

Bahnindustrie: Konkurrenten aus China laufen den etablierten Herstellern den Rang ab, doch die bleiben gelassen

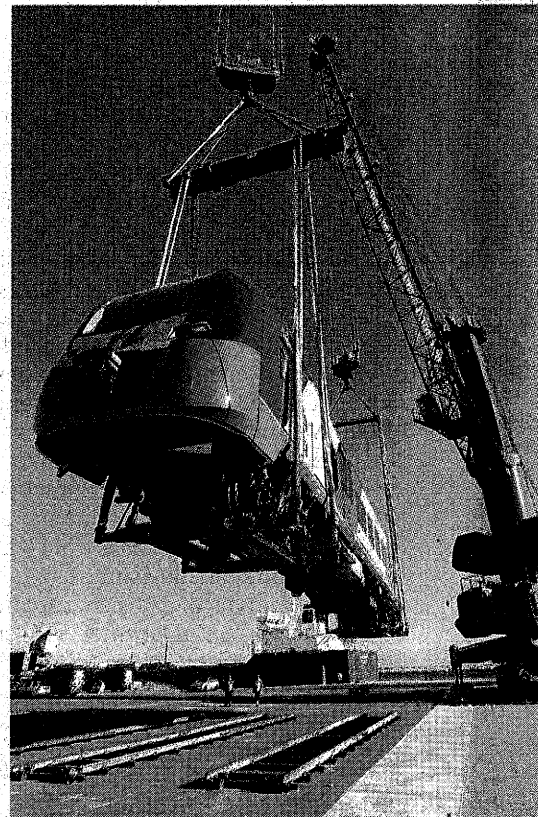
Ein neuer Platzhirsch auf der Schiene

Jetzt zieht Asien auch im Zuggeschäft nach. Der massive Streckenausbau in China kommt Unternehmen wie CSR und CNR zugute. Doch die Chancen der etablierten Westkonzerne stehen gut.

Von Thimo Heeg

FRANKFURT, 19. April Die Welt der Bahnindustrie war bislang relativ übersichtlich. An der Spitze stand ein anscheinend unanfechtbares Trio. Der französische Alstom-Konzern, Bombardier aus Kanada und die deutsche Siemens AG machten das Geschäft mit Zügen weitgehend unter sich aus. Alle drei verfügen über starke Ableger und Werke hierzulande. Deutschland gilt mit einem Gesamtumsatz der hiesigen Bahnindustrie von mehr als zehn Milliarden Euro als einer der wichtigsten Märkte der Branche.

Seit kurzem ist die Welt der Bahntechnik nicht mehr ganz so simpel. Das Analysehaus SCI hat nachgerechnet und ist zu einem überraschenden Ergebnis gekommen. Demnach führen nicht mehr Bombardier, Alstom und Siemens (in dieser Reihenfolge) die Liste der größten Schienenfahrzeughersteller an, sondern Konkurrenten aus China. Deren Namen waren bis dato allenfalls Fachleuten ein Begriff: CSR Corporation und China CNR Corporation. Nach dem Kriterium „Neufahrzeugumsatz“ belegt CSR im Top-Ten-Ranking mit mehr als fünf Milliarden Euro den ersten Platz. Es folgen Bombardier und, etwa gleichauf, CNR auf dem dritten Rang. Dass der ferne Osten den Westen in vielerlei wirtschaftlichen Disziplinen abhängt, ist alles andere als eine neue Erkenntnis. Nun aber sogar im traditionellen Schienenbereich: dort also, wo es nicht um kurzlebige Konsumprodukte geht, sondern um lange Geschäftszyklen, die häufig nicht in Jahren, sondern in Jahrzehnten gemessen werden?



Die SCI-Fachleute formulieren zwar plakativ: „Etablierte Player von den Spitzenplätzen verdrängt.“ Doch richtig darüber wundern mögen sie sich nicht. Die Entwicklung habe sich bereits in den vergangenen Jahren abgezeichnet. Zwischen 2006 und 2010 konnten die Chinesen ihre Umsätze fast verdreifachen. Dahinter stecken umfangreiche staatliche Beschaffungsprogramme im Reich der Mitte. „CNR und CSR operieren auf einem politisch gesteuerten Heimatmarkt mit gigantischen Hochgeschwindigkeits- und Metroprojekten“, konstatiert SCI.

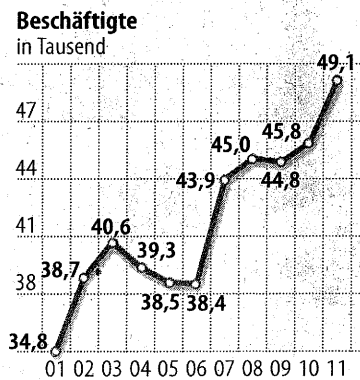
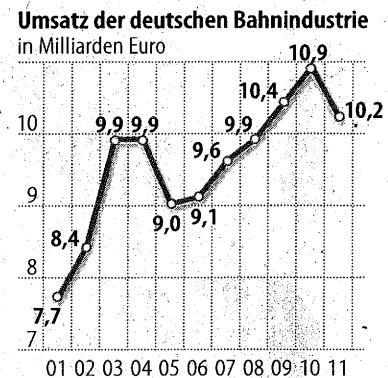
In der Tat sind die bisherigen Bahnausbaupläne Pekings mit dem Adjektiv „ambitioniert“ eher untertrieben beschrieben. Schon vor rund einem Jahr waren mehr als 400 Hochgeschwindigkeitszüge in China unterwegs, zusammengekauft aus verschiedenen Ländern. Der CHR 3 etwa basiert auf dem ICE 3 von Siemens. Das Fachmagazin „Eisenbahntechnische Rundschau“ stellte damals verblüfft fest: „Die chinesische Bahn ist welt-

weit die erste, die im Regelverkehr Züge mit 350 km/h einsetzt und das in großer Zahl und über weite Entfernungen.“ Mitte vergangenen Jahres ging die 24 Milliarden Euro teure Strecke Peking-Schanghai in Betrieb, die mit 1318 Kilometern längste Hochgeschwindigkeitsverbindung. Kurz darauf versetzte zwar ein Zugunglück auf einer anderen Strecke mit mehr als 40 Toten der Euphorie zeitweilig einen Dämpfer. Doch die Highspeed-Pläne bleiben. Ende dieses Jahres soll das Netz für die schnellen Züge schon mehr als 10 000 Kilometer umfassen.

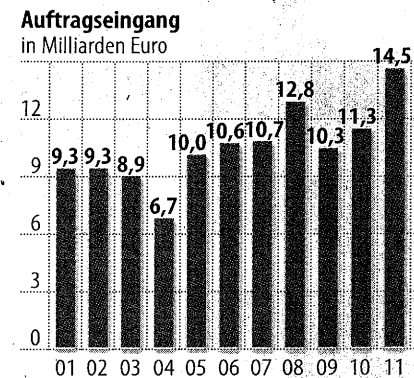
Angesichts solcher Fakten ist es nachvollziehbar, wenn Fachleute die Verschiebung der Machtverhältnisse in der Bahnindustrie nicht auf eine strukturelle Schwäche der etablierten Hersteller zurückführen. Dieser These dürfte die hiesige Industrie nur allzu gerne zustimmen. Sie zeigt sich im Übrigen kämpferisch. „Wir sind optimistisch, dass der Wettkampf noch nicht entschieden ist“, sagt der Hauptgeschäftsführer des Verbandes

der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), Ronald Pörner. Für mitentscheidend hält er die Frage, wer mit Innovationen im Markt punkten kann. Das nehme die Industrie in Deutschland und Europa „sehr ernst“. Freilich weiß Pörner auch um die Lockmittel der anderen Seite: „Sie können mit dem Preis argumentieren, und sie erreichen ihre Kunden durch günstige Finanzierungsangebote.“

Der VDB hat vor wenigen Tagen auf seiner Jahrespressekonferenz in Berlin die Lage der Branche erörtert. Sie stellt sich zwiespältig dar. Seit 2005 fährt die Bahnindustrie auf dem richtigen Gleis, die Umsätze stiegen langsam, aber beständig. Das vergangene Jahr dagegen war von einem massiven Minus geprägt. Die rund 160 im Verband vertretenen Hersteller konnten nur noch Erlöse in einem Volumen von 10,2 Milliarden Euro verbuchen. Das entspricht einem Minus von 6 Prozent. Vor allem die Auslandsnachfrage geriet ins Stocken. Generell sehen die Unternehmen aber keinen Anlass, allzu laut oder über-



Quellen: VDB Verband der Bahnindustrie in Deutschland; SCI



Die größten Zugerhersteller
Umsatz mit Neufahrzeugen in Mrd. Euro (2010)

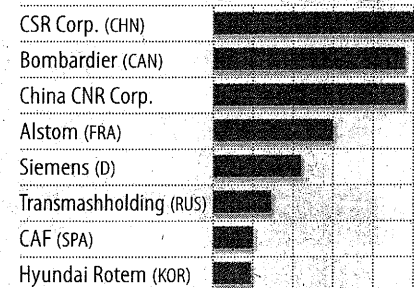


Foto dapd/F.A.Z.-Grafik Walter

haupt zu klagen. Schließlich sind die Auftragseingänge, also die Umsätze der Zukunft, kräftig gestiegen, um fast 30 Prozent. Neue Orders mit einem Volumen von 14,5 Milliarden Euro – das ist ein Rekord. „Die Bahnindustrie in Deutschland ist 2011 gut vorangekommen“, resümiert Verbandspräsident Klaus Baur.

Entscheidend dafür war eigentlich ein einziger Tag. Am 9. Mai 2011 unterzeichneten Bahnchef Rüdiger Grube und der Siemens-Vorstandsvorsitzende Peter Löscher in Potsdam einen in vielerlei Hinsicht rekordträchtigen Vertrag. Für Siemens ist der Auftrag über die Lieferung des Fernverkehrszuges ICx der bisher größte in der mehr als 160 Jahre währenden Unternehmensgeschichte. Zusammen mit Bombardier (Anteil: 30 Prozent) baut der Konzern bis zu 300 Züge für die DB. Gemäß einem Rahmenvertrag mit einer Laufzeit bis 2030 ruft die Bahn sofort 130 Züge ab, weitere 90 sind geplant. Für die 220 Stück beziffert Siemens das mögliche Auftragsvolumen mit rund sechs Milliarden Euro. Der ICx soll die erste Generation der ICEs und ICs ablösen und von 2016 an auf deutschen Gleisen unterwegs sein. Der ICx-Auftrag wird komplett im Inland abgewickelt. „Das ist ein guter Tag für die deutsche Wirtschaft“, lobte seinerzeit Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer. „Der Auftrag sichert Tausende von Arbeitsplätzen, auch in der mittelständischen Zulieferindustrie.“

Nicht nur der ICx lässt die etablierten Hersteller hoffen, im Rennen gegen die Chinesen nicht ausgebremst zu werden. Auf mittlere Sicht bescheinigt SCI-Geschäftsführerin Maria Leenen der Bahnindustrie im Osten wie im Westen gute Chancen. Sie verweist auf Megatrends wie die wachsende Verstädterung, Globalisierung und Umweltorientierung. Dies alles spreche künftig mehr denn je für das System Bahn. Tatsächlich setzen selbst ausgesprochene Auto-Enthusiasten inzwischen auf den Zug. Ferrari-Chef Luca di Montezemolo will am 28. April eine Revolution auf Italiens Schienen bringen. Dann sollen ferrarirote Hochgeschwindigkeitszüge namens Italo die Metropolen des Landes verbinden. Montezemolo verspricht „den modernsten Zug Europas“ und hat ordentlich investiert. Alleine 750 Millionen Euro zahlt sein Unternehmen „Nuovo Trasporto Viaggiatori“ (Ntv) für 25 Züge des Herstellers Alstom aus.

Arbeitsmarkt

1500 Ingenieure dringend gesucht

Am Ende eines langen Gesprächs hat der Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), Ronald Pörner, noch ein ganz spezielles Anliegen: „Wir brauchen Fachleute. 1200 bis 1500 Ingenieurstellen müssen sofort besetzt werden. Die Unternehmen suchen händeringend.“ Dass die Hersteller von Schienen-Fahrzeugen und -Infrastruktur zahlreiche offene Stellen zu besetzen haben, ist nicht neu. Doch das Defizit scheint größer zu werden. Im vergangenen Jahr war noch von 1000 unbesetzten Arbeitsplätzen die Rede.

Dass es mit der Besetzung länger dauert, liegt offenbar auch am Image der Branche. Wenn sich etwa Maschinenbaustudenten Gedanken machen, wohin sie ihr beruflicher Weg einmal führen soll, steht die Bahnindustrie selten ganz oben auf der Wunschliste. Pörner wäre schon froh, wenn der Nachwuchs den Sektor Bahntechnik wenigstens an dritter oder auch zweiter Stelle ins Auge fassen würde. Schließlich komme man in der Branche „mit Hochgeschwindigkeit ans Ziel“, wie eine Karrierebroschüre des VDB wirbt. Und Pörner ergänzt: „Man kann schnell Karriere machen, hat einen sicheren Arbeitsplatz und übersieht die Themen noch.“ In der Autoindustrie sei ein Ingenieur vielleicht gerade für die Befestigung des Außenspiegels zuständig. „Bei uns ist es das gesamte Bremssystem.“

Die Orderbücher der Bahntechnikhersteller sind voll. Im vergangenen Jahr hat die Branche in Deutschland mit 14,5 Milliarden Euro einen neuen Auftragsrekord verbucht. Entsprechend hoch ist der Bedarf an qualifiziertem Personal. Schon im vergangenen Jahr wuchs die Zahl der Beschäftigten um 7 Prozent auf insgesamt 49 100. Gesucht werden nicht nur Spezialisten mit verkehrstechnischem Schwerpunkt. Absolventen aus ingenieurwissenschaftlichen Fächern stünden die Türen der Bahntechnik offen, wirbt der VDB. Man sucht Maschinenbauexperten ebenso wie Elektrotechniker, Informatiker oder Wirtschaftsingenieure. Gefragt sind auch Techniker, die betriebswirtschaftliche Verantwortung übernehmen und Projekte in Eigenregie steuern wollen. th.