

Gegen den Trend: Aufgrund heterogener Flottenstrategien weltweit besitzen Reisezugwagen gute Perspektiven

Reisezugwagen trotzen der zunehmenden Bedeutung von modernen Trieb- und Hochgeschwindigkeitszügen im weltweiten Personenfahrzeuggeschäft und werden in konstanten Stückzahlen ausgeliefert. Während China gegen den Trend vergangener Jahre die Produktion für den heimischen Markt drastisch heruntergefahren hat, sind Reisezugwagen in Indien die Zukunft des Bahnverkehrs. Auch in Nordamerika und einigen westeuropäischen Bahnländern sowie Kasachstan besitzen sie eine Langzeitperspektive. Reisezugwagen liefern ohnehin bis heute die weltweit größten Beförderungskapazitäten innerhalb der Personenverkehrsflotte. Überdies ist zunehmend das Bestreben erkennbar, das lange angestaubte Image veralteter Wagen abzulegen und das Fahrzeugsegment neu zu positionieren und von der hohen Flexibilität gegenüber starren Triebzugkonzepten (Anpassung der Zuglänge an die Nachfragesituation) weiter zu profitieren. Dies betrifft vor allem die Aspekte Geschwindigkeit, Sicherheit und Qualität. Zu diesem Ergebnis kommt die Analyse von SCI Verkehr in ihrer neuen Studie „Passenger Coaches – Global Market Trends“.

Europa: Doppelstockwagen im Fernverkehr nicht nur Nischensegment, sondern echtes Wettbewerbsprodukt zu Triebzügen

Der Trend der fortlaufenden Substitution lokbespannter Reisezugwagengarnituren durch moderne Triebzüge ist eine Grundfeste der jüngeren europäischen Eisenbahnentwicklung im Personenverkehr. In Deutschland wurden die letzten Regionalverkehrs-doppelstockwagen aus dem aktuellen Rahmenvertrag mit dem Hersteller Bombardier im Jahr 2011 abgerufen, seitdem sind alle weiteren Bestellungen als doppelstöckige Elektrotriebzüge ausgeführt. Es gibt jedoch auch eine Gegenströmung: Die Deutsche Bahn AG hat für schnelle Regionalverkehre in Bayern bei Skoda insgesamt 36 neue Wagen für Geschwindigkeiten bis 200 km/h bestellt und lässt damit die Grenze zwischen Nah- und Regionalverkehr verschwimmen. Im Fernverkehr sollen über die bereits bestellten 44 Zügeinheiten mit insgesamt 220 Wagen hinaus bis zu 80 weitere Züge bis 2030 für mittlere Entfernungen bestellt werden.

Auch in Belgien trägt man der Einsatzflexibilität im vereinbarten Rahmenvertrag über bis zu 1 367 M7-Wagen Rechnung. Davon sollen bis zu 540 Wagen als nicht angetriebene Mittel oder Steuerwagen entweder in Triebzugkonzepten oder kombiniert mit der bestehenden Flotte von M6-Wagen verkehren.

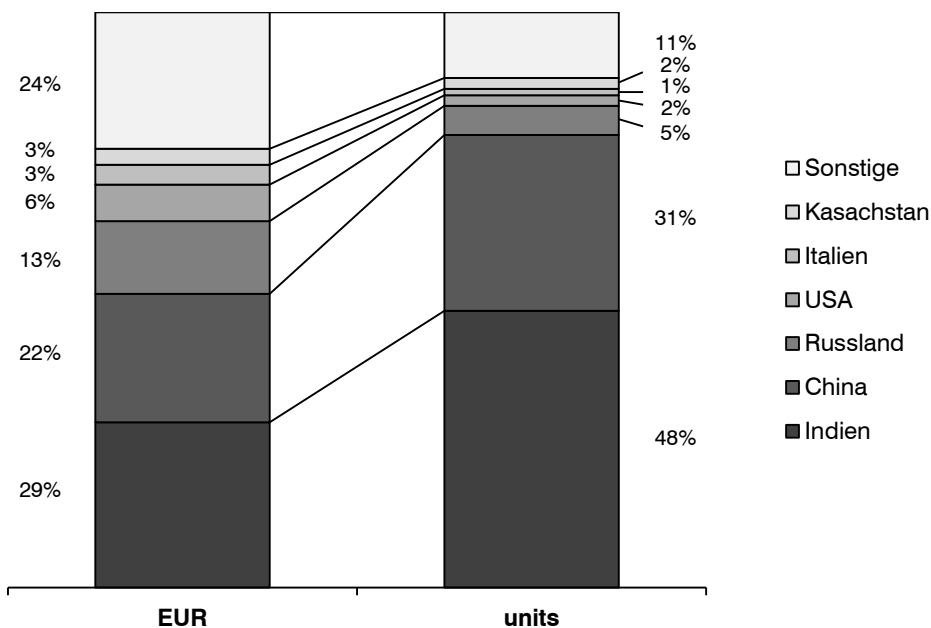
In Österreich wird der Railjet, eine Kombination von einstöckigen Intercity-Wagen mit einer Taurus-Lokomotive, das Gesicht des Fernverkehrs auf lange Sicht bleiben; in der Tschechischen Republik ist er es seit 2014 geworden. Die ungarische Staatsbahn MAV wird eine Flotte von mind. 100 Intercitywagen in Eigenregie fertigen.

Es bleibt im Ergebnis festzuhalten, dass das Marktvolumen für neue Reisezugwagen in Europa zwar insgesamt aufgrund des fortlaufenden Trends der Substitution durch Trieb- und HGV-Züge weiter sinkt, trotzdem aber interessante Einzelprojekte wieder auf die moderne lokbespannte Lösungen – insbesondere im Bereich des Doppelstocks - setzen.

Welt: Indien ist Motor des Weltmarktes, China und Russland fallen ab

Anders als in Europa stellen lokbespannte Reisezugwagen vor allem in Asien das verlässliche Rückgrat des Schienenverkehrs dar. Fast 80% der zwischen 2011 und 2015 ausgelieferten Wagen, verkehrt nun in den beiden TOP-Märkten China und Indien, was monetär aufgrund der geringen Fahrzeugpreise einem Anteil am Weltmarkt von etwa 50% entspricht. Konträr dazu generieren die Bahnen in den USA, Italien und Österreich etwa 12% des weltweiten Marktvolumens mit nur etwa 3,5% der ausgelieferten Fahrzeuge.

Marktvolumen Neufahrzeuge 2011-2015



Während in China der Fokus zunehmend auf Trieb- und HGV-Züge gerichtet wird und die Nachfrage nach Neufahrzeugen in Russland sinkt, versucht Indian Railways (IR) weiter, die stark steigende Mobilitätsnachfrage mit verhältnismäßig günstigen neuen Reisezugwagen zu bedienen. Doch nicht nur Quantität, sondern auch Aspekte wie höhere Geschwindigkeiten, Sicherheitsstandards und Verarbeitungsqualität für eine höhere Lebensdauer gewinnen weiter an Bedeutung. Das daraus resultierende moderne Design indischer Reisezugwagen trägt diesen Kriterien Rechnung, führt jedoch gleichzeitig zu einer starken Steigerung des Fahrzeugpreises bis hin zu einer Verdopplung.

Weltmarkt: Flottenerneuerungsprogramme halten das aktuelle Marktvolumen

In Indien, den USA und Kasachstan sind es vor allem die laufenden und geplanten Flottenerneuerungsprogramme, in deren Rahmen im Verlauf der nächsten Jahre die vielfach sehr alten Bestände verjüngt werden sollen. In Indien ist langfristig mit jährlichen Produktionszahlen von bis zu 5 000 Wagen zu rechnen. In den USA plant der Fernverkehrsbetreiber Amtrak langfristig die Inbetriebnahme mehrerer hundert ein- und doppelstöckiger Reisezugwagen. Zur Erneuerung der eigenen Flotte hat die kasachische Staatsbahn KTZ mit dem spanischen Hersteller Talgo das Joint-Venture Tulpar Talgo gegründet, welches in einem Werk in Astana langfristig Wagen des traditionellen spanischen Designs ausliefern wird. Auch die indische Staatsbahn IR hat in Kooperation mit Talgo erste Wagen zu Testzwecken übernommen. Inwieweit Talgo auch im indischen Markt nennenswerte Marktanteile erzielen kann, bleibt abzuwarten.

Die Marktstudie „[Passenger Coaches – Global Market Trends](#)“ ist ab sofort in englischer Sprache erhältlich bei der SCI Verkehr GmbH (www.sci.de).

Kontakt:

SCI Verkehr GmbH

Ahmed Yasin

Tel: +49 221 9317820

E-mail: a.yasin@sci.de