STADLER – VON BUSSNANG IN DIE WELT

PHILIPP LANDMARK

ISBN 978-3-033-07782-9

Alle Rechte der Verbreitung, der Übersetzung und der
Übertragung auf andere Informationsträger vorbehalten.

Konzept, Gestaltung und Druck
medienwerkstatt ag, Sulgen, Schweiz

MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C020419
www.fsc.org

Klimaneutral
Druckprodukt
ClimatePartner.com/11052-2204-1003

Printed in Switzerland

STADLER – VON BUSSNANG IN DIE WELT

PHILIPP LANDMARK

INHALTSVERZEICHNIS

01 / Eine märchenhafte Erfolgsgeschichte 5
Vorwort

02 / Verblichener Glanz einer grossen Epoche 6
Die Schweizer Rollmaterialindustrie

03 / Chronologie 14
Stadler im Lauf der Zeit

04 / Unternehmer aus Leidenschaft 18
Das Werk von Patron Peter Spuhler

05 / Ein innovatives Konzept setzt sich durch 28
Die Entwicklung des GTW

06 / Ein kleines Dorf bewegt die Welt 36
Bussnang als Standort des Stadler-Hauptsitzes

07 / Stadler verdoppelt sich – erste Firmenübernahme 42
Stadler in Altenrhein

08 / Der internationale Bestseller 50
Die Entwicklung des FLIRT

09 / Bündner Bahnen vom Bodensee 60
In Altenrhein wird seit Jahrzehnten RhB-Rollmaterial gebaut

10 / Auch im Kleinen gross geworden 70
Der Bereich Tailor Made kümmert sich um besondere Anforderungen

11 / Hoch hinaus 80
Stadler ist Weltmarktführer bei Zahnradbahnen

12 / Erfolgreicher Schritt ins Ausland – Stadler-Züge aus und für Berlin 88
Die Internationalisierung begann mit einem Joint Venture

13 / Geduldspiele in Osteuropa 94
Stadler-Züge und Stadler-Werke zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meer

14 / Railroads coming home 106
Im Vereinigten Königreich gewinnt Stadler zunehmend an Bedeutung

15 / Fulminanter Einstieg in die Welt der Hochgeschwindigkeit 114
Mit dem SMILE fährt Stadler in eine neue Liga

16 / 700 Zulieferer konstruieren mit 130
700 Firmen liefern kleine und grosse Bestandteile für den SMILE

17 / Die perfekte Ergänzung – hohe Zugkraft aus Spanien 136
Stadler übernimmt einen Traditionsstandort in Valencia

18 / Neue Züge für die Neue Welt 144
Stadler etabliert sich in den USA

19 / «Die Unabhängigkeit von Stadler liegt mir am Herzen» 152
Interview mit Peter Spuhler

20 / Dem Trend voraus 158
Stadler baut seit 1943 Batteriefahrzeuge

21 / Service gewinnt an Bedeutung 166
Stadler ist längst mehr als «nur» ein Rollmaterialhersteller

22 / Stadler mischt den Stadtbahnverkehr auf 174
Urbane Räume brauchen clevere Verkehrslösungen – Stadler entwickelt sie

23 / Die Zukunft gehört digitalisierten Zügen 182
IT-Lösungen von Stadler steuern moderne Züge

24 / Fahrzeugkatalog
Highspeed und Intercity 191
Regionalzüge 196
Stadtverkehr 221
Lokomotiven 230
Tailor Made und Zahnrad 235
Modernisierungen und Revisionen 253
Fahrzeuge aus früheren Jahren 265

01 / EINE MÄRCHENHAFTE ERFOLGSGESCHICHTE

Guy Parmelin, Bundesrat

Seit einigen Jahren beobachte ich sie mit unverhohlener Neugier, die Züge aus Bussnang. Sie fahren gelegentlich in Sichtweite meines Hauses in der Waadt, auf der Strecke zwischen Genf und Lausanne, und anderswo an vielen Orten. Die einstöckigen heissen manchmal FLIRT, die zweistöckigen KISS, das kann ich behalten. Andere Modelle nenne ich summarisch «die aus Bussnang». Damit meine ich einfach alle Züge und Zugkompositionen von Stadler. Und Stadler identifiziere ich seit Jahren schon mit Peter Spuhler. Wir sassen während mehr als zwei Legislaturen gemeinsam in den Reihen der SVP im Nationalrat.

Wenn ich «die aus Bussnang» sage, dann stimmt das natürlich nur noch bedingt. Die Produktion und die Konzeption der Züge und Triebwagen verteilt sich auf zahlreiche Betriebe und Werke in der Schweiz und im Ausland. Angesichts der langen Reihe von Unternehmen, die heute das Stadler-Imperium bilden, muss man sich fast fragen, wie man da noch den Überblick behalten kann! Stadler steht damit exemplarisch für die Dynamik und Beweglichkeit moderner Schweizer Industrieunternehmen. Eine starke Verwurzelung im Heimmarkt geht Hand in Hand mit der konsequenten Nutzung von Opportunitäten auf dem Weltmarkt.

Nun kann das Unternehmen bereits das 80-Jahr-Jubiläum feiern. Dazu gratuliere ich herzlich. Seit 1942 baut Stadler Schienenfahrzeuge, die auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnitten sind. Dabei mutet die Erfolgsgeschichte, die Peter Spuhler in den letzten rund 30 Jahren mit Stadler geschrieben hat, fast wie ein Märchen an. Oder aber im globalen Slang gesagt: wie eine Tellerwäscher-Karriere. Aus der kleinen Werkstatt in Bussnang ist ein internationales Grossunternehmen geworden, das sich für andere etablierte und weltweit tätige Bahnunternehmer zu einer ernst zu nehmenden Konkurrenz gemausert hat. Und das praktisch innerhalb von zwei Jahrzehnten! Das Joint Venture mit Adtranz in Pankow im Jahr 2000 lancierte die globale Erfolgsstory. Und ein Ende dieser Entwicklung ist momentan nur schwer absehbar: Nicht selten erfahren wir aus den Medien, Stadler habe sich den einen oder andern Grossauftrag gesichert oder eine weitere Zusammenarbeit beschlossen.

Stadler hat vieles richtig gemacht und ist heute verdientermassen eines unserer Schweizer Vorzeigeunternehmen, das ich als Bundesrat persönlich besuchen durfte und deshalb gerne aus eigener Erfahrung als Beispiel nenne: Vorausschauend hat es Lücken und Nischen definiert, die es erlaubt haben, rasch und erfolgreich zu wachsen. Unablässig wurden die eigenen Produkte verbessert und die Innovation wurde zur Devise gemacht. Dabei setzte die Unternehmensleitung auf die Qualität der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, auf ihre Aus- und Weiterbildung. All das legte den Grundstock zur heutigen Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens und zahlt sich jetzt aus.

Als Peter Spuhler den Stadler-Betrieb in Bussnang kaufte, der damals 18 Mitarbeitende zählte, hätte wohl niemand – auch der neue Chef nicht – gedacht, dass gut 30 Jahre später über 13 000 Personen weltweit für das Unternehmen tätig sein würden; oder dass auf kleinen und grossen Bahnlinien in der Schweiz so viele Züge von Stadler verkehren würden. Ich beglückwünsche Peter Spuhler und alle, die in irgendeiner Form zum Erfolg des Unternehmens beigetragen haben, zu dieser fast unglaublichen Leistung. Ich bin zuversichtlich, dass ich auch in Zukunft den FLIRT, KISS, SMILE und wie sie alle heissen stolze Blicke hinterherwerfen werde.

Guy Parmelin, Bundesrat

02 / VERBLICHENER GLANZ EINER GROSSEN EPOCHE

Der RAe TEE II war nicht nur technisch ein Avantgarde-Zug, er spiegelte auch den mondänen und weltgewandten Zeitgeist der 1960er-Jahre.

Eine Kaskade von Übernahmen, Fusionen und Betriebsauflösungen hat dazu geführt, dass viele einst grosse Namen traditionsreicher Schweizer Hersteller nur noch auf den Firmenemblemen auf langlebigem Rollmaterial zu finden sind.

Seit 175 Jahren sind die Schweizer Eisenbahnlinien der Laufsteg für Schweizer Ingenieurskunst. Deshalb war nach der Jahrtausendwende die Ernüchterung gross, als die SBB Cargo ihre Re 482 und die BLS ihre Re 485 in Betrieb nahmen. Sie sehen nicht nur aus wie deutsche Lokomotiven, sie sind es auch. Ihre Entwicklung wurde von der AEG in Hennigsdorf gestartet, einem späteren Adtranz-Werk. Heute gehören die Loks aus der Traxx-Palette zum kanadischen Giganten Bombardier.

Der RAe TEE II ist eine Ikone des Schweizer Eisenbahn-Fahrzeugbaus. Zug 1053 auf dem Luogelkinviadukt (BLS-Südrampe).

Die kräftige Güterzug-Dampflok C5/6 (links im Bild die 2952 mit einem Güterzug im Rangierbahnhof Basel, etwa 1940) bekam den Spitznamen «Elefant». Sie wurde verdrängt durch das elektrische «Krokodil», die wohl berühmteste Schweizer Lok überhaupt (unten zieht eine Be 6/8 III Kesselwagen am Ufer des Neuenburgersees).

Die Welt hatte sich verändert, die Zeit der geschützten Gärtchen war endgültig vorbei. Wenn Schweizer Bahnen Rollmaterial benötigten, waren nicht mehr automatisch Schweizer Hersteller die Lieferanten. Auch, weil die meisten Hersteller längst Geschichte waren.

In den ersten Jahren nach 1990 sah alles noch ganz anders aus. Die damaligen Platzhirsche der Schweizer Rollmaterialindustrie hatten volle Auftragsbücher: Mit der Lok 2000 der SBB und der nur mit einem Führerstand ausgestatteten Lokomotive für die ersten Doppelstockzüge der Zürcher S-Bahn wurden die Kapazitäten ausgereizt. Dieser Höhepunkt sollte zugleich das Schlussbouquet einer glorreichen Epoche werden. Die Auslieferung der letzten Lokomotive markierte faktisch das Ende der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur.

Zuvor war alles rundgelaufen: Allein die SBB bestellte bei der SLM und der ABB Verkehrstechnik als Partnerin für die elektrische Ausrüstung je über 100 Lokomotiven pro Baureihe. Die vom Designer Pininfarina gestylte Universallokomotive Re 460 / Re 465 wurde zudem auch von der BLS geordert und auch nach Finnland, Norwegen und Hongkong exportiert.

Die Lok 2000 war der letzte Exporterfolg der Schweizer Rollmaterial-Industrie vor der Ära Stadler. Hier eine SBB Re 460 bei einem Test 1993 in Oslo. Die norwegische Staatsbahn NSB ersetzte unter anderem die ab Ende der 1950er-Jahre gebauten El13 mit von der BLS Re 465 abgeleiteten Loks El18.

Für die S-Bahn-Lok Re 450 sprang aus Kapazitätsgründen teilweise Schindler Waggon als Lieferant der Lok-Kästen ein, SIG Neuhausen lieferte die Fahrwerke dazu – ein freundeidgenössisches Miteinander der Grossen, wie es sich seit Jahrzehnten bewährte. Schon die grösste je für die Schweiz gebaute Lok-Serie, die Re 4/4 II mit 277 Stück, wurde 1967 bis 1985 von einem Konsortium aus den damaligen Herstellern SLM, Brown, Boveri & Cie., MFO und SAAS gebaut.

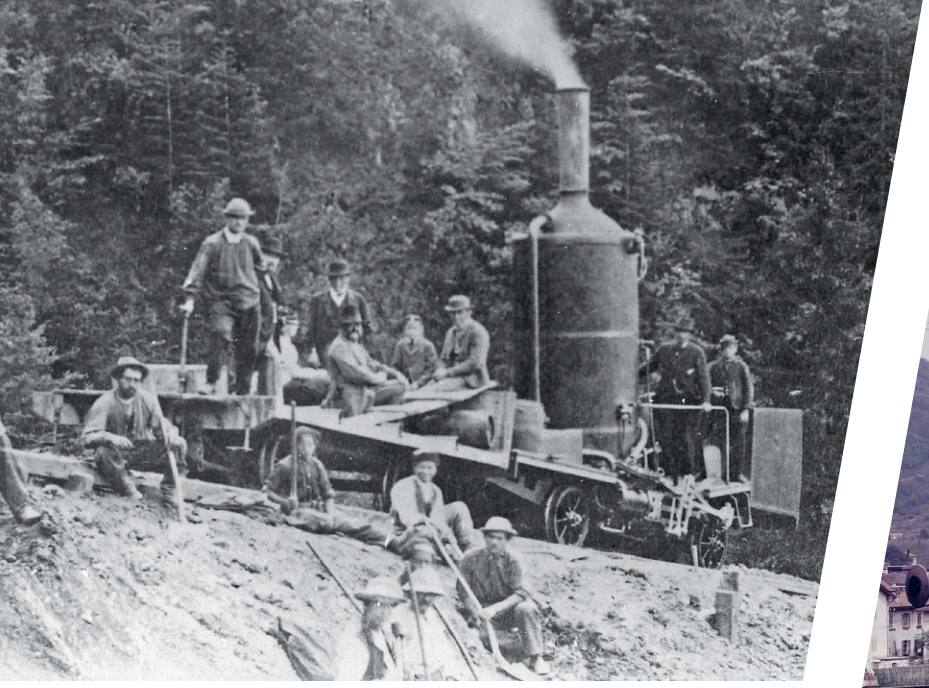
ZUNEHMENDE SPEZIALISIERUNG

Dieses Miteinander hatte zu einer zunehmenden Spezialisierung geführt, ab 1980 fokussierte sich etwa die SIG nach Absprachen mit Schindler und den Flug- und Fahrzeugwerken Altenrhein (FFA) auf die Herstellung von Drehgestellen und wenigen weiteren Komponenten. Ursprünglich wurde die Schweizerische Industriegesellschaft explizit als Schweizerische Waggon-Fabrik in Neuhausen gegründet – 1853, als das neue Verkehrsmittel Eisenbahn in der Schweiz noch ganz am Anfang seiner Erfolgsgeschichte stand.

Am Ende der SIG-Eisenbahngeschichte entstand über dem Rheinfall die Neigetechnik für den ICN, der ab 1999 an die SBB geliefert wurde. Als Lieferant der ersten Serie ist neben Adtranz Oerlikon bereits Fiat-SIG Neuhausen vermerkt, bei der zweiten Serie aus denselben Werken hiessen die Absender Bombardier Oerlikon und Alstom Neuhausen. 1995 hatte die SIG ihre Rollmaterial-Aktivitäten an die Fiat Ferroviaria verkauft, die wiederum 2001 von Alstom übernommen wurden. Alstom führt heute in Neuhausen noch eine kleine Repräsentanz.

Glanzpunkt der SIG-Produktion ist ohne Zweifel der 1961 gebaute Trans-Europ-Express-Zug der SBB, für den die MFO, die Maschinenfabrik Oerlikon, eine elektrische Ausrüstung lieferte, die unter vier europäischen Stromsystemen lief. Der luxuriöse Zug hatte Features, die lange einzigartig waren. Etwa die Glasscheibe, die Einblick in den Führerstand gewährte, was später erst mit einigen ICE-Baureihen wieder aufgegriffen wurde. Oder die separate Damentoilette, die es nun wieder im SMILE von Stadler, dem Gotthardzug Giruno der SBB, gibt.

Die Maschinenfabrik Oerlikon wurde 1876 gegründet und stellte unter anderem Turbinen her – worin die Schweizer Industrie im 19. Jahrhundert führend war. Die Oerliker Ingenieure waren auch an einer anderen Loklegende der Schweizer Eisenbahnen beteiligt: Sie stellten die elektrische Ausrüstung für die ab 1919 abgelieferten legendären Gotthard-«Krokodile» her. Schon damals verfügten die gelenkigen Maschinen Ce 6/8 über eine Rekuperationsbremse, sodass die Lok beim Drosseln der Geschwindigkeit Strom produzierte.



Die 1873 gelieferte Lok Nr. 7 der Vitznau-Rigi-Bahn ist die erste Lok aus der Produktion der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik, die 1871 in Winterthur gegründet wurde.

Eine von drei gebauten Ae 8/14 wurde 1938 in Stromliniendesign gefertigt. Die als «Landi-Lok» bekannt gewordene Maschine galt mit einer Stundenleistung von 8162 Kilowatt lange als stärkste Lok der Welt.

LEGENDEN AUS DER «LOKI»

Hersteller des «Krokodils» – wie auch der meisten anderen wichtigen Schweizer Lokomotiven – war die SLM, die 1871 in Winterthur vom englischen Maschinenkonstrukteur Charles Brown gegründete Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik. Brown hatte zu diesem Zeitpunkt bereits 20 Jahre in Winterthur bei Sulzer gearbeitet, konnte die Unternehmerfamilie aber nicht überzeugen, in den Bau von Lokomotiven einzusteigen.

1873 wurde die erste Dampfzahnradlok von der SLM an die Vitznau-Rigi-Bahn ausgeliefert. Erste grosse Exporterfolge erzielte das junge Unternehmen mit kurzen Strassenbahn-Dampfloks, die am Ende des 19. Jahrhunderts in Madrid, St. Petersburg, Dortmund, Alessandria, Amsterdam, aber auch in Genf fuhren. Danach lieferte die SLM auch Streckenloks und Zahnradloks in die ganze Welt; die Aufträge kamen aus Ländern wie Finnland, Indien, Südafrika, Libanon, Äthiopien, Tunesien, Brasilien oder Russland.

In der Schweiz liess sich die SLM mit der an der Landesausstellung 1939 gezeigten legendären «Landi-Lok» als Herstellerin der stärksten Lok der Welt feiern. Trotz der Leistung von 8162 Kilowatt (über 11 000 PS) war der 34 Meter langen Lok mit eleganter Stromlinienverkleidung (wie auch ihren zwei profanen, technisch ähnlichen Schwesterloks) kein grosser Erfolg beschieden. Ganz anders die zwischen 1952 und 1966 ausgelieferten Gotthardloks Ae 6/6: Die ersten der insgesamt 120 Maschinen erhielten mit der Front mit Chrom-Schnauz und dem Schweizerkreuz sowie den unterschiedlichen Kantonswappen an der Seite ein dem Zeitgeist entsprechendes, geradezu ikonisches Erscheinungsbild; und sie hielten im Einsatz erst noch, was sie versprachen.

Trotz grosser Erfolge blieb die SLM nicht eigenständig, 1961 fusionierte die «Loki» mit ihrem Nachbarn – und in einigen Bereichen Mitbewerber – Sulzer.

DER ZWEITE CHARLES BROWN

Der Sohn von SLM-Gründer Charles Brown, Charles Eugene Lancelot Brown, hatte es bis zum technischen Direktor der Maschinenfabrik Oerlikon gebracht, als er 1891 zusammen mit Walter Boveri, dem Leiter der MFO-Montageabteilung, die Brown, Boveri & Cie. in Baden gründete. Das Unternehmen expandierte rasch auch ins Ausland und stellte neben Turbinen und elektrisch betriebenen Maschinen auch elektrische Ausrüstungen für Lokomotiven her. Zwischen 1904 und 1915 lag die Aktienmehrheit der Brown, Boveri & Cie. in den Händen der deutschen AEG, danach war das Kapital breit gestreut.

Mit der A 3/5 fertigte die SLM eine elegante Schnellzuglokomotive. Im Bild verlässt die A 3/5 705 den Bahnhof Wolhusen.

Danach lieferte die SLM auch Streckenloks und Zahnradloks in die ganze Welt.

1967 übernahm die Brown, Boveri & Cie. mit der MFO den einstigen Arbeitgeber ihrer Gründer, drei Jahre danach auch die Société Anonyme des Ateliers de Sécheron. SAAS, 1918 aus einem Zusammenschluss zweier Unternehmen in Genf entstanden, war ein eigenständiger Hersteller, der früh Lokomotiven entwickelte, die ohne den vor 100 Jahren noch üblichen Stangenantrieb auskamen. Durch diese beiden Übernahmen erlangte die Brown, Boveri & Cie. im Bereich Elektrolokomotiven eine herausragende Stellung.

An der SAAS hielt die Brown, Boveri & Cie. schon einmal, 1919 bis 1924, die Mehrheit. Als 1988 die Brown, Boveri & Cie. mit der schwedischen Asea zur ABB fusionierte, wurde Sécheron aufgeteilt. Die Transformatorenherstellung blieb bei ABB-Sécheron, andere Produktionen wurden in die eigenständige Sécheron AG übertragen.

Die ebenfalls am Genfersee domizilierten Ateliers de constructions mécaniques de Vevey waren ein zeitweise führender Turbinenhersteller und schon über 100 Jahre alt, als auch sie in den Bau von Rollmaterial einstiegen. 1948 eröffnete das Unternehmen ein Werk in Villeneuve, das anfänglich Güterwagen, später auch Strassenbahnen und Reisezugwagen herstellte. Während die Mutterfirma 1992 die Segel streichen musste, wurde die Wagenproduktion in Villeneuve von der Vevey Technologies SA weitergeführt. Seit der Übernahme 1998 ist Villeneuve der erste Standort von Bombardier Transportation in der Schweiz.

RENOMMIERTER WAGGONHERSTELLER

Die erste Geige im Waggonbau spielte lange ein anderer Rollmaterialhersteller: Die 1895 beim Bahnhof Schlieren als Geissberger & Cie. gegründete Schweizerische Waggonfabrik Schlieren. Sie gewann 1903 die im Jahr zuvor gegründeten Schweizerischen Bundesbahnen SBB als Auftraggeber, schon 1906 lieferte das Werk den 1000. Reisezugwagen. Das Können der «Wagi» war weit über die Landesgrenzen hinaus anerkannt, die SWS war sogar an der Projektierung und am Aufbau einer

grossen Waggonfabrik in Indien beteiligt, die 1955 in Perambur eröffnet wurde. 1960 wurde die SWS, die seit Jahrzehnten auch im Aufzügebau tätig war, von Schindler übernommen und als Konzerngesellschaft integriert. Dabei blieben der einstigen Waggonherstellerin bald nur noch die Fertigung von Einzelkomponenten wie Wagenkästen sowie Umbauten und Revisionen, die Fertigung von Drehgestellen wurde aufgegeben. 1985 wurde das Werk in Schlieren geschlossen.

Schindler selbst war seit 1945 in der Bahnindustrie tätig. Die Muttergesellschaft des Aufzügeherstellers, die Pars Finanz AG, gründete die Schindler Waggon AG in Pratteln, um kriegsbeschädigte Güterwagen aus dem Ausland zu reparieren. Rasch erweiterte das Werk seinen Fokus auf die Herstellung von Rollmaterial für die Normalspur sowie für Strassenbahnen.

Kaum hatte Schindler das SWS-Werk in Schlieren geschlossen, erlangte der Konzern 1987 die Mehrheit an den Flug- und Fahrzeugwerken Altenrhein (FFA). Das 1924 von Claude Dornier gegründete Werk gelangte nach dem Zweiten Weltkrieg in Schweizer Besitz und begann mit dem Bau von Rollmaterial. Zum Portfolio des Unternehmens gehörten unter anderem die Einheitswagen der Rhätischen Bahn (RhB) und Tramanhänger. Nach der Übernahme durch Schindler wurde der Aviatikteil gleich weiterverkauft, der Bau von Schienenfahrzeugen wurde fortan als Schindler Waggon Altenrhein AG und somit als zweite Rollmaterial-Produktionsstätte im Konzern neben dem Werk in Pratteln geführt. 1993 wurden die beiden Werke juristisch als Schindler Waggon AG vereint, doch lange blieb auch dieser Eintrag im Handelsregister nicht bestehen. Schon vier Jahre später verkaufte Schindler das Werk Pratteln an den Konzern Adtranz, der erst im Jahr zuvor durch die Zusammenlegung der Eisenbahnbereiche von ABB und Daimler-Benz entstanden war. 1999 verkündete Adtranz, die Produktion in Oerlikon und Pratteln schliessen zu wollen. In Oerlikon kam es zu schmerzhaften Restrukturierungen, übrig blieben neben dem Sitz der Unternehmensleitung unter anderem das Engineering. Das Werk Pratteln wurde als Auffanggesellschaft weitergeführt: Es galt, noch die letzten ICN sowie eine Serie von Intercity-Doppelstockwagen zu fertigen.

2001 kam es dann zum spektakulärsten Eintrag in die lange Liste der Übernahmen und Fusionen. Nachdem ABB bereits 1999 aus Adtranz ausgestiegen war, verkaufte DaimlerChrysler die Tochter an Bombardier, wodurch der damals weltgrösste Anbieter von Eisenbahntechnologie entstand, der die beiden grossen europäischen Player Siemens und Alstom und die verbliebenen kleineren Anbieter herausforderte.

Stelldichein vor dem Depot Lausanne, von links: Triebwagen RBe 4/4, Rangierlok Bm 4/4, die Streckenloks Ae 4/7, Re 4/4 II (im TEE-Anstrich) und Ce 6/8 II sowie ein Hilfswagen.

Der Erfolg hielt mit den Expansionsgelüsten der Kanadier aber nicht Schritt. In der Schweiz musste sich Bombardier Transportation beim Auftrag für 42 Niederflur-Pendelzüge für die SBB geschlagen geben, Stadler machte das Rennen mit den neuen FLIRT. Der grosse Auftrag für neue Doppelstockpendelzüge für die Zürcher S-Bahn ging an Mitbewerber Siemens. 2003 gab Bombardier die Schliessung von mindestens sechs seiner 37 europäischen Werke bekannt – 2005 wurden in Pratteln die Lichter gelöscht.

STADLER ÜBERNIMMT

Besser erging es dem ehemaligen FFA-Werk von Schindler: Grosse Teile der Schindler-Aktivitäten in Altenrhein wurden 1997 von Stadler übernommen.

Auch die traditionsreiche Firmengeschichte der SLM wird zumindest in Teilen vom Rollmaterialhersteller aus Bussnang weitergeschrieben. Schon 1998 verschwand der Name SLM, das radikal geschrumpfte Unternehmen wurde als Sulzer Winpro AG weitergeführt. Der Zahnradbereich der SLM wurde 1998 von Stadler übernommen, der Engineering-Teil kam zu Adtranz. 2001 folgte ein Management-Buy-out, das Unternehmen hiess fortan nur noch Winpro AG, bis auch dieser Teil 2005 komplett von Stadler übernommen und zu einem Kompetenzzentrum für Drehgestelle ausgebaut wurde. Dafür waren die traditionsreichen Werkhallen nicht mehr geeignet: 2008 erfolgte der Spatenstich für ein neues, moderneres Werk – auf dem ehemaligen Sulzer-Areal in Oberwinterthur.

Vor allem als Partner von Stadler tauchte in den letzten Jahren ein altbekannter Name wieder auf: ABB. Das Mutterhaus hatte sich einst als Adtranz-Teilhaberin verpflichtet, nicht im Bahnmarkt tätig zu werden. ABB zog sich 1999 vollständig aus Adtranz zurück, das Unternehmen wurde als DaimlerChrysler Rail Systems weitergeführt und bereits 2001 an Bombardier verkauft. ABB war von vertraglichen Bindungen befreit und liefert seither im grossen Stil Traktionsumrichter und Transformatoren, meist aus dem aargauischen Turgi, an Stadler.

Nach dem Mauerfall waren grosse Kapazitäten aus der DDR auf den Markt gekommen. Parallel dazu war das Wirtschaftswachstum in Europa mager und dadurch auch das Bestellvolumen. Die Bahnkunden wollten nicht mehr selbst als Generalunternehmen tätig sein und förderten bei den Zugbauern eine Entwicklung hin zum Systemanbieter. Die grossen Elektriker wie Siemens und Bombardier begannen, die Mechaniker am Markt aufzukaufen. Stadler war als kleinster Marktteilnehmer in einer glücklichen Situation. Das Unternehmen profitierte von der Aufgabe von Sulzer, SIG und Schindler und holte sich von diesen Firmen die besten Ingenieure und Ingenieurinnen.

NEUE GIGANTEN

2015 schlossen sich in China zwei staatseigene Unternehmen zur China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) zusammen, womit der mit grossem Abstand grösste Schienenfahrzeughersteller der Welt entstand. Um dem neuen Giganten und seinen Ambitionen auf westlichen Märkten Paroli bieten zu können, planten die beiden europäischen Konzerne Alstom und Siemens, ihre Bahnsparten zusammenzuschliessen. 2019 allerdings scheiterte dieses Vorhaben am Nein der Wettbewerbsbehörde der EU.

Die Welt der Schienenfahrzeughersteller wird dennoch in Bewegung bleiben. 2020 geriet der kanadische Konzern Bombardier in immer grössere finanzielle Nöte – zum einen wegen Problemen mit verschiedenen neuen Zügen, zum anderen weil Flugzeugprojekte finanziell aus dem Ruder liefen. Alstom hat daraufhin den Bereich Bombardier Transportation mit Hauptsitz in Berlin im Januar 2021 übernommen.