

Stadler Rail kämpft mit wirtschaftlichen Turbulenzen

Am 19. Juni 2015 lud Stadler Rail zur Jahrespressekonferenz. Greifbare Zahlen gab es noch weniger als bisher. Angaben zu Gewinn oder Verlust macht Mehrheitsaktionär und Gruppen-CEO Peter Spuhler ohnehin nie. Der Umsatz im Jahr 2014 wurde auf Nachfrage mit 1,87 Milliarden Franken beziffert. Das Budget 2015 sieht einen Umsatz von knapp 2 Milliarden Franken vor.

Ausgeliefert wurden 2014 unter anderem Flirt für die Norwegischen Staatsbahnen (NSB), für Ungarn, für die Eisenbahnen Serbiens (ZS) und für die DB Regio AG in Rheinland-Pfalz. Im Bereich „Tailor Made“ wurden Wagen für die Mariazellerbahn, für die Wengernalpbahn und die Matterhorn – Gotthard-Bahn ausgeliefert.

Auftragseingang

Einen Rekord verzeichnet Stadler beim Auftragseingang von 2,9 Milliarden Franken. Zusammen mit dem grossen Auftragseingang im Jahr 2013 konnte der massive Einbruch der Jahre 2011/2012 kompensiert werden. Die gute Auftragslage trägt dazu bei, dass in einem währungspolitisch schwierigen Umfeld die Auslastung der Standorte für die nahe Zukunft weitgehend sichergestellt werden konnte. Der Auftragseingang in Deutschland lag allerdings unter Budget, da einige erhoffte grosse Aufträge, wie jener für die S-Bahn Berlin, zeitlich verschoben wurden oder, wie jener für den RRX in Nordrhein-Westfalen, an die Konkurrenz verloren gingen.

Im Mai 2014 gewann Stadler das Rennen um 29 Eurocity-Triebzüge, die sogenannten BeNe-Züge oder „Girunos“ für die SBB. Mit diesen stösst Stadler ins Highspeed-Segment bis 250 km/h vor. Das Auftragsvolumen beträgt rund 970 Millionen Franken. 80 Prozent der Wertschöpfung sollen in der Schweiz anfallen. Ein weiterer Erfolg war der Verkauf

des 1000. Flirts. Er geht an Junakalusto Oy in Finnland. Inzwischen sind 1099 Flirt verkauft.

Auch das Jahr 2015 ist nicht schlecht angefallen: Beim Auftrag der Niederländischen Eisenbahnen (NS) für 58 Flirt nützt Stadler einmal mehr die grosse Flexibilität. Knapp zwei Jahre nach Bestelleingang sollen die Züge bereits Ende 2016 ausgeliefert werden. Gewonnen wurde auch die Ausschreibung für 33 vierteilige Kiss-Doppelstockzüge für die schwedische Gesellschaft Mälåb. Der Auftrag beläuft sich auf zirka 3,5 Milliarden Schwedische Kronen (rund 380 Millionen Euro) und ist mit 110 Optionen verknüpft. Die Lieferung beginnt in 32 Monaten. Die Züge werden in der Region des Mälarsees fahren. Nicht erwähnt wurde die Nachbestellung von zehn Zügen durch das österreichische EVU Westbahn, obwohl an diesen Zügen bereits gearbeitet wird.

Im Juni 2015 konnte Stadler im texanischen Fort Worth den Vertrag für acht dieselektrische Züge des Typs Flirt 3 unterschreiben. Das Gesamtvolumen beläuft sich auf zirka 100 Millionen US-Dollar. Liefertermin ab Werk ist im Juli 2017. Die anschließende Zulassungsperiode dauert bis März 2018. Beim Auftrag für das Bahnunternehmen „The T“ handelt es sich um den fünften Stadler-Auftrag für die USA. Bislang hat das Unternehmen 49 Gelenktriebwagen (GTW) in die USA verkauft. Da bei der aktuellen Bestellung anders als bei den bisherigen Aufträgen Bundesgelder in die Finanzierung einfließen, gilt für Stadler zum ersten Mal der sogenannte „Buy America Act“, der vorschreibt, dass bei mit Bundesmitteln finanzierten Aufträgen 60 Prozent der Wertschöpfung in den USA anfallen müssen. Ob Stadler ein eigenes Werk baut oder sich in ein bestehendes einmietet, ist noch offen.

Im Mai 2015 wurden erstmals Bimodal-Flirt verkauft. Der Auftrag der Region Aostatal

für fünf bimodale Züge (BMU) bringt rund 43 Millionen Euro. Diese BMU können im Diesel- oder im elektrischen Betrieb unter 3 kV DC fahren. Sie gehören zur neuesten Generation Flirt 3 und werden 2018 ausgeliefert. Der Einsatz ist im Personenverkehr zwischen Aosta und Turin vorgesehen. Mit dem Bimodal-Auftrag hofft man in Bussslang auch gleich die Zulassung für eine reine Dieselvariante des Flirt in Italien zu erlangen, zumal die bekannten GTW wegen weiter verschärfter Crash-Vorschriften nur mehr bis Ende 2017 verkauft werden können.

Ein wichtiger Auftrag im Bereich „Tailor Made“ ist die Sammelbestellung verschiedener Meterspurbahnen in der Westschweiz.

Laufende Ausschreibungen

Von den Norwegischen Staatsbahnen ist eine weitere Option über 44 Flirt zu erwarten. MAV-Start in Ungarn hat weitere 21 Züge ausgeschrieben, die Bochum – Gelsenkirchener Strassenbahnen AG 50 Strassenbahnen. Hängig ist auch die Tram-Bestellung der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ).

Für Stadler enttäuschend verläuft die Entwicklung bei der Genfer S-Bahn. Statt einheitlichen etwa 40 Flirt wird es getrennte Flotten von SNCF und SBB geben. Die SNCF beschafft 17 Alstom-Züge, während die SBB grossteils auf die Flirt France zurückgreifen können, die ab Basel genauso wenig nach Frankreich fahren können wie die zuvor beschafften Flirt Alsace. Deshalb wurden 2014 nur neun Flirt France nachbestellt. Je nach Bedarf für die Strecke über Delle wird nur noch eine Kleinserie an Flirt France zu liefern sein.

Herausforderung Wechselkurse

Unter dem Entscheid der Schweizerischen Nationalbank vom 15. Januar 2015, den



Links: Schmerzhafte Verluste: Statt Flirt kaufen die Mazedonischen Eisenbahnen Züge aus China (oben), und auch den Rhein – Ruhr-Kiss wird es nicht geben. Beim RRX war Siemens erfolgreich (Grafiken: Stadler).



Rechts: Noch in der Angebotsphase sind Reisezugwagen für den Rocky Mountaineer und für die Corcovado-Zahnradbahn in Brasilien (Grafiken: Stadler).





Der erste Flirt für die USA wird in Texas fahren (Grafik: Stadler).

express-Zuges hat begonnen. Über die Hälfte der Fahrzeuge ist fertig montiert. Der Rest befindet sich in verschiedenen Montagefortschritten in der Produktion. Zwei Züge sind bereits an Aeroexpress ausgeliefert und werden für den Zulassungsprozess verwendet. Fünf der schon gebauten Züge können kurzfristig nach Aserbaidschan verkauft werden.

Auch im arabischen Raum liegt Stadler klar hinter den Erwartungen. Das Unternehmen ändert deshalb seine Strategie. Statt in die

GUS-Staaten und in den arabischen Raum, streckt es seine Fühler nun verstärkt nach Grossbritannien und in die USA aus.

Konsolidierungswelle im Fahrzeugbau?

Die beiden chinesischen Unternehmen CSR und CNR haben sich zusammengeschlossen. Der Industrie-Gigant beschäftigt nun 180 000 Mitarbeiter und macht 30 Milliarden Euro

Umsatz. Dies löst auch in Europa Unruhe in der Schienenfahrzeugbranche aus. Zwischen den drei grossen Herstellern Alstom, Bombardier und Siemens sollen Gespräche stattfinden. Sowohl die spanische Talgo als auch die polnische Newag gingen an die Börse. Vossloh will den Bereich Schienenfahrzeugbau abstossen. Stadler meldet dazu nebulös, man prüfe solche Verkaufskandidaten auf ihre strategische Relevanz.

Ein Vordringen der Chinesen auf den europäischen Markt hat Stadler erstmals bei einer Ausschreibung in Mazedonien verspürt. Der Auftrag ging nach China, weil Stadler je nach Angabe drei bis vier oder fünf Prozent teurer offeriert hatte.

Stadlers Holdinggesellschaft darf aus steuerlichen Gründen keine Funktionen ausüben. Bislang liefern alle Holdingfunktionen über das Budget der Stadler Busnang AG. Um eine bessere Kostentransparenz zu erlangen, wurde am 15. Dezember 2014 eine eigene rechtliche Gesellschaft, die neue Stadler Rail Management AG, ins Handelsregister eingetragen. (an)

Letzte Meldungen



Oben: Die Re 4/4 II 11159 mit dem ICE-S auf der Rückfahrt Richtung Basel im Bahnhof Immensee (Foto: A. Niederberger, 12. Juli 2015).

Unten: Die TGV-Poste-Einheit 951 als abendlicher Zug 6997 Paris – Cavaillon am 24. Juni 2015 auf der LGV Sud-Est bei Santigny (Foto: L. Baudisch).



ICE-S in der Zentralschweiz

Für ETCS-Netzzugangstests im Hinblick auf anstehende Versuchs- und Probefahrten war der ICE-S der DB Systemtechnik am Wochenende vom 11./12. Juli in der Inner- schweiz unterwegs. Im Rahmen der Hoch- tastfahrten auf der Gotthard-Basislinie soll der vierteilige Messzug im November 2015 wieder in die Schweiz kommen und 275 km/h erreichen, was Bedingung ist, um die Streckenzulassung für den Betrieb mit 250 km/h zu erlangen. (mr)

Divisionalisierung in Serbien

Die Serbischen Eisenbahnen (ŽS) werden nach einem Regierungsbeschluss von Anfang Juli in vier unabhängige Gesellschaften aufgeteilt. Die beiden EVU heissen „Srbija Voz“ (Personenverkehr) und „Srbija Kargo“ (Güterverkehr); hinzu kommen eine Infrastruktur-Gesellschaft und eine Holding. Alle Triebwagen und Triebzüge, die 140 km/h schnellen Elektrolokomotiven (441.6 und 441.7), fünf 461 sowie die Diesellokomotiven der Reihe 666 werden dem Personenverkehr zugeteilt, alle anderen Lokomotiven dem Güterverkehr. Dieser muss ab 2018 ohne Subventionen auskommen. Um die Reisezüge auf der Strecke Niš – Dimitrovgrad zu bespannen, wird Srbija Voz einige Diesellokomotiven der Reihe 661 von Srbija Kargo mieten. (bac)

Keine Post-TGV mehr

Am 27. Juni 2015 endete in Frankreich die Ära der Post-TGV. Die Züge verbanden das Postzentrum beim Bahnhof Paris-Lyon mit Mâcon (nördlich von Lyon) sowie Cavaillon in Südfrankreich. Die zeitkritische Briefpost ist in den letzten Jahren stark zurückgegangen; zudem hätten die mehr als 30 Jahre alten TGV-Garnituren in nächster Zeit aufwendig revidiert werden müssen. Die französische Post hat angekündigt, ab Ende 2015 Postsendungen mit Güterzügen des Kombinierten Verkehrs zu befördern. (mr)