

Näher am Dach der Welt

Beijing investiert verstärkt in Bahnverbindungen nach und über Tibet. Die Region hat für China zentrale wirtschaftliche Bedeutung. **Von Thomas Berger**

Vor nunmehr zehn Jahren hat die Qinghai-Tibet-Bahn ihren Betrieb aufgenommen. Sie verkehrt zwischen der am nördlichen Ende des tibetanischen Hochlandes gelegenen zentralchinesischen Provinzhauptstadt Xining und Lhasa, dem Verwaltungszentrum des Autonomen Gebiets Tibet der Volksrepublik China, und bindet seitdem das »Dach der Welt« (Himalaja und Tibet) verkehrstechnisch endgültig an die Moderne an. Inzwischen wird an der Verlängerung des Schienenweges (höchster Punkt 5.072 Meter über Null) gebaut: ein finanziell und technisch ambitioniertes Projekt. Bis 2020 soll die Bahnlinie von Lhasa bis zur Grenze des Nachbarlandes Nepal fertiggestellt sein: weitere 540 Kilometer quer durch extrem unwegsames Gelände. Bereits die 2.000 Kilometer lange Strecke bis zur tibetischen Metropole galt als ingenieurtechnische Meisterleistung.

Seither hat die Eisenbahnbindung für einen enormen Wirtschaftsaufschwung in dem Autonomen Gebiet gesorgt. Um 10,6 Prozent wuchs das Bruttoinlandsprodukt Tibets (BIP) im ersten Halbjahr 2016, das war beinahe doppelt soviel wie der nationale Durchschnitt von »nur noch« 6,7 Prozent. Damit steht das mehrheitlich noch immer als zurückgeblieben geltende Gebiet hinsichtlich des Wachstumsniveaus auf gleichem Level wie der als besonderer Wirtschaftsmotor Chinas geltende Ballungsraum Chongqing.

Die Zentralregierung in Beijing hatte vor über einem Jahrzehnt die entscheidenden Weichen gestellt, um das Hochplateau nördlich des Himalaja mit seinen gerade einmal drei Millionen Einwohnern in den wirtschaftlichen Wachstumskurs einzubinden. Vor allem die reichlich vorhandenen Bodenschätze (z. B. die weltgrößten Kupfervorkommen) locken. Die Eisenbahnlinien bieten die Möglichkeit, gefördertes Material auch effektiv abtransportieren zu können.

Neben der vorhandenen Bahnlinie von der Provinz Qinghainach Lhasa



Brücke über den Tuotuo-Fluss: Die Eisenbahnlinie von Xining nach Lhasa gilt als ingenieurtechnisches Meisterwerk

und der beginnenden Lückenschließung von dort Richtung nepalesischer Grenze ist die zweite im Bau befindliche Teilstrecke Lhasa-Chengdu wichtig. Gut 1.600 Kilometer, davon 1.000 auf tibetischem Gebiet, sind es bis in die Hauptstadt der östlich gelegenen Nachbarprovinz Sichuan. Das so entwickelte Streckennetz eröffnet völlig neue Möglichkeiten für die Region. So verließ Anfang September der erste Zug Richtung Europa die Hauptstadt Qinghais. Zwölf Tage dauerte die Reise vom tibetischen Hochland über Kasachstan, Russland und Polen bis nach Antwerpen, und 44 Container wurden transportiert.

Entwicklung kostet: Aus Beijing werden Milliardenbeträge an direkten Investitionen sowie Beihilfen in die strategisch wichtige Region gepumpt. Ohne diese Unterstützung würde Tibet finanziell vor dem Kollaps stehen, wie die Zeitung *China Daily/Asia Week-*

ly Ende Oktober schrieb. Seit dreieinhalb Jahrzehnten hängt die Region am Tropf – 90 Prozent des Haushaltes machen die Beihilfen der Zentrale (2015 etwa 100 Milliarden Yuan, rund 14 Milliarden Euro) aus. Trotzdem leben schätzungsweise 700.000 Tibeter, also rund ein Viertel der Gesamtbevölkerung, noch immer in absoluter Armut und mit Einkünften von weniger als 2.300 Yuan pro Jahr. 83 Milliarden Yuan sind in den zurückliegenden zwei Jahrzehnten allein in den Ausbau der Infrastruktur geflossen, die Zahl der einheimischen Touristen aus anderen Teilen Chinas hat sich seit 2007 verfünffacht. Das wird vor allem von Gegnern der staatlichen Einbindung Tibets in die Volksrepublik kritisiert. Doch ungeachtet aller politischen Debatten von ehemaligen Feudalherren und diversen Hollywoodstars um den Status und die Zukunft der Region, steht diese vor einer rasanten Entwicklung.

Dennoch kommt der Aufschwung bei einem Großteil der Bevölkerung kaum oder sehr zeitverzögert an. Ohne weitere Geldflüsse aus Beijing sind zivilisatorische Grundbedürfnisse wie Zugang zu Wasser- und Stromversorgung sowie Bildung für alle Tibeter kaum zu gewährleisten. Für China ist und bleibt das Hochland jedoch ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt im Rahmen des Projektes »neue Seidenstraße«, einer Verkehrsverbindung, die über Südasien mehrere Dutzend Länder einbindet. Ziel ist es, dass in Zukunft Züge von Lhasa südwärts womöglich regelmäßig bis Delhi, Mumbai und Karatschi rollen, wovon auch die Bevölkerung Tibets zu profitieren hofft. Und eine Bahnverbindung über Nepal könnte auch die beiden asiatischen Giganten China und Indien, deren nachbarschaftliches Verhältnis oft von politischem Misstrauen, Ränkespiel und Konkurrenzdruck geprägt ist, einander näherbringen.