

# China – voll in Fahrt

Mit der neu eröffneten **Schnellstrecke** zwischen Peking und Guangzhou verfügt China bereits über das längste Hochgeschwindigkeitsnetz. Doch bis 2020 soll es noch fünfmal so groß werden.

VON UNSEREM KORRESPONDENTEN FELIX LEE

**D**ie USA sind schon lange nicht mehr das Land der Superlative. Zumindest was moderne Großtechnologien betrifft, hat die Volksrepublik China den Amerikanern den Rang abgelassen. Das zeigte sich auch wieder in der zweiten Dezemberwoche: Mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 300 Stundenkilometern fuhr der chinesische Schnellzug CRH380 erstmals die Strecke zwischen der Hauptstadt Peking im Norden des Landes und der Technologiemetropole Guangzhou in Süchina ab – mit 2298 Kilometern die bislang längste Hochgeschwindigkeitsstrecke der Welt. Die Jungfernfahrt dauerte acht Stunden. Vor der Eröffnung dieser neuen Strecke betrug die Reisezeit mit dem Zug von Peking nach Guangzhou noch mehr als 20 Stunden.

„Wenn ich morgens in den Zug einsteige, kann ich schon am Nachmittag zu Hause mit meinen Kindern zusammensitzen“, sagt ein Arbeitsmigrant aus dem Norden Chinas, der in Guangzhou arbeitet und diese neue Strecke abfahren ist. In der südchinesischen Industriemetropole am Perlfussdelta leben besonders viele Arbeitsmigranten aus der gesamten Volksrepublik.

## Tickets zwischen 100 und 350 Euro sind für einen Großteil der Bevölkerung kaum leistbar.

angewachsen. In den kommenden Jahren soll der rasante Ausbau weitergehen: Die Strecke zwischen der südwestchinesischen Stadt Chengdu bis hinauf nach Shanghai soll bald eröffnet werden, ebenfalls die Strecke zwischen Peking und der alten Kaiserstadt Xi'an in Zentralchina bis hinauf nach Lanzhou.

Bereits bis Ende 2014 will das chinesische Eisenbahnministerium das Netz auf 19.000 Kilometer ausweiten, bis 2020 gar auf die gigantische Zahl von 50.000 Streckenkilometern. Damit entstehen in China mehr Hochgeschwindigkeitsstrecken als im Rest der Welt zusammen.

**Für Durchschnittsverdiener teuer.** Werden diese Pläne tatsächlich so umgesetzt wie vom Eisenbahnministerium verkündet, liegt der Finanzierungsbedarf Analysten zufolge bei 80 Milliarden Yuan im Jahr (das entspricht rund 9,7 Milliarden Euro). Die Finanzierung steht aber auf der Kippe. Denn zumindest bislang ist jeder einzelne Hochgeschwindigkeitszug ein Verlustgeschäft. Dabei kosten Tickets etwa bei der neuen Strecke Peking-Guangzhou umgerechnet schon zwischen 100 und 350 Euro und sind bei einem derzeitigen Durchschnittsverdienst von rund 500 Euro im Monat für einen Großteil der chinesischen Bevölkerung kaum erschwinglich.

**Streckenausbau soll weitergehen.** Vor allem zu dem bevorstehenden Frühlingsfest in der ersten Februarhälfte erwarten die Behörden, dass sich mehr als 32 Millionen Wanderarbeiter auf den Weg in ihre Heimatregionen machen werden. In den vergangenen Jahren stand der Verkehr rund um die Feiertage auf den Strecken von und nach Guangzhou stets vor einem Zusammenbruch. „Mit der Aufnahme dieser zentralen Strecke nimmt Chinas Hochgeschwindigkeitsnetz Gestalt an“, verkündete der Direktor für Technologie des chinesischen Bahnministeriums, Zhou Li, stolz.

Die neu eröffnete Trasse ist denn auch nur ein vorläufiger Rekord. Seit der Einführung der neuen Technologie vor fünf Jahren ist das chinesische Hochgeschwindigkeitsnetz bereits auf mehr als 9300 Kilometer Streckenlänge



Von Peking nach  
Guangzhou in acht  
Stunden - bisher  
brauchte man für  
diese Strecke  
20 Stunden.  
/// Reuters

Wurden die ersten Triebzüge und Lokomotiven für das Hochgeschwindigkeitsnetz unter anderem noch von Siemens, Bombardier aus Deutschland und Kawasaki aus Japan geliefert, sind die neuen Züge inzwischen eine chinesische Eigenproduktion. Klagen wegen Diebstahl und Diebstahl geistigen Eigentums werden nur noch kaum erhoben.

#### **Unternehmen feiern Party in China.**

Denn viele Einzelteile kommen noch von Siemens, Bosch und ABB. Die Technik für den Bau der Gleisbetten etwa liefern die deutschen Firmen Rail One und Max Bögl. Wie ein Vertreter einer dieser deutschen Firmen vor Kurzem sagte: „Wir feiern in China alle eine große Party.“  
///

Und nicht zuletzt die hohen Investitionssummen führten dazu, dass das Eisenbahnministerium und die ihm unterstellten Staatsunternehmen in den vergangenen Jahren besonders anfällig für Korruptionsskandale wurden.

Einen Dämpfer hatte der rasche Ausbau der Bahnstrecken in China auch schon erhalten. Im Juli 2011 kam es bei einem schweren Zusammenstoß zweier Hochgeschwindigkeitszüge bei Wenzhou im Osten des Landes zu 40 Menschen ums Leben.

**Geschwindigkeit gedrosselt.** Das Unglück löste große Zweifel an der Sicherheit der chinesischen Technik aus und führte immerhin dazu, dass die maximale Geschwindigkeit um 50 auf 300 Stundenkilometer gedrosselt wurde.

Die verschärften Kontrollen haben die Eröffnung der neuen Trasse zwischen Peking und Guangzhou jedoch um fast ein Jahr verzögert.

Dennoch könnte sich der chinesische Hochgeschwindigkeitszug schon bald zu einem Exportschlagere entwickeln. Saudi Arabien hat die chinesische Technik bereits bestellt; auch Russland und Brasilien haben Interesse bekundet. Und während die Europäer nicht einmal über den Ausbau eines einheitlichen Hochgeschwindigkeitsnetzes diskutieren, sind die Chinesen bereits dabei. Mit den Streckenarbeiten in Laos, Thailand und Burma sowie in Zentralasien haben sie bereits begonnen. Sogar mit der Türkei sind chinesische Bahnmitarbeiter im Gespräch.