

Bitterer Reis

Überlebenskampf im nordöstlichen „Rostgürtel“, neue Geschäftschancen am Yangtze, Aufbruch und Geldscheffeln im Perlflossdelta: China, das entfesselte Land, ist auch ein Land der Gegensätze. Während Unternehmer ihre neuen Freiheiten genießen, wandern Dissidenten ins Gefängnis. Braucht Peking mehr Reformen – oder eine neue Revolution?

DAQING

Die Zeiten, in denen der „Eiserne Wang“ hier das Werkzeug schwang, mit seiner Muskeln Kraft sowie der Hilfe einiger Bohrmaschinen dem Boden Erdöl abrang und dabei – schweißnass, aber glücklich – die Partei in höchsten Tönen pries: Diese Zeiten sind vorbei in Daqing.

Die Mär vom genügsamen maoistischen Modellarbeiter ist eingestampft, die Ölgewinnung weiter rückläufig, jedes Jahr minus vier bis sieben Prozent. Und das große Terminal für die Pipeline aus Sibirien, die vom kommenden Jahr an neues schwarzes Gold aus Angarsk nahe dem Baikalsee in die hiesigen Raffinerien pumpen sollte, damit es wenigstens mit der Verarbeitung wieder einen Aufschwung nehmen könnte: nur noch ein Traum auf dem Reißbrett. Tokio lockte mit einer günstigen Finanzierung, umgarnte Russlands Präsidenten Wladimir Putin und bekam vorerst den Zuschlag für eine Röhrenroute Richtung Japan.

Die Stadt in der ehemaligen Mandschurei blutet aus. Durch die früheren Musterwohnungen pfeift der Wind, der einst mit großem Pomp eingeweihte Kulturpalast steht leer. „In der Industrie von Daqing lernen“, hieß noch vor gut drei Jahrzehnten die Parole der Partei. Jetzt bedeutet „von Daqing lernen“ vor allem: begreifen, wie es nicht mehr laufen darf in der Volksrepublik China.

Einst sollte der neue revolutionäre Mensch hier selbstgenügsam auf die eigenen Kräfte vertrauen. Hunderttausende wurden nach den ersten Ölfunden in dem Brachland angesiedelt, aufgepeitscht durch die Parolen des Großen Vorsitzenden und die Kampagnen der Partei. Hilfe aus dem Ausland wurde verschmäht, aus dem kapitalistischen Lager sowie so, aber auch von den „sowjetischen Hegemonisten“. Der technologische Fortschritt anderswo sollte durch die schiere Kraft der Menschenmassen, durch ihre ideologische Standfestigkeit wettgemacht werden.



Propagandaplakat der Kommunistischen Partei (1971), Erdöl-Förderanlagen bei Daqing: Die Mär

Weil kaum in neue Förderanlagen investiert wurde, ging die Produktion zurück. Wunder konnten auch die Motiviertesten nicht vollbringen. Für die Parteioberen angefertigte Schätzungen über die Erdölreserven erwiesen sich als gefälscht; andere Felder, wie die zuletzt nahe der Förderstätten von Shengli in Xinjiang entdeck-

ten, versprechen mehr für die Zukunft als Daqing. Gerade weil China so viele Ressourcen benötigt – das Land ist im vorigen Jahr zum zweitgrößten Erdölverbraucher nach den USA aufgestiegen, seit einem Jahrzehnt Ölimporteur in großem Stil –, kann es sich Peking nun nicht mehr leisten, Geld in gestrige Projekte zu pumpen.

Also hielt der Kapitalismus Einzug in Daqing, im Jahr 1999, und mit besonders schmerzlichen Einschnitten. Ausgerechnet Jiang Zemin, damals noch Staats- und Parteichef, verordnete bei seinem Besuch in der Ölstadt die bitterste aller Pillen. Massenentlassungen bei PetroChina, die auch nicht mehr mit staatlichen Lohnfortzahlungen kaschiert werden durften.

Marktwirtschaft ohne soziale Vorzeichen: 50 000 Arbeiter konnten bleiben, etwa 75 000 mussten gehen. Auf den ersten Blick wirkten die Abfindungszahlungen von etwa 500 Dollar pro Arbeitsjahr beruhigend, zumal in anderen Industrien kein Cent gezahlt wurde – doch das Geld war schnell aufgebraucht, Heizung und Lebens-



SAMMLUNG MICHAEL WOLFF / LAIF (L.); ADRIAN BRADSHAW (R.)



vom genügsamen maoistischen Modellarbeiter ist eingestampft, die Ölgewinnung rückläufig, die Stadt blutet aus

mittel im bitterkalten Ödland fraßen die Rücklagen.

Massenhaft zogen die Unzufriedenen bald durch die einstige Musterstadt. Eine der größten Demonstrationen fand im März 2002 statt, kurz nach der von der Partei triumphal gefeierten Aufnahme Chinas in die Welthandelsorganisation. Seither flammen die Proteste immer wieder auf. Die Helden der Arbeitslosigkeit lassen sich nicht beirren.

Mehrfach schon hat die Polizei eingegriffen, die volkseigenen Großbetriebe vor dem Volk geschützt. Nicht nur in Daqing, denn die Ölstadt ist bloß eines der krassen Beispiele für den Umbruch in dieser Region. Im weiten Westen des Landes und hier im Nordosten leben die industriellen Verlierer der Wirtschaftsreformen.

Panzerschmieden, Chemieküchen, Walzwerke bildeten früher den stolzen „Stahlgürtel“, das Rückgrat der chinesischen Schwerindustrie. Heute ist das Gebiet weitgehend ein „Rostgürtel“ alter Kombinate: Fabrikrüinen setzen Patina an, Schornsteine erkalten, Gleise verrotten (siehe Seite 116).

Hong Hu, Gouverneur der Provinz Jilin, setzt auf ausländische Investitionen,

aber er weiß, dass die innerchinesische Konkurrenz groß ist. „Wir haben zu viele Staatsbetriebe mit schweren historischen Bürden und sind im Vergleich zu den Küstenprovinzen zu langsam“, sagt er in beeindruckender Offenheit.

Sein Kollege in der Provinz Liaoning sieht das ähnlich. Dort sind nach der offiziellen Statistik zwar nur 6,8 Prozent der Menschen arbeitslos, aber jeder weiß, dass diese Zahlen geschönt sind; in Wahrheit suchen wohl mindestens dreimal so viele einen Job. Denn jeder, der irgendeine Art von staatlicher Hilfe empfängt, und seien es monatlich nur wenige Yuan, hat offiziell nur „vorübergehend seinen Posten verlassen“. Er wird nicht erfasst.

Nun aber gibt es einen Hauch von Hoffnung – ausgerechnet in dieser Problemprovinz Liaoning, ausgerechnet durch die Deutschen: BMW hat in der Hauptstadt Shenyang sein neues Werk eröffnet. Die Anlernzeit für die chinesischen Arbeiter ist gerade beendet, unter den angereisten deutschen Karosseriebauern herrscht Abschiedsstimmung. Bald wird nur noch Hans-Peter Gardowsky mit einem kleinen Restteam die Montage beaufsichtigen.

„Was wir hier bauen, ist BMW-Qualität, kein Abstrich gegenüber der deutschen Produktion“, sagt der Mann aus dem Stammwerk in Dingolfing stolz. Seit 40 Jahren arbeitet er für die Firma, hat das erste Auslandswerk in den USA betreut, beim BMW-Einkauf von Rover in Großbritannien mitgewirkt. Die Amerikaner waren ihm zu arrogant, die Engländer fand er, nun ja, ziemlich hoffnungslos – mit den Chinesen dagegen kann er prima: „Die begreifen schnell und sind extrem wissbegierig.“

Längst schon sind VW und Ford, Toyota, Peugeot und General Motors im Land. Doch das Unternehmen in Shenyang ist der erste Versuch, in China ein veritables westliches Luxusauto zu bauen. 1600 Arbeiter schrauben für ein Zwölftel des vergleichbaren deutschen Gehalts täglich 42 Wagen der 3er- und 5er-Baureihe zusammen, später einmal könnten es 30 000 jährlich sein. Die meisten Teile kommen aus Deutschland. Überall lagern frisch ausgepackte Kartons mit Motorhauben und Kotflügeln. Vieles, was bei BMW in Deutschland Roboter schweißen und schrauben, wird hier noch von Hand erledigt.

Seit der offiziellen Einweihung im Mai sind schon Hunderte hochrangige Besu-

cher ins neue Werk gekommen, im Dezember steht möglicherweise ein Besuch des Bundeskanzlers an. Hohe Pekinger Funktionäre sehen in der deutschen Vorzeigefabrik den Katalysator für die Technologie im Rostgürtel. Dafür sind sie bereit, den Deutschen günstige Bedingungen einzuräumen.

Allerdings müssen auch die Bayern erhebliche Kompromisse machen: BMW darf seine Autos nur im Rahmen eines Joint Venture mit dem aufsteigenden heimischen Hersteller Brilliance bauen, auf dessen Werkgelände. Dass Autos beider Firmen durch dieselbe Lackieranlage gleiten – das ist für die Prestigemärke BMW gewöhnungsbedürftig. Als eine Art Eintrittskarte in den Wachstumsmarkt halfen die Münchner den Chinesen zudem „freiwillig“ beim Bau der einheimischen Limousine Zhonghua. Nicht zufällig ähnelt dessen Kühlergrill einem BMW-Design und ruft so ständig in Erinnerung, dass Shenyang eben auch ein politischer Deal

die Siebenmillionenstadt hinwegfegte und es unmöglich war, die Produktion fortzusetzen, holten die chinesischen Arbeitskräfte die Zeit ohne Murren nach.

Manchmal findet Alf-Joachim Harkort, zuständig für die Endmontage, die einheimische Belegschaft fast zu unterwürfig. Der BMW-Ingenieur will chinesischen Arbeitern künftig beibringen, in Gruppen selbstständig zu arbeiten. „Wenn das klappt, verinnerlichen die hier unsere BMW-Kultur noch besser als die Deutschen“, sagt Harkort, der mit seinem strahlend weißen Kittel wie ein Oberarzt wirkt, auf Visite in einem fernen Land.

Aber tritt Peking in diesen Monaten nicht gerade auf die Bremse, versucht die Partei wegen der Überhitzung der Wirtschaft nicht Kredite zu erschweren und so den Kauf neuer Autos zu begrenzen? In Shenyang zuckt man die Schultern. Das mag schon so sein, die Zuwachsraten bekommen gerade eine leichte Delle. Aber was heißt das angesichts einer Verdoppe-



WOLFGANG KÄHNER / CORBIS (L.); RAN WEN / IMAGINECHINA (R.)

Gemüsemarkt in Chongqing, Metropole Chongqing (am Zusammenfluss von Yangtze und Jialing): „Die größte Stadt der Welt“

war. Eingefädelt hatte ihn der Deutschenfreund und Ex-Provinzgouverneur Bo Xilai, der im Februar zum Pekinger Handelsminister befördert wurde.

„Baoma“ (Edles Pferd) heißt BMW auf Chinesisch – Privatunternehmer und Immobilienhändler haben sich für die sündhaft teuren Autos (im Schnitt plus 30 Prozent gegenüber den deutschen Preisen) bereits vormerken lassen. Und in der Belegschaft von Shenyang hat sich der Stolz auf das blau-weiße Produkt – oder die Angst vor einer neuerlichen Entlassung – schon höchst positiv auf das Arbeitsethos ausgewirkt. Als unlängst ein Taifun über

lung der Neuzulassungen in den letzten vier Jahren, angesichts der chinesischen Zukunftsperspektiven?

BMW ist mit seiner China-Euphorie nicht allein, spielt mit seinen Produktionszahlen aber in einer Nische. General Motors plant, in der Volksrepublik innerhalb der nächsten drei Jahre drei Milliarden Dollar zu investieren und seine Produktionskapazität auf 1,3 Millionen Fahrzeuge pro Jahr zu steigern. Der bisherige Marktführer VW hat ein Expansionsziel von 1,6 Millionen Autos im Jahr 2008.

Die Kaufkraft der neuen Mittelklasse nimmt ständig zu – sonst müsste, wer mit

dem neuen eigenen Auto fahren will, wohl in Shanghai nicht zuerst ins Auktionshaus gehen. Dort versteigern die Stadtoberen einmal monatlich Nummernschilder. Nur wer hoch bietet – zurzeit etwa 5000 Dollar und damit den Preis eines chinesischen Kleinwagens –, hat Aussicht, die heiß begehrte Kfz-Zulassung zu ergattern.

So erfolgreich die Weltstadt am Huangpu auch ist: Wer immer nur nach Shanghai schießt, liegt nach Meinung der meisten China-Experten falsch. Da gibt es in der südlichen Guangdong-Provinz Shenzhen, die reichste Stadt des Landes, als Zu-





kunftsmodell für das ganze Land gepriesen, als Laboratorium neuer, (konter)revolutionärer Ideen – und Chongqing am Yangtze, unweit des gigantischen Staudamms: die Mammutmetropole, in der sich die Partei gegenwärtig schon mit aller Macht ihre Träume erfüllt.

CHONGQING

Welche größere Stadt liegt denn da in der Nähe, wollen Deutsche gelegentlich von Manfred Schneider wissen, wenn er erzählt, dass er das Hotel Holiday Inn in Chongqing leitet. Dann kann sich der Hotelmanager ein Lächeln nicht verkneifen.

„Chongqing hat mit Vororten nach der letzten Völkserhebung 31 Millionen Einwohner und ist damit die größte Stadt der Welt“, gibt er kühl zur Antwort. „Weit mehr Menschen leben da als in Tokio und etwa neunmal so viele wie in Berlin.“ Und freut sich über die offenen Münder und staunenden Augen.

Chongqing ist, international gesehen, noch ein ziemlich gut gehütetes Geheimnis. Dabei ist die Stadt nicht nur wegen ihrer schiereren Größe bemerkenswert. Denn hier am legendären Yangtze-Fluss, gut 1500 Kilometer im Landesinneren und damit jenseits der boomenden „Goldküste“ gelegen, baut sich die Partei – mit der Un-

terstützung nationaler Privatfirmen und internationaler Konzerne – einen Brückenkopf zur Erschließung des riesigen Binnenlands. Von hier aus wollen die Strategen generalstabsmäßig die Märkte West- und Nordchinas aufrollen. Zunächst die in Ansätzen schon prosperierende 87-Millionen-Einwohner-Provinz Sichuan, dann die ärmeren Regionen.

„Wenn die Stadt ihren gegenwärtigen wirtschaftlichen Schwung beibehalten kann, dann sind wir in zehn Jahren so weit wie heute Shanghai“, sagt Vizebürgermeister Huang Qifan. Der Mann weiß, wovon er spricht: In den neunziger Jahren hat er als Spitzenfunktionär Shang-



Treidler beim Ziehen eines Frachtkahns, Drei-Schluchten-Staudamm: Schweißtreibender Einsatz

hais Wirtschaftswunder entscheidend mitgestaltet, 2001 schickte die Partei das Management-Wunderkind in die Stadt am großen Strom.

Seine Aufgabe: So schnell es irgend geht, eine so gute Infrastruktur wie möglich zu schaffen. Die Flughafenkapazität soll bis 2010 verfünffacht sein, die bis dahin vollendete letzte Staustufe des größten Dammprojekts der Welt wird den Schiffsverkehr durchgehend bis Shanghai ermöglichen und den Handel mindestens verdreifachen. Acht Brücken sollen sich in der Stadt bald über die beiden Flüsse Yangtze und Jialing spannen, acht neue Eisenbahnlinien und acht Autobahnen Chongqing sternförmig mit Regionen aller Himmelsrichtungen verbinden – ein bisschen richtet sich der Macher da nach der chinesischen Glückszahl, auch KP-Bosse sind abergläubisch. Und Glück, das weiß der dynamische Huang, wird er bei allem Rückenwind aus Peking zur Verwirklichung aller Projekte bis zum Jahr 2010 schon brauchen.

Dass die KP gerade große Infrastrukturprojekte zurückfährt – „so etwas gilt nicht für mich“, sagt der Stadtplaner, der nach eigenen Angaben eine Milliarde Dollar pro Monat ausgeben darf. Und zwar ohne Absprache mit irgendwelchen Regionalfürsten: Chongqing untersteht seit 1997 direkt der Zentralregierung, ist neben Peking, Shanghai und Tianjin die einzige Stadt-Provinz.

„Doppelte Feier“ heißt der Name der gut 3000 Jahre alten Stadt. Über lange Zeit muss den Bewohnern das – es gab weit und breit nichts zu feiern – wie Hohn vorgekommen sein.

Den Treidlern, die an langen Seilen die bepäckten Schiffe durch die Stromschnellen zogen, lange Jahre noch in schweißtrei-

bendem Einsatz, auch nachdem im Jahr 1898 ein britisches Dampfschiff zum ersten Mal die tosenden Wasser überwand. Vor allem aber den Hunderttausenden Zivilisten, die 1939 monatelang den japanischen Bombardements ausgesetzt waren – „Mondkrieg“ nannten sie den ungleichen Kampf. Bomber stiegen vor allem in klaren Sommernächten auf und luden ihre tödliche Fracht ab, als sie unten den Zusammenfluss zweier großer Ströme glitzern sehen konnten. Dort lag Chungking, wie es damals genannt wurde, Kriegshauptstadt des Nationalistenführers Chiang Kai-shek und Standort großer Waffenschmieden.

Ein furchtbares Blutbad nach dem anderen. Kaum Trinkwasser. Meterhohe Leichenberge, die beim ersten Tageslicht verbrannt wurden. Die Einwohner verkrochen sich in Höhlen, die sie mit bloßen Händen in die Berghügel hineingegraben hatten, häufig erreichten sie kaum die rettenden Löcher: „Es war ein verrücktes Ziehen und Zerren, Menschen, Tiere, ihre Rikschas und Karren wurden in der Panik durcheinander gewirbelt wie von einem großen Taifun“, schrieb der amerikanische Zeitzeuge Edgar Snow.

Auch mit amerikanischer Wirtschaftshilfe und einer Luftbrücke für Kriegsmaterial über den Himalaja wurden die Japaner besiegt. 1945 verhandelte Generalissimus Chiang in Chungking mit seinem kommunistischen Rivalen Mao Zedong. Doch nachdem der gemeinsame Feind ausgeschaltet war, gab es keine einende Basis mehr. Ende 1949 machten

die Nationalisten Chungking für drei Monate zu ihrer letzten Festung – und organisierten von hier schließlich ihre Flucht vor Maos siegreichen Truppen nach Taiwan.

Als graue, hässliche Industriemetropole beschreiben die wenigen ausländischen Besucher der frühen kommunistischen Jahre Chongqing. Eine besondere Schönheit ist die „Schmelzofen-Stadt“ auch heute nicht, so benannt wegen ihrer extrem heißen Sommer und der die Sonne verschleiernenden Industrieabgase.

Aber sie hat Farbe angelegt, Rouge statt Partei-Rot, und viel Make-up. Vor allem in der Innenstadt: Neue Glitzerhotels der Hilton- und Marriott-Kette sind entstanden, ein „World Trade Center“ und Dutzende Kaufhäuser, schicke neue Kneipen wie das „Newcastle“. Dutzende einheimische Restaurants mit der legendär scharfen Sichuan-Küche werben an der neu hergerichteten Park-Uferpromenade Jiangbei um Kunden, mit Musikern und Sonderan-



BMW-Werk in Shenyang
„Die Chinesen begreifen schnell“



eröffnete in Chongqing sein viertes China-Büro und hält so große Stücke auf die Stadt, dass er hierher gezogen ist: „Das wird ein großes Drehkreuz für den China-Handel.“ Gerade tourte er als Teil einer Chongqing-Delegation durch Deutschland. Krüger half, die Städtepartnerschaft mit Düsseldorf unter Dach und Fach zu bringen.

Ein neues Shanghai werde Chongqing vielleicht nicht werden, meint der auf die Wettbewerbsfähigkeit von Städten spezialisierte Wirtschaftsprofessor Michael Enbright von der Universität Hongkong. Aber zumindest als regionales Handels- und Fabrikationszentrum habe die Stadt großartige Chancen. Der Experte vergleicht Chongqing mit Chicago – so ähnlich, wie dort die amerikanischen Pioniere die ers-

geboten. Am großen Platz vor dem Parteigebäude und in den kleinen Parks tanzen ältere Frauen Tango, kritisch beobachtet von Rentnern, die ihre Kampfgrillen und Singvögel in Käfigen zum Tausch und Verkauf vor sich aufgebaut haben.

In der Disco „Fallin“ treffen sich die Jungen und Schönen bei Allerweltsklängen von Eminem und Beyoncé zum Tanz. Sportwagen parken vor dem Eingang. „Hatten Sie etwa Fahrräder erwartet?“, fragt schnippisch eine 18-Jährige, die sich mit zwei Freundinnen gerade eine Flasche Gordon's Dry Gin bestellt hat. „Da sind wir schon ein bisschen weiter. Und außerdem eignet sich Chongqing allenfalls für Mountainbikes, es ist wegen der starken Steigungen Chinas fahrradlose Metropole.“

So sehr die Stadt äußerlich schon Shanghai spielt – ihre Attraktion für ausländische Investoren besteht auch darin, dass sie noch nicht Shanghai ist.

Die Löhne liegen um gut die Hälfte niedriger, die Geschäftsbedingungen sind mit einer zweijährigen Steuerbefreiung und einer anschließenden Zwölf-Prozent-Abgabe günstiger als in den reichen Küstenmetropolen. In den beiden großen Industrieparks im Nanan- und Yubei-Distrikt haben sich große ausländische Firmen niedergelassen: Ford baut hier Fiesta und Mondeo, BP stellt Industriechemikalien her, auch Suzuki und Coca-Cola sind engagiert. Die Düsseldorfer Metro beliefert durch ihre Chongqing-Niederlassung örtliche Hotels und Restaurants mit Konsumgütern; Siemens und ThyssenKrupp unterhalten Büros in der Stadt.

Mehr deutsche Unternehmen in die Metropole am Yangtze zu holen, vor allem eine Plattform für den Mittelstand zu schaffen, das hat sich der deutsche Berater Wolfgang Krüger vorgenommen. Er

eröffnete in Chongqing sein viertes China-Büro und hält so große Stücke auf die Stadt, dass er hierher gezogen ist: „Das wird ein großes Drehkreuz für den China-Handel.“ Gerade tourte er als Teil einer Chongqing-Delegation durch Deutschland. Krüger half, die Städtepartnerschaft mit Düsseldorf unter Dach und Fach zu bringen.

Und doch sind nicht alle Stolpersteine zum unaufhaltsamen Aufstieg aus dem Weg geräumt. Immer noch rücksichtslos ist der Umgang mit der Umwelt und dem Arbeitsschutz. Jedes Jahr sterben rund 140 000 Chinesen bei Unfällen in Fabriken.

In Chongqing erhielten im September sechs Angestellte einer Gasfirma Haftstrafen bis zu sechs Jahren, weil sie im Dezember 2003 eine der schlimmsten chinesischen Industriekatastrophen zu verantworten hatten; ein austretendes Gemisch aus Schwefelwasserstoff und Erdgas tötete 243 Menschen, vergiftete mehr als 10 000.

Zur Vertrauensbildung trägt auch nicht gerade bei, dass Zhang Zonghai, Propagandachef der Partei, kürzlich wegen Korruptionsverdacht verhaftet wurde. Dass der Spitzenbeamte so leicht und so lange unbehelligt in die öffentlichen Töpfe hatte greifen können, nährt den Verdacht, dass die Korruption auch in der Boomtown weit verbreitet sein könnte.

Die meisten aber versuchen weiter unverdrossen, das Beste aus den neu entstandenen Chancen zu machen. Beim lokalen Motorradproduzenten Lifan schufteten mehr als 5000 Chongqing – wie ein Spruch in der Fabrikhalle verkündet, stets von der Entlassung bedroht: „Wer heute nicht hart arbeitet, kann sich morgen einen neuen Job suchen.“

Andere hämmern Tag und Nacht an den neuen Bahngleisen und Brücken, schichten auf den Hochhäusern Stockwerk auf Stockwerk, baggern an Tunnels, bauen Brücken und Hafenkais. Manche sprechen von ihrer Angst, dass der Yangtze-Damm nicht halten könnte; dass dieses technische Wunderwerk, dessen Bau



Mega-City Shenzhen (mit zur Erschließung freigegebenen Reisfeldern): Computer, Karaoke und Zweitfrauen

schon die Umsiedlung von 1,5 Millionen Bauern erforderte und dem im sonst so zahmen Parlament ein Drittel der Abgeordneten ihre Zustimmung versagten, eines Tages zerbersten oder von Terroristen in die Luft gejagt werden könnte.

Zehntausende Bauern protestierten Ende Oktober gegen Zwangsumsiedlungen bei einem anderen, dem Pubugou-Staudammprojekt; bei Auseinandersetzungen mit Polizei und Armee soll es mehrere Tote und Verletzte gegeben haben.

„Wir Menschen aus Sichuan können bitteren Reis vertragen“, sagt Deng Yangwen aus der Armee der Tragestangen-Arbeiter, die sich auf einer neuen Baustelle als Lastenschlepper verdingen. Und er meint damit: Wir haben Härteperioden tapfer durchgestanden. Wir sehen, dass sich einer von uns aus Sichuan in den Rang der zehn reichsten Chinesen hinaufgearbeitet hat (siehe Seite 113). Wir glauben an unseren Durchbruch zum besseren Leben.

SHENZHEN

Wer wissen will, wohin die Volksrepublik sich entwickelt, wer die durch-choreografierte Zukunft eines Milliardenvolkes studieren möchte – für den führt kein Weg an Shenzhen vorbei. Shenzhen ist Chinas Ex-

perimentierküche, sein Reform-Eldorado, seine Planungsschmiede. Shenzhen ist eine Stadt wie aus einem Science-Fiction-Film, den keiner stoppen kann: faszinierend, bedrohlich, allzu menschlich im einen Augenblick und geradezu außerirdisch im nächsten. Und weil dieses Shenzhen im Zeitraffer entstanden ist und in der Atemlosigkeit lebt, lässt sich seine Geschichte auch nur im Zeitraffer erzählen.

Ende der sechziger Jahre: Reisfelder mit einigen Fischerhütten. Ein Dorf, aus dem Rotgardisten nachts über die Grenzen schleichen und Hongkong infiltrieren. Auseinandersetzungen mit der britischen Kolonialpolizei. Rückzug auf Schweinefarmen – Shenzhen ist ein im Tiefschatten der Weltgeschichte liegendes, von Peking unbeachtetes Hinterland.

Ende der siebziger Jahre: Bauerngemeinde von 20 000 Einwohnern. Kaum Fernseher, kaum Waschmaschinen, kaum Schotterstraßen. Vorsichtige Kontakte zu Hongkong. Aber dann die Rede, die der lange verfemte spätere Parteipatriarch Deng Xiaoping Ende 1978 hält. Slogans, die von ihm kolportiert werden: „Egal, ob eine Katze schwarz oder weiß ist, Hauptsache, sie fängt Mäuse.“ 1980 die Gründung einer „Sonderwirtschaftszone“ in Shenzhen, die ausländisches Kapital an-

locken soll und Unternehmern Chancen auf Joint Ventures, später sogar hundertprozentigen Besitz an Fabriken einräumt.

Ende der achtziger Jahre: Boom durch Billigarbeit und Sweatshops, hauptsächlich für Textilien, Spielzeug, Quarzuhren. Kontrollierter Zustrom Hunderttausender Arbeitskräfte aus anderen Provinzen. Zahlreiche Arbeitsunfälle wegen Nichtbeachtung grundlegendster Vorschriften. Grenzübergänge nach Hongkong, die den reichen Hongkongern erlauben, sich Wochenend-Zweitfrauen in Shenzhen anzuschaffen. Neues Parteimotto: „Reich werden ist ruhmvoll.“ Reisfelder weichen dem Hochhauswildwuchs – Shenzhen wird Millionenstadt. Ein Arbeitgeberparadies, in dem sich das Leben auf Arbeit und Geldmachen, auf Nahrungsaufnahme und Sex reduziert.

Und heute? Im Jahr 2004 zählt Shenzhen rund sieben Millionen Einwohner – keine Stadt der Welt wuchs auch nur annähernd so beeindruckend und so schnell. Shenzhen ist eine der jüngsten Metropolen (Durchschnittsalter: unter 30 Jahre). Innerhalb Chinas geht es bei der Jagd nach Superlativen fast nur noch gegen den Konkurrenten Shanghai. Börsenstädte sind beide – und nur sie beide – in der Volksrepublik China; die Stadt im Perlflossdel-

ta gilt knapp vor der im Yangtze-Delta als die Metropole mit dem höchsten Pro-Kopf-Einkommen.

341 478 Firmen waren in Shenzhen im vergangenen Jahr registriert, darunter 19 957 ausländische Unternehmen. Der Containerhafen legte in den ersten sechs Monaten dieses Jahres um stolze 31 Prozent an Umschlag zu. Wird dieses Tempo beibehalten, könnte Shenzhen noch in diesem Jahrzehnt nicht nur Shanghai, sondern auch Singapur und Hongkong überholen und vom Hafen Nummer vier zur Nummer eins der Welt aufsteigen – Europäer und Amerikaner sind abgehängt.

In den frühen Jahren, als Deng seine Politik durchsetzte, klebte ein überlebensgroßes Plakat an vielen Häuserwänden: Chinas Reformier im Vordergrund, dahinter die Modellgemeinde schlechthin – glückliche Menschen, Grünanlagen, Bürotürme, Apartmentblocks und ein flüssiger, vielspuriger Autoverkehr in einer geradezu keimfreien Umwelt. Fortschrittsstadt Shenzhen: Was ist von diesem Traum übrig geblieben? Arbeitet man immer nur noch – oder lebt man schon?

Shenzhen hat jedenfalls die nächste Stufe des globalisierten Geschäfts erfolgreich erklommen. Dies ist nicht mehr nur eine Stadt der Klitschen, in denen irgendwelche Billigprodukte zusammengeschraubt werden, hier entstehen hochwertige Komponenten für die Computer- und Telekommunikationsindustrie: Jedes zehnte

Bauteil in den Laptops weltweit stammt inzwischen aus der Stadt. Die Produktion billigerer Produkte hat man ins Landesinnere verlagert.

Im Jahr 2002 wurde Shenzhen zur „konkurrenzfähigsten Festlandstadt Chinas“ gewählt, Kennzeichen auch für einen gnadenlosen Verdrängungswettbewerb immer neuer Hightech-Firmen, die auf den Markt drängen.

Deren Spitzenprodukte werden bald in einem neuen Palast gezeigt. Experten unter Führung des Hamburger Architekturbüros Gerkan, Marg und Partner legen letzte Hand an ein bombastisches Konferenz- und Messezentrum – ein gläsernstählerner Riesenrochen für die Haifischstadt, 21 Fußballfelder lang und breit; Kosten etwas über 280 Millionen Euro.

Die Mega-City Shenzhen ist zumindest außerhalb ihres Zentrums grüner geworden. Die Stadtväter bemühen sich, nicht nur Golfplätze zu schaffen, sondern pflanzen auch Bäume. Mit neuen Kultureinrichtungen soll nachgeholt werden, was in den vergangenen Jahrzehnten verpasst wurde: Eine Oper und ein Theater sind entstanden. Shenzhen besaß keines von beiden, und da war es schon eine Fünf-millionenstadt – Kultur, haben Chinas KP-Bosse wohl früher gedacht, störe nur beim Geldmachen.

Inzwischen denkt man auch beim Wohnen an Ansprüche jenseits der gleichförmigen Bienenwaben. Die neueste Luxus-Appartementanlage heißt nicht nur „Portofino“, sondern ist – an einer Bucht gelegen – dem italienischen Ferienort täuschend echt nachempfunden. In Disney-ähnlichen Parks an der Peripherie kann man die in Plastik nachgebauten „Herrlichkeiten Chinas“ und die „Wunder der Welt“ bestaunen, von der Golden-Gate-Brücke bis zum Eiffel-

turm, alles im Abstand von ein paar Metern.

Da sich die extrem gestressten Shenzhenener aber immer noch wenig Freizeit gönnen, stammen die meisten Gäste aus Peking oder Hongkong. Und auch das neue Museum findet bei den Einheimischen kaum Anklang: Allein schon die Halle „Shenzhen blickt zurück auf 6000 Jahre“ riecht in der jüngsten Großstadt der Welt gar zu sehr nach Geschichtsklitterung.

Die erste Generation der in Shenzhen Geborenen ist gerade erst dem Babyalter entwachsen, weshalb es so gut wie keine Jugendlichen in der Stadt gibt. Wer gutes Englisch hören will, geht am besten in einen der Kindergärten, wo nach dem Willen der Eltern für sündhaft teure Gebühren den Kleinen schon ab drei Jahren die Fremdsprache eingebläut wird. Im Kindergarten „Fortschritt“ sind Geigenstunden optional, Golfen dagegen ist Pflicht. Und so lochen bereits Fünfjährige perfekt ein – und rufen dazu: „Fabulous!“

Die Zukunft der Kinder ist ungewiss. Denn sie werden nicht mehr lange in der besonders geschützten Umwelt einer Sonderwirtschaftszone aufwachsen. Die Partei ist dabei, ausländischen Unternehmern überall im Land die gleichen günstigen Rahmenbedingungen einzuräumen. Die Grenze nach Hongkong wird wohl fallen, schon heute sind den Shenzhenern angemeldete Besuche bei den Brüdern „drüben“ möglich. Die Bahnstation Lo Wu ist Tag und Nacht geöffnet und mit rund einer viertel Million täglicher Ein- und Ausreisen wohl der belebteste Grenzübergang weltweit.

Für Hongkongs hoch bezahlte Arbeitskräfte dürften die neuen, weit billigeren Konkurrenten vom Festland eine Bedrohung werden. Für die Bosse, die sich noch immer in den „Konkubinendörfern“ um Shenzhen herum ihre Zweitfrauen halten, ist die Grenzöffnung eher eine persönliche Katastrophe: Wenn es demnächst klopft an ihren Haustüren, könnte es die Geliebte mit dem Baby sein, von dem die Ehefrau noch gar nichts gewusst hat.

Deutsche Geschäftsleute geraten ins Schwärmen, wenn sie von der Wirtschaftsmacht des Perlflossdeltas reden. Werner Pausch, seit 1998 hiesiger Manager der Nürnberger Firma Diehl, ist beispielsweise fest davon überzeugt, dass Shenzhen und Umgebung einen dauerhaften Vorsprung vor Shanghai halten – und auch behalten werden. Nur ein sehr kleiner Teil der Herstellung an Elektronik-Vorprodukten werde exportiert, erzählt er; man beliefert hauptsächlich Kunden in der Region mit ihrer hervorragenden Infrastruktur und den Hongkong-Synergien.

„Wenn erst noch der Westteil des Deltas durch den Bau der gerade vereinbarten 30 Kilometer langen Brücke zwischen



THOMAS HEGERBERG



MARTIN SASSE / LAIF

Konkubinen vor Plakat des KP-Patriarchen Deng (in Shenzhen): „Reich werden ist ruhmvoll“



BIALOBRZESKI / LAIF

Wohnsilos in Shenzhen: Ansprüche jenseits der gleichförmigen Bienenwaben

Zhuhai, Hongkong und Macao ordentlich erschlossen ist, wird der Wirtschaftsraum weiter dynamisch wachsen.“

Die 60 Deutschen von Shenzhen treffen sich beim Stammtisch in einer „echt bayerischen“ Kneipe zwischen den unwirtlichen Hochhausschluchten; oder sie gehen zum Italiener ins etwas künstliche, aber sehr luxuriöse Crowne-Plaza-Hotel, wo sämtliche Angestellten als venezianische Gondolieri verkleidet sind.

Den Gastarbeitern aus München, Hamburg und Berlin ist kein negatives Wort über die Lebensbedingungen in Shenzhen zu entlocken. Gut, manchmal sind die über 200 000 Prostituierten sehr aufdringlich – eine größere Dichte an Sex-Etablissements und Karaoke-Bars gibt es nicht einmal in Manila oder Bangkok, obwohl Prostitution in China verboten ist. Gut, in der „erweiterten Bahnhofsgegend“ ist Diebstahl so an der Tagesordnung, dass Motorrad fahren ganz verboten ist, um Fluchtwege zu erschweren.

Aber sind das nicht einfach nur Anzeichen dafür, dass Shenzhen sich zu einer Allerweltsgrößtadt entwickelt, mit allen positiven, aber auch unangenehmen Begleiterscheinungen?

Die Deutschen sehen es so, wohl auch die meisten Shenzhener. Aber mit dem wirtschaftlichen Erfolg kommen langsam auch politische Ansprüche. In der Metropole, in der zuerst die wirtschaftlichen Freiheiten geprobt wurden, werden nun politische Reformen wenigstens angedacht. Als die Stadtregierung im letzten Jahr verkündete, sie wolle das System umfassend reformieren, herrschte einige Wochen lang eine geradezu vorrevolutionäre Stimmung. Dann wurde die Idee auf unbestimmte Zeit verschoben.

Im Frühjahr dieses Jahres setzten sich aber die Progressiven mit einer anderen Initiative durch: Journalisten wird nun in Shenzhen das Recht auf „angemessenes Misstrauen“ gegenüber den Stadtverordneten eingeräumt – noch bleibt das in der

Praxis ungetestet. Die Demonstrationen in Hongkong, wo zuletzt Anfang Juli Hunderttausende für mehr Demokratie auf die Straße gingen, wurden jedenfalls vom lokalen Shenzhener TV-Sender ausgeblendet, in den örtlichen Zeitungen blieben die Proteste unerwähnt.

Wu Haining, 36, weiß, dass Demonstranten mit ähnlichen grundlegenden politischen Forderungen wie in Hongkong überall sonst in der Volksrepublik sofort verhaftet würden – auch im experimentierfreudigen Shenzhen. Der Geschäftsmann will das ändern; er hat sich bei den Kommunalwahlen im vorigen Jahr erfolgreich für einen Sitz in der Lokalregierung beworben.

„Ich gehöre zu einer Gruppe neuer Kandidaten, die wirtschaftlich unabhängig sind“, sagt er, und untertreibt dabei seine finanziellen Möglichkeiten – schließlich konnte er sich ein eigenes Videoteam und einen ganzen Trupp Plakatkleber leisten. „Wenn Chinas politische Reformen

ganz hinter den ökonomischen Reformen zurückbleiben, dann wird das auch für unsere Wirtschaft sehr gefährlich“, meint der mutige Wu.

Offensichtlich sind die meisten Shenzhen so mit ihrem wirtschaftlichen Aufstieg befasst, dass politisches Engagement noch nicht zu ihren Prioritäten gehört. Aber es gibt in Shenzhen Ansätze für das Entstehen einer Zivilgesellschaft. Womöglich wirkt dabei Hongkong, das sich die Volksrepublik 1997 mit solcher Begeisterung zurückgeholt hat, langfristig wie das sprichwörtliche Trojanische Pferd: Die Freiheiten, die dem kommunistischen China da entgegenströmen und für alle sichtbar ans Licht kommen, lassen sich nicht mehr ins Dunkel zurückdrängen.

ZERRISSENES LAND

Das gestrige Daqing, das heutige Chongqing, das morgige Shenzhen: Sie zeigen, wie sehr dieses entfesselte Land heute in verschiedene Länder zerfällt – in ein boomendes, das jedes Jahr zig Millionen Großstädter in eine neue Mittelklasse hievt; in ein zurückbleibendes, dessen niedriges Einkommen stagniert, vor allem in den verarmten Westprovinzen, im Rostgürtel, auf dem weiten Bauernland. Die Unterschiede sind so gravierend, dass die Volksrepublik in einem internationalen „Gerechtigkeitsindex“ von Geringst- und Höchstverdienenden weit hinter Singapur und Südkorea zurückgefallen ist – auf indische Verhältnisse.

Chinas Führung hat die Probleme erkannt. Sie versucht, die zurückgebliebenen Regionen zu fördern und die Auswüchse der Reichen zu begrenzen. Das ist bitter nötig, da Peking in diesem Jahr zugeben musste, dass erstmals wieder die Zahl der in absoluter Armut Lebenden angestiegen ist. Die Partei bekämpft die endemische Korruption (wenngleich in ihren eigenen Reihen nur mit angezogener Bremse) und will den Bauern gerade wesentliche Steuererleichterungen gewähren. Ob den Verlierern des Wirtschaftsbooms das noch lange reicht – keiner weiß es.

Weil das Auseinanderklaffen des Landes so viel sozialen Sprengstoff enthält, setzen die Parteioberen immer noch alles daran, Missstände zu verbergen. Als Ende Oktober blutige Unruhen in der Provinz Henan zwischen der muslimischen Hui-Minderheit und Han-Chinesen mit mehreren Toten bekannt wurden, wiegelte das Außenministerium ab: Es habe sich um eine „dörfliche Auseinanderset-

zung“ gehandelt, mit der „angemessen“ umgegangen worden sei.

Je mehr die eigene Legitimation in Gefahr gerät, desto mehr wird von der Partei die nationalistisch-chauvinistische Karte ausgespielt, desto realer könnte ein Krieg um das „abtrünnige“ Taiwan drohen. Die Volksrepublik China steht an einem Scheideweg, und ihre Grundsatzentscheidungen werden auch unser Leben im Westen beeinflussen – als Konsumenten, als Arbeitgeber, als Arbeitnehmer. Deshalb macht es wenig Sinn, der chinesischen Führung nach dem Mund zu reden, in dem Stil, wie das vor allem deutsche Geschäftsleute meist tun. Viel mehr Aufmerksamkeit als kritiklose „Panda-Knutscher“ finden Kritiker, die Klartext reden.

Wie etwa James Wolfensohn, der Weltbankpräsident. Im Mai las er bei einer Tagung in Shanghai den Chinesen gründlich die Leviten. „Sie können keine Gesellschaft haben, in der auf der einen Seite Milliardäre leben und auf der anderen Hunderte Millionen Menschen mit einem Tagessatz von einem Dollar – Privilegierte haben einen Zeitrahmen, in dem sie privilegiert bleiben können, aber der ist nicht sehr lang, wenn es ihnen nicht gelingt, soziale Gerechtigkeit herzustellen. In den nächsten 10 bis 15 Jahren wird das ihr größtes Problem sein.“

Und noch ein Problem haben die KP-Oberen – dass vieles, was die Partei sagt, nur noch auf Desinteresse oder Zynismus stößt. Viele Chinesen haben ihre Idole längst ausgetauscht: Statt des Parteihelden „Eiserner Wang“ von gestern schwärmen sie heute von millionenschweren Un-

ternehmern wie Li Qinfu in Shanghai oder Liu Yonghao in Sichuan – und von der virtuellen „Rostfreien Stahlmaus“, einer Figur aus dem Computer.

Im Internet ist die freche Website der „Stainless Steel Mouse“ zum Kult geworden und wurde unter Jugendlichen schnell populär. Da wurde ohne politische Tabus argumentiert, diskutiert, über die Partei gespottet. Da fanden sich Hinweise über das Schicksal von Dissidenten wie über nächste Trends an den Universitäten. Alles anonym, versteht sich, aber auch effektiv: In China hat die Zahl der PC-Besitzer gerade die Zahl der KP-Mitglieder übertroffen. Die Maus also kreierte – und gebär einen gar zu gefährlichen Berg von Informationen, gegen den Peking schließlich mit großem Geschütz vorging.

Liu Di, 23, die aus einer Intellektuellenfamilie stammt und in ihrer Jugend George Orwells „1984“ las, wurde als Gründerin der Website entlarvt und festgenommen. Anklage wurde nie erhoben, Menschenrechtsgruppen, auch aus dem Ausland, setzten sich für sie ein. Seit einigen Monaten ist die Psychologiestudentin aus Peking nun wieder auf freiem Fuß – wie lange, weiß keiner. Ob sie unter einem anderen Namen wieder subversiv tätig wird, dazu mag sie keine Auskunft geben.

„Die Partei denkt offensichtlich, ich bin eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit“, sagt Liu. Und dann lacht sie, ein wenig stolz, ein wenig erschreckt.

ERICH FOLLATH, ALEXANDER JUNG,
ANDREAS LORENZ, STEFAN SIMONS,
WIELAND WAGNER



Wegen des Drei-Schluchten-Staudamms vertriebene Bauern (2002): Angst vor dem Wunderwerk