

Stadler Rail dürfte von Megafusion profitieren

Zughersteller Die SBB-Zulieferer Alstom und Bombardier arbeiten an einem Zusammenschluss ihrer Bahnsparten. Dem Schweizer Bahnbauer Stadler Rail würde damit ein übermächtiger Konkurrent entstehen. Doch das Vorhaben bietet auch Wachstumschancen.

Angelika Gruber

Millionen Pendler schenken ihrem täglichen Transportmittel kaum Beachtung. Wichtig ist nur, dass der Zug pünktlich kommt und nicht zu voll ist. Dabei steht bei den Bahnausrüstern mit einer Fusion der europäischen Branchenführer eine gravierende Umwälzung an. Der französische Hersteller Alstom bestätigte am Montag, dass er mit dem kriselnden kanadischen Rivalen Bombardier über eine Übernahme von dessen Bahnsparte verhandelt.

Alstom und Bombardier würden nach einem Zusammenschluss ihrer Zugsparten knapp die Hälfte des hiesigen Markts kontrollieren. Stadler Rail wäre zwar neu die Nummer zwei – mit einem Marktanteil von 15 Prozent allerdings deutlich kleiner als die neue Konkurrentin.

Gelegenheit für Zukäufe

«Das ist für die Branche ein Erdbeben, wenn sich die beiden Grössten zusammenschliessen», sagt ein Branchenbeobachter, der nicht genannt sein möchte. Unmittelbare Gefahr drohe Stadler allerdings nicht. Vielmehr könne das Unternehmen von der neuen Situation profitieren.

Wenn Alstom und Bombardier ihre Pläne in die Tat umsetzen wollen, benötigen sie dafür grünes Licht der Wettbewerbsbehörden.



Seine Stadler Rail würde die Nummer 2: Peter Spuhler. Foto: Sabina Bobst

Deren Aufgabe ist es, zu verhindern, dass nach einem Zusammenschluss von zwei früheren Konkurrenten der Wettbewerb nicht mehr gut funktioniert und die Preise steigen. Um solche Bedenken auszuräumen, könnten Alstom und Bombardier vorschlagen, bestimmte Geschäftsbereiche zu verkaufen.

Hier könnte Stadler Rail zuschlagen. Das Unternehmen dürfte Experten zufolge insbesondere an Übernahmen im noch jungen firmeneigenen Signaltechnikgeschäft interessiert sein sowie im Servicebereich, in dem Stadler unter anderem die Instandhaltung und Modernisierung von Zugflotten übernimmt.

Eine ähnliche Konstellation gab es kürzlich mit dem geplanten Zusammenschluss von Alstom und der Zugsparte von Siemens. Auch damals boten die beiden Firmen den Verkauf von Geschäftsteilen an, um die Wettbewerbsbehörden milde zu stimmen. Der EU gingen die Zugeständnisse aber offenbar nicht weit genug: Sie untersagte den Plan nach langwierigen Verhandlungen vor gut einem Jahr.

Ein Zusammenschluss dürfte die Firmen lange Zeit beschäftigen. «Das ist eine extrem komplexe Fusion mit vielen Fabriken», sagt ein Experte. «Operativ ist das ein Albtraum.» Während die Wettbewerber mit sich selbst beschäftigt sind,

könnte das für Stadler eine Gelegenheit sein, den Vertrieb zu stärken und weitere Marktanteile zu gewinnen.

Stadler Rail selbst wollte sich zu den Fusionsplänen nicht äussern – doch die Aktionäre sind offenbar zuversichtlich. An der Börse legte die Stadler-Rail-Aktie seit den ersten Gerüchten über den Zusammenschluss zu.

Grösser ist nicht besser

Hintergrund für das Fusionsvorhaben von Alstom und Bombardier ist der Vormarsch des chinesischen Herstellers CRRC. Das Unternehmen ist der globale Marktführer. In Europa hat CRRC zwar bislang noch nicht richtig Fuss gefasst, ist aber auf dem Vormarsch. Alstom und Bombardier dürften sich von einem Zusammengehen Grössenvorteile erhoffen – unter anderem im Einkauf oder durch die Zusammenlegung von Fabriken.

Doch Grösse allein ist nach Einschätzung von Analysten in der Branche noch kein Erfolgsgarant. «Es geht darum, schnell auf die Anforderungen der Bahnbetreiber zu reagieren und die Ausrüstung in der richtigen Konfiguration zur vereinbarten Zeit zu liefern», sagt ein Experte. Damit habe vor allem Bombardier zuletzt Probleme gehabt. Stadler als vergleichsweise kleinem Anbieter muss damit also nicht unbedingt ein Nachteil entstehen.

Wie gravierend Lieferprobleme sein können, zeigt auch der Fall des als «Pannenzug» bekannten Doppelstockzuges FV-Dosto der SBB. Der Bau der Zugflotte von Bombardier verzögerte sich, und die beiden Firmen streiten seither um Schadenersatz. Kommt es zur Fusion, müssten die SBB diesen wohl bei Alstom eintreiben. Ein SBB-Sprecher sagt: «Selbstverständlich erwarten die SBB, dass Vertragspartner bestehende Verträge einhalten.»

Ob die Fusion auch Auswirkungen auf die Preise hat, ist offen. Bei der Vergabe neuer Aufträge für Züge und Bahntechnik sind meist mehrere Anbieter im Rennen. «In der Branche gibt es viel Wettbewerb. Das Preisumfeld dürfte sich nicht unbedingt ändern», sagt ein Experte.

Die grössten Zugbauer in Europa

Marktanteile in % (Sept. 2019)	
Bombardier	26
Alstom	19
Stadler	15
Siemens	13
Hitachi Rail	8
CAF	3
Pesa	2

Grafik: mruel/Quelle: Stadler Rail

SBB verbieten der BLS, Personal abzuwerben

ÖV Die Berner Bahn übernimmt von den SBB zwei Linien – doch die dort eingesetzten Lokführer darf sie nicht anstellen.

Von Jugendwahn keine Spur: Bis zu 45 Jahre alt darf sein, wer sich bei der BLS zur Lokführerin oder zum Lokführer ausbilden lassen will. Er oder sie sollte auch über eine abgeschlossene Berufslehre oder eine Matura verfügen und etwas Französisch sprechen.

Die BLS verspricht im Gegenzug eine bezahlte einjährige Ausbildung «mit einer grossen Portion Praxiseinsatz» und anschliessend die Möglichkeit von Teilzeitarbeit, dazu ein kostenloses Generalabonnement und «interessante Rabatte» in verschiedenen Bereichen.

Alle Ressourcen mobilisiert

Trotzdem bekundet das Bahnunternehmen grosse Mühe, die offenen Lokführerstellen zu besetzen. Pro Tag fehlten 10 bis 15 Lokführer, teilt BLS-Sprecherin Helene Soltermann auf Anfrage mit. Weil die Bahn sieben Tage die Woche fährt, werden deutlich mehr Personen gesucht.

Zu Zugausfällen sei es deswegen noch nicht gekommen. Der BLS blieb dies bisher erspart, weil das Unternehmen alle verfügbaren Ressourcen mobilisiert. So müssen Büroangestellte, die den Lokführerausweis in der Tasche haben, tageweise zurück in den Führerstand. Das betrifft derzeit 20 Personen. «Sie werden entsprechend ihren Möglichkeiten vor allem an den Wochenenden und an personalintensiven Wochentagen eingesetzt», heisst es bei der BLS.

Zudem entschädigt die BLS derzeit Lokführer, die an ihren



Pro Tag fehlen 10 bis 15 Lokführer: Die BLS will dieses Jahr deutlich mehr Ausbildungsplätze anbieten. Foto: Thomas Egli

Freitagen einspringen, mit einer Sonderzulage von 100 Franken pro Einsatz.

Das Problem der fehlenden Lokführer hat sich auf den letzten Fahrplanwechsel deutlich verschärft. Damals konnte die BLS die Interregio-Linie Bern-Biel von den SBB übernehmen. Für deren Betrieb sind 14 Lokführer-Vollzeitstellen vorgesehen. Und im Dezember wird die

BLS auch die Interregio-Linie Bern-Burgdorf-Olten übernehmen. Dafür benötigt sie weitere 13 Lokführer-Vollzeitstellen.

Mehr Ausbildungsplätze

Dass die BLS die beiden Fernverkehrslinien übernehmen kann, ist das Resultat des jahrelangen Streits mit den Bundesbahnen. Letzten August einigten sich die beiden Bahnen auf Druck von

Bundesrätin Simonetta Sommaruga und unterzeichneten zwei Fernverkehrs-Verträge. Der «Bund» konnte mit Verweis auf das Öffentlichkeitsgesetz diese Verträge beim Bundesamt für Verkehr einsehen. Daraus geht hervor, dass die SBB eine Klausel erwirkt haben, die es der BLS de facto verbietet, die auf den übernommenen Bahnlinien eingesetzten Lokführer abzuwer-

ben. Denn es ist laut Vertrag beiden Unternehmen verboten, ohne schriftliche Zustimmung der Gegenseite deren Personal abzuwerben. «Es erfolgt keine Übergabe bzw. Übernahme des Personals und keine Kontaktaufnahme», heisst es darin.

Die SBB haben im Fernverkehrsstreit also zwei Linien an die BLS verloren. Doch die entsprechenden Lokführerinnen und

Lokführer bleiben bei der Bundesbahn und helfen, den dortigen Personalmangel etwas zu lindern.

Dafür muss die BLS nun umso intensiver auf die Suche nach neuem Personal. Die Zahl der Ausbildungsplätze wurde für dieses Jahr von 32 auf 56 erhöht. Finden sich genügend geeignete Teilnehmer? «Wir erhalten viele Bewerbungen, und die Personalgewinnungsarbeiten laufen auf Hochtouren», teilt BLS-Sprecherin Soltermann mit.

Auch Ausländer anstellen

Zudem hofft die BLS darauf, dass sich bereits ausgebildete Lokführer auf die offenen Stellen bewerben. Denn die Klausel im Fernverkehrsvertrag kann nicht verhindern, dass ein SBB-Lokführer aus eigenem Antrieb zur BLS wechselt.

Das Angebot an Lokführern in der Schweiz ist so ausgetrocknet, dass die BLS auch Bewerbungen aus dem Ausland annimmt. Zwar werden die offenen Stellen laut BLS im Ausland nicht aktiv beworben, doch die Ausschreibungen auf der BLS-Internetseite seien natürlich auch ausserhalb der Schweiz sichtbar. «Zum Beispiel haben wir deutsche Lokführer in Basel angestellt, die Güterzüge für BLS Cargo fahren», schreibt die BLS.

Und: Die BLS plant, auch für den Personenverkehr acht ausländische Lokführer anzustellen und auf das Schweizer Bahnsystem umzuschulen.

Adrian Hopf-Sulc