KURZ NOTIERT

Justizforum zum Thema Mietrecht am 31. August

AACHEN Ob Kündigungen, Betriebskostenabrechnung, Mängel und Reparaturen – rund ums Mietrecht entstehen viele Fragen und Konflikte. Das Themenfeld wird immer komplexer und nimmt nicht zuletzt aufgrund explodierender Betriebskosten an Bedeutung zu. So informiert die neue Ausgabe unseres Justizforums „Recht im Zentrum" am Mittwoch, 31. August, 18 Uhr, zum Thema „Wohnen zur Miete – Rechte und Risiken". Fachleute informieren in Expertenreferaten über alltagsnahe Themen für Mieter und Vermieter, im Anschluss können Fragen gestellt werden. Um Anmeldung für die Veranstaltung im Justizzentrum Aachen wird bis zum heutigen 29. August gebeten: anmeldung@ig-aachen.nrw.de (red)

Mehr Tempo bei „Recht auf Reparatur" gefordert

BERLIN Die Verbraucherzentralen drücken beim geplanten „Recht auf Reparatur" aufs Tempo. „Für die Verbraucherinnen und Verbraucher wäre ein Recht auf Reparatur tatsächlich ein Fortschritt", sagte die Chefin des Verbraucherzentrale Bundesverbands, Ramona Pop. „Viele wünschen sich, dass die Geräte länger halten – und nicht kurz nach dem Ende der Gewährleistung kaputt gehen, wie das häufig der Fall ist." Verbraucherschutzministerin Steffi Lemke (Grüne) hatte angekündigt, defekte Handys oder andere Produkte solle man künftig leichter reparieren lassen können. Das Vorhaben eines „Rechts auf Reparatur" ist bereits im Koalitionsvertrag der Ampel-Parteien verankert. Viele Menschen lassen ihr defektes Handy nicht reparieren. Laut einer forsa-Umfrage im Auftrag der Verbraucherzentralen sagten 47 Prozent der Smartphone-Besitzer, an deren Gerät in den letzten 24 Monaten ein Defekt aufgetreten war, dieses nicht reparieren zu lassen. Von ihnen gibt knapp die Hälfte an, dass dies zu teuer gewesen wäre. (dpa)

„Tankrabatt": ADAC warnt vor Missbrauch

BERLIN Der ADAC hat kurz vor Auslaufen des sogenannten Tankrabatts vor einem Missbrauch der Steuerentlastung durch Mineralölkonzerne gewarnt. „Offensichtlich verschaffen sich Mineralölkonzerne bereits wieder ein gewisses Polster", sagte ADAC-Verkehrspräsident Gerhard Hillebrand der „Bild am Sonntag" mit Blick auf wieder steigende Spritpreise. Kartellamtspräsident Andreas Mundt sagte, man werde „ganz genau hinsehen, was passiert, wenn die Steuerermäßigung zum 1. September wegfällt". (dpa)

Bitte einsteigen bei der Talbot 2.0

Vor zehn Jahren drohte das Aus, heute ist das Aachener Traditionsunternehmen ein Goldstück. Neue Investoren.

VON STEPHAN MOHNE

Der größte Coup der Firmengeschichte: 15 Jahre lang verantwortet Talbot die Flotte von Flixtrain. Die Talbot-Geschäftsführung mit Dirk Reuters (3. v. r.) und Martina Fliegner sowie die neuen Gesellschafter (v. r.) Yves Noel (Nomainvest), Thomas Prefi (TPPI), Bernhard Kugel (S-UBG) und Peter Boymans (Nomainvest) blicken optimistisch in die Zukunft. FOTOS: KROMEN/ROEGER

AACHEN Bitte einsteigen, der nächste Zug in Richtung Gewinnzone fährt ab. Nicht nur bei, sondern auch mit Talbot lässt sich gutes Geld verdienen. Wer hätte das gedacht. Vor fast genau zehn Jahren brannten am Werkstor des ältesten deutschen Schienenfahrzeugherstellers in Aachen monatelang Feuer. Aus Protest gegen die Schließungsabsicht des einstigen Besitzers. Der Weltkonzern Bombardier wollte den Laden dichtmachen. Basta. So wäre es gekommen. Wäre da nicht der damalige Werksleiter Dirk Reuters gewesen, der einst als 17-Jähriger seine Stahlbauschlosserlehre bei Talbot machte und es bis an die Spitze schaffte. Er hatte die Idee, das Werk zu kaufen und neu auszurichten. Was er mit regionalen Investoren dann auch tat. Dann ging es steil bergauf. Und jetzt folgt der nächste Schritt. Mit neuen Eigentümern.

Am Sonntag wurde auf dem riesigen Werksgelände gefeiert. Sommerfest. 850 Gäste. Endlich mal wieder nach all den coronabedingten Absagen. Der Belegschaft wurden nicht nur Grillwürste kredenzt, sondern auch neue Geldgeber präsentiert. Dafür ist ein Investor der ersten Stunde ausgestiegen. Und zwar die Quip-Holding aus Baesweiler. Der Personaldienstleister war es damals um die Jahreswende 2012/13, der den Neustart von Talbot durch sein finanzielles Engagement erst möglich machte. Was bei den Beschäftigten und ihrer Vertretung damals durchaus gemischte Gefühle hervorrief. Einerseits war man froh über den Neuanfang und die Rettung von 200 der 400 Jobs. Andererseits bezeichnete man Firmen wie Quip als „Verleihbude" und hegte die Befürchtung, dass nun die Tendenz vermehrt zu Leiharbeit gehen würde. Doch das bestätigte sich nicht.

„Abschied in Dankbarkeit"

So sagt Dirk Reuters heute: „Es ist ein Abschied in Dankbarkeit." Der Mut des Quip-Vorstands sei damals entscheidend für die Rettung des Werks gewesen. Nur: Warum steigt man aus, wenn die Kasse so richtig anfängt zu klingeln? Die Antwort gibt Bernhard Kugel: „Talbot ist mittlerweile so groß geworden, dass sich Quip auf seine eigentlichen Bereiche konzentrieren kann." Kugel ist der Chef der Unternehmensbeteiligungsgesellschaft der Sparkasse (S-UBG), die bei Quip Anteilseignerin ist. Die S-UBG ihrerseits steigt nun nicht über den Umweg, sondern direkt bei Talbot ein. Das gilt auch für eine andere Quip-Anteilseignerin, die Nomainvest aus Eupen um den Investor Yves Noel.

Der dritte Neue im Talbot-Zug ist Thomas Prefi. Dieser Name hat in der Aachener Wirtschaftswelt einen hohen Prominentheitsgrad. Prefi war einst Mitbegründer des Dienstleisters P3, der später den Namen Umlaut annahm. Das Unternehmen bietet anderen Firmen technologische und organisatorische Beratungs- und Ingenieurleistungen an. Was kaum bekannt ist: Umlaut ist eines der größten Unternehmen Aachens überhaupt mit mehr als 5000 Beschäftigten – 400 davon am Stammsitz – und 50 Standorten weltweit. Prefi sitzt dort heutzutage im Aufsichtsrat und hat eine eigene Investmentfirma, die TPPI. Mit ihr hat er sich jetzt bei Talbot eingekauft und 33 Prozent der Anteile übernommen. Es ist der zweite Einstieg Prefis bei einem Aachener Traditionsunternehmen binnen weniger Wochen. So hat er jüngst auch 25 Prozent der Anteile am Präzisionsteilehersteller Schumag übernommen. Also eine Art lokale „Einkaufstour"? Prefi lacht: „Sozusagen, aber damit ist sie jetzt auch beendet."

Thomas Prefi war mit seinen Firmen quasi ein Nachbar von Talbot. P3 beziehungsweise Umlaut haben ihren Sitz am alten Schlachthof im Gewerbegebiet an der Jülicher Straße. Und der grenzt an die Ausläufer von Talbot. Vor einiger Zeit meldete sich Prefi bei Dirk Reuters. Als man sich traf, habe man „viele Punkte entdeckt, wo wir etwas zusammen machen können", erzählt der Investor. Reuters drückt es so aus: „Es war vom ersten Tag an klar, dass es so kommen würde, wie es jetzt ist." Zu seiner Motivation sagt der Investor: „In Aachen wird meistens von den Start-ups geredet. Das Beispiel Talbot zeigt, dass man nicht nur mit Kopf-, sondern auch mit Handarbeit erfolgreich sein kann."

Und was ist mit dem geschäftsführenden Gesellschafter Dirk Reuters selber? Er wird weiterhin die Geschicke von Talbot Services lenken und die Fäden in der Hand haben. Und mit der Dirk Reuters Beteiligungs GmbH auch Anteile. Nämlich knapp zwölf Prozent. Wobei Talbot ohne Ende brummt. Was auch, aber nicht nur an jenem buchstäblich verflixt guten Auftrag liegt, den er vor zwei Jahren an Land zog. 15 Jahre lang verantwortet Talbot die gesamte Flixtrain-Flotte mit weit über 100 Waggons, um die man sich kümmert. Das ist einen dreistelligen Millionenbetrag wert. Talbot zählt zudem so gut wie alle großen Hersteller von Schienenfahrzeugen zu seinen Kunden. Derzeit sind neue Projekte mit der Deutschen Bahn in der Pipeline. Und: „Wir werden ganz neue spannende Sachen machen." Reuters nennt das Talbot 2.0. Was genau das für Sachen sein werden? Der Ur-Talbötter lächelt nur und behält es vorerst für sich.

Ebenso wie die Frage, ob Talbot dereinst wieder einen eigenen Zug in Aachen bauen wird. Entwickelt hat man längst einen, und zwar einen revolutionären Triebwagenzug namens „Talaix" – angelehnt an den Aachener Erfolgszug Talent –, der mit der „Power-to-liquid"-Technologie angetrieben wird. Dabei wird aus Strom, Kohlendioxid und Wasser Diesel erzeugt. Es wäre einer der ersten kohlendioxidneutralen Züge, wenn nicht der erste überhaupt. Ob er oder ein anderes eigenes Gefährt in Serie auf die Schiene gesetzt wird? Auch hier lächelt der Chef: „Das ist noch nicht entschieden." Und das wolle gut überlegt sein, schließlich wolle man auch nicht Unternehmen mit Konkurrenz verärgern, die eigentlich Talbot-Kunden sind.

Angesichts der rasanten Entwicklung – obwohl Talbot der älteste deutsche Schienenfahrzeugherstellerist, ist die neu ausgerichtete Talbot Services ja quasi noch ein Jungunternehmen – stellt sich auch die Frage, ob die Kapazitäten auf dem 150.000 Quadratmeter großen Firmengelände noch reichen. „Derzeit ja", sagt Reuters. Was nicht bedeutet, dass man nicht investiert. Für mehere Millionen Euro wird gerade eine riesige Lackierkabine gebaut, in die ganze Züge hineinpassen.

Der gute Ruf

Die alten und neuen Gesellschafter finden sich nun, konkret seit Freitag, unter dem Dach der neuen Talbot Holding GmbH, Muttergesellschaft der Talbot Services. Es soll weiter stetig aufwärts gehen. Ziel sei es, so Reuters, die Arbeitsplätze in Aachen zu sichern, neue Großaufträge und Kunden zu gewinnen und zu expandieren. Die Frage, ob zu den heute 460 bald weitere Beschäftigte hinzukommen, beantwortet Reuters mit einem klaren „Ja!" Allerdings muss man die am leergefegten Markt erst mal finden. Das gelinge aber, so Reuters und nennt als Grund: „Der Name Talbot hat immer noch einen guten Ruf als Arbeitgeber."

Bei den aktuellen Geschäftszahlen, also etwa dem Jahresüberschuss, halten sich Geschäftsführung und Gesellschafter bedeckt. Klar ist, dass Gewinne eingefahren werden. Laut der Wirtschaftsdatenbank Northdata lagen sie in den vergangenen Jahren im einstelligen Millionenbereich. Wovon auch die Belegschaft profitiert. Sie musste beim Neustart Abstriche in Bezug auf den Tarif machen. Dafür wurde jedoch festgeschrieben, dass es eine Gewinnbeteiligung gibt. Wobei damals ja noch unklar war, ob es überhaupt Gewinne gibt. Da es sie tatsächlich gibt, wurden dem Vernehmen nach beispielsweise vor zwei Jahren 3500 Euro pro Kopf ausgeschüttet.

Dass es so oder noch besser weitergeht, davon ist man bei Talbot überzeugt. „Die Bahn hat Zukunft. Gerade jetzt", sagen sie unisono. Oder, wie es Dirk Reuters nach dem Flixtrain-Coup sagte: „Die Schiene brennt." Da will die Talbot 2.0 ein gehöriges Wörtchen mitreden.

STEUERRATGEBER

Bitte einsteigen bei der Talbot 2.0

AACHEN

Bitte einsteigen, der nächste Zug in Richtung Gewinnzone fährt ab. Nicht nur bei, sondern auch mit Talbot lässt sich gutes Geld verdienen. Wer hätte das gedacht. Vor fast genau zehn Jahren brannten am Werkstor des ältesten deutschen Schienenfahrzeugherstellers in Aachen monatelang Feuer. Aus Protest gegen die Schließungsabsicht des einstigen Besitzers. Der Weltkonzern Bombardier wollte den Laden dichtmachen. Basta. So wäre es gekommen. Wäre da nicht der damalige Werksleiter Dirk Reuters gewesen, der einst als 17-Jähriger seine Stahlbauschlosserlehre bei Talbot machte und es bis an die Spitze schaffte. Er hatte die Idee, das Werk zu kaufen und neu auszurichten. Was er mit regionalen Investoren dann auch tat. Dann ging es steil bergauf. Und jetzt folgt der nächste Schritt. Mit neuen Eigentümern.

Am Sonntag wurde auf dem riesigen Werksgelände gefeiert. Sommerfest. 850 Gäste. Endlich mal wieder nach all den coronabedingten Absagen. Der Belegschaft wurden nicht nur Grillwürste kredenzt, sondern auch neue Geldgeber präsentiert. Dafür ist ein Investor der ersten Stunde

ausgestiegen. Und zwar die Quip-Holding aus Baesweiler. Der Personaldienstleister war es damals um die Jahreswende 2012/13, der den Neustart von Talbot durch sein finanzielles Engagement erst möglich machte. Was bei den Beschäftigten und ihrer Vertretung damals durchaus gemischte Gefühle hervorrief. Einerseits war man froh über den Neuanfang und die Rettung von 200 der 400 Jobs. Andererseits bezeichnete man Firmen wie Quip als „Verleihbude“ und hegte die Befürchtung, dass nun die Tendenz vermehrt zu Leiharbeit gehen würde. Doch das bestätigte sich nicht.

„Abschied in Dankbarkeit“

So sagt Dirk Reuters heute: „Es ist ein Abschied in Dankbarkeit.“ Der Mut des Quip-Vorstands sei damals entscheidend für die Rettung des Werks gewesen. Nur: Warum steigt man aus, wenn die Kasse so richtig anfängt zu klingeln? Die Antwort gibt Bernhard Kugel: „Talbot ist mittlerweile so groß geworden, dass sich Quip auf seine eigentlichen Bereiche konzentrieren kann.“ Kugel ist der Chef der Unternehmensbeteiligungsgesellschaft der Sparkasse (S-UBG), die bei Quip Anteilseignerin ist. Die S-UBG ihrerseits steigt nun nicht über den Umweg, sondern direkt bei Talbot ein. Das gilt auch für eine andere Quip-Anteilseignerin, die Nomainvest aus Eupen um den Investor Yves Noel.

Der dritte Neue im Talbot-Zug ist Thomas Prefi. Dieser Name hat in der Aachener Wirtschaftswelt einen hohen Prominentheitsgrad. Prefi war einst Mitbegründer des Dienstleisters P3, der später den Namen Umlaut annahm. Das Unternehmen bietet anderen Firmen technologische und organisatorische Beratungs- und Ingenieurleistungen an. Was kaum bekannt ist: Umlaut ist eines der größten Unternehmen Aachens überhaupt mit mehr als 5000 Beschäftigten – 400 davon am Stammsitz – und 50 Standorten weltweit. Prefi sitzt dort heutzutage im Aufsichtsrat und hat eine eigene Investmentfirma, die TPPI. Mit ihr hat er sich jetzt bei Talbot eingekauft und 33 Prozent der Anteile übernommen. Es ist der zweite Einstieg Prefis bei einem Aachener Traditionsunternehmen binnen weniger Wochen. So hat er jüngst auch 25 Prozent der Anteile am Präzisionsteilehersteller Schumag übernommen. Also eine Art lokale „Einkaufstour“? Prefi lacht: „Sozusagen, aber damit ist sie jetzt auch beendet.“

Thomas Prefi war mit seinen Firmen quasi ein Nachbar von Talbot. P3 beziehungsweise Umlaut haben ihren Sitz am alten Schlachthof im Gewerbegebiet an der Jülicher Straße. Und der grenzt an die Ausläufer von Talbot. Vor einiger Zeit meldete sich Prefi bei Dirk Reuters. Als man sich traf, habe man „viele Punkte entdeckt, wo wir etwas zusammen machen können“, erzählt der Investor. Reuters drückt es so aus: „Es war vom ersten Tag an klar, dass es so kommen würde, wie es jetzt ist.“ Zu seiner Motivation sagt der Investor: „In Aachen wird meistens von den Start-ups geredet. Das Beispiel Talbot zeigt, dass man nicht nur mit Kopf-, sondern auch mit Handarbeit erfolgreich sein kann.“

Und was ist mit dem geschäftsführenden Gesellschafter Dirk Reuters selber? Er wird weiterhin die Geschicke von Talbot Services lenken und die Fäden in der Hand haben. Und mit der Dirk Reuters Beteiligungs GmbH auch Anteile. Nämlich knapp zwölf Prozent. Wobei Talbot ohne Ende brummt. Was auch, aber nicht nur an jenem buchstäblich verflixt guten Auftrag liegt, den er vor zwei Jahren an Land zog. 15 Jahre lang verantwortet Talbot die gesamte Flixtrain-Flotte mit weit über 100 Waggons, um die man sich kümmert. Das ist einen dreistelligen Millionenbetrag wert. Talbot zählt zudem so gut wie alle großen Hersteller von Schienenfahrzeugen zu seinen Kunden. Derzeit sind neue Projekte mit der Deutschen Bahn in der Pipeline. Und: „Wir werden ganz neue spannende Sachen machen.“ Reuters nennt das Talbot 2.0. Was genau das für Sachen sein werden? Der Ur-Talbötter lächelt nur und behält es vorerst für sich.

Ebenso wie die Frage, ob Talbot dereinst wieder einen eigenen Zug in Aachen bauen wird. Entwickelt hat man längst einen, und zwar einen revolutionären Triebwagenzug namens „Talaix“ – angelehnt an den Aachener Erfolgszug Talent –, der mit der „Power-to-liquid“-Technologie angetrieben wird.

Dabei wird aus Strom, Kohlendioxid und Wasser Diesel erzeugt. Es wäre einer der ersten kohlendioxidneutralen Züge, wenn nicht der erste überhaupt. Ob er oder ein anderes eigenes Gefährt in Serie auf die Schiene gesetzt wird? Auch hier lächelt der Chef: „Das ist noch nicht entschieden.“ Und das wolle gut überlegt sein, schließlich wolle man auch nicht Unternehmen mit Konkurrenz verärgern, die eigentlich Talbot-Kunden sind.

Angesichts der rasanten Entwicklung – obwohl Talbot der älteste deutsche Schienenfahrzeughersteller ist, ist die neu ausgerichtete Talbot Services ja quasi noch ein Jungunternehmen – stellt sich auch die Frage, ob die Kapazitäten auf dem 150.000 Quadratmeter großen Firmengelände noch reichen. „Derzeit ja“, sagt Reuters. Was nicht bedeutet, dass man nicht investiert. Für mehere Millionen Euro wird gerade eine riesige Lackierkabine gebaut, in die ganze Züge hineinpassen.

Der gute Ruf

Die alten und neuen Gesellschafter finden sich nun, konkret seit Freitag, unter dem Dach der neuen Talbot Holding GmbH, Muttergesellschaft der Talbot Services. Es soll weiter stetig aufwärts gehen. Ziel sei es, so Reuters, die Arbeitsplätze in Aachen zu sichern, neue Großaufträge und Kunden zu gewinnen und zu expandieren. Die Frage, ob zu den heute 460 bald weitere Beschäftigte hinzukommen, beantwortet Reuters mit einem klaren „Ja!“ Allerdings muss man die am leergefegten Markt erst mal finden. Das gelinge aber, so Reuters und nennt als Grund: „Der Name Talbot hat immer noch einen guten Ruf als Arbeitgeber.“

Bei den aktuellen Geschäftszahlen, also etwa dem Jahresüberschuss, halten sich Geschäftsführung und Gesellschafter bedeckt. Klar ist, dass Gewinne eingefahren werden. Laut der Wirtschaftsdatenbank Northdata lagen sie in den vergangenen Jahren im einstelligen Millionenbereich. Wovon auch die Belegschaft profitiert. Sie musste beim Neustart Abstriche in Bezug auf den Tarif machen. Dafür wurde jedoch festgeschrieben, dass es eine Gewinnbeteiligung gibt. Wobei damals ja noch unklar war, ob es überhaupt Gewinne gibt. Da es sie tatsächlich gibt, wurden dem Vernehmen nach beispielsweise vor zwei Jahren 3500 Euro pro Kopf ausgeschüttet.

Dass es so oder noch besser weitergeht, davon ist man bei Talbot überzeugt. „Die Bahn hat Zukunft. Gerade jetzt“, sagen sie unisono. Oder, wie es Dirk Reuters nach dem Flixtrain-Coup sagte: „Die Schiene brennt.“ Da will die Talbot 2.0 ein gehöriges Wörtchen mitreden.