

Vollbremsung bei Bahn-Ausbau in China

Peking stoppt Investitionen und trifft die deutsche Industrie damit hart

Der Tempo-Rausch ist vorbei: Die Führung prüft alle Prestige-Projekte

NIKOLAUS DOLL

Jahrelang war China im Geschwindigkeitsrausch. Neue Schienenwege konnten nicht teuer genug sein, bei den Hochgeschwindigkeitszügen jagte ein Rekord den anderen. Doch dann rasten Ende Juli zwei Hochgeschwindigkeitszüge ineinander. 40 Menschen wurden dabei getötet, und die Folgen sind drastisch: „China hat eine Art Sputnik-Schock erlitten. Das schier grenzenlose Vertrauen in die eigene Technologie der Superschnell-Züge ist nachhaltig erschüttert“, sagt Maria Leenen, Chefin des Bahn-Beratungsunternehmens SCI.

Die Nervosität in Peking ist so groß, dass alle neuen Bahnprojekte auf den Prüfstand gestellt werden. Niemand glaubt mehr, dass das ursprüngliche Vorhaben umgesetzt wird, das heute mit 8300 Kilometern längste Hochgeschwindigkeitsnetz der Welt bis 2020 auf 16 000 Kilometer zu erweitern. Schon länger war klar, dass die Führung in Peking das Investitionstempo der vergangenen Jahre in den Hochgeschwindigkeitsverkehr drosseln würde.

Denn der beispiellose Investitionsboom war unter anderem auch dem Konjunkturpaket geschuldet, das die chinesische Regierung 2008 geschnürt hatte. Zudem ist die Zahl der Bahnfahrer in China rückläufig. Zwischen 2005 bis 2010 sank der Anteil der Bahnreisenden um 3,2 Prozent; der Anteil der Frachtgüter, die mit der Bahn transportiert werden, fiel sogar um 20 Prozent. Kein Wunder, dass Peking den Bereich Schiene auf die Liste jener sieben Schlüsselbranchen gesetzt hat, bei denen sie die für die nächsten fünf Jahre geplanten Investitionen von 1,5 Billionen Euro herunterfahren will.

Das aber sind schlechte Nachrichten für die Bahnindustrie in Deutschland. Für die Branche mit allein 50 000 Beschäftigten ist China neben Westeuropa der mit Abstand wichtigste Markt. „Mit zweistelligen Wachstumsraten in den vergangenen Jahren war China die Lokomotive dieses gesamten Industriezweiges“, sagt SCI-Sprecherin Leenen. Die derzeitige Entwicklung in China sehe man da „mit einer gewissen Sorge“, räumt ein Siemens-Manager ein.

Beim Verband der deutschen Bahnindustrie (VDB) erwartet man zwar auch angesichts der jüngsten Ereignisse nicht, dass Peking die Investitionen für den

Schienerverkehr auf breiter Front zurückschraubt. Allerdings habe der Sektor Hochgeschwindigkeit für die Industrie eine besondere Bedeutung, sagt der Hauptgeschäftsführer des VDB, Roland Pörner: Es mache einen gro-



Hochgeschwindigkeitszug in Peking: Die Zahl der Fahrgäste geht zurück

ßen Unterschied, ob man etwa Bremsysteme für Züge bis 250 oder 300 Kilometer pro Stunde einbaut oder aber bis 380 Kilometer pro Stunde. „Je höher die Geschwindigkeit, desto komplizierter die Systeme, desto größer die Chancen für unsere Unternehmen.“

In Deutschland klammert man sich nun an die Erwartung, China

werde verstärkt andere Bahn-Projekte vorantreiben. „Es ist ja nicht so, dass gar nicht mehr investiert wird, die Chinesen schieben um und konzentrieren sich stärker auf den Ausbau der Metro-Netze“, sagt Leenen. Damit könnten die deutschen Hersteller Ausfälle kompensieren, so die Hoffnung. Beim Verband der Bahnindustrie kann man der Entwicklung in

China auch positive Seiten abgewinnen: „Die Vorgänge zeigen doch, dass die Chinesen ihrer eigenen Technologie nicht mehr restlos vertrauen. Das trägt dazu bei, dass das Ansehen deutscher Hersteller steigt“, sagt Ronald Pörner. „Am Ende können wir mit Aufträgen rechnen, die die Chinesen eigentlich nicht ins Ausland vergeben wollten.“

CHINAS EISENBAHN-INVESTITIONEN



WELT KOMPAKT

QUELLE: ERSCHÄTZUNG SCI VERKEHR (AMBA)

WICHTIGER KUNDE

An nahezu allen großen Schienenprojekten in China sind deutsche Hersteller beteiligt – sei es bei der Planung, dem Trassen- und Leistungsbau, der Zugleittechnik oder der Lieferung von Zügen beziehungsweise Komponenten. Ähnlich wie die Auto-Konzerne haben die deutschen Schienentechnikerhersteller nicht zuletzt wegen des Booms in der Volksrepublik in den vergangenen Jahren glänzend verdient. 2010 erzielte die Branche einen Re-

kordumsatz von 10,9 Milliarden Euro. Das entspricht einem Wachstum gegenüber 2009 um 4,8 Prozent. Es war die fünfte Umsatzsteigerung in Folge. Beim Schienentechnikerhersteller Vossloh AG reichten die Nachrichten des Sommers aus China aus, um eine Gewinnwarnung herauszugeben. Maßgeblicher Grund seien „deutlich verzögerte Produktabrufe für die Ausrüstung chinesischer Hochgeschwindigkeitsstrecken“.