Methode ermittelt wird.

Üblicherweise wird der Umsatz bei Abnahme einer Einheit durch den Kunden erfasst, wobei eine Einheit in der Regel einem Wagen oder Fahrzeug entspricht. Der Fertigstellungsgrad ergibt sich dabei aus dem Verhältnis der abgelieferten Einheiten zur gesamten, vertraglich vereinbarten Liefermenge.

Es gibt begründete Fälle, bei denen sich die Abnahme lediglich durch administrative oder organisatorische Sachverhalte verzögert. In solchen Fällen wird der Umsatz bereits vor Abnahme in dem Zeitpunkt erfasst, an dem alle signifikanten Leistungsverpflichtungen erfüllt sind.

Bei Umsatzerfassung vor Abnahme einer Einheit besteht seitens der Geschäftsleitung ein Ermessensspielraum bei der Beurteilung der Erfüllung der Leistungsverpflichtungen. Daher ergibt sich das Risiko, dass Umsätze in der falschen Periode erfasst werden.

Weitere Informationen zu UMSATZERFASSUNG IM GESCHÄFTSSEGMENT ROLLING STOCK sind an folgenden Stellen im Anhang der Konzernrechnung enthalten:

- 1.1 „Segmentberichterstattung“
- 1.2 „Aufträge in Arbeit“
- 1.3 „Entschädigungsansprüche aus Aufträgen in Arbeit“

### Unsere Vorgehensweise

Unsere Prüfungshandlungen umfassten unter anderem eine Beurteilung der Prozesse und der relevanten Kontrollen im Bereich der Umsatzerfassung.

Weiter haben wir den Zeitpunkt der Umsatzlegung mittels Stichproben mit Fokus auf Transaktionen um den Bilanzstichtag anhand von geeigneten Drittnachweisen (wie z.B. Verträge oder Übernahmeprotokolle) beurteilt.

In Fällen, bei denen die Umsatzlegung vor Abnahme durch den Kunden erfolgte, haben wir die Beurteilung der Unternehmensleitung mit Hilfe von geeigneten Nachweisen kritisch hinterfragt.



### **Sonstige Informationen**

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Konzernrechnung, die Jahresrechnung, den Vergütungsbericht und unsere dazugehörigen Berichte.

Unser Prüfungsurteil zur Konzernrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Konzernrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

### **Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrats für die Konzernrechnung**

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Konzernrechnung, die in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und den gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt, und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Konzernrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Konzernrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder den Konzern zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

### **Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung**

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Konzernrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Konzernrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemässes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus:

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen in der Konzernrechnung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Ausserkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.



- gewinnen wir ein Verständnis von für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Verwaltungsrat angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Geschäftstätigkeit sowie auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Geschäftstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bericht auf die dazugehörigen Angaben in der Konzernrechnung aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Berichts erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Geschäftstätigkeit zur Folge haben.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt der Konzernrechnung insgesamt einschliesslich der Angaben sowie, ob die Konzernrechnung die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass eine sachgerechte Gesamtdarstellung erreicht wird.
- planen wir die Prüfung der Konzernrechnung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns zu erlangen als Grundlage für die Bildung eines Prüfungsurteils zur Konzernrechnung. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Prüfung der Konzernrechnung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir kommunizieren mit dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschliesslich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Abschlussprüfung identifizieren.

Wir geben dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und kommunizieren mit ihnen über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und – sofern zutreffend – über Massnahmen zur Beseitigung von Gefährdungen oder getroffene Schutzmassnahmen.

Von den Sachverhalten, über die wir mit dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss kommuniziert haben, bestimmen wir diejenigen Sachverhalte, die bei der Prüfung der Konzernrechnung des Berichtszeitraums am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bericht, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schliessen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äusserst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bericht mitgeteilt werden soll, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.



### **Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen**

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrats ausgestaltetes Internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Konzernrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

KPMG AG

Toni Wattenhofer  
Zugelassener Revisionsexperte  
Leitender Revisor

Nicolas Wuffli  
Zugelassener Revisionsexperte

Zürich, 17. März 2026



gornegratbahn  
the matterhorn railway

104 / 21076 524



# JAHRES- RECHNUNG

# Erfolgsrechnung

in CHF	Erläuterung	2025	2024
	Dividendenertrag	91'050'587	84'491'812
	Übriger Finanzertrag 2.6	71'972'046	87'570'526
	Übriger betrieblicher Ertrag 2.7	14'700'212	51'164'000
	<b>Betriebsertrag</b>	<b>177'722'845 100.0%</b>	<b>223'226'338 100.0%</b>
	Wertberichtigungen auf Beteiligungen 2.8	(117'000'000)	(7'000'000)
	Finanzaufwand 2.9	(61'345'334)	(89'717'782)
	Personalaufwand	(7'455'324)	(8'683'264)
	Übriger betrieblicher Aufwand 2.10	(15'433'570)	(14'944'092)
	<b>(Jahresverlust)/Jahresgewinn vor Steuern</b>	<b>(23'511'383) (13.2%)</b>	<b>102'881'200 46.1%</b>
	Direkte Steuern	1'392'604	(1'429'238)
	<b>(Jahresverlust)/Jahresgewinn</b>	<b>(22'118'779) (12.4%)</b>	<b>101'451'962 45.4%</b>

# Bilanz

in CHF	Erläuterung	31.12.2025	31.12.2024
<b>Aktiven</b>			
	Flüssige Mittel	119'928'621	496'273'160
	Übrige kurzfristige Forderungen		
	– gegenüber Dritten	3'005'345	3'011'282
	– gegenüber Beteiligungen	326'133'867	158'850'090
	Aktive Rechnungsabgrenzungen	1'556'295	2'913'725
	<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>450'624'128 21.6%</b>	<b>661'048'257 29.8%</b>
	Finanzanlagen 2.1	1'039'499'034	969'640'673
	Beteiligungen 2.2	593'628'966	588'339'821
	<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>1'633'128'000 78.4%</b>	<b>1'557'980'494 70.2%</b>
	<b>Total Aktiven</b>	<b>2'083'752'128 100.0%</b>	<b>2'219'028'751 100.0%</b>
<b>Passiven</b>			
	Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten		
	– gegenüber Dritten 2.3	390'000'000	–
	– gegenüber Beteiligungen	329'135'462	–
	Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		
	– gegenüber Dritten	444'613	187'142
	– gegenüber Beteiligungen	450'054'281	1'088'684'550
	Kurzfristige Rückstellungen	4'379'804	3'182'292
	Passive Rechnungsabgrenzungen	8'641'827	4'942'349
	<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>1'182'655'987 56.8%</b>	<b>1'096'996'333 49.4%</b>
	Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten		
	– gegenüber Dritten 2.3	200'000'000	500'000'000
	– gegenüber Beteiligungen	349'540'000	228'412'550
	<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>549'540'000 26.4%</b>	<b>728'412'550 32.8%</b>
	<b>Total Fremdkapital</b>	<b>1'732'195'987 83.1%</b>	<b>1'825'408'883 82.3%</b>
	Aktienkapital 2.4	20'000'000	20'000'000
	Gesetzliche Gewinnreserve		
	– Gesetzliche Gewinnreserve im engeren Sinn	4'000'000	4'000'000
	Eigene Aktien 2.5	(77'605)	(22'506)
	Bilanzgewinn		
	– Gewinnvortrag	349'752'525	268'190'412
	– (Jahresverlust)/Jahresgewinn	(22'118'779)	101'451'962
	<b>Total Eigenkapital</b>	<b>351'556'141 16.9%</b>	<b>393'619'868 17.7%</b>
	<b>Total Passiven</b>	<b>2'083'752'128 100.0%</b>	<b>2'219'028'751 100.0%</b>

# Anhang zur Jahresrechnung

## 1. Grundsätze

### Allgemein

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Bestimmungen des Schweizerischen Rechnungslegungsrechts (32. Titel des Obligationenrechts) erstellt. Die wesentlichen angewandten Bewertungsgrundsätze, die nicht vom Gesetz vorgeschrieben sind, sind nachfolgend beschrieben.

### Finanzanlagen

Die Finanzanlagen beinhalten langfristige Darlehen. Gewährte Darlehen in Fremdwährung werden zum aktuellen Stichtagskurs bewertet, wobei unrealisierte Verluste verbucht, hingegen unrealisierte Gewinne nicht ausgewiesen werden (Imparitätsprinzip).

### Beteiligungen

Beteiligungen wurden zu Anschaffungskosten abzüglich notwendiger Wertberichtigungen bewertet. Dabei kommt der Grundsatz der Einzelbewertung zur Anwendung.

### Anleiensobligationen

Anleiensobligationen werden zum Nominalwert in den verzinslichen Finanzverbindlichkeiten bilanziert. Die im Zusammenhang mit der Ausgabe der Anleihe anfallenden Emissionskosten werden unter den aktiven Rechnungsabgrenzungen aktiviert und über die Laufzeit der Anleihe aufgelöst. Ein bei der Ausgabe der Anleihe erhaltenes Agio wird in den passiven Rechnungsabgrenzungen bilanziert und über die Laufzeit aufgelöst. Sowohl die Auflösung der Emissionskosten als auch die des Agios werden im Finanzergebnis erfasst.

### Eigene Aktien

Eigene Aktien werden im Erwerbszeitpunkt zu Anschaffungskosten als Minusposten im Eigenkapital bilanziert. Bei späterer Veräusserung oder Zuteilung (Lieferung) im Rahmen von aktienbasierten Vergütungen wird der Gewinn oder Verlust erfolgsneutral im Gewinnvortrag erfasst.

### Aktienbasierte Vergütungen

Die Mitglieder des Verwaltungsrats haben die Möglichkeit, sich ihr Honorar in bar und/oder in Aktien ausbezahlen zu lassen. Im Weiteren erhalten Mitglieder der Konzernleitung (Stadler Group Executive Board, kurz: GEB), des erweiterten GEB sowie vom Kader 1 und 2 zwischen 20% und 100% der variablen Vergütung in Form von Aktien. Die Aktien unterliegen nach der Zuteilung einer vierjährigen Sperrfrist und werden mit einem Sperrfristediskont von 20% gegenüber dem Anrechnungswert zugeteilt. Der Aufwand für die Vergütung des Verwaltungsrats wird zum Tageswert der Zuteilung erfolgswirksam erfasst. Der Aufwand für die variable Vergütung des (erweiterten) GEB und des Kadern wird im Jahr der Leistungserbringung erfasst und passiviert. Allfällige Differenzen zum effektiven Zuteilungswert werden im Folgejahr erfolgswirksam korrigiert.

### Verzicht auf Geldflussrechnung und zusätzliche Angaben im Anhang

Da die Stadler Rail AG eine Konzernrechnung nach einem anerkannten Standard zur Rechnungslegung erstellt (Swiss GAAP FER), hat sie in der vorliegenden Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften auf die Anhangsangaben zu verzinslichen Verbindlichkeiten und Revisionshonoraren sowie die Darstellung einer Geldflussrechnung verzichtet.

## 2. Angaben zu Bilanz- und Erfolgsrechnungspositionen

### 2.1 Finanzanlagen

in CHF	31.12.2025	31.12.2024
Darlehen an Dritte	–	15'886'662
Darlehen an Beteiligungen	1'039'499'034	953'754'011
<b>Total Finanzanlagen</b>	<b>1'039'499'034</b>	<b>969'640'673</b>

Auf einem der Darlehen an Beteiligungen in der Höhe von CHF 220.0 Mio. wurde im Vorjahr ein Rangrücktritt in der Höhe von CHF 10.0 Mio. gewährt, der per Bilanzstichtag unverändert besteht.

### 2.2 Beteiligungen

#### Direkte Beteiligungen

Gesellschaft	Sitz	Kapital- und Stimmanteil in %	
		31.12.2025	31.12.2024
Stadler Rail Management AG	Bussnang (CH)	100	100
Stadler Rail Schweiz AG (ehemals Stadler Bussnang AG)	Bussnang (CH)	100	100
Stadler Rheintal AG (fusionierte am 1. Januar 2025 mit Stadler Bussnang AG)	St. Margrethen (CH)	–	100
Stadler Winterthur AG	Winterthur (CH)	100	100
Stadler Service AG	Bussnang (CH)	100	100
Stadler Signalling AG	Wallisellen (CH)	81	81
CJSC Stadler Minsk	Minsk (BY)	100	100
Stadler Deutschland GmbH	Berlin (DE)	100	100
AngelStar S.r.l.	Mola di Bari (IT)	40	40
Stadler Austria GmbH	Wien (AT)	100	100
Stadler Polska Sp. z o.o.	Siedlce (PL)	100	100
Stadler Środa Sp. z o.o.	Środa Wielkopolska (PL)	100	100
Stadler Converter Sp. z o.o.	Białystok (PL)	100	100
Stadler Digital Labs, S.A.	Coimbra (PT)	51	–
Stadler Rail Valencia S.A.U.	Albuixech Valencia (ES)	100	100
Stadler Praha s.r.o.	Prag (CZ)	100	100
Stadler Trains Mag. Zrt.	Budapest (HU)	100	100
Stadler Szolnok Kft.	Szolnok (HU)	100	100
Stadler US Inc.	Salt Lake City (US)	100	100

## Indirekte Beteiligungen

Gesellschaft	Sitz	Kapital- und Stimmanteil in %	
		31.12.2025	31.12.2024
Stadler Stahlguss AG	Biel (CH)	100	100
Stadler Algérie EURL	Algier (DZ)	100	100
Stadler Service Azerbaijan LLC	Baku (AZ)	100	100
Stadler Service Denmark Aps	Aarhus (DK)	100	100
STAP Grundstücks-Vermietungsgesellschaft GmbH	Berlin (DE)	100	100
Stadler Rail Service Deutschland GmbH	Berlin (DE)	100	100
Stadler Chemnitz GmbH	Chemnitz (DE)	100	100
Stadler Mannheim GmbH	Mannheim (DE)	100	100
Stadler Signalling Deutschland GmbH	Braunschweig (DE)	100	100
Stadler Service Finland Oy	Helsinki (FI)	100	100
Erion France S.A.S.	Montceau-les-Mines (FR)	100	100
Stadler Service Georgia LLC	Tbilisi (GE)	100	100
Stadler Rail Service UK Ltd.	Liverpool (GB)	100	100
Stadler Service Italy S.r.l.	Venedig (IT)	100	100
Limited liability partnership «Stadler Kazakhstan»	Astana (KZ)	51	51
Limited liability partnership «SRS Kazakhstan»	Almaty (KZ)	51	51
Stadler Service Lithuania UAB	Vilnius (LT)	100	–
Stadler Service Nederland B.V.	Apeldoorn (NL)	100	100
WHAT B.V.	Venlo (NL)	50	50
Stadler Service Norway AS	Oslo (NO)	100	100
ÖBB Stadler Service GmbH	Wien (AT)	40	40
Stadler Service Polska Sp. z o.o.	Warschau (PL)	100	100
LLC Stadler Rus	Moskau (RU)	100	100
Stadler Service Sweden AB	Stockholm (SE)	100	100
Stadler Rail d.o.o.	Belgrad (RS)	100	100
Erion Mantenimiento Ferroviario S.A.	Madrid (ES)	51	51
Stadler Demiryolu Araçları Servisi Anonim Şirketi	Ataşehir (TR)	100	100
Stadler Mag. Vas. Karb.	Pusztaszabolcs (HU)	100	100
BBR rail automation (US) Inc.	Atlanta (US)	100	100

## 2.3 Verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Dritten

Die kurzfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten gegenüber Dritten enthalten eine Anleiheobligation in der Höhe von insgesamt CHF 300.0 Mio., die am 20. November 2019 mit einem Coupon von 0.375% ausgegeben wurde. Der Ausgabepreis betrug 100.553% des Nennwerts. Die Rückzahlung erfolgt per 20. November 2026 zum Nennwert. Neben dieser Anleihe hat Stadler im Geschäftsjahr 2025 ein Darlehen in der Höhe von CHF 90.0 Mio. zur Sicherstellung der kurzfristigen Liquidität aufgenommen. Die langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten gegenüber Dritten enthalten zwei Anleiheobligationen über je CHF 100.0 Mio., die am 12. Juli 2024 mit einem Coupon von 1.6925% bzw. 1.9950% ausgegeben wurden. Der Ausgabepreis betrug bei diesen beiden Anleihen 100.000% des Nennwerts. Die Rückzahlung erfolgt per 12. Juli 2029 bzw. 12. Juli 2032 jeweils zum Nennwert. Sämtliche Anleihen sind an der SIX Swiss Exchange kotiert.

## 2.4 Aktienkapital

Das Aktienkapital in der Höhe von CHF 20.0 Mio. besteht aus 100 Millionen Namenaktien mit einem Nominalwert von jeweils CHF 0.20 (31. Dezember 2024: 100 Millionen Namenaktien mit einem Nominalwert von jeweils CHF 0.20).

Per 31. Dezember 2025 verfügt Stadler über ein bedingtes Aktienkapital von maximal CHF 0.4 Mio. (Vorjahr: CHF 0.4 Mio.) sowie über ein Kapitalband zwischen CHF 19.0 Mio. (untere Grenze) und CHF 22.0 Mio. (obere Grenze). Das Kapitalband wurde an der Generalversammlung vom 12. Mai 2023 geschaffen.

## 2.5 Eigene Aktien

	Anzahl (Stück)	Nominal (CHF)	Durchschnittlicher Transaktionspreis (CHF)	Buchwert (CHF)
<b>Bestand am 1. Januar 2024</b>	<b>252</b>	<b>0.20</b>	<b>30.85</b>	<b>7'775</b>
Käufe von Dritten	109'000	0.20	25.56	2'785'949
Zuteilungen aktienbasierte Vergütungen Verwaltungsrat	(21'969)	0.20	20.69	(454'539)
Zuteilungen aktienbasierte Vergütungen Konzernleitung	(39'282)	0.20	27.10	(1'064'542)
Verkäufe an Tochtergesellschaften für aktienbasierte Vergütungen	(46'887)	0.20	27.10	(1'270'638)
Anpassung auf Durchschnittsbewertung				18'501
<b>Bestand am 31. Dezember 2024</b>	<b>1'114</b>	<b>0.20</b>	<b>20.20</b>	<b>22'506</b>
<b>Bestand am 1. Januar 2025</b>	<b>1'114</b>	<b>0.20</b>	<b>20.20</b>	<b>22'506</b>
Käufe von Dritten	120'000	0.20	20.04	2'405'293
Zuteilungen aktienbasierte Vergütungen Verwaltungsrat	(24'663)	0.20	19.38	(477'969)
Zuteilungen aktienbasierte Vergütungen Konzernleitung	(41'329)	0.20	21.22	(877'001)
Verkäufe an Tochtergesellschaften für aktienbasierte Vergütungen	(51'149)	0.20	21.22	(1'085'152)
Anpassung auf Durchschnittsbewertung				89'928
<b>Bestand am 31. Dezember 2025</b>	<b>3'973</b>	<b>0.20</b>	<b>19.53</b>	<b>77'605</b>

## 2.6 Übriger Finanzertrag

in CHF	2025	2024
Gewährung von Konzerngarantien	3'117'820	3'405'813
Zinsen aus Darlehen an Beteiligungen	36'612'151	29'064'282
Zinsen von Dritten	1'634'529	3'767'177
Fremdwährungsgewinne	30'607'546	51'333'254
<b>Total übriger Finanzertrag</b>	<b>71'972'046</b>	<b>87'570'526</b>

## 2.7 Übriger betrieblicher Ertrag

in CHF	2025	2024
Dienstleistungserträge	14'700'212	14'860'000
Lizenzträge	–	36'304'000
<b>Total übriger betrieblicher Ertrag</b>	<b>14'700'212</b>	<b>51'164'000</b>

Die bis anhin durch die Stadler Rail AG vereinnahmten Lizenzträge und Trademark-Gebühren werden seit dem 1. Januar 2025 der Stadler Rail Management AG zugewiesen.

## 2.8 Wertberichtigungen auf Beteiligungen

Die Wertberichtigungen auf Beteiligungen in der Höhe von CHF 117.0 Mio. setzen sich zusammen aus einer Wertberichtigung der Beteiligung an der Stadler Deutschland GmbH in der Höhe von CHF 197.0 Mio. sowie aus einer wiedereingebrachten Abschreibung der Beteiligung an der Stadler Rail Valencia S.A.U. in der Höhe von CHF 80.0 Mio. Die im Vorjahr ausgewiesene Wertberichtigung in der Höhe von CHF 7.0 Mio. stammte aus einer Wertberichtigung der Beteiligung an der Stadler Środa Sp. z o.o.

## 2.9 Finanzaufwand

in CHF	2025	2024
Bankzinsen und Gebühren	15'987'447	6'041'897
Zinsen aus Darlehen von Beteiligungen	11'745'055	18'033'507
Fremdwährungsverluste	33'612'832	65'642'378
<b>Total Finanzaufwand</b>	<b>61'345'334</b>	<b>89'717'782</b>

## 2.10 Übriger betrieblicher Aufwand

in CHF	2025	2024
Verwaltungsaufwand	2'572'438	2'795'576
Beratungsaufwand	539'987	638'116
Sonstiger betrieblicher Aufwand	12'321'145	11'510'400
<b>Total übriger betrieblicher Aufwand</b>	<b>15'433'570</b>	<b>14'944'092</b>

## 3. Weitere Angaben

### **Erklärung über Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt**

Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt lag im Berichtsjahr zwischen 10 und 50 (Vorjahr: zwischen 10 und 50).

### **Derivative Finanzinstrumente**

Die Gesellschaft setzt derivative Finanzinstrumente ausschliesslich zur Absicherung von Zins- und Fremdwährungsrisiken ein. Die abgeschlossenen derivativen Finanzinstrumente werden nicht bilanziert. Per Bilanzstichtag beträgt der positive Wiederbeschaffungswert der offenen derivativen Finanzinstrumente CHF 6.5 Mio. (Vorjahr: CHF 4.7 Mio.).

### **Für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten**

Die von der Gesellschaft bestellten Sicherheiten belaufen sich auf CHF 12'250.3 Mio. (Vorjahr: CHF 12'391.0 Mio.). Es handelt sich dabei um Bürgschaften sowie Patronats- und Garantieerklärungen zugunsten von Kunden, Lieferanten und Finanzinstituten.

### **Eventualverbindlichkeiten**

Die Stadler Rail AG gehört der MWST-Gruppe Stadler Rail Schweiz AG an und haftet solidarisch für deren MWST-Verbindlichkeiten gegenüber der Steuerbehörde.

Im Rahmen der Cash-Pooling-Vereinbarungen mit der UBS und der BNP besteht eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber den angeschlossenen Konzerngesellschaften.

### **Nettoauflösung stiller Reserven**

Im Berichtsjahr betragen die netto aufgelösten stillen Reserven CHF 80.0 Mio. (Vorjahr: CHF 0.0 Mio.).

### **Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Es sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die einen wesentlichen Einfluss auf die Jahresrechnung 2025 haben könnten.

## Gewinnverwendung an die Generalversammlung

in CHF	31.12.2025
<b>Zur Verfügung der Generalversammlung</b>	
Gewinnvortrag	349'752'525
Jahresverlust	(22'118'779)
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>327'633'746</b>
<b>Total zur Verfügung der Generalversammlung</b>	<b>327'633'746</b>

in CHF	31.12.2025
<b>Antrag des Verwaltungsrats</b>	
Ausschüttung einer Dividende von 250% auf dem Aktienkapital von CHF 20'000'000 <sup>1</sup>	50'000'000
Vortrag auf neue Rechnung	277'633'746
<b>Total Gewinnverwendungsantrag des Verwaltungsrats</b>	<b>327'633'746</b>

<sup>1</sup> Die zum Zeitpunkt der Dividendenausschüttung im Eigenbesitz gehaltenen Aktien sind nicht dividendenberechtigt.



# Bericht der Revisionsstelle

**An die Generalversammlung der Stadler Rail AG, Bussnang**

## Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

### Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Stadler Rail AG (die Gesellschaft) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025, der Erfolgsrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung (Seiten 233 bis 241) dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

### Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung" unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den für Abschlussprüfungen von Gesellschaften des öffentlichen Interesses relevanten Anforderungen des Berufsstands. Wir haben auch unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

### Besonders wichtiger Prüfungssachverhalt



#### BEWERTUNG DER BETEILIGUNGEN

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemässen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung der Jahresrechnung des Berichtszeitraums waren. Diese Sachverhalte wurden im Kontext unserer Prüfung der Jahresrechnung als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu adressiert, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.



## BEWERTUNG DER BETEILIGUNGEN

### Prüfungssachverhalt

Die Jahresrechnung der Stadler Rail AG weist per 31. Dezember 2025 Beteiligungen mit einem Buchwert von CHF 594 Mio. aus.

Die Beteiligungen werden zu Anschaffungskosten oder dem tieferem Nutzwert bilanziert. Das Management überprüft jährlich, ob Anzeichen für Wertbeeinträchtigungen der Beteiligungen bestehen, indem der Buchwert der einzelnen Beteiligung mit ihrem anteiligen Eigenkapital gemäss Reporting Package verglichen wird (bei budgetierten Verlusten für das Folgejahr unter Abzug dieser Verluste).

Sofern der Buchwert der Beteiligung unter dem anteiligen Eigenkapital liegt, wird der Nutzwert der Beteiligung mittels Discounted-Cash-Flow-Methode (DCF-Methode) ermittelt. Diese Berechnung beinhaltet wesentliche Ermessensspielräume, insbesondere bei den geschätzten zukünftigen Geldflüssen, den langfristigen Wachstumsraten und den Abzinsungssätzen. Aus diesem Grund bildete die Beurteilung der Werthaltigkeit der Beteiligungen einen Schwerpunkt unserer Prüfung.

### Unsere Vorgehensweise

Unsere Prüfungshandlungen umfassten unter anderem den Nachvollzug der vom Management pro Beteiligung durchgeführten Identifikation von Anzeichen einer Wertbeeinträchtigung inklusive der Abstimmung des zugrundegelegten Eigenkapitals mit dem (falls vorhanden geprüften) Reporting Package und dem genehmigten Budget.

Bei der DCF-Bewertung führten wir mit Unterstützung unserer Bewertungsspezialisten namentlich folgende Prüfungshandlungen durch:

- Evaluation der methodischen und mathematischen Korrektheit des Bewertungsmodells;
- Abstimmung der verwendeten Plan-Zahlen mit dem vom Verwaltungsrat genehmigten Mehrjahresplan;
- Beurteilung der Angemessenheit des angewendeten Abzinsungssatzes und der langfristigen Wachstumsrate mittels Vergleichs mit öffentlich verfügbaren Informationen sowie auf der Basis unserer Einschätzung der wirtschaftlichen Aussichten;
- Abstimmung der korrekten Erfassung der Wertberichtigung, falls der Nutzwert unter dem Buchwert lag.

Weitere Informationen zu den Beteiligungen sind an folgenden Stellen im Anhang der Jahresrechnung enthalten:

- Anmerkung 2.2 „Beteiligungen“
- Anmerkung 2.8 „Wertberichtigungen auf Beteiligungen“

### Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Konzernrechnung, die Jahresrechnung, den Vergütungsbericht und unsere dazugehörigen Berichte.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.



Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

#### **Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrats für die Jahresrechnung**

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

#### **Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung**

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemässes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus:

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen in der Jahresrechnung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Ausserkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft abzugeben



- beurteilen wir die Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Verwaltungsrat angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Geschäftstätigkeit sowie auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bericht auf die dazugehörigen Angaben in der Jahresrechnung aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Berichts erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Geschäftstätigkeit zur Folge haben.

Wir kommunizieren mit dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschliesslich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Abschlussprüfung identifizieren.

Wir geben dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und kommunizieren mit ihnen über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und – sofern zutreffend – über Massnahmen zur Beseitigung von Gefährdungen oder getroffene Schutzmassnahmen.

Von den Sachverhalten, über die wir mit dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss kommuniziert haben, bestimmen wir diejenigen Sachverhalte, die bei der Prüfung der Jahresrechnung des Berichtszeitraums am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bericht, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schliessen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äusserst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bericht mitgeteilt werden soll, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.



**Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen**

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrats ausgestaltetes Internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Aufgrund unserer Prüfung gemäss Art. 728a Abs. 1 Ziff. 2 OR bestätigen wir, dass der Antrag des Verwaltungsrates dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

KPMG AG

Toni Wattenhofer  
Zugelassener Revisionsexperte  
Leitender Revisor

Nicolas Wuffli  
Zugelassener Revisionsexperte

Zürich, 17. März 2026

## Finanzkalender

**Generalversammlung 2026** 5. Mai 2026

**Halbjahresbericht 2026** 26. August 2026

**Jahresbericht 2026** 17. März 2027

## Kontakte

### **Marc Meschenmoser**

Head of Corporate Communications & Public Relations

Telefon: +41 71 626 19 19

E-Mail: [medien@stadlerrail.com](mailto:medien@stadlerrail.com)

### **Daniel Strickler**

Investor Relations Officer

Telefon: +41 71 626 86 47

E-Mail: [ir@stadlerrail.com](mailto:ir@stadlerrail.com)

### **Dr. Beat Meier**

Head of Global Sustainability

Telefon: +41 79 193 74 28

E-Mail: [sustainability@stadlerrail.com](mailto:sustainability@stadlerrail.com)

### **Impressum**

Text: Stadler & IRF Reputation AG

Design: NeidhartSchön AG

Redaktionssystem: mms solutions ag

Bilder: Stadler

Daniel Ammann

Christian Pfammatter (Triebzug, S. 25)

Ulrich Zinell (SMILE, S. 25)

Thurbo AG (S. 38)

Urs Jossi (Triebzug, S. 41)

RV realtime visions GmbH (Rendering, S. 43)

Sara Daepf (Centovalli, S. 131)

Valentin Flauraud (GoldenPass, S. 151)

Michi Captures (RigiBahn, S. 170 – 171)

Cornergratbahn (S. 232 – 233)

Alle Aussagen dieses Berichts, die sich nicht auf historische Fakten beziehen, sind Zukunftsaussagen, die keinerlei Garantie bezüglich der zukünftigen Leistung gewähren; sie beinhalten Risiken und Unsicherheiten einschliesslich, aber nicht beschränkt auf zukünftige globale Wirtschaftsbedingungen, Devisenkurse, gesetzliche Vorschriften, Marktbedingungen, Aktivitäten der Mitbewerber sowie andere Faktoren, die ausserhalb der Kontrolle des Unternehmens liegen.

März 2026

© Stadler Rail AG, 9565 Bussnang, Schweiz

**Stadler Rail AG**

Ernst-Stadler-Strasse 1  
CH-9565 Bussnang, Schweiz  
[stadlerrail.com](http://stadlerrail.com)

**STADLER**