

Marktbarometer

Positive Perspektiven bei dieselgetriebenen Schienenfahrzeugen

Neue Absatzmärkte bei Diesellokomotiven in Asien und ein nachhaltiges Wachstum im Triebwagensegment stützen positive Marktprognosen für dieselgetriebene Schienenfahrzeuge weltweit.



FRIEDRICHSHAFEN. Die drei „GlobalPlayer“ Siemens, Alstom und Bombardier dominieren den Weltmarkt für Schienenfahrzeuge und haben in Deutschland relevante Produktionsstandorte für Dieselfahrzeuge. Aus diesem Grunde ist auch die Zulieferindustrie seit jeher stark in Deutschland vertreten und liefert im Zuge des Globalisierungsprozesses zunehmend Komponenten, Subsysteme und Bauteile für ausländische Fahrzeuge.

Dieseltriebwagen

Der europäische Markt für Dieseltriebwagen ist in den vergangenen Jahren erheblich gewachsen. Durch die neuesten Beschaffungen der Bahnen konnte das Durchschnittsalter der Flotten bereits stark verjüngt werden. Positiv auf die Beschaffungszahlen hat sich vor allem die fortschreitende Liberalisierung und Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs ausgewirkt. In Großbritannien, Dänemark und Irland werden Dieseltriebzüge daneben auch verstärkt im Inter-

city- und interregionalen Verkehr eingesetzt.

In den letzten fünf Jahren war Deutschland weltweit der dominierende Absatzmarkt für Dieseltriebwagen. Weitere wichtige Absatzmärkte waren Frankreich und Großbritannien. In diesen drei Staaten werden auch in den kommenden fünf Jahren die meisten Dieseltriebwagen in Europa ausgeliefert werden. Das Marktvolumen für Dieseltriebwagen in Europa wird in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts auf einem hohen Niveau verbleiben, sich aber auf mehrere Absatzmärkte verteilen. Bislang vergleichsweise selten werden Triebzüge in den südeuropäischen Ländern eingesetzt – hier ist für die kommenden Jahre von steigenden Beschaffungen auszugehen.

Im Bereich der Dieseltriebwagen ist der asiatische Markt in etwa nur halb so groß wie der westeuropäische. Ein dominanter Anteil des Absatzvolumens entfällt auf Japan, Korea steht in Asien an zweiter Stelle. Weitere Länder wie Indien, Indonesien, Taiwan

und Thailand beschaffen derzeit nur moderate Stückzahlen, stellen aber für die kommenden Jahre ein wachsendes Absatzpotenzial dar.

Auf dem nordamerikanischen Markt spielten Dieseltriebwagen bislang eine unbedeutende Rolle. Doch außerhalb der elektrisch betriebenen Ballungsraumverkehre in den großen Zentren konnten in jüngster Vergangenheit Dieseltriebwagen im Nah- und Regionalverkehr abgesetzt werden. In diesem Segment konnten sich europäische Triebwagen wie der GTW von Stadler, der Talent von Bombardier oder der Desiro von Siemens etablieren.

Dieselloks

Weltweit existieren knapp 100.000 Diesellokomotiven, von denen fast zwei Drittel in Nordamerika, Asien und Westeuropa eingesetzt werden. Diese drei Marktregionen werden auch in Zukunft die Beschaffungen in diesem Segment dominieren.

In Westeuropa liegt das größte Markt-



Remotorisierung



+ 3,0% bis +4,9% > +5,0%

potenzial in den Ländern Deutschland und Frankreich, die jeweils circa 15 Prozent des Diesellokbestandes in ganz Europa aufweisen. Die beiden großen, im Staatsbesitz befindlichen Bahnen in Frankreich (SNCF) und Deutschland (DB AG) stehen unmittelbar vor einer grundlegenden Modernisierung ihrer Diesellokomotiven-Flotten. So hat die SNCF umfangreiche Bestellungen getätigt und will mittelfristig weitere neue Dieselloks der mittleren und hohen Leistungsklasse anschaffen. Die Deutsche Bahn AG hat eine Ausschreibung von über 200 Streckendiesellokomotiven zunächst zurückgezogen – durch die Überalterung der Flotte ist jedoch ein Neukauf oder eine Modernisierung in naher Zukunft unabdingbar. Doch nicht nur die Staatsbahnen benötigen Diesellokomotiven: Gerade in letzter Zeit waren es zunehmend die Privatbahnen, welche für neu akquirierte Verkehre Universallokomotiven benötigen und Fahrzeuge mittlerer Leistungsklasse beschaffen. Nachdem in Nordamerika in den 90er

Jahren jährlich teilweise bis zu 1.000 Diesellokomotiven abgesetzt werden konnten, ging die Nachfrage leicht zurück. Doch mittlerweile warten die Güterverkehrsbahnen in Nordamerika wieder mit besseren Geschäftszahlen auf und bestellen wieder größere Stückzahlen an Diesellokomotiven. Der Markt wird von den beiden großen Lokomotivbauern GE und EMD dominiert, die beide eigene Motoren für ihre Lokomotiven fertigen.

Der asiatische Markt ist insbesondere aufgrund der hohen Nachfrage an Diesellokomotiven in den Wachstumsmärkten China und Indien ein bedeutender Absatzmarkt, der jedoch großteils von der heimischen Fahrzeugindustrie beliefert wird. Anders sieht dies in einigen südostasiatischen Staaten aus, wo die kommenden Jahre durch zunehmende Beschaffungen von Diesellokomotiven geprägt sein werden.

Gebrauchtfahrzeuge

Durch die Liberalisierung der Märkte und den zunehmenden Kostendruck bei den Verkehrsunternehmen wächst der Sekundärmarkt bei Schienenfahrzeugen – mehr und mehr Fahrzeuge werden modernisiert und remotorisiert. Dies betrifft nicht nur die Staatsbahnen, sondern auch private Verkehrsunternehmen, die ihre Altfahrzeuge nachrüsten, um mit neuen Dieselmotoren ökonomisch und ökologisch optimierte Verkehre anbieten zu können.

Ausblick

Durch neue Absatzmärkte bei Diesellokomotiven, das nachhaltige Wachstum des Triebwagen-Segments sowie neue Impulse durch einen sich neu entwickelnden Gebrauchtfahrzeugmarkt kann von einer positiven Entwicklung des globalen Marktes für dieselgetriebene Schienenfahrzeuge ausgegangen werden. ■

Dipl.-Ing. Nicolas Wille
SCI Verkehr GmbH
Leiter Büro Köln



Foto: STEFAN SÖLL

Bahnmotoren von MTU weltweit im Einsatz

Gerade in der Dieselmotorentechnik sind deutsche Produkte seit Jahrzehnten weltweit vertreten. Grund hierfür ist nicht nur, dass Siemens, Alstom und Bombardier ihre Fahrzeuge weltweit vertreiben, sondern auch, dass sich ausländische Anbieter gerne hochwertiger Komponenten aus deutscher Produktion bedienen. Daneben sind Dieselmotoren von MTU auch bei spezialisierten Anbietern wie Vossloh, dem europäischen Marktführer für Diesellokomotiven, sowie Pesa in Polen als dynamisch wachsendem Anbieter von Dieseltriebwagen, im Einsatz.

So finden sich Unterflur-Power-Packs von MTU in der Leistungsklasse von 315 bis 390 kW nicht nur in den Produktfamilien LINT, TALENT und DESIRO. Auch in Russland setzen die Triebwagen-Hersteller auf Antriebsaggregate vom Bodensee.

Bei Diesellokomotiven ist MTU ebenfalls ein bedeutender Zulieferer und vertreibt Antriebe mit 1.000 bis 3.000 kW Motorleistung für Strecken- und Rangierlokomotiven. Im europäischen Ausland verkehrt eine Reihe von Diesellokomotiven des Typs ER 20 von Siemens. Weitere Loks mit MTU-Motoren fahren in Vietnam und Hongkong.

Auch bei der Remotorisierung von Fahrzeugen greifen Verkehrsunternehmen gerne auf MTU-Produkte zurück. So rüstet die SNCF größere Stückzahlen ihrer Rangierlokomotiven mit 12V-4000-Motoren nach. MTU ist als renommierter Anbieter von Dieselmotoren für den Schienenfahrzeugbau gut im Markt positioniert. Durch die positiven Absatzprognosen bei dieselgetriebenen Schienenfahrzeugen kann von einer guten Entwicklung dieses Geschäftsbereiches von MTU ausgegangen werden.

Nicolas Wille

Quelle: MTUheute 2-05, S.4f