

Impressum

HERAUSGEBERIN
Tamedia Finanz und Wirtschaft AG
Werdstrasse 21, 8004 Zürich

Verleger: Pietro Supino

Total verbreitete Auflage: 21 056 Ex. (WEMF 2022)

Gesamtlesererschaft: 72 000 (MACH-Basic 2022-1)

REDAKTION
Tamedia Finanz und Wirtschaft AG
Werdstrasse 21, Postfach, 8021 Zürich
Telefon 044 248 58 00, redaktion@fuw.ch
(Für unaufgefordert eingesandte Manuskripte und Briefe übernehmen wir keine Haftung.)
Online: www.fuw.ch

Chefredaktor: Jan Schwalbe (JS)
Stv. Chefredaktor: Adrian Blum (BA)

Ressort Meinung: Manfred Rösch (MR)

Ressort Unternehmen:
Stefan Krähenbühl (SK, Leitung)
Jeffrey Vögeli (JV, Leitung)

Finanz: Beatrice Bösiger (BB), Monica Heggin (MH)
Thomas Hengartner (TH), Eflamm Mordrelle (EM)
Industrie: Christian Braun (CB), Yvonne Debrunner (DY), Andreas Meier (AM)

Alexander Saheb (ASA), Rainer Weihs (RW)
Gesundheit: Rupen Boyadjian (RB)
Miriam Kappeler (MK), Arno Schmocker (AS)

Energie: Sylviane Chassot (SYC)
Konsum: Ivo Ruch (RI)
Technologie: Thorsten Riedl (TR)
Siegmund Skalar (SKA)

Ressort Märkte:
Philippe Béguelin (BEG, Leitung)
Frank Heiniger (FH, Leitung)
Mara Bernath (MB), André Kühnlenz (KUE)
Martin Lüscher (ML), Andreas Neinhaus (AN)
Alexander Trentin (AT), Sylvia Walter (SW)

Ressort Online:
Nina Leuenberger, Praphat Inpolsook

Ressort Beilagen: Carla Palm

Ressort Forum: Pascal Novotny (Leitung)
Yvette Badertscher, Matias Braun, Anduena Murtag
Samuel Schweiger, Andrea Weckherlin

Redaktion Bern: Arno Schmocker (AS)
Redaktion München: Thorsten Riedl (TR)
Redaktion New York: Valentin Ade (VA)

Datenredaktion: Diego Thelen (Leitung)
Natalie Arber, Yasmin Gmür
Erich Knecht (Analyst Aktienführer)

Produktion: Andrea Brändli (Art Director)
Giuseppe Clauderotti, Regina Gloor, Sandra Meier
Claudio Köppl (Infografik), Marco Tancredi (Infografik)

Webentwicklung: Simon Breiter, Beat Oberholzer

Korrektur: Malgorzata Gajda (Leitung)

Bildredaktion: Iris C. Ritter (ir, Leitung)
Fotografen: Iris C. Ritter (ir)

Mitarbeiter und Korrespondenten:
Sinfiorano De Mendieta (SdM)
Christian von Faber-Castell (CFC, Zürich)
Prof. Thomas Straubhaar (Hamburg)

Nachrichtengenerierung: Thomson Reuters

VERLAG
Tamedia Finanz und Wirtschaft AG
Werdstrasse 21, Postfach, 8021 Zürich
Telefon 044 248 58 00, verlag@fuw.ch
Verlag: Marcel Tappeiner (Leitung)

Goldbach Publishing: Philipp Mankowski (Chief Sales Officer), Adriano Valeri, Urs Wolperth

Anzeigen: Goldbach Publishing AG
Werdstrasse 21, 8021 Zürich
Telefon 044 248 40 11, anzeigen@fuw.ch

Neben den klassischen Formen von Werbung erscheinen in den Medien von Tamedia zwei Formen von Inhaltswerbung:

Paid Post: Im Zentrum steht in der Regel das Produkt oder die Dienstleistung des Werbekunden. Die Erscheinungsform hebt sich vom Layout des Trägertitels ab. Diese Werbemittel sind mit «Paid Post» gekennzeichnet.

Sponsored: Der Inhalt orientiert sich in der Regel an einem Thema, das in einer Beziehung zum Produkt oder zur Dienstleistung des Werbekunden steht und journalistisch aufbereitet wird. Dieses so genannte Native Advertising ist mit dem Layout des Trägertitels identisch und wird mit «Sponsored» gekennzeichnet. Beide Werbeformen werden vom Team Commercial Publishing hergestellt. Die Mitarbeit von Mitgliedern der Tamedia-Redaktionen ist ausgeschlossen. Weitere Sonderwerbformen oder Formen der Zusammenarbeit mit Kunden, etwa im Bereich Reisen oder Auto, werden gesondert ausgewiesen.

Aboservice: Für Fragen und Anliegen zu Ihrem Abo, wenden Sie sich bitte am besten über eines der Online-Formulare an uns.

Abo-Unterbruch unterbruch.fuw.ch
Abo-Umleitung umleitung.fuw.ch
Zustellprobleme zustellung.fuw.ch

Andere Anfragen contact.fuw.ch, abo.fuw.ch
Telefon 044 404 65 55
Mo–Fr 8–12 und 13:15–17 Uhr
Sa 8–11 Uhr (bei Zustellproblemen)

Einzelverkaufspreis (inkl. MwSt.): 6.90 Fr.
Abonnementspreise (inkl. MwSt.):

	1 Jahr	2 Jahre
Schweiz	479.00 Fr.	799.00 Fr.
Deutschland	571.80 Fr.	auf Anfrage
Übriges Ausland	auf Anfrage	auf Anfrage
Digital/E-Paper	336.00 Fr.	

Erscheint am Mittwoch und Samstag
Im Falle Nichterscheins der Zeitung infolge höherer Gewalt oder vom Verlag unverschuldeter Nichtauslieferung entfällt jede Haftung des Verlags. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck oder Vervielfältigung von Artikeln auch auszugsweise nur mit Zustimmung der Redaktion.

*Tamedia Finanz und Wirtschaft AG
Techn. Herstellung: DZZ Druckzentrum Zürich AG, Werdstrasse 21, 8021 Zürich

Ombudsmann: Ignaz Staub, Postfach 837, 6330 Cham, ombudsmann.tamedia@bluewin.ch

Ein Angebot von Tamedia

Russen schweigen über Pläne

SCHWEIZ TMH International, Tochter eines russischen Bahnbauers, soll ihren Hauptsitz in Zug geschlossen haben.

YVONNE DEBRUNNER

An der Rigistrasse 2, einer der besten Adressen Zugs, direkt am See, befindet sich ein unauffälliges Bürogebäude aus Backstein. Auf den Klingelschildern stehen viele Unternehmen. Eines davon: TMH International. TMH steht für Transmash Holding. Das russische Unternehmen ist der viertgrösste Hersteller von Schienenfahrzeugen, ein direkter Konkurrent von Stadler Rail.

TMH International ist ein Tochterunternehmen dieses russischen Zugbauers. Sie versucht vom Hauptsitz in Zug aus Wartungsverträge für Züge ausserhalb Russlands zu ergattern. Mit einigen Erfolgen: So setzten sich die Russen in einem aufsehenerregenden Fall gegen die Stadler Rail durch.

Der britische Bahnbetreiber Go-Ahead hatte für eine Bahnlinie in Bayern zweiundzwanzig Triebzüge bei Stadler bestellt.

Mit dem Service dieser Fahrzeuge beauftragte er jedoch nicht Stadler, sondern TMH International. Sehr zum Ärger von Stadler, die russische Industriespionage befürchtete.

Unterdessen konnten sich die Parteien einigen. Stadler hat Zusicherungen zum Schutz ihrer Betriebsgeheimnisse erhalten. Und TMH International wartet die Stadler-Züge in einer Werkstatt im bayerischen Langweid. «Zu unserer vollsten Zufriedenheit», wie eine Sprecherin von Go-Ahead sagt.

Vom Krieg ausgebremst

Courant normal also? Offenbar nicht. Der russische Einmarsch in die Ukraine soll TMH International ausgebremst haben. So sagte Stadler-Patron Peter Spuhler an der Präsentation der Halbjahresergebnisse, TMH International habe sich aus dem europäischen Markt zurückgezogen.

Das Büro in Zug sei geschlossen worden. Aus Argentinien und Südafrika würden sie sich auch zurückziehen. Das sei zumindest, was man in der Branche höre.

Eine gute Kennerin der Bahnbranche sagte gegenüber FuW, der Schweizer Standort von TMH International solle verkauft werden. Ursprünglich genannte Interessenten wie Skoda oder CAF schienen nun aber doch nicht interessiert zu sein. Sie gehe davon aus, dass das Unternehmen sich auf Russland und befreundete Länder konzentriere.

Dafür, dass bei TMH International einiges im Umbruch ist, sprechen auch weitere Beobachtungen: So hat das Unternehmen Ende Juni seinen Anteil an der ungarischen Tochtergesellschaft an eine ungarische Investmentfirma verkauft. Zudem ist Hans Schabert, der im April noch als Präsident von TMH International aufgeführt wurde, nicht mehr dabei. Am Telefon sagte er gegenüber FuW: «Ich bin aus-

geschieden. Ich mache keine Aussage» – und beendete damit das telefonische Gespräch abrupt.

Aber auch jene, die noch dabei sind, sind wenig auskunftsfreudig: Peter Studer, Anwalt in Zug und Verwaltungsrat von TMH International, teilt mit: «Ich kann ihnen leider keine Auskünfte erteilen.» Kai-Nils Eicke, externer Kommunikationsbeauftragter, schreibt: «Wir werden dieses Branchengerücht nicht kommentieren – kein Kommentar.» Und Isabelle Tourancheau, Sprecherin von TMH International: «We have no comment to make.»

Sanktionen verschärft

Im März sage die TMH-Sprecherin gegenüber der NZZ noch, man sehe keine Erfordernis, den Hauptsitz anderswo als in Zug zu betreiben. Die Situation der Firma sei «unter Kontrolle und stabil». Weder TMH International noch ihre russische Muttergesellschaft seien von Sanktionen betroffen. Seither wurden die Sanktionen jedoch nochmals massiv verschärft – und beim Unternehmen will sich niemand mehr äussern.

Abschliessend lässt sich die Situation nicht beurteilen. Zumal die Sprecherin von Go-Ahead, dem Unternehmen, das seine Züge in Bayern von TMH International warten lässt, sagt: «Es ist alles in einer unveränderten Situation. Die Werkstatt in Langweid wird betrieben. Das wüssten wir, wenn sie sich zurückziehen wollten.»

Möglich, dass TMH International den bestehenden Auftrag in Bayern weiter ausführt, sich aber nicht weiter um europäische Aufträge bemüht. Neue Serviceaufträge zu erhalten, dürfte in der aktuellen Lage ohnehin schwierig sein. Das Servicezentrum in Langweid, wo die Stadler-Züge von Go-Ahead gewartet werden, wurde jedoch erst vor Kurzem eröffnet. TMH International hat über 45 Mio. € in den Bau investiert.

Kämpft TMH International tatsächlich nicht weiter um westliche Serviceaufträge, würde das Stadler helfen. Schliesslich will Stadler im Service mit seinen besseren und stabileren Margen ebenfalls wachsen. TMH International war allerdings nie ein so gewichtiger Konkurrent, dass ihr Rückzug stark ins Gewicht fallen würde. «Am Markt gespürt haben wir die nie gross», so Peter Spuhler.



An der Rigistrasse 2 in Zug befindet sich der Hauptsitz von TMH International.

Dätwyler lässt die Knöpfe morphen

SCHWEIZ Der Industriezulieferer setzt auf elektroaktive Polymere, um die Automobilbranche als Kunden zu behalten.

ALEXANDER SAHEB

Der Urner Industriekonzern Dätwyler muss sich seine Zukunft selbst bauen, denn das Ende des Verbrennungsmotors lässt langjährige lukrative Absatzmärkte für viele seiner Gummiteile verschwinden. Als Materialexperte für elastische Polymere will er sich aber nicht aus dem Fahrzeug der Zukunft verbannen lassen.

Ein Weg, auf den Dätwyler setzt, sind elektroaktive Polymere. Das sind, einfach gesagt, Bauteile aus elastischem Material wie Silikon, die sich unter Spannungseinfluss verformen. Aus dem Stromsignal wird also eine genau dosierbare und vielseitig nutzbare mechanische Bewegung. Der Vorteil liegt in weniger anfälligen Bauteilen und einem vibrationsfreien, lautlosen Betrieb.

In einem Auto können das Knöpfe sein, die sich bei Annäherung einer Hand aus einer bisher glatten Oberfläche herausmorphen. Der Begriff «morphen» bezeichnet einen nahtlosen Übergang vom einen in den anderen Zustand, ähnlich dem Überblenden zwischen Szenen in Fotografie oder Film. Der Knopf wächst also unter dem Finger des Benutzers heraus. Auf die Betätigung reagiert er bei Bedarf mit einer Vibration und gibt so haptisches Feedback. Das wäre vor allem auf Displays oder Lenkradtasten vorteilhaft.

Elektroaktive Polymere können aber noch mehr: Schalter, Verriegelungen, Ventile oder Pumpen lassen sich nach Angaben von Dätwyler aus dem neuen Mate-

rial konstruieren. Denkbar ist auch der Einsatz im Temperaturmanagement von Batterien für Elektroautos.

Übernahme sichert Patente

Um die Entwicklung voranzutreiben, hat Dätwyler jüngst CSystems, ein Spin-off der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt Empa, übernommen. Damit hat sie sich, der Kaufpreis wurde nicht offengelegt, eine Reihe von Patenten gesichert, die eine Fertigung im industriellen Massstab erlauben. Schon seit 2018 bestand eine Forschungszusammenarbeit der beiden Unternehmen.

Sondierungsgespräche mit der Automobilbranche haben gezeigt, dass Fahrzeughersteller wie Zulieferer grosses Interesse an den neuen Möglichkeiten der

elektroaktiven Polymere haben. Allerdings könnte man die Technologie auch in der Medizintechnik und der Automatisierung oder sogar in der Gaming- oder der Werbeindustrie einsetzen – wo immer haptisches Feedback und morphende Oberflächen an der Mensch-Maschine-Schnittstelle gefragt sind.

Aktuell errichtet Dätwyler eine Produktionsanlage im bestehenden Schweizer Werk. Labormuster sind bereits verfügbar, und die Auslieferung der ersten industriellen Prototypen ist für Anfang 2024 geplant. «Ich bin überzeugt, dass die Technologie mit elektroaktiven Polymeren das Potenzial hat, langfristig zu einer unserer umsatzstärksten Produktlinien zu werden», hat sich Dätwyler-CEO Dirk Lambrecht jüngst in einer Medienmitteilung zitieren lassen.

Doch die Konkurrenz schläft nicht: Die deutsche Wacker Chemie will bereits 2023 die Serienproduktion elektroaktiver Silikonlamine hochfahren, sagt Unternehmenssprecher Florian Degenhart. Die Anwendungsliste ähnelt stark den von Dätwyler propagierten Ideen.

Sinnvoller Schritt nach vorn

Analysten bewerten Dätwylers Schritt als sinnvoll. «Dätwyler muss von Verbrennungsmotoren in die elektrische Welt wechseln», sagt Michael Inauen von Stifel. Da mache es Sinn, aus der eigenen Materialkompetenz heraus nun neue Anwendungen, beispielsweise für den Fahrzeuginnenraum, abzuleiten.

«Die elektroaktiven Polymere gehen mit den bisherigen Kernkompetenzen von Dätwyler Hand in Hand», konstatiert Richard Frei von der Zürcher Kantonalbank. Der Kauf des bisherigen Entwicklungspartners CSystems geschehe zu einem guten Zeitpunkt. Wenn sich am Markt Nachfrage abzeichne, müsse man solchen Opportunitäten nachgehen. Sonst könnte das Unternehmen später möglicherweise nur noch teurer gekauft werden, sagt Frei. Hinsichtlich des Ertragspotenzials für Dätwyler aus den neuen Produkten äussert er sich verhalten. Binnen kurzer Frist rechnet er nicht mit grösserem Ertrag.



Aktienstatistik

Bewertung	Inh.
Kurs am 13. September 2022, 12 Uhr, in Fr.	172,00
Rendite in % (per 2021)	2,4
KGV 2021	15,6
KGV 2022	26,9
Börsenwert (in Mio. Fr.)	2958
Angaben pro Titel in Fr.	
Gewinn 2021	11,41
Gewinn 2022, geschätzt	6,40
Dividende per 2021	4,20
Dividende per 2022, geschätzt	4,20

Aktienkapital: 0,85 Mio. Fr.
— eingeteilt in: 22 000 000 Na. à 0,01 Fr. nom. (0,22 Mio. Fr.)
— eingeteilt in: 12 600 000 Inh. à 0,05 Fr. nom. (0,63 Mio. Fr.)
Bedeutende Aktionäre: Aktionärsbindungsvertrag VR-Mitglieder der Dätwyler Holding via Pema Holding (78,3% der Stimmen, 55,8% des Kapitals)

Alle Finanzdaten zu Dätwyler im Online-Aktienführer: www.fuw.ch/DAE

