



Die Skyline von Shenzhen – so ganz sicher, ob die Stadt 18 oder 20 Millionen Einwohner hat, ist man nicht

Arbeiten müsste L. H. Wang schon längst nicht mehr. Mit 80 Jahren hat man sich auch in China seinen Ruhestand redlich verdient. Ruhestand ist aber eben das, was der kultivierte Mann gerade nicht will, der sich der norddeutschen Besuchergruppe an diesem Nachmittag mit den Initialen seines Vornamens vorstellt. Herr Wang möchte etwas bewegen. Und vermutlich gibt es weltweit derzeit keine Stadt, in der man dies als gelernter Verkehrsplaner im wahrsten Sinne so effektiv tun kann wie in Shenzhen, Chinas modernster Metropole, gelegen nördlich von Hongkong.

VON OLAF PREUSS,  
zurzeit in Shenzhen

Mit seinen Gästen und einigen seiner Mitarbeiter sitzt Wang in einer Art Lagerraum des Shenzhen Urban Transport Planning Centers vor einer zehn Meter breiten Videowand in einem Hochhaus inmitten zahlreicher anderer Hochhäuser und erläutert, wie Verkehrssteuerung hier in der Stadt funktioniert. Zu Besuch ist eine Delegation des norddeutschen Handelskammer-Netzwerkes IHK Nord. Die Wirtschaftsmenschen, die hierhin gereist sind, kommen aus einem Land, in dem es mit der Mobilität zurzeit nicht zum Besten steht: Staus auf den Straßen, Kollaps auf den Schienen, Krach an den Flughäfen, Engpässe auf dem Wasser. Und nur wenig Linderung ist in Sicht beim Ausbau der deutschen Verkehrswege. Während Wang die Generalüberwachung des Shenzhen Verkehrssystems erläutert, lässt sich auf dem Smartphone heimlich unter dem Tisch nachlesen, wie in Hamburg der Widerstand gegen den Ausbau der Autobahn A26 organisiert wird, demnächst vermutlich auch vor Gericht. Zwei Welten entfalten sich hier im Echtzeitalter problemlos parallel in

einem Raum, das Zeitlupendeutschland und das Zeitrafferchina.

Shenzhen hat 18 Millionen Einwohner, sagt Wang während seines Vortrags. Andere Schätzungen lauten auf 20 Millionen Menschen. Jedenfalls sind es ziemlich viele für eine Stadt, die keine 30 Jahre alt ist. Dieser Tage feiert Shenzhen zwar den 39. Geburtstag, seit es von der damaligen chinesischen Führung unter Deng Xiaoping zur „Sonderwirtschaftszone“ erklärt worden ist, zum Experimentierfeld für die Öffnung der chinesischen Wirtschaft nach Jahrzehnten der Abschottung. Damals lebten etwa 35.000 Menschen in jenem Fischerdorf, das heute nur noch ein pittoresker Flecken für Touristen am Rande einer Phalanx von Wolkenkratzern ist. Aber der eigentliche Boom von Shenzhen als Metropole von Industrie und Hochtechnologie begann erst in den 90er-Jahren.

Um solch eine schnell wachsende urbane Struktur bewohnbar zu halten, muss man den Verkehr organisieren, und zwar im großen Stil. 1996 wurde das Shenzhen Urban Transport Planning Center gegründet. Heutzutage werte man täglich 750 Millionen einzelner Datensets aus, sagt Wang. Das funktioniert hier auf der Basis totaler Digitalisierung – und deshalb wohl derzeit in dieser Form auch nur in China. Denn für seine „Big Data“-Analysen zieht das SUTPC alle Bewegungsdaten heran, die es bekommen kann: die GPS-Daten der Einwohner von deren Smartphones in Kooperation mit China Telecom, die Daten der 17.000 elektrisch betriebenen Linienbusse und der 15.000 Elektrotaxis in Shenzhen, die Passagierdaten der U-Bahnen und die Bewegungen aller Leihfahrräder, der Mautstellen und der Bezahlparkplätze. Damit lassen sich nicht nur zahlreiche eindrucksvolle Grafiken und Animationen für die Zehntnerwand produzieren, sondern vor allem exakte Erkenntnisse über die Bewegun-

## „Hier kann man richtig planen“

In Chinas modernster Stadt Shenzhen wird auch der Verkehr so weit wie möglich zentral beeinflusst – es ist das extreme Gegenteil zur Verkehrswende deutscher Art



Verkehrsplaner L.H. Wang mit der Delegation der IHK Nord

gen der Shenzhener Bevölkerung gewinnen. Am Ende diene das nicht nur dem täglichen Verkehrsmanagement, sagt Wang, sondern ganz grundsätzlich der gesamten Konzeption für neue Häuser, U-Bahn-Stationen und Straßen in der Stadt: „Hier kann man noch richtig planen“, erklärt Wang, warum er sich für Shenzhen noch einmal aus dem Ruhestand in den aktiven Dienst zurückrufen ließ.

Wang, dessen Sohn in Heidelberg studiert, lebt eine Art panasiatische Biografie. Als gebürtiger Chinese aufgewachsen in Malaysia, berufstätig früher unter anderem in Singapur und in Hongkong, arbeitet er nun dort, wo China die Welt neu erfinden will, in einer extrem widersprüchlichen Megapolis, in der es für den technologischen Fortschritt keine Grenzen zu geben scheint, für den Bürger aber jede Menge. Die Dimension der Datensammlung ist beispiellos, mit der China seine Informationstechnologie-Wirtschaft an die Weltspitze führen will und damit unter anderem auch seine Infrastruktur. Zugleich aber gibt es keinen Zweifel daran, wer in Shenzhen bei Rot über die Ampel geht, bekommt alsbald per App eine Verwarnung von WeChat, Chinas großer digitaler Plattform, bei der man sich – speziell für die Bezahlungsfunktion WeChat Pay – mit allen persönlichen Daten und mit einem biometrischen Foto anmelden muss.

In Deutschland und Europa ist eine Kanalisation von Daten wie jene bei den Verkehrsplanern von Shenzhen undenkbar. In China hingegen funktioniert sie, weil aus Sicht der Einheimischen die Vorteile und Erleichterungen des Alltags die Nachteile überwiegen, das berichten auch deutsche Manager und Geschäftsleute vor Ort. Weniger

Staus in der Millionenmetropole, pünktliche Busse, U-Bahnen und Taxis, stets verfügbare Parkplätze, das sehen die Bürger in der sich ständig wandelnden Laborstadt Shenzhen in erster Linie als Fortschritt und nicht als Bevormundung: An der Ampel nachts nicht von einem Betrunknen überfahren zu werden, weil man bei Rot nicht darübergeht und weil Alkoholfahrern in Shenzhen schnelle, harte Gefängnisstrafen drohen, das lässt sich als Gesamtkonzept gut darstellen.

„In Hongkong sind die Menschen bei den persönlichen Daten viel empfindlicher als hier“, sagt Wang. In der früheren britischen Kronkolonie Hongkong, die seit 1997 wieder zu China gehört, gelten bislang weit westlichere Bürgerrechte und Gesetze als auf dem chinesischen Festland. Wie lange noch, steht angesichts der aktuellen Unruhen in Hongkong und Chinas möglichen Reaktionen darauf gerade jetzt auf dem Prüfstand.

In Shenzhen allerdings funktioniert die große Datensammlung so gut, dass das Urban Transport Planning Center seine Erkenntnisse mittlerweile an gut 50 Städte in China weiterverkauft. Obendrein knüpft man an einem internationalen Netzwerk, um eine weltweite Allianz für eine bessere Steuerung des Verkehrs zu organisieren, sagt Wang. Das SUTPC gehört der Stadt Shenzhen, das Zentrum mit seinen 1300 Mitarbeitern arbeitet aber nach privatwirtschaftlichen Maßstäben. Deshalb

will man Software, Simulationen und Standardisierungen für die Steuerung des Verkehrs in Metropolen künftig auch international vermarkten. Viele Datenschützer in Deutschland und Europa empfinden so etwas als eine Schreckensvision. Für Herrn Wang und seine Mitarbeiter in Shenzhen ist es ein Ansporn.



## Handelskammern arbeiten an Partnerschaft mit Shenzhen

Delegation der IHK Nord trifft den Vizebürgermeister der südchinesischen Metropole. Mögliche Kooperationen bei Elektromobilität

Es war ein kurzfristiger und spontaner Termin, doch er könnte der norddeutschen Wirtschaft langfristig viel Nutzen bringen. Eine Delegation des Handelskammer-Netzwerkes IHK Nord besucht dieser Tage die südchinesische Hochtechnologie-Metropolen Shenzhen und Hongkong. Während des Besuchs in Shenzhen gelang auch ein zuvor nicht geplantes Treffen mit dem für Wirtschaft und Außenbeziehungen zuständigen Vizebürgermeister Ai Xuefeng. Vermittelt hatten es durch einen chinesischen Geschäftspartner die Hamburger Unternehmer Andreas und Leon Wankum.

Die Bezeichnung „Vizebürgermeister“ erfasst das, was ein solcher in Shenzhen tut, wahrscheinlich nur unzureichend. Die Stadt habe, so sagte es Ai beim formellen Empfang der norddeutschen Gäste im Rathaus, mittlerweile mehr als 20 Millionen Einwohner, und ständig kämen aus allen Teilen Chinas noch mehr Menschen hinzu. Das entspricht heute bereits einem Viertel der deutschen Bevölkerung. „Wir haben hier eine offene und tolerante Kultur“,

sagte Ai. „Und mit einem Altersdurchschnitt von 33 Jahren ist es die jüngste Stadt in China.“

Seine Anziehungskraft bezieht Shenzhen vor allem daraus, dass die Stadt Chinas wichtigstes Zentrum der Hochtechnologie ist, es gilt als „Silicon Valley“ des bevölkerungsreichsten Landes. Gegründet im Jahr 1980 als Sonderwirtschaftszone, beherbergt Shenzhen heutzutage Konzerne von nationalem und internationalem Rang wie den Netzwerkausrüster Huawei, den Softwarekonzern Tencent oder Royole, den Hersteller flexibler Displays. Shenzhen wirkt gleichermaßen als Firmensitz wie auch als riesiges städtisches Labor für die Technologie der Unternehmen.

Rolf-Ejvind Sörensen, Präsident der IHK zu Flensburg und Leiter der Delegation, lud Ai und die Wirtschaft von Shenzhen zu zwei Veranstaltungen nach Norddeutschland ein, zur Konferenz der Wirtschaftsminister aus den fünf Küstenländern am 7. November und zum Hamburg Summit: China meets Europe in der Handelskammer Hamburg im November 2020. „Wir

könnten insbesondere bei Themen wie den erneuerbaren Energien und der Nutzung von Wasserstoff, aber auch bei der Logistik und der weiteren Digitalisierung mit dem künftigen 5G-Standard kooperieren“, sagte Sörensen. „Wir würden die Innovationskraft von Shenzhen gern mit den Stärken der norddeutschen Wirtschaft verbinden.“

Ai sagte, dass Shenzhen an einer weiteren Öffnung seiner Beziehungen stark interessiert sei. „Wir wollen unsere internationalen Kooperationen und Kontakte weiter vertiefen und ausbauen, insbesondere auch nach Deutschland“, sagte er. Das Außenhandelsvolumen zwischen Shenzhen und Deutschland habe im vergangenen Jahr rund 8,8 Mil-

liarden Dollar betragen. Besonderes Interesse zeigte Ai an der dualen Berufsausbildung in Deutschland, die er bei Besuchen in Süddeutschland bereits kennengelernt habe. Malte Heyne, Hauptgeschäftsführer der IHK Nord, und Niels Pirck, Plenarmitglied der Handelskammer Hamburg, sagten, man wolle Shenzhen auch bei diesem Thema gern unterstützen.

Hamburg ist das Drehkreuz des europäischen Chinahandels, China der mit Abstand wichtigste Partner des Hamburger Hafens. Die Hansestadt pflegt enge Beziehungen besonders zu ihrer Partnerstadt, Chinas Handelsmetropole Shanghai. Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) besuchte Shanghai dieser Tage mit einer großen Wirtschaftsdelegation im Rahmen seiner Asienreise. In das schnell wachsende Technologiezentrum Shenzhen hingegen, das jetzt bereits zehnmal so viele Einwohner wie Hamburg zählt, hat Norddeutschland bislang nur wenige feste Wirtschaftsbeziehungen über die Kontakte einzelner Unternehmen hinaus.



Delegationsleiter Rolf-Ejvind Sörensen, Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg (l.), und der Vizebürgermeister von Shenzhen, Ai Xuefeng

## China zeigt Labore, Hamburg noch Animationen

Science City: Shanghai ist ein paar Schritte voraus

No stopping“, bloß nicht anhalten, steht auf den Fußmatten zahlreicher Gebäude in Shanghai und könnte über den rein funktionalen Nutzen durchaus sinnbildlich für den Fortschrittsglauben der 24-Millionen-Metropole gelten. Am dritten Tag der Hamburger Delegationsreise unter Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) ließ sich das insbesondere an dem Vorgehen im Wissenschaftsbereich ablesen. Während Hamburg noch plant, mit der Science City Bahrenfeld in die Topliga der Innovationsstädte im Bereich IT und Life Science aufzusteigen, stehen in einem Stadtteil Shanghais schon die Bauten, längst wird hier in einer kaum überschaubaren Ansammlung attraktiver Bauten interdisziplinär gearbeitet.

VON JÖRN LAUTERBACH,  
derzeit in Osaka

Woher kommt der Vorsprung, der sich hier auf dem Gelände der TechUniversity manifestiert? Sprecher Zhang-Jiang zeigte nur wenige Folien vor, die verdeutlichten, dass das alles auch mit langjähriger Planung zu tun hat. Als die Staatsführung merkte, dass mit dem tradierten Geschäftsmodell die Wachstumsraten nicht zu halten sind, wurden die Finanzen in den Fünf-Jahres-Plänen umgelenkt, um Innovation und Wissenschaft zu stärken. Als in Europa noch über die Kopierchinesen gelacht oder geschimpft wurde, entstanden in Shanghai und in anderen Orten jene Zentren, die heute auf die Zukunftsfähigkeit einzahlen.

Auch Christian Harringa, Mitglied des Desy-Direktoriums und Präsentator der Science City Bahrenfeld, musste anerkennen, dass er von dem Rundgang in Shanghai schwer beeindruckt war, er selbst „aber bisher nur Animationen des Projekts in Hamburg vorstellen“ kann. Dennoch: Die chinesischen Forscher sehen Hamburg weiterhin als wichtigen Partner „auf Augenhöhe“, die Zusammenarbeit gerade zwischen den Partnerstädten solle gestärkt werden.

Hamburgs Bürgermeister Peter Tschentscher setzt genau darauf. „Wir sind mit Desy schon an der Weltspitze und können in Bahrenfeld künftig die Grundlagenforschung mit der angewandten Wissenschaft verknüpfen.“ So könnten etwa bei der Medikamentenforschung große Fortschritte erzielt werden, weil biologische Vorgänge besser verstanden werden können. An ein schnelles Aufholen etwa im Bereich der künstlichen Intelligenz glaubt er jedoch nicht. „Derzeit sind wir hier abgehängt. In den USA ist dieses Prozess stark unternehmensgetrieben, in China staatsgetrieben“, sagt er. Für Deutschland sei es der beste Weg, nun beim Schritt der Anwendung einzuschließen, und genau das solle in Bahrenfeld geschehen. Die Science City sei ein Leuchtturm für die Zukunft und das wichtigste urbane Projekt der Stadt.

Der Bereich der Wissenschaft spielt auch in der Fortschreibung der Städtepartnerschaft eine gewichtige Rolle. Der entsprechende Vertrag wurde am Dienstag in einer kleinen Zeremonie verlängert. Für Tschentscher, der zum ersten Mal in Shanghai ist, lohnen sich diese zuweilen etwas verstaubt wirkenden Bündnisse nach wie vor. „Wir würden solche Zugänge hier sonst nicht erhalten. Und uns verbindet mit Shanghai wirklich viel, beide Städte haben eine große Historie, wurden aber dennoch nicht zu Museumsstädten, sondern blicken in die Zukunft.“ Und das übrigens auch im Bereich der Kultur, im September wird eine neue Konzerthalle eröffnet, die die Hamburger Delegation zumindest ein wenig an die Elbphilharmonie erinnerte.

Bei einem Mittagessen mit Xu Kunlin, stellvertretender Bürgermeister Shanghais, sprach Tschentscher auch die aktuelle Lage in Hongkong an und verwies darauf, dass viele Hamburger Unternehmen Beziehungen in die Handelsmetropole unterhalten würden und Gewaltfreiheit nun das oberste Gebot sei. Es wurde höflich zur Kenntnis genommen. Größer war die Freude, als Tschentscher Shanghai zum 35. Geburtstag der Städtepartnerschaft die Einladung aussprach, im Jahr 2021 Partnerstadt des Hafengeburtstags zu werden.

Am Dienstag reiste die Delegation nach Japan weiter und besuchte zu Beginn mit Osaka eine weitere Partnerstadt.