

Chinesische U-Bahn zum Discountpreis

China dominiert die Welt der Schiene. Nicht immer mit fairen Mitteln. Wettbewerber sehen sich benachteiligt. Jetzt sollen alle Zughersteller zu 50 Prozent „Made in Europe“ verpflichtet werden.

Von *Thiemo Heeg, Frankfurt*

Wenn Gewerkschaften und Industrieverbände einig sind, ist das überraschend und lässt aufhorchen. In der Bahnwelt ist dies derzeit der Fall. Die IG Metall und der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) haben ein gemeinsames Positionspapier erstellt, das der F.A.Z. vorliegt. Darin fordern sie unisono „fairen Wettbewerb statt Subventionen auf europäischen Märkten“. Der ist nach ihrer Ansicht heute nicht gegeben: Vielmehr benachteiligten strukturelle Wettbewerbsverzerrungen deutsche sowie europäische Standorte grundlegend. Ohne konkrete Beispiele zu nennen, beklagen die Arbeitnehmer- und die Industrievertreter, dass das EU-Beihilferecht bei öffentlichen Vergaben in Europa nicht für außereuropäische Subventionen gilt: „Deshalb können Non-EU-Staatskonzerne völlig legal mit staatlich subventionierten Billigstangeboten EU-Vergaben von Schienenprojekten entscheiden.“

Es ist klar, wer vor allem gemeint ist: China. Dort sitzt der Bahnindustriekonzern China Railway Rolling Stock Corporation. Entstanden vor sieben Jahren aus dem Zusammenschluss zweier Staatsunternehmen, ist CRRC mit mehr als 180 000 Mitarbeitern der größte Zugproduzent der Welt. Er hat den einst dominierenden Herstellern im Westen längst den Rang abgelaufen. Während CRRC

quasi als dreiteiliger Langzug unterwegs ist, fahren die Konkurrenten Siemens und Alstom/Bombardier allenfalls als einteiliger Kurzzug vor. Dieser Vergleich trifft die tatsächlichen Machtverhältnisse relativ gut. So hat sich der globale Marktanteil von CRRC im Schienenfahrzeuggeschäft binnen fünf Jahren mehr als verdoppelt. 2019 lag er schon bei 51 Prozent. Nach einer Studie der Denkfabrik European Council on Foreign Relations (ECFR) ist CRRC viermal größer als die beiden Hauptwettbewerber. Die größte Fabrik der Chinesen sei sogar sechsmal so groß wie die des europäischen Konkurrenten Alstom, der inzwischen mit Bombardier fusionierte, um der asiatischen Konkurrenz etwas entgegenzusetzen.

Doch die profitiert davon, was im Westen als „staatlich subventioniert“ gebrandmarkt wird. Dazu gehört, dass China ausländische Anbieter weitgehend aussperrt, indem es seinen riesigen Markt stark abschottet. 2020 hat dessen Zugänglichkeit nach Daten des europäischen Bahnindustrieverbandes UNIFE ein neues Rekordtief von 17 Prozent erreicht. Offiziell dürften Ausländer im Reich der Mitte zwar ihr Geschäft betreiben. Faktisch jedoch sieht es anders aus. CRRC beherrscht 86 Prozent des gesamten chinesischen Schienenfahrzeugmarktes und fast 100 Prozent des Marktes der Hochgeschwindigkeitszüge. „Der Grund dafür ist

die starke informelle Präferenz von Chinas größtem Zugbetreiber und Ausrüstungskäufer, China Railway, für lokale Anbieter“, heißt es in der ECFR-Studie.

Die Dominanz „zu Hause“ bringt CRRC auch internationale Vorteile. Schließlich entfällt ein Viertel der globalen Umsätze der gesamten Branche auf China – und sogar die Hälfte des globalen Marktes der Hochgeschwindigkeitszüge. Damit profitiert der Marktführer von Größenvorteilen, die er auch außerhalb der Heimat ausspielen kann. Die Konkurrenz bekommt das immer wieder in Ausschreibungen zu spüren, zum Beispiel

in den Vereinigten Staaten. Dort hat CRRC zwischen 2014 und 2017 Großaufträge – zum Teil im Milliardenvolumen – für die U-Bahnen in Boston, Chicago und Los Angeles sowie für den Schienenpersonennahverkehr in Philadelphia gewonnen. Zum Teil war das Angebot der Chinesen mehr als 20 Prozent billiger als das des nächsten Anbieters. In der Branche zweifelt man, ob sich damit überhaupt noch ein Gewinn erzielen lässt – und geht von Quersubventionen aus.

In jüngster Vergangenheit haben die Chinesen mit erheblichem Gegenwind zu kämpfen. Es ist mehr als die Ökonomie,

die den Westen umtreibt, es geht auch um das Thema Sicherheit. In der Telekommunikationsbranche muss der Technologiegigant Huawei den Vorwurf kontern, ein verlängerter Spionagearm der Pekinger Regierung zu sein, wenn es um den lukrativen Ausbau der 5G-Mobilfunknetze weltweit geht. Und selbst im Bahnsektor werden solche Sorgen geäußert.

Dass ausgerechnet in der US-Hauptstadt Washington neue Metrozüge von CRRC unterwegs sein sollten, sorgte 2019 für Aufregung. Schnell war mit Blick auf Überwachungskameras und WLAN-Netze von „Spionagezügen“ die

Rede, von drohender allumfassender Gesichts- und Bewegungserkennung und Handyüberwachung. China-Kritiker fürchteten einen Zugriff Pekings auf amerikanische Infrastruktur. Da half es nichts, dass es ebenso wenig wie im Fall Huawei Beweise für entsprechende IT-Hintertüren gibt und CRRC für 100 Millionen Dollar eine neue Fabrik in Chicago errichtete: Am Ende ging der 2,2 Milliarden Dollar schwere Auftrag für die nächste Washingtoner Metrogeneration an den japanischen Hersteller Hitachi, der unter anderem Japans Vorzeigeschnellzug Shinkansen produziert. Allerdings wird Hitachi die lokalen US-Züge auch in der Region herstellen.

Genau das ist es, was sich die hiesige Bahnindustrie auch für Europa wünscht: die Verpflichtung zu einem erheblichen Teil Wertschöpfung vor Ort. In dem gemeinsamen Positionspapier fordern VDB und IG Metall die neue Bundesregierung auf, 50 Prozent „Made in Europe“ als verbindliche Vorgabe für öffentliche Schienenvergaben in Deutschland gesetzlich festzuschreiben, als „zwingend zu berücksichtigende Ausführungsbedingung“.

Zudem solle sich Berlin in Brüssel dafür einsetzen, dass von der EU mitgeförderte Projektausschreibungen ebenfalls verbindlich an die 50-Prozent-„Made in Europe“-Regel geknüpft werden. „Dafür wirbt das Europäische Parlament seit Jahren, während Deutschland zurückhaltend ist. Es darf nicht passieren, dass Milliarden EU-Steuer Gelder für den Re-Start nun aufgrund nicht-marktkonformer Subventionen aus der EU abfließen“, heißt es in dem Papier. Die EU-Beihilfekontrolle müsse schnell staatliche Subventionen ausschließen, und dies für Angebote europäischer wie drittstaatlicher Bieter gleichermaßen. Derzeit jedoch gilt – zum großen Ärger der Branche – das EU-Beihilferecht bei öffentlichen Vergaben in Europa nicht für außereuropäische Subventionen. Damit entfallen für solche „Drittanbieter“ EU-Transparenzpflichten und die Beweislast bezüglich staatlicher Finanzierungen.

Dem Vernehmen nach stößt die Bahnindustrie mit ihren politischen Forderungen in Berlin durchaus auf offene Ohren – vor allem in der SPD. Ausgerechnet in der wettbewerbsorientierten FDP scheint es noch Bedenkenräger zu geben. Auch deshalb kommt es wohl zu solch ungewöhnlichen Bündnissen wie jetzt zwischen VDB und IG Metall: Bis zum neuen Koalitionsvertrag sind es nur noch ein paar Tage.