

WIRTSCHAFT - UND SONST NICHTS? DIE DEUTSCH-CHINESISCHEN BEZIEHUNGEN



Die Wahrzeichen des neuen Lhasa nicht weit vom Potala-Palast

Zwar sind die deutschen Bemühungen um den lukrativen chinesischen Markt bekannt, doch den offiziellen Erklärungen zufolge geht es bei den bilateralen Kontakten nicht allein um die Wirtschaft. Gern verweist die Bundesregierung auf den Rechtsstaatsdialog, den der frühere Bundeskanzler Gerhard Schröder anlässlich eines China-Besuchs mit dem damaligen Ministerpräsidenten Zhu Rongji vereinbart hat. Er fällt in die Zuständigkeit des Justizministeriums. „Ausgehend von der Unteilbarkeit des Rechtsstaats sollen die Reformen in der Volksrepublik begleitet und ein gemeinsamer Beitrag zur globalen Durchsetzung von rechtsstaatlichem Denken und Menschenrechten geleistet werden“, so die Bundesregierung. Um diesen Anspruch zu verwirklichen, lernen chinesische Richter und Polizeibeamte das deutsche Justizsystem kennen.

Es fehlen klare Kriterien, die es ermöglichen, Entwicklungen zu überprüfen. Stattdessen benutzen deutsche Politiker den Dialog gern als Argument, um über die Verletzung der Menschen- und Völkerrechte im chinesischen Machtbereich den Mantel des Schweigens zu legen.

Lukrative Exporte

Während in Sachen Menschenrechte

und Rechtsstaat keine Bewegung zu erkennen ist, verweist die Bundesregierung mit besonderem Stolz auf die wirtschaftliche Entwicklung: „Die deutsch-chinesischen Wirtschaftsbeziehungen entwickelten sich in atemberaubendem Tempo zu einer Erfolgsgeschichte“, heißt es dazu auf ihrer Homepage. Der Wert der deutschen Exporte nach China hat sich seit dem Ende der Kulturrevolution verfünzigfacht. Die VR China ist mit einem Volumen von knapp 20 Mrd. Euro inzwischen der wichtigste Exportmarkt für die deutsche Wirtschaft in Asien geworden – noch vor Japan. Die Wachstumsraten liegen zwischen fünf und acht Prozent pro Jahr. Die beliebtesten deutschen Produkte in China sind Maschinen, Kraftfahrzeuge und elektrotechnische Güter. Das Vorzeigeprojekt ist nach wie vor die Transrapid-Magnetschwebbahn, auch wenn sie die Erwartungen seitens der deutschen Wirtschaft nicht erfüllt hat. Bisher verbindet diese Bahn nur den Flughafen Shanghai mit dem Stadtzentrum. Die Deutschen haben sich darüber hinaus Hoffnungen gemacht, dass sich die Chinesen auch für den Bau einer Transrapid-Strecke zwischen Shanghai und Peking entscheiden oder auf der 1.300 km langen Trasse einen ICE einsetzen. Der Auftrag ging jedoch an ein französisches Firmenkonsortium. Zeitweilig war sogar der Export der Hanauer Plutonium-Fabrik im Gespräch, doch sind diese Pläne inzwischen vom Tisch.

Deutschland ist für die VR China der mit Abstand wichtigste Handelspartner in Europa und der sechstgrößte weltweit. Das Reich der Mitte weist sogar einen Bilanz-Überschuss aus, denn es exportiert inzwischen jährlich Waren im Wert von über 20 Mrd. Euro nach Deutschland, mit derzeit zweistelligen Wachstumsraten. Dabei handelt es sich vor allem um Textilien, Spielwaren, aber auch Maschinen und Elektrotechnik, deren Knowhow westliche Firmen zunächst nach China gebracht haben.

Was für den Handel gilt, gilt ebenso für Direktinvestitionen. Auch hier ist Deutschland der wichtigste europäische Partner für China, und weltweit liegen nur Hongkong, Taiwan und die USA davor. Die Investitionssumme beträgt zu Beginn des 21. Jahrhunderts knapp 10 Mrd. Euro jährlich. Es wird vor allem in Chemie, Automobil-, Maschinen- und Anlagenbau investiert.

Nicht nur die produzierende Industrie und der Handel sind groß im China-Geschäft, auch für die deutsche Forschung ist das Reich der Mitte einer der wichtigsten Partner weltweit. Nahezu alle Forschungsinstitute wie die Max Planck- und die Fraunhofer-Gesellschaft, zahlreiche Universitäten sowie die an Unternehmen angeschlossenen Forschungszentren sind in China präsent. Der Schwerpunkt liegt im High-Tech-Bereich.

Verglichen damit führt die Entwicklungspolitische Zusammenarbeit ein Schattendasein, obwohl auch hier Deutschland die zweitwichtigste Gebernation nach Japan ist. Gemeinsame Projekte umfassen die Umweltpolitik, Unterstützung beim Aufbau der Marktwirtschaft, eine bessere Versorgung mit Trinkwasser und Wassermanagement, städteplanerische und verkehrstechnische Vorhaben. Im Jahre 2005 lagen die vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit bewilligten Gelder bei 68 Mio. Euro.

Investitionen in Tibet

Bei so viel Engagement bleibt auch Tibet nicht außen vor. Einer der markantesten Punkte in Lhasa ist ein großes Yak-Denkmal auf einer Verkehrsinsel westlich vom Stadtkern nicht weit vom Potala-Palast. An der gegenüberliegenden Häuserzeile wird jeder deutsche Tourist mit einem sehr vertrauten Symbol konfrontiert, einem großen VW-Emblem, das symbolischen Charakter hat. VW, einer der erfolgreichsten deutschen Investoren in China, macht auch in Tibet seine Geschäfte und zeigt des-

halb in Lhasa Präsenz. So ist die Polizei unter anderem mit VW Santanas ausgestattet. Diese offenkundige Kooperation ist nur die Spitze des Eisbergs. Deutsches Geld und deutsche Firmen sind in Tibet stark vertreten, wenn auch nicht immer so offensichtlich zu erkennen.

Es begann mit einem Besuch von Bundeskanzler Helmut Kohl. Im Juli 1987 flog der damalige Kanzler im Anschluss an einen China-Besuch in die tibetische Hauptstadt Lhasa; ein einmaliger Affront gegenüber den Tibetern ohne jedes diplomatische Fingerspitzengefühl. Bis heute ist Helmut Kohl der einzige amtierende Regierungschef der Welt, der Tibet seine Aufwartung gemacht und damit die chinesischen Ansprüche unmissverständlich anerkannt hat.

Bei seinem Besuch gelangte der Kanzler zu der Überzeugung, Tibet müsse in den Genuss deutscher Entwicklungshilfe kommen. Das konkrete Resultat war die Modernisierung der Lederfabrik in den westlichen Außenbezirken von Lhasa nahe der größten Kaserne der Volksbefreiungsarmee. Verantwortlich dafür zeichnete die Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ). Obwohl sich die Geschäftsleitung bemühte, tibetische Arbeitskräfte anzustellen, passte das Projekt in den chinesischen Gesamtplan der Industrialisierung des Landes, die die Basis für die Umwandlung in eine chinesische Provinz darstellt.

In Begleitung von Helmut Kohl befand sich seinerzeit auch ein Vorstandsmitglied der Kraftwerksunion (KWU), einer Tochter des Siemens-Konzerns. Dies gab Gerüchten Nahrung, die KWU wolle im Nordosten Tibets (Amdo) nuklearen Müll deponieren, was die „China Nuclear Energy Industry Corporation“ angeboten hatte. Die Verhandlungen verliefen äußerst undurchsichtig; selbst die offiziellen Stellungnahmen widersprachen sich häufig, und vermutlich kam das Geschäft am Ende nicht zustande. Erfolgreicher war dagegen die in Düsseldorf ansässige Firma Inter-Nuclear, die nach eigenem Bekunden mit China einen Vertrag über die Lieferung von 150 Tonnen verstrahlter

Brennelemente abgeschlossen hat. Als Endlager kommen nur Tibet oder Sinkiang in Frage.

Siemens ist auch daran beteiligt, Tibet mit Basisstationen und Upgrades für die Software von Mobilfunkanbietern auszustatten.

Um Tibet in eine chinesische Provinz zu verwandeln, bedarf es nicht nur der Industrialisierung; Peking muss zudem die Versorgung von Millionen chinesischer Siedler sicherstellen. Vor allem für den Import von Weizen und Reis investiert die Regierung viel, denn beides gedeiht im kargen Tibet nicht. Auch dabei kann sie auf internationale, unter anderem deutsche Hilfe setzen. Besonders fragwürdig ist ein von der EU gefördertes Weizenanbauprojekt in Panam, einer Region zwischen Shigatse und Gyantse. Sie zählt zu den fruchtbarsten im Tsangpo-Tal, und tibetische Bauern betreiben dort seit Jahrhunderten eine funktionierende Subsistenzwirtschaft. Mit Hilfe von zehn gigantischen Bewässerungssystemen sowie 1.000 Tonnen Kunstdünger machen die Chinesen daraus nun die „Weizenkammer Tibets“ und vernichten gleichzeitig die Existenz der tibetischen Bauern. Umgerechnet 7,6 Mio. Euro hatte Peking dafür bei der EU beantragt. Aufgrund der Überzeugungsarbeit der Tibet-Unterstützergruppen lehnte das Europäische Parlament diese fragwürdige Hilfe ab, doch die Kommission hat sich über das Votum hinweggesetzt und das Geld bewilligt.

Der jüngste Fall deutscher Beteiligung an der Sinisierung Tibets ist die Hoch-/Tiefbau-Firma Bauer aus Schrobenhausen bei Augsburg. Sie wurde von der VR China beauftragt, bei der Erstellung der Eisenbahnlinie von Gormo (chin. Golmund) nach Lhasa mitzuhelfen. Die am 1. Juli 2006 eröffnete Strecke bringt Millionen weiterer chinesischer Siedler nach Tibet.

Um die einträglichen Geschäfte nicht zu gefährden, verbannt die Bundesregierung Hand in Hand mit den Berliner Behörden seit Jahren Demonstrationen und Kundgebungen gegen chinesische Staatsbesuche weit von den Orten des Geschehens. Wenn dennoch die Gefahr besteht, dass ein Gast aus dem Reich der Mitte in weiter Ferne eine tibetische

Fahne sehen oder politische Slogans hören könnte, werden zudem Busse zur Abschirmung vorgefahren oder Hubschrauber eingesetzt, gegen deren Motorlärm niemand ankommt.

Im Gegensatz zu ihren Vorgängern Kohl und Schröder vermeidet Bundeskanzlerin Merkel im Kontakt mit ihren chinesischen Amtskollegen allzu deutliche Gesten der Sympathie und Unterstützung, und sie forderte mit deutlicheren Worten die Menschenrechte ein. An dem grundlegenden Kurs hat sich jedoch auch in ihrer Amtszeit nichts geändert.



Der damalige Bundeskanzler Helmut Kohl in Tibet (1987)

Impressum:

2. aktualisierte Auflage 2007

Herausgeber: Tibet Initiative
Deutschland e. V.

Greifswalder Str. 4; 10405 Berlin;

Tel. 030-42081521, Fax: 030-42081522

e-mail: office@tibet-initiative.de

Spendenkonto:

Kto.-Nr. 3242303,

Bank für Sozialwirtschaft,

BLZ 100 205 00

Gemeinnützigkeit anerkannt.

**Mitgliedsbeiträge und Spenden
sind steuerlich begünstigt.**

www.tibet-initiative.de