

MITTELSTAND

Hilflos in Shanghai

Ein deutscher Maschinenhändler geriet in China an zweifelhafte Geschäftspartner. Auf der Suche nach Gerechtigkeit erlebte er die andere Seite des Wirtschaftswunderlands.



Unternehmer Mouazzen, Sohn: „Warum hat man mir das angetan?“

Es ist Expo in Shanghai, die edlen Bars am Huangpu sind voll Delegationen westlicher Firmen, die frisch geschlossene Partnerschaften mit chinesischen Firmen begießen. Hier begann im März auch das mit großen Hoffnungen gestartete China-Abenteuer des Baumaschinen-Händlers M. C. M. aus Mannheim – nun kämpft das Unternehmen um seine Existenz.

Auf dem Tisch seines Hotels hat der Chef von M. C. M. Fotos ausgebreitet, sie gehören zu den wenigen Gewissheiten, die Mohammad-Reza Mouazzen, 62, noch besitzt. Ein Bild zeigt den deutschen

Staatsbürger iranischer Herkunft mit Chinesen beim Festmahl: Mouazzen strahlt, tags zuvor, so glaubte er damals, hatten die Partner den gebrauchten Mobilkran, für den er 100 000 Dollar bezahlt hatte, vertragsgemäß Richtung Iran verschifft.

Mouazzen hat graue Haare, er trägt einen dunklen Anzug, er ist kein „Baby“, wie er betont: Seit 30 Jahren kauft er gebrauchte Baumaschinen auf, in Ländern wie Polen und Russland, um sie mit Gewinn weiterzuverkaufen – oft nach Iran. Es ist eine trickreiche Branche, und daher wollte sich Mouazzen bei seinem ersten China-Geschäft absichern. Jeden Schritt

dokumentierten er und sein Sohn Omid, 23, per Foto oder Video. Man kann ihnen nicht vorwerfen, sich in Shanghai naiv oder fahrlässig verhalten zu haben.

Und doch wurden beide Geschäftsmänner hier gleichsam „shanghai“, skrupellos übertölpelt, wie Mouazzen es andernorts noch nie erlebte: Anfang Mai – Mouazzen war wieder daheim in Mannheim – bekam er einen wütenden Anruf von seinem Kunden aus Iran: Statt des gutgepflegten und im Auftrag von Mouazzen frisch überholten Krans der japanischen Marke Kato war aus China ein rostiger Mitsubishi geliefert worden – ein Wrack ohne Motor und Ladearm; es wog 12 590 Kilogramm weniger als der Original-Kran.

Mouazzen legt die Fotos beider Kräne nebeneinander, er kann es immer noch nicht fassen. Denn beide Maschinen stehen auf demselben Container mit derselben Nummer: YMLU 7007546. Dieses Kennzeichen mit dem Kran hatte Mouazzen bei der Verladung in Shanghai eigens fotografiert. Damals hatten sie den Lkw mit dem Container bis ein Uhr nachts zum Zollhafen von Shanghai begleitet. Erst nachdem sich der Lkw in die lange Warteschlange am Hafen eingereiht hatte, kehrten sie beruhigt in ihr Hotel zurück.

Die Container-Nummer ist im Frachtbrief eingetragen. „Was im Frachtbrief steht, daran zweifelt doch niemand“, sagt Mouazzen. „So habe ich mein Leben lang gearbeitet.“ Doch seine chinesischen Partner, vermutet er, müssen die schwere Container-Ladung noch in derselben Nacht ausgetauscht haben: ein tollkühner logistischer Kraftakt, den sie nur mit Hilfe zweier großer Hebekräne vollbracht haben können – und kaum ohne Komplizen beim Shanghai Zoll.

Doch in dieser Nacht ahnte der Händler aus Mannheim nichts, glücklich stieß er mit den Chinesen auf die neue Geschäftsbeziehung an. Für M. C. M. schien sich ein Riesensmarkt aufzutun, denn die meisten gebrauchten Baumaschinen werden in China angeboten, vorwiegend im Internet. „Wir Chinesen wollen von euch lernen“, gelobte der Boss der Firma, die sich China Heavy Equipment nennt. Mouazzen fühlte sich geschmeichelt: „Sie behandelten mich wie einen Vater.“

Und weil in China alles so perfekt zu laufen schien, vereinbarte der Besucher aus Deutschland gleich das nächste Geschäft: den Kauf eines weiteren Gebraucht-Krans der japanischen Marke Tadano, ebenfalls zur Lieferung nach Iran. Für das 110 000 Dollar teure Gerät – „eine wunderbare Maschine“ (Mouazzen) – zahlte er 60 Prozent an. Und für weitere 6000 Dollar versprachen die Chinesen, den Kran mit einer Klimaanlage nachzurüsten.

Doch zurück in Deutschland, erhielt Mouazzen eine Flut von E-Mails, die bei

ZHOU JUNXIANG / IMAGINECHINA

ihm tiefe Zweifel weckten: China Heavy behauptete, beim Einbau der Klimaanlage sei das gesamte Stromsystem des Krans durchgebrannt. Die Verantwortung dafür, hieß es aus Shanghai, müsse Mouazzen als Auftraggeber tragen. Für die Reparatur verlangten die chinesischen Partner über 40 000 US-Dollar; sie werde drei Monate dauern. Als Mouazzen darauf bestand, die Maschine persönlich zu inspizieren, wurden die Mails aus der Volksrepublik zunehmend unfreundlich.

Schließlich mailte die Firma China Heavy ihrem deutschen Kunden einen „Eilbrief“: Wenn er darauf nicht in acht Stunden reagiere, sei man „für nichts verantwortlich“. Dabei hätte Mouazzen allein für den Flug nach Shanghai etwa elf Stunden benötigt, außerdem waren die Flughäfen in Europa wegen Vulkanasche gerade größtenteils lahmgelegt. Offenbar rechneten die Chinesen auch nicht ernsthaft damit, ihren Partner je wiederzusehen.

Der kleine Mannheimer Betrieb – außer seinem Sohn beschäftigt Mouazzen drei Angestellte – sieht nun seine Existenz bedroht: Zusätzlich zum Geld, das er für die Krane bereits bezahlt hatte, muss Mouazzen seinem Kunden in Iran eine 30-prozentige Konventionalstrafe für die falsche Lieferung überweisen. Aber was fast noch schlimmer ist: „Mein Ruf bei langjährigen Geschäftspartnern ist ruiniert“, sagt Mouazzen.

Nun sind die Mouazzens wieder in Shanghai. Bei ihren früheren Besuchen mieteten sie noch vornehm eine Suite, jetzt schlafen Vater und Sohn sparsam im Doppelbett. Und statt die glitzernden Fassaden der Wolkenkratzer-Metropole zu bestaunen, kämpfen sie sich durch den harten chinesischen Geschäftsalltag.

Einen ihrer ersten Termine haben die Mouazzens mit der Polizei. Die Beamten hören sich die Geschichte der Angereisten geduldig an, sie wirken nicht überrascht. Angesichts der erdrückenden Beweise – die Fotos der Krane, des Containers der chinesischen Partner, der Frachtbrief, die Verträge – sprechen auch die Chinesen von einem „Verbrechen“. „Ja, warum verhaften Sie die Leute denn nicht?“, fragt Mouazzen. Man werde die Angelegenheit gründlich prüfen, entgegnet die Beamten, später könne man dann die ganze Betrügerbande hochnehmen.

Und so verbringen die Mouazzens einen Tag nach dem anderen in Shanghai,

nichts geht voran. Stattdessen entdecken sie, dass der von ihnen bereits bezahlte Kran im Internet offenbar schon wieder angeboten wird.

Jeder Tag in Shanghai kostet viel Geld, ihr chinesischer Anwalt fordert pro Stunde 250 Dollar. Und mit jedem weiteren Tag in China entgehen Mouazzen potentielle Aufträge, die seine Firma dringend akquirieren müsste.

In ihrer Verzweiflung recherchieren die Mouazzens auf eigene Faust. Sie finden zum Beispiel heraus, dass die im Vertrag angegebene Adresse der chinesischen

handlungspartner zu zermürben: Der Boss von China Heavy hat einen Gehilfen geschickt, von dem er auch die Verträge unterschreiben ließ. Doch das Gespräch führt meist der Anwalt der Gegenseite, er heißt Tony Hang, trägt eine schwarze Brille und trumps auf, als wäre er hier der Ankläger.

Die Fotos, welche die Mouazzens vorlegen, schiebt Hang zur Seite. Das seien keine Beweise, sagt er, gleichwohl möchte er sie gern kopieren – was die Mouazzens ablehnen. Als Nächstes beginnt Hang eine Debatte über die Modellbezeichnung eines der Krane, der in China anders heißt als in Japan. Dann zückt er den „Eilbrief“. Man habe Mouazzen aufgefordert, binnen acht Stunden in Shanghai zu erscheinen. „Aber Sie sind nicht gekommen!“, ruft er.

Die Luft in dem Beratungszimmer wird immer stickiger, Mouazzen atmet immer kürzer. Als sein Sohn die Gegenseite als „Betrüger“ beschimpft, schreit Hang: „Sie nennen uns nicht Betrüger! Sie sind Betrüger!“ Der Vertreter von China Heavy schaut sich die Szene schweigend an.

Vater Mouazzen bringt seinen Sohn mit einer Handbewegung zum Schweigen, ihm steht jetzt Schweiß auf der Stirn, seine Augen sind feucht, er hofft immer noch, dass er einen menschlichen Draht zu dem Chinesen aufbauen kann. „Warum hat man mir das angetan? Ich habe doch so viel Geld nach China gebracht“, sagt er leise. „Warum verteidigen Sie solche Leute? Damit schaden Sie Ihrem Land.“

Irgendwann trennen sich die Parteien. Der Anwalt der Mouazzens – ein junger Mann, der beim Treffen wenig gesagt hat – lächelt seinen Mandanten aufmunternd zu: Die Gegenseite werde sich sicher bald

wieder melden. Ähnliches hat Mouazzen in Shanghai schon oft gehört.

Da die Polizei nicht aktiv wird, sucht Mouazzen schließlich selbst in Shanghai nach seinem Baukran, der ja im Internet angeboten wird. Er beobachtet, wie das Gerät auf einen Lkw verladen wird. Über seinen Anwalt bittet er die Polizei einzugreifen. Doch die Obrigkeit weigert sich: Der zuständige Beamte sei inzwischen in Urlaub, man könne in der Sache derzeit nichts unternehmen.

„Was ist das nur für eine Stadt“, fragt Mouazzen, „in der man Betrüger einfach frei herumlaufen lässt?“ WIELAND WAGNER



Verladung des Original-Krans (o.), beim Kunden angekommenes Produkt
Ein Wrack ohne Motor und Ladearm

Partner nicht stimmt. Auf mehreren Handy-Nummern ist plötzlich niemand zu erreichen; die Dolmetscherin, die bei allen Kontakten stets dabei war, ist angeblich im Krankenhaus. Der Spediteur, der den Kran damals zum Hafen beförderte, schreit die Mouazzens schon an, als er sie von weitem sieht. Weder der Lkw noch dessen Fahrer gehörten zu seiner Firma.

Am fünften Tag ihres Aufenthalts sitzen die Mouazzens endlich einem Vertreter von China Heavy gegenüber. Das Treffen in der Kanzlei ihres Anwalts ist ein Lehrstück in der chinesischen Kunst, Ver-