

inst hatte das Fahrrad in der Volksrepublik China Kultstatus. Viele Jahre lang war es das wichtigste Verkehrsmittel im Reich der Mitte und bestimmte das scheinbar chaotische Straßenbild. Doch China ist nicht mehr das Reich der Fahrräder. Mopeds und Autos haben das Zweirad als Statussymbol abgelöst.

Autos, ebenso wie Schnellzüge und Flugzeuge, sind das Symbol für die wirtschaftliche Aufholjagd, die China ins 21. Jahrhundert katapultiert. Auf dem Weg in die Moderne werden die Chinesen immer mobiler. Die Entwicklung geht einher mit Staus, Smog und drangvoller Enge. Regierung und Gesellschaft müssen diese Mobilität in geordnete Bahnen lenken und dafür den Verkehrssektor mit Hochgeschwindigkeit modernisieren. Denn den Straßen und Bahnstrecken, den Fluglinien und Wasserstraßen kommt eine Schlüsselrolle bei der wirtschaftlichen Entwicklung zu.

Die chinesische Regierung ist sich dieser Bedeutung bewusst. Seit 1998 investiert das Land immer größere Beträge in den Ausbau seiner Infrastruktur. Lagen diese 2003 schon bei umgerechnet 90 Milliarden Euro, will

## ŠKODA IN CHINA

**Škoda Auto China innerhalb der Volkswagen (China) Investment Company Ltd.**

Seit 2006 ist Škoda in China präsent.

Im Jahr 2010 wurden in China 180.515 Škoda Fahrzeuge verkauft – 2009 waren es noch 122.556.

Produziert werden in China die Modelle Fabia, Octavia und die Superb Limousine. Demnächst geplant ist die Produktion des Yeti.

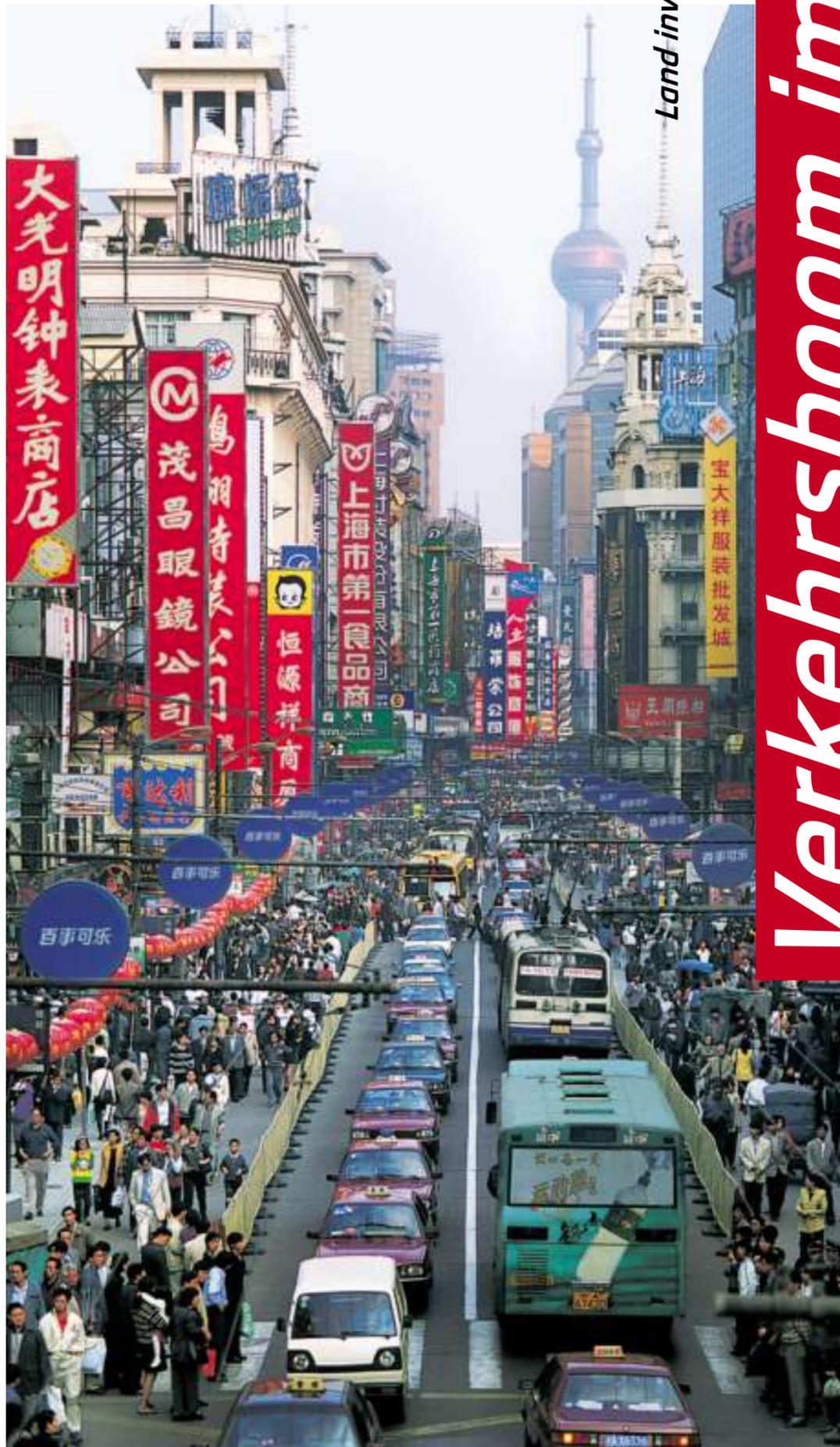
Das bei den Chinesen derzeit beliebteste Modell ist der Octavia.

Landesweit gibt es aktuell über 300 Schanghai VW Škoda Händler.

VOLKSREPUBLIK CHINA

*Die VR China ist im Verkehrsrausch. Wie in keinem anderen Land investieren Regierung und Kommunen in höchstem Tempo in die Mobilitätsstruktur: zu Wasser, zu Land und in der Luft.*

# Verkehrsboom im Reich der Mitte



das Land in den nächsten zehn Jahren sogar unvorstellbare 6600 Milliarden Euro in die Verkehrswege investieren. Diese riesigen Summen fließen in alle Bereiche der Mobilität: in Häfen und Wasserstraßen, in den Ausbau von Bahn-, Flug- und öffentlichen Nahverkehr und in das Straßennetz.

### Vollgas auf allen Wegen

China verfügt über ein gut ausgebautes Netz an schiffbaren Kanälen und Flüssen. Rund zehn Prozent des inländischen Transportverkehrs wird

Städte ab 200 000 Einwohnern durch ein Autobahnnetz zu verbinden. Bis 2020 soll das Netz 85 000 Kilometer Autobahnen umfassen und wäre damit das größte der Welt. Der Ausbau des Straßennetzes ist auch nötig. Allein 2009 wurden fast 14 Millionen Autos verkauft. Damit ist China einmal mehr globaler Spitzenreiter. Im gleichen Jahr waren insgesamt 76,2 Millionen Autos registriert; 2020 werden es zwischen 170 und 200 Millionen sein.

Die steigende Mobilität der Chinesen bringt auch Belastungen mit sich.



über die Binnengewässer transportiert. Um den Druck auf die Straßen zu mindern, will die chinesische Regierung die Wasserwege modernisieren. Dazu gehören auch die Häfen entlang der Ostküste. In diese müsse sehr viel mehr investiert werden, fordert Zhang Wenjie, Professor an der Beijing Jiaotong University und sagt: „Hier liegen wir noch einen langen Weg hinter den Industriestaaten zurück.“ Der Umschlag in den Häfen wächst pro Jahr um 20 Prozent. Unter den 15 größten Häfen der Welt befinden sich inzwischen acht chinesische.

In der Luft boomt der Verkehr ebenfalls. Vor zwei Jahren zählte Chinas zivile Luftfahrtbehörde 230 Millionen Flugpassagiere. Für das Jahr 2015 rechnet Behördenchef Li Jiaxiang bereits mit bis zu 500 Millionen. Entsprechend werde sich die Zahl der Flugzeuge auf 5000 ebenfalls nahezu verdoppeln. Seit 1978 wächst der Flugverkehr kontinuierlich um 17 Prozent pro Jahr, so Li Jiaxiang. Allerdings erwächst der Luftfahrt mit dem rasch wachsenden Netz aus Schnellzügen eine Konkurrenz.

### Städte rücken näher

Nicht einmal zwei Jahre brauchten die Arbeiter, um zwischen Peking und Shanghai 1318 Kilometer Schienen zu verlegen. Ab Juni werden darauf Schnellzüge mit Tempo 500 die Fahrzeit zwischen den beiden Metropolen auf fünf Stunden halbieren.

Mit ähnlich anmutender Schnelligkeit baut die chinesische Regierung das Bahnnetz aus. In den vier Jahren vor Olympia schaffte China so viele Schnellzug-Verbindungen wie Europa in den vergangenen 20 Jahren. Ende vergangenen Jahres brachte es das Streckennetz auf eine Länge von 91 000 Kilometern, davon mehr als 8000 Kilometer für Schnellzüge. Die Schnellzugstrecken werden sich bis 2015 nochmals verdoppeln, sagt Liu Zhijun, Chinas Minister für Bahnverkehr. Mit diesen Investitionen will die chinesische Regierung alle Städte mit mehr als 500 000 Einwohnern verbinden. Die Schnellzüge selbst sollen zum Exportprodukt werden.

Der Straßenbau führte lange Jahre ein Schattendasein in der Verkehrspolitik Chinas. In den späten 1990er Jahren beschloss die Regierung jedoch, alle

Das trifft vor allem die städtische Bevölkerung. Allein Lastwagen verursachen 90 Prozent der Emissionen. Aber nicht nur der wachsende Schadstoffausstoß stellt Städte vor eine besondere Herausforderung. Auch die rasant steigende Zahl an Autos und Lkws setzt die Städteplaner unter Druck. Die Investitionen in die Infrastruktur halten mit den Neuzulassungen nicht Schritt. Viele Städte gehen deshalb dazu über, die Zahl neuer Autos auf den Straßen zu beschränken. Die Stadtverwaltung in Peking will nur noch 20 000 Autos pro Monat zulassen, aktuell sind es noch 50 000 Fahrzeuge. Außerordentlich hohe Investitionen der Metropole fließen in den Straßenbau, aber auch in den Ausbau von U-Bahnen und Bussystemen.

### Comeback der Bikes?

Städteplaner raten darüber hinaus, Fußgängern und Fahrradfahrern wieder mehr Platz einzuräumen. Guangzhou führte zum Beispiel ein Schnellbussystem mit eigenen Fahrwegen ein, in die Radfahrer und Fußgänger integriert sind. Der Guangzhou Bus Rapid Transit hält ebenfalls einige Superlative bereit. Die Metrostationen verfügen über Fahrrad-Parkplätze. Auf einer einzigen Linie transportiert das System 25 000 Passagiere pro Stunde. Pro Tag benutzen 800 000 Passagiere die Busse. Dafür wurde die Stadt soeben mit dem „2011 Sustainable Transport Award“ ausgezeichnet.

Außerdem setzt das Land verstärkt auf die Entwicklung von Elektroautos. Das hat Vorteile. Zum einen kann China damit seine Emissionen reduzieren. Zum anderen erschließt sich China durch seine Investitionen in diese Technologie neue attraktive Märkte. Während das Land nämlich bei Verbrennungsmotoren dem Westen hinterherhinkt, gehört China bei der Entwicklung von Elektroautos und Batterien zu den führenden Nationen. So produziert China die meisten elektrisch angetriebenen Golfcarts auf der Welt. Und es hat bei eBikes die Nase vorn.

Beide Technologien können gerade im Stadtverkehr eine wichtige Rolle spielen. Auch die Fahrräder – elektrisch betrieben – feiern ihre Renaissance. Kultstatus behalten freilich die Autos. ■