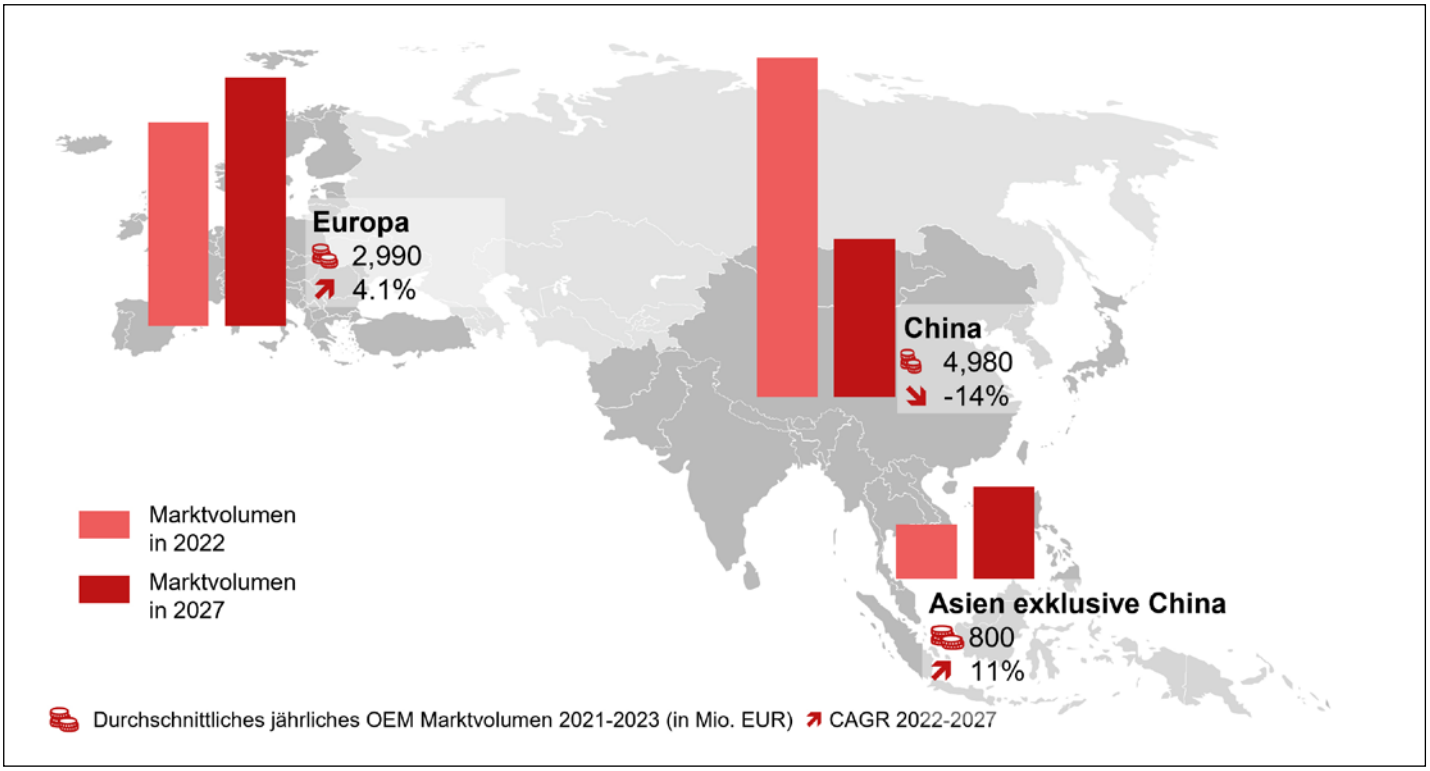
HGV: ASIEN UND EUROPA MACHEN DEN WELTMARKT UNTER SICH AUS

Gastbeitrag von Maria Leenen und Carlo Schuster

Jahrzehntelange finanzielle und politische Unterstützung in die beiden Weltregionen Asien und Europa tragen Früchte: 90 % der weltweiten Infrastruktur für Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) finden sich hier, mehr als 95 % der globalen Flotte sind hier in Betrieb. Auch in den letzten fünf Jahren entfielen 95 % der weltweiten Investitionen auf Asien und Europa. Trotz der gemeinsamen Omnipräsenz entwickeln sich beide Märkte sehr unterschiedlich.

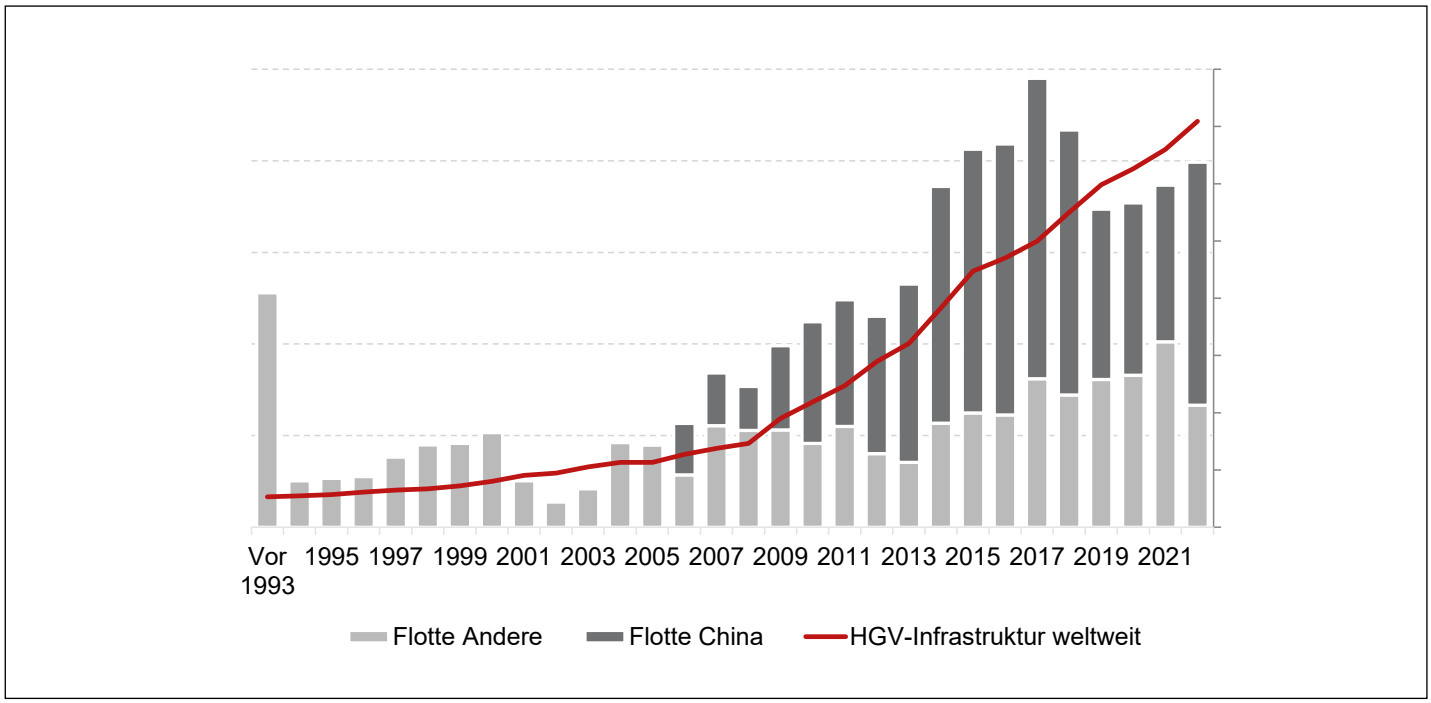
Während das Beratungsunternehmen SCI Verkehr für den entwickelten europäischen Markt in den nächsten fünf Jahren immerhin von einem jährlichen Wachstum von 4 % ausgeht, wird sich der asiatische Markt nach den extremen chinesischen Auslieferungsspitzen der letzten Jahre reduzieren. Wegen der immer größeren und gleichzeitig älter werdenden Flotte ist gerade der After-Sales-Markt in den kommenden Jahren stark wachsend. Zu diesem Ergebnis kommt die aktuelle MultiClient-Studie „Highspeed Rail Transport – Global Market Trends 2023“, in welcher SCI Verkehr die individuellen Entwicklungen des HGV in den unterschiedlichen Marktregionen analysiert.



ALLE GRAFIKEN: SCI VERKEHR

HGV-Fahrzeugmarkt: Marktvolume nach Weltregionen (OEM; in EUR Mio.)

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für SCI Verkehr / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH



Altersverteilung der weltweiten HGV-Flotte und Ausbau der HGV-Infrastruktur (nach Jahren)

DER CHINESISCHE MARKT FÜR HOCHGESCHWINDIGKEITSZÜGE ÜBERSTRAHLT DEN GESAMTEN WELTMARKT

Seit 2003 wurde in China ein riesiges Hochgeschwindigkeitsnetz aufgebaut. Das nationale HGV-Netz hat im Jahr 2021 die 40 000 km-Marke überschritten. Angetrieben von Konjunkturprogrammen und dem starken politischen Willen, ein prestigeträchtiges HGV-Netz zu schaffen, wurden die meisten HGV-Projekte früher als geplant fertiggestellt. Die Regierung hat angekündigt, dass im Rahmen des vierzehnten 5-Jahres-Plans im Jahr 2025 mehr als 50 000 km HGV-Strecken in Betrieb sein werden. Bis 2035 plant die chinesische Regierung mit einem Netz von 70 000 km, um alle 300 Städte mit mehr als 500 000 Einwohnern an das Netz anzuschließen.

Mittelfristig wird sich das starke Wachstum der Verkehrsleistung in China jedoch verlangsamen, da die Geschwindigkeit des Netzausbaus nachlässt, die Bevölkerung leicht abnimmt, die Urbanisierung stagniert und die neu angeschlossenen Strecken kein so großes Potenzial bieten wie die ersten Strecken. Trotzdem sieht SCI Verkehr noch Potenzial für weiteres Wachstum, wenn auch mit vergleichsweise geringerem Tempo. Denn die chinesische Mittelschicht, als primäre Kundengruppe des HGV für längere Strecken, wird voraussichtlich weiterwachsen. Nach Angaben der Weltbank könnte sie bis 2030 rund 70 % der chinesischen Bevölkerung ausmachen. Außerdem legt die chinesische Regierung zunehmend Wert auf Umweltbelange und könnte den chinesischen Inlandsflugmarkt regulieren. Steigende Kerosinpreise könnten zudem die Nachfrage nach chinesischen HGV weiter ankurbeln.

WETTBEWERB IM EUROPÄISCHEN HGV-MARKT – LIBERALISIERUNG UND HEMMNISSE IM MARKT

Anders als in China und Asien, wo die Betreiberlandschaft nur von Staatsbahnen gekennzeichnet ist und durch Infrastrukturausbau getrieben wird, ist Europa die einzige Marktregion mit direktem Wettbewerb im HGV-Segment zwischen neuen und etablierten Betreibern, den Incumbents (in der Regel eine ehemalige Staatsbahn). Zu den bemerkenswertesten Fällen privater Open-Access-Betreiber im HGV in Europa gehören: NTV (Italo) in Italien seit 2012, Westbahn in Österreich seit 2011, MTR Express (MTRX) in Schweden seit 2015 und Iryo, welches Ende 2022 HGV in Spanien eingeführt hat.

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für SCI Verkehr / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH

Hürden für Wettbewerb und Liberalisierung im HGV-Markt

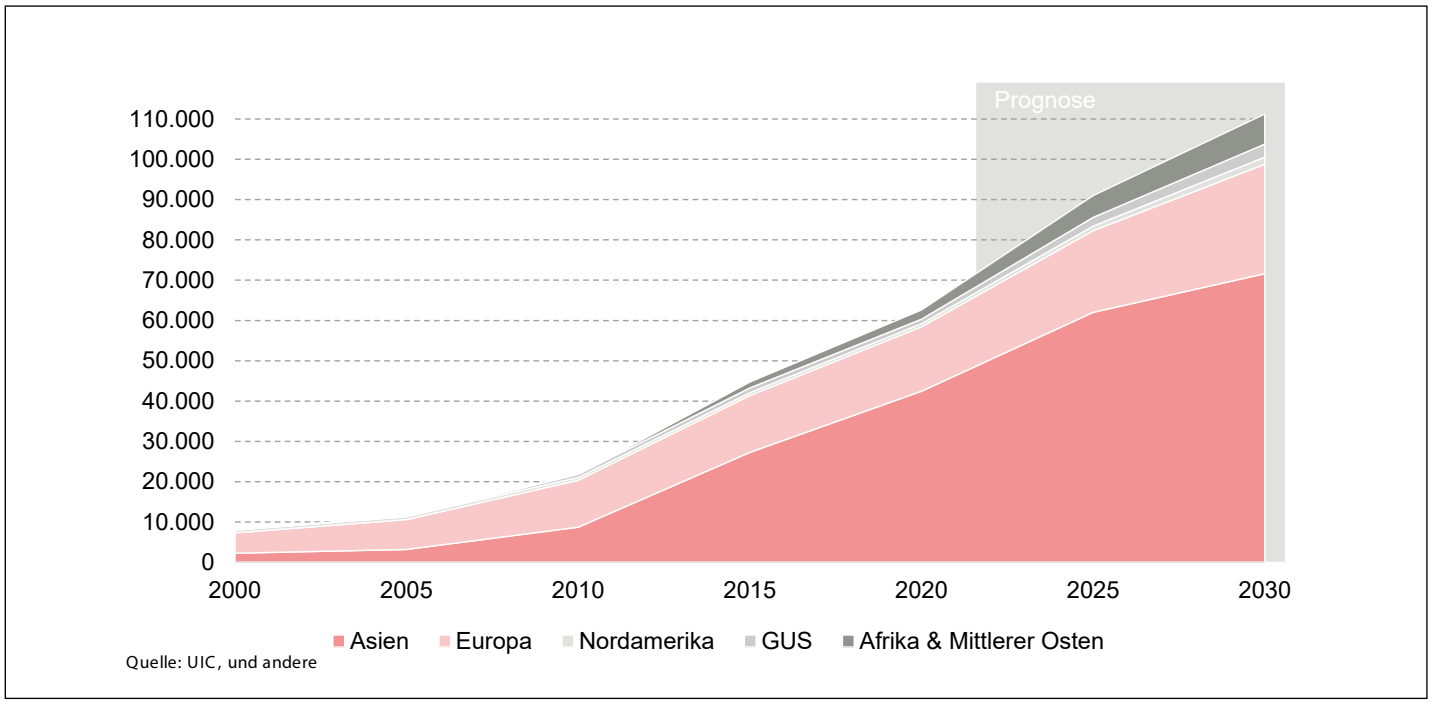
Darüber hinaus bieten immer mehr Incumbents in Europa ausgewählte Strecken im direkten Wettbewerb an. Mit zunehmendem Wettbewerbsdruck reduzieren die etablierten europäischen Unternehmen ihre länderübergreifenden Kooperationen ihrer HGV und expandieren über Tochtergesellschaften in andere europäische Länder. Dabei ist insbesondere Trenitalia zu nennen, welche seit 2022 eigenwirtschaftlich zwischen Mailand und Paris verkehrt und im französischen Markt als direkter Konkurrent von SNCF auftritt. Die SNCF beteiligt sich an der Liberalisierung im spanischen HGV-Markt und bietet seit 2021 Verkehre unter ihrem Low-Cost-Konzept OuiGo in Spanien an. Der spanische Incumbent Renfe zog nach und führte zuerst ebenfalls Low-Cost-Verkehre in Spanien ein und plant aktuell eine Expansion in den französischen Markt. Es zeigt sich, dass insbesondere in stark liberalisierten Märkten der Wettbewerb im HGV auch zwischen Incumbents Fahrt aufnimmt. Zwischen anderen nationalen Märkten wie zwischen Frankreich und Deutschland überwiegen noch binationale Kooperationen, solange regulatorisch nicht ein stärkerer Wettbewerb eingefordert wird. Obwohl die Personenfernverkehrsmärkte, einschließlich der HGV-Märkte in der EU, alle für den Wettbewerb geöffnet sind, bestehen weiterhin Hürden für Wettbewerb und Liberalisierung.

In Europa wird der Markt durch aufkommenden Wettbewerb, die Ersatzbeschaffung für Altfahrzeuge, die wachsende Nachfrage nach effizienter und klimafreundlicher Mobilität und den Aufbau neuer Infrastruktur getrieben. Im Gegensatz dazu sind für die weltweiten Märkte nur die beiden zuletzt genannten Treiber von Relevanz. Insbesondere das starke Wachstum der Infrastruktur war und bleibt der wichtigste Treiber weltweit.

VERMEHRT AUCH SYSTEME IN NEUEN MÄRKTEN

Das Wachstum der weltweiten HGV-Infrastruktur hält weiter an, auch wenn sich die bisherigen Wachstumsschübe leicht abschwächen. Derzeit gibt es weltweit rund 71 000 km HGV-Strecken, von denen sich mehr als 60 % in China befinden (das asiatische HGV-Netz verdoppelte sich alle fünf Jahre seit 2007, stark getrieben durch Chinas HGV-Ausbau). Bis 2030 dürfte die Gesamtlänge der Strecken um mehr als 50 % zunehmen. Nahezu alle Länder dieser Welt bauen ihre Netze aus. Fünf weitere Länder, Indonesien, Thailand, Indien, die Tschechische Republik und Ägypten, werden voraus-

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für SCI Verkehr / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH



HGV-Infrastruktur in Betrieb nach Regionen (Geschwindigkeiten von ≥200 km/h, in km)

sichtlich noch vor 2030 ihre ersten HGV-Strecken einführen. In den frühen 2030er Jahren werden nach aktuellen Planungen weitere Länder folgen. So ist aktuell davon auszugehen, dass Vietnam, das Baltikum und Polen ihre ersten Abschnitte von HGV-Infrastruktur einführen werden.

Es bestehen weltweit häufig Hemmnisse für eine Implementierung von HGV-Projekten, trotz nationaler Priorisierung der häufig mit Prestige verbundenen Projekte. Finanzierung ist dabei der wichtigste Faktor, da der Großteil der Investitionen in HGV-Netze aus öffentlichen Mitteln stammt. Diese hängen jedoch stark von der nationalen wirtschaftlichen Entwicklung ab. Europäische und asiatische Länder wie China, Japan und Südkorea verfügen über entsprechende Haushaltsmittel und die politische Stabilität, die für Investitionssicherheit sorgen. Im potenzialreichen Markt Türkei lassen die Wirtschaftskrise und die politische Unsicherheit Zweifel an ehrgeizigen Beschaffungs- und Infrastrukturprojekten aufkommen. Indien und andere asiatische Märkte müssen sich auf öffentlich-private Partnerschaften (PPP) und internationale Unterstützung aus China und Japan verlassen, um HGV-Systeme zu finanzieren. Vielen Ländern in Süd- und Mittelamerika sowie in Afrika und im Nahen Osten fehlt es hingegen an einem stabilen Umfeld, das große Investitionen anziehen könnte. In der GUS-Region führt der Krieg zwischen Russland und der Ukraine zu sehr hohen Unsicherheiten für die Entwicklung aller Märkte.

Zahlreiche neue Länder wollen und werden HGV-Netze errichten und in den Markt für HGV-Züge einsteigen, allerdings bleibt offen, wie sich deutlichere Konjunktureinbrüche und regional beschriebene Unsicherheitsfaktoren auf die Nachfrage nach diesen neuen Verkehrssystemen auswirken werden. Ungeachtet dessen werden die Weltregionen Asien und Europa ihre Omnipräsenz auch in den kommenden Jahren erhalten. ═

Autoren: Maria Leenen ist geschäftsführende Gesellschafterin der SCI Verkehr GmbH. Carlo Schuster ist als Expert Consultant bei SCI Verkehr tätig und verantwortete die Projektleitung der Studie „Highspeed Rail Transport – Global Market Trends 2023“.

Die Marktstudie „Highspeed Rail Transport – Global Market Trends 2023“ ist in englischer Sprache bei der SCI Verkehr GmbH erhältlich (www.sci.de/shop).

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für SCI Verkehr / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrucke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH