

BUSINESS KNOW-HOW CHINA

So wird Ihre Geschäftsreise
zum Erfolg

Frank Sieren

Business Know-how China

So wird Ihre Geschäftsreise
zum Erfolg

Unter Mitarbeit von:
Donata Hardenberg und
Andreas Sieren

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://d-nb.de> abrufbar.

Für Fragen und Anregungen:

sieren@redline-verlag.de

2. Auflage 2013

© 2007 by redline Verlag, ein Imprint der Münchner Verlagsgruppe GmbH

Nymphenburger Straße 86

D-80636 München

Tel.: 089 651285-0

Fax: 089 652096

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Konzeption und Lektorat: Christoph Landgraf

Satz: Jürgen Echter, Landsberg am Lech

Druck: Books on Demand GmbH, Norderstedt

Printed in Germany

ISBN Print 978-3-86881-566-5

ISBN E-Book (PDF) 978-3-86414-051-8

Weitere Informationen zum Verlag finden Sie unter

www.redline-verlag.de

Beachten Sie auch unsere weiteren Verlage unter
www.muenchner-verlagsgruppe.de

Inhalt

Einleitung	5
Vor der Reise: Was Sie beachten und was Sie mitnehmen sollten	11
1. Geografie	13
1.1 Kurze Beschreibung des Landes: Lage, Fläche, Grenzen	13
1.2 Infrastruktur (Verkehrsnetz)	16
2. Geschichte und Politik	21
2.1 Zeittafel	21
2.2 Politisches System und bedeutende Politiker ..	25
2.3 Weltsicht und Selbstverständnis des Landes ...	31
2.4 Beziehungen zu Deutschland	33
2.5 Politische Herausforderungen Chinas	40
3. Gesellschaft und Kultur	46
3.1 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung	46
3.2 Die Bevölkerung	48
3.3 Religion	51
3.4 Literatur, Kunst, Musik, Theater/Kino, Sport, Medien	55
4. Wirtschaft	61
4.1 Wirtschaftssystem und -struktur	61
4.2 Wirtschaftliche Entwicklung	64
4.3 Facts & Figures	65
4.4 Wichtige Branchen und bedeutende Unternehmen	68
4.5 Außenhandel und Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland	76
5. Verhalten und Besonderheiten im chinesischen Geschäftsleben	81
5.1 Arbeitskultur und -gepflogenheiten	81
5.2 Dos & Don'ts	84
5.3 Begrüßung und Vorstellung	85
5.4 Geschäftskleidung	86
5.5 Meetings und Verhandlungen	87
5.6 Teamarbeit	95
5.7 Präsentationsstil	96
5.8 Geschäftseinladungen und -essen	96
5.9 Small Talk	97
5.10 Recht und Verträge	98
5.11 Korruption im Geschäftsalltag	103
5.12 Frauen im Geschäftsleben	111

Inhalt

6. Die Hauptstadt Peking	117
6.1 Kurze Stadtgeschichte	117
6.2 Sehenswürdigkeiten	118
6.3 Geschäftshotels	128
6.4 Restaurants	132
6.5 Einkaufsmöglichkeiten	135
6.6 Ausgetipps	140
7. Die Metropole Shanghai	145
7.1 Kurze Stadtgeschichte	145
7.2 Sehenswürdigkeiten	146
7.3 Geschäftshotels	149
7.4 Restaurants	153
7.5 Einkaufsmöglichkeiten	156
7.6 Ausgetipps	158
8. Das Wirtschaftszentrum Guangzhou	161
8.1 Kurze Stadtgeschichte	161
8.2 Sehenswürdigkeiten	162
8.3 Geschäftshotels	164
8.4 Restaurants	168
8.5 Einkaufsmöglichkeiten	170
8.6 Ausgetipps	172
9. Praktische Informationen von A – Z	175
9.1 Apotheken	175
9.2 Außenhandelskammern	175
9.3 Autofahren	176
9.4 Deutsche Zeitungen	177
9.5 Deutschsprachige Ärzte/Medizinische Versorgung	177
9.6 Diplomatische Vertretung	183
9.7 Essen und Trinken	183
9.8 Feiertage und Feste	184
9.9 Geld/Geldautomaten	186
9.10 Mietwagen	187
9.11 Öffnungszeiten	188
9.12 Sicherheit	188
9.13 Taxifahren	189
9.14 Telefonieren	190
Kleiner Sprachführer	192
Literaturhinweise	199
Stichwortverzeichnis	201

Einleitung

Epochale Umbrüche haben eine unangenehme Eigenschaft: Sie werden als solche nicht sofort wahrgenommen. Chinas Aufstieg ist ein Beispiel dafür. Während in Deutschland noch immer viele von den alten Zeiten träumen, in denen man sich keine Gedanken darum machen musste, wie man die staatlichen Aufgaben finanziert, ist China dabei, sich und nebenbei die Welt zu verändern. Weil wir uns zu sehr auf uns konzentrieren, uns und den Westen für den Mittelpunkt der Welt halten, unterschätzen wir den chinesischen Aufbruch. Schon heute ist das Reich der Mitte nicht mehr nur die Fabrik der Welt, aus der wir unsere Schuhe, Hemden, Mobiltelefone, Notebooks und Containerschiffe und demnächst sogar den Airbus 320 beziehen. Diese Beschreibung Chinas greift viel zu kurz.

Auch als größter unter den stabilen Wachstumsmärkten der Weltwirtschaft ist Chinas neue Rolle in der Welt nicht umfassend genug beschrieben. Chinas Einfluss auf die Welt geht inzwischen schon viel tiefer und ist erstaunlich. Das Riesenland hat eine eigene Agenda: Es nutzt den marktwirtschaftlichen Wettbewerb, den Motor westlicher Gesellschaften, für seine eigenen, wenn nicht sogar eigensinnigen Zwecke. Während wir daran denken, wie China uns nützt, denken die Chinesen bereits daran, wie sie sich selbst nützen.

Während die deutschen Unternehmen trotz aller Probleme große Chancen im chinesischen Markt haben, würde ich den Spielraum der westlichen Staaten in diesem globalen Wandel als gering beurteilen. Während die Unternehmen mit den Märkten ziehen, bleibt der Staat zurück, mit schneller wachsenden Kosten als Einnahmen. Es ist nicht so, wie der wohl größte deutsche Essayist Hans Magnus Enzensberger behauptet, dass „... so wie die Menschheit sich eingerichtet hat – ‚Kapitalismus‘, ‚Konkurrenz‘, ‚Imperium‘ und ‚Globalisierung‘ – ... die Zahl der Verlierer mit jedem Tag zunimmt“.

Nein, Herr Enzensberger, im Gegenteil: Die Armen der Welt werden zumindest in einer Weltregion reicher: in Asien. Zwar werden auch dort wenige schneller reich als die Mehrheit. Aber nichtsdestotrotz steigt der allgemeine Wohlstand. Die Staaten der Ersten Welt hingegen haben immer weniger Geld zur Verfügung. Für die Unternehmen gilt das

Einleitung

nicht. Sie können, wie gesagt, mit den Märkten wandern. Der Staat bleibt unter anderem auf den Arbeitslosen sitzen, die sie zurücklassen. Zugespitzt formuliert: Chinas günstige Position in der Weltwirtschaft versetzt seine Führung in die Lage, den Reichtum der Welt gerechter zu verteilen – leider auf unsere Kosten.

Dass noch nie so schnell so viel Geld und Technologie von der Ersten in die Dritte Welt gepumpt wurde wie durch die Investitionen nach China, wird der Volksrepublik weiterhin helfen. Die allmähliche Verlagerung des wirtschaftlichen Schwergewichts in Richtung Asien muss nicht etwa zu Protektionismus führen, wie es etwa Gabor Steingart in seinem Buch *Weltkrieg um Wohlstand* fordert. Das sind Methoden aus alten Zeiten. Wenn George W. Bush morgen beschließen würde, keine Produkte aus China mehr zu kaufen, hätte er übermorgen große Probleme. Denn etwa 65 Prozent dieser Produkte werden in amerikanisch-chinesischen Gemeinschaftsunternehmen hergestellt. Protektionismus schadet also der amerikanischen Wirtschaft. Und er schadet den Konsumenten, die plötzlich wieder teurere heimische Produkte kaufen müssen. Das können sie sich jedoch, wenn man die enorme Verschuldung der Privathaushalte betrachtet, gar nicht mehr leisten. Die Augen vor den Grenzen des westlichen Spielraums zu verschließen, ist also Unsinn.

Es ist der Aufstieg Chinas, der uns am meisten beschäftigen muss, der unsere Welt auf den Kopf stellt, während die gesamte Welt gerechter wird. 600 Milliarden US-Dollar haben die Industrienationen seit der Öffnung des Landes bereits nach China überwiesen; 60 Milliarden waren es allein in den beiden vergangenen Jahren. Außerdem verdient das Land an jedem exportierten „Made in China“-Produkt. 2004 betrug der Handelsbilanzüberschuss noch 32 Milliarden US-Dollar, 2005 schon 112 Milliarden – mehr als dreimal so viel. Mit ihrem guten Geschäftsmodell haben die Chinesen inzwischen 1.000 Milliarden US-Dollar an Devisenreserven angehäuft, die 120 Milliarden von Hongkong noch nicht eingerechnet. Und das, während die Auslandsschulden verschwindend gering sind, die Inflation niedrig und die Währung stabil ist.

Doch trotz dieser beeindruckenden Zahlen müssen wir uns die Frage stellen: Wie stabil ist China wirklich? Haben wir es mit einer lang anhaltenden Entwicklung zu tun oder mit einem Strohfeuer? Zwar ist der Aufschwung in China nicht

gleichmäßig verteilt, aber „selbst das Einkommen der Ärmsten hat sich in den zurückliegenden 20 Jahren vervierfacht“, urteilt François Bourguignon, Chefvolkswirt der Weltbank. Inzwischen hat das Land ein durchschnittliches Pro-Kopf-Einkommen von über 1.400 US-Dollar im Jahr. Noch vor 25 Jahren waren Hungersnöte nichts Ungewöhnliches; heute sind sie fast ausgeschlossen. Bourguignon geht davon aus, dass es weiter bergauf gehen wird: „In China sieht die Zukunft rosig aus.“

Doch es geht bei dieser Entwicklung eben nicht nur um China. Es geht um die Welt: Zum ersten Mal in der Geschichte könnte es, wenn nichts dazwischenkommt, einem Land gelingen, den langfristigen Trend der globalen Einkommensentwicklung umzukehren. 1820 standen das Pro-Kopf-Einkommen des ärmsten und des reichsten Landes der Welt im Verhältnis eins zu drei. 1992 lag das Verhältnis schon bei eins zu 72. Dass sich durch den Aufstieg Chinas der Reichtum der Welt in den kommenden 50 Jahren gerechter verteilen wird, ist eine der wenigen Einschätzungen, bei der Wirtschaftsnobelpreisträger, eine Spezies, die nicht zum Konsens neigt, einträchtig nebeneinanderstehen. „Das Pro-Kopf-Einkommen in Ländern wie China wird schneller wachsen als in den fortschrittlicheren Ländern“, lautet etwa die Einschätzung von George Akerlof. Sein Kollege Milton Friedman stimmt ihm zu: „Der Hauptgrund für das heutige Ungleichgewicht liegt im Unterschied zwischen entwickelten und unterentwickelten Ländern. Dieser Unterschied wird im Rahmen der Globalisierung geringer.“ Selbst Joseph Stiglitz, die Leitfigur der Globalisierungskritiker, ist sich sicher: „Die Chinesen werden ein höheres Einkommen haben. Selbst wenn China nicht mehr so stark wachsen wird wie in den letzten 25 Jahren, wird sich das Ungleichgewicht zwischen China, der EU und den USA weitgehend reduzieren.“

Paradoxerweise ist also durch Chinas Aufstieg längst im Gange, was die Globalisierungskritiker auf ihren Demonstrationen fordern. Nicht der Druck der Kritiker hat jedoch die Welt verändert, sondern ausgerechnet die Eigendynamik der weltumspannenden Wirtschaftsverflechtung, die sie anprangern.

Dennoch bleiben viele skeptisch: Nach unserer herkömmlichen Sichtweise müsste die chinesische Kombination aus Milliarden Menschen, Korruption, Diktatur und Kapitalismus ein Pulverfass sein, das ein einziger Funke zur Explosion

Einleitung

bringen könnte. Seit 25 Jahren wartet die Welt nun schon auf den Zusammenbruch des roten Riesen.

Doch das Gegenteil ist passiert – zumindest bisher. China boomt, wird täglich stärker und ist inzwischen zum wichtigsten Stabilitätsfaktor Asiens geworden.

Die Chinesen sind nicht nur viele. Das sind die Inder auch. Sie folgen uns auch nicht einfach nach, unbekümmert wie das jüngste Kind in der Großfamilie. Vielmehr: Die politische Führung Chinas hat es über mehrere Generationen geschafft, China unter den gegebenen Umständen eine Perspektive zu geben. Einer der wichtigsten Faktoren im Vergleich zu Indien ist Chinas Fähigkeit der Führung. Was die Regierung beschließt, wird in der Regel auch durchgesetzt. Das hat mit einer langen Verwaltungstradition zu tun und ist wahrscheinlich der größte Vorteil gegenüber Indien. Und weil das in China so ist, hat die Regierung immer mehr Geld und damit auch immer mehr Macht. Und die Macht versetzt China auch immer stärker in die Lage, die Spielregeln der Welt mitzubestimmen.

Auf die Hoffnung, dass China über seine Füße stolpert, sollten wir uns nicht verlassen. Nicht dass China keine Probleme hätte. Gerade sein größtes Potenzial ist auch sein größter Fluch – die riesige Bevölkerung. Der Aufbau eines Sozialsystems, das 1,3 Milliarden Menschen mit wenigstens minimalen Standards an Ernährung, medizinischer Versorgung und Ausbildung versorgt, überschreitet Chinas derzeitige Kapazitäten bei Weitem. Doch das muss nicht so bleiben.

Doch dass die Menschenrechtsverletzungen und die sozialen Probleme in einen wirtschaftlichen Kollaps münden, gilt derzeit als die eher unwahrscheinliche Variante.

Wir sollten uns also darauf einstellen, dass es in China auf Dauer beides nebeneinander geben wird – makroökonomische Stabilität und soziales Chaos, Aufschwung und Korruption, Diktatur und Freiheit. Und China hat zumindest das Geld, um seine Problemzonen in den Griff zu bekommen.

Die Verlagerung des wirtschaftlichen und politischen Gewichts nach Asien macht deutlich, dass Deutschland sich nicht etwa in einer Konjunkturkrise befindet, die mit ein wenig Lebensmut, guter Stimmung und Energiedrinks zu überwinden wäre.

Wir müssen lernen, die Welt mit den Augen der anderen zu sehen. Nur so kommen wir der eigentümlichen Klarheit auf die Spur, die den chinesischen Strategien innewohnt; nur so

können wir uns darauf einstellen und unsere Überzeugungen wirkungsvoll vertreten. Wie sagte der Schriftsteller Max Frisch schon 1975 sehr weitsichtig: „Wir sind nicht das Wunschbild der Chinesen, unser Urteil ist nicht das Maß für ihre Anstrengungen.“ Das sollten wir uns hinter die Ohren schreiben und dabei nicht vergessen: Selbst als Europäer sind wir nur eine unbedeutende Minderheit.

Deshalb ist Chinas Führung beispielsweise sehr daran interessiert, dass die neue Weltordnung möglichst demokratisch wird, auch wenn man das für die innenpolitischen Verhältnisse nicht wirklich behaupten kann. Der Grund dafür liegt auf der Hand: China hätte dann mit 1,3 Milliarden Menschen die einfache Mehrheit im Weltparlament; Asien hätte mit gut 3,8 Milliarden Menschen die absolute, gefolgt von Nord- und Südamerika mit 870 Millionen und Europa mit 780 Millionen Menschen. Europa und die USA hingegen mögen ein Interesse daran haben, dass China demokratisch wird, aber dass die Welt demokratisch wird, kann nicht in ihrem Interesse sein. In dieser Hinsicht ähnelt die Lage Deutschlands der des deutschen Adels an der Wende zum 20. Jahrhundert. Er konnte sich nicht vorstellen, dass gemeine Bürger zu Spitzenpolitikern aufsteigen könnten. Manche von ihnen brauchten das gesamte Jahrhundert, um sich daran zu gewöhnen, dass sich nur noch die Regenbogenpresse für sie interessierte. Am Ende mussten sie sich eingestehen, dass der Kampf gegen solche Entwicklungen aussichtslos ist. Heute sind wir der Adel der Welt. Und je früher wir uns darauf einstellen, dass sich unsere Position relativiert, desto besser. Unter diesen Bedingungen werden wir eine Marktnische finden müssen. Hoffentlich werden wir dabei etwas einfallsreicher sein als der europäische Adel. Denn, so formuliert es der ehemalige Goldman-Sachs-Chef John Thornton, der heute an der Pekinger Eliteuniversität Tsinghua lehrt: „Chinas Aufstieg ist das wichtigste geopolitische Ereignis in unserem Leben.“

Die globale Risikogesellschaft konfrontiert uns mit neuen Herausforderungen. Vergessen wir lieber die Hoffnung, Deutschland könne vom chinesischen Boom genügend ab bekommen, um seinen hohen Lebensstandard halten zu können. Der chinesische Aufschwung findet in China statt und nirgendwo sonst. Denn die chinesische Regierung muss Jobs für rund 200 Millionen Arbeitslose schaffen; auf Deutschlands knapp fünf Millionen kann sie dabei keine Rücksicht nehmen.

Einleitung

Die Zukunft ist bereits auf dem Weg. Junge Chinesen erzählen mit Begeisterung von ihren Deutschlandreisen, vom innigen Verhältnis der Deutschen zur eigenen Tradition und der Liebe zur Präzision. Doch genau aus dieser Nostalgie und Detailversessenheit mag der mutige Schritt zurück in die schnelle Wirklichkeit nicht gelingen. Für die Chinesen sind die Deutschen schon heute pittoreske Exoten, vorsichtige Pfleger traditioneller Lebensart, Spezialisten fürs Detail, Bewahrer alter Substanz und liebgewonnener gesellschaftlicher Strukturen. Nur diejenigen, die sich aktiv mit China auseinandersetzen, haben eine Zukunft.

Vor der Reise: Was Sie beachten und was Sie mitnehmen sollten

Checkliste

- Visum: Für die Einreise in die VR China braucht man ein Visum, das von diplomatischen Vertretungen der Volksrepublik China z. B. in Berlin, Frankfurt oder München ausgestellt wird. Dazu braucht man: Reisepass, der sechs Monate über den Ausreisezeitpunkt gültig ist, sowie ein Antragsformular mit Lichtbild.
(Hongkong kann bis zu drei Monaten visumsfrei bereist werden.)
- Impfungen: Bei Direktflügen aus Europa sind zwar keine Impfungen zwingend vorgeschrieben. Der Impfschutz gegen Tetanus, Diphtherie, Hepatitis A und Polio wird jedoch empfohlen, je nach Reisegebiet und Reisedauer auch eine Malariaprophylaxe.
- Zollbestimmungen lesen. Wenn Sie beispielsweise viele Kleidungs-Samples im Gepäck haben, könnte es Probleme mit dem Zoll geben. Daher sollten diese angemeldet werden.
- Installieren Sie unbedingt ein aktualisiertes Antivirenprogramm auf Ihrem Notebook.
- Grundsätzlich gibt es in den großen Städten mittlerweile alles zu kaufen, auch Seife, Haarshampoo, Deodorant und Zahnseide. Dennoch sollten Sie Ihre gewohnten Hygienartikel mitbringen, wenn sie auf bestimmte Marken Wert legen. Auch Kleidung kann man in Städten wie Shanghai und Peking problemlos kaufen - Ausnahmen: Übergrößen und Schuhe ab Größe 43 sowie Baumwollsocken.
- Die in Europa gängigen Medikamente gibt es auch in China, allerdings ist eine kleine Reiseapotheke zu empfehlen: Mittel gegen Magen-Darm-Beschwerden, Mittel gegen Fieber und Schmerzen, Medikamente, die Sie regelmäßig einnehmen müssen.
- Sonnencreme und Mückenmittel sind vor allem im Süden Chinas, aber auch in Peking während des Sommers empfehlenswert. Zwar gibt es Sonnencreme, allerdings enthält sie in China meistens Bleichmittel.
- als Kontaktlinsenträger: Linsenflüssigkeit, da die Qualität der chinesischen Flüssigkeit unter Ausländern umstritten ist.

Vor der Reise

- Ladegeräte und Kabel für Mobiltelefon etc.
- Mehrfachadapter (Reisestecker)
- ausreichend Visitenkarten, wenn möglich auf jeweils einer Seite englisch und chinesisch.
- Kreditkarte bzw. EC-Karte
- Pass, Flugticket, evtl. eine Kopie von Pass und Führerschein, falls Sie sich ein Auto mieten wollen.
- Ohropax, da es in chinesischen Hotels sehr laut sein kann
- Gastgeschenke (vgl. Kapitel 5.3)
- dem Klima und dem Zweck ihrer Reise angepasste Kleidung (vgl. Klima, Kap. 1.1, und Geschäftskleidung, Kap. 5.4)
- evtl. einen Sprachführer (vgl. Literaturverzeichnis)

1. Geografie

1.1 Kurze Beschreibung des Landes: Lage, Fläche, Grenzen

China liegt in Ostasien mit dem geografischen Zentrum von 35 Grad nördlicher Länge und 105 Grad östlicher Breite. Mit einer Fläche von etwa 9.600.000 Quadratkilometern ist China nach Russland und Kanada **das drittgrößte Land der Erde** (entspricht etwa der Fläche der USA oder Europas bis zum Ural). China ist allerdings mit über 1,3 Milliarden Menschen das Land mit den meisten Einwohnern. Das Reich der Mitte hat mit 14 Staaten die meisten direkten Nachbarn in der Welt. Im Nordosten und Norden grenzt China an die Demokratische Volksrepublik Korea (Nordkorea), die Russische Föderation und die Mongolei. Im Westen und Südwesten teilt sich China die Grenze mit den zentralasiatischen Republiken Kasachstan, Kirgistan und Tadschikistan sowie Afghanistan, Pakistan und Indien. Im Süden schließen sich Nepal, Bhutan, Myanmar, Laos und Vietnam an. Die längste Grenze hat China mit der Mongolei (4.677 km), Russland (3.605 km) und Indien (3.380 km), die kürzeste Grenze besteht mit Afghanistan (76 km).

Landesnatur

China, das *Reich der Mitte*, ist eingerahmt im Norden von der Gobi-Wüste, im Westen vom Himalaya-Gebirge und im Osten und Süden von der 18.000 Kilometer langen Küste des Ost- und Südchinesischen Meeres. Die Hauptflüsse in China, der Gelbe Fluss und der Jangtse, fließen dementsprechend von Westen nach Osten. Entlang dieser beiden Flüsse findet man die fruchtbarsten Böden in China. Die Tiefebene von Ostchina haben ebenfalls fruchtbare Böden und sind am dichtesten bevölkert. Der höchste Punkt des Landes ist mit 8.848 Metern der Gipfel des **Mount Everest** im Süden Tibets an der Grenze zu Nepal. Während vieler Dynastien in China formten die hohen Berge und tiefen Täler der Yunnan-Provinz eine natürliche Grenze zu den Nachbarländern Burma, Laos und Vietnam. Yunnan wird auch häufig zur größeren Mekong-Region gezählt, zu der auch Burma, Laos, Thailand, Kambod-

Geografie

scha und Vietnam gehören. Der niedrigste Landespunkt ist mit 154 Metern unterhalb der Meeresgrenze die Senke von Xinjiang im Nordwesten des Landes. Der Süden Chinas ist geprägt von niedrigen Bergketten und Hügeln. Von Norden nach Süden Chinas sind es etwa 4.500 Kilometer, von Westen nach Osten etwa 4.200 Kilometer.

Der **Jangtse** (*der Lange Fluss*) ist mit etwa 6.350 Kilometern nicht nur der längste Fluss Chinas, sondern auch **der längste Fluss Asiens** und nach dem Amazonas in Südamerika und dem Nil in Afrika der drittlängste Fluss der Welt. Im Einzugsgebiet des Jangtse leben über 350 Millionen Menschen (etwa ein Viertel der chinesischen Bevölkerung), und es befinden sich dort mehr als 50 Prozent der Landwirtschaftsproduktion und über 40 Prozent der Industrieproduktion Chinas. Der Jangtse entspringt in Tibet und fließt im Oberlauf durch die drei Schluchten Qutang, Wuxia und Xiling. Dort wurde im Mai 2006 der Drei-Schluchten-Staudamm in Betrieb genommen. Über zwölf Jahre dauerte die Bauzeit des umstrittenen Großprojektes, und jahrelang diskutierten verschiedene Lobbygruppen darüber, ob der Damm notwendig sei. Befürworter des Drei-Schluchten-Damms heben die verbesserte Hochwasserkontrolle, Schiffbarkeit und Energiegewinnung hervor. Kritiker hingegen warnen vor unvorhersehbaren ökologischen Folgen und soziokulturellen Auswirkungen des Großprojektes. Millionen von Anwohnern mussten durch den Bau des Damms permanent umgesiedelt werden. Durch Abholzung der Wälder am Oberlauf des Jangtse in Osttibet besteht die Gefahr einer Verschlammung des Staudamms. Das deutsche Unternehmen Siemens lieferte Wasserturbinen und Generatoren für den Drei-Schluchten-Damm. Der Stausee, wenn einmal komplett gefüllt, wird 600 Kilometer lang und 180 Meter tief sein. Im weiteren Verlauf passiert der Jangtse wichtige Städte wie Chongqing, Wuhan, Nanjing, kreuzt den Kaiserkanal bei Yangzhou und mündet in Shanghai ins Ostchinesische Meer.

Klima, Wetter

Aufgrund der Größe des Landes ist Chinas Klima sehr vielseitig. **Norden, Nordosten und Westen des Landes sind stark von Kontinentalklima geprägt:** langen und bitterkalten Wintern folgen kurze und heiße Sommer. Von Dezember bis März steigt die Temperatur in Peking kaum über den Gefrier-

Kurze Beschreibung des Landes

punkt, und starke Winde aus der mongolischen Ebene erzeugen einen deutlich spürbaren und unangenehmen Windkältefaktor. Im Sommer hingegen liegt die Temperatur meist bei weit über 30 Grad im Schatten. **Der Süden Chinas hingegen ist subtropisch bis tropisch** (vor allem von April bis September), wobei der Südwesten milde, von den Bergen geprägte Sommer hat. Im Süden Chinas kann man häufig noch im Dezember schwimmen, obwohl der kurze Winter von Januar bis März recht kühl sein kann. Die zentralchinesischen Küstenregionen liegen am Rande des ostasiatischen Taifungürtels und sind häufig zwischen Juli und September heftigen tropischen Stürmen ausgesetzt. Extreme klimatische Bedingungen herrschen auf dem kargen Hochplateau von Tibet, in der trockenen Wüste von Xinjiang und in der Inneren Mongolei. Hier sind die Winter kalt und trocken, aber in der Regel klar. Temperaturen liegen hier meistens weit unter dem Gefrierpunkt. In Urumqi steigt die Temperatur im Winter selten über – 10 Grad. Tibet kann recht angenehm im Mittsommer sein, wenn das Wetter warm und trocken ist. Xinjiang hingegen ist im Sommer sehr heiß, aber trocken, also lange nicht so schwül wie alle anderen Landesteile. Das Tal des Gelben Flusses markiert eine Temperaturgrenze. Nördlich davon haben Häuser in der Regel Heizungen installiert, um dem kalten Winter zu trotzen. Im Tal des Jangtse, vor allem im Gebiet der Großstädte Chongqing, Wuhan und Nanjing, gibt es Regen während des ganzen Jahres und die Sommer dort sind feucht-heiß. China versucht, seine weitreichenden Umweltbelastungen in den Griff zu bekommen. **Probleme**, mit denen das Land zu kämpfen hat, umfassen **Überschwemmungen, Wasser- und Luftverschmutzung und Bodenerosion**. Im Frühling ist Peking zudem oft von Ausläufern von Sandstürmen betroffen, die der Westwind von der Wüste Gobi bringt.

Die beste Reisezeit in China ist Frühling und Herbst, da die Winter vor allem im Norden des Landes in der Regel bitterkalt sind und die Sommer unangenehm heiß sein können.

China hat nur eine Zeitzone und benutzt keine Sommerzeit. **Im Sommer ist China 6 Stunden vor Deutschland, im Winter sind es 7 Stunden.**

1.2 Infrastruktur (Verkehrsnetz)

China ist ein Land mit weiten Distanzen. Die Entfernung von Peking nach Shanghai beträgt etwa 1.500 Kilometer, bis nach Guangzhou sind es fast 2.300 Kilometer, und nach Urumqi weit im Westen des Landes sind es sogar mehr als 3.700 Kilometer.

Flugzeug

Das bequemste und schnellste Verkehrsmittel ist daher das Flugzeug. **Die drei wichtigsten Flughäfen Chinas sind Peking, Shanghai und Hongkong** mit sehr guten Verbindungen zu wichtigen Flughäfen in der ganzen Welt. Pekings Hauptstadt-Flughafen und Shanghais Pudong-Flughafen sind hochmoderne Großflughäfen und wurden vor Kurzem erst fertiggestellt. Der Hauptstadtflughafen in Peking gehört zu den zehn Flughäfen weltweit mit dem höchsten Fluggastaufkommen und soll bis zu den Olympischen Spielen 2008 erweitert und vergrößert werden. **Das innerchinesische Flugnetz ist gut ausgebaut** und wird im Rahmen der rasanten wirtschaftlichen Entwicklung stetig erweitert. Es ist anzunehmen, dass sich die Zahl der zivilen Verkehrsflugzeuge in den kommenden zwei Jahrzehnten verdreifachen wird. Die chinesische Regierung geht davon aus, dass China bis zum Jahre 2020 zum meistbesuchten Touristenziel der Welt aufsteigen wird, und dementsprechend hat die Entwicklung der Flug-Infrastruktur hohe Priorität. Flughäfen werden im ganzen Land modernisiert und bieten Reisenden guten Service an. **Vier große Airlines** teilen sich den hart umkämpften nationalen Markt: **Air China** (www.airchina.com.cn), **China Eastern Airlines** (www.ce-air.com), **China Southern Airlines** (www.cs-air.com) und **China Southwest Airlines** (www.cs-wa.com). Informationen zu Flügen sind in der Regel auch auf Englisch auf den entsprechenden Internetseiten erhältlich. Zusätzlich bringt die chinesische zivile Flugbehörde jeweils im April und November den Flugplan für sämtliche internationalen und nationalen Flüge heraus. Einige dieser Airlines unterhalten auch kleinere Regionalluggesellschaften. Inlandsflüge kosten relativ wenig im Vergleich zu anderen Ländern. **Flugtickets kann man problemlos bei den Vertretungen der jeweiligen Fluggesellschaften oder in Reisebüros buchen.** Mit Engpässen ist jedoch während

Feiertagen zu rechnen, vor allem während des chinesischen Neujahrsfests. Der Komfort und Service der Airlines hat stark zugenommen und Flüge sind mittlerweile recht sicher und verlässlich geworden.

Im Eilschritt lässt Premierminister Wen Jiabao derzeit den letzten großen Industriezweig erschließen, in dem China bisher noch nicht tätig ist: den **Flugzeugbau**. Nachdem Wen grünes Licht gab, um die **Airbus 320-Familie** in der Hafenstadt Tianjin zu bauen, kündigte er ebenfalls an, dass die Chinesen auch ein eigenes Flugzeug bauen werden: den 70- bis 110-sitzigen Regionaljet ARJ 21. Der Turboprop-Flieger, an dessen Entwicklung die Chinesen nach eigenen Angaben schon seit 2002 arbeiten, soll seinen Jungfernflug bereits im Olympiajahr 2008 haben und ein Jahr später in Serie gehen. Der größte Kunde ist der Lufthansa-Partner Shanghai Airlines. Das Flugzeug wird in Peking gebaut, am Sitz des Flugzeugherstellers China Aviation Industry Corporation AVIC I: Das Flugzeug wird eine Reichweite von 3.600 Kilometer haben. An dem Projekt sind 19 internationale Zulieferer beteiligt. Welche Firmen dazu gehören, ist derzeit noch geheim. Allein China braucht in den kommenden 20 Jahren mindestens 600 Flugzeuge dieser Größe, die etwa 10 Prozent der Gesamtflotte ausmachen. Der Bedarf des internationalen Marktes liegt in diesem Zeitraum bei 4.000 Stück. Vor allem in Asien und Afrika soll ein großer Markt für das Flugzeug bestehen. Mit dem Regionalflugzeug-Produktionsort Peking und dem Airbus-Produktionsort in der 10-Millionen-Stadt Tianjin 120 Kilometer südöstlich von Peking **wird der Großraum Peking mit knapp 25 Millionen Einwohnern zu Chinas wichtigstem Standort in der Flugzeugproduktion**, nachdem Shanghai bereits einen Schwerpunkt in der Autoherstellung einnimmt.

Auto, Bus

In den vergangenen Jahren wurde das Straßennetz in China stark ausgebaut. Vor allem **Autobahnen** entstanden flächendeckend und verbinden jetzt wichtige Ballungszentren miteinander. Das Netz ist bekannt als **National Trunk Highway System** (NTHS). Über 45.000 Kilometer Autobahnen (2006) wurden seit 1988, als das Autobahnprojekt begann, in China gebaut. Das entspricht dem **zweitlängsten Autobahnnetz der Welt** nach den USA und der Summe der Autobahnen von Deutschland, Kanada und Frankreich. In den vergangenen

Geografie

Jahren wurden 5.000 km pro Jahr hinzugefügt und die Regierung strebt an, bis 2020 etwa insgesamt 85.000 Kilometer Autobahnen gebaut zu haben. Alle Provinzstädte mit über 200.000 Einwohnern sollen dann an das Autobahnnetz angeschlossen sein. Derzeit konzentriert sich die Regierung beim Bau neuer Straßen auf den unterentwickelten Westen. Die jährlichen Kosten belaufen sich etwa auf 12 bis 18 Milliarden US-Dollar. Das Geld stammt aus Steuern von Autoverkäufen, Steuereinnahmen der Provinzregierungen und Erlöse von Investitionen der Pekinger Nationalregierung. Private Firmen sind mit dem Bau von den jeweiligen Provinzregierungen beauftragt. Über Aktienanleihen haben die Baufirmen die Autobahnen vorfinanziert und versuchen, das Geld über Autobahnbenutzungsgebühren (etwa 0,5 Yuan pro Kilometer) wieder einzunehmen. Die ursprüngliche Idee der Kommunistischen Partei und des Staatsrates, die Autobahnen über eine Kraftstoffsteuer zu finanzieren, scheiterte an der mangelnden Zustimmung des Nationalen Volkskongresses. Das war ein seltenes Beispiel, in dem die Zentralregierung nicht in der Lage war, eine wichtige politische Entscheidung durchzusetzen. Autobahnbenutzer in China müssen eine **Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h** einhalten. Die **Schilder auf den Autobahnen sind grün mit weißer Schrift** ähnlich wie in der Schweiz, den USA und in Japan. In regelmäßigen Abständen findet man Raststätten mit Tankstellen. Ausfahrten sind nummeriert und 3 Kilometer im Voraus angekündigt. **Fernreisebusse** sind ein beliebtes, wenn auch gefährlicheres Verkehrsmittel als das Flugzeug und werden hauptsächlich dort benutzt, wo es keine Bahnlinien gibt. Viele der Busse sind luxuriös ausgestattet und das Netzwerk ist sehr gut ausgebaut. Manche Fernstrecken werden sogar von sogenannten Schlafbussen bedient, die entweder mit zurücklehnbaren Sitzen oder sogar Betten ähnlich wie in Liegewagen ausgestattet sind. China hat genau wie Kontinentaleuropa oder Nordamerika **Rechtsverkehr**. Mit der Ausnahme von Autobahnen ist der **Verkehr in China recht chaotisch** und die Zahl von Unfällen liegt weit über der in westlichen Ländern, obwohl die Verkehrsdichte wesentlich geringer ist. Obwohl die meisten Überlandstraßen erneuert oder neu gebaut wurden, sind einige Straßen immer noch in schlechtem Zustand. Das gilt vor allem für den Südwesten Chinas. **In Städten benutzt man am besten Taxis** zur Fortbewegung,

auch wenn die Fahrer in der Regel wenig oder kein Englisch sprechen.

Bahn

China hat vor Indien **das längste Eisenbahnnetz der Welt**.

Alle Provinzen sind an das Netz angeschlossen, wobei die Eisenbahndichte von Osten nach Westen erheblich abnimmt. Züge sind stark ausgelastet und verkehren hauptsächlich im Fernverkehr. Die neuen klimatisierten und sauberen Intercityzüge haben das veraltete System von Schnellzügen abgelöst. Alle Fernzüge haben einen Speisewagen. Am komfortabelsten reist man im Soft Sleeper (1. Klasse), der dem Reisenden ein abschließbares Abteil mit bequemen Betten, Holzverkleidung, Gardinen, Teppich und gutem Service bietet. Hard Sleeper (Liegewagen) und Hard Seat (3. Klasse) sind trotz des authentisch chinesischen Erlebnisses eher zu vermeiden. Tickets für Soft Sleeper sind limitiert und sollten einige Tage im Voraus gebucht werden. In der Regel sind die Gleisanlagen in einem guten, fast schon westlichen Zustand und können streckenweise auch Hochgeschwindigkeitszüge tragen. Unfälle auf Chinas Eisenbahnstrecken sind – anders als etwa in Indien – selten. **Züge fahren strikt nach Fahrplan und sind normalerweise pünktlich.** Peking und Nordchina sind mit Europa durch die **Transsibirische Eisenbahn** verbunden. Die Fahrt von Peking über Moskau nach Berlin, eine der bekanntesten und spannendsten Zugreisen der Welt, dauert etwa eine Woche. Es gibt zwei verschiedene Strecken, eine führt durch die Mongolei und ist etwas kürzer als die durch die Mandschurei verlaufende. Peking hat auch eine direkte Bahnverbindung in die vietnamesische Hauptstadt Hanoi, die ein Zug in etwa 36 Stunden schafft. Von 2001 bis 2006 wurden auch Gleise in die autonome Provinz Tibet verlegt. Diese Eisenbahnstrecke, die die höchste der Welt ist, verbindet die Provinz Qinghai mit der tibetischen Hauptstadt Lhasa. Die Hälfte der knapp 2.000 Kilometer langen Strecke verläuft über 4.000 Meter, ein Viertel über permanent gefrorene Böden. Letzteres erforderte besondere Ingenieurfähigkeiten. Der Scheitelpunkt der sogenannten **Lhasa-Bahn** sowie der höchste Bahnhof liegen sogar knapp über 5.000 Metern. Aufgrund der Höhe haben die Waggons Sauerstoffversorgung für die Fahrgäste. In Gedenken an den 85. Jahrestag der

Geografie

Gründung der Kommunistischen Partei Chinas wurde die Strecke am 1. Juli 2006 offiziell eröffnet.

Boot

Boote spielen als Transportmittel in China eher eine untergeordnete Rolle und sind meistens auf die ostchinesischen Küstenregionen begrenzt. Auf einigen Flüssen gibt es **Bootsreisen**, die allerdings stark auf Touristen zugeschnitten sind. Zu den bekanntesten zählen die **dreitägige Bootstour auf dem Jangtse von Chongqing nach Wuhan**, die kurze Fahrt von Guilin nach Yangshuo auf dem Li-Fluss und eine Bootsfahrt auf dem Kaiserkanal von Hangzhou nach Suzhou. Hongkong kann von Guangzhou auch per Boot angesteuert werden.

Während bis in die 1980er Jahre die Bahn den Transport der Massen in China gewährleistet hat, setzt die chinesische Regierung seit den 1990er Jahren mehr auf den Ausbau des Straßennetzes und des Flugverkehrs. Das liegt daran, dass sich mehr Chinesen entweder Flugtickets oder selbst Autos leisten können. Diese Verkehrsentwicklung macht China langfristig wesentlich abhängiger von Erdöl als von anderen fossilen Brennstoffen. **Verkehrsprobleme**, wie man sie von anderen Städten weltweit kennt, **machen mittlerweile auch chinesischen Städten** zu schaffen. Autos drängen sich in Staus Stoßstange an Stoßstange, verschmutzen die Umwelt und verstopfen die Straßen. Autos auf Chinas Straßen haben sich von 1 Million Autos 1990 auf 152 Millionen im Juni 2007 vervielfacht.

2. Geschichte und Politik

2.1 Zeittafel

2100–1600 v. Chr.	Xia-Dynastie
1600–1025 v. Chr.	Shang-Dynastie
1025–256 v. Chr.	Zhou-Dynastie: Feudaler Staat mit zentralem Königsland, umgeben von Lehnstaaten
600 v. Chr.	Erfindung des Eisenpflegs
770–481 v. Chr.	Die Frühlings- und Herbst-Periode
580–500 v. Chr.	Lao Tse
551–479 v. Chr.	Konfuzius
400 v. Chr.	Erfindungen: Pferdegeschirr, Handkurbel, Kolbenblasebalk, Drachen und Drachenflieger, Armbrust, Giftgas, Rauchbomben, Tränengas
440–221 v. Chr.	Die streitenden Reiche (Aufteilung Chinas in Einzelstaaten)
ca. 370–290 v. Chr.	Mencius (Philosoph, Weiterentwicklung des Konfuzianismus)
300 v. Chr.	Binnenschifffahrtskanal (Kaiserkanal)
221–206 v. Chr.	Qin-Dynastie (Errichtung eines zentralen Einheitsstaates, Verwaltungssystem mit Beamten, Terrakotta-Armee in Xi'an)
206 v. Chr.–220 n. Chr.	Han-Dynastie (Gründung des Beamtenstaates)
200 v. Chr.	Erfindung: Papier, Stahlerzeugung aus Guss-eisen
100 v. Chr.	Erfindungen: Treibriemen, Schubkarre
1. Jh.	Erfindungen: magnetischer Kompass, Hängebrücke
2. Jh.	Erfindungen: Seismograf, quantitative Kartografie, mehrmastige Segelschiffe, Schonertakelung, wasserdichte Schotten im Schiffsrumpf
3. Jh.	Erfindungen: Porzellan, kybernetische Maschine, eiserne Brücke, Angelrolle, biologische Schädlingsbekämpfung
220–265	Zeit der 3 Reiche
265–420	Jin-Dynastie

Geschichte und Politik

4. Jh.	Erfindung: Propeller
5. Jh.	Erfindungen: Grundprinzip der Dampfmaschine, Schaufelradantrieb für Schiffe
420–581	Nördliche und Südliche Dynastien: Trennung von Nord- und Südchina
6. Jh.	Erfindungen: Segelwagen, Streichhölzer
581–618	Sui-Dynastie: Erneute Einigung des Reiches
618–907	Tang-Dynastie: Kulturelle und wirtschaftliche Blütezeit, Hochzeit der chinesischen Lyrik
8. Jh.	Erfindungen: Blockdruck, mechanische Uhr
9. Jh.	Erfindungen: Papiergeld, Schießpulver
907–960	Zeit der Fünf Dynastien
10. Jh.	Erfindungen: Pockenimpfung, Kanalschleuse, Flammenwerfer, Feuerwerkskörper, Bomben und Granaten mit weichen Hülsen
960–1279	Song-Dynastie: zweite wirtschaftliche und kulturelle Blütezeit trotz politischer Instabilität
11. Jh.	Erfindungen: Drucktechnik mit beweglichen Lettern, Spinnrad, Raketen
1162–1227	Dschingis Khan (1206 Einigung der Mongolen, seit 1211 Krieg mit Nordchina, 1215 Eroberung Pekings)
12. Jh.	Erfindung: Feuerlanze
13. Jh.	Erfindungen: Bomben mit Metallhülsen, Landminen, Kanonen, Mörser
1279–1368	Yuan-Dynastie: Herrschaft der Mongolen unter Kublai Khan; Marco Polo ist in China
14. Jh.	Erfindungen: Seeminen, mehrstufige Raketen
1368–1644	Ming-Dynastie: Aufteilung des Reiches in Provinzen. Zentralisierung von Herrschaft und Verwaltung. Stärkung der Macht der Mandarine
1371–1433	Zheng He (Seefahrer, unternimmt Expeditionen nach Westen bis an die ostafrikanische Küste)
1644–1911	Qing-Dynastie der Mandschu, löst die Regierung der Han-Chinesen ab.
1839–1842	Erster Opiumkrieg, erste Niederlage Chinas gegen den Westen