SIPA PRESS

Präsentation eines neuen Hochgeschwindigkeitszugs in Qingdao, Baustelle der Bahntrasse Peking–Shanghai: *Nur eine Zwischenetappe auf der*

GLOBALISIERUNG

Rasende Harmonie

Auf der Expo in Shanghai werden westliche Eisenbahnkonzerne für ihre Technik werben. Doch der Ausbau des Superschnellzugnetzes ist vor allem ein Lehrstück über Pekings Expansionslust.

Wie ein Schwarm Jagdfische funkeln die eleganten, weiß-blau lackierten Superschnellzüge in der Fabrikhalle. Die Spitzen der Triebwagen sind aufgerissen wie hungrige Mäuler, umsorgt von Technikern in beigefarbenen Uniformen.

Vize-Chefingenieur Lü Renyuan, 48, lächelt stolz, in Kürze werden die frisch montierten Geschosse das Werk von China South Locomotive & Rolling Stock (CSR) hier im nordostchinesischen Qingdao verlassen und mit bis zu 350 Stundenkilometern über neue Hochgeschwindigkeitstrassen jagen – so schnell wie nirgendwo sonst auf der Welt.

Schon jetzt pendeln sie zwischen Millionenstädten wie Wuhan und Guangzhou, dort verkürzen sie die Reisezeit von elf auf drei Stunden (siehe Grafik). Doch das soll nur eine Zwischenetappe sein auf der ehrgeizigen Aufholjagd der Volksrepublik, die sich seit 2004 geballt ausländische Eisenbahntechnologie einverleibt und damit zum gefährlichen Wettbewerber einstiger Lehrmeister wie Siemens aufrückte.

Noch präsentieren westliche Konzerne auf der gerade eröffneten Expo in Shanghai stolz ihre Technologie. Noch hoffen sie dort auf weitere Milliardenaufträge. Noch loben sie, wie Siemens zum Start der Weltausstellung, artig, dass man sich als „integraler Bestandteil der chinesischen Wirtschaft“ verstehe.

Aber zur gleichen Zeit arbeitet CSR schon an eigenen Zügen, die 380 Kilometer pro Stunde zurücklegen. Die neuartigen Flitzer sollen ab 2011 die 1300 Kilometer lange Reise zwischen Peking und Shanghai auf vier Stunden verkürzen – bisher dauert sie rund zehn Stunden.

So ist der Ausbau des Eisenbahnnetzes in der Volksrepublik vor allem auch ein Lehrstück geworden über chinesische Raffinesse und Expansionslust. Aus dem Auftraggeber ist ein Gegner geworden. Nirgends zeigt sich das besser als im Schienenverkehr.

Die Herausforderung für den deutschen ICE, den französischen TGV oder den japanischen Shinkansen heißt nun „Hexie“ – zu Deutsch „Harmonie“: eine artige Reverenz an Staats- und Parteichef Hu Jintao, der ständig den Aufbau einer „harmonischen Gesellschaft“ beschwört.

Mit Hilfe der Superschnellzüge will Peking sein Riesenreich eng verknüpfen, das neue Netz soll bis 2020 von derzeit rund 6500 auf 18 000 Kilometer wachsen. Dann soll ein Gitter aus Hochgeschwindigkeitstrassen die wichtigsten Großstädte miteinander verbinden – von Nord nach Süd und Ost nach West. Später wollen die Planer es gar global ausdehnen – nach Südostasien sowie gen Westen – bis nach London. Natürlich mit chinesischer Schnellzugtechnologie.

China als globaler Technologie-Führer? Noch vor kurzem belächelten westliche Experten diesen Gedanken, doch inzwischen sind es die Chinesen, die lächeln: Ob in Venezuela, Malaysia oder Indonesien – aggressiv drängen sie neuerdings mit eigenen superschnellen Exportzügen auf den Weltmarkt. Dabei schlachten sie rücksichtslos die Spitzentechnologien aus, die ihnen der Westen zunächst übertrug.

In den USA hoffen sie zum Beispiel auf Milliardenaufträge aus jenem Konjunkturprogramm, mit dem Präsident Barack Obama Amerikas marodes Zugnetz ausbauen will. Und in Saudi-Arabien verzichtete Siemens kürzlich darauf, gegen die viel billigere chinesische Konkurrenz anzutreten. Stattdessen bietet der Münchner Konzern mit dem chinesisch geführten Konsortium für die geplante Schnellzugstrecke Mekka–Medina.

Ingenieur Lü lässt den Blick durch die Halle schweifen: Die Schrauben liegen aufgeräumt in farbigen Plastikkästen, penibel geordnet nach Größe; der graue Werksfußboden glänzt staubfrei. Alles soll makellos sein in diesem Werk, in dem es für China um weit mehr geht als um superschnelle Züge.

In einem nationalen Kraftakt ist den Planern der Kommunistischen Partei und des Eisenbahnministeriums gelungen, was Peking langfristig auch bei Autos, Flugzeugen und sonstiger Hightech anstrebt. Mit der politischen Vorgabe, Joint Ventures zu gründen, aber auch mit geschickter Verhandlungstaktik haben die Chinesen westliche Technologie-Größen wie Siemens, das französische Alstom, das kanadische Bombardier und den japanischen Kawasaki-Konzern zunächst ins Land gelockt, dann gegeneinander ausgespielt und dazu gebracht, zentrales Know-how preisgünstig zu überlassen.

Ihre genetische Herkunft sieht man den chinesischen Zügen äußerlich noch an, hier in Qingdao ähneln sie vor allem dem japanischen Shinkansen. In Tangshan, ei-

ZHANG XIAOJUN / IMAGINECHINA

ehrgeizigen Aufholjagd der Volksrepublik

nige hundert Kilometer weiter nordwestlich – dort lernte Konkurrent China Northern Rail vor allem von Siemens –, lassen sich die „Harmonie"-Züge dagegen kaum vom deutschen ICE unterscheiden.

Doch bei den Karosserien, den Fahrleit- und Signalsystemen der „Harmonie"-Serie handle es sich um geistiges Eigentum der Chinesen, behauptet Lü: „Wir stehen längst auf den Schultern der globalen Hochgeschwindigkeitstechnologie."

Auch äußerlich soll bald kaum noch etwas an den einstigen Technologie-Transfer aus dem Ausland erinnern: Auf der im Bau befindlichen Schnellzugstrecke Peking–Shanghai sollen die Züge offenbar ein prägnant chinesisches Design erhalten.

Die heimischen Eisenbahner verweisen stolz darauf, dass sie bereits über 940 eigene Zugpatente entwickelt hätten. Das Eisenbahnministerium in Peking wacht streng darüber, dass die Zugbauer ihr Wissen, das sie vom Ausland erworben haben, miteinander teilen und kollektiv weiterentwickeln, zum Beispiel im modernen Forschungszentrum, das mitten in dem gewaltigen, 1,3 Quadratkilometer großen Werksgelände von Qingdao liegt – und direkt der Regierung untersteht.

„Zizhu Chuangxin" – „unabhängige Innovation" –, so nennen die Chinesen ihre intelligente Weiterentwicklung ausländischer Expertisen. Was damit gemeint ist, will Lü an einem Beispiel zeigen, er lässt seinen Besuch in die Werkshalle fahren, wo die Drehachsen gebaut werden. Lü deutet auf die blitzblanken Stahlräder der Achsen – mit jeder weiteren Erhöhung des Fahrtempos müsse man auch das Material mit Karbon verstärken, erklärt er, so schaffe man ein völlig eigenes Produkt.

An die Halle wird gerade angebaut, Ende 2009 fertigten sie in Qingdao noch jährlich 120 Superschnellzüge, bis Juni wollen sie die Kapazität auf 200 Züge erhöhen. Lü und seine Kollegen arbeiten praktisch rund um die Uhr, für seine Familie habe er kaum Zeit, sagt Lü. Aber seine Frau könne sich darüber nicht beklagen, sie arbeite ebenfalls hier im Qingdao-Werk.

Wie eine große Familie feuern sich Chinas Eisenbahner in dem Ziel an, die westliche Konkurrenz immer weiter abzuhängen. Dieser patriotische Ansporn unterscheide sein Land gerade von Deutschland, sagt Lü, der auch deutsche Eisenbahnwerke wiederholt eingehend besichtigte: „Die Deutsche Bahn denkt vor allem an die Deutsche Bahn, Siemens denkt vor allem an Siemens. Aber in China denkt jeder daran, wie wir unsere Nation gemeinsam voranbringen können."

Daran denkt auch Zhao Xiaogang, 59. Der Chef von CSR empfängt in der neuen Firmenzentrale in Peking. Der schmächtige Mann sieht nicht aus wie der Boss des größten Lokomotiven- und Waggonbauers, der seinen Reingewinn im ersten Quartal auf umgerechnet 39 Millionen Euro erhöhte – immerhin 85 Prozent mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahrs.

Seit Ausbruch der globalen Finanzkrise spüren die Zugbauer noch stärkeren Rückenwind. Denn auch um die Konjunktur anzufeuern, will Peking bis 2012 rund 78 Milliarden Euro jährlich in den Ausbau des Eisenbahnnetzes stecken. Zurzeit fahren die Superschnellzüge auf Strecken wie Peking–Tianjin zwar hohe Verluste ein. Aber das ist nicht Zhaos Sorge, dafür kommt seine Regierung auf.

Den gelernten Ingenieur treibt der Ehrgeiz, immer neue Rekorde mit seinen Zügen aufzustellen. Wenn er vom Lärmpegel in allen Klassen schwärmt, lebt Zhao plötzlich auf: Den europäischen Standard halte China streng ein – aber eben mit Zügen, die nicht 270, sondern 350 Kilometer pro Stunde führen. Und dann der höhere Komfort! „Als ich im Eurostar reiste, rüttelte der so stark, dass ich mich am Sitz festhalten musste." In Chinas neuentwickelten Zügen könne er auch bei 350 Stundenkilometern bequem herumspazieren.

Doch mit ihren Temporekorden gehen die Chinesen auch höhere Risiken ein als die ausländische Konkurrenz. „Auf Dauer die Sicherheit zu gewährleisten bleibt für China die größte Herausforderung", sagt Verkehrsexperte Sun Zhang von der Tongji-Universität in Shanghai. Die japanische Konkurrenz, die seit 46 Jahren das sicherste Superschnellzugnetz der Welt betreibt, wirft den Chinesen vor, mit ihrer Raserei Menschenleben zu riskieren.

Im staatlichen Eisenbahnlabor in Qingdao testen Zhaos Ingenieure bereits einen „Harmonie"-Flitzer, der 550 Kilometer pro Stunde zurücklegen kann. Schon im Oktober wollen sie ihren nächsten Weltrekord aufstellen. Ziel: 600 Stundenkilometer. So tief flog noch niemand.

Wieland Wagner