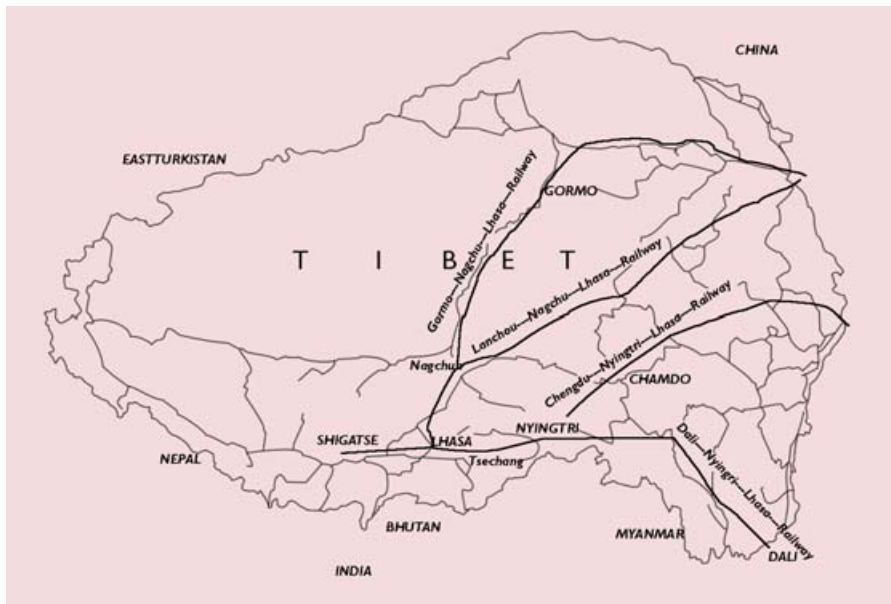


Tibet mit der Eisenbahn erschließen. Ehrgeizige Pläne der Regierung in Peking



Chinesische Eisenbahnpläne bis 2038

Der Bau einer Eisenbahn von Gormo (chin. Golmud) in der alten tibetischen Provinz Amdo (chin. Qinghai) über 1118 Km nach Lhasa bedeutet eine besondere Gefährdung für die tibetische Kultur. Wenn es zur Fertigstellung des Projekts kommt, wäre das ein Meilenstein bei der weiteren Erschließung und Integration Tibets als Teil der VR China. Bereits 1984 hatte Peking schon einmal einen Anlauf genommen, eine Eisenbahn von Gormo in die tibetische Hauptstadt zu bauen. Das Projekt scheiterte in den Kunlun-Bergen des tibetischen Hochlands an den Unbillen der Natur. Obwohl die Schwierigkeiten auch bei diesem Anlauf nicht geringer sind, scheut Peking keinen Aufwand und keine Kosten, um das Projekt erfolgreich zu Ende zu bringen. Diesmal, behaupten die Verantwortlichen, seien sie technisch besser gerüstet. So geht der 2001 begonnene Bau denn auch schneller als erwartet voran. Drei Jahre nach Anfang der Bauarbeiten, Beginn des Jahres

2004, sind bereits auf zwei Dritteln der Strecke die Schienen verlegt. 2007 soll der erste Zug rollen; ein enormer Prestigeerfolg gerade rechtzeitig vor den Olympischen Spielen.

Die technischen Herausforderungen bleiben angesichts der unberechenbaren Natur gewaltig. Der höchste zu überwindende Punkt liegt bei 5.072 m. Beton trocknet auf dieser Höhe viel langsamer, bricht aber schneller. Wenn die Oberfläche der Böden im Sommer auftaut, drohen die Gleise abzusacken. Auf der Autostraße durch das gleiche Gebiet sind Erosion und Erdbeben schon jetzt ein häufiger Anblick. Für die Bahntrasse hat das noch fatalere Folgen. Davon lässt sich Peking jedoch nicht abschrecken, denn das Projekt hat besondere Priorität. Das bestätigte Staatspräsident Jiang Zemin in einem Interview mit der New York Times: „Einige Leute haben mir geraten, dieses Projekt nicht weiter zu verfolgen, denn es trägt sich wirtschaftlich nicht. Ich habe ihnen gesagt, dies ist eine politische Entscheidung, wir werden das Projekt um jeden Preis weiterverfolgen,

auch wenn es wirtschaftlich ein Verlust wird.“

Wenn der Staatschef eines Landes, in dem Geschäfte und Profite die Politik bestimmen, eine solche Einschätzung von sich gibt, dann sind höchste Staatsinteressen im Spiel.

Bedrohung der Identität

Tatsächlich kann diese Eisenbahnlinie die tibetische Gesellschaft erheblich verändern. Darüber muss nicht nur spekuliert werden. Ein vergleichbares Projekt ist die Linie, die nördlich von Gormo verläuft und Lanzhou mit Urumchi verbindet, der Hauptstadt der Provinz Sinkiang (Ost-Turkestan) nördlich von Tibet. Die dortigen Einwohner, die Uighuren, betrachten die Chinesen ebenfalls als Besatzer. Die Eisenbahn wurde zu einem Meilenstein ihrer Marginalisierung. Die Stationen entlang der Linie befinden sich fest in chinesischer Hand; in Urumchi selbst ist der chinesische Bevölkerungsanteil noch höher als in Lhasa. Nur in den Orten, die weit weg von der Eisenbahnlinie liegen, wie Kashgar, stellen die Einheimischen noch einen nennenswerten Anteil an der Gesamtbevölkerung.

Die Ablehnung der Eisenbahn, wie sie die Tibeter im Exil zum Ausdruck bringen, hat also weniger etwas mit Technikfeindlichkeit zu tun, als mit den Erfahrungen der Nachbarn. Die Trasse wird nicht nur etwa 20 Millionen neuer chinesischer Siedler ins Land bringen; sie erleichtert auch beträchtlich deren Versorgung. Knapp 90 Prozent der Güter in Lhasa kommen schon heute aus Gormo - mit LKWs, deren Kapazität erheblich beschränkter ist. Mit der Bahn verbinden die Chinesen die Hoffnung, acht Millionen Tonnen Güter im Jahr befördern zu können. Auch Truppen lassen sich leichter bewegen. 29 Bahnhöfe sind unterwegs vorgesehen, die zu Zentren der chinesischen

Besiedlung in Tibet werden.

In die andere Richtung lassen sich die tibetischen Rohstoffe wie Kohle, Gas, Uran und Öl leichter aus Tibet heraustransportieren. Xizang lautet die offizielle chinesische Bezeichnung für Tibet. Das bedeutet „Schatzhaus des Westens“. Die Chinesen wissen schon lange um die Rohstoffe in Tibet, doch haben sich die Schätze ihren Begierden bislang vor allem aufgrund der schlechten Infrastruktur entzogen. Der aufwändige Transport war bisweilen noch teurer als die Rohstoffe selbst.

Zu den sozialen Folgen kommen die ökologischen, selbst wenn sich Peking dabei im Vorfeld einige Mühe gibt, die Sorgen und Kritiken zu entkräften. Um den seit den sechziger Jahren ohnehin drastisch reduzierten Tierbestand nicht weiter zu gefährden, soll die Trasse Tierreservate weiträumig umfahren. Sofern das nicht möglich ist, sollen Brücken und Tunnels verhindern, dass der Wildwechsel gestört wird. Das dürfte bei der praktischen Konstruktion graue Theorie bleiben, denn bei Permafrost und Höhen bis 5.000 Metern können die Ingenieure froh sein, wenn sie überhaupt einen geeigneten Untergrund für die Trasse finden. Dass sie dabei noch Rücksicht auf die Fauna und deren Routen nehmen, wird angesichts der ehrgeizigen Vorgaben aus Peking kaum zu verwirklichen sein. Eine andere Gefahr ist die Zerstörung der dünnen Humusschicht über den Permafrost-Böden. Dazu heißt es, sie sollten "weitgehend wiederhergestellt" werden. Wie das in der Praxis aussieht, bleibt Staats-geheimnis.

Ungeachtet aller Schwierigkeiten kann

es inzwischen kaum noch Zweifel daran geben, dass die Schienen bis Lhasa verlegt werden, und weitere Pläne sehen sogar schon eine Verbindung von dort bis Shigatse vor. Zudem gibt es Pläne für eine Eisenbahnstrecke von Yunnan nach Zentral-tibet.

Internationale Kooperation

Ob der Triumph der Technik den Herausforderungen der Natur langfristig gewachsen ist, muss sich dagegen erst noch zeigen. Ohne ausländische Hilfe wäre auch der bisherige Erfolg kaum zu verwirklichen gewesen. Zu den Unternehmen, die sich an dem Bau beteiligen, zählt die deutsche Hoch-/Tiefbau-Firma Bauer aus Schrobenhausen bei Augsburg. Zudem spielt die kanadische Firma Nortel eine Schlüsselrolle, da sie für das Kommunikationssystem entlang der Strecke zuständig ist.

Letztlich ist die Eisenbahn nur Teil eines ehrgeizigen Plans der chinesischen Regierung, Tibet effizienter zu erschließen. Dabei baut Peking auf internationale Hilfe. Neben der konkreten technischen Zusammenarbeit mit Firmen wie Bauer und Nortel sollen Investitionen von Konzernen, Krediten von Finanzinstituten und das Engagement von Entwicklungshilfe-Organisationen zur Verwirklichung dieser Pläne beitragen. Die für die Erschließung des Westens vorgesehenen Finanzmittel sind gigantisch. Für den Bau der Eisenbahn sind derzeit knapp drei Mrd. Euro eingeplant, Tendenz steigend. Die Weltbank hat insgesamt über eine Mrd. Euro an Krediten in Aussicht gestellt. Außer für die Eisenbahn soll das Geld für den Bau neuer Flughäfen, Straßen und Pipelines sowie Kraftwerke zur Energieversorgung verwendet werden. An einem der größten Projekte, einer 950 km langen Gaspipeline im Nordwesten Tibets, ist ebenfalls westliches Kapital beteiligt. Sie wird vom chinesischen Unternehmen PetroChina gebaut, zu dessen Besitzern seit einiger Zeit der britische Konzern BP Amoco zählt.

Die Hoffnung auf ausländische Unterstützung erfüllt sich jedoch nicht immer. Im Juli 2000 verweigerte die Weltbank einen von Peking beantragten 40-Mio.-€-Kredit, mit dem die Ansiedlung von chinesischen und mos-



Arbeiter beim Bau der Eisenbahnlinie

lemischen Bauern (Hui) in einem von Tibetern besiedelten Gebiet finanziert werden sollte. Offiziell diente das Projekt der Armutsbekämpfung. Dieser Erfolg ging nicht zuletzt auf die Lobbyarbeit zahlreicher Tibet-Unterstützergruppen zurück, die überzeugend vermitteln konnten, dass es China weniger um Armutsbekämpfung als um Sinisierung ging.

Impressum:

2. Auflage 2004

Herausgeber: Tibet Initiative Deutschland e. V.

Greifswalder Str. 4; 10405 Berlin;

Tel. 030-42081521, Fax: 030-42081522

e-mail: tibet-initiative@freenet.de

Spendenkonto: Kto.-Nr. 3242303,

Bank für Sozialwirtschaft,

BLZ 100 205 00

Gemeinnützigkeit anerkannt.

Mitgliedsbeiträge und Spenden sind steuerlich begünstigt.

www.tibet-initiative.de



Bau einer Eisenbahnbrücke