

Bahnindustrie

Auf der richtigen Schiene

Die Signale für die deutsche Schienenfahrzeugindustrie stehen auch 2009 auf Grün. Denn die gerade aufgrund der Krise weltweit angesprochenen Milliardenprogramme für die Infrastruktur kommen nicht zuletzt den Bahngesellschaften zugute und dürften auch die Beschaffung von Loks und Waggons beflügeln.

Die deutsche Bahnindustrie gehörte zuletzt zu den Lokomotiven der Beschäftigungsentwicklung. Die Zahl der Jobs nahm in den 105 deutschen Betrieben für Schienenfahrzeuge und Zulieferteile zwischen Januar und Oktober 2008 gegenüber den gleichen Vorjahresmonaten um beachtliche 5 Prozent zu. Damit stehen jetzt rund 32.000 Mitarbeiter auf der Payroll (Grafik).

Diese positive Entwicklung ist vor allem dem wachsenden Exportgeschäft zu verdanken. Der Auslandsumsatz stieg in den ersten zehn Monaten des Jahres 2008 um 37 Prozent auf gut 2,1 Milliarden Euro. Die Exportquote liegt damit bei 54 Prozent – 2007 waren es erst 42 Prozent. Zu den Highlights zählte z.B. die Übergabe des ersten Hochgeschwindigkeitszugs von Siemens an die russische Staatsbahn – der Zug verbindet Moskau und St. Petersburg künftig in weniger als vier Stunden. Auch anderswo schätzen die Kunden Loks made in Germany – in Österreich ebenso wie in Australien.

Im Inland lief es dagegen nicht ganz so rund – die Umsätze gingen um 12 Prozent auf nur noch 1,8 Milliarden Euro zurück. In den Jahren davor hatten die deutschen Bahnen ihr rollendes Material erneuert.

Unterm Strich zeigte der Trend jedoch klar aufwärts. Und auch für 2009 stehen die Chancen gut, dass die Bahnindustrie von der Rezession weniger stark betroffen ist als andere Branchen, deren Geschäfte unmittelbar von der Konjunktur abhängen:

Insgesamt legten die Bestellungen im ersten Halbjahr 2008 um 45 Prozent zu, meldete der Verband der Bahnindustrie.

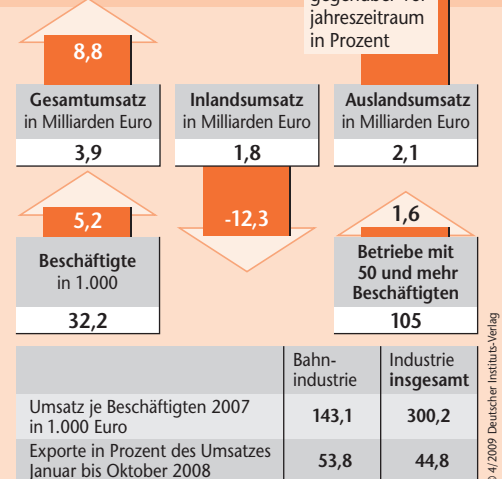
Zwar könnte der weltweit kriselnde Güterverkehr dazu führen, dass die Nachfrage nach Loks und Waggons zurückgeht. Im deutschen Personennahverkehr stehen die Signale jedoch auf Expansion. So gab jüngst die Deutsche Bahn bekannt, in den nächsten zehn Jahren bis zu 800 neue Doppelstockwagen von Bombardier abzunehmen.

Lokomotiven, Stadt- und Straßenbahnen sowie Hochgeschwindigkeitszüge sind trotz Standardisierung und Modularisierung maßgeschneiderte Produkte, die in eher kleinen Stückzahlen hergestellt werden. Vieles fertigen die Hersteller selbst, Zulieferer werden entsprechend selten eingespannt. Deshalb bleibt der Pro-Kopf-Umsatz der Bahnindustrie mit gut 140.000 Euro deutlich hinter dem Schnitt der Industrie zurück (300.000 Euro).

Die Schienenfahrzeugtechnik hat nur noch wenig mit der alten Bahn des 20. Jahrhunderts zu tun. Die technischen Grenzen werden ständig neu definiert. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr verlangt ebenso nach hochfesten Materialien wie nach modifizierten Antrieben – Einzelradantrieb statt Triebkopf – sowie

Bahnindustrie: Auslandsmärkte machen Tempo

Januar bis Oktober 2008



Ursprungsdaten: Statistisches Bundesamt

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 4/2009 Deutscher Instituts-Verlag

nach elektronischen Steuerungen, die an Tempo 300 angepasst sind

Auch traditionelle Produkte wie Stadt- und Vorortbahnen sowie Lokomotiven müssen heute mehr leisten. Ein und dieselbe Bahn soll nicht nur auf dem Land fahren können, sondern möglichst auch in der Stadt, vielleicht sogar auf unterschiedlichen Schienensystemen.

Früher wurden Baureihen nach den Anforderungen der Auftraggeber – meist Staatsgesellschaften wie der Bundesbahn – von Grund auf neu entwickelt und blieben dann viele Jahre in der Produktion. Heute bringen Privatisierung und Globalisierung eine steigende Zahl von Abnehmern sowie kürzere Modellzyklen mit sich.

Von den Herstellern wird damit eine Quadratur des Kreises verlangt: Die Anforderungen steigen, während die Entwicklungs- und Baukosten sinken sollen. Die Firmen lösen dieses Problem durch Baukastensysteme, mit denen sich Zugtypen an die jeweiligen Vorgaben anpassen lassen.

Für Adressaufkleber