

„Nicht einmal höhere Zahlungsbereitschaft ist noch Garant für ausreichende Waggonkapazität“

Weit mehr Wagen werden verschrottet als neu in den Verkehr kommen, warnt Marktforscher Wouter Radstake. Nutzer müssten rechtzeitig gegensteuern, aber bei einigen Wagengattungen ist es bereits zu spät.

DVB Bank Es geht wieder aufwärts. Das kann niemand dementieren. Doch in neue Güterwagen wird bei weitem nicht genügend investiert. Bis sich der Kapazitätsengpass entspannt, wird es noch lange dauern. Wer sich kurzfristig Wagen sichern kann, ist der König des Schienentransports.

Mit Verteuerung der Wagen wird Bahntransport uninteressant

Für einige Wagentypen ist es bereits zu spät: Der Bedarf lässt sich nur noch mittels Überbieten decken. Beschaffungspreise beziehungsweise Leasingraten schnellen in die Höhe. Aber nicht einmal höhere Zahlungsbereitschaft ist ein Garant für ausreichende Fahrzeugkapazität. Für manchen Marktteilnehmer werden sich Transporte auf der Schiene wegen der hohen Wagenpreise nicht mehr lohnen.

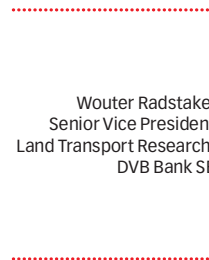
Die Transportleistung auf der Schiene in Europa lag Ende des ersten Quartals 2011 noch um 12,7 % unter dem Spitzenwert von 2007. Schon damals fehlte es an Waggonen. In der Zwischenzeit ist die europäische Flotte durch Verschrottung und geringe Neubautätigkeit um fast 5 % auf etwa 667 500 Güterwagen zurückgegangen.

Jahresbedarf 17 000 Wagen – Fertigungskapazität 10 000 Wagen

Bei einer durchschnittlichen wirtschaftlichen Lebensdauer von 40 Jahren müssten 16 700 Wagen pro Jahr gebaut werden; dabei liegt das durchschnittliche Alter heute schon weit über 20 Jahre. Im Rekordjahr 2008 waren immerhin 13 200 Neuzugänge zu verzeichnen, jedoch wurden 2010 nur 4 000 Wagen produziert. Für 2011 erwartet DVB Land Transport Research 6 500 neue Güterwagen, aber den Abgang von mehreren tausend, und dies, obwohl die Auftragsbücher der Hersteller fast leer sind.

Der Internationale Währungsfonds (IWF) prognostiziert Deutschland für 2011 ein Wachstum des Bruttoinlandsproduktes (BIP) von 3,2 % und für 2012 von 2,0 %. Bei einem BIP-Wachstum von

3,5 % im vergangenen Jahr legte nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums die Transportleistung auf der Schiene in Deutschland um satte 11,9 % zu. In der Europäischen Union nahm die Transportleistung 2010 um 10,0 % zu, und dies bei einem Wirtschaftswachstum von nur 1,8 %. Der IWF prognos-



Wouter Radstake,
Senior Vice President
Land Transport Research,
DVB Bank SE



Foto: DVB Bank

tiziert für Europa ein Wachstum von 2,0 % für 2011 und 2,1 % für 2012. Die Nachfrage nach Güterwagen wird damit schon Mitte 2012 deutlich größer sein als das Angebot.

Herstellerschwund drückt Fertigungskapazitäten

Für Wagenhersteller und Vermietgesellschaften ist das eine gute Nachricht. Die meisten Hersteller haben die Krise schlecht überstanden. Um sich Kapazität zu sichern, sah sich die Deutsche Bahn (DB) gezwungen, Waggonbau Niesky zu kaufen. Die Leasinggesellschaft VTG rettete die Firma Waggonbau Graaff. Die Gesellschaft Josef Meyer Transport Technology stellt den Neubau ein, und Europas größter Wagenhersteller International Railway Systems ging in die Insolvenz. Damit sinkt die Neubaukapazität in Europa auf dürftige 10 000 Waggonen pro Jahr.

Eintritt ausländischer Hersteller könnte Waggonmarkt retten

Ausländische Unternehmen werden die Gelegenheit nutzen, in die Bresche zu springen. Die Amerikaner haben es schon versucht, aber nur noch Greenbrier Europe ist auf dem Markt tätig, allerdings als zweitgrößter Hersteller. Das indische Unternehmen Titagarh Wagons hat die notleidende französische Arbel

Fauvet Rail gekauft (zurzeit noch ohne Produktion); außerdem hat die große – und auf dem australischen Markt schon sehr erfolgreiche – China CNR Corporation (CNR) ein gemeinsames Unternehmen mit PKP Cargo für die Herstellung von Güterwagen in Polen gegründet. Die französische Leasinggesellschaft Atir-Rail hat in diesem Jahr bei CNR 40 Kesselwagen bestellt. Dies ist ein erster mutiger Versuch, sich Wagenbaukapazität außerhalb Europas zu sichern. Für nicht in Europa etablierte Eisenbahnhersteller ist es schwierig, den europäischen und nationalen Vorschriften entsprechend zu fertigen und dafür die Zulassung in Europa zu erhalten. Letztendlich könnte im Markteintritt der außereuropäischen Hersteller aber die Rettung für den europäischen Waggonmarkt bestehen.

Obwohl die Güterwagenleasinggesellschaften die Krise offensichtlich überstanden haben, sind ihre Nutzungs- und Leasingraten stark gesunken. Nur die Spezialisten haben sich gut gehalten und wieder einige hundert Wagen bestellt. Die übrigen können erst 2012 an Beschaffungen denken. Dann werden sie auf Hersteller-Engpässe stoßen.

Kleine Vermieter stöhnen unter Kosten

Für kleine und mittelgroße Leasinggesellschaften wird es schwieriger, die Verwaltungskosten, Mehrbelastungen als Entity in Charge of Maintenance sowie zusätzliche Inspektionskosten nach dem Unfall von Viareggio weiterzugeben. Als Ausweg bietet sich die Wagenverwaltung für Kunden an, die wegen der gestiegenen Wagenhalterverpflichtungen ihre Flotte selbst nicht mehr betreiben können.

Für die Zukunft gut gewappnet sind Vermietgesellschaften, die schon einen beachtlichen Flottenumfang haben und sich entweder auf spezielle Märkte, wie Kesselwagen konzentrieren oder sich die Kapazitäten mit großen Aufträgen für moderne Standardgüterwagen absichern.

RB 01.08.11 (ri)

www.dvbbank.com