

Flixtrain baut auf Aachener Talbot

# Verflixt guter Auftrag mit grüner Zukunft

30. Juni 2020



Foto: Harald Krömer

Aus alt mach fast wie neu: 135 annähernd schrottreife DB-Waggons werden für Flixtrain bei Talbot aufgemöbelt. *Foto: Harald Krömer*

Von [Stephan Mohne](#) und [Oliver Schmetz](#)

Die Hoffnung ist grün. Und das siebte Jahr ist verflixt. Sagt man so. Binsenweisheiten eben. Für den Eisenbahndienstleister Talbot Services spielen die beiden kleinen Phrasen aktuell eine nicht ganz unwichtige Rolle. Vorsichtig gesagt. Grün ist beim Aachener Traditionsunternehmen nämlich nicht nur die Hoffnung, sondern die Zukunft. Und das verflixte siebte Jahr ist auf dem riesigen Firmengelände zumindest wirtschaftlich alles andere als verflixt. Es brummt wie verrückt. Auch, weil man den größten Auftrag der Firmengeschichte an Land gezogen hat. Da schließt sich der Kreis: Der Auftraggeber ist nämlich das Bahnunternehmen Flixtrain mit seinen grün lackierten Zügen. Und Flix steckt dann ja auch noch in verflixt.

Dieses 182 Jahre alte Unternehmen Talbot ist ein Phänomen. Vor etwas mehr als acht Jahren brannten am Werkstor monatelang Feuer. Es war der 173 Tage dauernde Kampf der Talbötter, wie sich die Mitarbeiter mit Stolz nennen, gegen die Werksschließung. So verkündet vom damaligen Mutterkonzern Bombardier. Eigentlich war Talbot da schon Geschichte. Aus, vorbei, beerdigt. Aber, um noch eine Phrase zu bemühen: Totgesagte leben länger.

## Neuanfang als Dienstleister

Regionale Investoren – allen voran der Personaldienstleister Quip aus Baesweiler mit der Sparkassentochter S-UBG im Hintergrund – hauchten dem Aachener Industrieaushängeschild doch noch Leben ein, wagten den Neuanfang als reiner Dienstleister. Und dann war da noch Dirk Reuters. Seit 35 Jahren arbeitet er bei Talbot, hat den Schienenfahrzeugbau auf dem Gelände an der Jülicher Straße in Aachens ältestem Industriegebiet von der Pike auf gelernt. Als Bombardier den Deckel draufmachen wollte, war er der Werksleiter. Nach der Abwicklung von Talbot sollte Reuters ein größeres Werk im Konzern übernehmen. Er verzichtete. Und stieg als geschäftsführender Gesellschafter bei der neuen Talbot Services mit ein. Ein Wagnis.

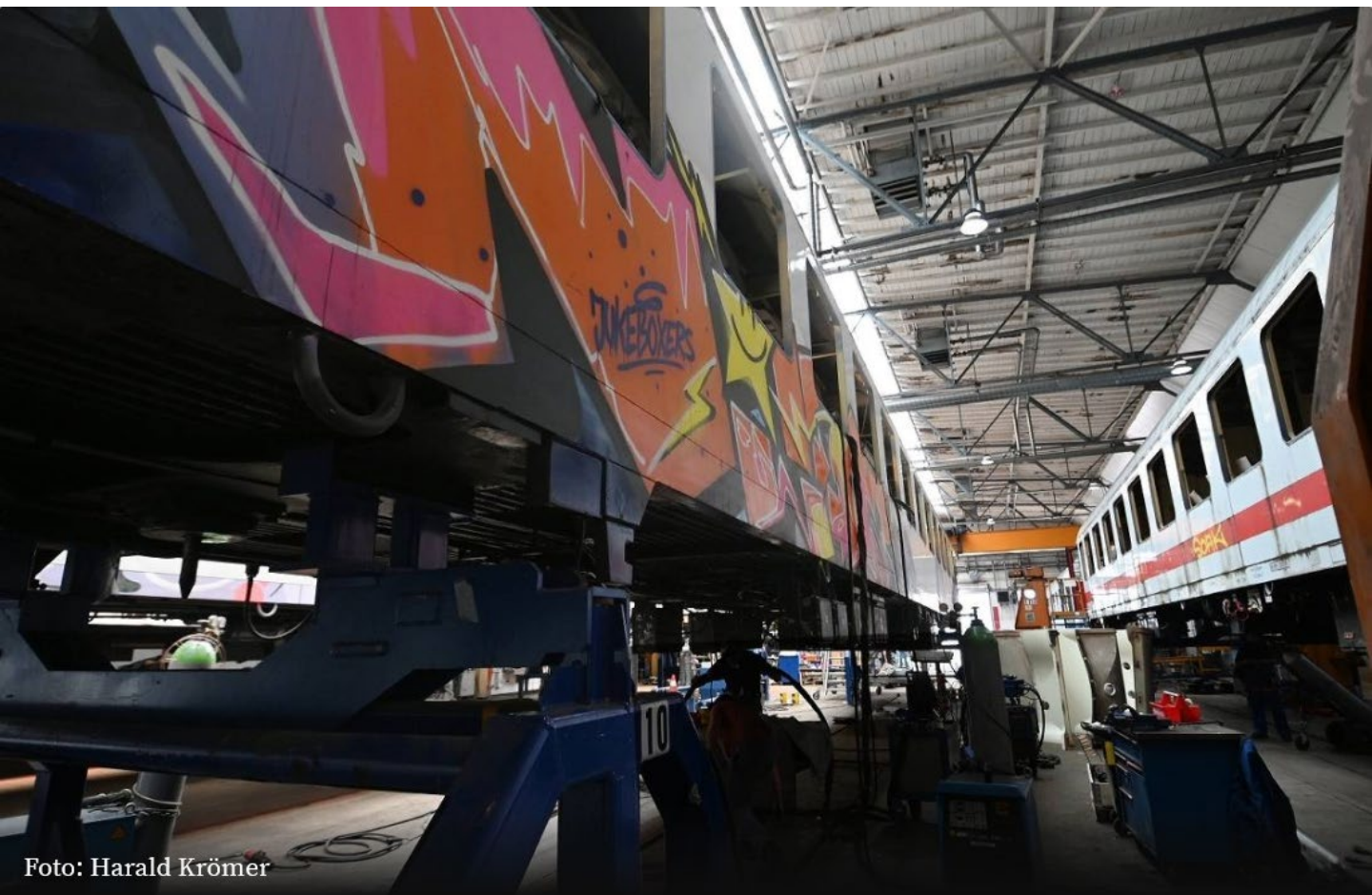


Foto: Harald Krömer

Von den alten Wagen bleibt nur die Hülle. Sie werden völlig entkernt. *Foto: Harald Krömer*

Es hat sich gelohnt. Auch heute ist er noch der Chef. An diesem sonnigen Junitag anno 2020 spaziert er locker und gelöst übers 150.000 Quadratmeter große Gelände. Chefgehabe ist dem Aachener fremd. Er kennt alle Mitarbeiter mit Vornamen. Und keiner sagt zu ihm Herr Reuters. „Alle sagen Dirk“, lächelt er. Nur der Anzug unterscheidet ihn von den Kolleginnen und Kollegen in Blaumännern in den riesigen Hallen. In denen herrscht Hochbetrieb. Alte Personenwaggons der Deutschen Bahn werden auf neu getrimmt. Das hat seinen Grund. Talbot hat einen Coup gelandet. Dirk Reuters lacht übers ganze Gesicht, wenn er davon erzählt. Die Aachener Experten übernehmen nämlich die Gesamtverantwortung für die Fahrzeugflotte von Flixtrain, einem ebenso erstaunlichen Erfolgsunternehmen.



Beim Münchener Anbieter – ebenfalls 2013 gegründet – hat man sich in der [Coronavirus-](#)Zwangspause zu einer radikalen Modernisierung entschlossen. 135 Waggons werden von Grund auf saniert. Bei Talbot. Diese Entscheidung, so heißt es bei Flix Mobility in München, habe mit der Expertise aus Tradition bei Talbot zu tun. Außerdem übernehmen die Aachener für mindestens 15 Jahre die gesamte Betreuung und Wartung der grünen Flixflotte.

Über den Auftragswert schweigt man sich mit einem Lächeln aus. Klar ist aber, dass er deutlich im dreistelligen Millionenbereich liegen und somit die Basisabsicherung des gesamten Unternehmens über lange Zeit darstellen dürfte. Einen solchen Full Service und die Übernahme der Gesamtverantwortung gibt es laut Reuters bislang nur einziges Mal, nämlich mit Siemens beim „Rhein-Ruhr-Express“ (RRX). Talbot befindet sich also durchaus in renommierter Gesellschaft.

Für Reuters liegt genau in diesem Konstrukt die Zukunft der Branche, und bei Talbot hat man sie erkannt. „Der Schienenmarkt brennt“, erzählt der Geschäftsführer. Dass Talbot dabei ein wichtiger Player ist, hat sich längst herumgesprochen. Erst jüngst erhielt man den Auftrag zum Bau von acht hochmodernen Hybrid-Lokomotiven-Prototypen für Toshiba. Weitere Großaufträge werfen ihre Schatten voraus, auch wenn Dirk Reuters noch den Mantel des Schweigens darüber ausbreitet. „Da stehen die für Mexiko“, sagt er beim Spaziergang übers weite Areal. Er meint alte Frankfurter Züge, die bald auf neu getrimmt in Mexikos Hauptstadt fahren werden. In der nächsten Halle stehen Waggons, die auf den ersten Blick eher nach Verschrottung aussehen. Weit gefehlt. Es sind die Hüllen der alten DB-Waggons, die Talbot für Flix umrüstet. Denn von ihnen bleibt nichts als die Hülle, alles andere wird erneuert. Und warum dann nicht gleich neu bauen? „Das ist um den Faktor drei teurer, da vor allem der Rohbau viel kostet“, erzählt Reuters. Durchquert man die Hallen, wird man Zeuge einer wahren Mutation von einem Haufen Altmetall hin zu einem frisch und modern daherkommenden Personenwaggon – ausgestattet natürlich mit moderner Technik. Was auch fürs Innere gilt: WLAN, LED-Beleuchtung, Steckdosen an den Sitzen – das gehört heute dazu. Und die Toiletten sind von Schmutzdeckeln zu angenehm designten WCs geworden.

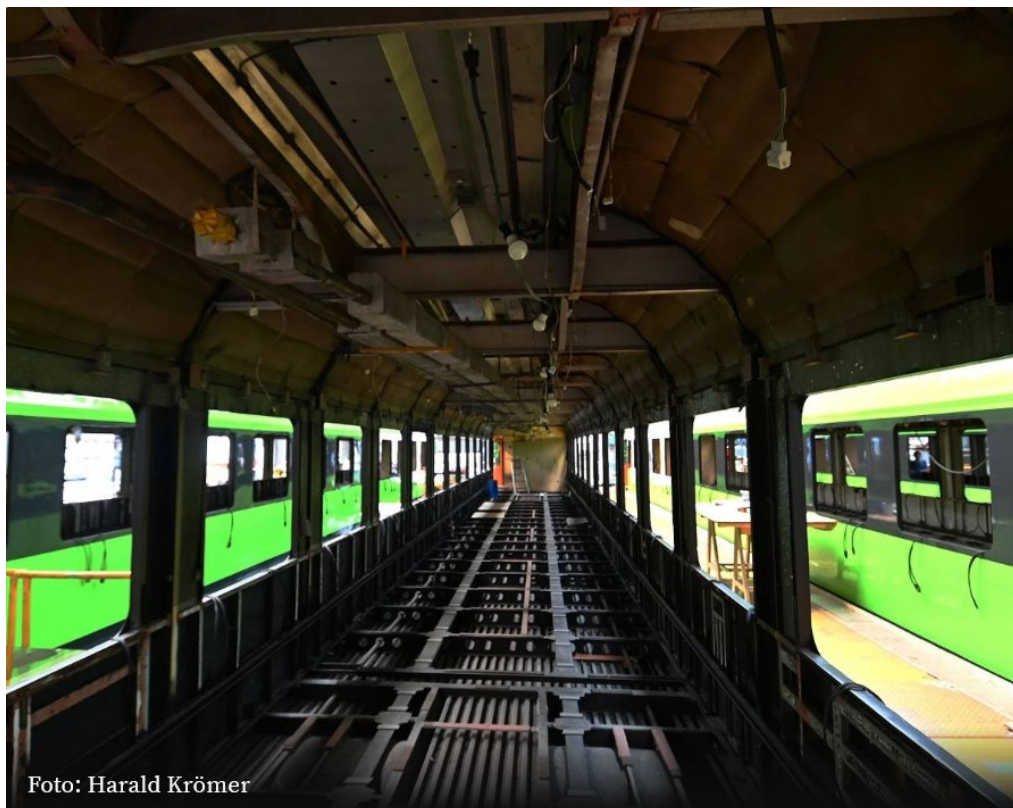


Foto: Harald Krömer

Nach der Entkernung werden die Waggons sowohl bei der Technik wie auch beim Komfort auf den heutigen Stand gebracht. *Foto: Harald Krömer*

An der letzten Station stehen die fertigen Wagen. Nun bereits grün lackiert und mit der Aufschrift „Flixtrain“ versehen. Doch wenn man genau hinschaut, erkennt man auch die wichtige Rolle von Talbot in diesem Unterfangen. Da steht nämlich als Wagenkennung „D-Tal“, was die Gesamtverantwortlichkeit der Aachener zum Ausdruck bringt. Mit dem „Rollout“ der fertigen Waggons endet diese beileibe nicht: „Die Wagen müssen alle vier Wochen in die Wartung“, so Reuters. Das geht nicht alleine in Aachen. Weswegen man in sechs Städten – München, Stuttgart, Frankfurt, Hamburg, Berlin und Köln – zusätzliche Werkstattkapazitäten angemietet hat. In zwei Städten sogar bei der Konkurrenz. Personal wird natürlich auch gebraucht. 114 Mitarbeiter sind von der bei Talbot mittlerweile beendeten [Streetscooter](#)-Produktion in andere Bereiche gewechselt. Weiteres Personal habe man bei der Deutschen Bahn abgeworben, so Reuters. Insgesamt ist die Belegschaft wieder auf 500 gewachsen – Tendenz steigend. „Toll, wenn man bedenkt, dass wir vor sieben Jahren mit 196 Leuten angefangen haben“, sagt Reuters, der zudem stolz auf sein erfahrenes Team ist: „Alle haben sich volle Pulle abgerackert, das ist der Hammer.“ Als Dankeschön hat es eine dicke Prämie gegeben. „Das haben sich alle verdient“, freut sich der Geschäftsführer. Zumal es immer noch eine Gewinnbeteiligung der Belegschaft gibt. Das war bei der risikoreichen Firmengründung der Ersatz für den Verzicht auf tarifliche Leistungen und wurde durchaus skeptisch beäugt. Heute wohl nicht mehr.



Hat gut lachen: Talbot-Geschäftsführer Dirk Reuters zieht einen Auftrag nach dem anderen an Land. *Foto: Harald Krömer*

Die ersten „neuen“ Flix-Waggons verlassen das Werk bald. Am 23. Juli wird Flixtrain wieder in den Betrieb starten. Stück für Stück. Zunächst ist die Verbindung Köln-Berlin mit zehn Fahrten pro Woche dran. Die Verlängerung nach Aachen, wo es nun auch einen Halt gibt, folgt wie andere Strecken bald. Alle 135 Waggons sollen dementsprechend Stück für Stück einsatzbereit gemacht werden.

Während bei Talbot an diesem Nachmittag eine Schicht gerade den Feierabend einläutet, verabschiedet sich Dirk Reuters am Werkstor von den neugierigen Besuchern. Er erwartet noch einen Anruf von einem potenziellen neuen Kunden und lächelt. Kann er auch. Dieses siebte Jahr seit der Auferstehung von Talbot – es ist wirklich ein verflixtes gutes. Der siebte „Geburtstag“ ist übrigens genau heute.