

Europäischer Güterverkehr: Märkte und Branchen

Olivier Annaheim

Diese Arbeit erläutert in einem ersten Schritt die Rahmenbedingungen des europäischen Schienengüter-Verkehrs. In einem zweiten Schritt wird die Branche der Güterlokomotiv-Produzenten auf deren Attraktivität untersucht. Abschliessend erfolgen eine Benennung der wichtigsten Kunden und Markttreiber der Lokomotiv-Industrie sowie eine Absatzprognose für das Jahr 2008.

1. Bahninfrastruktur und wichtige Bahngesellschaften innerhalb Europas

Im europäischen Schienennetz existieren diverse Strom- und Signalisations- sowie Sicherheitssysteme, welche den grenzüberschreitenden Verkehr erschweren. Zudem müssen Schienenfahrzeuge für alle Betriebsländer entsprechend homologiert (Zulassung) werden. Dieser Prozess ist kompliziert und erfordert eine neue Lokomotiven-Generation, die durch die Vereinigung der zahlreichen Systeme in einer Lokomotive einen grenzüberschreitenden Verkehr ermöglicht (sog. Multisystem- oder MS-Lokomotive).

Die europäischen Eisenbahnen waren und sind teilweise immer noch als staatliche Monopole organisiert. Die damit verbundene Organisation des Eisenbahnsektors führte zu den üblichen Problemen, wenn der Staat in derart umfassender Weise Einfluss auf das Verhalten der Anbieter in einer Branche nimmt. Notwendige strukturelle Anpassungen der Eisenbahnunternehmen an sich verändernde Marktbedingungen wurden unterbunden. Als Folge davon war das Leistungsangebot der Bahn von unzureichender Zuverlässigkeit, mangelnder Flexibilität und zu tiefer Geschwindigkeit geprägt.

2. Absichten der EU zur Förderung des Schienengüterverkehrs

Die Europäische Union bemüht sich seit Beginn der 90er Jahre die Güterbahn mittels Reformen zu revitalisieren. Ziel dieser Reformen ist die Stärkung der Schiene und der damit verbundenen Verlagerung der Güterströme von der Strasse auf die Schiene. Kernstück der Reformen stellt die Liberalisierung der Eisenbahnmärkte dar. Schienennetze wurden privatisiert und von den Staatsbahnen getrennt und somit der Netzzugang für Private ermöglicht. Durch den Wettbewerb zwischen Eisenbahnunternehmen soll die Wettbewerbs- und Leistungsfähigkeit nachhaltig gegenüber der Konkurrenz Strasse gesteigert werden und verlorene Marktanteile wieder gutgemacht werden.

Die Liberalisierungsbemühungen der Europäischen Union tragen mittlerweile erste Früchte. In den Mitgliedstaaten erfolgten die Deregulierung sowie die Umstrukturierung der Eisenbahnunternehmen. Vielfach wurden Eisenbahnunternehmen privatisiert, was zu erhöhtem Wettbewerbsdruck führte.

3. Entwicklung des europäischen Gütermarktes

Die prognostizierten Zukunftswerte für den Schienengüterverkehr signalisieren, dass die Talsohle erreicht ist. Dank der eingeleiteten Revitalisierung des Eisenbahngüterverkehrs durch die EU-Massnahmen sowie diverser weiterer Aktionen steht die Bahnentwicklung vermutlich an der Schwelle zur Phase Comeback und neues Wachstum. Für das Jahr 2020 wird für die Schweiz eine Zunahme der Verkehrsleistung auf der Schiene (tkm) von +48% bis +96% prognostiziert. Für die Europäische Union ergeben sich Werte für die Verkehrsleistung der Schiene (tkm) von +26% bis +129%. Einzig das Grundproblem der Finanzierung der nötigen Infrastruktur zur Umsetzung der oben erwähnten Revitalisierungsmassnahmen, gerade in Hinblick auf die EU-Ost-Erweiterung, erscheinen teilweise ungelöst.

4. Branchenanalyse der Lokomotiv-Industrie

Generell wird der europäische Lokomotiven-Markt, im Speziellen der Diesel- und Elektro-Lokomotiven-Markt, von drei grossen Herstellern dominiert.

Die Konkurrenten im Elektro- sowie auch im Diesel-Lokomotivenmarkt verfügen alle über mehr oder weniger standardisierte Produkte mit einer hohen Modularisierung, welche es ermöglicht Economie of Scale zu erzielen und die One-Off-Costs tief zu halten.

Das hierfür notwendige Produktions- und Entwicklungs-Know-how, die hohen Fixkosten für die Produktion und Montage (Infrastruktur), das Produktionskapital sowie allfällige Patente und die meist guten Beziehungen zu Lieferanten sind wichtige Wettbewerbsvorteile der etablierten Branchenkonkurrenten. Der Vertrieb und Verkauf ist sehr personenbezogen organisiert und basiert auf persönlichen Netzwerken. Innerhalb der Branche, mit Ausnahme gewisser Nischen, herrscht ein intensiver Wettbewerb, dies vor allem aufgrund eines geringen Marktwachstums, der sinkenden Lokomotivpreise, der teilweisen Überkapazität sowie dem damit verbundenen Kampf um Grossaufträge bzw. Marktanteile.

Alle Branchenkonkurrenten fokussieren stark auf Grossaufträge. Sowohl im Diesel- als auch im Elektrolokomotiven-Markt sind die Margen eher tief. Druck auf die Lokomotiv-Industrie und deren Gewinn-Margen üben in gewissen Bereichen die Zulieferbetriebe aus. Der Druck

durch Substitutionsprodukte auf die Branche ist ebenfalls in Form des LKW sowie dessen Vorteile im Bereich Logistik vorhanden.

Zur Branchenattraktivität lässt sich zusammenfassend sagen, dass der Schienenfahrzeug-Markt künftig wieder an Attraktivität gewinnen wird und in den kommenden Jahren ein Marktvolumen von jährlich ca. 2,5 Milliarden Euro besteht.

5. Wichtige Kunden der Lokomotiv-Industrie

Für die Lokomotiv-Industrie sind folgende Kundengruppen von entscheidender Bedeutung:

- Private Bahngesellschaften, wobei national und international tätige Bahngesellschaften unterschieden werden können. Diese Kunden sind sehr flexibel und funktionsorientiert. Das Geschäft sowie der Lokomotiv-Bedarf orientieren sich an der Art und Anzahl von Aufträgen. Dabei werden standardisierte Lokomotiven erworben, was zu einer Erhöhung der Auslastung sowie der Erträge führt.
- Leasing-Gesellschaften, welche über einen Lokomotiv-Pool verfügen und als Intermediäre zwischen Kunden und Lokomotiv-Industrie agieren. Dabei spielen Flexibilität bezüglich Finanzierungsmodelle sowie auch der Lieferzeiten eine entscheidende Rolle.
- Staatsbahnen, die meistens Aufträge mit grossem Volumen platzieren. Sie ermöglichen so die Entwicklung neuer Lokomotivgenerationen und eine Produktstandardisierung sowie eine Optimierung der Erträge und hohe Auslastung.

6. Wichtige Markttreiber im Lokomotiven-Markt

Es existieren 4 wichtige Markttreiber im Lokomotiven-Markt:

- Alternde Lokomotiv-Flotten. Eine Grosszahl der Lokomotiven weist ein Durchschnittsalter von mehr als 30 Jahren auf.
- Zunahme des Schienengüterverkehrs. Dies beinhaltet die Anstrengungen der EU den Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern sowie die EU-Ost-Erweiterung und ferner das natürliche Wirtschaftswachstum.
- Grenzüberschreitender Verkehr. Die Revitalisierung des Schienengüterverkehrs durch die EU erzeugt eine Nachfrage nach MS-Lokomotiven.

- Private Bahnbetreiber und Allianzen. Durch die Liberalisierung des Schienenmarktes wurde der Markt für Private geöffnet und zudem öffnen Bahnallianzen neue Märkte.

7. Absatzprognose für die Güterlokomotiv-Industrie bis 2008

Für die Jahre bis 2008 wird für die Güterlokomotiv-Industrie ein Marktvolumen von rund 3,9 Milliarden Euro errechnet, was ungefähr 1'560 Lokomotiven entspricht.