

# Asiaten rollen den Markt füzüge auf

Der Verkauf von Bahntechnik boomt. Doch Platzhirsche wie Siemens, Alstom und Bombardier haben das Geschäft längst nicht mehr für sich allein.

Eberhard Krummheuer  
Düsseldorf

Wenn Manager der europäischen Bahnindustrie in das Konjunkturprogramm der US-Regierung blicken, frohlocken sie: Über 1.000 Kilometer Hochgeschwindigkeitsstrecken sollen in den USA gebaut werden, es werden schnelle Triebzüge und Hunderttausende von Loks und Nahverkehrslokomotiven gebraucht, zudem moderne Infrastruktur von der Stromversorgung bis zur Signalechnik.

Grund zu grenzenloser Freude hat die Branche aber nicht. Denn die Zeiten sind vorbei, in denen die großen drei Bahntechnik-Anbieter aus Europa den Wettbewerb um Großaufträge in der Welt unter sich ausmachten: Alstom, Bombardier und Siemens sind längst nicht mehr allein. Neue Spieler drängen in die Weltmärkte – allen voran chinesische Megakonzerne.

Das zeigt sich deutlich auf der morgigen beginnenden Leitmesse der Bahnindustrie „Immortans“, die im Zwei-Jahres-Turnus in Berlin stattfindet. Zwar gehörten namhafte asiatische Bahn-Zulieferer schon auf den Schauen der letzten Jahre zu den Ausstellern, doch sie führten eher ein Exoten-Dasein am Rande. In diesem Jahr hat sich die Zahl chinesischer Aussteller auf 44 verdreifacht.

Deutsche verdienen in China gut. Unter ihnen ist der Mega-Bahntechnik-Konzern CNR Corporation, der seitens Messerstrand als „sehr gute Plattform zur Verbreitung des Images und zum Abschluss von Geschäften“ steht. Für die Zhuzhou Times New Material Technology ist der Auftritt in Berlin „ein Muss in unserer Strategie zur Erschließung neuer Märkte“.

Die Chancen dafür stehen gut. „In



Wartungshalle des chinesischen Bahnerstellers CRN: Der Konzern fertigt Lokomotiven für den Schnellzug CRH2.

Heimatmarkt gesättigt sei, „wollen dort nageleise Fertigungskapazitäten gefüllt werden“. Begegnen können die westlichen Anbieter der Herausforderung nur mit mehr Qualität – vom Ausbau der Entwicklung bis hin zur Verbesserung der Zuverlässigkeit.

Wie schnell die Chinesen wachsen, verdeutlicht die SCI-Studie: Von 2005 bis 2009 konnten demnach die großen Drei in Europa zusammen ihren Umsatz beim Verkauf von neuen Schienenfahrzeugen zwar um 17 Prozent auf rund zehn Mrd. Euro steigern. Im selben Zeitraum aber kletterten die Umsätze der chinesischen Marktführer CNR und CSR um 108 Prozent auf immerhin deutlich über fünf Mrd. Euro.

In Taiwan, den arabischen Ländern, aber auch in Indien oder Argentinien haben die Konzerne aus Fernost längst begonnen, die Aufträge abzurufen. Dabei bedienen sie sich der Hilfe ihrer Regierung. So investiert China in Argentinien in zehn Bahnprojekte etwa acht Mrd. Euro für neue Güterzugverbindungen, für die Streckenelektrifizierung, für Metros und Inter-city-Züge. Bevorzugte Auftragnehmer von der Schiene bis zur Lokomotive: die chinesischen Konzerne.

Früher oder später müssten die Asiaten auch nach Europa kommen, ist sich Leenen sicher. Denn dort lockt immer noch reichlich Geschäft – mit 40 Mrd. Euro Marktvolumen fast ein Drittel des geschätzten Gesamtumsatzes aller Projekte.

Die Chinesen haben bereits einen Fuß im europäischen Markt: PKP Cargo, Güterverkehrsrichter der polnischen Staatsbahn, kündigte kürzlich ein Joint Venture mit CNR an, um in Polen gemeinsam Güterwagons zu bauen. „Ein cleverer Schachzug: So werden mit chinesischem Material Fahrzeuge gebaut, die über PKP dann die technische Zulassung für die europäischen Märkte bekommen.“

Die Chinesen werden die drei europäischen Marktführer in puncto Umsatz überrunden.“ Roland Pörner, Vorstand der Bahnindustrie, wird mit chinesischem Material Fahrzeuge gebaut, die über PKP dann die technische Zulassung für die europäischen Märkte bekommen.“

„Spätestens 2016 werden die drei europäischen Marktführer in puncto Umsatz überrundet haben“, schätzt Ronald Pörner, Chef des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland. Wenn der chinesische

mit dem starken Heimatmarkt im Rücken ihre Expansion. CNR nennt rund zwei Dutzend Länder als Referenz für gelieferte Bahntechnik – von Australien über Brasilien und Kanada bis Vietnam.

Die etablierten Anbieter pochten auf ihre High-Tech-Kompetenz. „Dass ein neuer Spieler in den Markt tritt, ist allen Beteiligten klar“, sagt ein Sprecher der Siemens-Sparte Mobility. Der Konzern setze auf seine High-Tech-Entwicklungen und Innovationen. Und auch darauf, dass er im chinesischen Markt über viele Partnerschaften gut vernetzt ist.

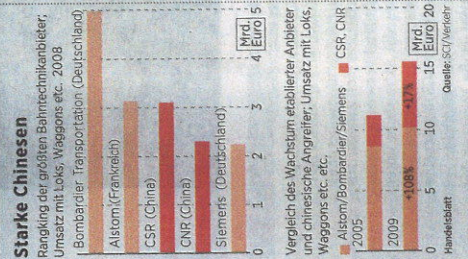
Doch absehbar ist: „Spätestens 2016 werden die drei europäischen Marktführer in puncto Umsatz überrundet haben“, schätzt Ronald Pörner, Chef des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland. Wenn der chinesische

## TOP-ANBIETER IN DER BAHNTECHNIK

den nächsten fünf Jahren wird es eine deutliche Verschiebung des internationalen Marktgefüges zugunsten der asiatischen Player geben“, erwartet Maria Leenen, Geschäftsführerin der auf den Verkehrsmarkt spezialisierten Beratungsgesellschaft SCI. In ihrer neuen Studie zum Weltmarkt der Bahntechnik hat der Berater das aktuelle Marktvolumen der Bahnindustrie auf rund 130 Mrd. Euro veranschlagt. Sie erwarten, dass die Orders bis 2015 auf 160 Mrd. Euro steigen.

Das Land mit den absolut höchsten Investitionen ist erstmals die Volksrepublik China. Die deutschen Industrie verdient am Geschäft in China bislang gut: Vossloh an der Spitze, gefolgt von Bombardier und Siemens sowie Bombardier am Bau von Metro- und Hochgeschwindigkeitszügen.

Chinesische Bahntechnikkonzerne wie CSR und CNR forcieren



## Starke Chinesen

Lange Jahre haben Alstom, Bombardier und Siemens in der Branche „ABS-Firmen“ genannt – den Weltmarkt der Bahnindustrie dominiert. Gemessen am Umsatz steht das Trio jedoch nicht mehr unangefochten an der Spitze. Die beiden chinesischen Konzerne CNR und CSR haben zumindest Siemens schon überholt.

Neulinge Die beiden chinesischen Hersteller teilen sich nicht nur den heimischen Markt, sondern liefern in großen Stückzahlen Rollmaterial in die ganze Welt – von Australien bis Vietnam. In puncto Produktivität, heißt es in einer Studie der Beratungsfirma SCI-Verkehr, kommen sie an die Europäer bisher nicht heran. Noch zähle bei ihnen das Volumen, die Aufholjagd habe aber begonnen.

## US-Behörde verlängert Prüfung des Krebsmittels Avastin von Roche

Der Schweizer Pharmakonzern Roche muss länger als geplant auf die Zulassung seines Spitzenumsatzbringers Avastin durch die US-Gesundheitsbehörde warten. Die FDA nehme sich mehr Zeit, um über eine Genehmigung des Medikaments zur Behandlung von Brustkrebs abzustimmen.

## Aktionäre von United und Continental segnen Fusion ab

Die Aktionäre der amerikanischen Fluggesellschaften United und Continental haben eine Fusion der beiden Unternehmen zur größten Airline der Welt am Freitag mit großer Mehrheit zugestimmt. United-Chef Glenn Tilton hatte im Mai dieses Jahres von einem Zusammenschluss von Gleichart...

## Siemens streicht 2 000 Stellen in der IT-Sparte in Deutschland

Siemens streicht wie angekündigt zum 1. Oktober in Deutschland 2.000 Stellen in der IT-Sparte. Siemens IT Solutions and Services (SIS), Weltweit fallen 4.200 Stellen dem Rostriff zum Opfer. Das bestätigte der Münchener Konzern in einer Mitteilung vom Sonntag. In den vergangenen Monaten

## Wegener will in den Online-Handel mit Lebensmitteln einsteigen

Bestellen im Internet, abholen mit dem Auto: Die Kölner Rewe-Gruppe will künftig im Online-Handel mit Lebensmitteln und testet sich mit einer e-Drive-In-Supermarkt vor. „Wir werden vom Winter 2011 an in zwei, drei großen deutschen Städten starten und zwei unterschiedliche Online-Konzepte“

Quelle: SCI/Verkehr