

Marktentwicklung

Güterwagengeschäft im Umbruch

Maria Leenen,
SCI Verkehr GmbH,
Geschäftsführende
Gesellschafterin, Hamburg



Es gibt viel Bewegung auf dem Weltmarkt für Güterwagen – so die Analyse der SCI Verkehr in ihrer jetzt vorliegenden Studie „Güterwagen – weltweite Marktentwicklungen“. Erstmals übertrifft der Umsatz am Markt der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS) sowohl den asiatischen Markt als auch den bisherigen Spitzenreiter Nordamerika. Damit verschieben sich die regionalen Gewichte im weltweiten Güterwagenmarkt. Erst nach 2015 wird der nordamerikanische Markt voraussichtlich den ersten Platz zurückerobern. Auch in Europa zeichnen sich auf der Herstellerseite deutliche Veränderungen ab: Vor dem Hintergrund einer auch hier spürbaren Nachfragebelebung hat die Insolvenz des europäischen Marktführers IRS zu großer Verunsicherung geführt. Die verbliebenen Anbieter kämpfen um Marktanteile und bemühen sich auch mit Blick auf den bevorstehenden Markteintritt des chinesisch-polnischen Joint Ventures CNR Cargo um eine gute Ausgangsposition.

Das aktuelle weltweite Marktvolumen für Güterwagen liegt bei etwa 8,7 Milliarden Euro pro Jahr im Neugeschäft und bei rund 8,3 Milliarden Euro pro Jahr im After-Sales-Bereich. Damit liegt das Neugeschäft nach dem Einbruch 2009 wieder bei gut zwei Dritteln des Spitzenjahres 2008. Im Prognosezeitraum bis 2015 wird der Neumarkt ein jährliches Wachstum von über 10 Prozent erreichen und den Wert von 2008 zum Ende der Periode deutlich übertreffen.

Haupttreiber des Wachstums ist bei den Güterwagen ebenso wie bei den Diesellokomotiven der GUS-Markt, der nach einem besonders scharfen Rückgang Anfang 2009 praktisch noch im gleichen Jahr auf den vorherigen steilen Wachstumskurs zurückkehrte. Der GUS-Markt erlebt damit eine nachhaltige Renaissance: Wurden in den Jahren 2006 bis 2009 im Mittel knapp über 2 Milliarden Euro in Waggonen für den GUS-Markt investiert, so sind es jetzt fast 5 Milliarden Euro – mit weiter leicht steigender Tendenz. So erscheint die Entscheidung der Hamburger VTG AG, jetzt mit dem Erwerb der Unternehmensgruppe Railcraft mit Standorten in Finnland, Russland und Estland aktiv in das russische Mineralölwagengeschäft einzusteigen, vor diesem Hintergrund als Schritt mit strategischem Weitblick.

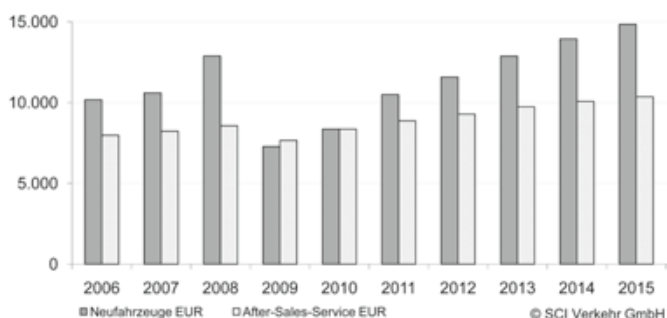
Nordamerika kämpft nach dem dramatischen Markteinbruch 2009 noch mit den Folgen der Transportmarktkrise, die Erholung gewinnt jedoch momentan deutlich an Fahrt. In Asien sorgen die Wachstumsnationen China und Indien für kontinuierlich steigende Marktvolumina, nachdem die Krise lediglich eine vorübergehende Verlangsamung der Entwicklung bewirkt hat.

Alle Marktregionen wurden durch die Krise in Mitleidenschaft gezogen, die tatsächlichen Auswirkungen auf die Marktentwicklung sind in den einzelnen Regionen sehr unterschiedlich.

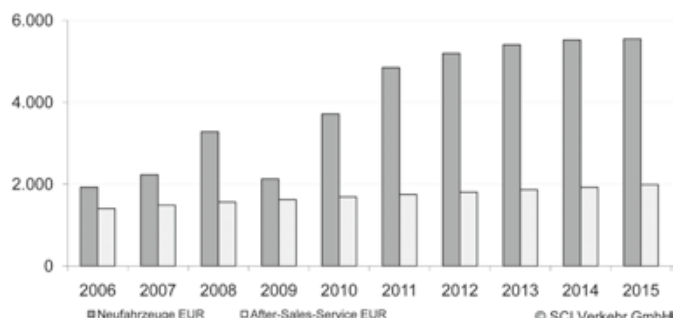
Der After-Sales-Markt weltweit weist mit fast 5 Prozent ebenfalls ein hohes jährliches Wachstum auf, getragen vor allem von den kontinuierlichen Flottenerweiterungen in Asien.

Europäischer Markt zieht wieder an

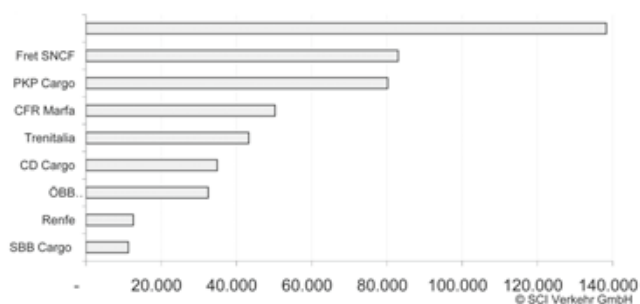
Der europäische Güterwagenmarkt reagierte aufgrund bestehender Lieferverträge relativ langsam auf den Rückgang der Transportnachfrage, die beginnende Erholung ist deshalb weniger prägnant als in anderen Regionen. Mittelfristig wird



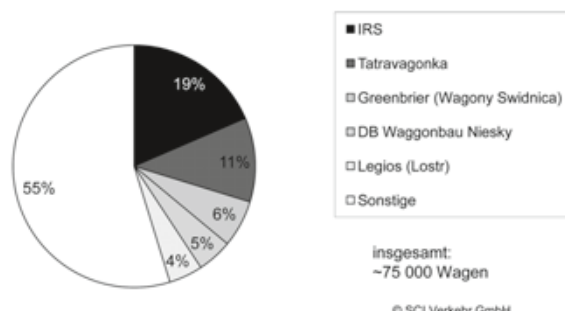
Marktvolumen (Mio. Euro) Weltmarkt



Marktvolumen (Mio. Euro) GUS



Flotten der großen Betreiber inkl. Mietwagen (Anzahl Wagen) Europa



Marktanteile Hersteller 2006 bis 2010 (Anzahl Wagen) Europa

die Nachfrage nach Güterwagen in Europa jedoch signifikant ansteigen.

Ein Blick auf die Flottenbestände in Europa zeigt, wie dominant die Stellung der DB Schenker Rail in diesem Markt ist. Dementsprechend verfügt Deutschland über die größte Flotte, gefolgt von Polen und Frankreich.

Die Hersteller müssen sich für den kommenden Aufschwung jetzt in Position bringen. Der bisherige europäische Marktführer IRS hatte im Zeitraum 2006 bis 2010 einen Marktanteil von knapp 20 Prozent, fast doppelt so viel wie der größte Wettbewerber Tatravagonka. IRS geriet 2010 im Zuge der Krise durch Stornierungen wichtiger Aufträge bei bereits zuvor bestehenden Überkapazitäten in wirtschaftliche Schieflage. Währenddessen nutzt Tatravagonka die Chance und setzt auf Wachstum. Mit Spannung wird auch von den Marktteilnehmern beobachtet, wie sich das neue Joint Venture CNR Cargo – ein Tochterunternehmen der polnischen PKP und der chinesischen CNR – positionieren wird.

Vor dem Hintergrund dieser Einschnitte und Entwicklungen kann spekuliert werden, dass noch weitere Player neu in das europäische Güterwagengeschäft einsteigen werden. Inwieweit dies strategische oder Finanzinvestoren sein werden, gilt es abzuwarten.



Foto: Jürgen Janicki