

Vom Schwellenland zur Bahnnation

China besitzt erst seit kurzem ein modernes Schienensystem und macht sich schon daran, den weltweiten Bahnmarkt zu erobern

Von Nikolaus Doll

BERLIN – Vielleicht hat Arnold Schwarzenegger in einem Geschichtsbuch geblättert, vielleicht ist er ja ein Mann, der in großen historischen Zusammenhängen denkt. Möglicherweise geht es dem Gouverneur Kaliforniens aber auch nur ums Geld, als er jüngst ausdrücklich China aufforderte, sich um den Bau des geplanten Superzug-Netztes an der Westküste zu bewerben: „Wir möchten, dass die Volksrepublik an der Ausschreibung teilnimmt“, lockte er. Ausgerechnet China. Vor ein, zwei Jahren hätte sich Schwarzenegger damit noch lächerlich gemacht. Jetzt lacht keiner mehr. „Die Chinesen kommen. Und sie werden den weltweiten Bahnmarkt grundlegend umkrempeln“, sagt Maria Leenen, Chefin der Eisenbahn-Beratungsfirma SCI.

In den USA denkt man schnell an China, wenn es um den Eisenbahnbau geht. Zehntausende Chinesen hatten vor rund 150 Jahren für den Schienenriesen Central Pacific geschuftet. Ohne die unzähligen Kulis aus dem Reich der Mitte hätten die USA nie in diesem atemberaubenden Tempo einen Schienenweg quer durch den Kontinent legen können. Was die Gegenwart und moderne Schientechnik angeht, war China allerdings bis vor kurzem allenfalls ein Schwellenland. All die modernen Highspeedzüge und Renn-Trassen, auf die Peking so stolz ist, sind im Rahmen von Gemeinschaftsunternehmen entstan-

den, mit Hilfe europäischer Bahn-technik-Konzerne.

Doch die Chinesen lernen schnell – so unglaublich schnell, dass sie nun, kaum dass dort regelmäßig die ersten Hochgeschwindigkeitszüge verkehren, in die Offensive gehen: China bietet bei internationalen Ausschreibungen um den Bau und Betrieb von neuen Strecken samt den nötigen Zügen mit und will den globalen Schienenmarkt aufrollen. Bislang gaben europäische Konzerne im Eisenbahngeschäft unangefochten den Ton an. Das ist vorbei.

Wie stark die chinesischen Hersteller sind, werden sie auf der größten Bahnmesse Innotrans zeigen, die kommenden Dienstag in Berlin beginnt. „Aus der Volksrepublik werden 49 Aussteller vor Ort sein. Das sind mehr als drei Mal so viele wie bei der Innotrans zuvor“, sagt ein Messe-Sprecher.

Noch vor wenigen Jahren war die erste Liga der Schienenbranche ziemlich übersichtlich. Gleise legen, Dieselloks bauen oder Waggon zusammenschrauben, das konnten viele Firmen. Doch global aufgestellt und fähig, komplexe Schienensysteme zu entwickeln oder Hochgeschwindigkeitszüge zu bauen, das waren nur die „Big Three“: Siemens, der französische Alstom-Konzern und Bombardier, ein Unternehmen mit Sitz in Kanada, das sein weltweites Schienengeschäft von Berlin aus lenkt und in Deutschland die meisten und wichtigsten Bahnwerke hat.

Doch inzwischen sind wie aus dem Nichts chinesische Konzerne in die Spitzengruppe aufgerückt. Was den Umsatz im wichtigen Geschäft mit Neufahrzeugen angeht, liegen nach einer neuen SCI-Studie Bombardier und Alstom weiter vorn. Doch die Plätze drei und vier werden bereits von der China South Locomotive & Rolling Stock Corporation (CSR) und China Northern Locomotive & Rolling Stock Industry Group (CNR) belegt – Siemens nimmt nur noch Rang fünf ein (siehe Grafik). Während die Big Three ihren Umsatz zwischen 2005 und 2009 gemeinsam um 17 Prozent gesteigert haben, kamen die zwei

größten chinesischen Bahnbauer auf 108 Prozent. „Die Branche gerät in Bewegung, im Bahnsektor entsteht endlich das, was es in anderen Industrien längst gibt: eine weltweite Wettbewerbslandschaft“, sagt SCI-Chefin Leenen. „Davon profitieren die Bahnbetreiber, aber auch die Fahrgäste.“

Über Jahrzehnte funktionierte das System Bahn wie folgt: Ein staatlicher Bahn-Konzern, meist ein Monopolist, arbeitete mit Herstellern des Heimatlandes eng zusammen, und die große Linie wurde von der Politik vorgegeben. Die Kundenwünsche standen dabei nicht unbedingt im Vordergrund.

Doch seit Jahren forciert gerade die Europäische Union den Wettbewerb, immer neue private Unternehmen versuchen, den Staatsbahnen mit besserer Qualität Kunden abzugeben. „Dadurch rücken die Fahrgäste stärker in den Mittelpunkt“, sagt Maria Leenen. Ein Beispiel: Lange wurde Wireless Lan, also Internet im Zug, als Schnickschnack abgetan. Jetzt wird Service wie dieser immer wichtiger. „Es gibt bei den Bahnen ein ‚Ich-auch-Gefühl‘, sie wollen bieten, was die Konkurrenz hat. Diesen Druck geben sie an die Hersteller weiter“, sagt die SCI-Chefin.

Noch versuchen die chinesischen Hersteller nicht, mit Hightech zu punkten, sie erobern neue Märkte, indem sie Komponenten oder einfache Produkte, die aber in hohen Stückzahlen liefern – das allerdings rund um den Globus. Konzerne wie CSR oder CNR sind damit ziemlich erfolgreich, selbst wenn sie noch nicht so profitabel sind wie die Big Three. Der Bahnriese aus dem Norden der Volksrepublik baut Metrowagen für Saudi Arabien und ein ganzes Metrosystem für Rio de Janeiro. Dazu kommen Lokomotiven für Weißrussland, Güterwaggon für Vietnam oder die Mongolei. CSR exportiert Dieselszüge nach Tunesien, Metros nach Bombay oder Lokomotiven in den Iran.

Eines der größten Projekte ist derzeit die Sanierung der Staatsbahn Argentiniens durch die Chinesen. Der Vorteil der Chinesen ist ihre Erfahrung durch den rasend

schnellen Ausbau ihres Schienennetzes. Die Volksrepublik will allein dieses Jahr knapp 83 Mrd. Euro in das Hochgeschwindigkeits-Schienennetz investieren. Damit soll es um rund 4600 Kilometer wachsen, weitere 10 000 Kilometer Bahnstrecken befinden sich im Bau. Hinzu kommen die niedrigen Lohnkosten.

Wohl am wichtigsten ist aber, dass die Konzerne aus der Volksrepublik die Finanzierung der meist milliardenschweren Projekte übernehmen. Peking bewilligt großzügig Kredite, wenn ein chinesischer Konzern den Zuschlag erhält – eine beinahe unwiderstehliche Verlockung für die Auftraggeber, meist chronisch klamme Regierungen oder Stadtverwaltungen. Im Fall von Argentinien hatten die CNR-Manager neben einem günstigen Angebot einen Kredit über acht Mrd. Euro der chinesischen Regierung im Gepäck.

Der fast schon hastige Aufbruch zu den Weltmärkten hat einen handfesten Grund: Das Tempo beim Schienenausbau in der Volksrepublik selbst ist auf Dauer nicht zu halten. Aber die Kapazitäten, die im Schienensektor geschaffen wurden, sind riesig. Die Konzerne suchen nun nach neuen Absatzregionen, und nur für Westeuropa fühlen sie sich noch nicht stark genug. „Europa ist umzingelt von chinesischen Bahnprojekten“, sagt Maria Leenen. „Die Chinesen haben Respekt vor den Heimatmärkten der großen Drei – noch.“

