

Das Tor zu Chinas Westen

Zwei- bis dreihundert Millionen Menschen im unterentwickelten Westen Chinas sind die Konsumenten der Zukunft, noch aber bilden sie die unverzichtbare „industrielle Reservearmee“ des Landes. Spätestens seitdem der Jangtse bis Chongqing auch für hochseetüchtige Frachter schiffbar ist, ist die zur Sonderwirtschaftszone erklärte Stadtregion ein Exerzierfeld des postkommunistischen Kapitalismus. Zugleich ist Chongqing die gelobte Stadt für die Wanderarbeiter, die vom Land in die Metropole fluten und den Aufschwung buchstäblich auf ihren Schultern tragen müssen.

Geschäftsleute tafeln in Luxusrestaurants, Tagelöhner pflastern die Fußgängerzone mit Marmor und Granit.

Nächste Seiten: Am Ufer des Jangtse entsteht eine mehrere Kilometer lange Food Mall, in der ganze historische Eisenbahnzüge, Bambuswäldchen und alle möglichen Versatzstücke postmodernen Designs zusammengebesselt werden. Der notwendige Ausbau der stadtechnischen Infrastruktur hält kaum Schritt.

Rauchschwaden aus Suppenkesseln vernebeln den Blick hinunter in die schmale Gasse. Schlüpfrige, ausgetretene Stufen führen hinab, vorbei an steinernen Waschrögen, Müllhaufen und der öffentlichen Bedürfnisanstalt für das ganze Viertel. Für die europäische Nase riecht es verdorben und vergoren, vermischt mit dem Dunst von billigem Sojaöl und säuerlichem Chinaspinat mit Fäkalien. Rechts und links fällt der Blick in dunkle Eingänge. Drinnen brennt meist nur eine Glühbirne, die ihr funzeliges Licht auf armselige Möbel und blechernes Geschirr wirft. Im Halbdunkel dämmert eine alte Frau auf einem Stuhl. Am tiefsten Punkt der stinkenden Gasse hat man den Fuß des Hügels erreicht, dessen Gipfel das Zentrum der chinesischen Stadt Chongqing ist. In der Sackgasse zwischen den modrigen Ziegelwänden und zusammenfallenden Häusern liegt der Keller der Stadt. Um offene Feuerstellen unter Wellblechdächern hocken die Tagelöhner und Wanderarbeiter, Sammler von Altpapier und Plastikverpackungen. Aus diesem Loch wächst eine fast hundert Meter hohe Betonwand empor. „Paradise on the River“ wurden die drei Hochhausscheiben, jede zweihundertfünfzig Meter lang, von den Investoren getauft. Bedienstete in Livree öffnen dem Besucher die Türen. Die Einkaufspassage beherbergt europäische Markengeschäfte von Escada und Louis Vuitton. Seit mehreren Jahren werden Ensembles wie dieses für die neue Oberschicht überall in Chongqing gebaut. Das Gravitationszentrum der Glitzerstadt liegt ganz oben auf dem Hügel zwischen den beiden Flüssen Jangtse und Jialing. Hier, in der alten und gleichzeitig neuen Mitte der Stadt, steht der 28 Meter hohe Uhrenturm, der in den vierziger Jahren, zwei Jahrzehnte vor der Kulturrevolution, unter der chinesischen Nationalregierung errichtet wurde. „Vor zehn Jahren“, sagt ein alter Mann, „war dieser Turm das höchste Gebäude am Platz.“ Heute wird das alte Monument überragt von 40- bis 50-geschossigen Büro-, Wohn- und Hoteltürmen, von deren Dächern die Werbung der Weltkonzerne in die Ferne leuchtet, um dem weitgehend unbekanntem Chongqing eine globale Ausstrahlung zu verleihen. Seit die chinesische Regierung 1977 eine Region so groß wie Österreich aus der Provinz Sichuan herausgelöst hat, ist Chongqing, mit etwa 32 Millionen Einwohnern formell die

größte Stadt der Welt, eine Boomtown, die mit Hochgeschwindigkeit ins Industrie- und Informationszeitalter rast. „Die Gegensätze in dieser Stadt sind krasser als anderswo in China“, sagt Wolfgang Krüger, ein deutscher Unternehmer und Berater der Stadtverwaltung von Chongqing. Nach dem Willen der Regierung muss es der Platz um den Uhrenturm mindestens mit dem Times Square in New York aufnehmen können. 300 Meter entfernt aber, in den Höfen hinter den Hochhaus-Fassaden, liegen Viertel, die den Slums von Bombay ähneln. Eine fünfzehnminütige Fahrt mit dem Auto auf einer der neuen Autobahnen in die Vorstädte kostet 30 Yuan Maut-Gebühr – so viel wie die Straßenfeger, die die Stadtautobahnen und Schnellstraßen peinlich sauber halten, in drei Tagen verdienen. Für die Regierung in Peking ist Chongqing ein Dreh- und Angelpunkt ihrer „Go-West“-Kampagne. Die alte Industriestadt mit ihrer Stahlproduktion und den riesigen Fabriken für die Herstellung von Fahrzeugen, Motorrädern und Waffen soll als „Tor zum Westen“ so wichtig werden wie die Küsten mit den Metropolen Shanghai und Hongkong. Um den – im Vergleich zum Südosten – ärmlichen Westen des Landes zu entwickeln, ist der Regierung keine Investition zu hoch. Laut offiziellen Angaben, die möglicherweise übertrieben sind, wurden während des 10. Fünf-Jahr-Planes (2000–2005) 70 Milliarden Euro in Chongqing investiert. Der Großteil davon stammt aus Pekinger Kassen. Chongqing hängt am Tropf, das Wachstum seiner Wirtschaft reicht bei weitem nicht aus, um den teuren Aufbau selbst zu finanzieren. Trotzdem drängen sich in den Vorstädten und ländlichen Regionen des Ballungsraumes die neuen Gewerbe- und Industriegebiete, die mit bester Verkehrsanbindung, Infrastruktur und der Steuerfreiheit der Sonderwirtschaftszone internationale Unternehmen anlocken wollen. Vieles steht leer, aber einige Großkonzerne, wie die Ford Motor Company, sind dem Ruf auch gefolgt. Auch die deutsche Firma Duravit ist an den Jangtse-Fluss geraten. Eine Autostunde vom Zentrum entfernt hat sie in der Kleinstadt Youxi mit ihrem chinesischen Partnerbetrieb eine Produktionsstätte für Sanitärkeramik gebaut. 350 Beschäftigte fertigen hier Waschbecken, Wannen und anderes Badezimmer-Interieur für wohlhabende chinesische Kunden.





Eine weitläufige, luftige Halle: Ständig wird nass gewischt, um den Staub in der Luft gering zu halten. Die zu 99 Prozent chinesischen Arbeiter pressen die Keramik-Masse in Formen, säubern, schleifen die rohen Toiletten-Schüsseln, lasieren und brennen sie schließlich in importierten Öfen. Unablässig und penibel sind die deutschen Supervisors hinter ihnen her, damit die Qualität der Arbeit auch ja stimmt. Die Endkontrolle kann computergestützt jeden Arbeitsschritt an jedem Sanitär-objekt einem bestimmten Arbeiter zuordnen. „Sie waren vorher Bauern“, sagt Sean Wang, Niederlassungsleiter im Duravit-Werk, „es gibt hier zu wenig gelernte Industriearbeiter, die wir einstellen könnten.“

Viele der Duravit-Beschäftigten kommen vom benachbarten Sunshine-Projekt, das die Weltbank finanziert. Das ist eine Schule, wo man der Landbevölkerung beibringt, was Industrialisierung bedeutet: Arbeitsvertrag, Acht-Stunden-Schicht, keine Pausen nach Lust und Laune, individuelle Verantwortung für das Produkt. Der Sprung in die moderne Welt funktioniert, heißt es bei Duravit – man habe noch keinen entlassen müssen. Während die angelernten Arbeiter früher auf dem Acker schuften mussten, unterwerfen sie sich jetzt in klimatisierten Hallen dem Computer und dem Schichtbetrieb. In finanzieller Hinsicht bedeutet die Industriearbeit für die Beschäftigten einen Sprung in eine neue Welt: Während Landarbeiter im Monat etwa 200 Yuan verdienen, das sind umgerechnet 20 Euro, bekommt ein durchschnittlicher Produktionsarbeiter bei Duravit und vergleichbaren Joint Ventures 1500 Yuan – gar nicht zu reden von der Sozialversicherung, die es auf dem Lande nicht gibt, Fortbildungsmaßnahmen und dem Erwerb von Englisch-Kenntnissen. Selbst eine Wohnung in einem der Hochhäuser zu besitzen ist plötzlich vorstellbar. Und schnellen Fortschritt und individuelle Lebensqualität wollen alle – nach Jahrzehnten des Kollektivismus, des Rückschritts und der Stagnation.

Partei und Regierung fördern die neue Industrialisierung nicht nur, wo sie können. Sie sind auch dringend darauf angewiesen, dass sehr schnell Millionen neuer Arbeitsplätze entstehen. Durch das Wachstum von Industrie und Dienstleistungssektor hofft man, das Auseinanderdriften der chinesischen Gesellschaft, die Polarisierung in Arme und Reiche, einigerma-

ßen im Griff zu behalten. Ersatz muss her für Hunderttausende Arbeitsplätze der alten Staatsbetriebe, die dem Markt nicht gewachsen sind. So wurden in Chongqing bis 2003 rund 1000 von ehemals 1400 großen volkseigenen Firmen geschlossen, drastisch verkleinert oder privatisiert. 2002 lag die offiziell bestätigte Arbeitslosigkeit bei rund fünf Prozent. Und auch in den ländlichen Regionen Chongqings ist der Druck enorm. Allein durch den Bau des Drei-Schluchten-Dammes – das Staugebiet reicht bis in die Stadt – wurden 1,2 Millionen Menschen umgesiedelt. Doch selbst die normalen Zustände auf dem Land sind prekär: Maximal 4500 Quadratmeter Anbaufläche kommen dort durchschnittlich auf eine Bauernfamilie, weniger als ein halber Hektar. „Das ist zum Sterben zu viel“, so Manfred Siry, Stadtplaner in Chongqing im Auftrag der deutschen Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ). Mehrere hundert Millionen Arbeitskräfte in der Landwirtschaft sind schlicht überflüssig.

Ohne auf die Erlaubnis der Regierung zu warten, haben sich viele dieser Menschen schon in Bewegung gesetzt, etwa 40 Millionen Wanderarbeiter sind in ganz China unterwegs. Allein in Chongqing würden jedes Jahr 400.000 zusätzliche illegale Arbeitssuchende ihr Glück versuchen, schätzt Siry. Die Regierung duldet sie, weil sie gleichzeitig von ihnen profitiert. Schließlich stellt die unerschöpfliche Reservearmee vom Lande den modernen Sektoren der Wirtschaft immer wieder die extrem billigen Arbeitskräfte zur Verfügung, die die chinesische Produktion auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig macht.

Ohne die Millionen Tagelöhner läuft auch in Chongqing gar nichts. Während im Restaurant des „Paradise on the River“ schon die neue Oberschicht speist, betonieren die verdreckten Gestalten mit den gelben Helmen noch die obersten Geschosse der drei Hochhauskomplexe. Wenn es dunkel wird, schlafen sie in dem Rohbau. Die Fenster- und Türöffnungen des zehnten Stockwerks sind mit Decken und Kartons verhängt. Hoch oben auf einem Balkon ohne Geländer hockt eine Frau und kocht Suppe.

Aus der armen Landbevölkerung rekrutieren sich nicht nur die neuen Industriearbeiter, die Eisenbieger und Maurer, die Putzfrauen der glänzenden Shopping Malls, die Inhaber der

kleinen Geschäfte am Straßenrand, sondern auch viele der Träger, die im bergigen Chongqing täglich Tausende Tonnen Waren durch die schmalen Gassen transportieren. Unweit des spitz zulaufenden Chaotianmen-Platzes, wo Jangtse und Jialing zusammenfließen, liegt einer der Umschlagplätze der so genannten Bangbangs. Das Wort bezeichnet ursprünglich den Bambusstock, den die Männer über eine Schulter legen, um an beiden Enden aufgehängte, schwere Lasten fortzuschaffen. Ein riesiger Lkw aus der Provinz fährt vor, Berge von Flachbildschirmen in Kartons, voluminöse Säcke mit Textilien und meterlange Aluminium-Rohre werden abgeladen. Noch sehen die nackten Schultern der Träger dort, wo der Stock aufliegt, grau und verhornt aus. Dann setzen sie sich in Bewegung – im Rhythmus der Lasten, von denen immer eine nach vorne und eine nach hinten schwingt. Kommen sie zurück, um eine weitere Ladung abzuholen, scheinen die Muskeln auf ihren Schultern zu glühen. Die Bangbangs tragen den Aufschwung. Ihr jetziges Los scheint besser als ihr früheres. Aber wie lange wird es der Regierung und Partei in China noch gelingen, die gerade im Vergleich zum früheren Egalitarismus absurden sozialen Unterschiede zu moderieren? Kofi Annan, Generalsekretär der Vereinten Nationen, hat China bescheinigt, einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung der weltweiten Armut geleistet zu haben. Durch das stürmische Wachstum haben in den vergangenen zwanzig Jahren rund 200 Millionen Chinesen die bitterste Not hinter sich gelassen. Ob das reicht, um auch in Zukunft die Stabilität der Gesellschaft zu wahren, bezweifeln mittlerweile selbst die Berufsoptimisten der Kommunistischen Partei. Sie spüren den Druck von unten – und versuchen, ihn zu kanalisieren. Den 11. Fünf-Jahr-Plan für ganz China, der ab 2006 gilt, haben sie unter das Motto der „Sozialen Harmonie“ gestellt.

In der Kleinstadt Youxi bei Chongqing hat die deutsche Firma Duravit ihre erste Produktionsstätte für Sanitärkeramik in China aufgebaut.





Tausende von Lastenträgern, die so genannten Bangbans, besorgen den Warentransport in Chongqing. An einem Bambusstock, den sie über die Schulter legen, hängen sie beiderseits schwerste Lasten.