

# Wachstum im Fokus – Hersteller für Schienenfahrzeuge trotzen erfolgreich globalen Krisen

Gastbeitrag von Maria Leenen und Jonathan Mauersberger

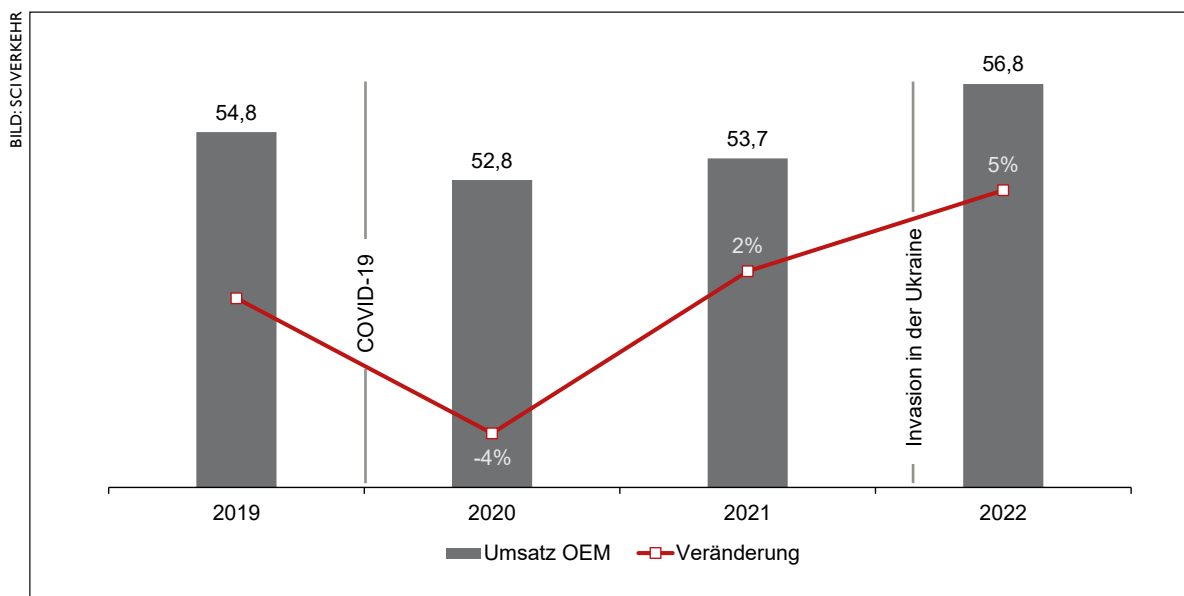
Der Anschluss an die soliden Jahre jenseits Pandemie, Krieg und Inflation ist gelungen: Mit einem Gesamtumsatzvolumen von 56,8 Milliarden Euro bei Neufahrzeugen hat sich die Branche erfolgreich konsolidiert. Vielen Herstellern gelang es, Produktionsrückstände aufzuholen und geschlossene Verträge zu erfüllen. Dadurch erreichte das Wachstum im Markt für Schienenfahrzeuge im Vorjahr die 5-Prozentmarke und liegt damit zum ersten Mal wieder über dem Wert von 2019.

Nach dem Rückgang im Jahr 2020 von -4 Prozent und einem leichten Aufschwung 2021 von 2 Prozent erwartet das Beratungsunternehmen SCI Verkehr für die Zukunft weiterhin sehr stabiles Wachstum. Bemerkenswert: Die Umsatzkonzentration unter den Top 10 Herstellern hat zugenommen

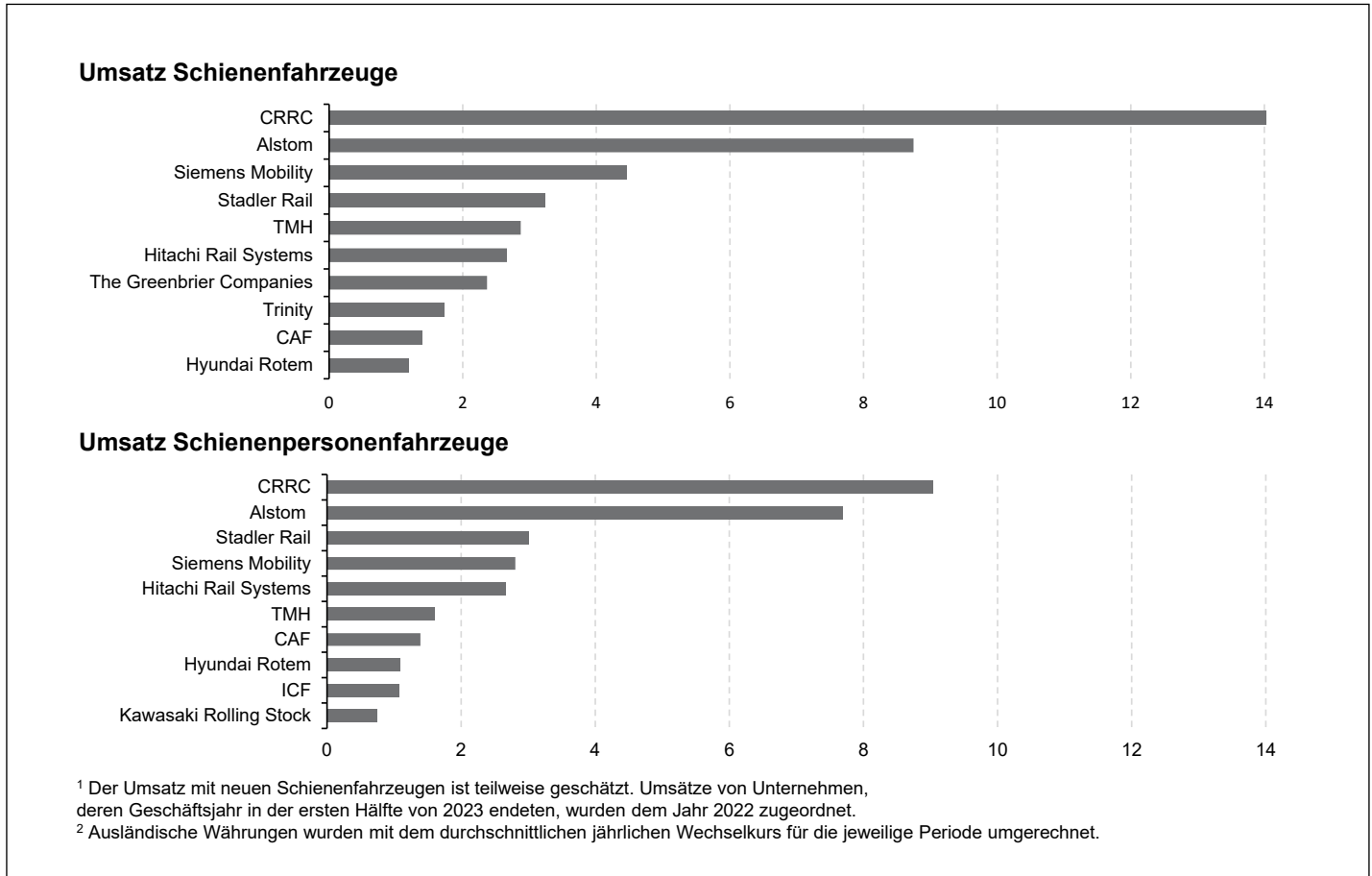
und stieg im Jahr 2022 auf 75 Prozent – angeführt von den beiden Schwergewichten CRRC und Alstom. In der aktuellen Studie „Worldwide Rolling Stock Manufacturers 2023“ analysiert SCI Verkehr die Entwicklungen der bedeutenden Player in den Bereichen Lokomotiven, Personenverkehr und Güterwagen.

## Unter den Top 10 Herstellern gab es 2022 nur geringe Veränderungen

Durch den Zusammenschluss von Alstom und Bombardier im Januar 2021 rückt Siemens auf den dritten Platz vor, gefolgt von Stadler Rail auf dem vierten Platz. TMH, der größte Hersteller aus Russland, bleibt auf dem fünften Platz trotz eines Nettoverlustes, während Hitachi Rail und The Greenbrier Companies jeweils um einen Platz aufrücken. Aufgrund des starken Wachstums auf dem US-amerikanischen Güterwagenmarkt kehrt Trinity Rail nach einem Jahr Abwesenheit in das Ranking zurück und verdrängt den indischen Hersteller Integral Coach Factory (ICF). Hyundai



Globaler Umsatz mit neuen Schienenfahrzeugen 2019–2022 (EUR Mrd.)



### Ranking der Top 10 Hersteller nach geschätztem Umsatz mit neuen Schienenfahrzeugen 2022<sup>1</sup> (EUR Mrd.<sup>2</sup>)

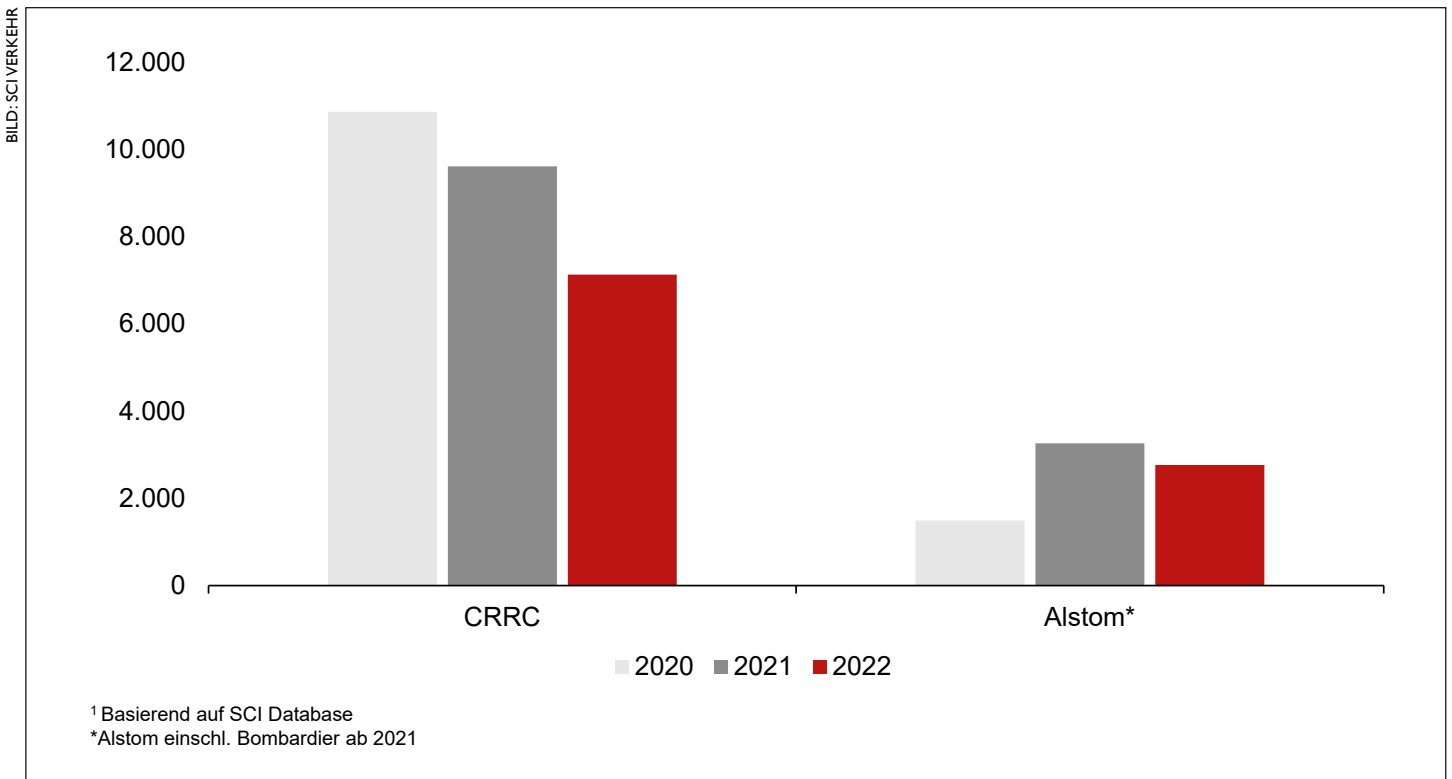
Rotem ist dank eines konstantem Umsatzwachstums in den vergangenen fünf Jahren zum ersten Mal in den Top 10 und folgt auf den spanischen Hersteller CAF. Beide profitieren davon, dass Personenfahrzeuge weltweit den größten Anteil des Umsatzes ausmachen. Innerhalb dieses Segments ist Stadler der drittgrößte Hersteller hinter CRRC und Alstom und liegt damit vor Siemens Mobility und Hitachi Rail Systems. Vom Wachstum im Personenverkehr profitieren rund um den Globus weitere Akteure aus den Top 10: TMH aus Russland, CAF aus Spanien, Hyundai Rotem aus Südkorea, Integral Coach Factory aus Indien und Kawasaki Rolling Stock aus Japan.

Von den betrachteten Top 25 Herstellern von Schienenfahrzeugen erwirtschafteten elf Hersteller einen Neufahr-

zeugumsatz von jeweils mehr als 1 Milliarde Euro gegenüber zehn Unternehmen im Jahr 2021. Fünf weitere Hersteller erzielten 2022 einen Neufahrzeugumsatz von jeweils mehr als 500 Millionen Euro (2021: 7). Die Umsatzkonzentration auf einige wenige aber schwergewichtige Unternehmen hat im Jahr 2022 also weiter zugenommen.

### CRRC und Alstom sind mit stagnierendem Wachstum konfrontiert

Der weltweite Markt für Schienenfahrzeuge wird seit 2021 von zwei ungleichen Champions angeführt: CRRC aus China und Alstom aus Frankreich. CRRC konzentriert sich stark auf seinen Heimatmarkt China, auf den im Jahr 2022 89 Prozent der Einnahmen entfielen. Im Gegensatz dazu



Produktion von Schienenpersonenfahrzeugen von CRRC und Alstom 2020–2022 (Anzahl Wagen<sup>1</sup>)

ist Alstom internationaler tätig und verfügt über eine bedeutende Präsenz in Europa, Nord- und Südamerika sowie im asiatisch-pazifischen Raum. Beide Unternehmen sahen sich 2022 mit einer Stagnation des Wachstums konfrontiert, wobei CRRC aufgrund der Sättigung seines Heimatmarktes leicht rückläufige Umsätze verzeichnete, während Alstom nach seiner Übernahme von Bombardier mit Integrationsproblemen zu kämpfen hatte. Der Gesamttrend wird deutlich, wenn man sich die Entwicklung der Produktion von Schienenpersonenfahrzeugen zwischen 2020 und 2022 genauer ansieht, wo CRRC einen deutlichen Rückgang zu verzeichnen hat und auch Alstom nach dem Zuwachs 2021 durch die Übernahme Bombardiers bereits 2022 rückläufige Zahlen verzeichnete.

Inmitten dieser sich entwickelnden Marktsituation nutzen kleinere Hersteller die Gelegenheit, ihre eigene Position zu stärken. Siemens Mobility sicherte sich Großaufträge im Hochgeschwindigkeitsbereich und strebt an, der drittgrößte HGV-Anbieter weltweit zu werden. Auch weite-

re Marktteilnehmer wie Talgo, CAF oder Škoda unternehmen ebenfalls strategische Schritte, um ihre Marktpräsenz auszubauen. So konnte CAF die geistigen Eigentumsrechte für zwei Elektrotriebwagenplattformen, den Talent 3 und den Coradia Polyvalent, sowie das Werk Reichshoffen im Jahr 2021 von Alstom übernehmen, um seine Position in diesem Segment zu stärken. Škoda hingegen hat mit der Übernahme von Transtech 2015 eine neue Nische auf dem nordeuropäischen Markt gefunden und sich heute als einer der größten Anbieter in dieser Region etabliert.

### Hersteller setzen auf Expansion und Diversifizierung

Als Reaktion auf die sich ändernde Marktnachfrage und die Notwendigkeit, resilient zu sein, diversifizieren viele Hersteller von Schienenfahrzeugen ihre Aktivitäten über die Produktion von Schienenfahrzeugen hinaus. Diversifizierung bietet nicht nur mehrere Einnahmequellen, sondern verbessert auch die Wettbewerbsfähigkeit und die Position der

## Zur Studie

In ihrem regelmäßig erscheinenden Ranking vergleicht die SCI Verkehr GmbH die Umsätze der größten Hersteller von Schienenfahrzeugen. Dazu werden die Umsatzanteile der verschiedenen Segmente auf Basis der hauseigenen SCI Database berechnet und in Euro-Werten ausgegeben. Ausländische Währungen wurden mit dem durchschnittlichen jährlichen Wechselkurs für die jeweilige Periode umgerechnet. Umsätze von Unternehmen, deren Geschäftsjahr in der ersten Hälfte des Jahres 2023 endeten, wurden dem Jahr 2022 zugeordnet, wenn dieses die meisten Geschäftsmonate auf sich vereinte.

Die Marktstudie „Worldwide Rolling Stock Manufacturers 2023“ ist in englischer Sprache unter [www.sci.de/shop](http://www.sci.de/shop) erhältlich.

Unternehmen in Krisenzeiten. Zu den Strategien gehören Übernahmen, interne Expansion und Umstrukturierung, wobei der Schwerpunkt auf Bereichen wie Digitalisierung, Signaltechnik, Instandhaltung und Nachhaltigkeit liegt.

Die Digitalisierung spielt eine entscheidende Rolle bei der Optimierung interner Prozesse und dem Angebot neuer Technologien für Kunden. Große Unternehmen wie Alstom, Hitachi und Škoda haben strategische Schritte unternommen, um ihre Portfolios in den Bereichen digitale Innovation und Nachhaltigkeit zu erweitern. Darüber hinaus kaufen viele Unternehmen kleinere Firmen auf, um ihr Produktangebot im Bereich der Signaltechnik zu diversifizieren. Auch legen die Hersteller einen starken Schwerpunkt auf den Markt für Wartung, Reparatur und Modernisierung von Schienenfahrzeugen und bemühen sich um verlässliche langfristige Verträge, um die Ausfallsicherheit zu erhöhen.

Das Thema Nachhaltigkeit hat in der Bahnindustrie zunehmend Priorität, was zu Investitionen in alternative Antriebe mit Batterietechnologie, Brennstoffzellen oder Hybridlösungen führt. Strategische Partnerschaften werden gebildet, um umweltfreundliche Transportlösungen zu fördern und die Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen in Angriff zu nehmen, um auch mit den großen globalen Trends und politischen Prioritäten übereinzustimmen.

## Krisen haben die Bahnindustrie erschüttert

Die Schienenfahrzeugindustrie sah sich auch 2022 aufgrund globaler Krisen mit erheblichen Herausforderungen konfrontiert, darunter Unterbrechungen der Lieferketten und steigende Inflationsraten. Die Covid-19-Pandemie und die russische Invasion in der Ukraine im Februar führten zu Instabilitäten in den Lieferketten, Energiekrisen in Europa und Engpässen bei wichtigen Komponenten wie beispielsweise Halbleiterelementen. Diese Probleme wirkten sich auf die Rentabilität aus, führten zu Projektverzögerungen und zwangen die Hersteller, langfristig angelegte Beschaffungsmaßnahmen zu überdenken.

Die vom Westen verhängten Sanktionen gegen Russland als Reaktion auf den Krieg in der Ukraine haben zu einem Bruch in bestehenden Partnerschaften und Projekten geführt. Unternehmen auf der ganzen Welt reduzierten oder beendeten ihre Zusammenarbeit mit russischen Unternehmen. Hersteller aus der GUS-Region sehen sich nun gezwungen, neue Lieferketten aufzubauen und sich auf den lokalen Markt zu konzentrieren. Hersteller wie TMH suchen nach neuen Partnerschaften in nicht-westlichen Ländern, um ihre Präsenz zu erweitern. Infolge der Sanktionen sah sich die Tochterfirma TMH International gezwungen, ihre Gesellschaften TMH Services und TMH Development mit Aktivitäten in Deutschland zu verkaufen. Darüber hinaus setzen die Tochtergesellschaften von TMH, die den Gesetzen ihrer jeweiligen Länder unterliegen, ihre Tätigkeit unbeeinflusst von den Sanktionen fort.

Pandemie und Energiekrise sind weitestgehend überstanden – die Schienenfahrzeughersteller haben sich konsolidiert, die Produktion läuft zumeist auf vollen Touren. Einzig die GUS-Region wird weiterhin geprägt sein von Instabilität und Unsicherheit. Insbesondere die russischen Hersteller werden infolge der westlichen Sanktionen umstrukturieren müssen. Indes ist die Bedeutung des Schienenverkehrs als Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik nicht nur in Europa, sondern auch in Nord Amerika und Asien längst angekommen, was der Branche zugutekommen wird. SCI Verkehr erwartet daher in den nächsten fünf Jahren weiteres Wachstum auf ähnlichem Niveau um die 5 Prozent. ■■

### Autoren:

Maria Leenen ist Geschäftsführende Gesellschafterin der SCI Verkehr GmbH.

Jonathan Mauersberger ist als Associate Consultant bei SCI Verkehr tätig und hatte die Projektleitung der Studie „Worldwide Rolling Stock Manufacturers 2023“ inne.