

Stadler Rail rollt auf Weissrussland zu

Joint Venture Die Verhandlungen mit dem weissrussischen Partner Belkommunmash stehn kurz vor Abschluss

VON RICARDO TARLI, MINSK

In diesem Jahr feiert die weissrussische Eisenbahn das Jubiläum ihres 150-jährigen Bestehens. Das Plakat, das auf den Bahnhöfen die Reisenden auf das Jubiläum aufmerksam macht, zeigt neben einer sowjetischen Dampflokomotive einen modernen Zug des Schweizer Herstellers Stadler Rail. Im März 2011 wurden die ersten zwei von zehn Flirt-Zügen geliefert. Weitere 80 sollen nach den Plänen des Thurgauer Schienenfahrzeugbauers in den nächsten Jahren folgen.

Stadler Rail gründet dafür ein Joint Venture mit dem weissrussischen Unternehmen Belkommunmash, an dem die Schweizer 60 Prozent halten werden. Weissrusslands Präsident Alexander Lukaschenko hat kürzlich die Gründung des Joint Ventures gebilligt. «Die Verhandlungen stehen kurz vor dem Abschluss», sagt Peter Spuhler, CEO der Stadler Rail Group, gegenüber der az. Bedingung sei allerdings die Bestätigung der Bestellung von weiteren 19 Flirt-Zügen durch die belarussische Staatsbahn für geschätzte 150 Millionen Franken. Wann die Produktion im nächsten Jahr beginnen soll, sei noch offen.

Grosse Hürden, viel Korruption

Das Geschäften in Weissrussland oder Belarus, wie das Land offiziell heisst, hat allerdings seine Tücken. Das Land hängt stark von der Wirtschafts- und Finanzhilfe Russlands ab, schrammte letztes Jahr nur knapp an einem Staatsbankrott vorbei und ist auch sonst nicht sehr investorenfreundlich: Die Wirtschaft ist staatlich gelenkt und geprägt von Überregulierung, bürokratischen Hürden, Korruption und von einer grassierenden Geldentwertung.

Nun könnte sich eine Trendwende abzeichnen. Die seit Anfang 2010 formell bestehende Zollunion zwischen Belarus, Russland und Kasachstan ist seit letztem Sommer vollständig in Kraft. «Damit hat Belarus seine Position für die Verstärkung von Handelsbeziehungen mit Schweizer Exporteuren deutlich verbessert», sagt



Stadler-Rail-Zug auf dem Plakat der weissrussischen Eisenbahn. HO

Marc Buser von der Osec, der vom Bund beauftragten Organisation zur Förderung der Aussenwirtschaft. Der rund 170 Millionen Konsumenten umfassende Wirtschaftsraum hat das bislang geringe Interesse von Schweizer Investoren offenbar verändert. «Immer mehr Unternehmer aus der

Schweiz entdecken Belarus und nehmen Geschäftsbeziehungen auf», stellt Andrei Kulazhanka, Geschäftsträger der Botschaft der Republik Belarus in Bern, fest. Der Staat bemühe sich um die Unternehmen und wolle ihnen den Einstieg erleichtern, so Kulazhanka, indem diese von Steuer-

ermässigungen profitierten und von Zollgebühren befreit würden.

«Immenser Bedarf»

Nutznieser von der Zollunion könnte auch Stadler Rail sein. Das Joint Venture mit Belkommunmash macht es einfacher, im Wirtschaftsraum der drei Länder Fuss zu fassen. «Die ehemaligen Sowjetstaaten haben einen immensen Modernisierungsbedarf», sagt Vladimir Korol, CEO von Stadler-Partner Belkommunmash im Gespräch mit der az. Das Staatsunternehmen Belkommunmash beschäftigt rund 1500 Mitarbeiter und ist eigenen Angaben zufolge einer der führenden Hersteller von Strassenbahnen und Trolleybussen in den GUS-Staaten. «Wir bringen unsere jahrzehntelange Erfahrung auf dem russischen Markt mit ins gemeinsame

«Die Verhandlungen stehen kurz vor dem Abschluss.»

Peter Spuhler, CEO der Stadler Rail Group

Unternehmen ein», sagt Korol, der Stadler Rail in den höchsten Tönen lobt: «Ein vorbildlich geführtes und dynamisches Unternehmen, von dem wir lernen können.»

Wie CEO Korol betont auch Peter Spuhler die gute Zusammenarbeit und zeigt sich vom Know-how der Ingenieure beeindruckt. Zudem sei die Betreuung durch die Behörden persönlich und eng gewesen. Der bürokratische Aufwand, etwa die Zollformalitäten für Ersatzteile, sei gross, «aber nicht grösser als in den südlichen Ländern Europas». Spuhler betrachtet sein Engagement in Weissrussland als «ein Geschäft wie jedes andere auch».

Dass es sich dabei um ein nicht alltägliches Geschäft handelt, zeigen allein die in den Schweizer Medien erhobenen Vorwürfe, Spuhler würde mit seinen Geschäftsbeziehungen das autokratische Regime Lukaschenkos unterstützen. Der SVP-Nationalrat legt deshalb viel Wert auf die Feststellung, dass die Schweiz mit Weissrussland

■ STADLER WILL AUCH FÜR MOSKAU BAUEN

Ob das Joint Venture des Ostschweizer Bahnherstellers Stadler Rail mit dem weissrussischen Unternehmen Belkommunmash ein Erfolg wird, hängt auch davon ab, ob es auch bei Ausschreibungen in Russland zum Zug kommen wird. Zurzeit läuft etwa die Ausschreibung für die **Herstellung von 120 Trambahnen in Moskau**. Stadler Rail hat sich zusammen mit dem russischen Partner Sinara darum beworben. Erhalten sie den Zuschlag, würde Stadler Rail die Produktion über das Joint-Venture-Unternehmen mit Belkommunmash abwickeln, sagt Stadler-Rail-Sprecher Tim Büchele auf Anfrage der az. Ende August startet zudem die Ausschreibung für **200 doppelstöckige Eisenbahnwagen für den Aeroexpress, das Flughafenbahnnetz in Moskau**. «Wir werden uns auch dort bewerben», so Büchele. Vom Beginn der Ausschreibung bis zum Produktionsstart kann allerdings viel Zeit vergehen. In der Schweiz sind es im Schnitt 1½ Jahre. In Moskau dürfte es gemäss Büchele möglicherweise ein wenig schneller gehen, da die Verkehrsinfrastruktur dringend ausgebaut werden müsse. (FHM)

normale diplomatische Beziehungen unterhalte und Stadler Rail weder internationale Sanktionen noch ein Handelsembargo verletze. «Züge dienen der Bevölkerung, und ein Technologietransfer hilft dem Land, sich zu entwickeln.» Auch will er Befürchtungen entgegentreten, Jobs könnten ins Ausland verlagert werden: «Wir müssen wegen der Eurokrise expandieren, damit wir die Arbeitsplätze in der Schweiz sichern können.»

Nicht nur in der Schweiz, auch in Belarus wurden kritische Stimmen laut: Wo die einen in Spuhlers Engagement einen wichtigen Beitrag zum Wachstum von Belkommunmash und zur Modernisierung des Landes sehen, machen isolationistisch gesinnte Kräfte Stimmung gegen das Schweizer Unternehmen und sprechen populistisch vom «Ausverkauf der Heimat».

Manchester United stolpert aufs Börsenparkett

Auftaktniederlage

Der englische Traditionsverein muss den Emissionspreis für den Börsengang senken. Ein leichtes Spiel wird es aber auch so nicht. Fussballklubs haben es in der Regel schwierig an der Börse.

VON THOMAS SCHLITTLER

In New York können seit gestern wieder Aktien des englischen Fussballklubs Manchester United gehandelt werden. Statt wie erhofft bis zu 20 Dollar pro Aktie zu erhalten, mussten sich die Red Devils und deren amerikanischer Eigentümer Malcolm Glazer aber mit einem Einstandspreis von 14 Dollar begnügen.

Die Gesamteinnahmen des Börsengangs verringern sich somit von 333 auf 233 Millionen Dollar. Der Börsengang aufs Börsenparkett muss deshalb als holprig bezeichnet werden, die Händler bewahrten Manchester aber vor dem Umfallen. Die Aktie eröffnete solide 0,4 Prozent höher auf 14,05 Dollar.

Es ist nicht das erste Mal, dass Manchester sein Glück an der Börse sucht. Das letzte Abenteuer am Aktienmarkt begann 1991 und endete 2005 mit der Übernahme durch den bei den Fans ungeliebten Glazer. Damals nahm der US-Milliardär die ManU-Aktien sofort aus dem Handel, als er sich die dafür notwendigen Anteile

beschafft hatte. Die Übernahme liess sich Glazer allerdings durch teure Kredite finanzieren. Dem einst schuldenfreien Klub wurden so Verbindlichkeiten in Millionenhöhe aufgebürdet. Zuletzt beliefen sich die Schulden auf rund 680 Millionen Dollar.

Vom erneuten Börsengang erhoffen sich die Verantwortlichen, dass sie einen Teil dieser Schulden zurückzahlen können. So schreiben sie es im Börsenprospekt.

Umstrittene Standortwahl

Ursprünglich wollte ManU schon im letzten Herbst in Singapur oder Hongkong an die Börse. Dieses Vorhaben wurde aber wieder abgeblasen. Über die Gründe für den Rückzug wurde viel spekuliert. Die Rede war vom volatilen Aktienmarkt, der unsicheren Wirtschaftslage, aber auch von der mangelnden Nachfrage nach den Titeln. Schliesslich hatte man damals den sehr ehrgeizigen Plan, durch den Börsengang eine Milliarde Dollar zu generieren.

An der New York Stock Exchange hat es nun mit der Emission geklappt. Auch diese Standortwahl wurde aber kritisch kommentiert. Für viele Experten wäre London der perfekte Platz gewesen. Gegen einen Börsengang im eigenen Land sprach aber die Tatsache, dass der Glazer-Clan bei den ManU-Fans nach wie vor sehr unpopulär ist. Ganz abgesehen von der Standortwahl ist es höchst umstritten, ob es für Fussballvereine



Strauchelnder ManU-Spieler: An der Börse wird es kaum leichter. KEY

überhaupt sinnvoll ist, an die Börse zu gehen. Die Vergangenheit hat eindeutig mehr Verlierer als Gewinner hervorgebracht.

Siege sind keine Erfolgsgarantie

Ein Blick auf den Europe Football Index, emittiert von der Schweizer Stoxx AG, bestätigt diesen Befund. Der Index mit allen 21 börsenkotierten Fussballklubs aus Europa und der Türkei hat im Verlaufe der letzten fünf Jahre fast um die Hälfte (minus 45 Prozent) nachgegeben.

Auch die Kurse von sportlich erfolgreichen Vereinen wie Juventus Turin, Olympique Lyon oder Borussia Dortmund kennen tendenziell nur eine Richtung: nach unten. Das Beispiel von Dortmund offenbart eindrücklich, wie unberechenbar Fussballaktien sind: Trotz zwei Meistertiteln in zwei Jahren notiert die BVB-Aktie bloss bei 2,44 Euro. Einstandpreis im Jahr 2000 waren 11 Euro.

Was macht es für Fussballvereine so schwierig, wirtschaftlich erfolgreich zu sein? Die langfristige Planung ist im Sport schwierig. Die Einnahmen sind zu einem grossen Teil vom sportlichen Erfolg – beispielsweise der Champions-League-Qualifikation – abhängig. Zudem hat sich das Businessmodell Fussball in den letzten Jahren als wenig rentabel erwiesen. Ausgaben für Transfers stehen oft in keinem Verhältnis zu den daraus resultierenden Einnahmen.

Die Hoffnung, es besser zu machen, dürfte bei ManU trotz vieler Negativbeispiele vorhanden sein. Der «wertvollste Fussballklub der Welt» («Forbes»-Magazin) schaffte beim letzten Börsengang innerhalb von 14 Jahren eine Verzehnfachung des Gewinns. Das heutige Umfeld ist allerdings kaum mit demjenigen von 1991 vergleichbar. Übrigens: Die Machtzügel wird auch nach dem Börsengang Glazer in der Hand halten. Gelangen doch lediglich 10 Prozent des Unternehmenswerts in den freien Handel.

Nachrichten

Baubranche Boom hält unvermindert an

Der Bauboom in der Schweiz hält unvermindert an. Gemäss dem Bauindex der Credit Suisse und des Baumeisterverbands hat er sich diesen Sommer sogar noch akzentuiert. Mit 137 Punkten liegt der Bauindex für das dritte Quartal 5,6 Prozent über dem Stand des zweiten Quartals. (SDA)

Konkurse Zunahme der Firmenpleiten

Im Juli ist die Zahl der Firmenkongresse aufgrund Zahlungsunfähigkeit gegenüber dem Vorjahr um 4 Prozent auf 368 gestiegen. Zählt man die Konkurse hinzu, welche wegen Mängeln in der Organisation einer Firma vollzogen wurden, gab es im vergangenen Monat 519 Konkurse. (SDA)

USA Überlebenspläne für Grossbanken

Die fünf grössten amerikanischen Banken haben Pläne bei ihren Aufsichtern hinterlegt, wie sie in einer Krise ohne staatliche Hilfe überleben wollen. Zu den Instituten gehören die Branchenriesen Bank of America, Goldman Sachs, Citigroup, Morgan Stanley sowie JPMorgan Chase. (SDA)