

„Stärken und Schwächen“

Wie schnell es gelingt, auf Krisen zu reagieren, die ohne Vorwarnung eintreten, offenbart die Stärken und Schwächen einer Organisation. Insofern war das Krisenmanagement, das alle Divisionen gleichermaßen bewerkstelligt haben, wirklich beeindruckend. Ich bin aber auch stolz, dass sich „meine“ Division gerade in diesem schwierigen abgelaufenen Geschäftsjahr dank ihres Produkt- und Marktportfolios zu einer tragenden Säule des Konzerns entwickelt hat.



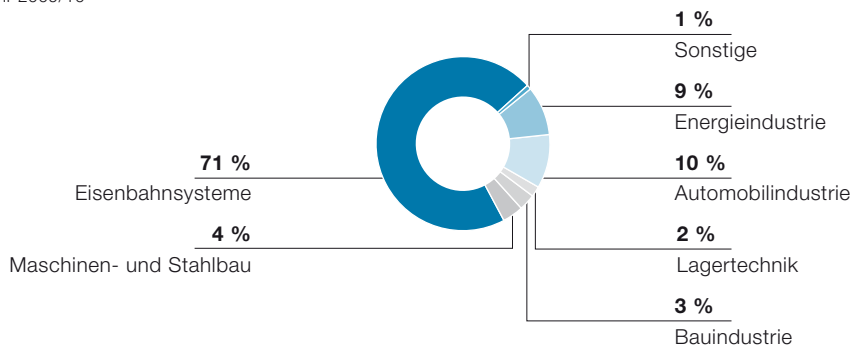
Division Bahnsysteme

Kennzahlen der Division Bahnsysteme

Mio. EUR	2008/09	2009/10	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.351,0	1.908,5	-18,8
EBITDA	414,7	329,0	-20,7
EBITDA-Marge	17,6 %	17,2 %	
EBIT	324,7	225,6	-30,5
EBIT-Marge	13,8 %	11,8 %	
Mitarbeiter (ohne Leihpersonal und Lehrlinge)	8.077	7.863	-2,6

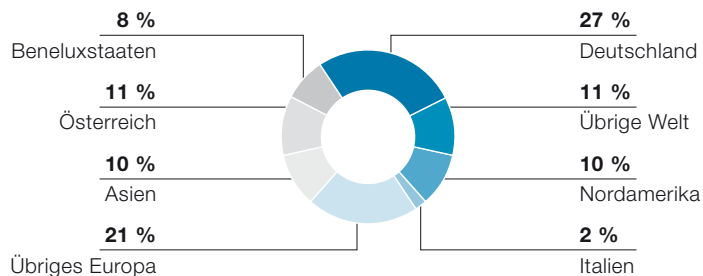
Kunden der Division Bahnsysteme

in % des Divisionsumsatzes
Geschäftsjahr 2009/10



Märkte der Division Bahnsysteme

in % des Divisionsumsatzes
Geschäftsjahr 2009/10



Marktumfeld und Geschäftsverlauf

Das Marktumfeld für die Division Bahnsysteme stellte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt überwiegend positiv, auf Grund der spezifischen Gegebenheiten der einzelnen Segmente allerdings durchaus differenziert, dar.

Der Geschäftsbereich *Bahninfrastruktur* war – nicht zuletzt auf Grund forcierter staatlicher Infrastrukturprogramme – von einer allgemein zufriedenstellenden Branchenkonjunktur geprägt.

In der *Weichentechnologie* war eine stabile Geschäftsentwicklung in West- bei gleichzeitig steigender Projektaktivität in Osteuropa zu verzeichnen. Sehr erfreulich haben sich überdies erneut die Exporte – vor allem von anspruchsvoller Hytronics-Technologie – in außereuropäische Bahnmärkte entwickelt. Hervorzuheben sind dabei insbesondere Bahnbauprojekte in China, in den Golfstaaten sowie auf Grund steigender Gütervolumina auch in der GUS. In Nordamerika hingegen haben die Konjunktur-Stimulusprogramme bislang zu keiner Belebung im Bereich Bahninfrastruktur geführt; die Nachfrage hat sich insgesamt nur auf niedrigem Niveau stabilisiert bzw. stellt sich im wichtigen Frachtsegment (Class-I-Bahnen) sogar weiterhin rückläufig dar. Sinkende Vormaterialpreise (für Stahl bzw. Schienen) führten zu entsprechendem Druck auf die Preise; verschärft wurde diese Entwicklung auch durch die weiter zunehmende Konkurrenz insbesondere asiatischer Anbieter.

Ähnlich stellt sich die Lage bei *Schienen* dar, wo ein ebenfalls deutlich aggressiverer Wettbewerb ab Herbst 2009 zu einem Preisverfall vor allem bei Neuausschreibungen in Europa führte, dessen Boden insbesondere im Bereich von Standardschienen bis-

lang noch nicht absehbar ist. War das vergangene Geschäftsjahr über weite Strecken noch von einem hohen Auftragspolster aus Vorperioden sowie entsprechend attraktiven Margen gekennzeichnet, kam es im Verlauf des 2. Halbjahres 2009/10 zu vermehrten Verschiebungen von Projekt- bzw. Auftragsvergaben. Hier machen sich insbesondere die zunehmend geringeren Budgetspielräume mittel- und osteuropäischer Staaten bemerkbar. Die gesamteuropäische Schienen-nachfrage war in Summe um mehr als 10 % rückläufig, was allerdings durch höhere Exporte in andere Märkte zum Teil kompensiert werden konnte.

Der Geschäftsbereich *Draht* verzeichnete nach einem schwierigen 1. Halbjahr, das von deutlichen Rückgängen infolge der Wirtschaftskrise geprägt war, eine deutliche Aufwärtstendenz in der 2. Hälfte des Geschäftsjahres. Die Nachfrageentwicklung stellte sich ab Herbst 2009 in sämtlichen Produktgruppen sowie in praktisch allen wesentlichen Kundenbranchen sehr zufriedenstellend dar, wobei sich die langjährige Fokussierung auf qualitativ höchstwertige Nischenprodukte und überwiegend langfristige Abnahmeverträge in der Wirtschaftskrise bezahlt machten. Die – auch in das neue Geschäftsjahr 2010/11 hinein – erfreulich gute Auftragsentwicklung mit entsprechend hohem Auslastungsniveau ermöglichte bereits die Wiedereinführung entsprechender Fahrensweisen in der Drahtproduktion.

Sehr differenziert stellte sich das Geschäftsjahr 2009/10 für den Bereich *Nachtlosrohre* dar. Die anfänglich sowohl preis- als auch mengenmäßig schwierige Situation verbesserte sich im Jahresverlauf merklich, wenn-

gleich die Nachhaltigkeit dieser Tendenz aus derzeitiger Sicht noch nicht abgesichert scheint. Im Segment OCTG (Oil Country Tubular Goods – Ölfeldrohre) mit dem Hauptmarkt USA stellt sich die Entwicklung des wichtigen Indikators der „Rig Counts“ anhaltend günstig dar und führte zuletzt auch zu einem über den Erwartungen liegenden Auftragsniveau. Bei industriellen Rohren (Maschinenbau, Automotive, Kesselbau) war nach sehr niedrigem Niveau zu Beginn des Geschäftsjahres in der Folge eine leicht steigende Nachfrage zu verzeichnen. Dennoch ist das durchschnittliche Preisniveau dort nach wie vor äußerst bescheiden, eine Verbesserung dürfte sich erst ab Mitte des Kalenderjahres 2010 einstellen.

Im Geschäftsbereich *Stahl* trat im Jahresverlauf entsprechend der zuvor geschilderten Entwicklung in den anderen Segmenten der Division eine schrittweise Verbesserung von Auslastung und Ergebnis ein; mit Beginn des 3. Geschäftsquartals konnte die Produktion durch steigende Nachfrage sowohl der divisionalen Verarbeitungsbetriebe als auch von externen Abnehmern wieder zur Gänze ausgefahren werden.

Entwicklung der Kennzahlen

Die Umsatz- und Ergebniswerte der Division Bahnsysteme verfehlten im Geschäftsjahr 2009/10 zwar ebenfalls jene des Vorjahres, lagen aber angesichts der Wirtschaftskrise auf einem immer noch sehr attraktiven Niveau. Die Umsatzerlöse beliefen sich

nach 2.351,0 Mio. EUR im Vorjahr auf 1.908,5 Mio. EUR, dies entspricht einem Rückgang um 18,8 %. Auch wenn sich das EBITDA um 20,7 % von 414,7 Mio. EUR auf 329,0 Mio. EUR und das EBIT um 30,5 % von 324,7 Mio. EUR auf 225,6 Mio. EUR reduzierten, konnten nach wie vor Ergebnismargen im zweistelligen Bereich erzielt werden. So lag die EBITDA-Marge mit 17,2 % nahezu auf Vorjahresniveau (17,6 %) und auch die EBIT-Marge kam mit immer noch 11,8 % nur geringfügig unter dem Vorjahreswert von 13,8 % zu liegen. Möglich wurde dies allerdings nur durch eine forcierte Anpassung der Kosten- an die Erlösstruktur, d. h. eine deutliche Senkung der „Break-even-Points“.

Die Entwicklung der Einzelquartale des Geschäftsjahres 2009/10 spiegelt eindrücklich die hohe umsatz- und ergebnismäßige Stabilität der Division Bahnsysteme auch in einem wirtschaftlich äußerst schwierigen Umfeld wider. Wirkten im 1. Halbjahr 2009/10 vor allem das Schienen- und Weichensegment auf Grund des Marktumfeldes und eines hohen Auftragsniveaus mit entsprechend attraktiven Margen ergebnisstützend, so konnte ein Wiedererstarken der Segmente Draht und Nahtlosrohr beginnend mit dem 2. Halbjahr 2009/10 den zunehmend aggressiveren Wettbewerb in den Bereichen Schiene und Weiche weitestgehend kompensieren.

Per 31. März 2010 beschäftigte die Division Bahnsysteme 7.863 Mitarbeiter, das entspricht gegenüber dem Vorjahr (8.077) einem Rückgang um 2,6 %.

Quartalsentwicklung der Division Bahnsysteme

	1. Quartal 2009/10	2. Quartal 2009/10	3. Quartal 2009/10	4. Quartal 2009/10	GJ 2009/10
Umsatzerlöse	481,6	487,9	454,2	484,8	1.908,5
EBITDA	81,4	84,3	77,9	85,4	329,0
EBITDA-Marge	16,9 %	17,3 %	17,2 %	17,6 %	17,2 %
EBIT	56,5	56,5	53,4	59,2	225,6
EBIT-Marge	11,7 %	11,6 %	11,8 %	12,2 %	11,8 %
Mitarbeiter (ohne Leihpersonal und Lehrlinge)	8.035	8.023	7.830	7.863	7.863

Mio. EUR

Quartalsentwicklung der Division Bahnsysteme

Mio. EUR
Geschäftsjahr 2009/10

■ Umsatzerlöse
■ EBIT

