

# Bahn-Boom freut Industrie

Von Eberhard Krummheuer

**Die weltweite Wiederentdeckung der Eisenbahn führt zum Boom in der Bahnindustrie. In Europa investieren die Bahnen jährlich zehn Milliarden Euro in neue Fahrzeuge und mehr als 13 Milliarden Euro in die Instandhaltung und Modernisierung ihrer Lokomotiven und Waggons. Aber der milliardenschwere Markt lockt auch Nischenanbieter und Newcomer.**

DÜSSELDORF. Dies fand die Beratungsfirma SCI Verkehr in einer aktuellen Studie heraus. Der attraktive Markt lockt neue Player: "Es gibt eine Reihe klug agierender und sehr erfolgreicher Häuser, die in der Performance den drei global agierenden Systemherstellern Alstom, Bombardier und Siemens zum Teil wesentlich überlegen sind", sagte SCI-Geschäftsführerin Maria Leenen.

Jahrzehntelang war die Industrie vom Schrumpfungs- und Konzentrationsprozess geprägt. Denn sie war weithin abhängig von den immer spärlicher fließenden Aufträgen der wenig erfolgreichen Staatsbahnen. Das hat sich durch die Öffnung der nationalen Verkehrsmärkte und die Klimaschutz-Diskussion geändert. In Europa macht die Studie 130 Fertigungsstandorte für neue Schienenfahrzeuge aus, mehr als 650 Fabriken für Instandhaltung und Modernisierung sowie ein Vielfaches an Instandhaltungsbetrieben.

Das Erfolgsmodell der Newcomer im Bahntechnikmarkt heißt Spezialisierung, sagt Leenen: "Spezialisten können in dieser Branche durchaus höhere Margen erzielen als die Systemhersteller." Erfolgreich sei etwa der im M-Dax notierte Mittelständler Vossloh, der sich auf Nischenmärkte konzentriert. Neben seinem Kerngeschäft der Schienenbefestigungen ist das Unternehmen nach globalen Zukäufen eigenen Angaben zufolge bereits zweitgrößter Weichenproduzent der Welt und Europas größter Diesellokhersteller.

Groß im Geschäft ist auch die Schweizer Stadler Rail Group, die sich laut Vorstandschef Peter Spuhler gerne mit dem Etikett schmückt, die weltweite Nummer 1 im Zahnradbahn-Fahrzeugmarkt zu sein. Doch stärker als das alpine Geschäft lockten die Schweizer und ihre deutsche Tochter Stadler Pankow in Berlin der wachsende Markt der Regional- und Straßenbahnen. Aushängeschild ist der Elektrotriebszug "Flirt", von dem bereits 400 Exemplare geordert sind. In Nordrhein-Westfalen konnte sich das Fahrzeug bei den letzten vier Ausschreibungsverfahren durchsetzen, berichtet Stadler.

Wie die Schweizer sieht Leenen auch andere Mittelständler, die aus ihren Heimatmärkten - etwa der Italiener Ansaldo-Breda sowie die Spanier Talgo und CAF - heraus munter in den internationalen Wettbewerb einsteigen. Dazu kämen aber "spannende neue Unternehmen aus Osteuropa und den GUS-Staaten", berichtet die Bahn -Expertin.

Allen voran die russische Transmashholding (TMH). Der aus sowjetischen Bahntechnik-Kombinaten hervorgegangene Koloss stellt sich selbst als Hoflieferant der russischen Eisenbahnen RZD dar, die 2007 einen Anteil des Konzerns übernahmen. Doch zehn Prozent der Produktion gehen bereits in den Export. Das TMH-Niederlassungsnetz reicht von Usbekistan bis Finnland. In Deutschland hat der Konzern den Mittelständler Fahrzeugtechnik Dessau gekauft, will aber weit größer ins Geschäft einsteigen: Zwischen dem Weltmarktführer Bombardier Transportation und TMH laufen intensive Gespräche über Gemeinschaftsunternehmen. Zu den Wettbewerbern aus dem Osten zählt auch die im tschechischen Pilsen ansässige Skoda Transportation, deren Straßenbahnen außerhalb Tschechiens etwa in Italien und in den USA fahren.

Neben dem Verkauf neuer Fahrzeuge wird der Studie zufolge der Markt der Instandhaltung und Fahrzeugmodernisierung überdurchschnittlich wachsen. Das Geschäft wird derzeit weitgehend von den Staatsbahnen selbst gemacht. Doch langfristig werde die Instandhaltung auf die Seite der Industrie rücken, zeigt sich Leenen überzeugt. Immer stärker müssten sich die Bahnbetreiber dem europäischen Wettbewerb stellen. "Da werden sich die meisten von ihnen auf das Kerngeschäft konzentrieren, die Beförderung", sagt Leenen.

**Quelle: HANDELSBLATT, Dienstag, 19. Februar 2008**