

DIE GRÖSSTE STADT DER WELT

Chongqing in China hat mehr Einwohner als Mexiko-Stadt, Delhi oder ganz Ostdeutschland. Doch fast niemand kennt die Metropole, die immer weiter wächst. 24 Stunden – ein Tag und eine Nacht – im größten Moloch der Erde

VON JÖRG ROHLER – FOTOS: DANIELE MATTIOLI



MEGALOPOLIS
Blick auf das Zentrum
von Chongqing: ein
schillerndes Stadtgebilde
aus dem Reagenzglas

IM GLEICHCHRITT
Chongqing steht
niemals still. Selbst
die Mittagspause
nutzen Angestellte
zum gemeinsamen
Dauerlauf



CARPE NOCTEM
Chinesische Nacht,
deutscher Techno:
Im Club Falling
tanzt die Jugend
Chongqings



ZWEI WELTEN
Cartier eröffnet
bald, doch der
Bang-Bang-Mann
wird sich dort nichts
leisten können:
Er verdient zwei
Euro am Tag



AUSLAUFMODELL
Die Tage der Altstadt sind gezählt:
Die Regierung will die Anwohner in
Wohnsilos am Stadtrand umsiedeln



Das neue Leben der Eheleute Lidacheng beginnt zwei Stunden vor Sonnenaufgang. Schlaftrunken wanken sie die Planke zum Anlegesteg hinunter. Sie blicken nicht zurück zu dem hölzernen Ungetüm, aus dem sie gerade, morgens um 4.50 Uhr, ausgestiegen sind, 46 Fahrstunden flussabwärts von ihrem Dorf.

Lidacheng Jun, bepackt mit mehreren Plastiksäcken, eilt voraus in die dunkle Fremde. Erst als er die Habseligkeiten die letzte Stufe zum Platz oberhalb des Hafens hochgewuchtet hat, schaut er, wo seine Ehefrau bleibt. Als Lidacheng Ying ebenfalls die steilen Treppen gemeistert hat, setzt sich das Ehepaar erst einmal auf den Betonrand eines Blumentrogs. Luft holen. Umschauen. Ankommen.

Willkommen in der größten Stadt der Welt – die doch kaum jemand kennt. In Chongqing (gesprochen Tschuntschin), der Metropole zwischen Jangtse und Jialing-Fluss. Metropolis aus dem Reagenzglas, zweieinhalb Flugstunden westlich von Schanghai, in der mehr als 35 Millionen Menschen wohnen. Mehr als in Irak, in Peru oder in Malaysia. Mehr als in Mexiko-Stadt, Delhi oder New York.

Der Chaotianimin Square ist früh am Morgen voll von Menschen wie den Lidachengs. Männer in weißen Unterhemden und graublauen Baumwollhosen, die sie über den Bauchnabel hochgezogen tragen. Frauen in altertümlichen Blusen, die aussehen, als kämen sie aus der Requisite eines chinesischen Historienfilms. 1370

Neuankömmlinge spucken die Fähren und Lastkähne pro Tag hier aus, eine halbe Million im Jahr. Weil das chinesische Wirtschaftswachstum auf die Städte konzentriert ist und die Lage auf dem Land nur langsam besser wird, haben rund 150 Millionen Chinesen ihre Dörfer verlassen, suchen ihr Glück in der Stadt. Bis 2020 werden es über 300 Millionen Menschen sein. Es ist die größte Landflucht der Geschichte.

Auch Lidacheng Jun hat Haus und Feld zurückgelassen. „So ist das Leben, oder?“, fragt er. Nachher, wenn ein Cousin die Eheleute abgeholt hat, will er sich eine Arbeit suchen. Ein neues Leben aufbauen. Durchstarten ins 21. Jahrhundert. Jun, schmalbrüstig und gebeugt, ist 62 Jahre alt. Seine Frau ein Jahr jünger.

5.30 UHR, DIE BANG-BANG-ARMEE

Du Meng steht auf. Leise schleicht er durch die Einzimmerwohnung. Seine Frau Ping und er teilen sich das Obdach, das vielmehr ein Verschlag ist, mit vier weiteren Ehepaaren. Bald werden sie hoffentlich genug Geld gespart haben, um in eine eigene Wohnung ziehen zu können.

Am Türrahmen lehnt das Arbeitsgerät des 34-Jährigen: ein dickes Bambusrohr, an dessen Enden jeweils ein Seil befestigt ist. Du Meng ist einer von über 100.000 Bang-Bangs. Er ist einer der menschlichen Lastesel, die für knapp zwei Euro am Tag jedwedes Gut die steilen Treppen der Stadt hoch- oder hinuntertragen. Denn das neue China braucht nicht nur Erdöl, Stahl und Beton. Es braucht auch Muskelkraft.

7.15 UHR, RATHAUS

Die Tür des Büros von Vizebürgermeister Huang ist verschlossen. Als eine Empfangsdame vorbeieilt, weist sie in brüchigem Englisch darauf hin, dass der Chef heute nicht da sein wird. Er fährt von Großbaustelle zu Großbaustelle. Wäre Huang Qifan da, würde er Sätze wie diesen sagen: Wenn die Stadt den Wachstumskurs halten kann, sind wir in zehn Jahren so weit wie Schanghai. Und mit Wachstum kennt sich der Vizebürgermeister aus: Der Topfunktionär hat in den 90er-Jahren das Wirtschaftswunder von Schanghai gesteuert. 2001 schickten ihn die Genossen nach Chongqing. Die viertgrößte Volkswirtschaft der Welt braucht neue Städte. Städte wie diese. Boomtowns. Megacitys.

Seit nunmehr zehn Jahren herrscht eine Goldgräberstimmung im Riesenreich, die höchstens mit den Pioniertagen der USA zu vergleichen ist. Und Chongqing fällt dabei die Rolle zu, die Chicago beim Aufbruch der Siedler in den amerikanischen Westen spielte: die des Brückenkopfes für den weiteren Vorstoß ins Hinterland. 1997 wurde Chongqing zur Stadt-Provinz erhoben und untersteht nun direkt der Zentralregierung in Peking. Vor zehn Jahren, als in einer Verwaltungsreform neun Provinzen zusammengeschlossen wurden, entstand die Stadt in ihrer heutigen Form. Wenn man das Gebilde überhaupt noch Stadt nennen kann. Die Grundfläche des ausgedehnten Konstrukts entspricht in etwa der Österreichs. Von einem Ende zum anderen fährt man mit dem Auto knapp acht Stunden.

Zehn Jahren schon stecken die roten Planherren astronomische Summen in den Ausbau des chinesischen Hinterlands, seit 1999 allein mehr als 160 Milliarden Euro. Am Zusammenfluss von Jangtse und Jialing ist ein mächtiger Verkehrsknotenpunkt entstanden – das Tor zu Chinas neuem Westen.

9 UHR, BAUSTELLE NEW NORTH SIDE

Die Wanderarbeiter, die gerade das Fundament der Oper gießen, sind vor allem stolz darauf, dass sie an solchen Plänen mitarbeiten dürfen. Hier entsteht das China des 21. Jahrhunderts. Auch wenn von dem Opernhaus, das irgendwann die Oper von Sydney in den Schatten stellen soll, bisher erst die Eckpfeiler stehen.

Das Grand Theater von Chongqing wird, so hoffen die Herren aus dem Politbüro, das Symbol des neuen Geschäftszentrums auf der nördlichen Flussseite.

Um es herum sollen Bürotürme, Wohnkomplexe und Einkaufspassagen errichtet werden. Insgesamt 70 Quadratkilometer Altstadt wurden dafür geplant, 40.000 Menschen in Wohnsilos am Stadtrand verfrachtet. Übrig geblieben ist eine gigantische Baugrube, die aussieht, als passe das Berliner Regierungsviertel dreimal hinein. Eine Brache, die in gerade fünf Jahren zum neuen Stadtzentrum werden will. Zu einem weiteren Herzen des chinesischen Wirtschaftswunders.

10.30 UHR, FREEDOM MONUMENT SQUARE

Cartier eröffnet demnächst. Und bei Rolex, Burberry und Louis Vuitton ist nichts los. Die Verkäuferin, auf deren Namensschild „Only“ steht, langweilt sich. Sie steht da in ihrer weißen Uniform und den sorgsam manikürten, bordeauxfarbenen Fingernägeln. Noch fehlt es Chongqing an der nötigen Kaufkraft, um hier im neu eröffneten Maison Mode Times, dem KaDeWe des chinesischen Westens, einzukaufen. Die gewienerten Flure sind leer, als wäre das Luxuskaufhaus für die Dreharbeiten eines Zombiefilms geräumt worden. So sehe es hier jeden Tag aus, erzählt Only.

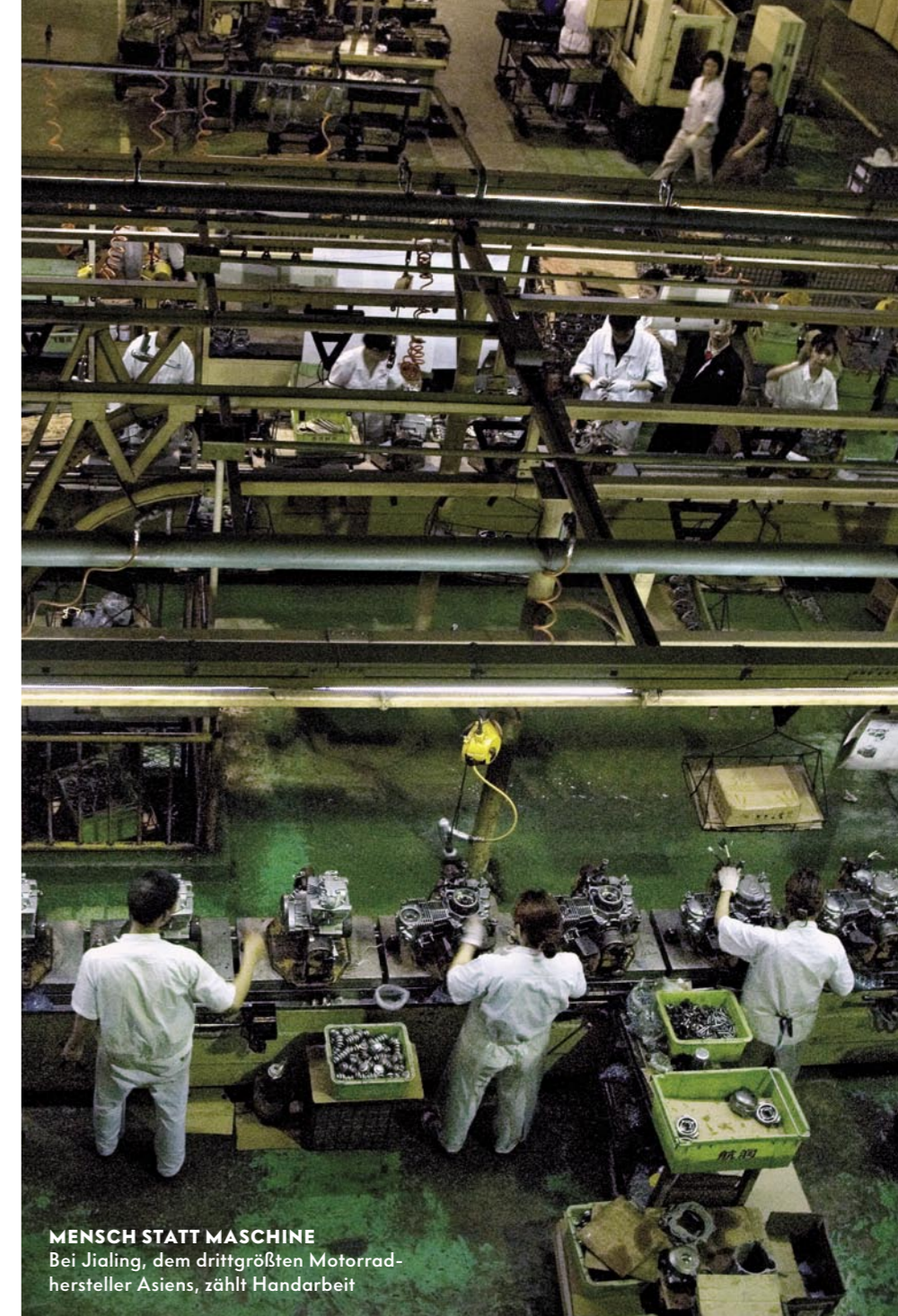
Draußen aber auf dem Platz fühlt sich Chongqing anders an. Es ist laut. Voll. Grell. Groß. Schnell. Eine Stadt wie im Kokainrausch. Hier geht es zu wie nach Feierabend auf dem Taksim-Platz in Istanbul – oder zu Silvester auf dem New Yorker Times Square: Menschenmassen wabern über den Platz. Voll bepackt mit Einkaufstüten, das Handy an Ohr, schreiend, als stünde der Gesprächspartner 300 Meter weiter. Selbst morgens ist hier mehr los als auf der Münchner Kaufingerstraße am Samstag vor Weihnachten.

Auf die Kulturrevolution folgt die Konsumrevolution. Eine langbeinige Managerin ruft gerade in ihr Mobiltelefon, dass sie nachher noch zu „W1 Mat“ fährt. Übersetzt heißt das Wal-Mart. „Igea“ wird erst 2008 eröffnen.

11 UHR, ALTSTADT

Der Junge kriegt Ärger. Die schwarz-weißen Spielsteine kullern nahe am Gully vorbei, das Go-Brett landet scheppernd auf dem Asphalt. Empört springen die beiden im Spiel gestörten alten Herren auf, recken die Faust und brüllen dem Jungen Schimpfwörter hinterher. Dann setzen sie sich. Und warten weiter.

So wie die meisten anderen Einwohner hier in Xiahuishuigou. Sie warten auf die Abrissbirne. Und sie warten auf das lukrative Angebot für ihre Wohnungen. Be-



MENSCH STATT MASCHINE
Bei Jialing, dem drittgrößten Motorradhersteller Asiens, zählt Handarbeit

SUZUKI, SIEMENS UND COCA-COLA PRODUZIEREN HIER BEREITS

reits jetzt bietet die Regierung 700 Euro pro Quadratmeter, doch die Anwohner ahnen: Da ist noch mehr drin. Noch lohnt es sich, im Dreck auszuharren. Sitzen zu bleiben vor den fensterlosen Gebäuden, das Kleingeld beim Kartenspiel zu verzocken, einen Schluck Schnaps und ein Glückslos beim Krämer an der Ecke zu kaufen. Denn die Regierung will sie loswerden: die Schuhputzer, Quacksalber,

Wahrsager und Wunderheiler, die Friseurinnen und die Garküchenwirte. Für sie ist kein Platz mehr. Die Zukunft macht sich breit und frisst die Vergangenheit. Die verschachtelte, schmutzverkrustete Altstadt soll von der Bildfläche verschwinden. Den Stadtplanern reicht es, dass ein paar alte Häuser oberhalb des Hafens touristenfreundlich restauriert und mit Lichterketten versehen wurden. ▷



BADESPASS AM JANGTSE
Nicht immer führt der Jangtse genug Wasser: Im Sommer 2006 konnten nur zehn Prozent des Trinkwasserbedarfs gedeckt werden

Mittlerweile ist die Grenze zwischen dem neuen und dem alten China nur noch wenige Schritte breit. Auf der einen Seite protzen internationale Hotels wie das Intercontinental, auf der anderen Straßenseite hängen altersschwache Klimaanlage vor maroden Fensterrahmen.

Dass am Ende das neue China die Oberhand behält, davon zeugte ein medialer Schaukampf, der am 2. April 2007 ein Ende fand: Die Bilder des sogenannten Nagelhauses gingen um die Welt. Darauf zu sehen war das Haus von Wu Ping und Yang Wu, das einsam und winzig inmitten einer riesigen Baugrube stand.

Drei Jahre hatten die Eheleute sich der Bulldozer erwehrt. Yang, ein altersschwacher Boxer, hatte auf dem Dach gesessen

12 UHR, JANGTSE

Der drittlängste Fluss der Welt ist hier erschreckend schmal. Es hat zu wenig geregnet im Frühjahr, und der Wasserbedarf der Industrie ist weiter gestiegen. Für 1,5 Millionen Einwohner wird bald das Wasser knapp. Wie im vergangenen Jahr, als mancherorts in Chongqing nur zehn Prozent des Trinkwasserbedarfs gedeckt werden konnte und Schiffe im Schlamm stecken blieben. Die Stadt produziert 3500 Tonnen Müll am Tag und gilt selbst in China als schmutzig. Daran ändert auch nichts, dass alle Taxis der Stadt mit Erdgas fahren. 2006 war die Luftqualität derart miserabel, dass selbst die chinesischen Behörden sie an jedem vierten Tagen als unzumutbar einstufen.

CHONGQING-TRANSFER
Jeden Tag treffen 1370
Neuankömmlinge ein



DAS NEUE CHINA BRAUCHT
ERDÖL, STAHL UND MUSKELKRAFT

und die chinesische Fahne geschwenkt, seine Frau den Journalisten aus aller Welt mantraartig geantwortet: „Wir gehen hier nicht weg!“ Zwar gewann das Ehepaar mit ihrem Widerstand die Sympathie von Millionen ihrer Landsleute – am Ende gingen sie doch.

Eine Immobilienfirma hatte ihnen ein Angebot gemacht. Eines, das sie nicht ablehnen konnten. Und darauf hoffen nun auch die anderen Bewohner der Altstadt. Doch bis es tatsächlich so weit kommt, bleibt ausreichend Zeit, die schwarzen und weißen Steine noch einmal kunstvoll auf dem Go-Brett zu verteilen.

13 UHR, CHONGQING RIVERVIEW
GOLF & COUNTRY CLUB

Der Abschlager sitzt. Herr Han schaut zufrieden dem weißen Ball hinterher. Dann setzt sich der Mittfünfiger auf die Rückbank eines Golfkarts und befiehlt dem Fahrer, Gas zu geben. „Sehen Sie, das Leben hier ist genauso schön wie in Los Angeles“, sagt Herr Han, der Besitzer einer Supermarktkette. Tatsächlich liegen die 27 Löcher des ersten Golfplatzes von Chongqing malerisch zwischen einer Hügelkette und dem Jialing, die Greens sind bestens präpariert. Die Clubmitgliedschaft kostet 2480 Euro im Jahr. Wäre nur

das Villenproblem gelöst, sagt Herr Han, „das Leben wäre perfekt“.

Der unteretzte Mann im hellgelben Polohemd überlegt, „1,2 Millionen Euro zu überweisen“, um in eine der 168 Fortune Golf Villas zu ziehen, die derzeit am Rand des Golfplatzes errichtet werden. Die Häuser sehen alle so aus, als habe der Architekt zu lange die TV-Serie „Dallas“ geschaut. „Seit einem Jahr ziehen alle, die es sich leisten können, hierher nach Jiangbei“, sagt Herr Han. „In Chongqing leben derzeit Tausende Dollar-Millionäre und zehn -Milliardäre.“

Dabei ist der neureiche Jiangbei-Distrikt, der irgendwann eine Art riesiges Beverly Hills sein will, bisher allenfalls eine Luxusgeisterstadt. 70 Prozent der Häuser sind nicht fertig, die neuen Straßen breit und leer. Wie es hier in fünf Jahren aussehen könnte, lassen höchstens Hochglanzwerbeprospekte erahnen.

Immerhin: An einer achtspurigen Ausfallstraße eröffnete vor eineinhalb Jahren die erste Ferrari-Niederlassung. 2006 verkauften die Italiener ganze sieben Autos.

14.30 UHR,
SICHUAN FINE ARTS INSTITUTE

„Sie hätten nicht erwartet, in dieser Stadt Kunst zu sehen, nicht wahr?“ Luo Zhongli lehnt sich auf seinem Hocker zurück. Er lächelt. Der Malerfürst von Chongqing, Ehrengast der documenta und Rektor der Kunsthochschule, hat mit seiner Aussage nicht ganz unrecht. Erwartet vielleicht, aber nicht in dieser Form. Schon gar nicht in solch einem Gebäude.

Früher war der Industriekomplex, in dem Luo seine talentiertesten Schüler unterbringt, eine Panzerfabrik. Heute beherbergt das Tank Loft 40 Studios und eine Galerie. Von der militärischen Vergangenheit zeugt lediglich ein russischer T34-Panzer im Hof des Backsteingebäudes. Einer seiner Schüler hat das Wort „Scum“, Abschaum, auf dessen Flanke gesprüht.

Das beachtenswerteste Projekt des 59-jährigen Luo Zhongli ist aber in keiner Galerie ausgestellt, sondern befindet sich auf der Zufahrtsstraße zum Campus: Rund 40 Häuser entlang der Straße hat Luo seit 2005 in bester Hundertwasser-Gaudí-Manier anmalen lassen: bunt, grell, laut.

Zuerst protestierten die Anwohner gegen sein Vorhaben. Und auch die Behörden waren sich nicht sicher, was der berühmte Sohn der Stadt da wieder anzettelt. Heute ist die Stadtverwaltung so stolz auf den Alleingang des Künstlers, dass sie die marode Straße vor den bunten Wohnsilos sanieren lässt.

15.15 UHR,
DIE SCHWARZE LIMOUSINE

In China gibt die Höhe der Zahl auf dem Autonummernschild Auskunft über den Status seines Besitzers. Die der Luxuslimousine deutscher Bauart ist dreistellig, im unteren Bereich. Das Parteimitglied, dem der Wagen gehört, will seinen Namen nicht nennen. Doch zum Schweigen ist der 41-Jährige zu stolz. Er will sein Chongqing zeigen.

Zuerst erzählt er vom Wirtschaftswachstum: „12,6 Prozent“, sagt er, „mehr als der Landesdurchschnitt.“ Dann zeigt er auf jeden Park, jeden Baum, jede Rasenfläche, die draußen vor der Scheibe vorbeihuscht. „Chongqing ist noch nicht so grün wie Europa, aber auch nicht mehr so grau wie vor fünf Jahren.“

Chongqing hat in der Tat einen langen Weg zurückgelegt. Als die Japaner die Stadt während des Zweiten Weltkriegs in Schutt und Asche bombten, sah es nicht so aus, als würde das Attribut „Lebenswert“ hier noch Verwendung finden.

Chingking hieß die 3000 Jahre alte Metropole damals. Sie war die Kriegshauptstadt des Nationalistenführers Chiang Kai-shek und Waffenschmiede der Armee. Ende 1949 machten die Nationalisten sie zu ihrer letzten Festung, bevor sie vor Mao nach Taiwan flüchteten. Danach erholte sich Chongqing nur sehr langsam von den Kriegstagen. Allein die Industrie und ihre strategisch wertvolle Lage hielten die Stadt am Leben. In den 50er- und 60er-Jahren breitete sich vor allem die Rüstungsindustrie aus: Noch heute werden in unmittelbarer Nähe zur Kunsthochschule AK-47-Sturmgewehre, die Kalaschnikows, gefertigt. Nebenbei wurde Chongqing zum chinesischen Stuttgart. Der Mann in der Limousine erklärt das so: Das Reich der Mitte brauchte eine Motorstadt. Also begann man in Chongqing, neben den Panzern auch noch Motorräder und Automobile zu bauen.

Andere Industriezweige folgten. Chemie- und Pharmakonzerne erkannten den Vorteil der zwei Flüsse. Allein dass der Schiffsverkehr nun durchgehend bis Schanghai möglich sei, sagt er, habe das Handelsvolumen verdreifacht. Suzuki, Siemens, Thyssen Krupp und Coca-Cola unterhalten bereits Zweigstellen. Ford baut hier den Fiesta, und BP mischt am Stadtrand Industriechemikalien.

15.30 UHR, MOTORRADFABRIK

In der Fabrik von Jialing, dem drittgrößten Motorradhersteller Asiens, arbeiten mehr als 10000 Menschen. An den Wän-

DIE VERSTÄDTERUNG DER WELT

2007 werden erstmals mehr Menschen in Städten leben als auf dem Land. Und in China wachsen die Städte am schnellsten

„Stadtluft macht frei“, hieß es im Mittelalter, weil sich leibeigene Bauern in der Stadt dem Zugriff ihrer Grundherren entziehen konnten. Trotzdem gab es zu Beginn des 20. Jahrhunderts weltweit gerade elf Städte mit mehr als einer Million Einwohnern, 1950 waren es 80, und 2015 werden es 550 sein. Der Homo sapiens wird zum Homo urbanus. Vor allem in Asien wachsen die Städte: Rund 150 Millionen Chinesen haben ihre Dörfer verlassen und suchen ihr Glück in der Stadt. Bis 2020 werden es über 300 Millionen sein.

DIE FÜNF GRÖSSTEN
STÄDTE CHINAS



CHONGQING IN ZAHLEN

35 000 000

EINWOHNER PLUS

4-6 Millionen Wanderarbeiter

1370

MENSCHEN

ziehen pro Tag in die Stadt, mehr als eine halbe Million Menschen im Jahr

3500

Tonnen Müll produzieren die Einwohner pro Tag

Auf 82300

QUADRATKILOMETERN

breitet sich Chongqing aus. Das entspricht in etwa der Größe Österreichs

12,6%

betrug das Wirtschaftswachstum 2006

den hängen Banner, auf denen steht: „Kämpfe für die Zukunft! Produziere für immer!“ Zur Begrüßung bietet ein Beamter erst einmal warmes Wasser und Zigaretten an. Nicht irgendwelche, sondern Maos Leibzigaretten der Marke Panda.

Zwei Millionen Motorräder im Jahr werden in den Hallen mit dem grünen Estrichboden hergestellt. Und im Gegensatz zu europäischen Fabriken geschieht das in der vom Militär bewachten Anlage noch in durchgetakteter Handarbeit. Zwölf Minuten benötigen die Arbeiter in den weißen Schutzanzügen für einen Motorroller, 500 Stück laufen davon an diesem Tag von dem 100 Meter langen Montageband. Es riecht nach Öl, Schweiß, Lack und verschmortem Plastik.

Die 600er, der Stolz von Jialing, soll demnächst sogar in Europa angeboten werden. Darüber, was im hinteren Teil der Fabrik gefertigt wird, will hier niemand reden. Dort tragen die Arbeiter Militäruniformen unter der weißen Einheitskluft.

17.30 UHR,
HOTEL INTERCONTINENTAL

Ab und zu rutscht Ilja Pöpper noch ein „Gell“ raus. Darüber lacht der Geschäfts-

führer des Luxushotels dann selbst manchmal. Der 35-jährige Deutsche bereitet sich auf den Abend vor. Eine Wirtschaftsdelegation ist zu Gast in seinem Hotel. Manager, Bürgermeister, hochrangige Parteimitglieder.

Pöpper ist das gewohnt. Schon als Jugendlicher, als er die deutsche Schule in Peking besuchte, saßen solche Gäste bei ihm zu Hause im Wohnzimmer. Zu Besuch bei seinem Vater, der einem deutschen Konzern in China vorstand. Da fiel Ilja Pöpper die Wahl des Studienfachs nicht schwer: Sinologie. Dann folgte eine Ausbildung zum Hotelfachmann in Stuttgart. Daher die Mundart.

Nach der Lehre zog es den Jungmanager zurück nach China, der besseren Chancen wegen. Was hätte er auch in Deutschland machen sollen, fragt Pöpper: „Warten, bis ein Vorgesetzter in Rente geht?“ Verglichen mit der Geschwindigkeit, die das neue China dieser Tage vorlegt, stehe Deutschland still.

Als die Hotelgruppe ihm anbot, nach Chongqing zu gehen und die Neueröffnung des Intercontis zu managen, sagte er auf der Stelle zu. Pöpper und seine chinesische Frau packten ihre Koffer und



ALLES IN ÖL
Luo Zhongli, Malerfürst
des Molochs, vor einem
seiner Werke

NOCH WERDEN IN DER NÄHE DER HOCHSCHULE AK-47 HERGESTELLT

zogen samt ihrem Dobermann gen Westen. Weg aus Peking. Weit raus in die Provinz. „In die chinesische Stadt, die derzeit am meisten Potenzial bietet.“

Die Auslastung des Hotels liegt bei 60 Prozent. Die Gäste sind überwiegend Asiaten. „Das wird sich bis 2009 ändern“, sagt Pöpper. Gerade sei eine Delegation internationaler Konzerne zu Gast gewesen. Ihr Thema: Investieren in die Stadt der Zukunft.

19 UHR, FLUSSPROMENADE NANBIN

Jie Qian fühlt sich nur zwei Stunden am Tag wirklich wohl: von 19 bis 21 Uhr. Dann tanzt die Frau, die auch abends ihre blaue Schürze nicht ablegt, mit 300 ihrer neuen Nachbarinnen, Hausfrauen wie sie. Die 47-jährige Qian kennt keine von denen, die neben ihr Pirouetten drehen. Wichtig ist nur, dass sie alle hier sind, auf dem Platz oberhalb der belebten Flusspromenade. Als Gemeinschaft. Wie früher, als das Kollektiv noch etwas zählte.

Damals wohnte Jie Qian auf dem Land. Auf einem Hof, zusammen mit Eltern, Tanten, Brüdern, Schwestern und einer Horde Kindern. Dann wurde ihr Dorf geflutet. Geopfert für den Drei-Schluchten-Staudamm, der den Stromhunger des

wachsenden Reichs stillen soll. Heute leben die Jies über ganz Chongqing verteilt. Jeder in einem der gesichtslosen Apartmentblocks. Allein. Entwurzelt.

Ihr Mann steht an diesem Abend am Rand und schaut zu. Sieht, wie Qian sich in Trance tanzt. Losgelöst, befreit, von der urbanen Einsamkeit, gegen die sie sich behandeln, sogar Pillen verschreiben lässt.

Zwar gibt es offiziell keine verlässlichen Untersuchungen über die psychologischen Schäden der Verstädterung Chinas. Ein Indiz sind jedoch Flugblätter, die an den Universitäten ausliegen: Sie sollen Studenten helfen, Selbstmordgedanken bei ihren Mitmenschen zu erkennen.

20.30 UHR, YI KE SHU NIGHT VIEW PLATFORM, GOLDEN EAGLE PARK

Die Pärchen sind als Erste da. Eng umschlungen halten sie einander fest. Auf der Aussichtsplattform auf dem Nan Shan, dem Berg im Süden Chongqings. Dicht gedrängt stehen sie da, genauso dicht wie die 1000 Hochhäuser zwischen den sieben Bergen und zwei Flüssen. Vorn, schemenhaft zu erkennen im für Chongqing so typischen Nebel, die in Neonfarben erleuchtete Halbinsel, Downtown, deren Zentrum das 262 Meter hohe

World Trade Center markiert. Es blitzt und blinkt. Die Welt soll sehen, was hier in wenigen Jahren errichtet wurde. Ein schillerndes Gebilde. Aber eben kein Schanghai. Weder New York noch London, nicht einmal Berlin. Die Magie einer Weltstadt lässt sich nicht auf die Schnelle im Reagenzglas reproduzieren. Das komplexe, organische Gewebe, die fragile Stadtkultur, das Leben zwischen den Wohneinheiten, die eine Weltstadt von einer Riesenstadt unterscheiden.

22.00 UHR, CLUB FALLING

Chen Jian will abgehen. Abheben. Damit kennt sich der 26-Jährige aus: Chen Jian ist Pilot. Und heute hat er frei. Also bestellt er noch eine Runde: zwölf Bier für 25 Euro, eine Flasche Chivas Regal für 48 Euro und eine Flasche Moët für 85 Euro.

Chen und seine Freunde tragen die Ausgehuniform von Chongqing: weißes Hemd, aufgeknöpft bis zum Bauchnabel. Dazu eine Sonnenbrille, die sie alle drei Minuten auf- und absetzen. Ray-Ban-Pilotenbrillen. Und keine Fälschungen, wie Chen betont. Aus den Boxen dröhnt „Rocker“ von Alter Ego. Deutscher Techno für die chinesische Nacht. Das Eldorado der Neureichen braucht keine Türsteher. Den Zugang regelt der Kontostand.

Vor 15 Jahren plante die Regierung hier ein Einkaufszentrum. Dann eröffneten die Malls am Freedom Monument, und die Ladenstraße wurde überflüssig. Heute tanzt hier die Jugend der Stadt in mehr als 20 Bars und Clubs.

Wie üblich in China sind auch etliche Karaokebars wie der White-House-Club darunter. Dort kostet ein Separee 130 Euro Miete pro Abend, ein Drink 40 Euro. Dass die Mädchen nicht nur die Getränke bringen, ist kein Geheimnis.

Draußen auf der Straße ist die Liebe billiger: Zwei Mädchen, sagt Chen, kosten 20 Euro. Drei schickt er für 25 Euro aufs Hotelzimmer. Es ist vier Uhr morgens.

4.50 UHR, CHAOTIANIMIN SQUARE

Lidacheng Juns Blick ist nicht so verzagt wie gestern, als er und seine Frau am Hafen ankamen. Es gehe ihnen gut, sagt Jun. Er hat eine Arbeit gefunden. Er ist jetzt ein Bang-Bang. Jun lässt sich auf einen Grüntee mit Gingseng und Honig einladen. Über den Wolkenkratzern im Osten geht die Sonne auf. Am Chaotianimin Square kommen heute wieder 1370 neue Wanderer an.

Lidacheng Jun ist da schon weiter. Er ist ein Bürger der größten Stadt der Welt. Und darauf ist er stolz. □