



## Leuchtende Städte

**REGIONALE WIRTSCHAFT** | Deutsche Firmen zieht es in Chinas Westen. Dort sind die Wachstumsraten so hoch wie nirgendwo. Vor allem die Städte Chongqing und Chengdu liegen im Trend.

Chengdu ist eine der wenigen Städte Chinas, in deren Zentrum noch eine riesenhafte Mao-Statue steht. Doch rund um den steinernen Großen Vorsitzenden hat sich alles verändert. War er früher umgeben von Betonklötzen und wuseligen, kleinen Geschäften, blickt er heute auf einen weiten Platz, unter dem Chengdus größte U-Bahnstation im Bau ist, und auf eine achtpurige Prachtmeile.

Eine Straßenkreuzung weiter südlich hat sich ein Dutzend westlicher Luxusmarken angesiedelt – gerade weit genug weg, um Mao den Anblick solch erzkapitalistischer Verlockungen zu ersparen. Silbrig glänzend erstrahlt die Fassade eines Flagship-Store von Louis Vuitton, flankiert

von Prada und Ermenegildo Zegna. Gegenüber sitzen Gucci, Ralph Lauren und Tiffany & Co.

In dem postmodernen Glaskoloss hat im 21. Stock die deutsche Firma Halfen ihr Westchinabüro. Das Unternehmen verkauft hochwertige Verankerungs- und Befestigungstechnik – so etwa die „Halfenschiene“, die in Betonbauteile eingebaut wird. In Tunnels für Hochgeschwindigkeitszüge werden daran Oberleitungen gehängt, an Hochhäusern schwere Glasfassadenelemente.

2009 hat Halfen in Chengdu, der Hauptstadt der für feuriges Essen berühmten Provinz Sichuan, sein viertes Chinabüro eröffnet. „Warum hier? Weil der Trend ab-

sehbar war, dass Hochgeschwindigkeitszüge auch im Westen gebaut werden“, sagt Roman Kramer, Bauingenieur und technischer Leiter des Büros.

Deren schnurgerade Trassen brauchen viele Tunnel – vor allem im gebirgigen Westchina. Dazu beliefert die Firma Atomkraftwerke und kommerzielle Hochbauprojekte – für sie ist der Bedarf in Westchina enorm. Allein in Chengdu gab es 2010 nach offiziellen Zahlen 1231 Bauprojekte, sagt Kramer – Wohnhäuser, Bürotürme, Infrastruktur und Industrieanlagen. „Die Wachstumsraten sind derzeit nirgendwo so hoch wie hier im Westen.“

2011 wuchs die Wirtschaft Chengdus um 15,2 Prozent – weit mehr als der Landesdurchschnitt von 9,2 Prozent. Noch schneller wuchs mit 16,4 Prozent das gut 300 Kilometer entfernte Chongqing – und belegte damit in China den Spitzenplatz.

Zwar boomen beide Städte noch von vergleichsweise niedrigem Niveau aus. Chinas riesiges Hinterland hinkt den Küstenprovinzen weit hinterher. Das chinesische Wirtschaftswunder war bislang vorwie-

**Aufschwung West** Chengdu wächst unaufhörlich. Ein Arbeiter legt am Miniaturmodell der Stadt noch mal Hand an

gend auf die großen Ballungsgebiete um Peking (Bohai Rim Region), Shanghai (Yangtse-Delta) und das Perlfussdelta (Shenzhen und Guangzhou) beschränkt. Daran soll nun das Hinterland den Anschluss finden. Seit 2000 lenkt die Regierung Milliarden in den rückständigen Westen, und nirgendwo sind die Ergebnisse dieser Go-West-Politik so offenkundig wie in Chongqing und Chengdu.

Zwölf Provinzen vom südchinesischen Meer bis zur Wüste Gobi gehören zu den von der Zentralregierung besonders geförderten Regionen in Westchina: Neben Chongqing und Sichuan sind dies Xinjiang, Tibet, Gansu, Qinghai auf dem westlichen Bergplateau, Ningxia und die Innere Mongolei im Norden sowie Yunnan mit der Hauptstadt Kunming, Guizhou und Guangxi im Süden. Viele dieser Regionen sind noch sehr unterentwickelt. Guizhou gilt als Armenhaus des Landes. Zu den neuen Investitionszielen im Hinterland zählt ebenfalls die alte Kaiserstadt Xi'an, wo sich viele Unternehmen insbesondere aus der Telekommunikationsbranche und der Luftfahrtindustrie angesiedelt haben (siehe Kasten Seite 24).

Bis vor Kurzem erzielten die Inlandsprovinzen ihr Wirtschaftswachstum allein auf Basis milliardenschwerer staatlicher Infrastrukturprogramme für Straßen, Eisenbahnen oder Industrieparks. Trotz großzügiger Anreize bei Steuern oder Landnutzung zog es weder chinesische noch ausländische Firmen hierher. Sie schreckten zurück vor den langen Transportwegen zur Küste und der ineffizienten Bürokratie.

### GIGANTISCHE SONDERZONE

Doch das ist jetzt anders. Die Stadt Chengdu beispielsweise will mehrere Industrie- und High-Tech-Zonen zu einem einzigen 1600 Quadratkilometer großen Gebiet namens Tianfu New Area zusammenführen, komplett mit Sechssternen-Hotel und künstlichem Strand. Links und rechts neben der Ausfallstraße Tianfu Dadao ragen zwischen Baustellen erste futuristische Glaspaläste in den Himmel. Die erste U-Bahnlinie Chengdus führt in die neue Zone. Weitere fünf Linien sind im Bau.

Auch aus den Reisterrassen zwischen Chengdu und Chongqing ragen schon Betonpfeiler für eine Hochgeschwindigkeits-trasse zwischen beiden Städten. Der

Chengdu Shuangliu International Airport ist beim Passagieraufkommen seit 2011 der viertgrößte Chinas, ein neuer Terminal soll noch 2012 eröffnen. Zwischen Chengdu und Chongqing soll zudem ein Frachtflughafen entstehen.

Chongqing baut ebenfalls riesige Industriezonen, einen großen Freihafen, mehrere S-Bahn-Linien und viele Straßen. Überall winden sich halb fertige Betonbrücken die Hügelketten entlang. Gemäß dem aktuellen Fünfjahresplan sollen beide Städte zu einer gigantischen Sonderwirtschaftszone zusammengefasst werden, deren Details die Planer derzeit ausarbeiten.

Das allein würde keine Firmen hierhin locken. An der Küste steigen Löhne und



## Weil an der Küste die Löhne steigen, investieren die Firmen im Hinterland

Landkosten rasch und werden vielen Unternehmen zu teuer. Und so expandieren sie eher im Hinterland als an der Küste oder ziehen um. Die Folge: Wanderarbeiter bleiben angesichts der wachsenden Chancen immer öfter in ihren Heimatprovinzen – wie etwa Sichuan.

Dort verdienen sie weniger, aber das Leben ist auch billiger. Mit zunehmendem Wohlstand im Westen wird die Region zudem auch als Absatzmarkt interessanter. Europäische Modeketten wie Zara und H&M haben ihre Filialen in Chengdu und Chongqing bereits eröffnet.

Größter deutscher Investor in Chengdu ist Volkswagen. Das Joint Venture FAW-VW

produziert dort seit September 2011 den Jetta und weitet die Kapazität schrittweise aus: In diesem Jahr sollen es bereits 300 000 Autos sein. „Die Nähe zum Kunden ist die wichtigste Motivation für die Go-West-Strategie der Volkswagen Group China“, sagt VW-Chinachef Karl-Thomas Neumann. Als Nachteil sieht er nur, dass „Westchina noch nicht so gut erschlossen ist und es zudem vielerorts an jungen, ausgebildeten Mitarbeitern mangelt, da diese meist noch nach Ost- und Südchina abwandern“ (siehe auch Interview Seite 38).

### CHENGDU LOCKT DIE BIG PLAYER

Doch je mehr Großkonzerne in den Westen kommen, desto attraktiver werden diese Städte auch als Arbeitsplatz für Ingenieure oder Manager. Die Kettenreaktion ist schon im Gang. Im Februar unterschrieb Bosch mit der Stadtregierung eine Ansiedelung in Chengdu. Das Unternehmen kommt im Windschatten von VW – und von Volvo, Toyota sowie Volvos chinesischer Konzernmutter Geely, die alle ebenfalls in Chengdu produzieren.

Insgesamt haben 207 der 500 weltweit führenden Unternehmen eine Präsenz in Chengdu, darunter auch Alcatel-Lucent, Siemens, Cisco, Ericsson, Microsoft, SAP und Nokia. Intel hat hier schon seit 2004 ein Werk und verlegte seit 2009 zusätzlich eine Produktion von Shanghai nach Chengdu. Die taiwanische Foxconn montiert hier iPads.

Das deutsche Tunnelbohrunternehmen Herrenknecht setzt in Chengdu seine riesigen Maschinen zusammen, die unter anderem beim U-Bahnbau in der Stadt eingesetzt werden. Der Mittelständler Balluff produziert seit 2007 im Industriepark des Vororts Xindu winzige Sensoren für die Industrie, die größtenteils per Luftfracht exportiert werden. Balluff hat durch den Inlandsstandort also praktisch keine Nachteile, sagt Geschäftsführer Erik Oortwijn.

Dafür profitiert das Familienunternehmen von den niedrigeren Kosten im Westen. „Die Löhne liegen hier 20 Prozent unter dem Landesdurchschnitt.“ In der hellen Halle setzen junge Frauen in weißen Kitteln mit den Fingerspitzen feinste Teile zusammen. „Geeignete Facharbeiterinnen mit Schulabschluss zu finden war nicht schwierig“, sagt Oortwijn. „Und wir bilden sie dann noch drei Monate aus.“ Ingenieure nach Xindu zu locken ist allerdings weniger leicht, gibt der Holländer zu. Wer schließlich doch zusagt, hat dafür meist Familie direkt am Ort und bleibt bei Balluff. >>



### Chengdu

Die Hauptstadt der Provinz Sichuan ist seit Jahrhunderten das politische und wirtschaftliche Zentrum Südwestchinas. Sie liegt inmitten des Roten Beckens – einer Senke mit fruchtbarem, rötlichem Boden. Im Kalten Krieg verlegte Mao Tse-tung aus Angst vor möglichen Angriffen Industrie- und Militärbetriebe von der Küste hierher. Diese Unternehmen bilden bis heute die wirtschaftliche Basis Sichuans. Der Aufbau nach dem Erdbeben im Jahr 2008 bescherte Chengdu zudem eine Sonderkonjunktur.

**Einwohnerzahl** 14 Millionen  
**BIP pro Kopf** 41 000 RMB  
**Exporte** 14 Milliarden US-Dollar  
**Ausländische Direktinvestitionen** 4,9 Milliarden US-Dollar



### Chongqing

Chongqing ist die große Metropole am Oberlauf des Yangtse mit einer Fläche fast so groß wie Österreich. Etwa ein Drittel der Einwohner lebt in der Stadt selbst. Seit 1997 ist sie eine sogenannte regierungsunmittelbare Stadt – also ein Stadtstaat wie etwa Hamburg. Während der japanischen Besetzung Ostchinas war Chongqing für einige Jahre Chinas Hauptstadt. Aus dieser Phase stammt der Fokus auf die Schwerindustrie. Chongqing will nun die Autoindustrie entwickeln. Hier wird jedes dritte Motorrad Chinas hergestellt.

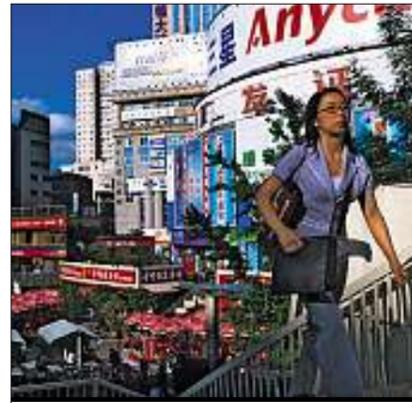
**Einwohnerzahl** 28 Millionen  
**BIP pro Kopf** 27 600 RMB  
**Exporte** 8 Milliarden US-Dollar  
**Ausländische Direktinvestitionen** 6,3 Milliarden US-Dollar



### Xi'an

Die alte Kaiserstadt Xi'an ist in der ganzen Welt vor allem berühmt für die über 2000 Jahre alte Terrakotta-Armee nahe dem Grab des ersten chinesischen Kaisers Qin Shihuang. Die Seidenstraße – der alte Handelsweg durch die Wüste von Ost nach West – begann an dieser Stelle. Die Stadt fördert den IT-Sektor und die Softwareindustrie. Chinas 3G-Standard und Wireless-Standard wurden hier entwickelt. Xi'an hat eine akademische Tradition: Nach Peking und Shanghai leben in Xi'an die meisten Studenten Chinas.

**Einwohnerzahl** 8,5 Millionen  
**BIP pro Kopf** 38 500 RMB  
**Export** 5 Milliarden US-Dollar  
**Ausländische Direktinvestitionen** 1,5 Milliarden US-Dollar



### Kunming

Die Hauptstadt der Provinz Yunnan auf rund 1800 Meter Höhe gilt wegen ihres milden Klimas als die „Stadt des Frühlings“. Sie soll als Brückenkopf für den Handel mit Südostasien ausgebaut werden, denn die Provinz Yunnan grenzt an Vietnam, Laos und Myanmar. Moderne Verkehrsverbindungen in diese Länder und gen Norden Richtung Sichuan und Chongqing sind bereits im Bau. Kunming ist Partner in der Greater Mekong Subregion, die Handel und Kooperationen zwischen den Anrainerstaaten des Mekong fördert.

**Einwohnerzahl** 6,5 Millionen  
**BIP pro Kopf** 33 500 RMB  
**Export** 5 Milliarden US-Dollar  
**Ausländische Direktinvestitionen** 0,8 Milliarden US-Dollar

» Auch Chongqing wächst - wenngleich es weit weniger international ist als zum Beispiel Shanghai. „Es ist ein härteres Pflaster für Expatriates“, meint Astrid Schröter, Liaison Manager Sichuan-Chongqing mit Sitz in Chengdu. Es gibt weniger internationale Schulen, weniger Einkaufsmöglichkeiten für Ausländer und keine internationale Klinik. „Aber Chongqing wird sicher aufholen in den nächsten drei bis fünf Jahren“, ist Schröter überzeugt.

Eine größere Zahl Deutsche ist in Chongqing derzeit vor allem wegen eines Projekts: BASF baut dort ein neues Werk, das von 2014 an 400 000 Tonnen eines Vorproduktes (MDI) für Polyurethan produziert. Das ist eine schaumstoffartige Chemikalie, die für Dämmstoffe, Polsterungen oder Schuhsohlen gebraucht wird. Die Investition von rund acht Milliarden Yuan (955 Millionen Euro) werde BASF „Zugang

zu einem der weltweit größten MDI-Märkte der Zukunft beschern“, ist BASF-Vorstand Martin Brudermüller überzeugt (siehe Interview Seite 16).

BASF ist in Chongqing aber nicht der erste ausländische Großkonzern. Ford hat seit Jahren ein Joint Venture mit Chongqing Changan Auto, das derzeit erweitert wird. Hewlett-Packard sowie die taiwanesischen Firmen Inventec und Foxconn produzieren dort seit 2010 Laptops für den Export.

Chongqing ist eine dicht gedrängte Stadt, eingeklemmt zwischen zwei Flüssen und den umliegenden Bergen. Hochhäuser kleben an Steilhängen wie in Hongkong. Die Straßen sind eng und kurvig, zwischen den Autos drängen sich Männer mit Bambusstangen über den Schultern hindurch: Männer der sogenannten Bangbang-Armee, die seit Jahrhunderten auf diese Weise gegen Lasten treppauf

und treppab hinunter zum Fluss und den Lastkähnen schleppen.

Auch Chongqing ist eine quirlige und großstädtische Metropole. Im Zentrum gibt es die gleichen Luxusmarken wie in Chengdu, und es entstehen viele Mittelstandsquartiere mit Einkaufszentren und Restaurants.

### HOSPITÄLER AUS SACHSEN

Ganz frisch in Chongqing ist Crossmobil, ein Hersteller von mobilen Hospitälern, Krankenwagen und Lkw-Spezialaufbauten aus dem sächsischen Werdau. Markus Platzer steht vor einem schmalen 20-Fuß-Container, der von seinem Unternehmen zu einem mobilen Operations-Shelter umgebaut wurde – komplett mit OP-Tisch und Eingangsschleuse für den Arzt. Patienten werden durch das angehängte Zelt hineingeschoben.

FOTO: AL PIXYOUR PHOTO TODAY, MAURITIUS IMAGES/ROBERT HARDING, DANITADELMONT/JADAM JONES, ANZENBERGER/OLIVER BOLCH

dass von außen keine Luft eindringen kann. „Das Patent dafür hält das Joint Venture“, erzählt er stolz. Bevor Crossmobil mit Endurance ein Joint Venture eingingen, arbeiteten die beiden schon Jahre zusammen. Seit ein paar Monaten nun stellt es die mobilen Krankenhäuser mit Modulen aus Containern und Zelten her, die per Lastwagen oder auch mit dem Helikopter in Katastrophengebiete gebracht werden.

Das Interesse ist groß, sagt Platzer. Bisher wurden in China nur Krankenstationen auf Lkws aufgebaut. Gerade im gebirgigen Hinterland aber ist ein Helikoptertransport oft die einzige Chance, wie das Erdbeben von Sichuan 2008 zeigte. Damals waren viele Straßen verschüttet. In diesem Jahr wollen beide Partner mit dem Bau von Premiumkrankenwagen auf Basis des Mercedes Sprinter und Vito beginnen. Platzers Verkaufsleiter sind im ganzen Land unterwegs und befinden sich in Chongqing dazu geografisch beinahe in der Mitte.

Die Stadt, die über den Yangtse auch mit Shanghai verbunden ist, liegt ganz im Osten der Westgebiete, weit weg vom tibetischen Hochplateau oder der Wüste Gobi. Mit dem Lastwagen sind es etwa 24 Stunden bis nach Shanghai, meint Dirk Lange, Managing Director der deutschen Firma Duravit, die edle Sanitärkeramik herstellt – und das seit 2005 auch in Chongqing.

Die Fabrik steht in der Kleinstadt Youxi, einem fast unmöglich scheinenden Ort, in den Bergen, rund 90 Kilometer entfernt von Chongqing. Ausgesucht hat Duravit den Standort nicht – sie kamen wie Crossmobil über einen Joint-Venture-Partner in die Region. Als der Partner 2006 ausstieg, blieb Duravit trotzdem in Youxi.

Die Firma stand ja schon. Und das Unternehmen sieht heute auch die Vorteile – zu denen die niedrigen Kosten ebenso gehören wie sehr engagierte lokale Beamte: Für Youxi sind die 500 Arbeitsplätze bei Duravit eine ganze Menge. „Und wir sitzen direkt neben einem der größten Gasfelder Chinas“, erzählt Lange. „Das ist ein durchaus beruhigender Faktor.“ Lange meint damit die in ganz China vor allem im Sommer praktizierte Stromrationierung, weil nicht genug generiert wird – auch wegen Engpässen in den Stromnetzen. Die Arbeitskräfte heuert Duravit ebenso wie Balluff in der Region an und bildet sie dann aus. Je länger jemand dabei ist, desto kompliziertere und feinere Arbeiten darf er machen.

„Die Stadtregierung von Chongqing bemüht sich sehr, die Transportinfrastruktur zu verbessern – mit dem neuen Freihafen

oder der Ansiedlung von Logistikfirmen“, meint Lange. „Davon profitieren wir spürbar.“ Als Duravit 2005 die Fabrik baute, steckte der Zug mit den benötigten Stahlteilen irgendwo in China auf einem Abstellgleis fest. „Es war Sommer, und Kohlezüge hatten Vorfahrt“, erinnert sich Lange. „Die Hersteller wussten nichts, der Spediteur wusste nichts.“ Das hat sich grundlegend geändert. Lange: „Inzwischen können die Spediteure Ware auf zwei bis drei Stunden genau auf Projekte anliefern.“

Lange ist sicher, dass der Markt für Premiumprodukte wie Duravit-Keramik auch im Westen durchstarten wird. „Der Westen und die kleineren Städte Chinas sind strategisch sehr wichtig“, sagt er. Chengdu etwa hat beim Absatz von Luxusmarken bereits die Küstenmetropole Hangzhou 150 Kilometer südwestlich von Shanghai überholt.

Bei den Zulassungszahlen neuer Audis hat Chengdu 2011 ebenfalls mit Hangzhou gleichgezogen. Das zumindest meint Patrick Chou, der im Dezember seinen ersten

## Der Markt für Premiumprodukte wird auch im Westen Chinas durchstarten

Audi-Händlerbetrieb in Westchina eröffnete. Zuvor gab es drei Audi-Händler, die dort 2011 zusammen rund 11 000 Wagen verkauften. „Der Absatzmarkt in Chengdu und Chongqing entwickelt sich mit acht bis zehn Jahren Verspätung gegenüber der Küste, aber viel dynamischer“, sagt Chou.

Seine Firma Beijing BetterLife Group hat in den entwickelten Regionen Chinas bereits 20 Autohäuser – und hat nun die Fahrt in den Westen gewagt. Die meisten der Kunden Chous in Chengdu sind Unternehmer – aus der Stadt selbst, den angrenzenden Industrieparks oder dem Umland, wo es ein halbes Dutzend weitere Millionenstädte gibt. „Auch dort gibt es viele Aufsteiger“, erzählt Chou, „sie geben schnell ihr Geld aus.“ Im neuen Audi fahren sie dann mit ihrer Frau zu Louis Vuitton oder Prada. Mao sieht sie dort ja nicht. ■

christiane kühl | wiwo-global@wiwo.de