

China im Wandel – Wechsel zur Weltmacht Nr.1 ?

Ulrich Koschorke

Als ich im Juni 2011 wieder einmal nach China kam, waren ungeheurere Veränderungen und vor allem deren fast explosionsartige Geschwindigkeit unübersehbar. Hier nur einige persönliche Eindrücke.

China 1985. Zum ersten Mal besuchte ich dieses riesige Land im März und dann wieder im August des Jahres 1985. Selbst in diesen wenigen Monaten änderte sich das Straßenbild in den großen Städten merklich: unter die Tausende von Fahrrädern mischten sich erste Motorräder. Aber als Kleidung sah man fast nur die allgemein übliche "Mao- Uniform", oft mit Ballonmütze, in Olivgrün oder Arbeiterblau (oder, bei Frauen, gelegentlich auch in einem etwas schmutzigen Rosa). Fröhliche Farben schienen den Angehörigen der völkischen Minderheiten vorbehalten zu sein.

Eine Reise von der südchinesischen Provinz Yünnan nach Tibet – wenn überhaupt von der Fremdenpolizei genehmigt – war ein echtes Abenteuer. Es gab keine Busse oder Bahnen, und



1985: Furt auf der Haupttroute von Südchina nach Tibet (zwei Laster unseres Konvoys hatten schon das sichere Ufer erreicht, mussten aber zurücksetzen, um den stecken gebliebenen dritten Laster wieder herauszuziehen).



Haupttroute nach Lhasa, für Tage blockiert.

man konnte nur hoffen, von Lastwagen mitgenommen zu werden. Und die blieben oft stecken im Matsch oder in den zahlreichen Wasserläufen, die gefurtet werden mußten. Einmal war ein angeschwollener Fluss völlig unpassierbar, und es hieß, bei Besserung des Wetters kämen wir vielleicht in einigen Tagen weiter. Beim Warten machte die folgende Geschichte die Runde: zwei Laster sitzen bei starkem Monsun - Dauerregen wochenlang in den menschenleeren Weiten Westtibets fest. Einer hat eine volle Ladung Melonen, und überwiegend davon ernährt sich der Fahrer solange. Der andere transportiert nur Benzin zu einem weit entfernten Armee - Stützpunkt...

Als ich mich endlich nach Lhasa durchgeschlagen hatte, versuchte Tibet gerade, sich einigermaßen von der Schreckenserfahrungen und den systematischen Verwüstungen der



Ein "Hochhaus" der traditionellen Art

Kulturrevolution zu erholen. Tausende Klöster waren zerstört worden, z. T. von fanatisierten Roten Garden (Einfaches Rezept: Dächer aufreißen – die Witterung besorgt dann den Rest). Aber alte Bausubstanz – wenn verschont geblieben – und abgelegene Landschaften waren oft von hinreißender Schönheit.

Beijing 2011 Größere Durchfahrtsstraßen sind meist 3-5spurig in jeder Richtung ausgebaut, dicht befahren von z. T. erstaunlich großen, luxuriösen Autos, in denen oft nur eine Person



2011 Stadtstraßen

sitzt. Wenig Fahrräder. Fußgänger drängen sich auf Bürgersteigen und Fußgängerbrücken und vor allem in Bussen und oft hoffnungslos überfüllten U- Bahnen. Ihre Kleidung zeigt eine große Vielfalt von Farben , Stoffen und Stilen.



2011: Neubaugebiet

Unübersehbar vor allem auch der Bauboom: z.B. wurden km² - weise neue Hochhaus – Viertel aus dem Boden gestampft, alles in den letzten Jahren.

Zur Entwicklung des Straßenverkehrs. Seit 1988 gibt es Autobahnen in China, und jetzt hat das Land bereits das zweitgrößte Autobahnnetz der Welt. Die Verkehrsplanung sieht einen schnellen Ausbau auf über 100.000 km Gesamtlänge vor (USA: 80.000 km).

In Tibet wurde im Juli 2011 unter der Leitung des stellvertretenden Staatspräsidenten Xi Jinping das erste Autobahn-Teilstück freigegeben. Es soll bald in eine durchgehende, 3710 km lange Autobahn von Beijing nach Lhasa integriert werden (der dann "wichtigsten Verkehrsader Nordchinas").

Auf deren östlichem Ende gab es wegen Bauarbeiten bereits einen 10 Tage lang andauernden Stau (zur Freude geschäftstüchtiger Anwohner, die die festsitzenden Autofahrer zu erhöhten Preisen mit Lebensmitteln usw. versorgen konnten).

Die Zahl der neu zugelassenen PKWs ist enorm. Laut Wikipedia verkaufte allein VW im Jahr 2010 mehr als 1,9 Millionen Neuwagen in China (= 37% mehr als 2009). Noch profitiert die deutsche Wirtschaft von diesem Autohunger. Aber wenn erst mal alle 1340 Millionen Chinesen vom Fahrrad auf das Auto umgestiegen sind und dann weltweit die Rohöl-Märkte leer kaufen (Devisenreserven von über 2 Billionen Dollar stehen zur Verfügung), werden vielleicht viele Deutsche wieder zum Fahrrad wechseln ...

China – ein Riesenland mit einer reichen, 4000-jährigen Geschichte, mit weit mehr Einwohnern als ganz Europa und Nordamerika zusammen (Einwohner, die überdies extrem arbeitsam und bislang i.A. wenig anspruchsvoll sind), mit ständig großen wirtschaftlichen Wachstumsraten, bereits weltweit führend bei der Produktion von Getreide und Fleisch, Eisen, Stahl und Steinkohle, Baumwolle und Kunstfasern, Papier usw, usw... - wann kommt der Wechsel auch zur politischen Weltmacht Nr. 1? Oder stoppt vorher eine gewaltige Krise die rasante Entwicklung?