

Argumente der Akteure: ein Wirtschaftsvertreter der Region Chongqing (pro)

Die Stadt Chongqing liegt am Jangtsekiang, 2150 Kilometer stromaufwärts von Shanghai und 650 Kilometer stromaufwärts des Drei-Schluchten-Damms. Früher kannte die Welt nur chinesische Städte wie Peking, Shanghai oder Hongkong. Eine Stadt wie unsere, fernab der Küste, kannte niemand in der Welt. Heute sind wir ein Vorzeigebeispiel für die wirtschaftliche Entwicklung Chinas und die Einbindung des Landes in die globalisierte Wirtschaft – und das fernab der Küste, im Binnenland.

Unsere Stadt hat heute über 7 Millionen Einwohner, im Verwaltungsgebiet Chongqing leben rund 33 Millionen Menschen. Die Menschen hier haben dem Drei-Schluchten-Projekt sehr viel zu verdanken. Wir haben von der infrastrukturellen Erschließung sowohl auf dem Wasser- als auch auf dem Landweg sehr stark profitieren können. Der wirtschaftliche Aufschwung, der uns seit der Inbetriebnahme des Staudamms erreichte, ist unbeschreiblich. Es entstanden Millionen von Arbeitsplätzen in Chongqing. Seither gilt unsere Stadt als Anziehungspunkt für Menschen aus dem Umland. Der Aufschwung, eine Folge vor allem der verbesserten Schiffbarkeit des Jangtsekiangs, ermöglicht vielen Menschen einen besseren Lebensstandard.

Es gibt weitere Faktoren, die unser derzeitiges wirtschaftliches Aufblühen ermöglichen. Neben den infrastrukturellen Verbesserungen zählt auf jeden Fall die zuverlässige Energieversorgung durch den Staudamm zu den Faktoren für unseren Erfolg.

Außerdem ist es dank der Anbindung an den Weltmarkt über unseren Binnenhafen und den Containerhafen von Shanghai gelungen, weltweit agierende Firmen wie BASF, HP, Chevron, Ford und Toyota in unsere Region zu holen. Mit ihnen kamen nicht nur neue Arbeitsplätze, sondern es kam auch technisches Knowhow. Es ist schon erstaunlich, welche Möglichkeiten das Drei-Schluchten-Projekt eröffnete. Gerade wenn man die einzelnen Arbeiter und die Veränderungen in ihrem Leben betrachtet. Sehr vielen Arbeitern und ihren Familien wurde es dank der Arbeitsplätze in den neuen Fabriken möglich, aus einfachsten Wohnverhältnissen ohne Strom und fließend Wasser in kleine, aber komfortable Wohnungen zu ziehen. Das Projekt ist für unsere Region ein wahrer Segen.

Argumente der Akteure: ein Vertreter der „Go-West-Kampagne“ (pro)

China öffnet seine Wirtschaft seit 1978. Dabei haben sich die Küstenregionen schneller und umfassender entwickelt als das Hinterland. Die großen wirtschaftlichen Unterschiede führten zu Binnenmigration: Millionen von Wanderarbeitern zogen aus dem Hinterland an die Küsten. Um dem entgegenzuwirken, wurde im Jahr 2000 das „Programm zur Entwicklung der chinesischen Westprovinzen“ aufgelegt.

Ziele sind der Auf- und Ausbau der Infrastruktur im Hinterland, um den Westen Chinas an die Küstenregionen anzubinden, sowie die Ansiedlung von nationalen und internationalen Unternehmen. Die Idee dabei ist, die Arbeitsplätze zu den Menschen im Westen Chinas zu bringen und so die Zahl der Wanderarbeiter zu reduzieren.

Die verbesserte Schiffbarkeit des Jangtsekiang flussaufwärts bis Chongqing macht den Drei-Schluchten-Staudamm zu einem wichtigen Baustein für die Verkehrserschließung und die wirtschaftliche Entwicklung ganzer Provinzen. Die produzierten Waren können über den Jangtsekiang zu den Exporthäfen an der Küste gebracht werden. Dabei spielt die verkehrsgünstig gelegene Stadt Chongqing eine Schlüsselrolle. Sie ist ein „Tor zum Westen“ und Zentrum eines Gebietes, in dem über 300 Millionen Menschen leben.

Argumente der Akteure: ein Sprecher der Jangtsekiang-Schifffahrt (pro)

Wegen der Monsunniederschläge hat der Jangtsekiang hohe Abflüsse im Sommer und vergleichsweise geringe Abflüsse im Winter. Der schwankende Wasserstand und die hohe Fließgeschwindigkeit des Jangtsekiangs erschwerte im Bereich der „Drei Schluchten“ lange Zeit die Schifffahrt. Dank des Damms und des um 70 Meter erhöhten Wasserspiegels in den „Drei Schluchten“ ist nun sogar Containerschiffsverkehr möglich. Ozeanreisen können von der Mündung bei Shanghai bis zur Millionenmetropole Chongqing fahren. In riesigen Doppelschleusen wird der Damm von den Schiffen passiert. Das chinesische Binnenland hat durch diesen Wasserweg Anschluss an den internationalen Containerschiffsverkehr erhalten.

Der Containertransport auf dem Jangtsekiang hat schnell zugenommen: 2005 wurden 2,6 Millionen Standardcontainer auf dem Fluss transportiert, 2011 waren es schon über 11 Millionen. Der Rhein in Deutschland kam im Jahr 2010 auf 2,2 Millionen Standardcontainer.

Seit der Drei-Schluchten-Damm 2009 fertiggestellt wurde, können die Schluchten oberhalb des Damms ganzjährig sowie bei Tag und Nacht in beide Richtungen befahren werden. Im Winterhalbjahr ist durch den zusätzlichen Abfluss aus dem Stausee die Schiffbarkeit flussabwärts des Staudamms verbessert worden. Die Schifffahrt profitiert dort von der Anhebung des Niedrigwasserabflusses von 3000 Kubikmetern pro Sekunde auf 5000 Kubikmeter pro Sekunde.

Die „Drei Schluchten“ sind, trotz des Anstiegs des Wasserspiegels, noch immer imposant für Flusskreuzfahrer. Es ist nun möglich, kleinere Schluchten beiderseits des Jangtsekiang zu erschließen, zum Beispiel die „Drei kleinen Schluchten.“ Der touristische Aufschwung dieser Regionen ermöglicht den dort lebenden Menschen einen ganz neuen Lebensstandard und Wohlstand. Auch der Staudamm selbst ist ein touristischer Anziehungspunkt und lockt jährlich mehr als eine Million Besucher an. Für viele Flusskreuzfahrer ist er der neue Höhepunkt bei einer Fahrt durch die „Drei Schluchten“.

Argumente der Akteure: ein Zeitzeuge des Jahrhunderthochwassers / Einwohner am Unterlauf (pro)

Beim Jangtsekiang-Hochwasser von 1998 hatte meine Familie alles verloren. Uns selbst ist damals glücklicherweise nichts passiert. Aber unser Haus und unsere Felder wurden von den Fluten zerstört und von den zurückbleibenden Schlammmassen verschüttet. Auch die Firma, in der ich damals gearbeitet habe, war stark von dem Hochwasser betroffen.

Die Menschen hier lebten bislang mit der ständigen Angst vor dem nächsten Hochwasser. Daher befürworte ich den Drei-Schluchten-Staudamm. Er gibt ein Gefühl der Sicherheit, das die Menschen hier bislang nicht kannten. Endlich können wir langfristig planen. Die Kraftwerke liefern uns Strom.

Angst, dass der Staudamm brechen und dann eine noch deutlich schlimmere Katastrophe als bei den regelmäßigen Überschwemmungen hervorrufen könnte, habe ich nicht. Ich habe zwar von Experten gehört, dass sie im Katastrophenfall das Leben von 300 000 bis 1 000 000 Menschen in Gefahr sehen. Von Seiten der Behörden wurde uns aber gesagt, dass ein Dambruch so unwahrscheinlich ist wie ein Gau in einem Atomkraftwerk.

Für uns ist der Staudamm in erster Linie eine große Errungenschaft, vor allem in Bezug auf unsere Sicherheit, die leichtere ganzjährige Bewässerung unserer Felder und die Energieversorgung.

Argumente der Akteure: ein Sprecher des Staudammbetreibers, Geschäftsfeld Energieversorgung (pro)

Unser Wasserkraftwerk ist das größte in der Welt. Es hat insgesamt 26 Turbinen und kann bei ausreichend hohen Wasserständen im Stausee eine maximale Leistung von 18 200 Megawatt erzielen. Das entspricht einer Leistung von 16 Atomkraftwerken oder, auf ein Jahr gerechnet, der Verstromung von 170 Millionen Tonnen Kohle.

Damit können enorme Energiemengen erzeugt werden, ohne negative Folgen wie CO₂-Ausstoß (bei Kohle-
verstromung) oder Endlager für radioaktive Zerfallsprodukte (bei Kernkraftwerken).

China braucht wegen seines Wirtschaftswachstums enorm viel Energie – und wir liefern sie. Unser Land muss jede mögliche Energiequelle nutzen. Außerdem ist es das erklärte Ziel Chinas, erneuerbare Energie zu fördern. Neben ehrgeizigen Solarstrom- und Windparkprojekten gehört dazu, den Anteil der Wasserkraft am nationalen Energiemix zu erhöhen.