

Marktentwicklung: Eisenbahnmateriale (CN 86) — 2015–2025

Einleitung

Das Kapitel 86 des Harmonisierten Systems umfasst Schienenfahrzeuge, ortsfestes Gleismaterial, Teile davon sowie mechanische und elektromechanische Signalgeräte für Verkehrswege. Die vorliegende Analyse beleuchtet die Entwicklung des extra-EU-Handels mit diesen Gütern von 2015 bis 2025 anhand der aufbereiteten Zoll Daten. Im gesamten Zeitraum bleibt die Europäische Union Nettoexporteur, doch die Einfuhren wachsen dynamischer als die Ausfuhren, sodass sich der Handelsüberschuss merklich verringert. Die Berichtsperiode ist von geopolitischen Verschiebungen, starken Preisausschlägen und strukturellen Veränderungen in der Branche geprägt.

Importdynamik überholt das Exportwachstum – die Handelsbilanz gerät unter Druck

Die EU-Ausfuhren steigen zwischen 2015 und 2025 moderat um ein Viertel, getragen von leichten Preis- und Mengenzuwächsen.

Der Gesamtwert der Exporte nahm von 4,96 Mrd. EUR (2015) auf 6,20 Mrd. EUR (2025) zu, was einem Anstieg von 24,9 % entspricht. Die ausgeführte Menge wuchs im gleichen Zeitraum um 11,7 % (von 586 259 auf 655 062 t), der Durchschnittspreis je Mengeneinheit legte um 11,8 % zu (Handelsüberblick). Damit ist das Ausfuhrwachstum etwa zu gleichen Teilen auf höhere Volumina und steigende Preise zurückzuführen.

Die Einfuhren verdreifachen sich nahezu – die importierte Menge ist der dominante Treiber.

Im Gegensatz zu den Exporten expandierten die Importe mit enormer Geschwindigkeit: Ihr Wert kletterte von 1,44 Mrd. EUR auf 3,52 Mrd. EUR (+144,2 %), während die Menge um 114,2 % (von 448 499 auf 960 731 t) zunahm. Der Einfuhrpreis stieg lediglich um 14,0 % (Handelsüberblick). Der Importboom wurde folglich in erster Linie durch massiv höhere Liefermengen gespeist.

Der Handelsüberschuss schrumpft um ein Viertel, und die Nettoexportabhängigkeit der EU halbiert sich.

Der Saldo verringerte sich von +3,52 Mrd. EUR (2015) auf +2,68 Mrd. EUR (2025), ein Rückgang um 24,0 %. Parallel dazu hat sich die Quote der Nettoimportabhängigkeit – ein negativer Wert signalisiert eine Nettoexportposition – von –17,2 % auf –8,0 % vermindert (Nettoimportabhängigkeit). Die EU bleibt also zwar Nettoexporteur, doch der relative Überschuss im Verhältnis zur apparenten Inlandsverwendung hat sich stark reduziert.

Handelspartner im Umbruch: China verliert, neue Akteure gewinnen an Bedeutung

China als Exportmarkt büßt fast die Hälfte seines Wertes ein, während die Schweiz und das Vereinigte Königreich aufholen.

Die Ausfuhren nach China fielen von 856 Mio. EUR auf 431 Mio. EUR (–49,7 %) und rutschten damit hinter die Schweiz (2025: 1 389 Mio. EUR, +97,3 %) und das Vereinigte Königreich (2025: 842 Mio. EUR, +33,1 %) zurück. Auch in die USA (+59,2 %), nach Serbien (+640,9 %) und Norwegen (+55,1 %) legten die Lieferungen kräftig zu (Top-Handelspartner).

Importseitig verzeichnen die Türkei, Serbien und die Ukraine dreistellige Zuwächse, während Russland kollabiert.

Die Einfuhren aus der Türkei schnellten von 28 Mio. EUR auf 306 Mio. EUR (+1 008,5 %), aus Serbien von 36 Mio. EUR auf 322 Mio. EUR (+788,5 %) und aus der Ukraine von 46 Mio. EUR auf 169 Mio. EUR (+268,7 %). China, bereits 2015 bedeutend, steigerte seine Lieferungen um 295,0 % auf 1 033 Mio. EUR und ist damit zum größten Einfuhrpartner aufgestiegen. Die Importe aus der Russischen Föderation brachen hingegen um 83,2 % auf nur noch 7 Mio. EUR ein (Top-Handelspartner). Diese Verschiebungen spiegeln sowohl geopolitische Brüche als auch den Aufbau neuer Lieferketten wider.

Die Einfuhrkonzentration sinkt deutlich, die Exportkonzentration nimmt hingegen leicht zu.

Der Herfindahl-Hirschman-Index (HHI) der Importe fiel von 2 540 auf 1 848 (–27,3 %), was eine breitere Streuung der Bezugsquellen anzeigt. Bei den Exporten stieg der HHI von 794 auf 931 (+17,3 %), die Ausfuhrmärkte wurden also etwas konzentrierter (Konzentration HHI).

Handelspartner (Importe)	2015 (Mio. EUR)	2025 (Mio. EUR)	Veränderung
China	261,4	1 032,5	+295,0 %
Schweiz	649,1	951,6	+46,6 %
Serbien	36,2	321,7	+788,5 %
Türkei	27,6	306,1	+1 008,5 %
Ukraine	45,9	169,2	+268,7 %
USA	87,5	140,8	+61,0 %
Russische Föderation	43,4	7,3	-83,2 %

Handelspartner (Exporte)	2015 (Mio. EUR)	2025 (Mio. EUR)	Veränderung
Schweiz	703,8	1 388,9	+97,3 %
China	856,2	430,9	-49,7 %
Vereinigtes Königreich	632,2	841,8	+33,1 %
USA	240,7	383,1	+59,2 %
Norwegen	122,5	190,0	+55,1 %
Serbien	17,8	131,7	+640,9 %

Quelle: Top Partner nach Wert

Preisvolatilität und sinkende Außenhandelsverflechtung trotz kräftigen Produktionswachstums

Außergewöhnliche Preis- und Mengenausschläge in einzelnen Handelsströmen signalisieren große Einzelgeschäfte.

Der Datensatz identifiziert mehrere starke Preisschocks. Bei den Exporten in die Schweiz brach der Durchschnittspreis 2021/22 ein (-27,9 % gegenüber der Vorperiode) und zog danach wieder an, während die Menge 2021 sprunghaft auf 8,7 Mio. t hochschnellte – ein Hinweis auf ein außergewöhnliches Großprojekt. Die Exporte nach Sri Lanka verzeichneten einen Preisschock von +4 142,9 % bei gleichzeitigem Mengeneinbruch (Abnormalität 29,7). Bei den Importen aus der Schweiz trat 2022 ein Preisanstieg von 46,5 % auf (Schockereignisse). Solche Ausreißer verzerren die jährlichen Durchschnittswerte, legen aber zugleich offen, dass ein bedeutender Teil des Handels auf wenige Großaufträge entfällt.

Trotz einer Verdoppelung des Produktionswerts gehen Exportquote und Handelsintensität zurück.

Der Produktionswert der EU-Industrie für Eisenbahnmaterial stieg von 12,2 Mrd. EUR (2015) auf 31,1 Mrd. EUR (2024, letzter verfügbarer Wert), ein Plus von 155,4 %; die produzierte Menge nahm um 42,5 % zu (Produktion). Gleichzeitig fiel die Exportquote (An-

teil der Exporte am Produktionswert) von 22,9 % (2015) auf 16,6 % (2024, -27,6 %) und die Handelsintensität (Außenhandel relativ zur Wirtschaftsleistung) von 28,8 % auf 23,6 % (-17,9 %) (Exportquote). Die Branche ist also trotz wachsender Gesamtleistung enger an den Binnenmarkt gebunden.

Die Warenstruktur unterstreicht die Dominanz von Teilen, Triebwagen und Containern im Außenhandel.

Sowohl ein- als auch ausfuhrseitig dominieren drei Warengruppen. Bei den Importen sind 2025 die größten Posten: Teile von Schienenfahrzeugen (8607, 1 396 Mio. EUR), Triebwagen und Schienenbusse (8603, 792 Mio. EUR) sowie Container (8609, 742 Mio. EUR). Die Exportstruktur wird angeführt von denselben Kategorien, ergänzt um Personen- und Spezialwagen (8605): Teile (2 418 Mio. EUR), Triebwagen (1 208 Mio. EUR), Personenwagen (832 Mio. EUR) und Container (638 Mio. EUR) (Produktsegmentvergleich). Die Handelsbilanz ist in allen Hauptgruppen positiv, mit Ausnahme eines wachsenden Importüberhangs bei Containern, die überwiegend aus China bezogen werden.

Warengruppe (Import)	Wert 2025 (Mio. EUR)	Menge 2025 (t)
8607 – Teile von Schienenfahrzeugen	1 396,2	195 321
8603 – Triebwagen/Schienenbusse	791,6	17 183
8609 – Container	741,6	640 633
8606 – Güterwagen	233,8	77 077
8604 – Bahndienstfahrzeuge	122,2	8 278
8608 – Gleismaterial/Signalgeräte	85,1	13 333

Warengruppe (Export)	Wert 2025 (Mio. EUR)	Menge 2025 (t)
8607 – Teile von Schienenfahrzeugen	2 418,2	253 187
8603 – Triebwagen/Schienenbusse	1 208,2	20 670
8605 – Personenwagen	831,9	17 640
8609 – Container	638,0	303 151
8604 – Bahndienstfahrzeuge	360,4	11 232
8608 – Gleismaterial/Signalgeräte	294,6	22 138

Quelle: Produktsegmentvergleich

Schlussfolgerung

Der EU-Außenhandel mit Eisenbahnmaterial hat sich zwischen 2015 und 2025 grundlegend gewandelt. Die Exporte expandierten zwar solide, doch die Importe legten ein Vielfaches schneller zu, sodass sich der traditionell hohe Überschuss spürbar verringerte.

Treiber waren vor allem Lieferungen aus China, der Türkei, Serbien und der Ukraine, während Russland als Lieferant nahezu ausfiel. Gleichzeitig verlor China als Absatzmarkt an Bedeutung, wogegen die Schweiz und das Vereinigte Königreich an die Spitze rückten. Die sektorale Produktion in der EU wuchs kräftig, die Außenhandelsverflechtung nahm jedoch ab – ein Zeichen dafür, dass die Binnennachfrage die Branche zunehmend trägt. Auffällige Preis- und Mengensprünge in einzelnen bilateralen Strömen weisen zudem auf eine hohe Abhängigkeit von wenigen Großprojekten hin. Die insgesamt diversifizierteren Importquellen stärken die Versorgungssicherheit, während die gestiegene Exportkonzentration und die volatile Preisstruktur Risiken für die Planbarkeit europäischer Anbieter bergen.

Erstellt am 2026-07-24 auf der Grundlage von Daten von tradedashboard.eu

Maschinell erstellter Bericht: Er beschleunigt die menschliche Analyse, auch auf die Gefahr hin, sie manchmal in die Irre zu führen. Er kann sie niemals vollständig ersetzen.

Wenn Sie Beratung zur europäischen Handelspolitik benötigen oder Vertretung für Ihre Interessen in Brüssel, zögern Sie nicht, mich unter support@tradedashboard.eu zu kontaktieren. Sie finden meinen Lebenslauf unter dieser Adresse.