

# Der Mega-City-Flaneur 8



# Gesellschaft

Vorteil  
Menopause  
Die schöne  
neue Freiheit  
des mittleren  
Alters 4

«Meinen Humor  
hatte ich verloren»  
Komiker Guy  
Landolt kämpft  
sich zurück 16



# Grosser Sprung

Jeden Monat 40 000 Einwohner mehr – um die Pläne einer neuen Seidenstrasse umzusetzen, baut China gigantische Metropolen im Hinterland. Ein Spaziergang durch Chongqing, eines der grössten Stadtgebiete der Welt. **Von Ion Karagounis**



**Jährlich 660 Güterzüge verlassen die Stadt Richtung Westen: Hochhäuser von Chongqing am Jangtse.**

# nach hinten



BARCROFT MEDIA / GETTY IMAGES



Immer mehr Menschen, immer weniger Tradition: Touristen drängen sich in dem, was an Altstadt in Chongqing übrig geblieben ist.



**L**ange stand die Stadt auf meiner Wunschliste, endlich klappte es. Ich hatte mir ein Superior-Zimmer im 18. Stock eines Hotels gebucht. Es lag auf einer Anhöhe im Zentrumsdistrikt Yuzhong. Etwas Übersicht im Häuserdschungel konnte nicht schaden. Doch die Aussicht reichte nur bis zum nächsten Wolkenkratzer. Der hatte dreissig Stockwerke. Und dahinter...

Vielleicht war es der Name, der mich faszinierte: Chongqing - gesprochen Tschung-tsing, die erste Silbe mit leicht steigendem, die zweite mit fallendem Ton. Vielleicht war es ihr Mythos, die grösste Stadt der Welt zu sein. Sicher aber war es der Reiz, ins Auge des Sturms zu reisen, ins Zentrum des Landes, das wie kein anderes umgepflügt worden ist in den letzten vier Jahrzehnten.

Nicht nur ist kein Stein auf dem anderen liegengeblieben, da ist auch das Selbstverständnis eines Reiches mit seinen 1,3 Milliarden Bewohnern neu gepolt worden: bis in die siebziger Jahre in sich gekehrt und jetzt vom Ehrgeiz getrieben, die Führung der Welt zu übernehmen. Das Vorhaben der «neuen Seidenstrasse» durch Zentralasien bis nach Europa zeigt, wie weit China damit schon ist. Und die Entwicklung in Städten wie Chongqing spielt dabei eine zentrale Rolle.

### Strassen im Nichts

Wie ergründet man das Wesen einer Megacity am besten? Genau, zu Fuss! Ich ging hinaus auf die Strasse und liess mich einen Tag lang treiben. Den Platz mit dem Befreiungsdenkmal querte ich rasch - hier sah es aus wie in Schanghai oder Peking. Shoppingpaläste mit Leuchtreklamen für Armani und Co. säumten den Platz, junge Chinesen posierten vor dem Denkmal und machten Selfies.

Chongqing, am Mittellauf des Jangtzes liegend. Im Rahmen der «grossen Westerschliessung» sollte die wirtschaftliche Entwicklung im Landesinnern gefördert werden, nicht mehr nur in den grossen Städten an der Küste. Beeindruckend sind die Zahlen, die Chongqing seit diesem Entscheid meldet: mehr als 1300 neue Einwohner pro Tag, 137 000 Quadratmeter neue Geschossfläche pro Tag, Wachstum von bis 15 Prozent jährlich.

Es zog mich ans Wasser, zur Landzunge, wo der Jialing in den Jangtse fliesst. Von dort starten die Kreuzfahrtschiffe, die jährlich Tausende einheimischer Touristen zu den Dreischluchten-Stauseen bringen. Es war nicht einfach, dort hinzukommen. Auf der Karte endeten alle Strassen Sackgassen gleich. Dahinter nur noch eine graue Fläche. Einmal mehr eine dieser unbrauchbaren Smartphone-Karten, dachte ich. Doch sie war sehr genau, die Strassen endeten im Nichts. Denn hier wurde gebaut. Der Weg führte durch vergitterte Galerien

und über Behelfsbrücken aus Holz, dann eine breite Treppe abwärts zum Flussufer. Entlang der Bauzäune reihen sich Strassenküchen. Schüsseln mit Fleisch-, Gemüse- und Nudelgerichten standen auf Metalltresen bereit. An niedrigen Tischen sassen Arbeiter und beugten sich über ihre Essschalen. Sie trugen Leuchtwesten, einige auch Helme.

Ohne seine Arbeiter wäre der rasante Aufstieg Chinas nicht möglich geworden. Zu Millionen ziehen sie - meist arme Bauern vom Land - in die Städte, wo sie auf Baustellen oder als Lastenträger ein Auskommen finden. Oft leben sie in prekären Verhältnissen und illegal in den Städten. Denn das chinesische System sieht keinen Wechsel des Wohnortes vor.

Der Umgang mit den Wanderarbeitern ist widersprüchlich. Einerseits werden sie gebraucht, andererseits fürchtet man sich vor einer Überflutung der Städte, falls man die freie Wohnsitzwahl zuliesse. Im Rahmen lokaler Reformprojekte testet man nun aber Alternativen zur bisherigen Politik. So erteilte Chongqing 2010 drei Millionen zugezogenen Arbeitern eine Niederlassungsbewilligung. Damit erhielten sie Zugang zur Gesundheitsversorgung, zu Ausbildung und zu Sozialversicherungen.

Vor meiner Ankunft war ich auf ein wunderbares Panoramabild von Chongqing gestossen. Im Vordergrund zeigte es die Flüsse Jangtse und Jialing. Im Fluss spiegelten sich die Lichter der Hochhäuser. Rosa Wolken zierte die Hügel am Horizont. Pure Werbung, das war klar. Denn klare Luft und sauberes Wasser gab es in Chongqing schon lange nicht mehr. Trotzdem war ich erstaunt, als ich schliesslich den Chaotianmen-Platz an der Landzunge erreicht hatte: Nicht einmal die Gebäude existierten, die auf dem Werbefoto zu sehen waren. Sie befanden sich erst im Bau, Betonskelette ragten in den Himmel. Dafür sah ich das Bild wieder. Es hing in Plakatform in regelmässigen Abständen an den Bauzäunen.

Das hier war kein Hafenquartier, sondern eine gigantische Baustelle. Die nördliche Uferpassage existierte nicht mehr, die ganze Hügelflanke war unter Gerüsten verschwunden. Acht Wolkenkratzer waren am Entstehen. Ihre leicht bogenartige Form war bereits erkennbar, später sollen vier von ihnen mit einem Querbau verbunden werden. «Sacht nach vorne gebogen, wie ein Segelschiff hart am Wind» soll das Ensemble gemäss Promotoren aussehen, «inspiriert durch die historischen Bilder chinesischer Segelschiffe».

Auf über einer Million Quadratmetern wird es Büros, Hotels, sogenannte «Serviced Apartments» und Shoppingmalls geben - was man halt so hineintut in ein solches Gebäude. Die allgemeine Bauwut schlägt auch als Ganzes zu Buche: 6,6 Milliarden Tonnen Beton hat China in den Jahren 2011 bis 2013 verbaut. Das ist mehr,

## Die West-Expansion

### Neustadt Chongqing



als die USA im ganzen zwanzigsten Jahrhundert verbraucht hat.

Ich verliess die Docks und folgte der Uferstrasse. Ladenlokal reihte sich an Ladenlokal. Darin gab es keine Auslagen, lediglich Kartonpakete. Schachteln verstellten auch die Gehsteige. Lieferwagen fuhren vor und spuckten unablässig neue Pakete aus. Träger nahmen sie in Empfang und schafften sie weg. Hier war offensichtlich ein Hotspot des lokalen Güterumschlags.

Was hier umgeschlagen wurde, war nur ein verschwindend kleiner Teil der Güterproduktion von Chongqing. Die Region ist zu einem wichtigen Produktionsplatz für China geworden: Automobile, Motorräder, chemische Produkte und Elektronikartikel werden hier hergestellt, Eisen, Stahl und Aluminium verarbeitet, ebenso Nahrungsmittel.

Auch weltweit eine wichtige Rolle spielt Chongqing in der Computerproduktion: Rund ein Viertel aller Laptops stammen angeblich von hier. Immer mehr Güter werden dabei mit der Bahn nach Europa transportiert. Seit 2011 fährt wöchentlich ein Zug von Chongqing nach Duisburg. Diese Verbindung zählte zu den ersten auf der «neuen Seidenstrasse». Letztes Jahr verliessen 660 Güterzüge Chongqing Richtung Westen.

### Wer soll das kaufen?

Zwischen den Schachteln entdeckte ich eine Treppe. Ich ging sie hoch, überquerte eine Strasse und folgte ihr weiter. Die Treppe war jetzt breiter und teilweise überdacht. Jeder Quadratmeter wurde als Verkaufsfläche genutzt, die Treppe selbst, die anliegenden Gebäude und die kleinen Gassen, die von ihr abzweigten. Ohrenbetäubend schrien Händler ihre Waren aus. Dazwischen drängten sich Träger durch. Sie waren unter ihren riesigen Lasten kaum zu sehen.

Alles hier war Geschäft. Doch wer soll all das kaufen? Song Gang aus dem Roman «Brüder» kam mir in den Sinn. Der Autor Yu Hua erzählt darin die Geschichte zweier Stiefbrüder, die in der Kulturrevolution geboren worden waren und die unglaubliche Entwicklung Chinas mitmachten. Der



Gondel über den Jangtse. Die Wartezeit beträgt auch an einem ganz normalen Tag schnell eine Stunde.



Mag es in Chongqing noch so viele neue Strassen geben, der Street-Food bleibt vorerst derselbe: Geröstete Enten und Hühnerfüsse.

eine, Glatzkopf Li, nutzte alle Gelegenheiten und wurde Milliardär. Song dagegen hielt sich mit Gelegenheitsjobs über Wasser und eilte von Unglück zu Unglück. Diese Ecke hier schien voll solcher Pechvögel zu sein. Sie boten an, was sie zu verkaufen hofften: Staubsauger, Schuhe, Socken, Schaufensterpuppen, Strumpfhosen, Kleiderständer oder weisse Pudeln mit orange gefärbten Ohren. Nur Song Gang sah ich nicht. Ich gehörte auch nicht zu seiner Klientel, denn er hatte sich auf weibliche Kundschaft spezialisiert: Er verkaufte Gel zur Brustvergrößerung.

Am Ende der Treppen-Einkaufszone lag die Shaanxi-Strasse. Eine Passerelle überspannte sie. Ich war der Einzige, der sie benutzte. Alle anderen überquerten die Strasse direkt. Motorräder, Lastenträger, Männer mit Schubkarren und Paketkarren, elegant gekleidete Menschen mit Einkaufstaschen, dann Lieferwagen und Kehrmaschinen, eine Limousine und immer wieder Lastenträger. Chaotisch, aber effizient. Selbstorganisation in Reinform.

Selbstorganisation gibt es in Chongqing nicht nur auf der Strasse, sondern auch in der Politik. Vor ungefähr zehn Jahren lancierte die Stadt ein grosses Reformexperiment, das als das Chongqing-Modell bekannt wurde. Ziel der Reformen ist es, die Spannungen zwischen Stadt und Land abzubauen. Wie sollen Bauern entschädigt werden, die ihr Land für Bauprojekte hergeben mussten? Wie kann man verhindern, dass alle in die Stadt ziehen und niemand mehr Nahrungsmittel produziert?

Es wurde ein Handel für Landzertifikate geschaffen. Wer sich bereit erklärt, Brachland landwirtschaftlich wieder nutzbar zu machen, der erhält Zertifikate. Im Gegenzug müssen Investoren, die Land in der Stadt überbauen wollen, zuerst einmal Zertifikate kaufen. Damit profitieren auch jene Bauern finanziell vom Aufschwung, die Land fernab von Chongqing besitzen.

### Vergiftete Fenster

Nach einer halben Stunde riss ich mich vom Wimmelbild auf der Shaanxi-Strasse los. Ich folgte der Canjia-Gasse und bog in die Xinhua-Strasse ein. Dort lag die Station der Jangtse-Seilbahn. Ich war nicht der Einzige, der die Seilbahn benutzen wollte. Nach einer Stunde Wartezeit betrat ich die Gondel. Sie tauchte ab in die Häuserschluchten und glitt an vergitterten Fenstern und Balkonen vorbei. Dann erreichte sie den Jangtse, und der Blick auf die Skyline Chongqings war frei.

Häuser und Baukräne standen in einem unwirklichen Licht. Die Schatten waren diffus, der Himmel blassblau. Es war, als hätte jemand eine Weichzeichner-Folie auf die Scheibe der Gondel geklebt. Doch die Folie, das war der Smog. Der Smog, der eine ganze Generation prägt. Es gibt zwan-

## Seidenstrasse 2.0

Vor vier Jahren hat der chinesische Präsident Xi die «Belt and Road Initiative» (BRI) lanciert. Damit sollen die Handelsrouten entlang der in der Antike und im Mittelalter genutzten Seidenstrasse neu belebt werden.

Geplant sind riesige Investitionen in die Infrastrukturbauteile der Nachbarländer Chinas (Schiene, Strasse, Seeweg, Pipelines), um damit neue Absatzwege für chinesische Güter zu schaffen und um besser auf die Ressourcen der Nachbarländer zugreifen zu können. Die Entwicklung erfolgt entlang von sechs ökonomischen Korridoren, darunter die neue eurasische Landbrücke, der China-Mongolei-Russland-Korridor oder der China-Pakistan-Korridor.

zigjährige Chinesen, die nur Smartphone und Smog kennen. Und mit Sicherheit wird es zehn bis zwanzig Jahre dauern, bis die Luft wieder sauberer sein wird, selbst wenn der Umweltschutz heute zu einer der Prioritäten der chinesischen Regierung zählt.

Kürzlich las ich, dass sich die Lebenserwartung in China wegen des Smogs um drei, wenn nicht gar um fünf Jahre verringert habe. Ich rechne nach: Drei Jahre bei angenommenen 75 Jahren Lebenserwartung, das machte vier Prozent weniger Lebenszeit. Umgelegt auf meinen achtstündigen Spaziergang durch Chongqing hiesse dies nichts anderes, als dass ich nun 19 Minuten und 12 Sekunden früher würde sterben müssen.

Wieder zurück auf der Xinhua-Strasse, folgte ich einer Zeile mit zweigeschossigen Bauten. Sie waren nicht mehr bewohnt, Bauabschränkungen versperrten Ladeneingänge, und Reklametafeln waren bereits demonstriert. Der Abbruch schien nur noch eine Frage von Stunden. Doch zwischen den Bauwänden eingepfercht lag ein Elektrofachgeschäft. Es war hell erleuchtet und Musik drang bis auf die Strasse. Zwei Frauen schauten sich Ventilatoren und Kochtöpfe an. Das Geschäft hatte geöffnet, als ob nichts wäre.

Die Szene erinnerte mich an das «Nagelhaus von Chongqing». Vor zehn Jahren weigerte sich ein Hausbesitzer, sein Haus zu verlassen und für ein Neubauprojekt herzugeben. Der langen Wartezeit überdrüssig, liess der Bauunternehmer die Baugrube rund um das Haus ausheben. Das Bild ging um die Welt: Eine riesige, mehrere Meter tiefe Baugrube, in der Mitte thronte das zweistöckige Haus, ohne Zugang, abgeschnitten von Wasser- und Stromversorgung. Das Haus lag etwa vierzig Kilometer südwestlich von hier. Ich machte eine Foto des Geschäftes und ging weiter. Möglicherweise hatte ich das nächste Nagelhaus fotografiert.

Grün war die Farbe, die das Stadtbild von Chongqing prägte. Das Grün hatte nichts mit Bäumen zu tun - obwohl, es gab einige -, sondern mit riesigen Netzen, mit denen die Baugerüste bespannt waren, und kunst-rasenartige Vliese, mit denen die Bauzäune verkleidet waren. Wie die Tentakel eines Kraken hatte die Bauerei die ganze Stadt durchdrungen. Chongqing vibrierte unablässig unter seinen Rüttlern, Stampfern, Rammern und Walzen. Gab es denn hier überhaupt keinen Ort, wo nicht gebaut wurde? Pärke und Tempel, vielleicht dort? Dort findet man doch selbst in China Ruhe.

Ganz in der Nähe befand sich der Arhat-Tempel. Er lag eingepfercht zwischen Hochhäusern. Grenzabstand null Meter. Immerhin, er war noch da! Ich löste eine Eintrittskarte und ging zur Haupthalle. Dort waren Mönche am Beten. Auf dem Platz vor der Halle zündeten Einheimische

## Was macht das mit den Menschen, wenn unablässig alles auf den Kopf gestellt wird?

bündelweise Räucherstäbchen an und verneigten sich Richtung Halle. Dann steckten sie die Stäbchen in mit Sand gefüllte Schalen.

Der Platz vor der Halle war sehr eng. Rechts stand ein Gerüst, an dem gerade ein neues Nachbargebäude hochgezogen wurde. Im Rücken begrenzte ein Bauzaun den Platz. Überall lagen Zementsäcke und Holzlatten. Ruhe war hier auf jeden Fall nicht zu finden. Baulärm mischte sich mit dem Gesang der Mönche.

Die Halle der 500 Arhat-Buddhas war fast menschenleer. Nur wenig Licht drang durch die verschmutzten Oberlichter. Was macht das mit den Menschen, wenn unablässig alles auf den Kopf gestellt wird, fragte ich mich, als ich zwischen den Buddhas hindurchging.

### Nudeln mit Spiegelei

Der permanente Wandel konnte nicht spurlos an ihnen vorbeigehen. Das zeigen vermutlich auch die vielen Massenproteste, die es in China in den letzten Jahren gab. Einmal waren es 80 000, einmal 130 000 Demonstrationen, jedes Mal mit Tausenden von Beteiligten. Sie protestieren gegen Enteignungen, gegen ausbleibende Lohnzahlungen oder gegen missliche Umweltbedingungen, Proteste sind auch in China eine Gefahr für die politische Stabilität. Wenn sich die Regierung heute um enteignete Landbesitzer oder um den Umweltschutz kümmert, dann vor allem deshalb, um die Macht der Partei zu erhalten. «Shehui Guanli», Gesellschaftsmanagement, lautet das chinesische Zauberwort dafür.

Kurze Zeit später verliess ich den Tempel wieder, drückte den wartenden Bettlern einige Yuan in die Hände und setzte mich auf einen Plastic-Schemel in einer Strassenküche. Ich bestellte Nudeln mit Spiegelei. Im Geschäft gleich nebenan wurden Kreuzfahrten verkauft. Diplome hingen an den Gittern der Klimaanlage. Zwei Männer warteten auf Kundschaft und starrten auf ihre Smartphones. Mitten auf der Strasse stand ein Träger mit nacktem Oberkörper. Er hatte zwei riesige Plasticsäcke geschultert und versuchte, zwischen den Autos hindurch auf die andere Seite zu gelangen.

Mit den Stäbchen mischte ich die Sauce unter die Nudeln und sog sie auf. Das also war Chongqing: hart am Wind auf dem Weg in die Zukunft. Daneben ging das normale Leben weiter, irgendwie.



Bauprojekt in einem ehemaligen Hafengebiet: Die Architektur will sich von Segeln im Wind inspiriert haben lassen.