

Wind aus dem Osten

Die Fahrt zur Rennstrecke



Drei Uhr nachmittags, dreißig Grad Hitze, Nebel. Von der Dachterrasse des Hauses Am Bund Nr. 3 hat man einen weiten Blick über den Huangpu. Auf der anderen Seite des Flusses werden in ein paar Stunden die Lichter aufflackern. Dann fängt Pudong an zu leben. Die in nur zehn Jahren aus den Reisfeldern am Ostufer gewachsene Neustadt mit dem Lu-jiazui-Finanzdistrikt in der Mitte verwandelt sich bei Einbruch der Dunkelheit in eine Kullisse aus „Blade Runner“: Skurril geformte Hochhäuser leuchten in allen Farben wie eine giftige Bonbonmischung, dazwischen wallt wie Theaternebel der weiße Dunst der Flussniederung.

Das stürmische Meer im Osten, dampfende Sümpfe im Westen und heimtückische Insektenwärme aus dem Jangtsedelta im Norden. Das Klima machte die Bewohner verrückt. In den zwanziger und dreißiger Jahren war Shanghai wie kein anderer Ort der Welt eine flirrende Stadt voller Gewalt, Gier und Verrat, voller Profit-, Drogen- und Liebessucht.

Ihr Herz schlug im Haus „Three on the Bund“. Hier trafen sich Gentlemen, Generäle, Gangster und deren Gäste im Englischen Club und lenkten die Geschicke der Stadt bei Portwein und Zigarren – mit Blick über den Fluss. Heute befindet sich im obersten Geschoss eine Bar – mit Blick auf Pudong. Es gibt wieder Portwein und Zigarren, und dazu einen DJ aus London.

Unten am Bund steht Mao Tse-tung ein wenig verloren auf seinem Betonsockel. Die Leute verabreden sich noch immer dort, wenn sie sich auf der Shanghaier Uferpromenade treffen. Mao ist aber nur noch eine schwarze Silhouette vor bunten Leuchtreklamen für Handys und Technologiefirmen. Politik interessiert in Shanghai nicht mehr.

Von Pudong aus, genau am entgegengesetzten Ende der Stadt, wurde vor kurzem ein anderes Prestigeprojekt des neuen China fertig: der „International Circuit“, die neu gebaute Formel-1-Rennstrecke. Um dorthin zu gelangen, muss man die Stadt einmal ganz durchqueren. Am „Three on the Bund“ steht ein livrierter Portier. Er winkt ein Taxi herbei und erklärt dem Fahrer die Zieladresse – dies ist existentiell, denn nichts ist wichtiger für einen Ausländer in Shanghai als ein Taxifahrer, der weiß, wo es langgeht.

Ich lasse mich in die blütenweiß bezogene Rückbank des Santana fallen. Der weiß behandschuhte Fahrer ist übermüdet. In einem Schraubglas dümpeln ausgelaugte Teeblätter im Rhythmus des Stop-and-go vor sich hin. Herrschte in ganz China dieselbe Autodichte wie in Deutschland, würde sich eine sieben-spurige Autoschlange bis zum Mond stauen. In Shanghai zumindest wäre die Hälfte der Autos Santanas. Das Modell wird schon seit Jahren hier gebaut, es bestimmt das Stadtbild

wie kein anderes, und Volkswagen ist das Erste, was ein Shanghaier Kind mit Deutschland verbindet. Die Anting „New Town“, zu der auch die Formel-1-Rennstrecke gehört und in der eines Tages Zehntausende Angestellte der Automobilindustrie leben sollen, ist das Highlight der Shanghaier Verbundenheit mit ihrem Lieblingsauto.

Auf der aufgestellten Yan’an Lu, der Hauptverkehrsader von Ost nach West, ist Stau – wie könnte es auch anders sein. Bis in die vierziger Jahre hinein hieß die Yan’an Lu noch Bubbling Well Road, Straße des sprudelnden Brunnens. Wir lassen sie rechts liegen und nehmen den Weg durch die schattigen Alleen der ehemaligen Französischen Konzession, wo die Straßen in der Zeit, als Shanghai in Zonen eingeteilt war (das „International Settlement“, die „French Concession“, die alte Chinesenstadt und das japanische Viertel), phantasievolle Namen trugen. Eine nannte man „Blood Alley“, weil ihre fleckiges Kopfsteinpflaster stummer Zeuge vieler Schlägereien und Messerstechereien zwischen Soldaten und Seeleuten war. Damals hießen die Alleen zum Beispiel „Avenue Joffre“ oder „Avenue Edward VII“, heute haben sie Namen wie „Straße der langen Freude“ oder prosaisch „Ämterstraße“. Dort, wo man sich früher mit Opium die Seele aus dem Leib rauchte, trinkt man nun in Bars mit kolonialem Touch einen Singapore Sling.



In der Mao Ming Nan Lu vergnügen sich Ausländer mit chinesischen Mädchen, und über allem liegt der Schatten von Platanen, die auch in einer französischen Kleinstadt den Marktplatz säumen könnten.

Vorbei an teuren Bars, eleganten Restaurants, verwunschenen Villen, verrauchten Pubs und billigen Garküchen gelangen wir in die westlicheren Vororte Shanghais. Der Stadtteil Hongqiao ist auf den ersten Blick eine Mixtur aus neuen Hochhausblocks und Zuckerbäcker-Edelreihenhäusern aus der Retorte. In den Straßen tobt das ganz normale chinesische Vorstadtleben, doch hier sind die meisten Einwohner Koreaner und Taiwanesen – eine Gruppe von Ausländern, die bei den Shanghaiern weit weniger beliebt ist als die der Westler. In Hongqiao liegt auch der ehemalige Zentralflughafen der Stadt. Heute starten hier nur noch Inlandflüge, der internationale Flughafen ist in Pudong. Am Flughafen steige ich in ein Vororttaxi um, denn mein Taxifahrer verlässt den Innenstadtbereich nicht. Ab jetzt kostet der Kilometer nur noch 8 Jiao, also umgerechnet acht Cent. Das Taxi ist wieder ein Santana. Wir sind in Jiading. Forschungen zufolge könnte sich auf dem Gebiet des heutigen Jiading, das sich um ein altes Fischerdorf gebildet hat, die Keimzelle Shanghais befunden haben: Archäologen sind hier auf einige der ältesten Siedlungsspuren überhaupt gestoßen. Und genau in diesem

Bezirk, dem Ursprung Shanghais, liegt jetzt Anting New Town, auch „German Town“ genannt, ein Werk deutscher Architekten und nebenbei einer der wenigen Orte, wo man sich über Umweltschutz und Energiemanagement Gedanken macht. Ansonsten wird in Shanghai gnadenlos gekühlt, erhitzt, geblasen, geknattert und in die Luft gejagt.

Wir biegen auf den Highway ein, der nach Anting führt. Die letzte Ausfahrt davor heißt „Ma Lu“, Pferdestraße, eine Ironie angesichts der Pferdestärken, die hier unterwegs sind. Auf diesem Highway wird der Großteil des Materials zu den riesigen Baustellen im Westen, nicht zuletzt zum „Shanghai Circuit“, gefahren. Die Haupttransporteure sind blaue Laster der Marke „Dong Feng“, das heißt Ostwind. In China kommt der Wind tatsächlich aus dem Osten, und die blauen Dong-Feng-Laster sind sozusagen der Jetstream der Straße. Sie fahren dicht an dicht, hupen und klappern und haben die abenteuerlichsten Dinge geladen. Rechts und links der Straße wechseln die unterschiedlichsten Szenerien einander ab: halb fertige Siedlungen mit schnurgeraden Alleen wie aus dem Animationscomputer der Stadtplaner, von Smog geschwärzte Wohnblocks aus den Siebzigern, aufgewühltes Bauland und kleine Felder, auf denen noch immer Bauern mit großen Strohütten den Boden hacken. Hier und dort lässt sich etwas von den alten Strukturen er-

Dong Feng (Ostwind) heißen die Laster, die zu Tausenden auf den Schnellstraßen unterwegs sind. Die Anbindung der neuen Rennstrecke ist noch völlig unzureichend, von der U-Bahn gibt es bisher nur die Rohbau-Station am riesigen Rundplatz vor der Haupttribüne.

Fotos: Malin Schwerdtfeger, Berlin

ahnen, die dieses Land geprägt haben. Fährt man die Straße nach Westen, kommt man zur alten Stadt Suzhou am Kaiserkanal, durchzogen von Hunderten von Kanälen. Kanäle, Seen und Sümpfe. Sie bestimmten ursprünglich die Landschaft, ein Gitternetz von Straßen rasterte sie wie in der italienischen Po-Ebene. Dazu viele Weiden und Bambus. Man sieht auf den Baustellen riesige Teiche stehen, die Betonstützen einer Hochstraße stakten sogar komplett im Wasser, die Straße endet im Nichts.

Schließlich links der erste Ableger des Volkswagenwerks China, eine graue Industriearchitektur. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite taucht inmitten der staubigen Vorstadt ein pseudoviktorianischer Prachtbau auf: das neue „Songlong Hotel“, eine irrwitzige Architektur in Rot und Gold.

Bald ist es so weit. Wir erreichen eine Fabrik mit Namen „Unite“ und einen gigantischen Parkplatz. Zwei Dong-Feng-Laster, ansonsten große Leere. Und dahinter, über der Landschaft schwebend, eine Reihe „Ufos“: Es sind die untertassenartigen Gebilde, die ein Tribünenpaar des International Circuit beschirmen. Stille. Es gibt viele Orte der Ruhe in Shanghai, mehr, als man denkt. Noch ist der neue Circuit einer davon. Doch bereits morgen werden die ersten Rennautos über die Strecke rasen – zur Probe. Dann ist es mit der Ruhe vorbei.