

# Deutlicher Abwärtstrend

Das Marktvolumen für Dieseltriebwagen in Deutschland geht nach Ansicht des Beratungsunternehmens SCI Verkehr zurück. Von Dipl.-Ing. Nicolas Wille



Aus der Bahnreform 1994 in Deutschland resultierte nicht nur eine erheblich gestiegene Dynamik im Markt für Nahverkehrsleistungen. Gerade auch im Bereich der Fahrzeugtechnik wurde die Bahnreform als Innovationsimpuls für die Entwicklung neuer Produkte genutzt. Die Hersteller begannen mit der Entwicklung neuer Fahrzeugfamilien, die als Leichtverbrennungstriebwagen (LVT) nach wesentlich moderneren Konstruktions- und Fertigungsprinzipien gebaut wurden, als dies bei älteren Fahrzeuggenerationen der Fall war. Das Ziel war es, durch leichte und komfortable Fahrzeuge mit geringen Betriebskosten einen ökonomischen und für die Fahrgäste attraktiven Regionalverkehr zu realisieren. Wesentliche Kennzeichen der neuen Fahrzeuge sind:

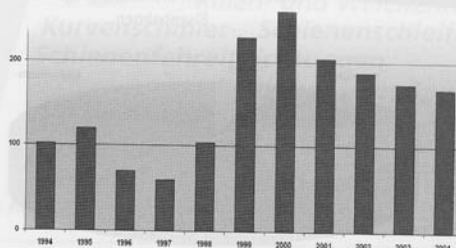
- höheres Beschleunigungsvermögen und größere Höchstgeschwindigkeiten, die eine Verkürzung der Fahrzeiten ermöglichen,
- breite Türen und stufenlose (Niederflur-)Einstiege, die zu einer Verringerung der Haltezeiten und einer Optimierung des Einstiegskomforts beitragen,
- eine zeitgemäße, komfortable und multifunktionale Innenraumgestaltung,
- eine der wechselnden Verkehrsnachfrage angepasste Fahrzeugkapazität,
- der generell mögliche Einsatz im Einmannbetrieb,
- niedrige Anschaffungskosten,

- geringe Betriebskosten bezüglich Energieverbrauch und Personaleinsatz,
- hohe Zuverlässigkeit und geringer Wartungsaufwand.

Bei der Auswahl der Fahrzeuge stehen verschiedene technische und betriebliche Optionen (Mehrfachtraktion, Beschleunigungsvermögen, Flügelung, Neigetechnik, etc.) zur Auswahl, die sich mit allen Fahrzeugtypen der neuen Generation in den Betrieb integrieren lassen. Wichtig für die Auswahl des geeigneten Fahrzeugkonzepts für eine bestimmte Relation im SPNV sind dabei die Anforderungen aus dem Betrieb im Kontext des regionalen Umfelds. Hierbei sind nicht nur topographische und klimatische Bedingungen, sondern auch soziologische wie umwelt-, verkehrs- und strukturpolitische Aspekte zu beachten.

▲ Nach wie vor ein Verkaufsschlager ist der inzwischen gut zehn Jahre alte Regio-Shuttle, der heute von Stadler vertrieben wird.

▼ Absatz von Dieseltriebwagen in Deutschland nach der Bahnreform von 1994 bis 2004, inklusive der Bau-reihen 611, 612 und 628.





**„Favoriten“**

Die großen Hersteller Alstom LHB, Bombardier Transportation und Siemens Transportation Systems (TS) verfügen in Deutschland über eigene Fertigungsstätten. Durch ihre starke lokale Präsenz konnten sie ihre Fahrzeuge erfolgreich am Markt platzieren. Von den NE-Bahnen (und Leasinggesellschaften) wurde dabei mit Abstand am häufigsten der noch von Adtranz entwickelte Regio-Shuttle geordert, der als Nachfolger des NE 81 der Waggon-Union gilt – dem bis dahin häufig von NE-Bahnen geordneten Dieseltriebwagen. Im Zuge des Mergers zwischen Bombardier und Adtranz 2000 musste das Fahrzeugkonzept Regio-Shuttle an Stadler abgegeben werden und wird seither erfolgreich von dem Schweizer Unternehmen vermarktet. Doch auch die anderen Hersteller konnten in vergangenen Jahren erhebliche Absatzvolumina bei Dieseltriebwagen realisieren: So setzte Bombardier insbesondere seine Fahrzeugfamilie Talent und die RegioSwinger der Baureihen 611 und 612 in großen Stückzahlen bei der DB AG ab. Siemens TS lieferte überwiegend Fahrzeuge der Baureihe 628 sowie der Desiro-Familie an die DB AG (siehe Seite 51). In kleineren Zahlen kaufte die DB auch Regio-Shuttles, den GTW 2/6 von Stadler sowie den Coradia LINT von Alstom, der als kostengünstiges Fahrzeug zunehmend vor allem bei privaten Bahnen (im In- und Ausland) Anklang findet.

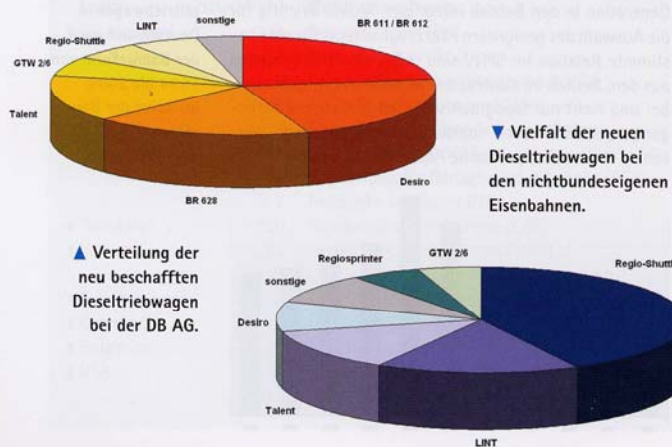
▲ Von der Fahrzeugfamilie Talent – hier der Prototyp beim Roll-out 1996 – konnte Bombardier zahlreiche Einheiten an die DB verkaufen.

**Mehr Qualität**

Im Zuge der Regionalisierung sollte die Qualität der Nahverkehrsleistungen und der dabei eingesetzten Fahrzeuge erheblich gesteigert werden. So beschaffte alleine die Deutsche Bahn AG in den ersten zehn Jahren nach der Bahnreform über 1000 Dieseltriebwagen für den Einsatz im Nah- und Regionalverkehr. Erkennbar ist, dass DB Regio eine große Beschaffungswelle realisiert hat und sich damit den Forderungen der Aufgabenträger nach neuen Dieseltriebwagen gestellt hat. So konnte das Durchschnittsalter der regelmäßig im dieselbetriebenen SPNV eingesetzten Triebwagen auf zirka fünf Jahre gesenkt werden. Doch nicht allein die DB AG beschaffte in den letzten zehn Jahren Dieseltriebwagen in größeren Stückzahlen: Parallel zum steigenden Marktanteil der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) wuchs auch deren Bedeutung als Kunden der Schienenfahrzeugindustrie. So beschafften die NE-Bahnen zusammen mehr als 600 Dieseltriebwagen zwischen 1994 und 2004.

**Entwicklung der Absatzzahlen**

Das Marktvolumen für Dieseltriebwagen lag in Deutschland zuletzt bei etwa 170 Einheiten pro Jahr, die sowohl an die DB AG wie auch die NE-Bahnen geliefert wurden. Ob sich diese Zahl in Deutschland halten lassen kann, darf bezweifelt werden: Das Beratungsunternehmen SCI Verkehr geht davon aus, dass das jährliche Absatzvolumen bereits 2005 deutlich zurückgeht. Gründe hierfür sind die Flottenverjüngungen bei allen Betreibern, die mittlerweile großteils abgeschlossen sind, sowie die Charakteristik anstehender Ausschreibungen: Nachdem in der Vergangenheit eher Nebenstrecken und kleinere Teilnetze ausgeschrieben



▼ Vielfalt der neuen Dieseltriebwagen bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

▲ Verteilung der neu beschafften Dieseltriebwagen bei der DB AG.

**SCI Verkehr GmbH**

Die SCI Verkehr GmbH ist ein unabhängiges Beratungsunternehmen, das auf Verkehrswirtschaft und Verkehrstechnik spezialisiert ist. Es analysiert seit Jahren einzelne Segmente des Bahnwesens im Rahmen seiner MultiClient-Studien. Schwerpunkt der aktuellen Studie zur Entwicklung des Markts für Regional- und Nahverkehrstriebwagen ist die Prognose der zukünftigen Beschaffungsentwicklung von Diesel- und Elektrotriebzügen in Europa, Asien und Nordamerika. Das Unternehmen hat seinen Sitz in Hamburg, unterhält Büros in Köln und Berlin und besitzt mit der SCI Polska sp. z.o.o. in Kattowitz eine 100-prozentige-Tochter in Polen. Der Autor dieses Beitrags, Dipl.-Ing. Nicolas Wille, ist Prokurist und Leiter des Kölner SCI-Büros.

GRAPHIKEN: SCI VERKEHR

## Schwerpunkt • NATIONAL & GLOBAL PLAYER

wurden, ist in Zukunft verstärkt mit der Ausschreibung von (größtenteils elektrifizierten) Hauptstrecken bzw. größeren Netzen zu rechnen, für die zumeist andere Fahrzeuge als LVT benötigt werden. Hier ist nach 2008 eher mit einem verstärkten Absatz von Elektrotriebwagen sowie lokbespannten Einheiten zu rechnen.

Dämpfend auf die Beschaffungsintensität wirkt sich auch der wachsende ökonomische Druck auf die Bahnunternehmen und die hieraus resultierenden Notwendigkeiten von Effizienzsteigerungen durch eine Stagnation der Regionalisierungsmittel aus. Die ersten Privaten haben im Wettbewerb Strecken verloren oder mussten ihr Geschäft im SPNV komplett aufgeben. Und auch die DB AG unterliegt mittlerweile dem ökonomischen Zwang, ein vorausschauendes Beschaffungsverhalten einzuhalten, das sich eng an aktuellen Vergaben orientiert. So wird im Bereich von Dieseltriebwagen künftig nur noch beschafft, was konkret für neu gewonnene Verkehrsverträge benötigt wird. Einzig die Fahrzeugpools und Leasinggesellschaften mindern die Flüchtigkeit des Markts etwas und gewährleisten eine kontinuierliche Fahrzeugvorhaltung (und -beschaffung) unabhängig vom Corporate Design des zukünftigen Betreibers einer Strecke.

Die Stagnation des Markts bei Dieseltriebwagen in Deutschland wird aber von der positiven Absatzentwicklung in anderen Ländern kompensiert. Insbesondere in Italien, Irland und Dänemark sowie in Osteuropa geht SCI Verkehr von einem signifikanten Wachstum des Markts



FOTOS: REGIONALVERKEHR

aus. Allerdings treffen die drei großen Anbieter Alstom, Bombardier und Siemens TS hier nicht nur auf ihren Wettbewerber Stadler, der seinen Marktanteil in den vergangenen Jahren sukzessive steigern konnte: Mit AnsaldoBreda (Italien), der CAF (Spanien) sowie Skoda/CKD (Tschechien) und neuen Anbietern wie PESA und Kolzam (in Polen) existieren regionale Hersteller, die mit neuen und zum Teil sehr preisgünstigen Produkten den Wettbewerb im Segment der Dieseltriebwagen intensivieren. ◆

▲ Während der RegioSprinter von 1995 nicht mehr gefragt ist, sind der GTW 2/6 und seine Nachfolger sehr erfolgreich.