Neue Zürcher Zeitung

Der Schienenfahrzeughersteller Alstom hat sich mit Bombardier grosse Probleme eingehandelt

Beim französischen Branchenschwergewicht Alstom häufen sich Verzögerungen bei der Auftragsabwicklung. Anleger reagieren mit Misstrauen. Die beiden Konkurrenten Stadler Rail und Siemens sehen sich derweil im Vorteil.

Dominik Feldges

08.10.2021, 05.30 Uhr

Krisztian Bocsi / Bloomberg

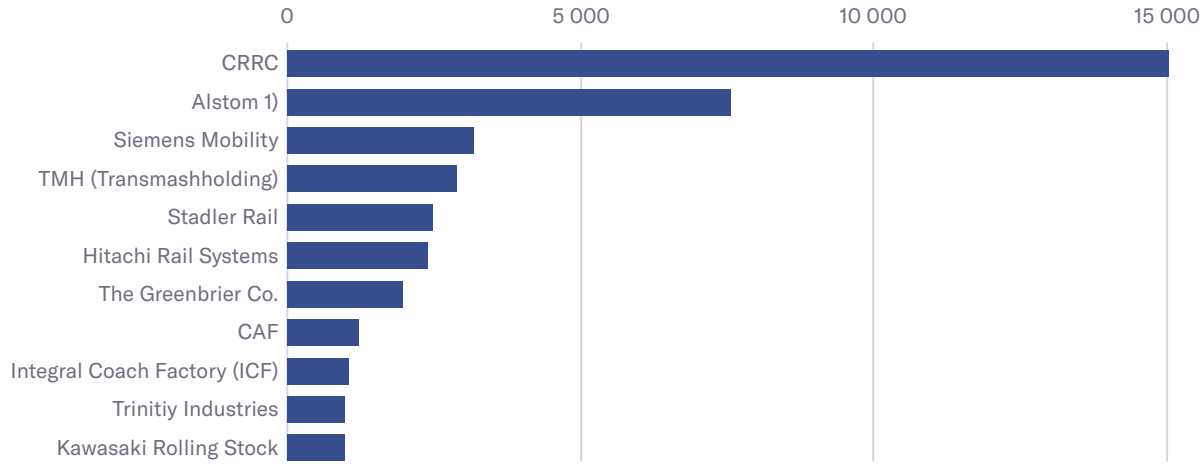
Die Zukunft der früheren Bombardier-Fabrik in Hennigsdorf bei Berlin ist ungewiss. Noch konnte kein Käufer dafür gefunden werden.

Die Übernahme der Eisenbahnsparte des kanadischen Konkurrenten Bombardier hätte die weltweite Marktposition von Alstom stärken sollen. Tatsächlich ist der französische Konzern dank dieser Akquisition, die Ende Januar 2021 knapp ein Jahr nach ihrer Ankündigung endlich vollzogen werden konnte, unter den Rollmaterialherstellern vom dritten auf den zweiten Platz vorgerückt.

Noch mehr Umsatz erwirtschaftet lediglich der chinesische Branchenriese CRRC. Doch der Schulterschluss mit Bombardier hat Alstom bis anhin kein Glück gebracht – im Gegenteil: Das Unternehmen hat verschiedene Rückschläge erfahren.

Die weltgrössten Rollmaterialhersteller

Umsatz 2020 in Mio. €



1) Einschliesslich Bombardier Transportation
Quelle: SCI Verkehr

NZZ / df.

Schmach in Österreich

Anfang Juli hatte sich das Management gezwungen gesehen, im Zusammenhang mit Altlasten bei Bombardier für das laufende Geschäftsjahr (per Ende März 2022) einen «signifikanten» negativen Cashflow in Aussicht zu stellen. Im August widerfuhr der Gruppe eine Schmach in Österreich. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB)

entschlossen sich zu einer Ersatzbeschaffung zugunsten des Konkurrenten Siemens, weil Alstom mit der Lieferung von 21 Triebzügen für den S-Bahn-Verkehr in Vorarlberg zwei Jahre im Verzug war.

Anzeige

Ein deutlich grösseres Ungemach muss das Unternehmen nun in der Schweiz beklagen. Wie am Dienstag bekanntwurde, haben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in der bisher grössten Ausschreibung der Schweizer Bahngeschichte die Offerte der Franzosen übergangen. Das Rennen um den Grossauftrag im Umfang von rund 2 Mrd. Fr. für die Lieferung von einstöckigen Regionalzügen machte stattdessen der einheimische Anbieter Stadler Rail.

Auf Anfrage der NZZ äusserte sich Alstom «sehr enttäuscht» darüber. Man habe «ein sehr gutes Produkt zu einem marktgerechten und guten Preis» angeboten.

Was passiert mit Schweizer Werk?

Angesichts dieser Niederlage stellt sich stärker denn je die Frage, was mit dem Montagewerk des Unternehmens im waadtländischen Villeneuve geschehen wird. In der ehemaligen Bombardier-Fabrik, die rund 400 Mitarbeiter beschäftigt, werden zurzeit noch die letzten Doppelstockzüge des Typs FV-Dosto für den Schweizer Fernverkehr hergestellt. Die Abwicklung dieses Auftrags hatte sich zum grossen Ärger der SBB ihrerseits um Jahre verzögert. Laut Alstom ist es momentan noch «zu früh», um über die weitere Zukunft der Fabrik in Villeneuve Auskunft zu geben.

In der Branche gilt es als ein offenes Geheimnis, dass sich Alstom mit der 5,5 Mrd. € schweren Übernahme von Bombardier Transportation erhebliche operative Probleme eingehandelt hat. Die Analytiker der Bank of America erkennen konzernweit bei knapp 20 Aufträgen Risiken bei der termingerechten Abwicklung. Die Bestellungen haben einen Gesamtwert von fast 15 Mrd. €. Sie verteilen sich auf diverse Länder in Europa, Nordamerika und Asien, wie sich aus einer Aufstellung ablesen lässt, die das Finanzinstitut Ende August 2021 veröffentlichte.

Anzeige

Langwierige Problembewältigung

Bei Alstom will man die Einschätzung dieser Marktbeobachter öffentlich nicht kommentieren. Das Unternehmen hält lediglich fest, dass es im langfristigen Projektgeschäft, das die Branche der Schienenfahrzeughersteller auszeichnet, «immer gewisse Umsetzungsrisiken» gebe.

Allerdings habe man die bekannten Verzögerungen bei problematischen Projekten aus dem Auftragsbestand von Bombardier sorgfältig geprüft. Ein Firmensprecher weist zudem darauf hin, dass bereits im vergangenen März 1,1 Mrd. € für verbleibende Projektrisiken zurückgestellt worden seien. Einen Schlussstrich unter die Probleme glaubt das Unternehmen indes erst in zwei bis drei Jahren ziehen zu können.

Die diversen Missgeschicke der vergangenen Monate haben Alstom bei den Anlegern viel Vertrauen gekostet. Seit Anfang dieses Jahres ist der Börsenwert der Gesellschaft um über einen Drittel gefallen. Zur

Unsicherheit trägt bei, dass noch immer unklar ist, was mit dem Alstom-Werk im elsässischen Reichshoffen und weiten Teilen der ehemaligen Bombardier-Fabrik in Hennigsdorf bei Berlin geschehen wird.

Alstom verliert Vertrauen

Aktienkurs in €

Quelle: Bloomberg

NZZ / df.

«Unsichere Gemengelage»

Die EU-Kommission hatte die Veräusserung dieser Vermögenswerte für die Genehmigung des Zusammenschlusses der beiden Rollmaterialhersteller zur Bedingung gemacht. Alstom erklärt, es gebe mehrere interessierte Parteien und die Verhandlungen würden laufen. Dass sich das Unternehmen aber immer noch nicht mit einem Käufer

einigen konnte, sorgt in der Branche für Gesprächsstoff. «Die Gemengelage rund um Alstom und Bombardier ist unsicher», meint Maria Leenen, die Geschäftsführerin des Beratungsunternehmens SCI Verkehr.

Anzeige

Laut den Analytikern der Bank of America sind die Risiken von Verzögerungen bei der Abwicklung von Aufträgen in der gesamten Schienenfahrzeugbranche so hoch wie seit langem nicht mehr. Die Branchenbeobachter verwiesen in ihrer Studie auch auf sieben Projekte von Stadler Rail mit einem Gesamtumfang von 3 Mrd. €.

Projektgeschäft ist anfällig für Verzögerungen

Stadler Rail verneint, «über alle Aufträge hinweg gesehen» verstärkt mit Lieferverzögerungen konfrontiert zu sein. Allerdings räumt auch das

Unternehmen aus dem thurgauischen Bussnang ein, dass im Projektgeschäft Verzögerungen vorkommen. Zugleich legt es Wert auf die Feststellung: «Wir haben einen sehr guten Track-Record für die rechtzeitige Auslieferung von Fahrzeugen.»

Einen Fauxpas hat sich Stadler jüngst bei einer weiteren Ausschreibung der ÖBB geleistet. So soll die Firma eine nicht-EU-konforme elektronische Signatur verwendet haben. Der Zuschlag, den das Unternehmen für die Lieferung von 186 Doppelstockzügen zum Einsatz in Niederösterreich erhalten hatte, ist damit fürs Erste ausser Kraft gesetzt. Gegen die Berücksichtigung von Stadler hatte Alstom rekurriert, wobei der Konzern im Ruf steht, in letzter Zeit besonders oft Rechtsmittel zu ergreifen, wenn er bei Ausschreibungen den Kürzeren zieht.

Bei Siemens Mobility, dem zweitgrössten europäischen Rollmaterialhersteller, sieht man keinerlei «besondere Herausforderungen» bei der Ausführung von Projekten. Man sei «bei Projektausführung und Liefertreue in der Bahnindustrie führend», sagt ein Firmensprecher.

Anzeige

Seit dem Ausbruch der Pandemie bekunden Unternehmen aus zahlreichen Industriesektoren Mühe, rechtzeitig Komponenten für ihre Produktion zu beschaffen. Deutlich weniger betroffen scheint davon die Branche der Schienenfahrzeughersteller zu sein. Sie begründet dies damit, dass in ihrem Geschäft die Stückzahlen viel geringer sind als beispielsweise im Automobilsektor. Sollte dennoch einmal etwas knapp werden, können sich die Arbeiter in der Montage unter Umständen einem anderen Bauteil eines Waggons oder einer Lokomotive zuwenden. Man arbeite nicht am Fliessband wie in einem Automobilwerk und sei so gesehen flexibler, erklärt Stadler.

Kunden haben viel Macht

Eine Herausforderung für das Zeitmanagement in der gesamten Branche ist indes, dass die Kunden oft noch während der Ausführung eines Auftrags Sonderwünsche einbringen. «Sie spezifizieren mit», sagt Leenen. Weil die Kunden immer wieder dieselben sind (meistens handelt es sich um staatliche Bahngesellschaften), können sie bei ihren Lieferanten grossen Druck aufsetzen.

Im Fall von Bombardier rächt sich heute, dass im Zuge von mehreren früheren Restrukturierungsrunden zahlreiche Fachkräfte verloren gingen. Diese fehlen nun auch unter dem Dach von Alstom bei der Auftragsabwicklung.

Anzeige

Der Kauf der Bahnsparte von Bombardier durch Alstom wird in der Branche bis heute als Rettungsaktion eingestuft. Bombardier Transportation brauchte nach Jahren schlechten Managements einen neuen Eigentümer, um nicht unterzugehen. Wie gut Alstom die vielfältigen alten Versäumnisse aufzuarbeiten vermag, ist zurzeit noch völlig offen.

Passend zum Artikel

Stadler Rail: mit dem Flirt zu Milliarden

06.10.2021

Eine angeblich falsche elektronische Unterschrift blockiert Stadler Rail in Österreich

21.09.2021

KOMMENTAR

Die Eisenbahn dient dem Klimaschutz – doch an der Börse können Alstom und Stadler davon noch nicht profitieren

10.07.2021

Die neue Chefin von Alstom Schweiz hofft dringlich auf Aufträge der SBB

07.06.2021

Mehr zum Thema Alstom

Alle Artikel zum Thema >

Stadler Rail fürchtet sich vor Industriespionage – nicht ohne Grund

25.05.2021

KOMMENTAR

Stadler Rail hat im Ausland einen schwereren Stand

03.04.2021

Die Bahnbranche will 2021 nach dem Ende der Pandemie durchstarten

01.01.2021

Weitere Themen Stadler Rail Siemens

Für Sie empfohlen

Weitere Artikel >

INTERAKTIV

So schnell impft die Welt gegen Corona

Aktualisiert 05.11.2021

Auf einem Musikfestival in Houston kommt es zu einer Panik – acht Tote und mehr als 300 Verletzte

Aktualisiert 06.11.2021

Können wir bald auf Schwiizerdütsch mit Computern sprechen?

06.11.2021

«Eat the Rich»! Eine kleine Groteske zu Elon Musks Milliarden und dem Hungerproblem

06.11.2021

KOLUMNE

Alter Mann sucht neue Frau

05.11.2021

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Neue Zürcher Zeitung ist nicht gestattet.