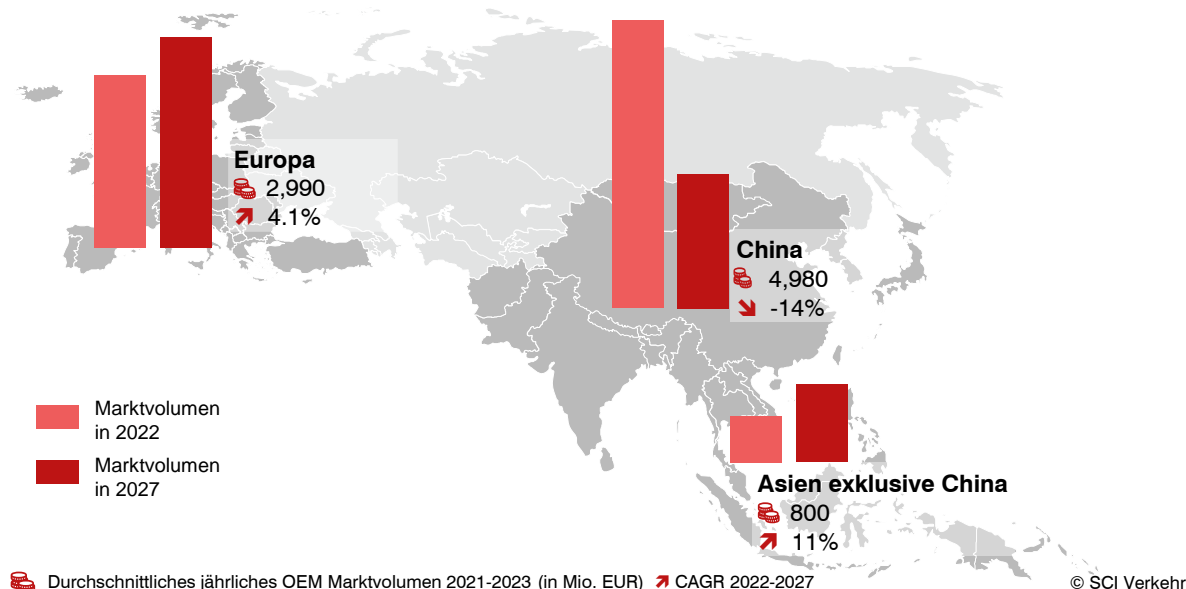




Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV): Asien und Europa machen den Weltmarkt unter sich aus

Jahrzehntelange finanzielle und politische Unterstützung in diesen beiden Weltregionen tragen Früchte: 90% der weltweiten HGV-Infrastruktur finden sich in diesen beiden Regionen, mehr als 95% der globalen Flotte sind hier in Betrieb. Auch in den letzten fünf Jahren entfielen 95% des weltweiten Marktvolumens auf Asien und Europa. Trotz der gemeinsamen Omnipräsenz entwickeln sich beide Märkte sehr unterschiedlich. Während SCI Verkehr für den entwickelten europäischen Markt in den nächsten fünf Jahren immerhin von einem jährlichen Wachstum von 4% ausgeht, wird sich der asiatische Neumarkt 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 Hochgeschwindigkeitsverkehrs in den unterschiedlichen Marktregionen analysiert.

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



Der chinesische Markt für Hochgeschwindigkeitszüge überstrahlt nicht nur den asiatischen Regionalmarkt, sondern auch den gesamten Weltmarkt

Seit 2003 wurde in China ein riesiges Hochgeschwindigkeitsnetz aufgebaut. Das nationale Hochgeschwindigkeitsnetz hat im Jahr 2021 die 40.000 km-Marke überschritten. 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 HGVs 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-Verkehren weiter ankurbeln. Außerhalb der

bekanntesten Märkte China, Japan und Korea sind in Asien mittelfristig neu eintretende Märkte wie Indonesien, Thailand oder Indien relevant. Langfristig könnten weitere wie Vietnam folgen.

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 erste Marktregion mit aufkommendem 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 Hochgeschwindigkeitsverkehr in Europa gehören: NTV (Italo) in Italien seit 2012 und zuletzt Iryo, welches Ende 2022 HGV-Verkehre in Spanien eingeführt hat.

Mit zunehmendem Wettbewerbsdruck reduzieren die etablierten europäischen Incumbents ihre länderübergreifenden Kooperationen ihrer HGV-Verkehre 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. Neben Trenitalia beteiligt sich auch die SNCF an der Liberalisierung im spanischen HGV-Markt und bietet seit 2021 Verkehre unter ihrem Low-Cost-Konzept OuiGo in Spanien an. 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, wie Beschaffungsrisiken, hohe Trassenpreise, Netzkapazitätsengpässe und bestehende Monopole durch Incumbents (beispielsweise im Vertrieb).

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

