

Nachfrage nach neuen Güterwagen stagniert in Europa

Trotz leichter Erholung nach der Krise bleiben die Beschaffungen auf niedrigem Niveau und setzen die Industrie unter Druck. Das Beratungshaus SCI hat den Markt ausführlich untersucht.

Im Jahr 2008 wurden in Europa neue Güterwagen im Wert von 1,9 Mrd. EUR ausgeliefert – die Hersteller und Zulieferer weiteten ihre Kapazitäten aus, um diese hohe Nachfrage bedienen zu können. Dann folgte die Krise mit einem Tiefststand des Güterwagnumsatzes

Maria Leenen

Geschäftsführende
Gesellschafterin
SCI Verkehr GmbH



Foto: SCI

von unter 700 Mio. EUR 2011 – seither steigt der Umsatz wieder – nach den aktuellen Prognosen der SCI Verkehr GmbH wird er die 1 Mrd. EUR Grenze aber erst im Jahr 2016 wieder überspringen. Langfristig hat der Bahngüterverkehr eine sehr positive Perspektive, nicht zuletzt, weil die internationale Arbeitsteilung dem Schienengüterverkehr in Europa in die Hände spielt: Die in Übersee produzierten Waren gelangen über die großen Häfen nach Europa. Von hier lassen sich diese bündelungsfähigen Verkehre hervorragend über den Schienenweg in die Zentren transportieren. Doch ist die Realität vieler Güterverkehrsunternehmen derzeit weniger hoffnungsfroh: Es werden bei fast allen großen Güterbahnen Verluste erwirtschaftet – der intermodale Wettbewerb, aktuell schwache Konjunkturaussichten und die Heterogenität des Bahnverkehrs in Europa belasten das Geschäft. Notwendige Ersatzinvestitionen bei den Güterwagen werden – wo möglich – geschoben. Steigende Nachfrage besteht vor allem bei den Kesselwagen.

Bedarf an neuen Wagen groß – es fehlt zahlungskräftige Nachfrage

Die Beschaffung neuer Güterwagen unterliegt weltweit starken konjunkturellen Schwankungen – während allerdings in Nordamerika ein wirk-

lich einheitlicher länderübergreifender Markt besteht, setzt sich die Nachfrage nach Güterwagen in Europa aus mehr als 30 einzelnen Ländern mit jeweils unterschiedlichen nationalen Konjunkturen und Einflussfaktoren zusammen. Während der Süden bereits in den vergangenen Jahren mit dem Abschwung der Wirtschaft und damit auch einer schwächeren Transportnachfrage zu kämpfen hatte, zeigte sich Zentral- und Nordeuropa lange Zeit relativ robust. Nun erreicht die Krise auch diese Regionen Europas und damit auch die Nachfrage nach Transportleistungen und in ihrer Folge auch den Güterwagenmarkt.

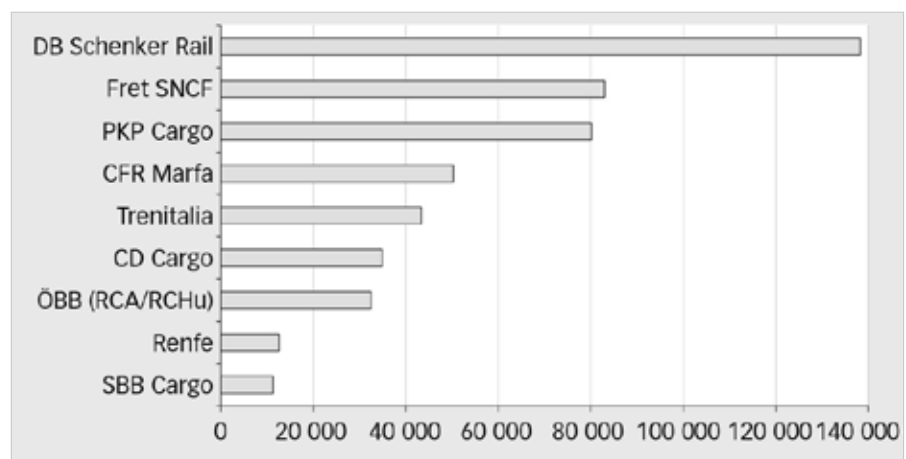
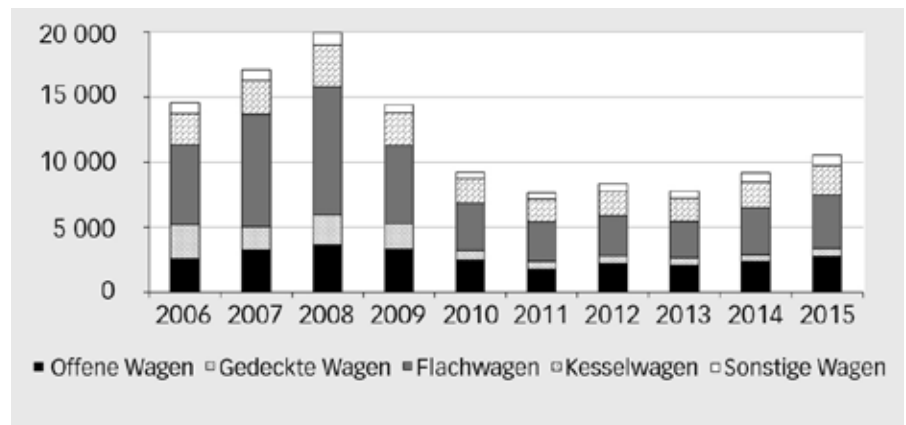
Weltweit war in den vergangenen Jahren zu beobachten, dass der Haupttreiber des Wachstums bei den Güterwagen ebenso wie bei den Diesellokomotiven der GUS-Markt war, der nach einem besonders scharfen Rückgang Anfang

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 Mrd. EUR in Waggonen für den GUS-Markt investiert, so sind es jetzt fast 5 Mrd. EUR – mit weiter positivem Ausblick. 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.

Zaghafte Wachstumstendenzen in Europa trüben jedoch wieder ein

Der europäische Güterwagenmarkt reagierte aufgrund bestehender



Auslieferung Neubauwagen nach Gattungen (Waggonanzahlen) in Europa (oben) und Flotten (Anzahl Wagen) der größten Betreiber in Europa inkl. Mietwagen.

Grafiken: SCI Verkehr GmbH

Lieferverträge relativ langsam auf den Rückgang der Transportnachfrage, die beginnende Erholung ist deshalb weniger prägnant als in anderen Regionen. Längerfristig wird die Nachfrage nach Güterwagen in Europa jedoch aufgrund der notwendigen Ersatzbeschaffungen wieder ansteigen.

Ein Blick auf die Flottenbestände in Europa zeigt, wie dominant die Stellung der DB Schenker Rail – inklusive Auslandsgesellschaften und gemieteter Wagen – im Markt heute ist. Dementsprechend verfügt Deutschland über die größte Flotte, gefolgt von Polen und Frankreich.

Herstellerlandschaft stellt sich neu auf

Die Güterwagenhersteller sind weiterhin dabei, ihre Marktpositionen neu zu ordnen. Der frühere europäische Marktführer IRS (jetzt Astra Rail Industries) hatte bis 2010 noch einen Marktanteil von knapp 20 %, damals fast doppelt so viel wie der größte Wettbewerber Tatravagonka. IRS geriet 2010 jedoch im Zuge der Krise durch Stornierungen wichtiger Aufträge bei bereits zuvor bestehenden Überkapazitäten in wirtschaftliche Schieflage. 2012 wurde das Unternehmen von einem Investor übernommen, die Produktion ist in kleinerem Umfang wieder angelaufen. Währenddessen nutzte Tatravagonka die Chance und setzte auf umfassendes Wachstum. Durch Übernahmen hat Tatravagonka sowohl seine Fertigungskapazitäten als auch seine Fertigungstiefe (ELW Halle) erhöht und lag bei den Auslieferungen 2011 deutlich in Führung. Daneben konnte auch Legios seine Position erheblich ausbauen.

Ungewiss bleibt vor dem Hintergrund einer schwachen Güterwagenkonjunktur, ob sich die neue Herstellerlandschaft in Europa in der jetzt beschriebenen Form langfristig stabilisieren wird. Da sich die Herstellungskosten – getrieben durch hohe Stahl- und Energiepreise – eher erhöhen werden, die Margen in der Branche aber ebenso wie die Chance auf die Durchsetzung von Preiserhöhungen eher schwach ausgeprägt sind, bleibt die Branche in Europa unter Druck.

RB 10.12.12 (ri)
www.sci.de

„Transparente Güterwagen“ sind möglich

Die lückenlose Dokumentation von Güterwagenbauteilen und der Datenaustausch sind jüngst einen großen Schritt voran gekommen.

Man stelle sich vor, man bringt sein Auto zur Reparatur in die freie Werkstatt und gibt der Werkstatt nicht nur das Service-Handbuch, sondern eine komplette Teileliste in die Hand, die das Auto bis in die letzte Schraube beschreibt. Und nach der Reparatur haben Sie eine aktualisierte Liste, aus der Sie ersehen können, welche Teile ausgetauscht, entfernt oder neu hinzugefügt worden sind, und wann diese für eine neuerliche Inspektion in die Werkstatt müssen.

Diesem Idealzustand ist die Güterwagenbranche nun ein gutes Stück näher gekommen. Seit Oktober 2012 stehen die Dateiformate für den digitalen Austausch von Wagendaten zwischen Werkstätten und ECM „Entity in Charge of Maintenance“ zur Verfügung. Eine Arbeitsgruppe der Vereinigung der Privatgüterwagen Interessenten (VPI) hat in akribischer Kleinarbeit die Datenstruktur eines Güterwagens durchleuchtet und einen Standard definiert, die sogenannte VPI 08. Mit diesem Standard wird sichergestellt, dass beispielsweise ein Wagenhalter, der einen Instandhaltungsauftrag an seine Werkstatt erteilt, mit diesem Auftrag die komplette Stückliste des Wagens übersenden kann, und zwar auf digitalem Wege. Damit entfällt eine fehleranfällige, doppelte Erfassung der Daten auf Werkstattseite. Die Werkstatt kann mit diesen Daten arbeiten und nach Erledigung des Werkstattauftrages die aktualisierten Daten dem ECM wieder digital zur Verfügung stellen. Das z.B. ausgetauschte Bremsventil xy wird damit sowohl vom ECM, als auch von der Werkstatt als solches eindeutig identifiziert. Verwechslungen werden ausgeschlossen.

Software berücksichtigt VPI 08

Dieser VPI 08-Standard ist nun auch in das Softwaresystem „Echo“ von der Firma Aprixon Information Services integriert. Sowohl die Module Wagenmanagement und Instandhaltungsmanagement, als auch das Werkstattssystem können auf der Basis der VPI 08 Daten austauschen. Darüber hinaus wird sichergestellt, dass auch Daten übersendet werden können, die in der VPI 08

nicht definiert sind. Der Austausch von Dokumenten wie beispielsweise der Nachweis erbrachter Leistungen (NEL), Reinigungszertifikate etc. ist in „Echo“ ebenfalls möglich.

Mit diesen nicht neuen, aber doch stark erweiterten und eben branchenintern nun ein Stück weit standardisierten Funktionen wird es den Kunden von Aprixon erheblich erleichtert, ihren Verpflichtungen als ECM oder Instandhalter gemäß den diversen EU-Richtlinien und -Verordnungen zur Sicherstellung der Interoperabilität und des sicheren Transportes in Europa (zuletzt VO Nr. 445/2011) nachzukommen.

Thomas Suermann

Vertriebsleiter
Aprixon Information
Services GmbH



Foto: Aprixon

Darüber hinaus stellt „Echo“ auch sicher, dass keine Instandhaltungs- oder Gewährleistungsfristen mehr versäumt werden. Eine lückenlose Nachverfolgung aller in diesem Zusammenhang ausgelösten Aktivitäten wird ermöglicht. Ein umfangreiches Schadwagenmanagement kann ebenfalls in „Echo“ integriert werden, um so Schadensfälle angemessen und nachweisbar abzuwickeln und die daraus zu ziehenden Erfahrungen und Schlüsse zu dokumentieren.

Spätestens bis zum Mai 2013 haben sich alle ECM in Deutschland gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt als solches zu zertifizieren, um die weitere Beförderung ihrer Wagen sicherzustellen. Der Nachweis über ein geeignetes Sicherheits- und Instandhaltungsmanagementsystem ist dabei zentraler Bestandteil der Prüfung (siehe EU VO Nr. 445/2011). Die Einführung eines geeigneten IT-Systems, wie es „Echo“ darstellt, kann dazu einen wesentlichen Beitrag darstellen.

RB 10.12.12 (ri)
www.aprixon.de