

China macht Tempo auf der Schiene

Schneller ist auf Schienen niemand unterwegs: Mit einer Spitzengeschwindigkeit von 394 Kilometern pro Stunde pendelt künftig der schnellste Zug der Welt zwischen Wuhan in Zentralchina und dem 1000 Kilometer entfernten Guangzhou. Drei Stunden dauert die Reise. Beim Bau der Strecke wurden deutsche Firmen abgehängt.

China drückt aufs Tempo im Rennen um die modernsten Eisenbahnen:

Mittelfristig sollen Superschnellzüge sogar dem Flugzeug Konkurrenz machen - dank von Chinesen entwickelter Technologie. Das ist die Vision des Verkehrsexperten Sun Zhang von der Schanghai Tongji Universität: "China hatte immer schon einen Traum. Die Regierung spricht viel darüber, dem Land eine Basis der Innovationen zu geben. Bisher waren wir immer die, die importiert haben, die rückständig waren. Unsere Politik ist es, ausländische Technologien zu holen, Gemeinschaftsunternehmen zu gründen und chinesische Marken hervorzubringen." Schließlich kenne Technologie keine Grenzen.

Für Deutschland, fügt der Verkehrsexperte hinzu, sei es zukunftssträchtig, mit China zu arbeiten. Denn das Land sei für Eisenbahnen der größte Markt der Welt. In den kommenden zehn Jahren will die Volksrepublik 16.000 zusätzliche Streckenkilometer anlegen.

Konkurrenz zur deutschen Technologie

Doch deutsche Firmen spielten beim Bau der neuen Strecke Wuhan - Guangzhou eine untergeordnete Rolle. Siemens lieferte Komponenten für die Züge. Im März erhielt die Firma zudem den lukrativen Auftrag, Antriebskomponenten und Drehgestelle für 100 Züge der geplanten Strecke Peking - Schanghai zu bauen. Die soll in spätestens vier Jahren fertig sein.

Dass Züge aber komplett von den Deutschen geliefert werden, dürfte Vergangenheit sein. Siemens-Chef Peter Löscher antwortete kürzlich in Peking auf die Frage nach chinesischer Konkurrenz: "Konkurrenten gibt es schon heute. Und für uns ist der chinesische Markt ein wichtiger Markt. Da sind wir exzellent im Geschäft."



ermany.com

Chinas moderne Hochgeschwindigkeitszüge im Bahnhof in Wuhan.

Chinesische Eisenbahntechnik auf dem Weg in die Welt

Die Chinesen wollen aber überholen. Anfang 2010 fällt die Entscheidung, ob der Staatskonzern CSR gemeinsam mit Bombardier aus Kanada eine Hochgeschwindigkeitsbahn nach Las Vegas baut. Die Chinesen spekulieren auch auf Großaufträge in England. Sie seien um 20 Prozent billiger als die Konkurrenz aus Japan oder Deutschland, sagt Professor Sun Zhang. "Russland als riesiger Flächenstaat ist ebenfalls interessiert an chinesischen Hochgeschwindigkeitszügen. Auch, weil die Russen Permafrostböden haben. Beim Bau der Tibetbahn haben wir viele Lösungen für einen solchen Untergrund entwickelt." Aus Sicht des Verkehrsexperten hätten chinesische Hochgeschwindigkeitszüge einen Vorteil: "Sie sind eine Mischung aus dem Besten ausländischer Technologien."

"Kein Zwang, Geheimnisse zu offenbaren"

Unter deutschen Unternehmern in China hört man immer wieder Beschwerden: Chinesische Geschäftspartner und Behörden verlangten vor allem in der Eisenbahnbranche bis ins letzte Detail die Offenlegung von Technologien. Thomas Dorn, Vorstandsmitglied der deutschen Handelskammer Schanghai, sieht das recht gelassen: "Man muss das alles chinesisch sehen. Wenn verlangt wird, alles offen zu legen, dann steht das erstmal da. Aber es gibt immer eine Hintertür, den pragmatischen Weg." Grundsätzlich bewertet er die Situation so: "Eine Partnerschaft hat hier so lange Bestand, solange sie mir nützt. Ich würde es jetzt nicht so sehen, dass es einen systematischen Zwang gibt, seine letzten Geheimnisse offen zu legen."

Chinesische Innovationen

Die Firma Hübner aus Kassel stellt die Übergänge zwischen Eisenbahnwaggons her. In China ist Hübner gezwungen, dies mit einem chinesischen Gemeinschaftsunternehmen zu tun. Natürlich fließt da Know-how ab, sagt Marcus Malatitsch, der Schanghai Manager der Firma Hübner. Allerdings würden die Chinesen nicht nur nachbauen. "Der nächste Schritt zu Tempo 380 wird sogar in China entwickelt." Natürlich seien da ausländische Firmen involviert, aber diese offiziellen Kooperationen wie etwa mit Siemens gebe es nicht mehr.

www.hubner-germany.com info@hubner-germany.com

Quelle: www.tagesschau.de, Astrid Freyeisen, ARD-Hörfunkstudio Schanghai