

# China investiert weiter kräftig in Verkehrs- infrastruktur 09.10.2018

## Landesweit Großprojekte von Rekordausmaßen / Von Stefanie Schmitt

Beijing (GTAI) - In China fließen 2018 erneut enorme Beträge in den Bau von Straßen, Flughäfen und Eisenbahnen. Auch die U-Bahnnetze der Städte werden vergrößert.

Nur 4,6 Prozent mehr als im entsprechenden Vorjahreszeitraum flossen zwischen Januar und Juli 2018 in den Ausbau der chinesischen Infrastruktur. Nach einem Plus von 14,8 Prozent im Gesamtjahr 2017 fast enttäuschend wenig - allerdings nur auf den ersten Blick. Denn tatsächlich gingen in absoluten Zahlen mit fast 3,3 Billionen Renminbi Yuan (RMB; umgerechnet fast 500 Milliarden US-Dollar (US\$); 1 US\$ = rund 6,7164 RMB, Durchschnittskurs Juli 2018) erneut riesige Beträge in den Sektor:

Nach wie vor viel investiert wird in den Straßenbau (+10,5 Prozent), auf den fast 70 Prozent Infrastrukturausgaben entfallen. Sogar stärker als im Vorjahr wächst der allerdings eher kleinere Bereich der Luftfahrt (+13 Prozent). Dagegen wird der Eisenbahnbau beträchtlich weniger forciert als in den Vorjahren (-8,7 Prozent). Die Investitionen in den Pipelinebau fallen - nach dem enormen Anstieg 2017 - fast wieder auf das Niveau vor diesem Höhepunkt zurück. Im Wasserbau setzt sich der Negativtrend der vorangegangenen Jahre fort (-7,7 Prozent).

### Investitionen in relevante Industriebranchen 2017 und 2018 (in Mrd. RMB; Veränderungen gegenüber der Vorjahresperiode in %)

Kennziffer	2017	Veränderung	Januar bis Juli 2018	Veränderung
Tiefbau/Infrastrukturbau (in Mrd. RMB *), darunter:	6.118,6	14,8	3.270,9	4,6
.Eisenbahn	800,6	-0,1	347,7	-8,7
.Straßen	4.030,4	23,1	2.265,8	10,5
.Wasserwege	188,6	-11,9	98,5	-7,7
.Luftfahrt	239,5	8,5	129,4	13,0
.Pipeline	34,8	32,5	14,4	-29,7
.Lagerhaltung	685,6	-0,4	345,8	-9,0

\*) einschließlich Post

Quelle: National Bureau of Statistics of China (NBS)

## Überflieger Luftfahrt

Die Luftfahrt macht zwar nur nicht ganz 4 Prozent der chinesischen Infrastrukturausgaben aus, erfährt aber 2018 besonders hohe Steigerungsraten: allein im 1. Halbjahr 2018 gingen die Ausgaben um 13 Prozent nach oben. Stark nach oben tendiert die Zahl der Flughäfen "für die allgemeine Luftfahrt", allein 93 neue Airports wurden in den ersten sechs Monaten 2018 dem Verkehr übergeben. Laut Civil Aviation Administration of China (CAAC) sollen weitere 200 General Aviation Airports dazukommen, bis 2030 könnten es um die 2.000 sein.

## CHINA INVESTIERT WEITER KRÄFTIG IN VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Wirtschaftlich bedeutender sind jedoch die entstehenden oder im Ausbau begriffenen Großflughäfen. Die schieren Dimensionen stellen überdies die dazugehörigen Technikgebäude vor neue Herausforderungen. So wird gerade im Umfeld des neuen Hauptstadtflughafens Beijing Daxing (geplante Eröffnung 1. Oktober 2019; Jahreskapazität: 72 Millionen Passagiere; langfristig 100 Millionen plus 4 Millionen Tonnen Fracht) der größte Flughafen Asiens errichtet mit einer Fläche von 405 auf 100 Metern und einer lichten Höhe von 46 Metern. Die Planung obliegt dem Civil Aviation Engineering Design and Research Institute.

Derweil konkretisieren sich die Vorstellungen über den zweiten internationalen Flughafen in Guangzhou: Im Februar 2018 wurde ein Masterplan für den Zhengguo International Airport vorgelegt, die Standortentscheidung soll sich kurz vor dem Abschluss befinden und Baustart 2020 sein. Gemeinsam mit dem existierenden Guangzhou Baiyun International Airport soll sich der Durchfluss an Passagieren der Stadt bis 2035 auf 140 Millionen Passagiere erhöhen. Am Baiyun Airport wurden 2017 rund 65 Millionen Fahrgäste und über 2,5 Millionen Tonnen Fracht abgefertigt.

Vorangetrieben wird der Airport-Ausbau selbst in unbedeutenderen Städten. So starteten im September 2018 in Danzhou auf der Insel Hainan die Arbeiten für einen auf 1,5 Milliarden RMB (etwa 220 Millionen US\$; 1 US\$ = 6,8551 RMB; Durchschnittskurs September 2018) kalkulierten Flughafen, der ab 2020 bis zu 0,9 Millionen Fluggäste im Jahr bedienen soll und bis 2045 für 3,6 Millionen Reisende ausgelegt ist.

Hierbei ergeben sich auch immer wieder Zulieferchancen für deutsche Firmen von Baumaschinen bis hin zur Spezial-Software. Beispielsweise erhielt T-Systems den Auftrag für die Ausrüstung des Flughafens in Beijing-Daxing mit Spezialsoftware zur Verkehrssteuerung. Es ist nicht der erste Auftrag der Deutschen Telekom-Tochter bei der Ausrüstung von Flughäfen in China.

### **Schnellbahnnetz wird immer noch erweitert**

Zwar war der Ausbau des Eisenbahnnetzes 2018 mit -8,7 Prozent auf knapp 348 Milliarden RMB (52 Milliarden US\$) zwischen Januar und Juni rückläufig. Trotzdem geht der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes weiter. Noch 2018 in Betrieb genommen werden soll beispielsweise ein 344 Kilometer langes Streckenstück von Harbin nach Jiamusi, wo die Temperaturen im Winter auf 30 Grad minus sinken, oder die 309 Kilometer lange Trasse zwischen Jinan und Qingdao. Hierdurch wird sich die Fahrzeit von der ostchinesischen Hafenstadt bis nach Beijing von 5,5 auf 2,5 Stunden verkürzen.

Für September 2018 ist der Baustart einer zweiten Hochgeschwindigkeitstrasse von Nanjing nach Shanghai geplant. Die Bauzeit für die 278 Kilometer lange Strecke ist auf vier Jahre angesetzt, die Kosten werden auf 50 Milliarden RMB (7,3 Milliarden US\$) beziffert.

Noch im 2. Halbjahr 2018 soll mit der 878 Kilometer langen Verbindung von Hotan (Gansu) nach Qarkilik (Xinjiang) begonnen werden. Mehr als 10 Milliarden RMB (1,5 Milliarden US\$) soll die auf eine Höchstgeschwindigkeit von 120 Kilometer pro Stunde ausgelegte Strecke kosten. Die Bauzeit ist auf fünf Jahre angesetzt.

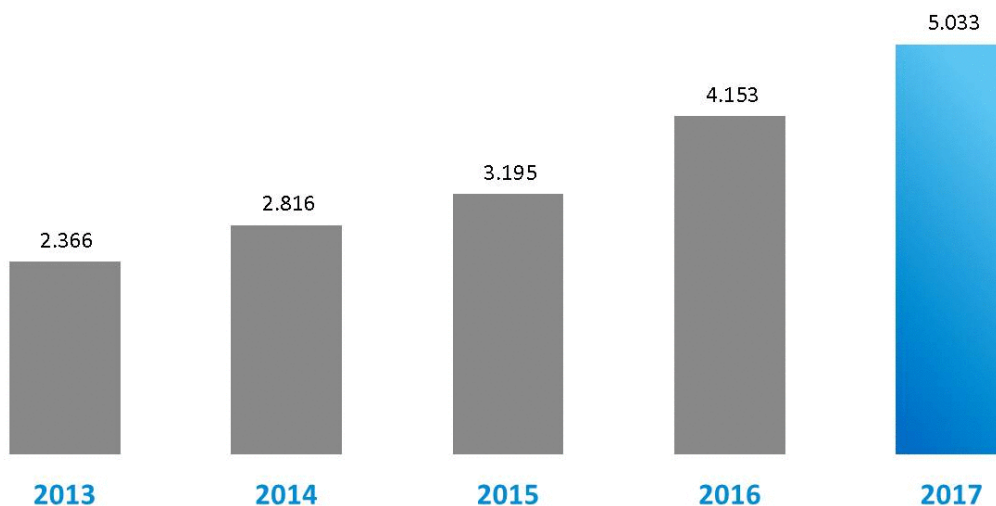
In nur zehn Jahren - der erste Hochgeschwindigkeitszug nahm am 1. August 2008 auf der Strecke Beijing-Tianjin den Betrieb auf - errichtete China somit das mit gegenwärtig 25.000 Kilometern Länge größte Hochgeschwindigkeitsbahnnetz der Welt. Bis 2020 sollen es 30.000 Kilometer umfassen. Für die 1.318 Kilometer lange Verbindung von Beijing nach Shanghai beispielsweise benötigt der neueste Fuxing-Zug vier Stunden und 18 Minuten, für die 2.298 Kilometer von Beijing nach Guangzhou acht Stunden und eine Minute.

Entsprechend steigt die Nachfrage nach den erforderlichen hochmodernen Bahnhöfen. Seit August 2018 entsteht in Beijing mit der Fengtai Railway Station auf einer Fläche von 398.000 Quadratmetern einer der größten Bahnhöfe Asiens mit 22 Gleisen und vier Stockwerken über und dreien unter der Erde. Die Fertigstellung ist für 2020 vorgesehen. 14.000 Fahrgäste sollen dort gleichzeitig abgefertigt werden können.

### Ehrgeizige U-Bahnvorhaben in den Städten

#### Entwicklung des innerstädtischen Schienenverkehrs 2013 bis 2017 in China

Länge in Kilometern zum Jahresende



Quellen: China Statistical Yearbook 2014-2018; © 2018 Germany Trade & Invest

MKT201810088001.14

Auf kommunaler Ebene wird der Ausbau des schienengebundenen Verkehrs weiter vorangetrieben. Landesweit soll sich laut China Association of Metros das verfügbare Streckennetz von 3.612 Kilometer auf 7.000 Kilometer (2020) verdoppeln. Ein besonders ehrgeiziges Projekt verfolgt Shenzhen: Das einstige Fischerdorf will sein U-Bahnnetz bis 2030 zum längsten des Landes ausbauen. 32 Linien sollen für eine gute Anbindung an das Hinterland sorgen. Das Projektvolumen wird auf 90 Milliarden US\$ beziffert.

Weitere Informationen zum chinesischen Bausektor finden Sie in der Branchenanalyse Bauwirtschaft unter: <http://www.gtai.de/MKT201805228004>. ▶ Lesen Sie zudem mehr zu den Chancen und Herausforderungen im chinesischen Markt für Architekturdienstleistungen in unserer Studie: <http://www.gtai.de/PUB201805028000>. ▶

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll, Ausschreibungen und Entwicklungsprojekten in China können Sie unter <http://www.gtai.de/china> ▶ abrufen. Die Seite <http://www.gtai.de/asien-pazifik> ▶ bietet einen Überblick zu verschiedenen Themen in Asien-Pazifik.



Christina Otte | © GTAI/  
Rheinfoto

### KONTAKT

Christina Otte

☎ +49 (0)228 24 993-323

✉ [Ihre Frage an uns](#)

---

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2019 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.