

Wirtschaft und Bildung in der VR China

Die Qualifikationsanforderungen des Kfz-Handwerks in der VR
China - aufgezeigt an Fallstudien in Lanzhou und Weifang

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des Doktorgrades

der Philosophie an der Ludwig-Maximilians-Universität

München

vorgelegt von

Thomas G. Aulig

Gutacher: Prof. Dr. van Ess

Zweitgutachterin: Dr. habil. Ylva Monschein

Datum der mündlichen Prüfung: 24.07.2006

Inhaltsverzeichnis

Danksagung	4
Abbildungsverzeichnis.....	5
Abkürzungsverzeichnis	6
1. EINLEITUNG.....	7
1.1 Ziel des Forschungsvorhabens.....	14
1.2 Stand der Forschung und Quellenlage.....	15
1.3 Methodik.....	18
1.4 Aufbau der Arbeit.....	23
2. SOZIOKULTURELLE DETERMINANTEN DES BILDUNGSSYSTEMS	27
2.1 Sozio- und interkulturelle Begriffsabgrenzungen	27
2.1.1 Beruf	27
2.1.2 Berufs- und Betriebsidentität	29
2.1.3 Karriere und Facharbeit.....	32
2.2 Das chinesische Verständnis von Moralerziehung.....	34
2.2.1 Erziehung und Moral	35
2.2.2 Reformen in der Moralerziehung	40
3. DAS BILDUNGSWESEN SEIT GRÜNDUNG DER VR CHINA	45
3.1 Die Zusammenarbeit mit der UdSSR.....	45
3.2 Der Große Sprung nach Vorne.....	54
3.3 Die Große Kulturrevolution.....	61
4. DAS BERUFSBILDUNGSSYSTEM DER VR CHINA	68
4.1 Die Modernisierung der Berufsbildung	68
4.2 Grundzüge der bildungspolitischen Modernisierung	71
4.2.1 Umsetzung der Reformen	78
4.2.2 Die Stellung der Berufsbildung im Bildungssystem	82
4.2.3 Zuständigkeiten für die Berufsbildung.....	85
4.2.4 Realitäten der Berufsausbildung	89

5. ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVE DER CHINESISCHEN AUTOMOBILINDUSTRIE.....	95
5.1 Gründungsphase der chinesischen Automobilindustrie.....	96
5.2 Wachstum und Internationalisierung.....	98
5.3 Industriepolitische Maßnahmen zur Förderung der Automobilindustrie.....	99
5.3.1 Industriepolitik für die Automobilindustrie 1994.....	100
5.3.2 Industriepolitik für die Automobilindustrie 2004.....	101
5.3.3 Automobilindustrie und WTO.....	103
5.4 Relevanz des chinesischen Automobilmarktes.....	106
5.4.1 Faktoren des Wachstums.....	107
5.4.2 Kundenstruktur.....	111
5.4.3 Erweiterung der Produktionskapazitäten.....	114
5.5 Was wird aus der Überproduktion?.....	115
5.6 Perspektiven.....	117
6. DAS KFZ-HANDWERK IN DER VR CHINA.....	118
6.1 Provinzportrait Gansu.....	123
6.2 Fallstudie Kfz-Handwerk in Lanzhou.....	125
6.2.1 Reparierte Kraftfahrzeuge.....	127
6.2.2 Mitarbeiter.....	130
6.2.3 Personalbedarf.....	131
6.2.4 Betriebliche Weiterbildung.....	132
6.2.5 Ausbildung.....	135
6.2.6 Zwischenergebnis der Fallstudie in Lanzhou.....	141
6.3 Provinzportrait Shandong.....	143
6.4 Fallstudie Kfz-Handwerk in Weifang.....	145
6.4.1 Reparierte Kraftfahrzeuge.....	146
6.4.2 Mitarbeiter.....	149
6.4.3 Personalbedarf.....	150
6.4.4 Betriebliche Weiterbildung.....	152
6.4.5 Ausbildung.....	155
6.4.6 Zwischenergebnis der Fallstudie in Weifang.....	159
6.5 Bewertung der Fallstudien.....	161
6.6 Die Entwicklung im deutschen Kfz-Handwerk – eine Blaupause für China?.....	163
6.6.1 Technologische Entwicklung und Wandel der Anforderungen an den Kfz-Fachmann.....	165
6.6.2 Diskussion über das Qualifikationsprofil eines chinesischen Kfz-Fachmanns.....	168
7. ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE.....	170

ANHANG	175
Investitionen in den Aufbau von Produktionskapazitäten seitens der Automobilindustrie.....	175
Glossar	190
Wörtliche Zitate mit chinesischem Originaltext	195
Zitierte Interviewteilnehmer.....	200
Fragebögen deutsch und chinesisch	201
Schematische Darstellung der VR China.....	211
Bibliographie:.....	212
<i>Quellen in westlichen Sprachen</i>	<i>212</i>
<i>Quellen in chinesischer Sprache</i>	<i>222</i>

Danksagung

Dem Chinareferat der Hanns-Seidel-Stiftung danke ich für die finanzielle Unterstützung im Rahmen der Datenerhebung in der VR China.

Prof. Dr. Hans van Ess hat die vorliegende Arbeit an der Ludwig-Maximilians-Universität München betreut. Ihm möchte ich meinen aufrichtigen Dank für sein Interesse und vor allem seine Geduld aussprechen, mit der er die Entstehung begleitet und gefördert hat. Insbesondere durch seine Herzlichkeit schuf er ein Arbeitsklima, das für mich zum erfolgreichen Abschluss der Arbeit unerlässlich war.

An dieser Stelle möchte ich meinen besonderen Dank den Mitarbeitern der Hanns-Seidel-Stiftung in München sowie in der VR China ausdrücken. Herrn Albrecht Flohr für sein reges Interesse und seine fachlichen Anregungen, Herrn Matthias Riedel für seine vielfältigen organisatorischen Leistungen, Herrn Yuan Dongsheng, dem es durch sein diplomatisches Geschick gelang, die vielen Gesprächstermine in Weifang und Lanzhou zu vereinbaren.

Während meines Aufenthaltes an der Zhejiang Universität in Hangzhou begleiteten Herr Prof. Yao Xianguo und Herr Prof. Ni Yunhu meine Arbeit aufmerksam und gaben wichtige Hinweise. Herrn Manfred Heinrich danke ich für die zuvorkommende Betreuung meiner mehrmonatigen Recherche.

Allen, die Korrektur gelesen haben, die ein offenes Ohr bei Problemen jeglicher Art hatten und die dadurch zur Fertigstellung der Arbeit einen wichtigen Beitrag geleistet haben, danke ich von ganzem Herzen, meinen Rettern in der Not: meinen Eltern, Nicole die mir wichtige Korrekturhinweise gab und mir immer Mut machte, außerdem Axel Schäfer, Daniel Leese, Emilie Höger, Yan Kuan und Dr. Yvonne Pietsch.

Freising, im April 2006

Thomas G. Aulig

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verteilung der Absolventen auf allg. Mittel- und Berufsmittelschulen	50
Abbildung 2: Darstellung der Schülerzahlen, Stand: 2002	76
Abbildung 3: Formaler Aufbau des chinesischen Bildungssystems	84
Abbildung 4: Wachstum des chinesischen BIPs.....	107
Abbildung 5: Städtisches und ländliches BIP in der VR China.....	108
Abbildung 6: Weltweite Fahrzeugdichte	109
Abbildung 7: Kraftfahrzeugproduktion in der VR China	111
Abbildung 8: Käuferstruktur in der VR China.....	113
Abbildung 9: Entwicklung der Reparaturen in Relation zu den Kfz-Verkäufen	119
Abbildung 10: Analyse der Prozesstreiber in Lanzhou.....	128
Abbildung 11: Modell zur Marktpositionierung von Werkstatttypen in Lanzhou.....	129
Abbildung 12: Analyse der Mitarbeiterstruktur und des Qualifikationsniveaus in Lanzhou.....	130
Abbildung 13: Hintergründe für den Personalmangel in Kfz-Werkstätten in Lanzhou.....	132
Abbildung 14: Gründe für die Durchführung von Weiterbildungsmaßnahmen in Lanzhou.....	133
Abbildung 15: Schwerpunkt von Fortbildungsmaßnahmen in Lanzhou.....	134
Abbildung 16: Gesuchte Personalqualifikationen in Werkstätten in Lanzhou	135
Abbildung 17: Kritikpunkte der Werkstätten an der Kfz-Berufsausbildung in Lanzhou.....	136
Abbildung 18: Bewertung der Schlüsselqualifikationen in Lanzhou.....	137
Abbildung 19: Bewertung der Berufsschulbildung in Lanzhou aus Perspektive der Werkstätten	138
Abbildung 20: Verbesserungspotential der Berufsausbildung in Lanzhou.....	140
Abbildung 21: Analyse der Prozesstreiber in Weifang.....	146
Abbildung 22: Modell zur Marktpositionierung der Werkstatttypen in Weifang.....	148
Abbildung 23: Analyse der Mitarbeiterstruktur und des Qualifikationsniveaus in Weifang.....	149
Abbildung 24: Hintergründe für den Personalmangel in Kfz-Werkstätten in Weifang.....	151
Abbildung 25: Gründe für die Durchführung von Weiterbildungsmaßnahmen in Weifang.....	153
Abbildung 26: Schwerpunkt von Fortbildungsmaßnahmen in Weifang.....	154
Abbildung 27: Gesuchte Personalqualifikationen in Werkstätten in Weifang.....	155
Abbildung 28: Kritikpunkte der Werkstätten an der Kfz-Berufsausbildung in Weifang.....	156
Abbildung 29: Bewertung der Schlüsselqualifikationen in Weifang	157
Abbildung 30: Bewertung der Berufsschulbildung in Weifang aus Perspektive der Werkstätten.....	158
Abbildung 31: Verbesserungspotential der Berufsausbildung in Weifang.....	159

Abkürzungsverzeichnis

BBZ	Berufsbildungszentrum
bfai	Bundesagentur für Außenhandelsinformationen
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BSP	Bruttonsozialprodukt
CKD	Completely Knocked Down
EU	Europäische Union
FAZ	Frankfurter Allgemeine Zeitung
FAW	First Automotive Works
GTZ	Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit
HSS	Hanns-Seidel-Stiftung
KPCh	Kommunistische Partei Chinas
RMB	Renminbi
SAIC	Shanghai Automotive Industry Corporation
SAW	Second Automotive Works
SKD	Semi Knocked Down
UNDP	United Nation Development Programme
VDA	Verband der Deutschen Automobilindustrie
VR	Volksrepublik
WTO	World Trade Organization

1. Einleitung

Seit Beginn der Öffnungspolitik befindet sich die VR China auf einem ökonomischen Erfolgskurs, den selbst die Asienkrise nicht nachhaltig negativ beeinflussen konnte. Der wachsende Austausch von Waren und Gütern sowie die Entwicklungen im Bereich der Informationstechnologien haben die Globalisierung beschleunigt und China zu einem bedeutenden Handelspartner im Weltwirtschaftssystem werden lassen. Diese vertiefte Integration in den Welthandel ist für die Transformation des chinesischen Wirtschaftssystems eine große Herausforderung, denn der globalisierte Markt besitzt seine eigenen Mechanismen, an denen sich die Teilnehmer orientieren müssen.¹ Zu den erfolgreichen Wettbewerbern in diesem von schnellem technologischem Wandel gekennzeichneten Markt zählen Staaten mit offenen Gesellschaften und wettbewerbsfähigen Volkswirtschaften, einer leistungsfähigen Bevölkerung sowie einem hohen Maß an sozialer Stabilität. Um diese für den Wettbewerb entscheidenden Faktoren zu optimieren, hat die VR China noch einen langen Weg vor sich. Denn der Wandel der chinesischen Ökonomie hin zu mehr Wettbewerb befindet sich im Spannungsfeld zwischen wirtschaftlicher Effizienz und politischer Stabilität. Wie in anderen Ländern, welche einen Transformationsprozess ihres Wirtschaftssystems durchlaufen, führt dies auch hier zu einer Verschärfung von sozialer Ungleichheit, der Vergrößerung von Einkommensdisparitäten sowie einem Anstieg der Arbeitslosigkeit. Große Teile der Bevölkerung haben keine Möglichkeit, am ökonomischen Aufschwung zu partizipieren, da sie in wirtschaftlich schwachen Regionen, die weitgehend noch agrarisch dominiert sind, leben oder vom strukturellen Wandel im industriellen Sektor betroffen sind. Im Zuge des Reformprozesses

¹ Vgl. dazu Osterhammel, J. und Petersson, N.P.: *Geschichte der Globalisierung - Dimensionen, Prozesse, Epochen* (München: Beck, 2003). Die Autoren argumentieren, dass die Globalisierung kein Phänomen der Gegenwart ist, sondern die politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Triebkräfte des Wandels historischen Ursprungs sind. Für soziologische Ansätze, die sich tiefer mit Moderne und Zukunft der globalisierten Gesellschaft auseinandersetzen siehe die Aufsatzsammlung von Beck, U. und Hutton, W. (Hrsg.): *Die Zukunft des globalen Kapitalismus* (Frankfurt a.M.: Campus-Verlag, 2001).

entstehen zentrifugale Tendenzen, die mit einer Vergrößerung der regionalen Disparitäten, zwischen Ost-, West- und Zentralchina, zwischen Stadt und Land, „alter“ und „neuer“ Industrie einhergehen. Die sich verändernden wirtschaftlichen und sozialen Strukturen haben massive Migrationsbewegungen zur Folge. Der Überschuss an Arbeitskräften auf dem Land konnte bisher durch das industrielle Wachstum nicht ausgeglichen werden, da allein die Reform der staatlichen Unternehmen zu mehr als 40 Millionen arbeitslosen Arbeitern führte. Diese Entwicklung der stetig steigenden Ungleichheit der Lebensverhältnisse und -chancen hat die Zahl der Wanderarbeiter (*yimin*), welche es in die prosperierenden Wirtschaftsgebiete der Ostküste zieht, auf mittlerweile 140 Millionen Menschen anwachsen lassen.² Damit steht China vor der gewaltigen Aufgabe, nicht nur einige Wohlstandsinseln zu schaffen, sondern die gesamte Bevölkerung gleichmäßig am Wirtschaftswachstum teilhaben zu lassen. Gelingt es der politischen Führung nicht, diese Herausforderung erfolgreich zu meistern, ist mit einer Zunahme von gesellschaftlichen Spannungen zu rechnen, welche die soziale Kohäsion des gesamten Landes gefährden kann.

Im Jahr 2003 nahm Jiang Zemin die Übergabe des Vorsitzes des Ständigen Ausschusses des Politbüros der KPCh (*zhongguo gongchandang zhengzhiju dangwu weiyuanhui*) an die vierte Führungsgeneration (*si dai lingdao*) unter Leitung von Hu Jintao zum Anlass, seine Vorstellungen über Chinas Weg in eine Gesellschaft des kleinen Wohlstands (*xiao kang shehui*) darzulegen:³

Um diese Vorstellung zu verwirklichen, soll auf Basis einer „verbesserten Ressourcenallokation“, das Bruttosozialprodukt im Zeitraum zwischen den Jahren 2000 bis 2020 vervierfachen werden. Dazu ist geplant, die „Wirtschaft stärker nach Außen zu öffnen“, um durch eine stärkere „Industrialisie-

2 Vgl. UNDP: "China Human Development Report 2005" 2005 [abgerufen: 23.03.2006]. <http://www.undp.org.cn/modules.php?op=modload&name=News&file=article&topic=40&sid=230>.

3 Vgl. dazu Finkelstein, D.M. und Kivlehan, M. (Hrsg.): *China's leadership in the 21st century - the rise of the fourth generation* (Armonk (NY): Sharpe, 2003). Diese politikwissenschaftliche Aufsatzsammlung behandelt die Hintergründe der institutionellen Strukturen hinter der Machtübergabe und diskutiert die Herausforderungen sowie Probleme, welche die vierte Generation von Führern in der VR China zu bewältigen hat.

„Erhöhung des Anteils an städtischer Bevölkerung“, die Ungleichheiten zwischen „Landwirtschaft und Industrie“, „Stadt und Land“ und einzelnen „Regionen“ zu reduzieren. Durch den Aufbau „relativ umfassender sozialer Sicherungssysteme“ und einer „ausreichenden Beschäftigung“, soll „den Bürgern ein Leben in mehr Wohlstand“ ermöglicht werden. Auf politischer Ebene sieht der Regierungsplan eine Verbesserung der „sozialistischen Demokratie“ sowie die Komplettierung des Rechtssystems durch eine „vollständige Umsetzung des `rule of law´ vor“. Die Menschen sollen „gute Bildungsmöglichkeiten genießen“, Bildung auf dem Niveau der Sekundarstufe II soll universell verfügbar und das Analphabetentum beseitigt werden. Eine „lernende Gesellschaft“ wird die umfassende Entwicklung beschleunigen. Gestützt werden soll dieses ehrgeizige Ziel von der Fähigkeit zur Entwicklung eines „nachhaltigen Fortschritts“ im Rahmen einer „verbesserten Ressourcennutzung“, wodurch eine „Entwicklung der Produktion“ sowie eine „Verbesserung des Ökosystems“ erreicht werden würden.⁴

In der Vergangenheit wurde das schnelle Wirtschaftswachstum vorwiegend durch die schonungslose Ausbeutung der vorhandenen Ressourcen sowie durch ungehemmte Deregulierungsmaßnahmen erreicht. Diese auf eine rasche ökonomische Entwicklung des Landes abzielende Politik ist durch negative Begleiterscheinungen wie Umweltverschmutzung, Desertifizierung sowie Wasserknappheit zunehmend limitiert. Andererseits hat der Fortschritt mittlerweile eine Dynamik erreicht, durch welche China nicht mehr ausschließlich auf eine rücksichtslose Ausbeutung der natürlichen Ressourcen angewiesen ist. Vielmehr besteht auf Basis der vorhandenen Produktionsstrukturen die Möglichkeit, Technologien und Wirtschaftszweige mit höheren Know-how Anforderungen auszubauen. Des Weiteren gehört die VR China für viele international agierende Unternehmen in einem Umfeld stagnierender und gesättigter Märkte der

⁴ Vgl. Jiang Zemin: "Quanmian jianshe xiao kang shehui kaichuang zhongguo tese shehui zhuyi shiye xin jumian- zai zhongguo gongchandang di shiliu ci quan guo daibiao da hui shang de baogao [Eine Gesellschaft des kleinen Wohlstands umfassend aufbauen und eine neue Sachlage für den Aufbau eines Sozialismus mit chinesischen Charakteristika schaffen - Bericht zum 16ten nationalen Kongress der KPCh]" 2003.

Triade⁵ zu den wenigen Wachstumsregionen, in welcher noch überproportionale Zuwachsraten möglich sind. Aus diesem Grund nimmt China mittlerweile, sowohl beim Wissenstransfer aus Industrieländern, als auch bei ausländischen Direktinvestitionen hinter den USA einen weltweiten Spitzenplatz ein.⁶ Damit ist Chinas Modernisierungskurs durch die erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung, den Anstieg sozialer Spannungen sowie die steigende Umweltverschmutzung in eine Phase eingetreten, in welcher die Nutzung der zur Verfügung stehenden Humanressourcen eine immer größere Bedeutung gewinnt. Problematisch auf diesem Weg in eine Wissensgesellschaft⁷ ist das niedrige Bildungsniveau der chinesischen Arbeitskräfte, weswegen es auf allen Ebenen an ausgebildeten Fachleuten mangelt.⁸ Diese Situation führt dazu, dass die Ressourcen Wissen und Qualifikation zu entscheidenden Faktoren werden, wenn die VR China ihr Ziel, die Entwicklung einer Gesellschaft des kleinen Wohlstands, erreichen will.

Die Voraussetzungen dafür sind gut, denn das Thema Bildung besitzt für chinesische Eltern traditionell einen hohen Stellenwert. Sie versuchen, ihren Kindern die beste Ausbildung zu ermöglichen und erwarten eine breite Palette von Schulangeboten, bessere Lehrer sowie mehr Bildungsgerechtigkeit als bisher. In diesem Ansinnen erhalten sie Unterstützung seitens der Zentralregierung, welche versucht, die Anzahl der Bildungswege sowie die Qualität der Bildung zu erhöhen. Um das niedrige Bildungsniveau der Bevölkerung nicht zum Flaschenhals (*pingjing*) der zukünftigen Entwicklung werden zu lassen, ist die Regierung gewillt, die Anzahl der Bildungsmöglichkeiten zu erweitern sowie

⁵ Der wirtschaftsgeographische Begriff Triade beschreibt das Wirtschaftsgeflecht zwischen den USA, der EU und Japan, in dem das größte Volumen des Welthandels stattfindet. Vgl. dazu Haas, H.-D. und Neumair, M.-S. (Hrsg.): *Internationale Wirtschaft* (München: Oldenbourg Verlag, 2006). S. 659-663.

⁶ Vgl. Deutsche Bank: "Key Economic Indicators China" (2006 [abgerufen: 30.01. 2006]); <http://www.dbresearch.de>. Die ausländischen Direktinvestitionen beliefen sich im Jahr 2005 auf 60,3 Milliarden US-Dollar.

⁷ Vgl. dazu Knut, B. (Hrsg.): "Auf dem Weg in die Wissensgesellschaft" (Frankfurt am Main: Frankfurter Allgemeine, 2002).

⁸ Vgl. Chen Zhili: "Chinas Wissenschafts- und Bildungsstrategie im Aufbau einer Gesellschaft mit bescheidenem Wohlstand" (Beijing Rundschau, 2003 [abgerufen: 02.11. 2003]); <http://www.bj.rundschau.com/2003-42/2003.42-fm-1.htm>.

die Qualität der Erziehung (*suzhi jiaoyu*) zu erhöhen.⁹ Bei diesem Bestreben stellt nicht nur der Umfang des chinesischen Bildungssystems eine Herausforderung dar, sondern auch die bestehenden Ungleichgewichte im Hinblick auf die Gleichbehandlung von Männern und Frauen sowie die Finanzierung bei gleichzeitiger Zunahme von Stadt-Land-Differenzen. Im Gegensatz zu den Zielen und den zu bewältigenden Aufgaben steht die Tatsache, dass der prozentuale Anteil der Bildungsausgaben am BSP in den vergangenen Jahren nicht angestiegen ist.¹⁰ Deshalb erweckt die Reform des chinesischen Bildungswesens derzeit den Eindruck, als ob sich die Regierung noch nicht entschieden hätte, ob man einem schnellen ökonomischen Wachstum Priorität einräumt, oder ob das Erziehungssystem die Basis für eine zukünftige Entwicklung darstellen soll.

Dies erstaunt, denn ein leistungsfähiges Berufsbildungssystem kann einen wichtigen Beitrag zu einem stabilen Wirtschaftswachstum und gesellschaftlicher Stabilität in der VR China leisten. Es wäre in der Lage, sowohl die Grundbildung in den ländlichen Gebieten zu erhöhen, als auch der Wirtschaft dringend benötigte hoch qualifizierte Facharbeiter zur Verfügung zu stellen. Denn derzeit ist weder das staatliche Berufsbildungssystem noch der neu entstehende Privatsektor in der Lage, den schnell wachsenden Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften zu decken.¹¹ Um dies zu leisten, bedarf es einer weiteren Modernisierung von Ausstattung, Lehrplänen, Praxisräumen sowie einem höheren Ausbildungsniveau der Lehrer. Deshalb gehört es zu den Zielsetzungen der chinesischen Bildungsreform sich zukünftig, durch eine weitere Moderni-

⁹ Vgl. dazu Murphy, R.: "Turning Peasants into Modern Chinese Citizens: 'Population Quality' Discourse, Demographic Transition and Primary Education", *The China Quarterly* 177 (2004). S.1-21; Murphy argumentiert, dass der Begriff Qualität (*suzhi*) durch die Regierung zur Rechtfertigung der Implementierung einer nicht kohärenten Bildungspolitik verwendet wird. Der Begriff wird in einem Kontext gebraucht, der die Bürger selbst für die Erhöhung ihrer (Bildungs-) Qualität verantwortlich macht. Dadurch soll insbesondere in den ländlichen Gebieten das Gefühl einer Eigenverantwortlichkeit entstehen, welche die Ziele des nationalen Modernisierungskurses unterstützt und es dem Staat erlaubt, die Kosten für Bildung zu reduzieren.

¹⁰ Vgl. UNDP: "*China Human Development Report 2005*" (2005 [abgerufen: 23.03.2006]); <http://www.undp.org.cn/modules.php?op=modload&name=News&file=article&topic=40&sid=230>. Obwohl sich die chinesische Regierung 1985 das Ziel gesetzt hatte, bis zum Jahr 2000 die Proportion der Bildungsausgaben am BSP auf 4 Prozent zu steigern, betrug der Anteil bis zum Jahr 2002 nur 3,4 Prozent.

¹¹ Vgl. ChinaDaily Online: "*Lack of Senior Blue Collars Hinders Growth*" (2004 [abgerufen: 12.07.2004]); http://www.chinadaily.com.cn/en/doc/2003-12/20/content_292125.htm.

sierung des Berufsschulwesens stärker an den Qualifikationsbedürfnissen der Betriebe zu orientieren. Innerhalb der gegenwärtigen Reform des Bildungswesens in der VR China evaluiert die vorliegende Arbeit die Möglichkeiten des Aufbaus eines leistungsfähigen Berufsbildungssystems anhand der gegenwärtigen Qualifikationsanforderungen des Kfz-Handwerks. Diese Branche bildet einen aufschlussreichen Untersuchungsgegenstand, denn sie steht im Spannungsfeld zwischen einer wachsenden Nachfrage, modernen Technologien und einem unterfinanzierten, wenig leistungsfähigen Berufsbildungssystem. Einerseits müssen sich die Betriebe des Kfz-Handwerks dem freien Wettbewerb stellen und nach marktwirtschaftlichen Kriterien handeln, während gleichzeitig ein großer Teil der Berufsausbildung nach planwirtschaftlichem Muster erfolgt. Zusätzlich ist das Kfz-Handwerk durch die steigende technische und elektronische Komplexität vieler Kraftfahrzeuge mit der Anforderung konfrontiert, das Qualifikationsprofil seiner Mitarbeiter laufend zu aktualisieren.

Bestätigen sich die gegenwärtigen Prognosen, dann wird die Mobilität der chinesischen Bevölkerung innerhalb der nächsten Jahren stark anwachsen. Denn in den chinesischen Privathaushalten überschreitet das zur Verfügung stehende Einkommen der Privathaushalte zunehmend den Schwellenwert, bei dem es zu einem starken Anstieg der Mobilität kommt. Deshalb ist China durch seine hohe Einwohnerzahl mittlerweile zu einem der weltweit größten Absatzmärkte für Pkws geworden. Ob Chinas Weg in die „Massenmotorisierung“ mit modernen Kraftfahrzeugen erfolgt oder mit „einfachen“ und billigen Modellen, wie sie von chinesischen Autoherstellern angeboten werden, ist noch nicht entschieden. Derzeit ist jedoch zu beobachten, dass der chinesische Automobilmarkt für die westliche Automobilindustrie kein Sekundärmarkt mehr ist, auf dem Autos mit zweitklassiger Technik und geringen Qualitätsansprüchen abgesetzt werden können. In den Städten der boomenden Küstenregionen besteht eine große Nachfrage nach modernen Pkws mit einem hohen Anteil an elektronischen und computergesteuerten Bauteilen. Diese unterliegen kurzen Innovationszyklen und erfordern ein hohes technisches sowie elektronisches Verständnis für Wartung und Reparatur. Somit entsteht ein wachsender

Bedarf an Fachleuten im Kfz-Handwerk, von mechanischen bis hin zu elektronischen Spezialisten.

Im Rahmen dieser Perspektiven ist das staatliche Ausbildungssystem gefordert, genügend Ausbildungsplätze und eine vom Markt nachgefragte Anzahl von gut ausgebildeten Fachkräften zur Verfügung zu stellen sowie eine Qualitätssicherung in Form von standardisierten Berufsbezeichnungen und Zertifizierungen durchzuführen. Angesichts der Möglichkeit, einen Beitrag zur Senkung der Arbeitslosigkeit zu leisten, darf sich das Berufsbildungssystem nicht allein in die Abhängigkeit firmeninterner Fortbildungsmaßnahmen der Automobilindustrie begeben. Vielmehr muss versucht werden, die Beschäftigungsmöglichkeiten der neu entstehenden Arbeitsplätze bestmöglich zu nutzen. Auf dem Weg dorthin stellen die derzeit mangelnden Qualifikationsstandards sowie eine starke lokale Dezentralisierung ein großes Hindernis dar. Des Weiteren existieren bisher keine zuverlässigen institutionellen Strukturen, die sich mit den realen Qualifikationsanforderungen der Unternehmen auseinandersetzen und ihre Interessen artikulieren. Diese Situation führt zu einem heterogenen Ausbildungsstand bei gleichzeitig niedrigem Qualifikationsniveau der Arbeitskräfte.

Welche Problemfelder im Bereich der Mitarbeiterqualifikation zwischen staatlicher Berufsbildung, Reformen und Wirtschaftswachstum in den Betrieben des Kfz-Handwerks bestehen, thematisiert die vorliegende Arbeit und zeigt die vorhandenen Defizite auf. Somit bietet diese Studie aufschlussreiche Einsichten in sektoral neu entstehende Qualifikationsanforderungen einer dynamisch wachsenden Branche des privaten Sektors, die sich im Gegensatz zu staatlichen Unternehmen ohne „Altlasten“ entwickeln kann.

1.1 Problemstellung der Arbeit

Die sozialen und ökonomischen Strukturen der VR China bilden die Rahmenbedingungen einer Analyse des Berufsbildungssystems. In einem ersten Schritt wird zunächst hinterfragt, inwieweit zentrale Elemente des westlichen Verständnisses von Berufsbildung im chinesischen Kontext verstanden werden. Denn obwohl sich lehrerzentrierter Unterricht und passives Aufnehmen von Wissen für das Erlernen von praktischem Berufswissen und die Herausbildung von Schlüsselqualifikationen nur als bedingt geeignet erweisen, sind diese Methoden in China auch heute noch üblich. Hier zeigt die Arbeit, dass der Erfolg des Transfers handlungsorientierter Didaktik nach China solange begrenzt ist, wie der Staat durch sein Erziehungssystem ein Gesellschaftsbild vermittelt, in dessen Zentrum die passive Akzeptanz von hierarchischen Vorgaben steht. Zudem zeigt die Analyse der Entstehungsgeschichte des Berufsbildungssystems in der VR China auf, welche Einflüsse zur mangelhaften Effizienz des Berufsbildungssystems beigetragen haben. Das wenig leistungsfähige Berufsbildungssystem führt heute zu einem Defizit von Fachkräften, welches sich zu einem beschränkenden Faktor für das chinesische Wirtschaftswachstum entwickeln könnte. Deshalb hat der Gesetzgeber in den vergangenen Jahren die Rahmenbedingungen für den Aufbau eines leistungsfähigeren Berufsbildungssystems geschaffen. Im Zuge der Reformen ist es allerdings bis dato zu keiner grundlegenden Veränderung der Organisations- und Verwaltungsstrukturen im Berufsbildungssystem gekommen. Vielmehr erhofft sich die Regierung in Peking durch Deregulierungsmaßnahmen eine Flexibilisierung der Strukturen. Im Rahmen einer Übergabe der Verantwortung von Leitung und Ausstattung der Schulen auf lokale Ebenen ist geplant, einen Ausbau von Bildungsprogrammen zu ermöglichen. Zudem soll durch die Förderung von privaten Investitionen in den Bildungssektor eine Expansion der beruflichen Ausbildung gelingen, ohne verstärkt staatliche Budgets zu binden.

Um zum Spannungsfeld zwischen existierendem Berufsbildungssystem und den Qualifikationsanforderungen der Betriebe des Kfz-Handwerks Aussagen treffen zu können, wurden exemplarisch zwei Fallstudien erstellt. Die Zusammenstellung dieses Quellen- und Datenmaterials basiert auf einem interdisziplinären Ansatz, der anhand des Qualifikationsbedarfs von Betrieben des Kfz-Handwerks generalisierende Aussagen über das Spannungsfeld zwischen Qualifikationsbedarf und Berufsbildungssystem in der VR China ermöglicht.

1.2 Stand der Forschung und Quellenlage

Es ist seit Gründung der VR China ein erklärtes Ziel der Regierung, die Bildungsmöglichkeiten im ganzen Land zu erweitern. Allerdings standen anfangs, aufgrund des dominierenden Agrarsektors mit seiner geringen Produktivität, nur begrenzt Mittel zum Ausbau von Schulen zur Verfügung, so dass nach alternativen Finanzierungsmöglichkeiten gesucht werden musste. Daraus erwuchs für Schulen die Notwendigkeit, selbst Einkünfte für die Finanzierung ihres Lehrbetriebs zu erwirtschaften. Des Weiteren sah die KPCh (*zhongguo gongchandang*) das Bildungssystem als ein Instrument politischer Schulung an, in dessen Rahmen man durch praktische Arbeitserfahrung auf allen Schulebenen das Ideal einer egalitären Gesellschaft verwirklichen wollte. Auf diese Weise entstand im Zusammenspiel mit dem politischen Einfluss, der auf das Bildungswesen ausgeübt wurde, ein chinaspezifisches Verständnis der Bedeutung von praktischer Arbeitserfahrung innerhalb des gesamten Erziehungssystems. Diese Entwicklungslinien können in ideologisch praktische Arbeit im Sinne einer politischen Schulung sowie in ökonomisch praktische Arbeit im Sinne eines Beitrags zur Produktion unterschieden werden. Die wissenschaftli-

che Forschung über diesen Zeitraum erwähnt berufliche Bildung im Sinne einer berufsvorbereitenden Erstausbildung lediglich an Stellen, wo sich Schnittstellen zur akademischen Ebene oder Grundbildung ergeben (vgl. dazu Leo A. Orleans (1960), Julia Kwong (1979), Cheng Chui-Yuan (1965)).

Einen Überblick zu den Ereignissen während der Kulturrevolution, als Mao Zedong das Bildungssystem zur Umsetzung seiner gesellschaftspolitischen Vorstellungen nutzte, bieten Richard P. Suttmeier (1974), Suzanne Pepper (1987), Jonathan Unger (1982) und Ruth Hayhoe (1987). Explizit mit dem Verhältnis von Erziehung und Arbeit in der Zeit zwischen Gründung der VR China bis zum Jahr 1978 beschäftigen sich Susan L. Shirk (1978) sowie Richard D. Baum (1965).

Im deutschsprachigen Raum haben Jürgen Henze (1989) und Matthias Risler (1989) wichtige Grundlagenforschung über Chinas Berufsbildung betrieben. Henze beschreibt ausführlich die komplexen formellen Verflechtungen im chinesischen Bildungswesen. Risler stellt die Entwicklungsgeschichte des chinesischen Ausbildungswesens von den Anfängen der Handwerksgilden dar und schließt mit einem Ausblick auf die bis Mitte der 90er Jahre zu erwartenden Fortschritte. Renata Fu-sheng Franke (2000) untersucht die Ausprägungen von Wirtschaftstätigkeiten an chinesischen Schulen.

Durch die Öffnung der chinesischen Absatzmärkte und dem Rückzug staatlicher Protektion müssen Unternehmen effizient produzieren, um am Markt bestehen zu können. Dadurch steht die Berufsbildung in China zwischen zwei Polen, denn während die Wirtschaft wächst und qualifizierte Arbeitskräfte benötigt, nehmen die notwendigen Veränderungen hin zu mehr Flexibilität im staatlichen Bildungssystem nur langsam Kontur an. Zhao Zhiqun (2003) schreibt über die zunehmende Professionalisierung der Lehrerausbildung an den Berufsschulen. Godehard Köhne (2003) analysiert die Karrierechancen von Absolventen des Berufsbildungszentrums Tianjin, die eine nach deutschem Vorbild gegliederte Ausbildung mit Theorie- und Praxisanteilen durchlaufen haben. Xu Shuo (2003) entwickelt ein auf die Vermittlung von Handlungs-

kompetenz ausgerichtetes Lernkonzept für die VR China am Beispiel der Zerspanungsfacharbeit.

In den vergangenen Jahren hat der Ausbau digitaler Ressourcen einen verbesserten Zugang zu wissenschaftlichen Datenbanken ermöglicht. Dadurch ist der Zugriff auf modernes chinesischsprachiges Quellenmaterial wesentlich umfangreicher geworden. Allein in der Datenbank *China Academic Journals* waren am Zugriffsdatum 06.02.2006 unter dem Schlagwort `Berufsausbildung` (*zhiye jiaoyu*) 17.322 Artikel zu finden, die zwischen den Jahren 1994 und 2005 erschienen sind. Allerdings muss festgestellt werden, dass es sich dabei vielfach um einen quantitativen Ausstoß von Artikeln handelt, die nicht immer die formalen von Forschungsbeiträgen erfüllen.

Im Rahmen des beschriebenen Forschungsstands leistet die vorliegende Arbeit ihren Beitrag indem sie darstellt, warum bisher aus kulturellen und gesellschaftspolitischen Gründen, der berufsbildende Sektor in der VR China nur eine geringe Beachtung erfuhr. Des Weiteren zeigt die Studie anhand der Betriebe des Kfz-Handwerks die negativen Folgen dieser Entwicklung auf. Am Ende der Reformen im beruflichen Bildungswesen sollte die Entwicklung eines Expertentums stehen, dass die Berufsausbildung von anderen Ausbildungsgängen abgrenzen kann.

Die Perspektive des chinesischen Automobilmarktes war zu dem Zeitpunkt, als diese Arbeit entstand, ein aktuelles Thema und wurde in fast allen Wirtschaftsmedien thematisiert. Die im fünften Kapitel verwendeten Informationen entstammen gängigen Zeitschriften und Zeitungen, der Bundesstelle für Außenhandelsinformationen (bfai) sowie Publikationen von Beratungsunternehmen und Banken. Speziell hier ergab sich bei der Durchsicht chinesischer Quellen das Problem, dass wenig qualitative Daten gefunden werden konnten, da sich die meisten gesichteten chinesischen Berichte auf einen Vergleich von Zahlen beschränkten.

Für die Berufsausbildung sind auf der Makro-Ebene sowohl das Erziehungs- als auch das Arbeitsministerium verantwortlich. Die praktische Umsetzung der breit gefassten Rahmenlehrpläne unterliegt den örtlichen Vertretun-

gen dieser beiden Behörden, wobei die Abstimmung untereinander vom Verhältnis im persönlichen Umgang miteinander abhängig ist. Zusätzlich weisen die einzelnen Berufsschulen mit behördlicher Genehmigung bei Implementierung der staatlichen Rahmenlehrpläne in der Umsetzung sehr große Unterschiede in der Qualität auf, so dass es innerhalb einzelner Städte zu unterschiedlichen Qualifikationsniveaus in der Ausbildung kommt.

Zusätzlich wird die Forschungsarbeit durch die Tatsache erschwert, dass einzelne Statistiken der Provinzen von den jeweiligen lokalen Statistikämtern ediert werden, die zum Teil eigene Kategorisierungen verwenden, wodurch quantitative Vergleiche in den meisten Fällen nicht möglich sind. Des Weiteren existieren in der VR China seitens der Betriebe und Unternehmen keine wirkungsvollen institutionellen Strukturen, die den tatsächlichen Qualifikationsbedarf der Arbeitskräfte innerhalb des Berufsbildungssystems ermitteln könnten. Aus diesem Grund ist es unter Berücksichtigung der vorliegenden Quellenglage nicht möglich, ohne eigene Datenerhebung eine Antwort auf den Qualifikationsbedarf der Betriebe des Kfz-Handwerks zu erhalten. Die Datenerhebung soll Erkenntnisse darüber liefern, ob die Betriebe bereits von der gegenwärtigen Bildungsoffensive in der VR China profitieren und ob die bisher durchgeführten Reformen greifen.

1.3 Methodik

Nach Darstellung der kulturellen, historischen und ökonomischen Einflussfaktoren auf das chinesische Berufsbildungssystem folgen zwei Fallstudien zur Veranschaulichung des Qualifikationsbedarfs im Kfz-Handwerk in der VR China. Als Datenbasis liegen diesen zwei eigens konzipierte Fallstudien zum Qualifikationsbedarf in Betrieben des Kfz-Handwerks zugrunde. Deren Ziel ist es, beispielhaft Erkenntnisse zu gewinnen, wie sie an vielen Orten in China bestehen, um auf diese Weise verallgemeinernde Aussagen treffen zu können. Die beiden Orte Weifang und Lanzhou, an denen die Datenerhebung durchge-

führt wurde, bieten vor dem Hintergrund ihres regional-ökonomischen Entwicklungsstandes ein aussagefähiges Beispiel für die Situation des Kfz-Handwerks in der VR China.

Hätte man die Untersuchung in einer boomenden Großstadt wie Peking oder Shanghai durchgeführt und als Vergleichsdaten eine Stadt mit geringem Durchschnittseinkommen im Westen Chinas herangezogen, so wären die Erkenntnisse über die Qualifikationsanforderungen in der VR China nur bedingt zu generalisieren gewesen, da die ökonomische Entwicklung in diesen Städten eine Ausnahme darstellt.

Weifang ist eine mittelgroße Stadt inmitten der ostchinesischen Provinz Shandong zwischen der Hauptstadt Jinan und der boomenden Hafenstadt Qingdao gelegen. Die Region nimmt an den Steigerungsraten des Wirtschaftswachstums teil und verfügt über eine gute Verkehrsinfrastruktur. Die Auswertung der Daten aus Weifang soll Aufschluss über die Frage geben, wie die Kfz-Betriebe auf den seit Jahren steigenden Bedarf an qualifizierten Kfz-Handwerkern reagiert haben und welche Anforderungen dort bestehen.

Lanzhou, die Provinzhauptstadt von Gansu, ist ein bedeutender ökonomischer und kultureller Entwicklungspunkt für die westlichen Gebiete Chinas. Obwohl die Mobilität in der Region aufgrund der geringen Einkommen noch begrenzt ist, nimmt die Zahl derjenigen zu, die überproportional vom ökonomischen Wachstum profitieren. Des Weiteren kommt es durch den verstärkten Binnenhandel zu einem Anstieg des Verkehrs entlang des Hexi-Korridors, einer der wichtigsten Straßenverbindungen zwischen West- und Ostchina.

Um Aussagen über den Qualifikationsbedarf im Kfz-Handwerk treffen zu können, war eine vergleichbare Datenbasis notwendig. Angesichts der Tatsache, dass über den Aufbau und die Struktur des örtlichen Kfz-Handwerks nur eingeschränkt statistisches Material zur Verfügung stand, wurden entsprechende Fallstudien konzipiert. Diese Methode bietet den Vorteil, dass die Präsentation der Daten abstrakt gehalten werden kann. Dadurch ist es möglich, die theoretischen Ausführungen auf das Notwendigste zu beschränken, da im Rahmen dieser Methode viel Daten- und Illustrationsmaterial geboten werden kann, das

für sich selbst spricht. Im Ergebnis sollte es im Idealfall möglich sein, die Fallstudie so anschaulich wie möglich zu gestalten.¹²

Bei der Erstellung der Datenbasis wurden je 30 Fragebögen mit offenen und geschlossenen Fragen in Weifang und Lanzhou an ausgewählte Betriebe des Kfz-Handwerks verteilt. Die Abschnitte mit geschlossenen Fragen sollten der Kategorisierung und Vergleichbarkeit dienen. Offen formulierte Abschnitte gaben dem Befragten die Möglichkeit, weiterführende Daten und Meinungen mit thematischer Relevanz darzustellen. Der ausgeteilte Fragebogen untergliederte sich in die folgenden vier Themenblöcke:

- Art des Betriebes
- Anzahl der Mitarbeiter
- Qualifikationsniveau der Mitarbeiter
- Betriebliche Weiterbildung

Der analytische Aufbau des Fragebogens begann mit der Kategorisierung einzelner Betriebstypen sowie ihrer Ausstattung. Daraufhin wurde nach der jeweiligen Kundenstruktur des Betriebstyps und den angebotenen Kundendienstleistungen gefragt. Im dritten Abschnitt waren die Qualifikationen der beschäftigten Mitarbeiter von Relevanz. Der vierte Teil des Fragebogens befasste sich mit der Ausbildungssituation in den Betrieben und ihrer Beziehung zum gegenwärtigen Berufsbildungssystem, wobei auch die Möglichkeiten von Weiterbildungsmaßnahmen einbezogen wurden. Für die Auswahl der befragten Unternehmen war entscheidend, dass es sich um private Unternehmen des Kfz-Handwerks handelte, die sich auf die Reparatur von Pkws konzentrieren. Motorräder wurden in die Untersuchung nicht mit einbezogen.

Um die gewonnenen Daten durch Hintergrundwissen zu ergänzen, wurden Experteninterviews mit Spezialisten aus den Bereichen der Schulorganisa-

¹² Vgl. Strauss, A.L.: *Grundlagen qualitativer Sozialforschung - Datenanalyse und Theoriebildung in der empirischen soziologischen Forschung* (München: Wilhelm Fink Verlag, 1991). S. 275.

tion, der Behörden und Forschungseinrichtungen geführt. Die Auswahl erfolgte durch die Empfehlungen von Berufsbildungsspezialisten, der seit 1980 in China tätigen Hanns-Seidel-Stiftung (HSS).

Zur Durchführung der Befragung wurde ein strukturierter Interviewleitfaden verwendet. Die Form der Fragestellung war offen formuliert und konnte von den Befragten frei beantwortet werden. Der Leitfaden diente lediglich als Gerüst und sollte sicherstellen, nicht wesentliche Aspekte der Forschungsfrage während des Interviews auszulassen.¹³ Dieses Vorgehen bot den Vorteil, an Datenmaterial oder -quellen zu gelangen, auf die man sonst keinen Zugriff gehabt hätte. Des Weiteren sind Experten in der Lage, erlangte Forschungsergebnisse zu bewerten, zu kommentieren, zu interpretieren oder neue Denkanstöße zu liefern.¹⁴

Für die Durchführung des empirischen Teils der Arbeit erschien eine erste Kontaktaufnahme mit Betrieben des Kfz-Handwerks per Brief, Fax oder Telefon von Anfang an nicht sinnvoll. Die Ursache dafür lag in der geringen Vertrautheit von Chinesen im Umgang mit empirischen Untersuchungen. Aus diesem Grund war die Durchführung der Datenerhebung nicht ohne persönliche Beziehungen (*guanxi*) zu den Befragten möglich. Als wertvoller „Türöffner“ erwies sich das Netzwerk der HSS, deren Mitarbeiter in Weifang und Lanzhou Berufs- und Lehrerfortbildungszentren beraten. Durch das bestehende Vertrauen sowie die gegenseitige Wertschätzung zwischen der HSS und ihren chinesischen Kooperationspartnern gelang es, die aus forschungspraktischer Sicht problematische Tendenz der chinesischen Seite, nur das Beste und Neueste vorzuführen, zu vermeiden. Der Bitte, Termine mit unterschiedlichen Betriebstypen von Handwerksbetrieben zu vereinbaren, um einen Querschnitt des Qualifikationsbedarfs vor Ort zu erhalten, wurde vollständig entsprochen.

Mit Unterstützung von chinesischen Kooperationspartnern der HSS gelang es, mit jeweils 30 Betrieben Besuchstermine zu vereinbaren, um mit ihnen

¹³ Vgl. Mayer, H.O.: *Interview und schriftliche Befragung* (München: Oldenbourg, 2004). S. 36.

¹⁴ Vgl. Roth, E. und Heinz, H.: *Sozialwissenschaftliche Methoden* (München: Oldenbourg, 1999). S. 307 ff.

Gespräche zu führen und sie zu bitten, den vorbereiteten Fragebogen auszufüllen. Zuvor war der in deutscher Sprache entwickelte Fragebogen ins Chinesische übersetzt und anschließend von chinesischen Kfz-Experten auf seine sachliche Richtigkeit hin überprüft worden. Im Anschluss an die Konzeption des Fragebogens wurden in drei Betrieben „Pretests“ durchgeführt und bei Unklarheiten der Fragebogen nochmals verändert und angepasst. Trotz sorgfältiger Vorbereitung beim Entwurf des Fragebogens kam es häufig zu Rückfragen, da die Befragten sowohl im Umgang als auch mit der Struktur einer auf Fragebögen basierenden Untersuchung gänzlich unvertraut waren.

Ergänzend wurden Gespräche mit Betriebsleitern, Mechanikern, Werkstattbesitzern sowie mit Schulleitern und Behördenvertretern geführt, die in den Werkstätten, Büros oder Konferenzräumen stattfanden. Darüber hinaus wurden Interviews mit einem Vize-Abteilungsleiter des chinesischen Bildungsministeriums sowie einer Forscherin des Berufsbildungszentrums (BBZ) in Peking geführt.

Die Befragungen erfolgten unter Verwendung eines strukturierten Interviewleitfadens mit thematischen Schwerpunkten. Diese Vorgehensweise bedeutete, dass die Gesprächspartner über das Forschungsvorhaben und die zentrale Fragestellung informiert waren. Die Gespräche wurden mittels offen und halboffen formulierter Fragen geführt. Falls sich während des Interviews aus dem Kontext neue relevante Inhalte ergaben, wurde auf diese eingegangen und direkt nachgefragt. Die Gespräche fanden auf Englisch oder Chinesisch statt und wurden aufgezeichnet.

Die gewonnenen Daten wurden durch Diagramme veranschaulicht. Ergänzt wurden diese durch Beobachtungen und Eindrücke während der Besuche in den Werkstätten. Hatten die Befragten offene Fragen zur Ergänzung genutzt, so wurde dies möglichst authentisch ins Deutsche übersetzt und zusammen mit der grafischen Darstellung angeführt.

Die Auswertung der Tonbandaufnahmen erfolgte durch Abschriften ins Deutsche. In einem ersten Schritt kam es anhand der Fragestellung zur Selektion relevanter Textstellen aus dem Gesamtmaterial. Im Anschluss daran wurden

für jedes Interview getrennt alle Einzelaussagen als Paraphrasen extrahiert und den vorher festgelegten thematischen Schwerpunkten zugeordnet. Falls die Strukturierung der Interviews neue Informationen hervorbrachte, so fand dies Berücksichtigung. In einem dritten Schritt kam es zur Analyse der Gesprächsinhalte anhand inhaltlicher Schwerpunkte, in deren Anschluss eine Gliederung in einzelne thematische Typologien erfolgte. Falls diese sich im Rahmen der Fragestellung als aussagekräftig erwiesen, so wurden sie als Zitate wiedergegeben. Um die sprachliche Artikulationsweise zu erhalten, wurde für die angeführten Zitate eine weitgehend wörtliche Übersetzung gewählt.

Die Transkription der chinesischen Zeichen erfolgt in der offiziellen Umschrift Pinyin. Wenn Bücher, Autoren und Namen zitiert werden, welche im Originaltitel durch die Umschrift von Wade und Giles wiedergegeben sind, wurde dieses Umschriftsystem aus Gründen der verbesserten Möglichkeit zur Suche nach der genannten Quelle beibehalten. Die Eigenart chinesischer Firmen, sowohl einen chinesischen Namen als auch einen internationalen englischen Namen parallel zu verwenden, wurde dadurch Rechnung getragen, indem diese feststehenden Ausdrücke nicht weiter ins Deutsche übersetzt wurden.

1.4 Aufbau der Arbeit

Das **einleitende Kapitel** führt zur Problemstellung hin und erklärt die wichtige gesellschaftspolitische Aufgabe des Berufsbildungssystems als Schnittstelle zwischen Wirtschaft und Bildung. Aufgrund dieser Bedeutung liefert die vorliegende Arbeit beispielhaft anhand von zwei Fallstudien tiefere Erkenntnisse über das Spannungsfeld zwischen existierendem Berufsbildungssystem und den Qualifikationsanforderungen der Betriebe des Kfz-Handwerks an seine Mitarbeiter.

Im **zweiten Kapitel** wird das westliche Verständnis einer berufsbildenden Ausbildung auf seine Übertragbarkeit im chinesischen Kontext überprüft. Durch die Zugehörigkeit des einzelnen Arbeiters zu einer Arbeitsein-

heit (*danwei*), die für ihn alle sozialen Belange regelte, besaß für den chinesischen Arbeiter der erlernte Beruf sowie das Unternehmen, für welches er arbeitete, lange Zeit nicht dieselbe Bedeutung wie dies in den Industriestaaten der Fall war. Trotz voranschreitender Reformen ist derzeit weder die bestehende Infrastruktur noch die vorhandene Organisationsstruktur des berufsbildenden Sektors in der Lage, genügend qualifizierte Absolventen auszubilden. Jedoch stehen nicht nur chinaspezifische Vorstellungen über Inhalte und Perspektiven qualitativen Verbesserungen im Weg, sondern auch der politische Einfluss, welcher auf die Schulen ausgeübt wird. Im Fach Moralunterricht spiegelt sich das Spannungsverhältnis zwischen gesellschaftlicher Liberalisierung und traditionellen Lernstrukturen wider.

Anhand eines historischen Abrisses beschäftigt sich das **dritte Kapitel** mit den Ursachen, welche seit Gründung der VR China die Herausbildung eines leistungsfähigen Berufsbildungssystems verhindert haben. Anfangs übernahm China im Rahmen der engen entwicklungspolitischen Zusammenarbeit mit der UdSSR zum schnellen Aufbau einer eigenen Bildungsinfrastruktur viele Elemente des sowjetischen Systems. Dies führte zu einer Verschulung der berufsbildenden Ausbildung sowie zur Entstehung eng geschnittener Berufsbilder. Des Weiteren kam es durch politische Kampagnen zu einer Entwertung der Idee einer Ausbildung, die Theorie und Praxis verband. Denn während dem Großen Sprung nach Vorne mussten alle Schüler für die Produktion von Gütern praktisch arbeiten. Nachdem der politische Aktionismus nachgelassen hatte, besann man sich auf die vorhandenen Strukturen und kehrte zu ihnen zurück. Deshalb bestanden im Grunde die von der Sowjetunion übernommenen Strukturen im Bildungswesen bis zu den ersten Reformen Mitte der 90er Jahre unverändert fort.

Der eingeschlagene Reformkurs und seine Auswirkungen auf das Berufsbildungssystem werden im **vierten Kapitel** erörtert. Vom Ausbau der höheren Berufsbildung in entwickelten Städten und Regionen, als Teil des tertiären Bildungssektors, verspricht man sich eine Entlastung der Universitäten. Mittels einer verbesserten berufsqualifizierenden Ausbildung soll eine höhere

Beschäftigungsquote der Absolventen erreicht werden sowie die Präferenz einer Ausbildung mit akademischem Abschluss berücksichtigt werden. In schwach entwickelten, noch agrarisch dominierten Regionen bietet eine Ausweitung der Berufsbildungsangebote den Vorteil, die Vermittlung grundlegender Kulturtechniken wie Lesen und Schreiben mit praktischem Unterricht zu kombinieren. Durch eine Kombination von Theorie und Praxis in der Ausbildung können einfache handwerkliche und technische Fähigkeiten ausgebildet werden, wie sie für Chinas Weg in eine stärker industrialisierte und urbanisierte Gesellschaft gebraucht werden. Allerdings fehlt es an Geld, Lehrerqualifikationen und Ausstattung zur schnellen Umsetzung dieser Pläne. Zur effektiven Nutzung der vorhandenen Ressourcen verfolgt die chinesische Regierung eine Strategie des Aufbaus leistungsfähiger Kompetenzzentren. Diese im Chinesischen Rückrat- oder Schwerpunktschulen (*gugan xuexiao* bzw. *zhongdian xuexiao*) genannten Einrichtungen sollen eine Wissensbasis für die weitere Entwicklung bilden, von welcher die umliegenden Regionen profitieren.

Um die Zukunftsfähigkeit der Kfz-Berufe zu belegen, beschäftigt sich das **fünfte Kapitel** mit dem schnellen Anstieg der Verkäufe von Pkws in der VR China. Vor dem Hintergrund des Wirtschaftswachstums besitzen immer größere Teile der Bevölkerung ein frei verfügbares Einkommen, welches den Kauf eines Pkws ermöglicht. Selbst wenn es zu langsameren Zuwachsraten kommt als es die derzeit optimistischen Wachstumsprognosen erwarten, ist dennoch davon auszugehen, dass für Berufe, die sich mit Wartung und Instandhaltung von Kraftfahrzeugen beschäftigen, in der VR China ein nachhaltig hoher Bedarf bestehen wird.

Im **sechsten Kapitel** werden die in Weifang und Lanzhou durchgeführten Fallstudien ausgewertet. Die dabei gewonnen Erkenntnisse lassen Rückschlüsse darauf zu, welche Qualifikationsanforderungen in den Betrieben des Kfz-Handwerks bestehen und in welchen Punkten sich die beiden Orte unterscheiden. Anschließend erfolgt eine Diskussion über die zukünftigen Anforderungen im Kfz-Handwerk anhand der Entwicklungstendenz in Deutschland.

Das **letzte Kapitel** greift die Fragestellung der vorliegenden Forschungsarbeit auf und fasst die gewonnenen Erkenntnisse zusammen.

2. Soziokulturelle Determinanten des Bildungssystems

2.1 Sozio- und interkulturelle Begriffsabgrenzungen

Während der ökonomischen Dominanz des staatlichen Sektors im Wirtschaftssystem war es in der VR China für die Sicherung des eigenen Lebensstandards in städtischen Regionen von größter Bedeutung, einen Arbeitsplatz in diesem Sektor zu besitzen. Denn jeder, der in diesem Bereich arbeitete, war in das Kollektiv seiner Arbeitseinheit eingebunden, die ihn und seine Familie in ein Netz umfassender sozialer Sicherheit einband. Um im Zuteilungsverfahren an Güter zu gelangen, die über eine Deckung des täglichen Grundbedarfs hinausgingen, war die Zugehörigkeit zur „richtigen“ Arbeitseinheit entscheidend. Durch diese Sonderstellung der „Arbeitseinheit“ für den Einzelnen, entwickelte sich das Verhältnis des Arbeitsgebers zu seinem Beruf und zu seinem „Arbeitgeber anders, als dies im Westen der Fall war.

Vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Entwicklungsgeschichte und –erfahrung werden im folgenden Kapitel, für den westlichen Arbeitsethos grundlegender Begriffe, wie das Verständnis von „Beruf“, die Entwicklung einer Berufs- und Betriebsidentität sowie das Verhältnis von Karriere und Facharbeit“ auf die Übertragbarkeit im chinesischen Kontext hin untersucht.

2.1.1 Beruf

Eine berufliche Identifikation über die Zugehörigkeit zu einer gemeinsamen Handwerkszunft existierte ursprünglich sowohl in Europa als auch in China. Trotz ähnlicher Strukturen, wie einer traditionellen Übergabe des Handwerkswissens vom Meister an den Lehrling, kam es durch die schnelle Kollektivierung der Handwerksbetriebe in den Jahren vor dem Großen Sprung nach Vorne zu einem Bruch in der Weitergabe von fachspezifischem Wissen. Das traditionelle Ausbildungswesen wurde durch kein neues Schema ersetzt, wodurch es

in der Folge nicht gelang, handwerkliches Können in die Phase der Industrialisierung zu integrieren.

In Europa entstand der Berufsbegriff vor dem Hintergrund der mittelalterlichen Ständegesellschaft mit ihren Handwerkszünften sowie Kaufmannsgilden und war eng mit den religiös dominierten, sozialen Ordnungsvorstellungen der damaligen Zeit verbunden. Erst das Aufkommen von bürgerlichem Individualismus, ökonomischer Rationalität sowie das Voranschreiten der industriellen Revolution mit ihren rasanten technologischen Veränderungen verdrängte mit einer neuen, säkularisierten Betrachtungsweise das mittelalterliche Verständnis eines „Berufes“.¹⁵ Im Verlauf der Entwicklung einer modernen Leistungsgesellschaft wurde die Berufsposition des Einzelnen zum zentralen Bestimmungsgrad seiner sozialen Schichtzugehörigkeit und seiner Lebenschancen. Unter Lohnarbeitsbedingungen, durch welche die Arbeitskraft nach bestimmten Prinzipien geformt, entwickelt und eingesetzt werden muss, dient die Berufsposition zur sozialen und materiellen Existenzsicherung. Die beschleunigte wirtschaftliche Entwicklung zwingt immer mehr Individuen dazu, im Verlauf ihrer Erwerbstätigkeit den Beruf zu wechseln. Um diese Flexibilität zu gewährleisten, ist es unabdingbar, dass schon die Ausbildung eine inhaltliche Struktur und Zusammensetzung eines beruflichen Qualifikationsbündels bietet. Um den zwischenbetrieblichen Arbeitsplatzwechsel zu begünstigen, sollte diese weitgehend homogen gehalten und frei von betriebsspezifischen Besonderheiten und Bindungen sein.¹⁶

In Folge der langen Dominanz planwirtschaftlicher Strukturen in der VR China verlor das Erlernen eines Berufes an Bedeutung, da dies in den kollektiv wirtschaftenden Unternehmen irrelevant war. Die vorhandenen Systemunterschiede führten immer wieder zu Missverständnissen zwischen westlichen und chinesischen Bildungsexperten, denn hinter der direkten Übersetzung des Begriffs Beruf (*zhiye*) verbirgt sich die westliche Vorstellung eines Berufs als lebenslanger, identitätsstiftender Tätigkeitsrahmen. Diese Vorstellung bildet

¹⁵ Vgl. Kurz, T.: *Die Berufsform der Gesellschaft* (Weilerswist: Velbrück Wissenschaft, 2005). S. 57-70.

¹⁶ Vgl. Beck, U. et al.: *Soziologie der Arbeit und Berufe* (Hamburg: Rowohlt, 1980). S. 88.

die Basis des deutschen „Dualen Berufsausbildungssystems“ mit seinem Konzept der „Urberufe“, welche die Basis für eine tiefere Spezialisierung bilden. In diese Systematik integriert ist der Begriff des Berufsfeldes, in welchem jeweils große Gruppen verwandter Berufe zusammengefasst werden. Ein berufsbildendes Konzept, welches mit einfachen Tätigkeiten beginnt und das Wissen stufenweise bis zum Expertentum aufbaut, existiert im modernen China nicht. Aus diesem Grund würden die meisten der in China erlernbaren Berufe in Deutschland in den Bereich einer Anlerntätigkeit fallen und keine eigenständige Anerkennung erhalten. Entsprechend gibt es auch für einen zentralen Begriff der Berufspädagogik, wie dem des Berufsfeldes (*zhiye lingyu* bzw. *zhiye fanwei*) im Chinesischen zwar eine sprachliche, aber keine inhaltliche Entsprechung. Umgekehrt scheitert eine inhaltliche Übersetzung des chinesischen Begriffs Arbeitsfeld (*gongzuo lingyu*), den man teilweise versucht, mit den Begriffen „Berufsfeld“ oder „Beruf“ zu erklären.¹⁷

2.1.2 Berufs- und Betriebsidentität

Durch den Erwerb von Wissen und Fähigkeiten ist es dem Einzelnen möglich, einen Status als „Experte“ zu erreichen, der sich klar von anderen, den „Laien“, unterscheidet. Innerhalb seines Spezialgebietes ist der Fachmann berechtigt, über die Angelegenheiten der anderen mitzureden und gegebenenfalls für sie zu entscheiden. Diese soziale Eingriffs- und Gestaltungskompetenz verleiht dem Expertenstatus in gewisser Weise Macht über andere, wenn auch institutionell geregelt und begrenzt. Wer die berufliche „Lizenz“ erworben hat, verfügt über einen Katalog von standardisierten Fähigkeiten, der sein Expertentum ausweist und auf den Außenstehende, die „Laien“, vertrauen können. Somit ist der Status als „Experte“ oder „Fachmann“ für den Einzelnen und seine individuellen Fähigkeiten unter Bedingungen der Lohnarbeit für seine wirtschaftliche

¹⁷ Vgl. Wagner, H.-G.: "Deutsch-chinesische 'Lern-Konflikte' - Berufspädagogische Paradigmen im Spannungsfeld unterschiedlicher sozio-kultureller Orientierung", *Zeitschrift für Berufs- und Wirtschaftspädagogik* 3, Nr. 99 (1999). S. 344-362.

Existenz von elementarer Bedeutung. Im Rahmen einer intensiven Konkurrenzsituation auf dem Arbeitsmarkt ist dieser Status und die damit verbundene Abgrenzung von den „Laien“ für den wirtschaftlichen Erfolg ausschlaggebend. Häufig verleiht der erlernte Beruf mit seinem Wissen und Können dem Einzelnen ein Macht- und Überlegenheitsgefühl, das die Grundlage von Selbstbestätigung und Selbstwertgefühl bildet. Diese starke Identifizierung mit seinem erlernten und ausgeübten Beruf und die mit ihr verbundene Erlangung einer Berufsidentität ist in vielen industriell geprägten Berufen nur bedingt möglich, denn Anlernertätigkeiten und Hilfsberufe eignen sich nicht für eine derart positive Identifizierung.¹⁸ In solchen Fällen kommt es anstelle einer Berufs- häufig zu einer starken Betriebsidentifikation, die sich durch ein starkes Zugehörigkeitsgefühl äußert.¹⁹

In China konnte der einzelne Arbeiter die Wahl seiner Ausbildung sowie die anschließende berufliche Tätigkeit kaum beeinflussen, denn Arbeitskräfte wurden mittels zentral festgelegter Quoten den einzelnen Unternehmen zugeteilt.²⁰ Dadurch zerstörte die Kollektivierung der handwerklichen Betriebe sowie das Anlernen von Berufsschulabsolventen für einfache industrielle Tätigkeiten jegliche traditionelle Form eines Berufsethos. In den chinesischen Staatsbetrieben wurden die Arbeitsaufgaben jeden Tag aufs Neue informell von Gruppenleitern verteilt, wodurch ausgebildete Fachkräfte ihre Spezialisierung nicht nutzen konnten. Zudem enthielt das Entlohnungssystem eine formale Trennung zwischen Beförderung (*tisheng* oder *tiba*) und Lohnerhöhung (*tiaozheng* oder *ti gongzi*), wodurch eine Entkoppelung der Verbindung zwischen besetzter Stelle sowie Bezahlung erfolgte. Dies führte dazu, dass die Bezahlung nicht mehr für die Summe der Fähigkeiten eines Arbeiters erfolgte, sondern über die individuelle hierarchische Einstufung des einzelnen Arbeiters durch ein Senioritätsprinzip. Damit war die Betriebszugehörigkeit für den Status ei-

¹⁸ Vgl. Beck et al.: Soziologie der Arbeit und Berufe. S. 221.

¹⁹ Die Entstehung einer starken Betriebsidentität hat zu geläufigen Redewendungen wie z.B. „wir VWler“ oder „wir von Daimler“ geführt.

²⁰ Vgl. Hoffmann, C.: *The Chinese Worker* (Albany: State University of New York Press, 1974). S. 62-92. In dem Kapitel „Allocating Workers“ wird die Zuteilung der Arbeiter im planwirtschaftlichen Arbeitsverteilungssystem vor Beginn der Arbeitsmarktreformen beschrieben.

nes Arbeiters wichtiger als der Unterschied zwischen gelernten und ungelernten Arbeitern. Ein Anstieg der Löhne in Staatsbetrieben wurde auf nationaler Ebene beschlossen und stand in keinem Zusammenhang mit dem erreichten Produktionsergebnis. Auf diese Art und Weise trug die Arbeitseinheit wesentlich zur gesellschaftlichen Stellung und der Sicherung des Lebensstandards bei, wodurch sich das Unternehmen zum Ort der politischen und sozialen Identität entwickelte.²¹ Dies stand der Herausbildung einer Betriebsidentität entgegen.

Dieses besondere Verhältnis zwischen dem chinesischen Arbeiter und seinem Unternehmen bezeichnet Andrew G. Walder (1986) als eine Form des „industrial paternalism“, denn der Arbeiter war nicht nur in einem Unternehmen beschäftigt, sondern gleichzeitig Mitglied einer Arbeitseinheit.²² Diese war sowohl für den Arbeitsplatz zuständig als auch für die Organisation sozialer und politischer Belange verantwortlich.²³ Zu den Aufgaben der Arbeitseinheit gehörte die Unterstützung und Vertretung des Arbeiters in alltäglichen Dingen sowie gegenüber lokalen Behörden, bei Polizei und Gerichten. Des Weiteren sorgte sie sich um soziale Angelegenheiten wie Krankenversicherung, Wohnung sowie den Schulbesuch der Kinder. Im Verlauf der Zeit entwickelte sich ein fein gegliedertes bürokratisches System mit einer Vielzahl immaterieller Vergünstigungen, in welchem die staatlichen Arbeiter mehr als die Hälfte ihrer Arbeitsleistung nicht in Form eines Lohnes, sondern über indirekte Zuwendungen erhielten.²⁴

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Organisation der Produktion in den nach Planvorgaben handelnden staatlichen Unternehmen den Erwerb von Fachwissen nicht schätzte. Ausgebildete Absolventen wurden in der Produktion angelernt und die Arbeitsplätze informell durch Gruppenleiter besetzt. Diese Vorgehensweise verhinderte die Herausbildung von Fachexper-

²¹ Vgl. Walder, A.G.: *Communist Neo-Traditionalism - Work and Authority in Chinese Industry* (Berkeley: University of California Press, 1986). S. 76 ff. Für einen ausgebildeten Arbeiter konnte eine einzige Hierarchiestufe aus bis zu acht einzelnen Graden bestehen.

²² Vgl. Ibid. S. 31.

²³ Vgl. Li Hanlin: *Die Grundstruktur der chinesischen Gesellschaft - vom traditionellen Klan-system zur modernen Danwei-Organisation* (Opladen: Westdeutscher Verlag, 1991). S. 63.

²⁴ Vgl. Walder: *Communist Neo-Traditionalism - Work and Authority in Chinese Industry*. S. 61.

ten und somit auch die Möglichkeit, eine Berufsidentität zu entwickeln. Zudem waren die Arbeiter in das Kollektiv der Arbeitseinheit eingebunden, in welchem informelle Beziehungen von mehr Relevanz für den Lebensstandard waren als die Arbeitsleistung. Dadurch entwickelte sich die Arbeitseinheit sowie die Pflege des informellen Beziehungssystems zum wichtigsten Kriterium für den Lebensstandard und verhinderte die Herausbildung einer Betriebsidentität. Wenn es der chinesischen Regierung gelingt, ein Erziehungssystem aufzubauen, das in der Lage ist ein standardisiertes und für den „Laien“ erkennbares Expertenwissen auszubilden, dann besteht für Fachkräfte in Berufen wie denen des Kfz-Handwerks zukünftig die Möglichkeit, eine eigene Berufsidentität zu entwickeln. Ähnliches könnte auch auf die Entwicklung einer Betriebsidentität innerhalb von Industriebetrieben zutreffen. Denn im Verlauf des Modernisierungsprozesses verlieren Kontrollmechanismen über die chinesische Gesellschaft an Wirksamkeit.²⁵ Im Verlauf dieser Entwicklung wird es für die Unternehmen zunehmend wichtiger, qualifizierte Arbeiter durch leistungsgerechte Entlohnung an sich zu binden.

2.1.3 Karriere und Facharbeit

Der berufliche Aufstieg war für den chinesischen Arbeiter eines Staatsbetriebes üblicherweise nur durch eine Akkumulation von Arbeitsjahren möglich. Neben einer gelegentlichen Anhebung des Grundgehalts an Geburtstagen erhöhten sich mit der Dauer der Betriebszugehörigkeit die Sondervergünstigungen wie

²⁵ Vgl. dazu Bray, D.: *Social Space and Governance in Urban China* (Stanford: Stanford University Press, 2005). Das System der staatlichen Haushaltsregistrierung (*hukou*) wurde ursprünglich eingeführt, um eine Landflucht in die Städte und eine damit einhergehende Slumbildung zu verhindern. Durch den Arbeitskräftebedarf in vielen Regionen wurden die strengen Hukou-Regelungen inzwischen gelockert. Die genaue Durchführung ist regional davon abhängig, wie stark man den Zuzug von Außen zulassen will. Vgl. dazu auch Selden, M. und Cheng, T.: "The Construction of Spatial Hierarchies: China's Hukou and Danwei Systems", *New perspective on state socialism in China*, (Hrsg.) Creek, T. und Saich, T. (1997). S. 23-50.

Wohnung, Kleidung, Kohle usw.²⁶ Im Rahmen dieses leistungsunabhängigen Entlohnungssystems wirkte sich eine fachliche Qualifikation weder auf den innerbetrieblichen Aufstieg noch auf die Entlohnung aus. Entscheidend für den Karriereverlauf waren vielmehr Faktoren wie Beziehungen oder Linientreue.²⁷ Ein früher Berufseintritt führte selbst mit geringer Bildung zu einer höheren Bezahlung als ein später Einstieg in das Unternehmen mit einem formal besser qualifizierten Abschluss.²⁸ Dadurch wurde dem Wesen von Facharbeit, der Anerkennung von Qualifikation und Spezialistentum als Wert für eine bestimmte Tätigkeit, keine Wertschätzung entgegengebracht und machten dieses somit obsolet.

Mit dem Beitritt zur WTO hat sich Chinas Integration in den Welthandel vertieft, was durch einen stufenweisen Abbau von Handelshemmnissen indirekt dazu führte, dass der Arbeitsmarkt dereguliert und eine am Markt orientierte Allokation von Arbeitskräften ermöglicht wurde. Infolge der ökonomischen Liberalisierung arbeiten die Unternehmen des Privatsektors unter Marktbedingungen und können weitgehend frei nach qualifizierten Arbeitskräften suchen. Dabei zeigt sich, dass der Bedarf weit größer ist als das Angebot an qualifizierten Fachkräften.²⁹ An dieser Situation tragen die schlecht ausgebaute Struktur des Berufsbildungssystems sowie das geringe Ansehen der Ausbildung einen großen Anteil. Denn Facharbeit bedeutet für Chinesen weiterhin in erster Linie die Ausführung und Bedienung von Maschinen als angewiesene Tätigkeit. Komplexe Zusammenhänge gehören in den Tätigkeitsbereich der akademischen Ebene.³⁰

Die mangelnden Effizienzen im Berufsbildungssystem sowie die fehlenden Weiterbildungschancen haben dazu geführt, dass der hierarchische Mittel-

²⁶ Vgl. Li Hanlin: *Die Grundstruktur der chinesischen Gesellschaft - vom traditionellen Klan-system zur modernen Danwei-Organisation*. S. 61.

²⁷ Vgl. Hoffmann: *The Chinese Worker*. S. 94.

²⁸ Vgl. Hebel, J. und Schucher, G.: *Zwischen Arbeitsplan und Arbeitsmarkt, Mitteilungen des Instituts für Asienkunde Hamburg* (Hamburg: Institut für Asienkunde, 1992). S. 128 ff.

²⁹ Vgl. Farell, D. und Grant, J.A.: "China`s Looming Talent Shortage", *The McKinsey Quarterly*, Nr. 4 (2005). S. 70-79.

³⁰ Vgl. Ziehm, S.: "Facharbeit als Leitidee der Berufsbildungszusammenarbeit zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Volksrepublik China" (Technische Universität Darmstadt, 2000). S. 256.

bau in Unternehmen nur dünn mit Facharbeitern besetzt ist. Denn mittlere Führungspositionen werden entweder an Hochschulabsolventen vergeben oder von Arbeitern und Angestellten eingenommen, die fachlich nicht ausreichend qualifiziert sind. Durch dieses Verfahren entsteht ein Verdrängungseffekt von oben nach unten, wodurch die Beschäftigtenstruktur hinsichtlich des Bildungsniveaus in den Betrieben verzerrt wird. Diese Entwicklung verschärft sich durch die verschlechterten Berufsaussichten von Akademikern auf dem Arbeitsmarkt. Ebenso wie für gut ausgebildete Facharbeiter gilt auch für diese, dass theoretisch eine hohe Nachfrage nach Nachwuchskräften vorhanden ist, dieser Nachfrage jedoch keine qualifizierte Deckung gegenübersteht. In der Folge führt dies zu einer Verschwendung der ohnehin knappen Mittel durch eine hohe Bindung von Bildungsinvestitionen auf der tertiären Ebene. Auf diese besondere Situation reagieren die berufsbildenden Schulen der Sekundarebene, indem sie versuchen, eine Genehmigung zu erhalten, um Abschlüsse auf dem Niveau der höheren Berufsbildung anbieten zu dürfen. Denn die Schüler erhoffen sich vor allem, mit einem Hochschuldiplom dem Risiko entgehen zu können, später als Arbeiter eingesetzt zu werden.³¹

2.2 Das chinesische Verständnis von Moralerziehung

Die Regierung hat seit Gründung der VR China auf die Entwicklungen im Bildungswesen stark Einfluss genommen. Dabei nutzt die KPCh im Rahmen des Moralunterrichts die traditionell enge Verbindung zwischen Erziehung und Moral zur Verbreitung ihrer Ideologie. Das hierarchische Verständnis des Staates gegenüber seinen Bürgern setzt sich bis in die Klassenzimmer hinein fort und vermittelte bisher kaum berufliche Schlüsselqualifikationen, wie sie in modernen Berufen gebraucht werden. Vor dem Hintergrund der Modernisierung sowie der zunehmend pluralistischen Gesellschaftsstrukturen ist der Mo-

³¹ Vgl. Risler, M.: *Berufsbildung in China - Rot und Experte, Mitteilungen des Instituts für Asienkunde* (Hamburg: Institut für Asienkunde, 1989). S. 318.

ralunterricht an den Schulen gefordert, den Schülern neue Fähigkeiten und Werte zu vermitteln.

2.2.1 Erziehung und Moral

Im „alten“ China war das Konzept der Erziehung (*jiaoyu*) traditionell mit dem Begriff von Moral (*daode*) verbunden. Ein sozialer Aufstieg zum Beamtentum war nur über den Zugang zu Bildung möglich und infolgedessen dem Großteil der Bevölkerung verwehrt. Denn auch ein begabter Schüler konnte nur durch jahrelanges Lernen und teure Privatlehrer die Beamtenprüfungen bestehen, somit „Moral“ erlangen und Führungspositionen im kaiserlichen Beamtenstaat erreichen.³²

Im Zentrum der Moralerziehung stand das Erlernen eines vorgegebenen Wissenskanons, dessen Inhalt einhergehend mit universellen Annahmen war, der erlernt und dessen Gedanken nicht dialektisch abgeleitet, sondern memoriert und rezitiert wurden. Dieses dogmatische Denken immunisierte das Herrschaftssystem gegen abweichende Ansichten, denn es wurde von allen Teilnehmern am intellektuellen und politischen Diskurs gleichermaßen geteilt. Insofern stellt die Gleichsetzung von politischem und moralischem Denken in der Moralerziehung an den Schulen kein Novum dar, sondern steht in einer historischen Tradition. Neu am kommunistischen Entwurf der „Moralerziehung“ ist lediglich, dass diese nicht mehr der Indoktrination einer Elite dient, sondern durch die Erweiterung der Bildungsmöglichkeiten großen Teilen der Bevölkerung zugänglich gemacht wurde.³³

³² Vgl. dazu Ho Ping-ti: *The Ladder of Success in Imperial China - Aspects of Social Mobility, 1368-1911* (New York: Columbia University Press, 1962).

³³ Vgl. Li Ping et al.: "Deyu as Moral Education in Modern China: Ideological Functions and Transformations", *Journal of Moral Education* 33, Nr. 4 (2004), S. 449-463. Jüngst wurde an der Universität London in der Zeitschrift *The Journal of Moral Education* eine ganze Ausgabe mit dem Titel „Moral Education in Changing Societies“ diesem Thema gewidmet. Diese Ausgabe gibt zum gegenwärtigen Zeitpunkt den besten in westlicher Sprache vorhandenen Überblick über das Thema und wird darum auf den folgenden Seiten mehrmals zitiert.

Mittlerweile wird die chinesische Gesellschaft seit mehr als einem halben Jahrhundert unter der Alleinherrschaft der KPCh regiert. Diese nutzte die historisch enge Verbindung zwischen Moral und Erziehung, um an den Schulen ihre politische Ideologie zu verbreiten. Dabei diente Moralunterricht inhaltlich als Forum zur politischen Schulung im Sinne der KPCh. Li Ping et al. (1990) schreiben hierzu folgendes:

... moral education in Chinese schools is intended to make obedient citizens. Its aims are always in accordance with current political policies. Education itself is at the service of government instead of the development of the individual and society. So it is not surprising that a political leader's words frequently become the assigned study material and thus the content of moral education. In other words, moral education in China is the weapon of ideological-political indoctrination.³⁴

Die Legitimation der Partei basierte auf einer Durchsetzung ihres Machtanspruchs gegenüber dem Individuum. Um diesen zu sichern, förderte der Staat eine passive Denkweise seiner Bürger, anstatt die Herausbildung von Eigenschaften wie Eigeninitiative oder Kreativität zu unterstützen.

Um eine standardisierte Verbreitung der ideologischen Vorgaben im ganzen Land sicher zu stellen, wurde ein System zur Weitergabe der zentralistisch vorbereiteten Propaganda durch die Verwaltungsebenen bis in die Schulen hinein entwickelt.

Auf nationaler Ebene entwarfen Abteilungen des Erziehungsministeriums die Inhalte für den Moralunterricht. In den Provinzen überwachte das Büro für Moralerziehung (*dejiao shi*) zusammen mit den jungen Pionieren (*shaonian xianfeng duiyuan*) die Implementierung auf den untergeordneten Ebenen. Diese beiden Organisationen passten die Leitlinien für die Moralerziehung den regionalen Bedürfnissen an und alle Schulen waren verpflichtet, unter den oben genannten Direktiven zu lehren. Im Rahmen der einheitlichen Vermittlung des sozialistischen Wertekanons sollte sichergestellt werden, dass alle Bürger ein einheitliches politisches Verständnis teilen. Dazu Li Ping et al. (2004):

³⁴ Li Maosen: "Moral Education in the People's Republik of China", *Journal of Moral Education* 19, Nr. 3 (1990). S. 159-171, hier: S. 170.

Through such uniform indoctrination deyu seeks to ensure that the people share a common political understanding, that they refrain from getting „off-track“ in their thinking, and that the national socio-political environment remains stable.³⁵

Die Lernmethoden zur Vermittlung der sozialistischen Ideologie in den Klassenzimmern waren einfach und erforderten von den Schülern lediglich das Erlernen moralischer Regeln und Codes. Einheitliche Denkvorgaben und geistige Schablonen dienten dazu, präventiv die Entstehung von gesellschaftlichen Differenzen und Konflikten zu verhindern. Das Erziehungssystem wurde laut Qi Wanxue und Tang Hanwei (2004) genutzt,

... to cultivate a mechanically obedient and authority-oriented person, taking `obedient or not´ as the measure of personal moral quality. [...] The teaching and learning methods in such a system were single and simple, requiring the students to remember moral rules and codes, and compelling them to obey literally, instead of developing their own values, beliefs, reasons and behaviour. As for the relationship between the teacher and the students, the teacher was the absolute authority and the students were kept in passive a submissive position.³⁶

Inhaltlich setzte sich die Moralerziehung aus dem Erlernen politischer Statements sowie der Rezitation von Lehrbüchern zusammen. Diese repetitive Form des Erlernens vorgegebener Tatsachen zwang die Schüler zu gehorchen, anstatt die Entwicklung eigener Werte, Motive und Verhaltensweisen zu fördern. Um in diesem textbuch- und lehrerzentrierten Unterricht gute Noten zu erreichen, musste lediglich der Lernstoff auswendig aufgesagt werden. Wichen die Schüler von der offiziellen politischen Linie ab, führte ihr Verhalten umgehend zu Kritik durch Lehrer und Mitschüler. Positive Erziehung fand häufig nur in Form idealisierter Rollenspiele wie der Modellfigur des Lei Feng statt, in denen die Rollen von gut und böse klar verteilt waren.³⁷

³⁵ Li Ping et al.: "Deyu as Moral Education in Modern China: Ideological Functions and Transformations". S. 455.

³⁶ Qi Wanxue und Tang Hanwei: "The Social and Cultural Background of Contemporary Moral Education in China", *Journal of Moral Education* 33, Nr. 4 (2004). S. 465-479, hier: S. 466.

³⁷ Vgl. dazu Geist, B.: "Lei Feng and the `Lei Fengs of the Eighties´", *Papers on Far Eastern History* 42, Nr. 9 (1990). S. 97-124. Lei Feng ist einer der bekanntesten Modellcharaktere der

Durch Nachahmung vorgegebener Rollen sowie rigide Unterrichtsmethoden entwickelte sich bei den Schülern eine passive Haltung, die von verschlossenen Denkweisen und devotem Verhalten begleitet wurde. Mittels gezielter Verneinung der Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen wollte man gezielt die Entwicklung eigenständiger Persönlichkeiten verhindern.

Diese Art der Persönlichkeitserziehung wird zunehmend durch die Politik der Öffnung nach Außen sowie den Kurs der Modernisierung im Inneren in Frage gestellt. Die zunehmende Integration in komplexe globale Produktionsnetze und Warenströme sowie damit einhergehende marktliberale Kräfte erfordern von den Menschen Eigenschaften wie Leistungsfähigkeit, Konkurrenz- und Durchsetzungsfähigkeit. Qi Wanxue und Tang Hanwei zeichnen ein Bild der notwendigen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zur Herausbildung dieser Fähigkeiten:

It is impossible for modern ideas of freedom and independence to be generated in this kind of social context, not to mention respect for personal dignity and individual interests, or a social atmosphere of tolerance, harmony and democracy.³⁸

Die sich in rasantem Tempo verändernde Lebenswelt in der VR China führt dazu, dass die ethnische, kulturelle und ökonomische Vielfalt der Gesellschaft immer deutlichere Konturen gewinnt. Die Herausforderung autoritärer Werte durch Bildung wurde in einer 1994 von Beate Gransow und Li Hanlin durchgeführten Studie bestätigt. Demnach neigen Befragte mit geringem Bildungsniveau dazu, Fleiß als Mittel anzusehen, um im Leben und bei der Arbeit erfolgreich zu sein. Im Gegensatz dazu sehen Befragte mit höheren Bildungsabschlüssen eher die eigenen Fähigkeiten als zweckdienlich an.³⁹ Des Weiteren ergab die Befragung, dass im unteren Mittelfeld des Bildungsgefüges (Absol-

kommunistischen Propaganda. Er war Vorbild für Selbstlosigkeit und Bescheidenheit und wurde durch die sozialistische Erziehungskampagne 1963 „Vom Genossen Lei Feng Lernen“ landesweit bekannt.

³⁸ Qi Wanxue und Tang Hanwei: "The Social and Cultural Background of Contemporary Moral Education in China". S. 466.

³⁹ Vgl. Gransow, B. und Li Hanlin: *Chinas neue Werte - Einstellungen zu Modernisierung und Reformpolitik* (München: Minerva, 1995). S. 60.

venten der Grundschule und unteren Mittelschule) die Autoritätshörigkeit stärker ausprägt ist als am oberen und unteren Ende der Bildungsskala.⁴⁰

Die Ergebnisse dieser Befragung lassen den Rückschluss zu, dass die Wirksamkeit der rigiden ideologischen Denkmuster mit steigender Bildung nachlassen. Deshalb spielt durch die vielfältigeren Informationsmöglichkeiten im Vergleich zu früher der obligatorische Unterricht in den marxistischen Klassikern für junge Menschen in China mittlerweile als Identifikations- und Leitlinie keine Rolle mehr. Denn er ist nicht mehr in der Lage, eine Antwort auf die veränderte Lebenswelt junger Menschen zu geben.⁴¹ In der Folge führt der „graduelle Übergang“ des zentralistischen Wirtschaftssystems zu einem stärker am Markt orientierten System zu einem nicht mehr transparenten Instanzen- und Kompetenzwirrwarr mit ungeklärten, hybriden Spielregeln, mit denen sich das Dogma von der Unteilbarkeit der Macht und Moral zu einer Leerformel verflüchtigt.⁴² Aus diesem Grund wird es für die Regierung immer schwieriger, eine zentralisierte und autoritär indoktrinierende Moralerziehung modellhaft anzupreisen.

⁴⁰ Vgl. Ibid. S. 72. Zu den Inhalten des Moralunterrichts für Schüler der verschiedenen Schulstufen vgl. Price, R.: "Moral-Political Education and Modernization", *Education and Modernization*, (Hrsg.) Hayhoe, R. (Oxford: Pergamon Press, 1992). S. 211-238.

⁴¹ Vgl. Ess, H.v.: *Der Konfuzianismus* (München: Beck, 2003). S. 111.

⁴² Vgl. Scharping, T.: "Tradition und Moderne in der chinesischen Reformpolitik", *Konfuzius und die Modernisierung Chinas*, (Hrsg.) Krieger, S. und Trauzettel, R. (Mainz: Hase & Köhler, 1990). S. 381-386.

2.2.2 Reformen in der Moralerziehung

Um dem Auseinanderklaffen zwischen Anspruch und Wirklichkeit der eigenen Propaganda entgegen zu wirken, veränderte sich ab 1994 der Ton in den politischen Kampagnen. Diese bestanden fortan nicht mehr aus sinnentleerten Worthülsen, wie sie aus der maoistischen Zeit bekannt waren.⁴³ Im Mittelpunkt der staatlichen Propaganda stand vielmehr die Glorifizierung Chinas als Nationalstaat mit der KPCh als Wächter der nationalen Interessen. Die Botschaft kommunizierte einen Patriotismus, der sich in der Liebe zum Staat unter der Führung der KPCh sowie in der Bereitschaft, sich für die Verteidigung der Nation einzusetzen, ausdrücke.⁴⁴ Denn nur die KPCh sei in der Lage, ein stabiles ökonomisches Wachstum zu gewährleisten und die Sicherheitsinteressen der VR China nach Außen hin zu vertreten. Zhao Suisheng (2004) schreibt dazu:

The communist state manipulated nationalist course to serve its conservative political needs. Chinese nationalism thus served to compensate for the all-too-evident weaknesses of communist ideology in the post communist era. Nationalism, in short, was used to rally popular support behind a less popular communist regime.⁴⁵

Um ihre Legitimationsgrundlage nicht zu verlieren, muss die KPCh die Modernisierung (*xiandaihua*) des Landes fortsetzen sowie den Verlust der sozialen Ordnung (*shehui shixu*) vermeiden. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen ist sie gezwungen, neue Antworten auf die zunehmende Liberalisierung und Diversifizierung der Gesellschaft zu geben.

Im Jahr 2001 erläuterte Jiang Zemin in seiner Rede „Das Land durch Integration von Recht und Moral regieren“ das neue ideologische Konstrukt der

⁴³ Vgl. dazu Schoenhals, M.: *Doing Things with Words: Five Studies, China Research Monograph* (Berkeley: University of California, 1992). Die Propaganda benutzte eine formalisierte und linguistisch verarmte Sprache, um ihre Ideologie zu vermitteln.

⁴⁴ Vgl. Zhao Suisheng: *A Nation-State by Construction - Dynamics of Modern Chinese Nationalism* (Stanford: Stanford University Press, 2004). S. 239.

⁴⁵ Ibid. S. 245.

Moralerziehung (*daode jiaoyu*) in der VR China.⁴⁶ Die im Verlauf der Rede vorgestellte Konstruktion des Moralbegriffs kann in eine über- sowie eine untergeordnete Ebene unterschieden werden. Dabei bleiben auf der Makro-Ebene bekannte ideologische Positionen unverändert bestehen, in denen auf Grundlage der Tradition ein Rückgriff auf die sozialistische Tradition genommen wird:

Das Land mit Moral zu regieren bedeutet, unter Anleitung des Marxismus-Leninismus, der Mao Zedong-Gedanken und der Deng Xiaoping-Theorie, aktiv den Aufbau eines für die sozialistische Marktwirtschaft geeigneten sozialistischen Gedanken- und Moralsystems fördern sowie die geistige Zivilisation des Sozialismus zu entwickeln⁴⁷

Wenige Zeilen darunter erfolgt die Neuerung in dem Konzept der Moralerziehung, indem nicht mehr die Ideologie am Beginn einer Entwicklung steht, sondern der Bürger in das Zentrum des politischen Handelns rückt:

Dieses System stellt den Dienst am Bürger in den Mittelpunkt, mit dem Kollektiv als Grundlage, durch Patriotismus, Liebe zum Bürger, Liebe zur Arbeit, Liebe zur Wissenschaft und Liebe zum Sozialismus als Wurzel.⁴⁸

Auf der Mikro-Ebene antwortet Jiang Zemin auf die sozialen Veränderungen, indem er für ein Verhältnis zwischen Staat und Bürger plädiert, in dessen Rahmen jeder mehr Eigenverantwortung übernehmen muss. Um dies zu erreichen, stellt er einen umfassenden Katalog von Eigenschaften und Verhaltensweise vor, mit denen der einzelne Bürger einen moralischen Standard erreichen kann:

„Höflichkeit“ [...] „Freude daran zu haben, andere zu unterstützen“ [...] „mit öffentlichem Eigentum sorgsam umzugehen“ [...] „die Umwelt schützen“ [...] „mit ganzer Kraft die Arbeit lieben und sich der Karriere widmen“ [...] „diszipliniert die Gesetze der gesellschaftlichen Moral befolgen“ [...] „Ehrlichkeit und Glaubhaftigkeit“ [...] „Dinge gerecht erledigen“ [...] „dem Volk dienen“ [...] „der Berufsmoral in der Gesellschaft

⁴⁶ Vgl. Volkszeitung: "Ba yi fazhi guo yu yi dezhi guo jiehe qi lai [Das Land durch Integration von Recht und Moral regieren]", 01.02.2001.

⁴⁷ Ibid.

⁴⁸ Ibid.

Hochachtung zollen“ [...] „mit ganzer Kraft den Respekt vor den Alten und die Liebe zu den Kindern fördern“ [...] „die Gleichberechtigung von Mann und Frau“ [...] „die Harmonie zwischen Mann und Frau“ [...] „einen Haushalt fleißig und wirtschaftlich zu führen“ [...] „eine hohe Moral in der Familie und Einheit mit den Nachbarn“ [...] „die Festlegung von allgemein anerkannten Regeln, die bewusst von den Menschen respektiert werden“ [...] „die ganze Gesellschaft vereinigen und sich gegenseitig helfen“, „Gleichberechtigung und Freundschaft“ [...] „gemeinsames Voranschreiten der Beziehungen zwischen den Menschen“⁴⁹

Im selben Jahr wurde vom Zentralkomitee der KPCh (zhongguo gongchandang zhongyang weiyuanhui) das „Programm zur Verbesserung der bürgerlichen Moral“ beschlossen.⁵⁰ Mit diesem Programm zeichnete sich eine ideologische Veränderung im Bürgerbild ab. Während in der Vergangenheit die Zugehörigkeit zum Staat vor allem mit Verpflichtungen verbunden war, die vom einzelnen Bürger eingefordert wurden, stehen mit der veränderten Sichtweise den Pflichten des Einzelnen auch individuelle Rechte gegenüber. Li Ping und Zhong Minghua schreiben 2004 über dieses neue Konzept folgendes:

This will all differ from earlier *deyu* teaching in that „citizenship“ applies to everyone, whereas before, those who could live out socialist ideals were accorded privileged moral status. Though citizenship education still advocates the pursuit of noble communist ideals, primarily stresses a more practical, basic, moral code – for example, the need for honesty and respect for others.⁵¹

Der Abschied von einem devoten Bürgerbild, und die damit einhergehende Kultivierung eines Konzepts, das neben Pflichten auch Rechte enthält, ist für die ideologische Besetzung der Moralerziehung ein Meilenstein. Erste Schritte, dieses veränderte Bürgerbild in die Moralerziehung an Schulen zu integrieren, wurden durch die Lehrplanreformierung getan.⁵²

⁴⁹ Ibid.

⁵⁰ Die einzelnen Punkte des Programms sind im Internet auf Chinesisch abrufbar unter: <http://www.zjedu.org/manage/add/info/100509567.phtml>. Unter der Internetadresse www.people.com.cn wurde ein eigenes Diskussionsforum für den Aufbau von Moral (*daode jianshe*) eingerichtet, abrufbar auf Chinesisch unter: www.people.com.cn/GB/shizheng/252/6742/.

⁵¹ Li Ping et al.: "Deyu as Moral Education in Modern China: Ideological Functions and Transformations". S. 459.

⁵² Vgl. Zhang Wansheng und Ning Wujie: "The Moral Education Curriculum for Junior High Schools in 21st Century China", *Journal of Moral Education* 22, Nr. 4 (2004). S. 511-532.

Rein formell hat die KPCh damit einen neuen Weg im Umgang mit einem ihrer wichtigsten Propagandawerkzeuge beschritten. Aus diesem Grund ist es durchaus möglich, dass die durchgeführten Veränderungen den autoritären Charakter der Erziehung sukzessive schwächen und damit zu einer grundlegenden Veränderung der Funktion, des Inhalts und der Lehrmethoden führen.⁵³ Allerdings haben die gerade dargestellten Veränderungen in den Lehrplänen und der Diskurs um den „Staatsbürger“ bisher noch keine öffentliche Abkehr der politischen Propagandamaschinerie vom Lobgesang auf edle kommunistische Ideale bewirkt.

Ein Beispiel, wie diese Vorgaben in den Schulen umgesetzt werden, bietet die Rede des Schulleiters der Hua Jiang Berufsschule in Shenzhen während der Nationalen Arbeitssitzung für Berufsausbildung (*quan guo zhiye jiaoyu gongzuo huiyi*) im Juli 2002 über die Moralerziehung an seiner Schule:

Die Moralerziehung an meiner Schule festigt, mit patriotischer Erziehung im Zentrum, die Erziehung der Schüler, damit diese lernen können sich zu benehmen und zu arbeiten. Sie festigt die Erziehung von Berufsmoral, die psychische Erziehung, die Erziehung zu Etikette und eine Erziehung, die bestrebt ist, beruflich anzuleiten in Lehrgängen und kleineren Spezialkursen, wodurch sich in vollem Umfang die gesamte Qualität der Schüler erhöht.⁵⁴

Der Abschied von der Eisernen Reisschüssel (*tiefanwan*) und die damit einhergehende Aufgabe des Konzeptes einer umfassenden Versorgung erfordert ein neues politisches Selbstverständnis des Staates. Durch den immer geringeren sozialen Schutz der Kollektive entscheiden sich immer mehr Menschen dafür, „in See zu stechen“, d.h. im übertragenen Sinn „am freien Markt ein Unternehmen zu gründen“. Der im Rahmen dieser Entwicklung nötige Spagat zwischen einer zunehmenden Liberalisierung und der Anerkennung von Rechten

⁵³ Vgl. Li Ping et al.: "Deyu as Moral Education in Modern China: Ideological Functions and Transformations". S. 449-463.

⁵⁴ Technische Berufsschule Hua Jiang der Stadt Shenzhen: "Yi de zhi xiao yu ren wei ben - quanmian tigao ban xue zhiliang [Mit Moral die Schule verwalten, mit dem Menschen im Zentrum - umfassend die Qualität der Schulleitung erhöhen]", *Da li tuijin zhiye jiaoyu gaige yu fazhan [Mit großer Kraft die Reform und Entwicklung der Berufsausbildung antreiben]*, (Hrsg.) Erziehungsministerium (2002). S. 296-299, hier: S. 296.

des Individuums findet nicht ohne Widersprüche statt, da im Überbau die politische Ideologie weiterhin als wichtigste Komponente unwidersprochen besteht. Trotz aller öffentlichen Bekundungen zum Reformkurs und der Notwendigkeit gegen den moralischen Zerfall vorzugehen, indem man Selbstständigkeit, Demokratie und Kreativität als erstrebenswerte Ziele im Bildungswesen nennt, zeigt es sich derzeit im Alltag, dass es noch ein langer Weg ist, diese Ziele zu verwirklichen. Zugeständnisse erfolgen zumeist nur in Bereichen, in denen dies wirtschaftlich notwendig erscheint. Staatlicherseits wird die moralische Erziehung als großes Aufgabengebiet angesehen, denn junge Menschen, die noch nach Orientierung suchen, sind von der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Transformationsphase in besonderer Weise betroffen. Angesichts der zunehmenden Konflikte in der Gesellschaft wird durch ein Festhalten an sozialistischen Ideologien versucht, pluralistischen Tendenzen entgegenzusteuern, indem man auf „traditionelle“ Weise den Glauben der Schüler an die Reformen bestärkt, die Notwendigkeit der Modernisierung betont und die Liebe zur Partei mit der Liebe zu China auf eine Stufe stellt.

3. Das Bildungswesen seit Gründung der VR China

Den Zeitraum zwischen Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Ausrufung der VR China beschreibt Wolfgang Franke mit seinem Buchtitel „Das Jahrhundert der chinesischen Revolution“ treffend.⁵⁵ China war entschlossen, seine Modernisierung und Industrialisierung voranzutreiben und sog Ideen und Anregungen von Außen auf. Damit dieses Vorhaben gelingen konnte, musste man ein neues, der Technik und den Naturwissenschaften gegenüber aufgeschlossenes Bildungssystem schaffen und die Tradition mit ihren Gelehrten und klassischen Schriftprüfungen zurückdrängen. Während der immanenten sozialen und revolutionären Veränderungen wandte man sich auf der Suche nach einem effektiven Erziehungssystem den Modellen Japans, dann Europas und schließlich Amerikas zu.⁵⁶ Als die KPCh als Sieger aus den Kämpfen hervorging, blickte sie bereits auf eigene Bildungserfahrungen aus der Zeit des anti-japanischen Widerstands und des Guerillakrieges zurück. Vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen kam es zu einer Zäsur und einer Neuorganisation des Bildungswesens, die alle bis dato vorherrschenden Reformprojekte bedeutungslos werden ließen.

3.1 Die Zusammenarbeit mit der UdSSR

Am 31.10.1949 verkündete Mao Zedong in Peking auf dem Platz des Himmlischen Friedens die Gründung der VR China. Während des vorausgegangenen Guerillakrieges gegen die republikanischen Armeen und die japanischen Invasoren hatten sich viele Bauern mit geringen Lese- und Schreibfähigkeiten der KPCh angeschlossen. Um die hohe Anzahl der Analphabeten zu reduzieren,

⁵⁵ Vgl. dazu Franke, W.: *Das Jahrhundert der chinesischen Revolution 1851-1949* (München: Oldenburg, 1980).

⁵⁶ Vgl. Orleans, L.A.: "Soviet Influence on China's Higher Education", *China's Education and the industrialized World*, (Hrsg.) Hayhoe, R. und Bastid, M. (New York: 1987). S. 184-199.

organisierte die KPCh mit einfachsten Mitteln Unterricht. Dieser war ausreichend, um grundlegende Kulturtechniken wie Lesen und Schreiben zu vermitteln und damit die Grundlage für politische und militärische Schulungen zu bilden.⁵⁷ Vor dem Hintergrund dieser Bildungserfahrungen war Mao beim Aufbau des neuen Erziehungssystems davon überzeugt, dass das westliche System mit seinen gut ausgestatteten Schulen für eine Bildungsexpansion zu aufwendig und teuer war. Ebenso sah er das traditionelle Bildungssystem, aufgrund seines rein akademischen Ansatzes für die chinesische Realität als wenig geeignet an.⁵⁸

In der maoistischen Ideologie war die richtige politische Gesinnung das höchste Bildungsideal. Aus diesem Grund verfolgte sie das Ziel, Individuen auszubilden, welche dem Anspruch „Rot“ (*hong*) und „Experte“ (*zhuanjia*) entsprachen. Die Farbe „Rot“ bezog sich auf die Kommunistische Partei und war sinnbildlich für die richtige ideologische und politische Gesinnung. Nur wer diese Prämisse erfüllte, konnte auch Fach-„Experte“ sein. Mao äußerte sich dazu folgendermaßen:

We must strengthen our ideological and political work. Both students and intellectuals should study hard [...] they must make progress both ideologically and politically which means they should study Marxism, current events and political problems. Not to have the correct political viewpoint is like having no soul.⁵⁹

Das Fachwissen war der „richtigen“ politischen Ideologie untergeordnet. Akademiker und Studenten sollten ihre Fähigkeiten zusammen mit Arbeitern und Bauern in der Produktion zum Wohle des Landes einsetzen, denn die Wertigkeit ihres erworbenen ideologisch-politischen Wissens ließ sich nach Maos Vorstellung am besten in der Praxis testen. Gemeint war damit allerdings keine

⁵⁷ Vgl. Seybolt, P.: "The Yen-an Revolution in Mass Education", *The China Quarterly*, Nr. 48 (1971). S. 641-669.

⁵⁸ Vgl. Kwong, J.: *Chinese Education in Transition* (Montreal: McGill-Queen's University Press, 1979). S. 43.

⁵⁹ Mao Tse-tung (Hrsg.): *On the correct handling of contradictions among the people*, Vol. 5, *From the selected works of Mao Tse-tung* (Peking: Foreign Language Press, 1957). S. 384-421, hier: S. 405.

„praxisnahe Aneignung“ von in der Fachtheorie erlernten Fähigkeiten, sondern eine Umsetzung seiner Revolutionstheorie.⁶⁰

Trotz der Bedeutung, welche die KPCh unter Maos Führung der „richtigen“ revolutionär-politischen Gesinnung beimaß, musste sich die neue Regierung nach Gründung der VR China zunächst realpolitischen Aufgaben stellen. China als agrarisches Land mit einer kurzen und verspäteten Phase der Industrialisierung suchte nach Möglichkeiten, seine Selbstbestimmung nicht wieder zu verlieren. Dazu bedurfte es eines leistungsfähigen industriellen Sektors, der dazu beitragen konnte, wirtschaftlich wieder an Bedeutung zu gewinnen. Während des Korea-Krieges erfolgte eine Ausweitung der amerikanischen Containment-Politik auf China. In der Folge orientierten sich die Chinesen beim Aufbau ihrer Schwerindustrie am Vorbild der Sowjetunion.⁶¹ Lu Dingyi erläuterte in einer Rede 1956 die Bedeutung der UdSSR für den Aufbau des chinesischen Bildungswesens:

Von der Sowjetunion lernen, das ist der korrekte Slogan. Wir haben schon einiges gelernt, aber von heute an, gibt es vieles was wir noch zu lernen haben. Die Sowjetunion ist unter den sozialistischen Ländern weltweit die Nummer eins, der weltweite Führer im Lager von Demokratie und Frieden, dort entwickelt sich die Industrie am schnellsten, zudem besitzt man viel Erfahrung im Aufbau des Sozialismus sowie im Bereich der Wissenschaften, wovon viele wichtige Sektoren diejenigen kapitalistischer Länder bereits eingeholt oder sogar überholt haben. Ein solches Land, ein solches Volk, ist es natürlich wert, dass wir von ihm lernen. Nichts von der Sowjetunion zu lernen, das wäre ein Kardinalfehler.⁶²

Für die Aufbauphase der industriellen Modernisierung bot die Sowjetunion China einen kompletten Transfer von Industrieanlagen, Ingenieuren sowie großzügige Finanzierungsmöglichkeiten an. Da die Zahl der vorhandenen qualifizierten Facharbeiter und Ingenieure zur Inbetriebnahme dieser Anlagen zu klein war, bestand die bildungspolitische Kernaufgabe in der Expansion und

⁶⁰ Vgl. Kwong: *Chinese Education in Transition*. S. 45.

⁶¹ Die Containment-Politik oder Eindämmungspolitik wurde seit 1947 von den USA gegenüber der UdSSR verfolgt. Ihr Ziel war es, eine Ausbreitung des Kommunismus und Stalinismus zu verhindern.

⁶² Volkszeitung: "Baihua qifang, bai jia zhengming [Laßt hundert Blumen blühen, hundert Schulen wetteifern]", 13.06.1956.

Restrukturierung des Bildungssektors. Schätzungen zufolge entsandte die UdSSR zwischen 8.000 bis 10.000 Berater als Aufbauhelfer in die chinesische Industrie und das Bildungswesen. In sowjetischen Quellen werden 1.884 sowjetische Berater genannt, die innerhalb des Bildungssektors als Berater oder Lehrer beschäftigt waren.⁶³ Neben der Beratung durch ausländische Bildungsexperten wurden Struktur, Organisation und Lehrbücher des sowjetischen Bildungssystems nach China transferiert.⁶⁴ Kennzeichnend für das neue Bildungssystem war eine starke Betonung von naturwissenschaftlichen und technischen Fächern. Dies führte in der Folge dazu, dass Hochschulen und Institute geschlossen wurden, die nicht zu den Natur- und Ingenieurwissenschaften zählten.

Des Weiteren wurde mit dem Ziel, der Industrie schneller Fachkräfte zur Verfügung zu stellen, die Ausbildungszeit verkürzt und das Berufsbild der unterrichteten Fächer verengt.⁶⁵ Mit Einführung dieser Strukturen entstand eine rigide Trennung zwischen theoretischen und angewandten Wissenschaften. Die theoretischen Fächer waren zwar nach wie vor prestigeträchtiger als die angewandten Wissenschaften, wurden aber fachlich ebenso stark eingengt bzw. beschränkt. Insgesamt führte dies zu einer starren Trennung der einzelnen Fachrichtungen einer Disziplin und zum Aufbau von Barrieren, die einen fachlichen Austausch verhinderten sowie die bereits sehr kleinteilige Spezialisierung weiter vertieften.⁶⁶

Im Rahmen einer Straffung der Organisationsabläufe zwischen Zentrale und den untergeordneten Ebenen wurde das Ministerium für höhere Erziehung (*gaodeng jiaoyu bu*) als Zentralorgan neu gegründet. Ihm unterstanden fortan die Schulverwaltungen direkt und es entwarf zentral die gültigen Lehrpläne.⁶⁷ Das neue Ministerium regelte mit seinen zentralistischen Vorgaben den Schul- und Unterrichtsablauf bis ins Detail und nahm den Schulen jegliche

⁶³ Vgl. Orleans: "Soviet Influence on China's Higher Education". S. 184-199.

⁶⁴ Vgl. Ibid.

⁶⁵ Vgl. Ibid.

⁶⁶ Vgl. Hayhoe, R.: "China's Higher Curricular Reform in Historical Perspective", *The China Quarterly* 110, Nr. 6 (1987). S. 196-230.

⁶⁷ Dieses Ministerium wurde 1958 während des „Großen Sprungs nach Vorne“ aufgelöst und wieder in die Organisation des Erziehungsministeriums eingegliedert.

Eigenständigkeit bei der Organisation und der zeitlichen Strukturierung des Unterrichts. Obwohl dieses zentralisierte System während seiner Planung im Grunde zur Sicherung der akademischen Standards gedacht war, entzog es durch seine Vorgaben den Lehrern und Studenten jegliche Kontrolle über den pädagogischen Prozess. Die wissenschaftliche Forschung wurde an eigene Institute wie die Chinesische Akademie für Sozialwissenschaften (*zhongguo shehui kexueyuan*) ausgelagert und war nicht mehr mit der Lehre verbunden.⁶⁸ Dadurch entstanden verschulte Universitäten, deren Aufgabe sich nur noch auf die Vermittlung von Fachwissen und -fertigkeiten beschränkte.⁶⁹ In der Folge führte diese Entwicklung sukzessive zu einem fachlichen Austrocknen der Universitäten, denn die wenigen wissenschaftlichen Institute waren nicht in der Lage, qualifizierte Wissenschaftler in ausreichender Zahl auszubilden.⁷⁰

Im Verlauf der Expansion des Erziehungswesens kam es auch zu einer Ausweitung von Bildungsangeboten im Sektor der beruflichen Ausbildung, wobei grundsätzlich die Organisation der sowjetischen Bildungssystematik als Vorlage diente. Dieser Umstand führte in der Praxis dazu führte, dass der formalisierte Teil der beruflichen Ausbildung fortan in den neu gegründeten Fachmittelschulen statt, welche sich in Fachschulen (*zhuanke xuexiao*) zur Ausbildung von Technikern sowie in pädagogische Schulen (*shifan xuexiao*) zur Ausbildung von Lehrern unterteilten. Parallel dazu existierte in Industrie und Handwerk eine große Anzahl von informellen Lehrverhältnissen.

Eine quantitative und differenzierte Beurteilung des Umfangs, in welchem „Berufsbildung“ damals stattgefunden hat, ist schwierig, denn der Terminus „Berufsausbildung“ war nicht eindeutig definiert. Mit dem chinesischen Begriff „Berufsausbildung“ wurden sowohl Teilzeitkurse, Erwachsenenurse, Abendkurse sowie einfache Anlernertätigkeiten bezeichnet. Zudem wird das sta-

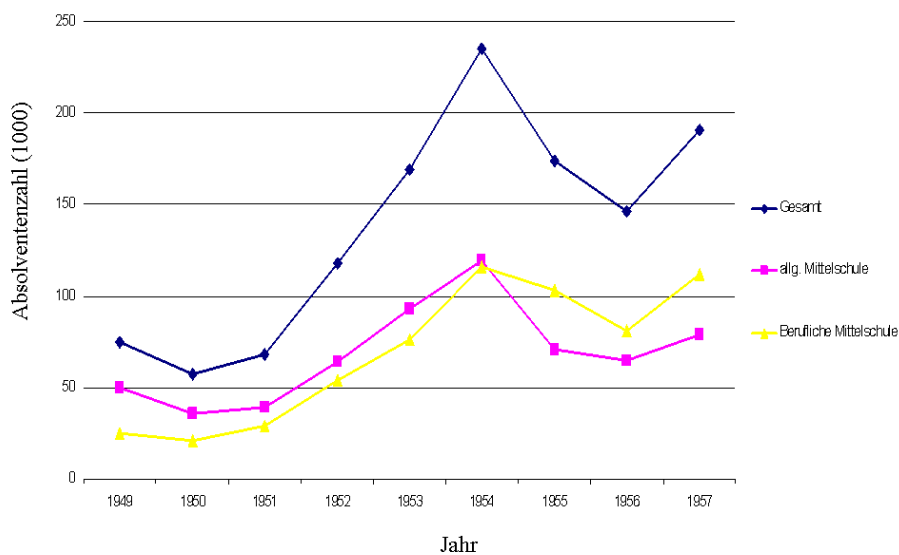
⁶⁸ Vgl. Hayhoe: "China's Higher Curricular Reform in Historical Perspective". S. 196-230.

⁶⁹ Nach dem Beispiel der Hochschulen wurden auch die Lehrpläne in den Mittelschulen verändert. So wurde beispielsweise das Schulfach Geographie in die Fächer Physische Geographie, Weltgeographie, Chinesische Geographie, Chinesische Wirtschaftsgeographie und Ausländische Wirtschaftsgeographie unterteilt. Vgl. dazu Cleverley, J.: *The schooling of China* (Sydney: Georg Allen & Unwin, 1985). S. 132.

⁷⁰ Vgl. Suttmeier, R.P.: *Research and Revolution - Science Policy and Societal Change in China* (Lexington: Lexington Books, 1974). S. 67.

tistische Datenmaterial aus dieser Zeit insofern relativiert, als Arbeiter in den Schulen unterrichtet wurden, während gleichzeitig die „offiziellen“ Studenten in den Fabriken arbeiteten.⁷¹

Anhand dieser schwer nachvollziehbaren Angaben spricht das staatliche Statistikamt für den Zeitraum von 1949 bis 1959 von 8 Millionen Lehrlingen, die in der Landwirtschaft oder Industrie eine Ausbildung durchlaufen haben.⁷² Leo A. Orleans (1960) hat trotz der schwierigen Datenlage den Versuch unternommen, die Verteilung der Absolventenzahlen im Bereich des formalen Bildungswesens zwischen den allgemeinen Mittelschulen und Berufsschulen aufzuschlüsseln.



Quelle: © T.A. eigene Darstellung, Orleans (1960), S. 43

Abbildung 1: Verteilung der Absolventen auf allg. Mittel- und Berufsmittelschulen

⁷¹ Vgl. Orleans, L.A.: *Professional Manpower and Education in Communist China* (Washington D.C.: 1960). S. 45.

⁷² Vgl. The State Statistical Bureau: *Ten Great Years - Statistics of the Economic and Cultural Achievements of the Peoples Republic of China* (Peking: Foreign Language Press, 1960). S. 178.

Anhand dieser Zahlen wird deutlich, dass sich die Ausbildungskapazitäten im gesamten Bildungswesen grundsätzlich auf allen Ebenen erhöhten. Die Absolventenzahlen der berufsbildenden Schulen übertrafen in den Jahren 1955 bis 1957 sogar diejenigen der allgemeinen Mittelschulen. Wenn man berücksichtigt, dass damals nur ein kleiner Teil der Auszubildenden eines Jahrgangs ihre Ausbildung in einer formal organisierten Struktur erhielt, so kann davon ausgegangen werden, dass die Berufsbildung der wichtigste Ausbildungszweig auf Sekundarebene war.⁷³

Die Form der Trägerschaft von Berufsschulen und ihr Verhältnis zu den Betrieben konnten auf unterschiedliche Art und Weise organisiert sein. Zum einen konnte die Berufsschule wie eine Abteilung in ein produzierendes Gewerbe integriert sein und intern Arbeiter aus- und weiterbilden. Zum anderen war es möglich, dass die Berufsschule nach außen hin als solche auftrat, aber gleichzeitig an ein Unternehmen angegliedert war, welches sich um Verwaltung, Organisation und praktische Ausbildungsteile kümmerte. Im Gegenzug bildete die Berufsschule ganz nach den Bedürfnissen des Unternehmens aus. Ein dritter Typ von Berufsschule war im Wesentlichen selbstständig. Dennoch wurden semiformale Beziehungen zu einem oder mehreren Unternehmen unterhalten, da aus politischen Gründen eine Teilnahme der Schüler an der Produktion gewünscht wurde.⁷⁴

Der formalisierte Teil der Berufsausbildung fand vor allem in den großen Staatsunternehmen statt. Dort wurden die Ausbildungsplätze an die Berufsschulen verlagert, um eine Störung der Produktion zu verhindern. Die Schulen wurden damit beauftragt, Arbeiter für eng spezialisierte Tätigkeiten in der industriellen Produktion auszubilden. Dies führte im Ergebnis zur Entstehung

⁷³ “There is perhaps more confusion in the data dealing with secondary vocational education than with any other type of training. There is a strong impression that this confusion is not limited to persons outside China - that the Chinese themselves are bogged down in the fluid and ambiguous system that was set up and frequently revised for the training of middle-level technical specialists. [...] The broad category of specialized schools, the vocational schools, and the industrial courses of vocational schools are interchangeably translated as ‘vocational’, ‘technical’, ‘trade’ or ‘specialized’ schools.” Zitiert in: Orleans: *Professional Manpower and Education in Communist China*. S. 43.

⁷⁴ Vgl. Ibid. S. 44 ff.

hunderter sehr eng gefasster Berufsbilder.⁷⁵ Für die Kosten im Erziehungssystem boten die Berufsschulen mit ihren im Vergleich zu den allgemeinen Mittelschulen einfacheren Zulassungsvoraussetzungen den Vorteil, mehrere Schuljahre einzusparen und den Unternehmen schneller Fachkräfte zur Verfügung stellen zu können. Obwohl diese Maßnahmen ihren Zweck erfüllten, schnell qualifiziertes Personal zu schulen, ging die Verkürzung ihrer Ausbildungszeit zu Lasten der flexiblen Einsetzbarkeit.

Ein weiteres Problemfeld für die Entwicklung der Berufsbildung war das Ausbildungsniveau der Lehrer. Sie waren zum größten Teil den an sie gestellten Forderungen nicht gewachsen, da sie zum einen nicht auf die Vermittlung von beruflichen Fachkenntnissen vorbereitet waren und zum anderen nur 56 Prozent von ihnen über einen Abschluss der allgemeinen Mittelschule Oberstufe verfügten. Die Konsequenz für den Unterricht in den Klassenzimmern war eine theoretische Wiedergabe von Lehrbuchwissen.⁷⁶ Durch die Verschulung der Berufsausbildung kam es zu einer Entkopplung von Theorie und Praxis, die den Unterricht von den Anforderungen des Arbeitsmarktes entfernte. Diese Entwicklung führte letztendlich dazu, dass die Berufsschüler nach bestandener Abschlussprüfung für ihre zukünftige Tätigkeit angelernt werden mussten.

Ab Mitte der 50er Jahre zeichnete sich eine politische Wende von der Politik der ausschließlichen Nachahmung der UdSSR hin zu mehr Eigenständigkeit ab. Dies führte im Zuge einer veränderten Wirtschaftspolitik zur Kollektivierung der selbstständigen Handwerksbetriebe, da man der Ansicht war, auf diese Weise Maschinen und Kapital effizienter einsetzen zu können.⁷⁷ Welche Auswirkung die Kollektivierung der Handwerksbetriebe auf die Berufsausbildung hatte, ist bisher wenig erforscht. Während im Jahr 1952 mit einem Anteil von 96,9 Prozent fast alle Handwerksbetriebe noch selbstständig waren, ver-

⁷⁵ Orleans: "Soviet Influence on China's Higher Education". S. 184-199.

⁷⁶ Vgl. Risler: *Berufsbildung in China - Rot und Experte*. S. 248 ff.

⁷⁷ Vgl. Li Fu-ch'un: "Report on the First Five-Year Plan on the National Economy of the People's Republic of China in 1953-1957", *Communist China 1955-1959 - Policy Documents with Analysis*, (Hrsg.) Prepared at Harvard University under the Joint Auspices of the Center for International Affairs and the East Asian Research Center (Cambridge: Harvard University Press, 1962). S. 49-91.

ringerte sich dies bis 1956 auf 8,3 Prozent.⁷⁸ Diese Zahlen lassen den Schluss zu, dass durch die Umstellung des Produktionsprozesses innerhalb kurzer Zeit ein Großteil der handwerklichen Fähigkeiten und Ausbildungstraditionen vernichtet wurde. An die Stelle tradierter Lehrformen des Handwerks, nämlich der Weitergabe von Wissen durch den Meister an den Lehrling, trat kein adäquater Ersatz. Damit wuchs eine neue Generation von jungen Handwerkern, Arbeitern, Betriebsleitern und Technikern heran, an die generationsübergreifendes Erfahrungswissen nicht mehr übergeben wurde.⁷⁹

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der Aufbau eines neuen Bildungssystems nach sowjetischem Vorbild im Hochschulbereich zu einer Fokussierung auf Naturwissenschaft und Technik führte und zu Lasten geistes- und sozialwissenschaftlicher Fächer ging. Aufgrund des begrenzten Budgets für Bildung wurden die Lehrgebiete dieser Fächer verkleinert sowie die Ausbildungszeiten verkürzt. Obwohl die Datenlage bei den quantitativen Zahlen der formalen und informellen Auszubildenden in der Berufsbildung ungenau sind, kann konstatiert werden, dass aufgrund des Mangels an qualifiziertem Personal versucht wurde, den berufsbildenden Sektor auszuweiten. Die Auslagerung der Berufsbildung von den Unternehmen in die Schulen erfolgte, um die Produktion nicht zu unterbrechen. Dort wurde der Fachunterricht von Lehrern gegeben, die darauf weder pädagogisch noch fachlich vorbereitet waren. Die daraus resultierenden fachlichen Defizite bei der schulischen Ausbildung wurden in den großen Staatsbetrieben ausgeglichen, indem die Arbeiter nach ihrer Schulausbildung, unabhängig von ihrem erlernten Beruf, für eine betriebsspezifische Tätigkeit angelehrt wurden. Diese Entwicklung führte zu einer Entkopplung der Ausbildung von den Anforderungen der Unternehmen und des Arbeitsmarktes, da sich das in den Schulen vermittelte Wissen immer

⁷⁸ The State Statistical Bureau: *Ten Great Years - Statistics of the Economic and Cultural Achievements of the Peoples Republic of China*. S. 36.

⁷⁹ Zu den Folgen der Kollektivierung von Handwerksbetrieben für die tradierte Weitergabe von handwerklichem Wissen vgl. dazu Risler: *Berufsbildung in China - Rot und Experte*. S. 244; Thoergerson, S.: "Learning in Lijiazhuang: Education, Skills and Careers in Twentieth-Century Rural China", *Education, Culture and Identity in Twentieth-Century China*, (Hrsg.) Petersson, G., Hayhoe, R., und Lu Yongling (Ann Arbor: University of Michigan Press, 2001). S. 238-264.

weiter von den Anforderungen an den Arbeitsplätzen entfernte. Der Nutzen einer Bildungsinvestition in eine Berufsausbildung wurde zunehmend geringer, da die ausgeübte berufliche Tätigkeit in keinster Weise das ursprünglich erlernte Berufsbild widerspiegelte und sich aus diesem Grund ihre Bedeutung marginalisierte.

Trotz dieser Defizite gelang es durch Konzentration auf die vorhandenen Kapazitäten im Bildungswesen, eine qualifizierte Arbeiterschaft heranzubilden, die in der Lage war, die aus der Sowjetunion importierten Schwerindustriebetriebe zu führen. Die ausreichende Qualifizierung von Fachkräften gelang jedoch nur in dem engen Segment der Schwerindustrie und war kein landesweites Phänomen. Negativ war zudem, dass die sektorale Ausbildung von Fachkräften in der Schwerindustrie mit einem immensen Verlust von fachlichem Know-how durch den Niedergang des traditionellen Handwerkswissens im Rahmen der Kollektivierung von familiengeführten Handwerksbetrieben einherging.

3.2 Der Große Sprung nach Vorne

Die Konzentration des ersten Fünfjahresplans (1953-1957) auf den Aufbau der Schwerindustrie hatte zu einem unerwartet hohen Wirtschaftswachstum geführt. Allerdings war dieses Wachstum nicht nachhaltig, denn durch einseitigen Kapitalzufluss in die Schwerindustrie stieg die industrielle Produktion im Vergleich zur landwirtschaftlichen fünfmal schneller an. Das Wachstum im industriellen Bereich generierte sich allerdings in erster Linie durch Kredite und Güterimporte aus der Sowjetunion, die neben anderen Rohstoffen auch mit landwirtschaftlichen Produkten bezahlt wurden. In Folge der Missernten in der Landwirtschaft sowie der steigenden Nachfrage nach Getreide in den Städten wurde die Subventionierung der Schwerindustrie zu Lasten der Landwirtschaft zu teuer. Deshalb mussten Maßnahmen ergriffen werden, um das Wirtschaftswachstum zur Steigerung der Gesamtproduktion auf eine breitere Basis zu stel-

len. Dabei entwickelte Mao ungeachtet der Tatsache, dass die landwirtschaftliche Produktion im Zuge der Kollektivierung in der Landwirtschaft sogar zurückging, seine eigenen Ansichten über die Möglichkeiten einer weiteren Ertragssteigerung. Er war der Meinung, dass mittels einer Mobilisierung der vorhandenen Ressourcen, insbesondere der menschlichen Arbeitskraft, eine organische Produktionssteigerung möglich wäre. Dies sollte anhand einer Massenmobilisierung des Volkes zum Bau von landwirtschaftlichen Strukturprojekten wie Bewässerungsanlagen und Wasserschutzmaßnahmen sowie einer Steigerung der landwirtschaftlichen Erträge geschehen. Die Durchführung dieser Strategie bot in der damaligen chinesischen Situation den Vorteil, dass die agrarische Produktion ohne nennenswerte Investitionen gesteigert werden konnte.

Im industriellen Sektor wurden neben der Schwerindustrie nun auch die Leichtindustrie und der Aufbau von Unternehmen auf lokaler Ebene gefördert. Allerdings fußte diese Strategie weiterhin auf einem massiven Zustrom von Kapital und importierter Gerätschaften. Deshalb unterschied sich der industrielle Entwicklungsweg während des Großen Sprungs nach Vorne im Grunde nicht vom kapitalintensiven Ansatz des ersten Fünfjahresplanes.⁸⁰

Die Pläne des Großen Sprungs nach Vorne führten im Bildungssektor zur Suche nach einem leistungsfähigeren, den chinesischen Bedürfnissen besser entsprechenden Ausbildungssystem. Für das Erziehungswesen bedeutete der politische Wunsch, durch Mobilisierung aller gesellschaftlichen Ressourcen die gesamtwirtschaftliche Produktivität zu steigern, eine Reorganisation, die zu einer quantitativen Vergrößerung des Bildungssektors führte.

Im Verlauf der politischen Machtkämpfe setzte sich diejenige Fraktion in der KPCh durch, die eine strengere Kontrolle der Gesellschaft befürwortete. Um den politischen Machteinfluss weiterhin zu festigen, wurde jeder staatlichen Schule eine politische Abteilung der KPCh angegliedert. Deren Aufgabe bestand von nun an darin, Lehrer zu beurteilen und über ihre Beförderung zu entscheiden, wobei zu den wichtigsten Kriterien die politische Einstellung so-

⁸⁰ Vgl. Lardy, N.R.: "The Chinese economy under stress, 1958-1965", *The Cambridge History of China*, (Hrsg.) Fairbanks, J.K. und Twitchett, D. (Cambridge: Cambridge University Press, 1987). S. 144-180.

wie die Loyalität gegenüber der Partei zählten. Erst in zweiter Linie kam es auf die akademischen Qualifikationen sowie die Berufserfahrung an. Ähnlich wie den Lehrern erging es auch den Schülern, deren Leistung weniger anhand ihrer Noten, sondern nach ihrem politischen Bewusstsein beurteilt wurde.⁸¹

Diese Politik bedeutete die Abkehr von dem bisherigen Ziel, ausschließlich qualifizierte Mitarbeiter für die Schwerindustrie auszubilden. Für die Zukunft war vorgesehen, das Ausbildungsniveau des gesamten Landes durch Steigerung der quantitativen Zugangsmöglichkeiten zu erhöhen, um produktive Arbeiter mit sozialistischem Bewusstsein auszubilden.

Um dies zu erreichen, wurde von Liu Shaoqi das Konzept des zweigleisigen Bildungssystems (*shuanggui zhi*) vorgestellt. Dahinter verbarg sich die Idee, das existierende Schulsystem durch einen informellen Bildungssektor für Arbeiter und Bauern zu erweitern. Auf dem „ersten Gleis“ wurde das traditionelle Schulsystem mit seinem pyramidenförmigen Aufbau von der Grundschule zur Mittelschule bis hin zur Universität in Rahmen einer Vollzeitschule beibehalten. Ergänzt werden sollte dieses „erste Gleis“ durch ein „zweites Gleis“ der Massenbildung für Arbeiter und Bauern. Das Bildungssystem sollte damit den unterschiedlichen ökonomischen Entwicklungsstand der einzelnen Regionen berücksichtigen, das Bildungsniveau anheben und das Analphabetentum weiter reduzieren.

Um die Kosten für die Bildungsexpansion niedrig zu halten, förderte man pragmatisch lokale Initiativen, wodurch eine vielfältige Bildungslandschaft entstand. In diesem Zeitraum wurden sowohl in städtischen als auch in ländli-

⁸¹ Vgl. Pepper, S.: "New directions in education", *The Cambridge History of China*, (Hrsg.) MacFarquhar, R. und Fairbank, J.K. (Cambridge: Cambridge University Press, 1987). S. 398-431.

chen Gebieten viele der so genannten Halb-Arbeit-Halb-Studium-Schulen gegründet.⁸²

Die Konzeption dieser Schulen entstammte der Idee von Minban-Schulen (*minban xuexiao*), d.h. vom Volk geführte Schulen. Für den Staat besaßen diese Bildungsstätten den Vorteil, dass sie sich durch Eigeninitiative ohne finanzielle Unterstützung der Regierung aus Eigenmitteln finanzieren konnten. Zudem waren Minban-Schulen von keinem professionellen Lehrkörper abhängig, denn es konnte jeder unterrichten, der über relevantes Wissen zu verfügen glaubte. Dieses Konzept ermöglichte eine Verdoppelung der Zahl der Mittelschulabsolventen von 7 Millionen im Jahr 1957 auf 14 Millionen zu Beginn des Herbstsemesters 1958.⁸³

Gleichzeitig begann man bereits im Frühjahr 1958, das Bildungssystem in die Steigerung der gesamtwirtschaftlichen Produktion mit einzubeziehen. Lu Dingyi, Leiter der Abteilung Propaganda des Zentralkomitees der KPCh, formulierte 1958 in seiner Rede „Erziehung muss mit produktiver Arbeit einhergehen“ die zentrale Leitidee des neuen Programms:

Alle Schulen, egal, ob Ganztags- oder `Halb-Arbeit-Halb-Studium-Schule`, müssen die Leitlinien von Erziehung und Arbeit umsetzen. Nicht nur dies, die Richtung von heute an ist, dass Schulen Betriebe und Farmen betreiben, (während) Betriebe und Farmen Schulen leiten, (damit) Lehre und Lernen sowie Arbeit möglichst eng miteinander verbunden sind.⁸⁴

Die Schulen kamen der Forderung nach einer Integration von Schule und Arbeit nach, indem sie eigene Schulfabriken bzw. Werkstätten errichteten, die unmittelbar einen Beitrag zur Produktion leisten konnten. Damit die Studenten

⁸² „Der Schultyp der Halb-Arbeit-Halb-Studium-Schulen wurde auf dem Lande auf der Ebene der Primarschulen als `Halb-Ackerbau-Halb-Studium-Schulen` (bangong bandu xuexiao), und auf der Ebene der Sekundarschulen (Unterstufe) als `Halb-landwirtschaftliche Arbeit-Halb-Studium-Schulen` (bannong bandu xuexiao), in den Städten als `Halb-Industrie-Arbeit-Halb-Studium-Schulen` (bangong bandu xuexiao) sowie als `Halb-handwerkliche Arbeit-Halb-Studium-Schulen` (banshougong bandu xuexiao) bezeichnet. Im Englischen und Deutschen hat sich der Begriff `half work-half study schools` durchgesetzt.“ Zitiert in: Risler: *Berufsbildung in China - Rot und Experte*. S. 259.

⁸³ Vgl. Pepper: "New directions in education". S. 398-431.

⁸⁴ Lu Dingyi: "Jiaoyu bixu yu shengchan laodong xiang jiehe [Erziehung muss mit produktiver Arbeit einhergehen]" *Volkszeitung*, 02.09.1958.

und Schüler Zeit zur Verfügung hatten, ihren Beitrag am Wachstum zu leisten, wurden regelmäßige Arbeitseinsätze in den Unterricht integriert. Diese Arbeitseinsätze sollten Profite erwirtschaften, um die Schulen zu finanzieren. Zur Vermittlung beruflicher Fähigkeiten, waren die Arbeitseinsätze wenig geeignet, da die Schüler aufgrund ihrer Ausbildung und ihres geringen Erfahrungsschatzes einfache Anlern Tätigkeiten verrichten mussten.⁸⁵

Ein weiterer wichtiger Punkt der Bildungspolitik war die Beseitigung des großen Bildungsgefälles zwischen Stadt und Land und die hohe Analphabetenquote auf dem Land.⁸⁶ Die Ursache für das geringe Bildungsniveau lag unter anderem an der niedrigen Anzahl von Grund- und Sekundarschulen in diesen Regionen, da sich vor dem Großen Sprung nach Vorne die Verbesserung des Bildungswesens auf städtische Regionen beschränkte. Weil für die Steigerung der Agrarproduktion eine breite Anhebung des Bildungsniveaus nötig war, begann man der Expansion des Bildungswesens auf dem Land besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Das Analphabetentum war ein großes Hindernis bei der angestrebten Produktionssteigerung, die nicht nur durch den Bau einer neuen Infrastruktur wie Straßen oder Wasserbauprojekte erreicht werden sollte, sondern auch durch die Verbesserung der Anbaumethoden durch Verwendung von chemischen Düngemitteln sowie durch intensivere Mechanisierung. Für die Umsetzung dieser Techniken war ein verbessertes Verständnis der Bauern für Maschinen sowie für den modernen Ackerbau nötig.⁸⁷

Angesichts der neuen Anforderungen, die an die Modernisierung der Agrarproduktion und an die Bauern gestellt wurden, begann man in ländlichen Gebieten landwirtschaftliche Mittelschulen aufzubauen. Der Unterricht fand dort nach dem Prinzip „Halb-Arbeit-Halb-Studium“ statt, Baumaterial und Land wurden von der Gemeinde zur Verfügung gestellt, während das Gebäude in Gemeinschaftsleistung errichtet wurde. Der Unterricht war beruflich orien-

⁸⁵ Vgl. Thoergerson: "Learning in Lijiazhuang: Education, Skills and Careers in Twentieth-Century Rural China". S. 254.

⁸⁶ Vgl. Orleans: *Professional Manpower and Education in Communist China*. S. 49.

⁸⁷ Vgl. Liang Nian: "Schools for new-type peasants", *Peking Review* (1960). S. 20 ff.

tiert, indem agrarwirtschaftliche Techniken und Produktionsmethoden zusammen mit mathematischen, politischen sowie sprachlichen Grundlagen vermittelt wurden. Allerdings war dieser Schultyp nicht als weiterführende Schulform gedacht, sondern sollte die Schüler auf ein Leben als Bauern in der Kommune vorbereiten.⁸⁸

Für das nach sowjetischem Vorbild errichtete formale Bildungssystem mit seinen Vollzeitschulen war der Große Sprung nach Vorne nur ein kurzes Intermezzo. Denn nachdem der politische Aktivismus abgeflacht war, gewannen die Konturen der allgemein bildenden Schulen aus der Zeit vor dem `Große Sprung nach Vorne´ wieder an Schärfe. Das alte System hatte in den Augen aller, sowohl der Intellektuellen als auch der Bauern, seine Überlegenheit klar unter Beweis gestellt.

Damit blieb das nach sowjetischem Vorbild entstandene Bildungssystem auf Sekundar- und Hochschulebene unverändert, ergänzt durch die Wiederaufnahmen des rigiden Prüfungssystems, das nur wenigen den Besuch einer Hochschule ermöglichte. Das Schulfach „praktische Arbeit“ war weiterhin vorhanden, hatte aber wesentlich an Bedeutung eingebüßt. Vielmehr lag der Schwerpunkt in den Allgemeinbildenden Schulen wieder auf der bestmöglichen Vorbereitung für die Hochschulzugangsprüfung.

Für die berufsbildenden Schulen war die Verbindung des Studiums mit produktiver Arbeit fatal. Ihr Nutzen war durch die Verschulung und das notwendige Anlernen der Absolventen nach ihrem Schulabschluss ohnehin reduziert worden. Jetzt, da alle Schulen an der Produktion beteiligt waren, verloren sie ihre Daseinsberechtigung.

Auch die Zahl der neu gegründeten landwirtschaftlichen Mittelschulen sank bereits 1960 rapide ab. Während es im Jahr 1960 im ganzen Land noch 30.000 Schulen mit 2,9 Millionen Schülern gab, sank die Zahl bis 1962 auf 3.715 Schulen mit lediglich 260.000 Studenten.⁸⁹ Obwohl die Ursache für den schnellen Rückgang der landwirtschaftlichen Mittelschulen sicherlich mit den Fehlernten und den daraus resultierenden Schwierigkeiten verbunden war,

⁸⁸ Vgl. Pepper: "New directions in education". S. 398-431.

⁸⁹ Vgl. Ibid.

existieren noch weitere Gründe. Denn das eigentliche Ziel, eine Hebung des Bildungsniveaus auf dem Land, wurde verfehlt, weil die Bauern in den landwirtschaftlichen Mittelschulen keine Alternative zu der Bildung auf dem „ersten Gleis“ sahen. Die landwirtschaftlichen Mittelschulen wurden bestenfalls als eine zweitklassige Alternative zur „richtigen“ Ausbildung an regulären Vollzeitschulen gesehen. Vielmehr sahen sich die Bauern durch ihr tägliches Leben in einer ärmlichen agrarischen Subsistenzwirtschaft in ihren Ansichten über die Karrieremöglichkeiten mit einer Schulbildung auf dem „zweiten Gleis“ bestätigt. Dies bedeutete für die landwirtschaftlichen Mittelschulen, deren pädagogischer Ansatz aufgrund des vermittelten Niveaus ein wichtiger Schritt zur Erhöhung des fachlichen Ausbildungsniveaus auf dem Land gewesen wäre, ein schnelles Scheitern. Für die Bauern war Bildung sinnlos, wenn sie nur dazu diente, wieder auf dem Land als Bauern zu arbeiten.⁹⁰

Die Bauern waren hinsichtlich der unterschiedlichen Bildungsziele des „ersten“ und „zweiten Gleises“ durchaus sensibilisiert und sich der Konsequenzen bewusst. Mit Bildung war die Vorstellung von gesellschaftlichem Aufstieg ohne körperliche Arbeit verbunden. Diese Vorstellung verstärkte die traditionelle Sichtweise über den Zweck und Sinn von Bildung. Durch die gescheiterten Bemühungen, das Ausbildungsniveau in den ländlichen Gebieten anzuheben, blieben die bestehenden Widersprüche in der chinesischen Gesellschaft zwischen Stadt und Land, die man während des Großen Sprungs nach Vorne versucht hatte zu überwinden, erhalten.

⁹⁰ Vgl. Unger, J.: *Education under Mao* (New York: Columbia University Press, 1982). S. 57.

3.3 Die Große Kulturrevolution

Das Scheitern des Großen Sprungs nach Vorne hatte nicht nur in eine wirtschaftliche und humanitäre Katastrophe geführt, sondern auch im Bildungswesen die alten Strukturen restauriert. Der Hochschulzugang war lediglich für Absolventen von Schwerpunktschulen möglich, da nur diese das nötige Bildungsniveau sowie Fremdsprachenkenntnisse nachweisen konnten, was für eine sehr gute Punktezahl bei der Hochschulzugangsprüfung notwendig war. Durch diese Beschränkung der Zugangsmöglichkeiten zu den Universitäten, der über einen Mangel an qualitativ guten Bildungsmöglichkeiten verlief, waren den Kindern von Arbeitern, Bauern und Kadern die Aufstiegschancen verwehrt.

Deshalb war an den Schulen und Hochschulen bereits ein latentes Gewaltpotential vorhanden, das ausbrach, sobald Mao dies zuließ. Dies stellte sich als einfach heraus, denn die Schüler und Studenten waren seit Jahren durch politische Kampagnen sensibilisiert worden und die Schulausbildung war seit längerem in einen semipolitischen Kontext eingebunden. Aufgrund der häufigen politischen Kampagnen wurden sich die einzelnen Studenten ihrer Klassenherkunft und damit ihrer zukünftigen Lebenschancen bewusst. Die Tatsache, dass nur über den Besuch einer Schwerpunktschule die Zugangsprüfung zur Universität zu bestehen war, verstärkte die Wahrnehmung der Ungerechtigkeiten im Bildungssystem bei der Bevölkerung.⁹¹

Anfänglich hatte die Partei noch versucht, die Große Kulturrevolution (*wenhua da gemin*) auf intellektuelle Fragen sowie auf die Reform des Erziehungswesens zu fokussieren. Dieser Versuch misslang jedoch, denn Mao wollte nicht nur das Erziehungssystem verändern, sondern primär die gefestigten gesellschaftlichen Strukturen zerstören, da er glaubte, dass seine Gesellschafts-

⁹¹ Vgl. Ibid. S. 110.

utopie nur durch eine permanente Revolution zu verwirklichen sei.⁹² Die Mobilisierung der Jugend war dabei nur ein Instrument, das er zu nutzen verstand.

Im Verlauf der Kulturrevolution zielte man zunächst auf die Zerstörung der bestehenden Machtstrukturen ab. Durch die Destruktion der alten Strukturen sollte eine neue sozialistische und egalitäre Gesellschaft entstehen. Inhaltlich wollte Mao dabei vor allem gegen die Unterbewertung manueller Tätigkeiten und die Überbewertung intellektueller Tätigkeiten vorgehen. Jürgen Henze (1991) beschreibt die Entstehung der negativen Besetzung des Begriffs „Praxis“ folgendermaßen:

Praxis wurde für Mao mehr und mehr zu einer individuellen physischen Präsenz in einer durch Arbeit und Unannehmlichkeiten geprägten Umgebung, auf dem Land, in den Betrieben, in der Armee und anderen „produktiven Einrichtungen“. Praxis wurde damit zum Synonym für Schmutz und körperliche Anstrengung und bezeichnete so Erscheinungen, die im sozialen System der Kaiserzeit negativ besetzt waren.⁹³

Um Abstand von dieser negativen Besetzung des Begriffs „Praxis“ zu gewinnen, war es aus Sicht der KPCh notwendig, die revisionistische Erziehung zu kritisieren und stattdessen das Erziehungssystem Maos zu etablieren, um permanent Nachfolger für den revolutionären Sozialismus auszubilden.⁹⁴ Entsprechend dieser Ideologie wurden während der Kulturrevolution die bestehenden Eliten in Form von Lehrern und Intellektuellen gebrandmarkt und im Gegensatz dazu das Leben von Arbeitern und Bauern symbolisch idealisiert. Um den Kindern dieser Schichten bessere Bildungsmöglichkeiten zu geben, wurde landesweit die Strategie einer Vereinheitlichung des gesamten Schulsystems verfolgt. Dazu wurden die Schulorganisation, Prüfungen und Beförderungen zusammen mit dem Bildungsinhalt transformiert und die Schulzeit verkürzt. Die Lehrmaterialien wurden vereinfacht und die Schüler wurden bereits in der Grundschule mit den Ideen Mao Zedongs vertraut gemacht. Die zentrale Bil-

⁹² Eine Zusammenfassung der politischen Philosophie Mao Zedongs bietet: Price, R.F.: *Education in Modern China, World education series* (London: 1979). S. 4-26.

⁹³ Vgl. Henze, J.: *Hochschulzugang in der Volksrepublik China* (Köln: Böhlau, 1991). S. 37.

⁹⁴ Vgl. Pepper, S.: "Education", *The Cambridge History of China*, (Hrsg.) MacFarquahr, R. und Fairbank, J.K. (Cambridge: Cambridge University Press, 1991). S. 540-589.

dungsverwaltung auf nationaler Ebene wurde eingestellt und die Verantwortung auf unterstellte Behörden übergeben. Für den Unterricht in den Schulen bedeutete dies die Abschaffung der bis dato einheitlich vorgegebenen Lehrpläne und Textbücher. Anstelle der landesweiten Standards konnten nun Provinzen, Städte und sogar Kommunen ihre Lehrbücher selbst schreiben sowie über die Schuldauer und den Aufbau der Stundenpläne selbst entscheiden. Gleichzeitig wurde die einheitliche Zugangsprüfung zum Universitätsstudium abgeschafft sowie die Verantwortlichkeit für den Hochschulzugang an die Produktionseinheiten übertragen. Diese entschieden fortan über den Hochschulzugang, weil es den Absolventen der allgemeinen Mittelschule jetzt nicht mehr erlaubt war, eine Hochschule zu besuchen, ohne zuerst Arbeitserfahrung gesammelt zu haben. Mit der Einführung dieser Maßnahme wurde der Weg in die Universitäten über elitäre Ausbildungswege gekappt. Entscheidend für den Zugang zur höheren Bildung war nicht mehr die intellektuelle Leistungsfähigkeit des Schülers, sondern das Urteil von Arbeitern oder Parteikadern in den Produktionseinheiten. Zudem wurden alle Schultypen einschließlich der Schwerpunktschulen vereinheitlicht und in einfache Nachbarschaftsschulen umgewandelt, um in den Mittelschulen egalitäre Bildungsmöglichkeiten zu schaffen.⁹⁵ Da keine weiteren finanziellen Mittel des Staates in den Bildungssektor flossen, ging die schnelle Expansion der Sekundarbildung zu Lasten der Unterrichtsqualität an den Schulen. Das Ergebnis war die Abschaffung des Elitewegs, ohne ihn durch eine wirkliche Alternative zu ersetzen.⁹⁶

Den berufsbildenden Schulen gelang es auch in der kurzen Phase zwischen dem Großen Sprung nach Vorne und der Kulturrevolution nicht, wieder an Bedeutung zu gewinnen, denn schon vor Ausbruch der Kulturrevolution hatten die politischen Auseinandersetzungen zwischen Mao Zedong und Liu Shaoqi zu einer erneuten Ablehnung seiner Idee des „zweigleisigen Bildungssystems“ geführt. Die damaligen Richtungskämpfe sind in dem Artikel der Volkszeitung „Nieder mit allen Hintermännern der

⁹⁵ Vgl. Ibid.

⁹⁶ Vgl. Ibid.

Volkszeitung „Nieder mit allen Hintermännern der revisionistischen Erziehung“ vom 18.07.1967 belegt.⁹⁷

Mit einem Wort, die Halb-Arbeit-Halb-Studium-Schulen des chinesischen Chruschtschow⁹⁸ sind Berufsschulen der kapitalistischen Klasse, das `System der zwei Arten von Erziehung´ ist die Kopie des `zweigleisigen Systems´ von `Eliteerziehung´ und `Arbeitserziehung´ in den kapitalistischen Ländern. Der chinesische Chruschtschow hat dem zweistufigen Erziehungssystem die Maske übergestülpt, es sei ein kommunistisches Erziehungssystem und er hat trompetet, dies sei der Fortschritt des Marxismus-Leninismus und es sei ein Spitzenprodukt des überaus herausragenden Internationalismus. Man kann von Glück sagen, dass sie die Menschen nicht aufgefordert haben, ausgetauscht zu werden.

Weil sein zweistufiges Erziehungssystem die Reichen in die Lage versetzt, das Ganztagsystem zu erreichen und `zu Experten ausgebildet werden´, während die Kinder von aus relativ betrachtet schwierigeren Verhältnissen stammenden Arbeitern, armen Kleinbauern in `Halb-Arbeit-Halb-Studium-Schulen´ gehen und zu gewöhnlichen Arbeitern und Bauern ausgebildet werden. Dies ist nur nicht geeignet, die `drei Unterschiede´⁹⁹ zu verkleinern, sondern verschärft auch die Trennung zwischen den Klassen noch. [...] Lasst uns die große rote Fahne der Mao-Zedong-Gedanken hochhalten, die Hintermänner der revisionistischen Erziehungslinie zu Boden trampeln, sie scharf kritisieren und bloß stellen. Lasst uns das seit den Zeiten des Konfuzius viele tausend Jahre bestehende Erziehungssystem der Ausbeuterklasse vollständig zerstören und unsere Schulen in große Lehranstalten der Mao-Zedong-Gedanken verwandeln! Veranlasst unsere Enkel und die darauf folgenden Generationen die grundlegende Essenz¹⁰⁰ [des Systems] auf alle Ewigkeit unverändert zu lassen, lasst unsere Flüsse und Berge auf ewig in Rot [erstrahlen], Rot bis zuletzt.¹⁰¹

Die Idee eines gestuften Bildungssystems, das den sozioökonomischen Bedingungen Chinas am Besten entsprochen hätte, wurde erneut mit dem Argument der Schaffung eines Zweiklassensystems heftig kritisiert und abgelehnt. Diese

⁹⁷ Volkszeitung: "Dadao xiuzheng zhuyi jiaoyu luxian de zong houtai [Nieder mit allen Hintermännern der revisionistischen Erziehung]", 18.07.1967.

⁹⁸ Die Bezeichnung „chinesischer Chruschtschow“ bezieht sich auf Liu Shaoqi. Die im Zitat angesprochene Diskussion handelt vom Widerspruch kommunistischer Herrschaftsformen, der in der Verwirklichung einer egalitären Gesellschaftsform und dem Verhältnis zur Ausbildung von Eliten besteht.

⁹⁹ Der Begriff „drei Unterschiede“ ist dem marxistischen Vokabular entnommen und bezeichnet die Trennung zwischen Arbeitern und Bauern, Stadt und Land sowie geistiger und körperlicher Arbeit.

¹⁰⁰ In der vorliegenden digitalisierten Ausgabe der Volkszeitung 1946-2004 (renmin ribao dianziban 1946-2004) wird der Terminus „die Qualität nicht verändern“ (*bu bian zhi*) verwendet. Ob es sich hier um einen Übertragungsfehler oder um eine Anspielung auf die während der Kulturrevolution übliche Formulierung „die Farbe nicht verändern“ (*bu bian se*) mit seiner Bedeutung „vom kommunistischen Rot hin zum revisionistischen Schwarz“ handelt, bleibt offen.

¹⁰¹ Volkszeitung: "Dadao xiuzheng zhuyi jiaoyu luxian de zong houtai [Nieder mit allen Hintermännern der revisionistischen Erziehung]".

zweite Verwerfung der Idee einer parallelen Existenz von Elite und Massenbildung führte in der Folge zu einer Diskreditierung der Berufsbildung als zweitklassigem Bildungsweg und zu ihrer Abschaffung als eigenständiger Form der Vorbereitung auf das Berufsleben. Sowohl für den Eliteweg der Schwerpunktschulen als auch für die berufsbildenden Schulen der Sekundarstufe bedeutete dies das Ende. An ihre Stelle trat lediglich die Einheitsschule auf niedrigem Niveau.¹⁰²

Eine Ausbildung von Facharbeitern war fortan nicht mehr nötig, da politisch-ideologisch und maoistisch geschulte Arbeiter per definitionem schon „gute“ Fachkräfte waren. Infolge dieser Denkweise wurden sämtliche Ansätze einer standardisierten Ausbildung von Facharbeitern in Fach- und Weiterbildungsschulen aufgegeben oder nicht weiter verfolgt. Ohne Rücksicht auf die Vorteile einer beruflichen Bildung zu nehmen, dominierte das egalisierende Ideal, welches die Schüler nach einer zehnjährigen allgemeinen Schulbildung in das Berufsleben entließ.

Als die Berufsschulen im Verlauf der Kulturrevolution geschlossen oder in Einheitsschulen umgewandelt wurden, gingen sowohl die technische Ausstattung der Schulen, als auch das Wissen der Lehrer verloren, was in der Folge langfristig die Grundlage für berufliche Bildung in der VR China zerstörte.

Die Schulabsolventen wurden fortan alle am Arbeitsplatz angelernt, denn die Produktionseinheiten, welchen sie zugeteilt wurden, verfügten über keine organisierten Qualifikationsmaßnahmen. Durch die Abschaffung einer berufsqualifizierenden Ausbildung besaß eine ganze Generation von Arbeitern nur geringes technisches Wissen.

Nach Beendigung der schlimmsten Unruhen der Kulturrevolution, bildete sich ein Erziehungssystem heraus, das in einem provisorischen Stadium stagnierte und landesweit nie standardisiert wurde. Viele der lokalen Veränderungen, die nach der bildungspolitischen Dezentralisierung erfolgten, blieben bis zum Tod Mao Zedongs bestehen. Aufgrund der Nivellierung und Lokalisierung der Berufsbildung, weist das *Chinesische Jahrbuch der Erziehung 1949-1981*

¹⁰² Vgl. Risler: *Berufsbildung in China - Rot und Experte*. S. 261.

für die Jahre von 1966 bis 1976 keine Zahlen darüber auf, in welchem Umfang Berufsbildung in der VR China stattfand.¹⁰³ Dort werden die Ablehnung des „zweigleisigen Bildungssystems“ und die Veränderungen während der Kulturrevolution folgendermaßen bewertet:

Der Zustand der vereinheitlichten Strukturen der Ausbildung in Mittelschulen ist nicht geeignet für die Wirtschaft und die Bedürfnisse der gesellschaftlichen Entwicklung, sie beeinflusst die Entwicklung des Erziehungswesens und ist nicht nützlich, die Beschäftigungsmöglichkeiten junger Menschen zu erweitern.¹⁰⁴

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Bildungspolitik während der Kulturrevolution unter dem Primat der Politik stand. Es war das erklärte Ziel Maos, sich mit Hilfe der sozialen Spannungen innerhalb des Bildungswesens an der Macht zu halten und die Gesellschaft in Richtung seiner revolutionären Vorstellungen hin zu verändern. Kennzeichnend für diese Periode waren eine Intellektuellenfeindlichkeit und die Betonung der einheitlichen Massenerziehung. Ideologische Schulungen sowie die richtige politische Einstellung im Sinne Maos waren wichtiger als eine formal aussagekräftige und qualitativ gute Bildung. Im Rahmen der Denunzierung der Berufsbildung als zweitklassigen Bildungsweg wurden die berufsbildenden Schulen in Einheitsschulen umgewandelt oder ganz geschlossen. In der Folgezeit kam es zu einer Auflösung aller vorhandenen Strukturen des formalen Berufsbildungssystems zugunsten der Einheitsschulen. Ob dies unmittelbare Auswirkungen auf die Betriebe hatte, bleibt ein Forschungsdesiderat. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich der Unterricht in den Berufsschulen durch die Verschulung bereits deutlich von den Arbeitsplatzanforderungen entfernt hatte. Deshalb kann davon ausgegangen werden, dass die neu eingestellten Absolventen ohnehin, unabhängig von der Schule, die sie besucht hatten, an ihrem Arbeitsplatz angelernt werden mussten. Aus diesem Grund dürfte es für die Unternehmen keine große Rolle

¹⁰³ Vgl. Zhang Jian (Hrsg.): *Zhongguo jiaoyu nianjian 1949-1981 [Chinesisches Jahrbuch der Erziehung 1949-1981]* (Beijing: Renmin jiaoyu chubanshe, 1982). S. 182.

¹⁰⁴ Ibid. S. 172.

gespielt haben, welche Schulausbildung die neu zugeteilten Arbeitskräfte zuvor durchlaufen hatten.

4. Das Berufsbildungssystem der VR China

In strategischen Planungen der Regierung, durch die sie das Ziel der Schaffung einer „Gesellschaft des kleinen Wohlstands“ erreichen will, wird davon gesprochen, dass China den technologischen Anschluss an die Industrieländer sucht. Angesichts dieser ehrgeizigen Pläne stellt das geringe Bildungsniveau der Bevölkerung ein Hindernis dar, denn ohne eine breite Wissensbasis ist es nicht möglich, ein nachhaltiges Wachstum und technologische Spitzenleistungen zu entwickeln. Die mangelnde fachliche Qualifikation vieler Arbeitnehmer führt zu wirtschaftlichen Ineffizienzen, welche langfristig die hohen Wachstumsraten begrenzen könnten. Obwohl sich die politischen Entscheidungsträger in Peking dieser Tatsache bewusst sind und die Rahmenbedingungen legislativ verbessert haben, bestehen an den Schulen weiterhin große Qualitätsdefizite.

4.1 Die Modernisierung der Berufsbildung

Mit dem Fall der Viererbande (*si ren bang*) und dem Aufstieg Deng Xiaopings wurde mit dem Programm der vier Modernisierungen (*si ge xiandaihua*) ein umfassendes Reformpaket in den Sektoren Industrie (*gongye*), Landwirtschaft (*nongye*), Wissenschaft (*kexue*) und Technik (*jishu*) vorgelegt.¹⁰⁵

Um ein Erziehungssystem aufzubauen, das genügend Fachkräfte für die Durchführung dieser Reformen ausbildet, besann man sich auf die erziehungspolitischen Konzepte der späten 50er Jahre. Dabei nahm man sich indes nicht die Zeit, mit einem Neuaufbau der Struktur des Bildungssystems zu beginnen.¹⁰⁶ Denn erneut sah sich China mit der Situation konfrontiert, Fachkräfte zu benötigen, gleichzeitig aber nur geringfügig in den Aufbau neuer Strukturen

¹⁰⁵ Vgl. Volkszeitung: "Shixian si ge xiandaihua shi yi chang jiqi shenke de gaige [Die Verwirklichung der vier Modernisierungen ist eine außerordentlich tiefgreifende Revolution]", 04.07.1978.

¹⁰⁶ Vgl. Volkszeitung: "Jie pi `si ren bang´ he shixian si ge xiandaihua [Die `Viererbande´ verurteilen und entlarven sowie die `vier Modernisierungen´ durchführen]", 09.05.1978.

investieren zu wollen. Deshalb griff Deng Xiaoping während einer Rede vor der nationalen Arbeitssitzung für Erziehung erneut die Idee des „zweigleisigen Bildungssystems“ von Liu Shaoqi auf, um Elite- sowie Massenbildung in einem einzigen Bildungssystem miteinander zu vereinbaren.

[...]1959 auf der zweiten nationalen Volksversammlung hat Ministerpräsident Zhou klar erklärt: „In jeder Art von Ganztageschule auf Mittelstufenniveau sollte eine Erhöhung der Lehrqualität zum Standard werden, außerdem sollte man zunächst alle Kräfte sammeln, um eine Reihe von guten Schwerpunktschulen aufzubauen, mittels derer man in China besser qualifizierte Fachkräfte ausbilden sowie schnell das Niveau in Wissenschaft und Kultur anheben kann.“ Der damalige Aufbau von Schwerpunktschulen war erfolgreich. Aber die „Viererbande“ hat die Schwerpunktschulen als „Produkt der revisionistischen Erziehungslinie von Liu Shaoqi“ abgelehnt, ihnen die Mütze einer „feudalistischen Schule“ aufgesetzt, sie durch leichtsinnige Kritik in Unordnung gebracht und zerstückelt, wodurch die in vielen Jahren aufgebauten Schwerpunktschulen zerstört worden sind und große Verluste entstanden. Nach Pulverisierung der „Viererbande“ hat der nationale Vorsitzende Hua sowie das Zentralkomitee erklärt, dass sofort mit dem Aufbau einiger leistungsfähiger Schwerpunktschulen begonnen wird.¹⁰⁷

In der Folgezeit verschob sich der Fokus weg von den Einheitsschulen und der Massenbildung hin zu einer Verbesserung der Ausbildungsqualität. Um dieses Ziel zu verwirklichen, begann man erneut mit dem Aufbau von formalen Strukturen. Dazu wurden die Schwerpunktschulen wieder mit ihrer Zielsetzung, der Ausbildung einer nationalen Elite, eröffnet. Zugunsten der Schulung geistiger Fähigkeiten kam es zu einer Streichung der obligatorischen Arbeitseinsätze aus dem Stundenplan. Des Weiteren war es den Kindern von Intellektuellen durch die Reformen wieder erlaubt, Universitäten zu besuchen, eine hochwertige Ausbildung zu durchlaufen und dadurch in eine höhere gesellschaftliche Stellung als ihre Eltern zu gelangen.¹⁰⁸

Parallel zum Wiederaufbau einer Elite wurde vorgeschlagen, den Sektor der Berufsschulen sowie Halb-Arbeit-Halb-Studium-Schulen erneut zu erweitern. Im Rahmen dieser Maßnahme sollten sich neue Bildungsmöglichkeiten für diejenigen eröffnen, denen die Ausbildung auf dem „ersten Gleis“ versagt blieb. Zu diesem Zweck wurde ein Teil der allgemeinen Mittelschulen erneut

¹⁰⁷ Volkszeitung: "Zai quan guo jiaoyu gongzuo huiyi shang de baogao [Bericht über die nationale Arbeitssitzung für Erziehung]", 12.06.1978.

¹⁰⁸ Vgl. Unger: *Education under Mao*. S. 108 ff.

in Berufsschulen umgewandelt. Hinter diesen Veränderungen stand die Hoffnung, einerseits den Zulassungsdruck auf die Hochschulen zu reduzieren, andererseits Fachkräfte heranzubilden, die den Anforderungen der lokalen ökonomischen Situation entsprachen.¹⁰⁹ Durch die Annahme, dass die Berufsschulen Arbeitskräfte für den lokalen Arbeitsmarkt ausbilden würden, existierte mit Ausnahme einiger Institutionen in der Erwachsenenbildung kein weiterführender Bildungsweg mehr.

Finanziell versuchte der Staat, seine Bildungsressourcen auf die Entwicklung von Forschungsinstituten und Schwerpunktuniversitäten zu konzentrieren. Eine Ausweitung des Sekundarsektors war erwünscht, allerdings musste sich dieser weitgehend selbst finanzieren. Zusätzlich wurden die allgemeinen Mittelschulen auf dem Land zugunsten der landwirtschaftlichen Mittelschulen reduziert, da man eine Abwanderung der Jugend in die Städte verhindern wollte. Summa summarum fanden sich damit die Kinder von Arbeitern und Bauern auf dem Abstellgleis wieder, denn für sie war der Zugang zu den Schwerpunktschulen selten möglich.

Erst im Rahmen der Öffnung sowie der Flexibilisierung der ökonomischen Strukturen im Privatsektor zeigten sich die Schwächen des im Kern immer noch aus der Sowjetzeit stammenden Berufsausbildungssystems mit seiner hochgradig spezialisierten und verschulten Ausbildung, die zur Loslösung der Berufsschulbildung von den Anforderungen des Arbeitsmarktes geführt hatte. Dieses System stand zunehmend im Widerspruch zu den Flexibilitätsanforderungen einer sich den Marktkräften von Angebot und Nachfrage aussetzenden Ökonomie, die eine Effizienzsteigerung erforderte.¹¹⁰ Denn die modernen Produktionsformen, welche im Zuge der wirtschaftlichen Öffnung nach China kamen, wiesen einen immer höheren Grad an Mechanisierung und Automatisierung auf und benötigten Arbeiterkräfte mit einem breiteren Verständnis für technische Zusammenhänge.

¹⁰⁹ Vgl. Risler: *Berufsbildung in China - Rot und Experte*. S. 290.

¹¹⁰ Vgl. Taubmann, W.: "Zur Modernisierung der chinesischen Industrie - sektorale und regionale Aspekte", *Chinesische Wirtschaftspolitik in der Nach-Mao Ära*, (Hrsg.) Taubmann, W., Widmer, U., und Heberer, T. (Bremen: Universität Bremen, 1985). S. 7-52.

Ungeachtet dieser Entwicklung wurden die Arbeiter bis in die 90er Jahre den Betrieben einfach zugewiesen und mussten daraufhin innerbetrieblich qualifiziert werden. Dies führte zu gering qualifizierten Hilfskräften, die nicht als leistungsfähige Arbeiterschaft eingesetzt werden konnte. Entstehende Ineffizienzen in der Produktion wurden durch eine hohe Personaldichte in den Unternehmen ausgeglichen. Dadurch gelang es lange Zeit, sich mit den Defiziten der Berufsschulausbildung zu arrangieren und keine hohen Anforderungen an die berufliche Qualifikation und Lehrpläne zu stellen.

Durch die Veränderung der qualitativen Anforderungen an das Ausbildungssystem wurden eine stärkere Differenzierung der Bildungsmöglichkeiten und ein höheres Maß an Entscheidungsfreiheit für die einzelnen Institutionen erforderlich. Aus diesem Grund zog sich die staatliche Bildungspolitik auf die Makro-Steuerung zurück und gab den Schulen auf lokaler Ebene mehr Gestaltungsspielraum.¹¹¹

4.2 Grundzüge der bildungspolitischen Modernisierung

Das Arbeitsgesetz (*laodong fa*) von 1994 formulierte die Grundlagen der rund 600 Millionen Beschäftigten in der VR China.¹¹² Darin enthalten war eine verstärkte Autonomie der Unternehmen, über ihre Personalpolitik eigenständig zu entscheiden und zugleich den Arbeitnehmern eine freie Wahl des Arbeitsplatzes zuzugestehen. Damit wurde es den Jugendlichen zumindest theoretisch erstmalig möglich, ihre Berufswahl selbst zu treffen. Die Deregulierung sowie die damit einhergehende Flexibilisierung der Bildungslandschaft führen dazu, dass Absolventen nicht mehr wie in den planadministrativen Verwaltungsstrukturen nach Beendigung der Berufsschule auf die Betriebe verteilt werden. Vielmehr sind die Absolventen inzwischen selbst dazu gezwungen, sich mit ih-

¹¹¹ Vgl. Mok Ka-ho: "Privatization and Quasi-Marketization" (City University of Hongkong, 1996), S. 16.

¹¹² Im Internet auf Chinesisch abrufbar unter: <http://www.jincao.com/fa/law12.01.htm>.

ren in der Schule erworbenen Kenntnissen um einen Ausbildungsplatz zu bemühen. Deshalb müssen die Berufsschulabsolventen die notwendigen Kenntnisse besitzen, um mit ihrem berufspraktischen Fachwissen überzeugen zu können, damit sie nicht in Konkurrenz mit dem übersättigten Arbeitsmarkt für Akademiker zu stehen.¹¹³ Angesichts der gegenwärtig massiven Wettbewerbssituation verlangen die Unternehmen nach standardisierten Berufsabschlüssen, die ein entsprechendes Qualifikationsprofil garantieren, um ihre Arbeitsplätze bestmöglich zu besetzen.¹¹⁴ Zudem existiert mittlerweile die Möglichkeit Personal zu entlassen, was nicht nur für ältere Mitarbeiter, sondern auch für junge Menschen in China zum Alltag geworden ist. Obwohl in den Betrieben häufig ein hoher Bedarf an gut ausgebildeten Facharbeitern besteht, sehen die Firmen es nicht als ihre Aufgabe an, gesellschaftliche Verantwortung für die Ausbildung von Berufsschülern zu übernehmen. Aus ihrer Sicht ist es Aufgabe des Staates, Gelder und Inhalte zur Verfügung zu stellen, um das Arbeitskräftepotential zu entwickeln.

Antworten zur Lösung der sozialen Fragen werden in den politischen Leitprogrammen der KPCh gegeben. Die Strategien zum ökonomischen Fortschritt und zur Modernisierung des Landes durch die drei ehemaligen Vorsitzenden der KPCh, Mao Zedong, Deng Xiaoping und Jiang Zemin wurden unter dem Buchtitel „Theorien der `drei Stellvertretungen“ (*lun `san ge daibiao`*) veröffentlicht.¹¹⁵ Auf Grundlage revolutionärer sowie historischer Erfahrungen der KPCh bieten diese Theorien Vorschläge zum „Aufbau eines Sozialismus chinesischer Prägung“. Die Theorien sollen die verantwortlichen Kader (*ganbu*) leiten, die weitere Entwicklung des Landes vorantreiben und den Machtan-

¹¹³ Vgl. Yang Qinmei: "Lun zhiye jiaoyu `shuang zheng` rongtong rencai peiyang moshi [Diskussion darüber wie die `zwei Zertifikate` der Berufsausbildung in einem Modell zur Ausbildung von Talenten miteinander in Einklang gebracht werden können]", *Jiaoyu yu zhiye*, Nr. 12 (2002). S. 9-12; vgl. ChinaDaily Online - Hongkong edition: "White-collar wannabes sing blue-collar blues" (2002 [abgerufen: 12.07.2004]); http://www.chinadaily.com.cn/en/doc/2002-12/12/content_147665.htm.

¹¹⁴ Vgl. Xiang Qiu: "Jiejue jiuye wenti yu kaifa renli ziyuan de guanxi [Der Zusammenhang zwischen dem Problem der Arbeitslosigkeit sowie der Erschließung von Humanressourcen]", *Hunan youse jinshu*, Nr. 12 (2004). S. 63 ff.

¹¹⁵ Der Terminus „die drei Stellvertretungen“ bedeutet inhaltlich, dass die Kommunistische Partei die fortschrittlichen Produktivkräfte, die fortschrittliche Kultur und die Interessen der Mehrheit des Volkes vertritt.

spruch der KPCh sichern.¹¹⁶ Inhaltlich wird vor allem der Versuch unternommen, durch einen Blick in die Vergangenheit einen stringenten Ablauf der Modernisierung des Landes unter Führung der KPCh zu konstruieren. Offiziell heißt es, dass dem Thema „Bildung“ seit Gründung der VR China schon immer sehr viel Aufmerksamkeit geschenkt und vieles unternommen worden sei, um das Bildungsniveau der Bevölkerung zu erhöhen. Diese Tatsache sei den „drei Stellvertretungen“ zu verdanken, denn diese hätten während ihrer Regierungszeiten mittels ihrer politischen Vorgaben die Entwicklung des Bildungswesens stets gefördert. Dies gelte für die Strategie Mao Zedongs („Bildung muss mit den Produktivkräften einhergehen“), Deng Xiaopings („Bei der Verwirklichung der vier Modernisierungen, ist Wissenschaft und Technik der Schlüssel, Bildung die Basis“) und Jiang Zemin („Durch Wissenschaft und Technik das Land aufblühen lassen“).¹¹⁷

Das 1995 von Jiang Zemin vorgestellte Grundsatzprogramm „Durch Wissenschaft und Technik das Land aufblühen lassen“ bildet bis heute die programmatische Grundlage für die Reform des Bildungswesens und damit auch für die Weiterentwicklung der Berufsbildung. Inhaltlich zielt dieses Reformprogramm darauf ab, die Weichen für die bildungspolitischen Entwicklungen dieses Jahrhunderts zu stellen. Es bietet Antworten auf die Herausforderungen der globalen ökonomischen Vernetzung sowie der Wissensökonomie, woraus die Notwendigkeit zum Aufbau eines international konkurrenzfähigen Bildungssektors abgeleitet wird. Bei der Vorstellung des Programms sprach Jiang Zemin die schlechte Bildungssituation, die aufgrund von Strukturproblemen, Qualität und Unterfinanzierung gegeben war, konkret an. Infolge des schnellen Wirtschaftswachstums sei der Bildungsbedarf, sowohl in den städtischen als auch in den ländlichen Gebieten angestiegen. Das Ausbildungsziel der allgemeinen Oberstufe sei zu lange auf die Vorbereitung der Schüler zur Zugangsprüfung der Universität (*gao kao*) ausgerichtet gewesen, denn dieses Ziel wür-

¹¹⁶ Vgl. dazu Jiang Zemin: *Lun san ge daibiao [Theorie der „drei Stellvertretungen“]* (Beijing: Zhongyan wenxian chubanshe, 2001).

¹¹⁷ Zhou Shaosen und Chen Dongyou: *Ke jiao xing guo [Durch Wissenschaft und Bildung das Land aufblühen lassen]* (Jinan: Shandong renmin chubanshe, 1999). S. 182 ff.

de nur ein kleiner Prozentsatz eines Jahrgangs erreichen. Die Mehrheit der Absolventen müsste sich mit dem allgemeinen Schulabschluss auf die Suche nach einer Arbeitsstelle begeben.¹¹⁸ Zudem würden veraltete Lehrpläne, schlecht ausgebildete Lehrkräfte und die hohen Schülerzahlen ein hohes Niveau bereits in der Grund- und Mittelschule verhindern. Für die Schüler der Berufsschulen stelle der Abschluss eine Sackgasse dar, da für sie keine Möglichkeit bestehe, eine auf ihren Abschluss aufbauende Ausbildung zu durchlaufen.

Die Ziele des Regierungsprogramms „Durch Wissenschaft und Technik das Land aufblühen lassen“ wurden im Bildungsgesetz (*zhongguo jiaoyufa*) von 1995 und im Berufsausbildungsgesetz (*zhongguo zhiye jiaoyufa*) von 1996 legislativ umgesetzt.¹¹⁹ Im Rahmen des neuen Berufsbildungsgesetzes war geplant, die Betriebe zukünftig stärker an der Berufsausbildung zu beteiligen. Um es den Betrieben zu erleichtern, das Qualifikationsniveau eines Absolventen einzuschätzen, wurde eine Vereinheitlichung der Ausbildung durch die Einführung eines Berufsklassifikations- und Zertifizierungssystems vorgesehen.

Diese zwei neu geschaffenen Gesetze, deren Inhalte eher einen orientierenden als einen regulierenden Charakter haben, bilden die Grundlage für den „Aktionsplan zur Belebung der Bildung im 21. Jahrhundert“.¹²⁰ Ziel dieses von Jiang Zemin proklamierten Programms sind konkrete Handlungsmaßnahmen zur Steigerung des Bildungsniveaus der Bevölkerung. Speziell im Berufsschulsektor soll durch eine Verlängerung der Ausbildungszeiten eine Erhöhung der Standards erfolgen.¹²¹ Um dies zu erreichen, werden beim Ausbau der Berufsbildung grundsätzlich zwei strategische Richtungen verfolgt. In fortschrittlichen Gebieten und Städten soll mittels der höheren Berufsbildung eine Schnittstelle zwischen Hochschulen und dem

¹¹⁸ Diese Situation wird in China mit dem Sprichwort „Eine große Armee geht über eine einzelne Holzbrücke“ beschrieben, da es nur einem geringen Prozentsatz der Schüler eines Jahrgangs gelingt, die Aufnahmeprüfung zur Universität zu bestehen.

¹¹⁹ Beide Gesetze sind im Internet auf Chinesisch abrufbar. Bildungsgesetz: <http://www.njnet.net.cn/txt/fgdetail.asp?id=567>; Berufsbildungsgesetz: <http://www.sdau.edu.cn/rsxx/html/zhiyejiaoyufa.htm>.

¹²⁰ Vgl. Erziehungsministerium: *Mianxiang 21 shiji jiaoyu zhenxing xingdong jihua [Aktionsplan für die Belebung des Bildungswesens im 21. Jahrhundert]* (Beijing: Beijing shifan daxue chubanshe, 1999). S. 12.

¹²¹ Vgl. Erziehungsministerium: "Wo guo dishi gaodeng jiaoyu fazhan zhanlue tantao [Diskussion über die Entwicklungsstrategie der höheren Berufsbildung in den Regionen und Städten]", *Jiangsu gaojiao* 1 (2004). S. 35-38.

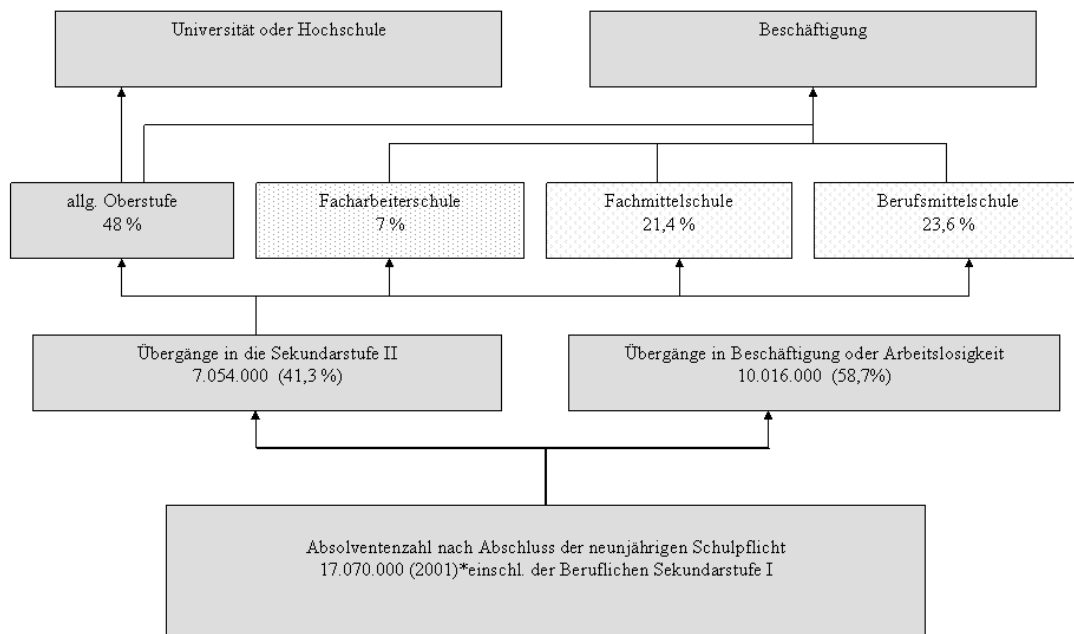
stelle zwischen Hochschulen und dem Berufsbildungssystem geschaffen werden, um für die Industrie qualifizierte Arbeitskräfte auszubilden.¹²² Die ökonomisch schwächer entwickelten Gebiete verfügen nur über einen kleinen industriellen Sektor, da landwirtschaftliche Produktion in der Regel die wichtigste Einkommensquelle ist. In diesen Regionen ist es erziehungspolitisches Ziel, die Zahl der Analphabeten zu reduzieren sowie die Schulpflicht durch eine auf die sechsjährige Grundschulbildung aufbauende dreijährige Berufsausbildung zu ergänzen.¹²³

Darüber hinaus ist geplant, Übergangsmöglichkeiten zwischen beruflicher Bildung, allgemeiner Bildung und akademischen Abschlüssen zu schaffen, damit die berufliche Bildung an Attraktivität gewinnt. Um eine Ausweitung des Berufsschulsektors auf hohem Niveau zu ermöglichen, wird eine Reform der Unterrichtspläne und -materialien durchgeführt. Zur Beseitigung des Mangels an qualifizierten Lehrkräften sollen zusätzliche Schwerpunktschulen für Lehrerfortbildungen entstehen und in den Berufsschulen mehr Fachlehrer eingesetzt werden, welche die Schüler verstärkt handlungsorientiert unterrichten.¹²⁴

¹²² Vgl. Xu Tang: "Chixu fazhan si da celue - zhiye jiaoyu [Vier Strategien für nachhaltiges Wachstum - Berufsbildung]", *Zhiye* 9 (2005). S. 52-54.

¹²³ Vgl. Wang Xiangrong und Bie Jiaorong: "Lun gaodeng jiaoyu dazhonghua yu nongcun renkou zhuanyi [Diskussion über die Verallgemeinerung der höheren Bildung und die Transformation der ländlichen Bevölkerung]", *Xiandai daxue jiaoyu* 5 (2005). S. 31-34.

¹²⁴ Vgl. Erziehungsministerium: *Mianxiang 21 shiji jiaoyu zhenxing xingdong jihua [Aktionsplan für die Belebung des Bildungswesens im 21. Jahrhundert]*. S. 14.



Quelle: ©T. A., Statistisches Jahrbuch der VR China 2002, eigene Berechnungen

Abbildung 2: Darstellung der Schülerzahlen, Stand: 2002

Die zunehmende Bedeutung der beruflichen Bildung bei der Reform des Bildungssektors in der VR China machte Premierminister Zhu Rongji während seines Vortrags „Aufgrund der neuen Situation macht die berufliche Bildung noch größere Fortschritte“ auf der nationalen Arbeitssitzung für berufliche Bildung im Juli 2000 nochmals deutlich: Der Berufsausbildung, müsse aufgrund ihrer direkten Verbindung zur Wirtschaft in Zukunft größere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Die berufliche Bildung könne bei der Umschulung freigesetzter Arbeitskräfte, bei Arbeitern und in der Ausbildung eine wichtige Rolle spielen. Trotz der positiven Wirtschaftsentwicklung sei die Beschäftigung und Wiederbeschäftigung ein großes Problem. Die Lösung dieses Problems läge in der allgemeinen Anhebung des Bildungsniveaus der Arbeitskräfte, wodurch man die Forderung der Wirtschaft nach besser qualifizierten Arbeitern erfüllen könne. Die Ausweitung der beruflichen Bildung sei notwendig, um auf die

Veränderungen der chinesischen Wirtschaftsstruktur zu reagieren. Durch die Steigerung des Ausbildungsniveaus der Arbeiter und Angestellten, solle es für die Unternehmen zu einer Senkung der Produktionskosten, Steigerung der Qualität, Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und damit insgesamt zu einer Steigerung der Konkurrenzfähigkeit kommen. Besser qualifizierte Menschen könnten sich flexibler auf die Veränderungen des Arbeitsmarktes einstellen. Zudem erweitere der Ausbau der beruflichen Bildung die Möglichkeiten von Fortbildungsmaßnahmen, um freigesetzte Arbeitskräfte wieder in Beschäftigung zu bringen. Wenn es wirklich gelingen sollte, China zur Werkstatt der Welt werden zu lassen, dann sei die Bildungsarbeit wichtig, um eine Basis für die Modernisierung des Landes zu schaffen:

Einige Länder der Welt, besonders die entwickelten Länder, beachten die Berufsausbildung sehr und haben klare Ziele und Maßnahmen hergestellt. Deutschland führt seit langer Zeit ein modernes Lehrlingssystem durch, man schenkt der Berufsausbildung große Aufmerksamkeit, entsprechend Regierungsregeln hat jede Produktionsstätte eine Ausbildungspflicht, nicht nur um eigene Arbeiter und Angestellte auszubilden, sondern auch zum Erblühen der Gesellschaft. Ausbildung des ganzen Volkes, das ist eine Eigenheit Deutschlands. Ich denke, dass die Qualität der Arbeiter und Angestellten in Deutschland bis heute in der ganzen Welt die beste ist, (denn sie sind) sorgfältig und genau. Man bezeichnet die deutsche Berufsausbildung als die „Geheimwaffe“ des Wirtschaftswachstums.¹²⁵

Auf der Arbeitssitzung des Staatsrates (*guowuyuan dangwu huiyi*) am 21.09.2005 bestätigte Wen Jiabao die Notwendigkeit einer Stärkung der beruflichen Bildung zur Fortführung der Industrialisierung und zur Bildung auf dem Land. Bis 2010 sollen 8 Millionen Schüler in mittleren Berufsschulen eingeschrieben sein, d.h. etwa genau so viele wie in den allgemein bildenden Schu-

¹²⁵ Zhu Rongji: "Zhiye jiaoyu yao zai xin xingshixia qude geng da fazhan [Aufgrund der neuen Sachlage muss die Berufsausbildung sich besser entwickeln]", *Da li tuidong zhiye jiaoyu gai ge yu fazhan [Mit großer Kraft die Reform und Entwicklung der Berufsausbildung antreiben]*, (Hrsg.) Erziehungsministerium (Beijing: 2002). S. 11-16, hier: S. 12.

len. Die Zahl der an höheren Berufsschulen eingeschriebenen Studenten soll halb so hoch wie in Hochschulen sein.¹²⁶

4.2.1 Umsetzung der Reformen

Mit der übertriebenen Darstellung der beruflichen Bildung als „Geheimwaffe“ für die Wirtschaftsentwicklung wollte Zhu Rongji aufzeigen, welche Bedeutung die Zentralregierung in Peking dem Ausbau der Berufsbildung beimisst. In vielen Sektoren entsteht durch das Wirtschaftswachstum ein enormer Bedarf an qualifizierten Mitarbeitern, die im derzeitigen Bildungswesen nicht in ausreichender Zahl ausgebildet werden. Bei der Überwindung dieses Engpasses fällt der beruflichen Bildung als Schnittstelle zwischen Schule und Wirtschaft eine Schlüsselrolle zu. Im Zuge der Expansion des Bildungssektors und der damit einhergehenden Erhöhung der Zulassungsquoten an den Universitäten zeigte sich, dass für viele Absolventen nach Beendigung ihres Studiums zu wenige geeignete Arbeitsplätze vorhanden sind.¹²⁷ Deshalb erhofft man sich durch die Ausweitung der höheren Berufsbildung mit verstärkt praktischen Bildungselementen eine Erweiterung der Bildungsoptionen sowie eine Reduzierung des Aufnahmedrucks auf die regulären Hochschulen.¹²⁸ Nur wenn es gelingt, den Bereich der höheren Berufsbildung im Vergleich zu anderen tertiären Bildungsabschlüssen wettbewerbsfähig zu positionieren, kann der Forderung von Unternehmen nach Absolventen mit mehr Praxiserfahrung entspro-

¹²⁶ Vgl. Xinhua: "Wen Jiabao: Da li fazhan zhiye jiaoyu - luoshi kejiao xing guo zhanlue [Wen Jiabao: Mit großer Kraft die Berufsbildung entwickeln - Die Strategie 'Durch Wissenschaft und Technik das Land aufblühen lassen' praktisch umsetzen]" (2005 [abgerufen: 21.09.2005]); <http://politics.people.com.cn/GB/1024/3715839.html>.

¹²⁷ Vgl. ChinaDaily Online: "Half of college graduates employed" (2003 [abgerufen: 12.07.2004]); http://www.chinadaily.com.cn/en/doc/2003-06/27/content_241363.htm. Siehe auch: ChinaDaily Online: "Expert: University graduates need to drop job expectations" (2004 [abgerufen: 12.07.2004]); http://www.chinadaily.com.cn/en/doc/2003-12/11/content_289497.htm.

¹²⁸ Vgl. Ma Shuhua: "21 shijie gaodeng zhiye jiaoyu fazhan de zhanlue sikao [Überlegungen zur Entwicklung der höheren Berufsbildung im 21. Jahrhundert]", *Harbin jinrong gaodeng zhuanke xuexiao xuebao* 72, Nr. 4 (2002). S. 62-64.

chen und gleichzeitig der Wunsch vieler Studenten und Eltern nach einem akademischen Abschluss erfüllt werden.

Aus diesem Grund gibt es derzeit an Schulen Versuche, Erfahrungen mit Leistungspunkten und Modulen zu sammeln, die es den Schülern ermöglichen sollen, ihre individuellen Fähigkeiten schrittweise zu erweitern. Im Zuge der Reform wurden zudem die noch aus der Zusammenarbeit mit der Sowjetunion stammende kleinteilige Struktur der erlernbaren Ausbildungsberufe von 1.000 auf 270 reduziert.¹²⁹

In den schwächer entwickelten Gebieten soll jeder neben einer Grundbildung zudem eine praktische Ausbildung erhalten, die es ihm ermöglicht, anschließend eine qualifizierte Tätigkeit auszuüben. Dies ist ein wichtiger Teil des Programms der drei Agrarstrukturen (*san nong*), das der steigenden Arbeitslosigkeit und den zunehmenden wirtschaftlichen Disparitäten zwischen Stadt und Land entgegenwirken soll.¹³⁰ Derzeit gehen junge Menschen, die nach der neunjährigen Pflichtschulzeit aus dem Schulsystem ausscheiden, ohne berufliche Ausbildung auf den Arbeitsmarkt. Die mangelnde Aufnahmefähigkeit des lokalen Arbeitsmarktes für ungelernete Arbeitskräfte zingt viele dazu, ihre Heimatorte zu verlassen und in den boomenden Metropolen des Landes nach Arbeit zu suchen. Um diesem Trend entgegen zu wirken, sollte die verstärkte Förderung praktischer Ausbildungsinhalte die Bewohner der ländlichen Gebiete auf die zunehmende Industrialisierung vorbereiten.¹³¹

Angesichts der chronischen Unterfinanzierung des gesamten Bildungsektors hat die Zentralregierung zugesichert, den Anteil ihrer Bildungsausga-

¹²⁹ Vgl. Erziehungsministerium: *Zhongguo jiaoyu nianjian 2002 [Chinesisches Jahrbuch der Erziehung 2002]* (Beijing: 2002). S. 157.

¹³⁰ Wörtlich übersetzt bedeutet „san“ drei und „nong“ ländlich. Der Begriff „san nong“ ist eine Simplifizierung, welche versucht, die Probleme des ländlichen Raums in Form der Bauern, der Dörfer und Landwirtschaft dreidimensional zu beschreiben. Er steht für das langfristige Entwicklungsprogramm zur Urbanisierung und Industrialisierung der ländlichen Gebiete Chinas. Im Folgenden wird er als die „drei Agrarstrukturen“ übersetzt.

¹³¹ Vgl. dazu Lu Xueyi: *San nong wen xin lun: Dangdai zhongguo nongye nongcun nongmin wenti yanjiu [Neue Diskussion um das Problem der `drei Agrarstrukturen': Forschung über die gegenwärtigen Probleme von Chinas Landwirtschaft, der Dörfer sowie der Bauern]* (Beijing: Shehui kexue wenxian, 2005).

ben auf 4 Prozent des BSPs zu erhöhen.¹³² Obwohl alle Regierungsebenen (*cong zhongyang dao difang*) aufgerufen sind, ihre Investitionen in die Berufsbildung zu steigern, gehört derzeit die Zahlung von Schulgeld zum Alltag. Da sich der Staat nicht in der Lage sieht, selbst noch mehr Haushaltsmittel im Bildungssektor zu investieren, setzt man vorwiegend auf eine weitere Kommerzialisierung und Privatisierung von Bildungsangeboten. Die staatlich gelenkte Volkszeitung versucht dafür bei der Bevölkerung um Verständnis zu werben:

Wir sind noch ein armes Land das viel Ausbildung leisten muss, die Investitionen in Bildung können nicht auf einmal geleistet werden. Aufgrund der begrenzten Mittel für Bildung muss man deshalb sorgfältig kalkulieren, das Management der Mittel für Bildung stärken und verändern. Die Erhöhung der Effektivität der eingesetzten Mittel ist dabei besonders wichtig.¹³³

Bereits jetzt erwirtschaften Schulen durch Einnahmen aus Lehrgeldern sowie private Unternehmen der Schulen wie Verlage, Fahrschulen usw. einen wesentlichen Anteil des Schulhaushalts selbst.¹³⁴ Um bei der Privatisierung des Berufsbildungssystems auch ausländisches Kapital und Know-how zu nutzen, erlaubt es das Berufsbildungsgesetz Unternehmen, nicht-profitorientierten Regierungsinstitutionen, ausländischen Organisationen und Privatpersonen als Träger von Bildungseinrichtungen tätig zu werden.

Eine erhebliche Bedeutung für die Qualität der Ausbildung haben neben den finanziellen Mitteln auch der didaktische Aufbau des Unterrichts sowie die Form der Wissensvermittlung, sowohl durch pädagogisch qualifizierte Lehrer als auch durch gut eingerichtete Fachräume. Ministerpräsident Zhu Rongji äußerte sich zu der Bedeutung einer besseren Lehrerqualifikation folgendermaßen:

¹³² Vgl. Erziehungsministerium: *Mianxiang 21 shiji jiaoyu zhenxing xingdong jihua [Aktionsplan für die Belebung des Bildungswesens im 21. Jahrhundert]*. S. 15.

¹³³ Volkszeitung: "Zengjia touru he gaishan guanli tongdeng zhongyao [Die Investitionen zu erhöhen und das Management zu verbessern ist gleichermaßen wichtig]", 08.03.2003.

¹³⁴ Vgl. dazu Franke, R.F.-s.: *Schulische Wirtschaftstätigkeit in der Volksrepublik China - Zwischen Pädagogik und Ökonomie, Mitteilungen des Instituts für Asienkunde Hamburg* (Hamburg: 2000).

Die Lehrer sind der Schlüssel, um die Qualität der Ausbildung zu erhöhen. Wenn man etwas gegen die derzeitigen Probleme tun will, dann muss man die Berufsausbildung der Lehrer verbessern, die eigenen Lehrmethoden und ihre Fähigkeit diese umzusetzen erhöhen sowie den Austausch von Angestellten und Technik zwischen Betrieben und Schulen stärken.¹³⁵

Da in den Berufsschulen vor allem Lehrer aus allgemein bildenden Fächern unterrichten, ist geplant, im ganzen Land ein Netz von Lehrerfortbildungszentren aufzubauen, um die Anzahl der Fachlehrer zu erhöhen.¹³⁶ Allerdings ist auch mit didaktisch besser geschulten Lehrern eine Verbesserung der Unterrichtsgestaltung nur in einem begrenzten Rahmen möglich, denn selbst die Klassenräume für den theoretischen Unterricht sind auf eine Klassenstärke von 50 oder mehr Schülern ausgerichtet. Dies gilt ebenso für die Fachräume, den Computerunterricht und die Werkstätten für Metall- oder Elektroausbildung. Dort erfolgt sowohl der praktische als auch der theoretische Teil der Ausbildung durch lehrerzentrierten Frontalunterricht. Dementsprechend üben die Schüler im praktischen Unterricht selten handwerkliche Fähigkeiten ein, mit denen sie Theorie und Praxis verknüpfen könnten. Die Ursachen für einen solch didaktisch eingeschränkten Unterricht nur in einer chinaspezifischen Tradition des Wissenserwerbs zu suchen, wäre falsch. Denn häufig sind es pragmatische Gründe, um höhere Kosten für Praxisunterricht zu vermeiden und teure Ausbildungsgeräte zu schonen.¹³⁷

Einen staatlich gelenkten Versuch, das Bildungsniveau zu erhöhen, bilden die auf allen Verwaltungsebenen vorhandenen Schwerpunktschulen und Rückratschulen. Diese erhalten eine höhere finanzielle Förderung für Sachmittel- und Raumausstattung und verfügen über pädagogisch besser qualifizierte Lehrer. Durch die Fokussierung der staatlichen Zuschüsse auf wenige Bildungseinrichtungen werden die zur Verfügung stehenden Budgets gebündelt, und die Schwerpunktschulen sind in der Lage, erheblich bessere Lernbedin-

¹³⁵ Zhu Rongji: "Zhiye jiaoyu yao zai xin xingshixia qude geng da fazhan [Aufgrund der neuen Sachlage muss die Berufsausbildung sich besser entwickeln]". S. 12.

¹³⁶ Vgl. Erziehungsministerium: *Zhongguo jiaoyu nianjian 2002 [Chinesisches Jahrbuch der Erziehung 2002]*. S.164.

¹³⁷ Vgl. Gigl, F. et al.: *Das Bildungssystem in der VR China - Beispiel Shanghai, ChinaInfo* (Shanghai: 2000). S. 9.

gungen als reguläre Schulen zu bieten. Viele Schwerpunktschulen verfügen über große Computer- und Vortragsräume mit angeschlossenen Filmstudios sowie eigene großzügig angelegte Bibliotheksräume. Für die Schulen hat diese Ausstattung häufig Prestigecharakter, sei es, um nach außen hin ihre Leistungsfähigkeit zu demonstrieren oder um staatliche Vorgaben für eine Förderung zu erfüllen. Bei genauerem Hinsehen fällt allerdings auf, dass die didaktischen Möglichkeiten dieser Unterrichtshilfsmittel nur selten ausgeschöpft werden. Beispielsweise müssen in der Bibliothek einer Schwerpunktschule gewisse Stückzahlen an Büchern vorhanden sein. Diese Bücher sind allerdings häufig allgemein bildenden oder geschichtlichen Inhalts und wurden aus aufgelösten Beständen aufgekauft. In Wirklichkeit fehlt es an Fach- und Lehrbüchern für die fachspezifische Ausbildung der Schüler. Des Weiteren sind einfache Hilfsmittel wie Overheadprojektoren, Folien, Labor- sowie Messplätze kaum vorhanden oder werden nicht genutzt.¹³⁸

4.2.2 Die Stellung der Berufsbildung im Bildungssystem

Grundsätzlich gliedert sich das chinesische Bildungssystem in den Elementarbereich (Kindergarten), den Primarbereich (Grundschule) sowie den Sekundarbereich, wobei sich letzterer in die Sekundarstufe I und die Sekundarstufe II gliedert. Dem Bereich der höheren Bildung werden weiterführende Bildungsgänge zugeordnet, die in der Regel an Institutionen des tertiären Sektors wie Berufshochschulen, Fachhochschulen und Universitäten stattfinden.

In der Regel beträgt die Grundschulzeit sechs Jahre, mit anschließendem Besuch der dreijährigen Unterstufe der Mittelschule (6+3 Modell). Allerdings gibt es aufgrund von regionalen Wirtschaftsdisparitäten auch lokale Besonderheiten mit einer vierjährigen Grundschule und fünfjähriger Unterstufe der Mittelschule (Modell 4+5). In ländlichen Regionen ist neben der Unterstufe der Mittelschule ebenfalls die Unterstufe der Berufsmittelschule verbreitet. Die Ju-

¹³⁸ Vgl. Ibid. S. 10.

gendlichen erhalten bereits hier eine berufliche Grundbildung, zumeist mit Bezug zur Landwirtschaft, um dann unmittelbar in eine Beschäftigung wechseln zu können. Bis zur Bildungsreform und der Schaffung von flexibleren Strukturen für den Zugang zu Hochschulen des tertiären Sektors, wurde bereits zu Beginn der Sekundarstufe entschieden, wer später Zugang zu einer Universität erhalten konnte. Generelle Voraussetzung zur Aufnahme eines Studiums an einer Universität ist das Bestehen der national einheitlichen Hochschulaufnahmeprüfung, die jährlich an drei Tagen in eigens dafür eingerichteten Prüfungszentren landesweit durchgeführt wird. Das geforderte theoretische Niveau können nur Schüler einer allgemeinen Mittelschule erreichen, wodurch den Absolventen von Berufsschulen der Sekundarstufe II der Zugang zum tertiären Sektor bisher praktisch verwehrt bleibt. Deshalb soll durch die Schaffung von Übergängen zwischen der beruflichen Bildung und dem tertiären Bildungssektor, die Attraktivität und Anziehungskraft von berufspraktischer Bildung erhöht werden. Durch den Ausbau der höheren Berufsbildung wird zudem Absolventen aus allgemein bildenden Mittelschulen, welche die Hochschulzugangsprüfung nicht bestehen, die Möglichkeit gegeben, einen Berufsabschluss und ein akademisches Zeugnis zu erhalten.

Kapitel 4: Das Berufsbildungssystem der VR China

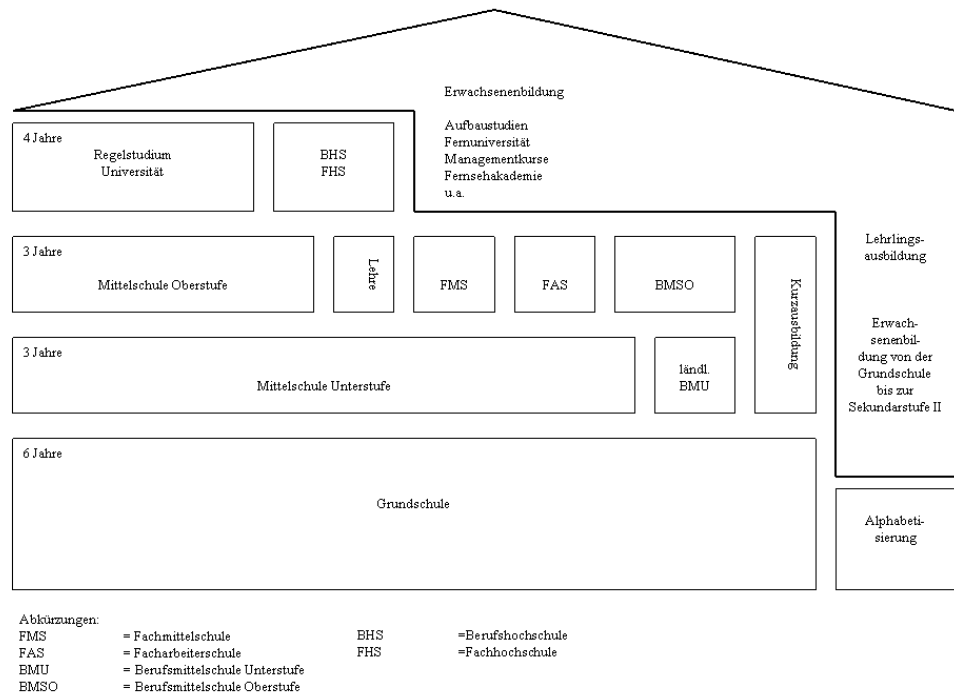


Abbildung 3: Formaler Aufbau des chinesischen Bildungssystems

4.2.3 Zuständigkeiten für die Berufsbildung

Auf der Ebene der Zentralregierung ist das Erziehungsministerium (*jiaoyu bu*) hauptverantwortlich für den Bildungssektor in der VR China. Ihm obliegt die Umsetzung der vom Zentralkomitee der KPCh herausgegebenen Richtlinien zu Fragen der Bildung und Erziehung. Das Erziehungsministerium steht in seiner Eigenschaft als zentrale Planungs-, Koordinations- und Kontrollinstanz mit anderen Ministerien und Kommissionen in direktem Informationsaustausch. Zudem werden vom Erziehungsministerium politische Strategien, Gesetze und Regelungen entwickelt, welche den Handlungsrahmen der Bildungspolitik vorgeben.

Das Arbeitsministerium (*laodong bu*) ist grundsätzlich für Fragen der Beschäftigungspolitik wie Arbeitslosigkeit und Grundversorgung freigesetzter Arbeitskräfte zuständig. Im Berufsbildungssektor obliegen ihm die Ausarbeitung der einzelnen Berufsbilder, berufsspezifischer Standards sowie die Abnahme praktischer Prüfungsinhalte.

Zudem existieren Institutionen wie das Gesundheitsministerium, das Eisenbahnministerium, das Ministerium für Transport und Kommunikation, die verantwortlich sind, für die Gesamtplanung und Koordination der von ihnen geführten Berufsschulen. Wie in der Wirtschaft lautet der Reformansatz „Makro-Steuerung“ durch lokale Verantwortung, Verwaltung auf verschiedenen Ebenen (*difang fuze, fen ji guanli*) bei gleichzeitiger Übertragung von mehr Verantwortung auf die unteren Ebenen.¹³⁹ Auf lokaler Ebene sind die Institutionen, welche für die Durchführung der Berufsbildung verantwortlich sind, die lokalen Abteilungen des Erziehungs- sowie des Arbeitsministeriums oder lokale Behörden der bereits oben erwähnten Ministerien, die die Berufsschulen innerhalb ihres eigenen Systems selbst verantworten.¹⁴⁰

¹³⁹ Vgl. Erziehungsministerium: *Zhongguo jiaoyu nianjian 2002 [Chinesisches Jahrbuch der Erziehung 200]* (Beijing: 2002). S. 69.

¹⁴⁰ Thoergerson, S. (2002) untersucht in „A Country of Culture“ die Entwicklung des Bildungswesens in Zouping, einem Kreis der Provinz Shandong. Dabei beschreibt er beispielhaft das Zusammenspiel von politischen und gesellschaftlichen Veränderungen auf das Bildungswesen seit Beginn des 20. Jahrhunderts. Seine Beschreibungen sind exemplarisch für viele Orte Chinas.

Die Berufsausbildung ist im Wesentlichen in die Mittelschulbildung integriert und findet in technischen Facharbeiterschulen (*jigong xuexiao*), beruflichen Mittelschulen (*zhiye zhong xuexiao*) und Fachmittelschulen (*zhongdeng zhuanye xuexiao*) statt. Die höhere Berufsbildung, deren Konzeption versucht, praktisches Wissen und akademische Theorie zu verbinden, wird in Kooperation mit Berufshochschulen, Universitäten oder Fachhochschulen durchgeführt.

Eine Besonderheit des chinesischen Bildungssystems ist es, dass die berufliche Erstausbildung von Jugendlichen sowie die berufliche Erwachsenenbildung nicht durchgehend voneinander getrennt sind. Da es grundsätzlich an Ausbildungsplätzen für eine vollwertige Erstausbildung mangelt, werden in der Erwachsenenbildung vielfältige Möglichkeiten der Aus- und Weiterbildung angeboten, die meist in Form von Kurzausbildungen bzw. kurzfristigen Umschulungen durchgeführt werden. Im Rahmen der Erwachsenenbildung werden Medien wie Radio, Fernseher oder Internet eingesetzt, um Schulungen durch Fernuniversitäten zu ermöglichen. Für den Abschluss von Lehrgängen werden Zeugnisse und Diplome ausgegeben.¹⁴¹ Um eine berufliche Erstausbildung zu erhalten, existieren derzeit in der VR China formelle Ausbildungsmöglichkeiten in folgenden Schultypen:

➤ **Berufliche Mittelschule der Unterstufe (*chuji zhiye jiaoyu*)**

Diese nur in ländlichen Gebieten existierende Form der Berufsausbildung ist noch in den Pflichtschulbereich integriert. Nach einer sechsjährigen Grundschule erhalten die Absolventen eine dreijährige praxisorientierte Ausbildung. Für Schüler mit nur fünfjähriger Grundschulzeit verlängert sich die Ausbildung in der Berufsschule entsprechend um ein Jahr. In wirtschaftlich prosperierenden Gebieten verliert dieses Modell zugunsten der Steigerung des Bildungsni-

¹⁴¹ Zur Reduzierung des Analphabetentums in den ländlichen Gebieten wurde seit Gründung der VR China versucht, die Erwachsenenfortbildung auszubauen. Vgl. dazu Wang Maorong et al.: *China: Lessons from Practice - New Directions for Continuing Education* (San Francisco: Jossey-Bass, 1988).

veaus durch die höhere Berufsbildung zunehmend an Bedeutung. Dagegen soll es in schwach entwickelten Gebieten ausgebaut werden, um das Bildungsniveau zu erhöhen und die Einsetzbarkeit der ländlichen Arbeitskräfte zu verbessern. Die erworbenen berufspraktischen Fähigkeiten sollen es den Absolventen erleichtern, von der Landwirtschaft in industrielle Tätigkeiten zu wechseln.

➤ **Technische Facharbeiterschule (*jigong xuexiao*)**

Die Ausbildung in den technischen Facharbeiterschulen ist aufgrund von mangelnder Ausstattung, uneinheitlicher Ausbilderqualität sowie fehlender Standards sehr heterogen. Für eine Aufnahme in die Schule ist ein erfolgreicher Abschluss der Mittelschule Unterstufe sowie eine Abschlussprüfung Voraussetzung. Die Ausbildung findet sowohl in Schulen der Betriebe als auch in öffentlichen Bildungsstätten, deren Träger Fachministerien oder örtliche Organe des Arbeitsministeriums sind, statt.

➤ **Berufliche Mittelschule der Oberstufe (*zhiye gaozhong xuexiao*)**

Zugangsvoraussetzung für den Besuch der Sekundarstufe II ist der erfolgreich abgeschlossene Ausbildungsabschnitt der Sekundarstufe I sowie eine Aufnahmeprüfung. Die Ausbildungsdauer beträgt in der Regel drei Jahre, in einigen Modellversuchen existiert eine Verkürzung auf ein bis zwei Jahre. Träger der beruflichen Mittelschule der Oberstufe sind die regionalen und lokalen Bildungsbehörden. Historisch sind viele berufliche Mittelschulen der Oberstufe aus allgemein bildenden Mittelschulen hervorgegangen und befinden sich vorwiegend im städtischen Bereich. Deshalb entsprechen häufig der Wissenstand des Lehrpersonals sowie die Sachausstattung der Fachpraxisräume und die Lehrpläne nicht den Anforderungen an eine handlungsorientierte Berufsschulausbildung. Angesichts unzureichender staatlicher Finanzausstattung sind die Schulen auf Eigeninitiative angewiesen und bieten

Schulen auf Eigeninitiative angewiesen und bieten häufig Kurzlehrgänge an, die den Absolventen die besten Beschäftigungschancen versprechen. Dahinter verbirgt sich jedoch weniger eine seriöse Ausbildung, als vielmehr die Zielsetzung, innerhalb kürzester Zeit ein formales Zertifikat zu erhalten.

➤ **Fachmittelschule (*zhongdeng zhuan ye xuexiao*)**

Die Fachmittelschulen vermitteln die anspruchsvollste Form der beruflichen Ausbildung unterhalb der Hochschulebene. Um einen Ausbildungsplatz zu erhalten, müssen die Schüler eine Aufnahmeprüfung ablegen und mindestens den Abschluss der Mittelschule Unterstufe besitzen. Verwaltet werden Fachmittelschulen von den einzelnen Fachministerien und ihren lokalen Behörden, während die verantwortliche Ebene der Kommission die Kontrolle über die allgemein bildenden Fächer besitzt. Die Finanzierung erfolgt durch die Schulverwaltung, die Branchenverwaltung und die Schulfabrik. Die Absolventen wurden in der Vergangenheit überwiegend von Unternehmen beschäftigt, die Träger der Schule sind.

➤ **Höhere Berufsausbildung (*gaoji zhiye jiaoyu*)**

Durch das Berufsbildungsgesetz wurde die Möglichkeit geschaffen, die so genannte höhere Berufsausbildung auf tertiärer Ebene durchzuführen. Anbieter dieser Abschlüsse sind Berufshochschulen, Fachhochschulen und Universitäten, die nach Bestehen der obligatorischen Aufnahmeprüfung Absolventen der allgemeinen Oberstufe oder von Berufsschulen der Sekundarstufe II zulassen. Die Ausbildungszeit beträgt in der Regel zwei bis vier Jahre. Häufig werden Absolventen der allgemeinen Mittelschule aufgenommen, deren Ergebnisse bei der nationalen Hochschuleingangsprüfung nicht ausreichten, um an regulären Hochschulen zugelassen zu werden. Die höhere Berufsausbildung wird poli-

tisch gefördert und ausgeweitet. Dabei ist es derzeit aufgrund der Leistungsfähigkeit der aufgenommen Schüler bei gleichzeitiger mangelnder Qualifikation der Fachlehrer schwierig, eine Verbindung zwischen Theorie und Praxis zu bieten, die mit den übrigen tertiären Bildungseinrichtungen konkurrieren kann.¹⁴²

4.2.4 Realitäten der Berufsausbildung

Unter formalen Gesichtspunkten betrachtet ist das chinesische Berufsbildungssystem horizontal strukturiert, mit einer klaren Aufteilung der Kompetenzen und Zuständigkeiten zwischen den verantwortlichen Ministerien. Allerdings ist dies nur ein idealtypisches Abbild der Organisationsstruktur, denn durch interpretierbare Vorgaben entsteht eine unklare Verteilung von Aufgaben und Zuständigkeiten. Während die Rahmenlehrpläne und Prüfungen den Richtlinien des Bildungsministeriums entsprechen, werden die praktischen Inhalte vom Arbeitsministerium oder den verantwortlichen Fachministerien vorgegeben. Die Trennung zwischen Trägerschaft, Fachaufsicht und Kontrollfunktion führten in den Berufsschultypen zu lokal unterschiedlichen und intransparenten Verflechtungen. Der GTZ-Experte Hans-Günther Wagner beschreibt diese Problematik aus seinem Arbeitsalltag folgendermaßen:

Ineffiziente und aufgeblähte Verwaltungsstrukturen gehören ebenso zum Bild wie untereinander tief zerstrittene Behörden, deren Zwistigkeiten nicht selten auf persönlichen Hader zurückzuführen ist.¹⁴³

Derartige bürokratische Strukturen verhindern die von Peking geforderte Standardisierung der Ausbildungsqualifikationen, da die Schulen in diesem kom-

¹⁴² Vgl. Xiang Li: "Qianjin gao zhixue zhi gaige mianlin de liang da yinjing [Eine leicht verständliche Analyse der zwei großen Probleme, der die Reform der höheren Berufsausbildung gegenübersteht]", *Wuhan zhiye jishu xueyuan xuebao*, Nr. 2 (2005). S. 5-7.

¹⁴³ Wagner: "Deutsch-chinesische 'Lern-Konflikte' - Berufspädagogische Paradigmen im Spannungsfeld unterschiedlicher sozio-kultureller Orientierung". S. 344-362, hier: S. 349.

plexen Behördensystem über weitgehende Autonomie bei der Gestaltung der Lehrpläne verfügen. Dazu gehört auch das Recht, nach Abstimmung mit der lokalen Bildungskommission eigene Berufe zu schaffen. Die Reform des bürokratischen Apparats ist schwerfällig, da es am Wissen über die realen Bedürfnisse der Wirtschaft mangelt, das durch Kammern oder Verbände vermittelt werden könnte.¹⁴⁴

Ein Großteil der Lehrer an berufsbildenden Schulen lehrt derzeit noch allgemeinbildende Fächer. Um diese für den Fachunterricht an Berufsschulen weiter zu qualifizieren, sind Fortbildungsmaßnahmen nötig. Denn nur durch eine entsprechende Weiterbildung kann in Zukunft eine bessere Verbindung zwischen Theorie und Praxis gewährleistet werden und dem in der Volkszeitung überhöhtem Ideal der Beziehung zwischen Lehrern und Schülern näher gekommen werden:

Für eine qualitativ hochwertige Ausbildung, erfordert es von Lehrern jeden Schüler aufrichtig und innig zu lieben, Fürsorge zu zeigen, was dies anbelangt wie 'einen Sohn zu lieben'; es erfordert von den Lehrern mit ganzem Herzen ihr bestes zu tun, um jeden Schüler nach seiner Begabung zu fördern, mit Geduld und Geschick sowie unermüdlichem Lehreifer anzuleiten.¹⁴⁵

Obwohl politisch beschlossen wurde, die Übergänge zwischen den einzelnen Schultypen zu erleichtern, wird dies praktisch noch kaum umgesetzt. Denn gegenwärtig gibt es zwischen den Unterrichtsinhalten und Ausbildungszielen der Berufsausbildung Sekundarstufe sowie der höheren Berufsausbildung noch keine wesentlichen Unterschiede. Die Lehrpläne der mittleren und höheren Berufsbildung überschneiden sich zum großen Teil und die fachspezifischen Anforderungen sind ähnlich. Dies bedeutet in der Praxis, dass ein Absolvent der allgemein bildenden Sekundarstufe einen akademischen Titel für einen Abschluss auf dem Berufsschulniveau der Sekundarstufe II erhält. Für den Absolventen einer Berufsschule der Sekundarstufe II heißt dies, nochmals drei Jahre

¹⁴⁴ Zum Aufbau institutioneller Strukturen in der VR China vgl. dazu White, G. et al.: *In Search of Civil Society: Market Reform and Social Change in Contemporary China* (New York: Oxford University Press, 1996).

¹⁴⁵ Volkszeitung: "Jiaoyu gaige zai nali shenhua [In welchem Bereich soll die Reform der Bildung vertieft werden?]", 04.04.2003.

das gleiche Ausbildungsschema zu durchlaufen und Schulgeld zahlen zu müssen, um einen akademischen Titel zu erhalten.¹⁴⁶ Das Argument der höheren theoretischen Anforderungen wird dabei gerne vorgebracht um zu verschleiern, dass der theoretische Unterricht für die Schulen wesentlich billiger sei als gut ausgestattete Fachräume zu unterhalten, in denen beim Einüben von handwerklichen Fähigkeiten teures Material verbraucht werde.

Auf dem Weg einer Veränderung des Lernprozesses hin zu einem handlungsorientierten Unterricht ist die traditionelle Schulorganisation ein weiteres großes Hindernis. Die Ausstattung sowie der Ausbildungsstand des Lehrkörpers ist unzureichend. Große Klassen mit durchschnittlich 50 Schülern verhindern Gruppenarbeiten. Deshalb herrscht in den Klassenzimmern weiterhin der herkömmliche lehrerzentrierte Frontalunterricht, durch den die passive Haltung der Schüler verstärkt wird. Auch Praxisphasen außerhalb der Schulen in Betrieben sind selten. Wenn sie stattfinden, so sind die Praktikanten häufig lediglich Zuschauer oder müssen Hilfsarbeiten verrichten. Es gibt sogar Fälle, in denen die Schüler sowohl den Betrieben als auch der Berufsschule Geld für ihre Arbeit zahlen müssen.¹⁴⁷

Die Berufsschulen in China bestreiten nur einen kleinen Teil ihres Finanzhaushaltes aus staatlichen Zuwendungen. Deshalb ist eine hohe Schülerzahl und das damit verbundene Schulgeld für die Existenz der Schulen eine unverzichtbare ökonomische Grundlage. Um nach außen hin mit der Leistungsfähigkeit der Schule zu werben, ist die Genehmigung, den Absolventen Abschlüsse der höheren Berufsausbildung anbieten zu dürfen, für das Prestige der Schule sehr wichtig. Denn trotz mangelnder praktischer Ausbildung der Absolventen und ihren Schwierigkeiten nach der Ausbildung, auf dem Arbeitsmarkt Fuß zu fassen, lassen sich mit dem Versprechen auf ein akademisches Zeugnis

¹⁴⁶ Vgl. Misko, J. et al.: *Linkages between Secondary and Post-Secondary Vocational Education and Training in China and Australia* (Kensington: National Centre for Vocational Education, 2002). S. 33.

¹⁴⁷ Vgl. Guder, M.: "Berufsbildung in der Volksrepublik China - Auf dem Wege der Reform - 5 Jahre vor der Jahrtausendwende", *Berufsbildung in Wissenschaft und Praxis* 24, Nr. 6 (1995). S. 39-46.

in China leichter Schüler rekrutieren als mit dem Versprechen, unmittelbar arbeitsmarktverwertbare Qualifikation auszubilden.¹⁴⁸

Der Rückzug des Staates aus der Bildungspolitik und die politische Entscheidung hin zu einer Flexibilisierung des Bildungssektors haben eine Vielzahl neuer Bildungsangebote entstehen lassen. Neben der „offiziellen“ Berufsausbildung kommt es nun zu einer Schwemme von Zeugnissen und Zertifikaten die auf Kurzlehrgängen, Abend- oder Fernschulen, Instituten für Erwachsenenbildung oder über Fernstudien erworben werden können. Diese Zertifikate verlieren aufgrund des Mangels an Überprüfbarkeit der ihnen zugrunde gelegten Qualitätsstandards an Wert. Obwohl die Ausweitung und Differenzierung der Bildungsangebote ein positiver Trend per se ist, darf nicht übersehen werden, dass die privaten Anbieter in der Regel kein übergeordnetes Interesse im Sinne eines gesellschaftlichen Beitrags verfolgen, sondern in erster Linie an ihren kommerziellen Erfolg denken.

Bisher ist das Interesse der Betriebe, sich im Rahmen von Ausbildungs Kooperationen zu engagieren, immer noch gering. Die großen Staatsunternehmen befinden sich in einer Phase der Umstrukturierung, in deren Verlauf viele Arbeitskräfte freigesetzt werden und die alten Strukturen noch nicht völlig aufgebrochen sind. Private Mittelständler und Kleinbetriebe sind in einem sehr dynamischen Marktumfeld tätig, das kaum Investitionen im Ausbildungsbereich zulässt. Deshalb versucht man, vakante Stellen bestmöglich über den bestehenden Arbeitsmarkt zu besetzen oder den potentiellen Arbeitnehmer mit möglichst geringem Aufwand anzulernen. Die Anzahl der von Joint Ventures und chinesischen Betrieben angebotenen innerbetrieblichen Ausbildungsplätze ist in ihrer Gesamtzahl zu gering und geht selten über bilaterale Vereinbarungen für die Ausbildung des eigenen Nachwuchses zwischen Berufsschulen und Betrieben hinaus. Obwohl eine Reihe von Modellprojekten und Willenserklärungen seitens der Betriebe existieren, zeichnet sich flächendeckend bisher keine Veränderung ab. Auch ein Symposium der „Chinesischen Gesellschaft für Berufsbildung“ (*zhonguo zhiye jiaoyu xiehui*), auf der Vertreter chinesi-

¹⁴⁸ Vgl. Gigl et al.: *Das Bildungssystem in der VR China - Beispiel Shanghai*. S. 8.

scher Unternehmen anwesend waren, kam über Absichtserklärungen nicht hinaus:

Die Verantwortung seitens der Betriebe die Berufsbildung unseres Landes zu entwickeln ist groß. Es muss mit großer Kraft dafür eingetreten werden, dass die Betriebe an der Berufsausbildung teilnehmen, um einerseits mit Berufsschulen der verschiedenen Ebenen eine sehr gute Zusammenarbeit aufzubauen, sich Formen der gegenseitigen Unterstützung herausbilden und man gemeinsame Aspekte zum gegenseitigen Gewinn entwickelt. Andererseits müssen die Betriebe mit großer Kraft die Festlegung eines Systems der Ausbildung von Arbeitern verfolgen [und] ein neues System der Zusammenarbeit zwischen Betrieb und Schule schaffen. [...] Wenn keine Berufsausbildung von hoher Qualität vorhanden ist, können Talente mit hochwertigen technischen Fähigkeiten zu einer Seltenheit werden; umso schwieriger ist es, eine hohe Qualität zu erreichen, welche die Wettbewerbskraft der Produkte stärkt. Man muss die traditionellen Ideen der Berufsbildung ablegen und verabscheuen, die Gesellschaft muss sehr darauf achten, sich darum zu kümmern, die Entwicklung der Berufsbildung zu unterstützen.¹⁴⁹

4.2.5 Zusammenfassung

Insgesamt verspricht man sich für Chinas Modernisierungskurs sehr viel von einem verstärkten Ausbau des Berufsbildungssystems, um eine qualitative Verbesserung des Ausbildungsniveaus der Arbeitskräfte zu erreichen. Durch einen leistungsfähigen berufsbildenden Sektor sollen sowohl qualifizierte Facharbeiter für moderne Produktionsstätten ausgebildet als auch die Grundausbildung in den ländlichen Gebieten gesichert werden. Aus diesem Grund versucht die Regierung durch den Beschluss neuer Gesetze und Regelungen die Übergänge innerhalb der einzelnen Schulformen zu flexibilisieren sowie das Bildungsangebot stärker an den Marktbedürfnissen auszurichten. Um dem ökonomischen Entwicklungsgefälle Chinas gerecht zu werden, dezentralisiert man die Entscheidungsstrukturen, teilt die Kosten auf und ermutigt private Initiativen.

Im Ergebnis entsteht dadurch für die berufsbildenden Schulen ein Spannungsfeld zwischen Lokalisierung von Management und Finanzierung auf der

¹⁴⁹ Erziehungszeitung: "Zhonghua zhijiaoshe zhaokai qiye fazhan yu zhiye jiaoyu zuotanhui [Die chinesische Gesellschaft für Berufsbildung beruft das Symposium zur Entwicklung der Betriebe und der Berufsausbildung ein]", 23.08.2005.

einen Seite sowie der angestrebten Erhöhung des Qualifikationsniveaus auf der anderen Seite. Mit dem Ziel, die Ausbildungsmöglichkeiten im ganzen Land zu vergrößern, geht man eine Politik der „kleinen Schritte“ und hofft, dass sich durch das Verfahren „trial and error“ das leistungsfähigste System durchsetzt. Die Dezentralisierung führt allerdings dort, wo eine Standardisierung und Vergleichbarkeit von Abschlüssen und Qualifikationen notwendig wäre, zu einer weiteren Diffusion der qualitativen Einschätzbarkeit eines Ausbildungsabschlusses.

Gleichzeitig gewinnen die negativen Auswirkungen des schwach reglementierten Marktes immer deutlichere Konturen. Ausbildungsplätze in Berufen, die eine teure Ausstattung der Berufsschulen mit Schulungsgeräten erfordern, werden kaum angeboten. Sehr begehrt sind Kurzlehrgänge, die Schülern einige Handgriffe vermitteln, die aktuell in einer Fabrik in Shenzhen oder Shanghai benötigt werden.

Durch die Orientierung am Markt sowie die Förderung privater Initiativen, wird im Rahmen des Ausbaus der beruflichen Bildung ein Entwicklungsmodell verfolgt, das bereits im Bereich der Wirtschaftsentwicklung sehr erfolgreich eingesetzt wurde. Inwieweit die Bildungsplaner in Peking einen Zufluss von Kapital aus den hohen chinesischen Sparraten für die Ausbildung der Schüler zur Verbesserung der Bildungsstruktur mit einplanen, ist schwer zu beurteilen. Deshalb ist bisher noch unklar, ob es der chinesischen Regierung gelingen wird, das Berufsbildungssystem ohne aufwendigere organisatorische und finanzielle Unterstützung leistungsfähig zu reformieren. Dies gilt auch für den Ausbildungsbedarf im Kfz-Handwerk, der aufgrund der ansteigenden Autoverkäufe in den nächsten Jahren stark zunehmen wird. Im folgenden Kapitel werden die treibenden Faktoren für den Wachstumsprozess der Automobilindustrie in der VR China dargestellt.

5. Entwicklungsperspektive der chinesischen Automobilindustrie

Das Auto ist nicht nur ein Transportmittel, sondern kann von grundlegender Bedeutung für die gesamte Volkswirtschaft sein. In Deutschland steht jeder siebte Arbeitsplatz in einer direkten oder indirekten Beziehung zur Automobilindustrie. Diese Arbeitsplätze befinden sich nicht nur in den vor- und nachgelagerten Industrien der Automobilhersteller, sondern auch im Dienstleistungsbereich bei der Finanzierung und Versicherung von Pkws sowie im Straßenbau.¹⁵⁰ Eine mit Deutschland vergleichbare tragende ökonomische Bedeutung hat die Automobilindustrie in der VR China bisher noch nicht erlangt. Durch die jahrzehntelange Staatswirtschaft sowie das Verbot von Privatautos entstanden ineffiziente Strukturen, denen es an Innovationsfähigkeit und internationaler Wettbewerbsfähigkeit fehlte. Erst mit Beginn der Öffnungspolitik 1978 wurden stark reglementierte unternehmerische Aktivitäten ausländischer Hersteller zugelassen, um die Produktqualität für die graduell steigende Inlandsnachfrage nach Pkws zu verbessern. Im Verlauf des ökonomischen Wachstums und mit Unterstützung ausländischer Investoren sowie durch den Transfer von Wissen und Technik hat sich die Leistungsfähigkeit der chinesischen Automobilindustrie inzwischen verbessert. Diese Entwicklung ging einher mit den steigenden Einkommen der städtischen Bevölkerung und hat dazu geführt, dass gerade bei Privatkunden das Interesse am Erwerb eines Autos stieg. Im Zuge dieser Veränderungen bildete sich für den chinesischen Automobilmarkt eine völlig neue Perspektive heraus, denn durch die rasch ansteigenden Verkaufszahlen entstand einer der weltweit expansivsten Wachstumsmärkte.

¹⁵⁰ Vgl. VDA: "VDA Jahresbericht 2004" (2004). S. 5.

5.1 Gründungsphase der chinesischen Automobilindustrie

Das politische Ziel der chinesischen Regierung war es, aus der kriegszerstörten Wirtschaft eine neue industrielle Basis aufzubauen. Damit begann der staatlich gelenkte Versuch, die versäumte Industrialisierung und den technischen Rückstand zum Westen unter dem Primat der Politik aufzuholen. Dieses Vorhaben sollte aus eigener Kraft heraus gelingen, da man sich durch Abschottung vom Weltmarkt vor dem zersetzenden Einfluss des Kapitalismus schützen wollte. Als Vorbild diente hierbei das planwirtschaftliche Modell der Sowjetunion, die den Aufbau der chinesischen Industrie anfangs sowohl mit technischer als auch mit finanzieller Hilfe unterstützte. Im Jahr 1953 wurde in Nordchina mit der FAW, die erste chinesische Autofabrik gebaut.¹⁵¹ Der erfolgreiche Aufbau einer eigenständigen Automobilproduktion sollte ein politisches Vorzeigeprojekt der chinesischen Regierung werden und erhielt zur erfolgreichen Durchführung des Projekts alle verfügbaren Ressourcen.¹⁵² Als die Produktion anließ, war diese angefangen von der Herstellung der Vorprodukte bis hin zur Montage der Fahrzeuge von einer hohen Fertigungstiefe gekennzeichnet. 1956 lief der erste Lastkraftwagen (Lkw) der Marke „Jiefang“ vom Band. Der Name „Jiefang“ kann sowohl mit „Befreiung“ als auch „Emanzipation“ übersetzt werden und war Ausdruck des stolzes Chinas, eine unabhängige Automobilindustrie aufzubauen.¹⁵³

Während des Großen Sprungs nach Vorne wurden im Rahmen der Dezentralisierung von Produktionsstätten insgesamt 16 Fabrikationsstandorte errichtet, wovon sich die wichtigsten in den Städten Nanjing, Shanghai, Peking und Jinan befanden.¹⁵⁴ Die Produktion konzentrierte sich auf die Herstellung

¹⁵¹ Auf eine Übersetzung der englischen oder chinesischen Firmennamen wurde verzichtet, da es sich dabei um individuelle Markenmarken handelt.

¹⁵² Vgl. Zhang Baichun et al.: "20 shiji 50 niandai sullivan yuanjian di yi qiche zhizaochang gaishu [Ein Abriss, wie mit sowjetischer Hilfe in den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts die 'Erste Automobilfabrik' aufgebaut wurde]", *Harbin gongye daxue xuebao* 6, Nr. 4 (2004). S. 11-20.

¹⁵³ Vgl. China Autonachrichten: "*Zhongguo qiche gongye - wu shi nian fengyu wu shi nian huihuang* [Die chinesische Automobilindustrie - 50 Jahre Wind und Regen, 50 Jahre Glorie]" (1999 [abgerufen: 04.11.2003]); www.chinaauto.ac.cn.

¹⁵⁴ Vgl. Li Hongzhu: *Zhongguo qiche gongye jingji fenxi* [Analyse der chinesischen Automobilindustrie] (Beijing: Zhongguo renmin daxue chubanshe, 1993). S. 77.

von Lkws und Spezialfahrzeugen für die Armee, die Feuerwehr und den Rettungsdienst. Für den privaten Gebrauch wurden zwei- und dreirädrige Motorräder produziert.

Als sich, angetrieben durch politische Interessens- und Dogmenkonflikte, die Beziehungen zwischen der Sowjetunion und China verschlechterten, zog die Sowjetunion alle Berater und Fachleute, die in China Entwicklungsarbeit leisteten, ab. Angesichts der angespannten politischen Lage befürchtete Mao sogar einen Angriff der Sowjetunion auf China. Aus diesem Grund wurde die Wirtschaftspolitik militärischen Überlegungen unterworfen, was dazu führte, dass zum Aufbau einer dezentralen Produktionsstruktur in jeder Provinz ein Autowerk gebaut werden sollte, um diese vor einer möglichen Zerstörung zu schützen.¹⁵⁵ Das größte Projekt dieser strategischen Überlegungen war die Gründung des Automobilherstellers SAW, der zwischen 1969 und 1975 große Werke in der im Zentrum der Provinz Hubei gelegenen Stadt Shiyan errichtete.¹⁵⁶

Im Rahmen der industriellen Entwicklung wurden auf zentralstaatlicher Ebene die beiden großen Hersteller FAW und SAW gefördert. Beide ergänzten sich gegenseitig durch die Produktion von verschiedenen Fahrzeugtypen und konkurrierten nicht miteinander. Parallel zu den beiden großen Unternehmen entstanden auf Provinz- und Lokalebene viele kleine und mittlere Betriebe, die von den örtlichen Verwaltungen protegirt wurden. Im Laufe der Zeit entwickelte sich eine dreistufige Hierarchie von Herstellern, die dem chinesischen Verwaltungssystem ähnelte. Allen Herstellern gemeinsam war die Tatsache, dass sie für den Absatz ihrer Kraftfahrzeuge einen Angebotsmarkt vorfanden, auf dem sie keinem Wettbewerb ausgesetzt waren. Durch den Mangel an Konkurrenz sowie die wirtschaftliche Isolation einzelner Regionen gab es viele

¹⁵⁵ Der schwerindustrielle nordöstliche Teil Chinas, der an die damalige Sowjetunion grenzte, galt als erste Frontlinie; Beijing und die östlichen Küstenregionen, die Basis der Leichtindustrie, war die zweite Frontlinie und das militärisch weniger exponierte südwestliche und nordwestliche Binnenland sollte zur dritten Frontlinie ausgebaut werden.

¹⁵⁶ Aus dem Unternehmen SAW ging 1969 die heutige Dongfeng Motor Corporation hervor.

Hersteller, die mit hohen Kosten und geringen Stückzahlen produzierten und ihre Fahrzeuge dennoch problemlos absetzen konnten.¹⁵⁷

5.2 Wachstum und Internationalisierung

Als Anfang der achtziger Jahre der steigende Bedarf an Pkws nicht mehr durch die alleinige Produktion im Inland gedeckt werden konnte, führte dies dazu, dass die chinesische Autoimportquote rasch anstieg. Um von der steigenden Binnennachfrage zu profitieren, verfolgte die chinesische Regierung ab diesem Zeitpunkt eine Politik der Importsubstitution durch lokale Produktion.¹⁵⁸ Da der gewaltige technologische Rückstand dem Ausland gegenüber nicht aus eigener Kraft aufzuholen war, entschied man sich, technisches Wissen sowie Kapital ins Land zu holen, indem man die Gründung von Joint Ventures mit internationalen Herstellern zuließ.¹⁵⁹

Die ersten Investitionen der internationalen Automobilhersteller in China erschienen wagemutig, denn es existierte keine gesicherte Nachfrage, da die Einkommen mit weniger als 300 US-Dollar pro Jahr zu den niedrigsten auf der Welt gehörten. Aus diesem Grund erleichterte die Regierung Investitionsentscheidungen, indem sie den Herstellern Abnahmegarantien für ihre Autos zusicherte.¹⁶⁰ Allerdings erlaubte die Regierung den neu gegründeten ausländisch-chinesischen Gemeinschaftsunternehmen nur die Produktion von Pkws, während die Produktion von Lkws weiterhin in den Händen chinesischer Hersteller blieb. Im Jahr 1990 verpflichtete die Stadt Shanghai ihre Taxiunternehmen, Behörden und staatlichen Unternehmen, den in der Stadt produzierten VW Santana anstelle von importierten Fahrzeugen zu kaufen, um den lokalen Au-

¹⁵⁷ Vgl. Lee Chunli: "Chinas Automobilindustrie in der Globalisierung" (Hochschule Bremen, 2001). S. 40.

¹⁵⁸ Vgl. Buddemeier, P.: "Struktur und Entwicklung des chinesischen Nutzfahrzeugmarktes", *China aktuell* 32, Nr. 1 (2003). S. 53-56.

¹⁵⁹ Vgl. Li Hongzhu: *Zhongguo qiche gongye jingji fenxi [Analyse der chinesischen Automobilindustrie]*. S. 124 ff.

¹⁶⁰ Vgl. Dunne, M.: "Strategy and Results: China's Car Industry 1983-2003" (2004 [abgerufen: 15.07.2004]); www.auto-resources-asia.com/update%20-%experts/experts_main.php?id=76.

tomobilstandort zu unterstützen. Die Zentralregierung folgte daraufhin diesem protektionistischen Beispiel und erhöhte zum Schutz der einheimischen Industrie die Zölle auf Importautos.¹⁶¹

Die wachsenden Absatzzahlen weckten das Interesse der multinationalen Automobilkonzerne. Um sowohl an der steigenden Nachfrage partizipieren zu können als auch gleichzeitig die hohen Schutzzölle zu umgehen, mussten sie jedoch Produktionsstandorte in der VR China errichten. Die Einkommenszuwächse privater Haushalte ließen die Nachfrage 1995 erstmals auf über 400.000 Einheiten ansteigen. Da es keine Form der Autofinanzierung gab, mussten die neuen Autobesitzer in der Lage sein, den Anschaffungspreis bar zu bezahlen. Die Aussicht auf einen Wachstumsmarkt mit derartig zahlungskräftigen Kunden lockte weitere ausländische Investoren an und beschleunigte den Wettbewerb um Marktanteile. Die sinkenden Preise von Pkws führten zu einem raschen Anstieg der zugelassenen Autos, wodurch China im Jahr 2005 mit rund 6 Millionen verkauften Autos seither nur noch hinter den USA liegt.¹⁶²

5.3 Industriepolitische Maßnahmen zur Förderung der Automobilindustrie

Den Aufbau einer eigenständigen Automobilindustrie regelte die Zentralregierung in Peking nicht durch den Aufbau einer transparenten Gesetzgebung für Auslandsinvestitionen. Sie versuchte vielmehr, ihren politischen Willen über die informelle Steuerung der ausländischen Investitionsströme zu implementieren. Dabei müssen die ausländischen Automobilkonzerne Gemeinschaftsunternehmen mit den großen chinesischen Staatsunternehmen eingehen, um einen Produktionsstandort errichten zu können. Ziel dieser Maßnahme war es, einen hohen Grad an Transferleistung von Technologie und Wissen zu erreichen.

¹⁶¹ Vgl. Ibid.([abgerufen]).

¹⁶² Vgl. People's Daily: "Since 2005 China is worldwide the 2nd largest car market", 13.01.2006.

5.3.1 Industriepolitik für die Automobilindustrie 1994

Die staatliche Planungskommission (*guojia jihua weiyuan hui*) veröffentlichte 1994 ein Programm mit dem Namen „Industriepolitik zur Entwicklung der Automobilindustrie“.¹⁶³ Die darin enthaltenen Leitlinien sollten Chinas fragmentierte und dezentralisierte Produktionsstruktur im Rahmen eines Konsolidierungsprozesses zu einer volkswirtschaftlichen Schlüsselindustrie werden lassen. Obwohl die „Industriepolitik zur Entwicklung der Automobilindustrie“ nie ein Gesetz im formalen Sinn war, wurde sie sehr erfolgreich umgesetzt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass alle ausländischen Investitionen im Automobilssektor unter die Kontrolle der Zentralregierung gestellt wurden. Diese genehmigte nur Projekte mit ausländischem Kapital, die mit den politischen Zielsetzungen übereinstimmten. Falls große Bauvorhaben und neue Investitionen mit inländischem Kapital finanziert wurden, war eine Genehmigung entweder durch die staatliche Entwicklungs- und Reformkommission (*guojia fazhan he gaige weiyuanhui*) oder staatliche Wirtschafts- und Handelskommission (*guojia jingji maoyi weiyuanhui*) erforderlich.¹⁶⁴ Da beide behördlichen Organe auf die Durchführung der politischen Vorgaben bestanden, konnte durch die Kontrolle der Investitionsströme das Wachstum gesteuert werden.¹⁶⁵

Für die Mobilisierung von Kapital, Technologie und Know-how aus dem Ausland nutzte China seine starke Verhandlungsposition gegenüber den internationalen Automobilkonzernen. Dabei verfolgte die chinesische Regierung eine Doppelstrategie, indem sie einerseits die internationalen Automobilkonzerne dazu zwang, Gemeinschaftsunternehmen mit chinesischen Partnern einzugehen und andererseits durch Konsolidierungsvorgaben einen Konzentrationsprozess der heimischen Automobilindustrie förderte. Im Sektor der Kfz-Industrie bedeutet dies zunächst den Transfer von Technologie mittels SKD-Verfahren und

¹⁶³ Im Internet auf Chinesisch abrufbar unter: <http://www.chinaev.org/html/zc/html/china/040603-2.htm>.

¹⁶⁴ Im Jahr 1998 wurde die staatliche Planungskommission in die staatliche Entwicklungs- und Reformkommission umbenannt.

¹⁶⁵ Vgl. Nee, D.N.: "Automotive Industry in China" (paper presented at the China Auto 2002, Shanghai, 16.09.2002). S. 13.

im zweiten Schritt die Anwendung eines CKD-Verfahrens.¹⁶⁶ Durch diese Vorgehensweise wird ein möglichst hoher Technologietransfer angestrebt, um eine eigene Fertigungs- und Zulieferindustrie zu entwickeln.¹⁶⁷

5.3.2 Industriepolitik für die Automobilindustrie 2004

Am 01.06.2004 legte die staatliche Entwicklungs- und Reformkommission die seit 1994 gültigen Richtlinien für die „Industriepolitik zur Entwicklung der Automobilindustrie“ neu auf.¹⁶⁸ Darin hält die chinesische Regierung an ihrem Ziel fest, die Automobilindustrie zu einer Schlüsselindustrie auszubauen, die einen entscheidenden Beitrag zur „Gesellschaft des kleinen Wohlstands“ leistet. Die im Rahmen des Beitrittes zur WTO getätigten Zusagen sollen in vollem Umfang umgesetzt werden und die weitere Deregulierung des Marktes sowie eine Verbesserung der Rechtssicherheit fortgesetzt werden. Auf chinesischer Seite erhofft man durch eine Intensivierung des Wettbewerbs vor allem qualitative und technologische Fortschritte im Bereich der Automobilindustrie zu erreichen. Damit dieses Vorhaben gelingt, soll der Konsolidierungskurs zur Reduzierung kleinerer Unternehmen fortgesetzt werden, indem die drei großen chinesischen Automobilunternehmen FAW, SAIC und Dongfeng durch weitere Zusammenschlüsse und Aufkäufe an Stärke gewinnen. Als Zielgröße für die drei großen chinesischen Hersteller wird ein Binnenanteil von 70 Prozent aller in China produzierten Autos genannt, wodurch sich diese Unternehmen auf der

¹⁶⁶ Die Begriffe Semi-Knocked-Down (SKD) und Completely-Knocked-Down (CKD) beschreiben zwei unterschiedliche Zerlegungsgrade von Fahrzeugteilsätzen. Beim SKD-Verfahren wird der Pkw vormontiert exportiert und in der Fabrik des Ziellandes durch die Montage von einfachen Teilen wie Reifen, Stoßstange usw. fertig gestellt. Das CKD-Verfahren steht für eine tiefe Zerlegung und die komplette Montage eines Pkws aus seinen Einzelteilen und Modulen. Zur ausführlichen Analyse der Verwendung von SKD und CKD Montagestandorten als Marktbearbeitungsstrategie vgl. dazu Tucher, M.v.: *Die Rolle der Auslandsmontage in den internationalen Wertschöpfungsnetzwerken der Automobilhersteller, Wirtschaft & Raum* (München: WF, 1999).

¹⁶⁷ Vgl. Nee: "Automotive Industry in China". S. 50.

¹⁶⁸ Im Internet auf Chinesisch abrufbar unter: <http://www.chinaparking.org/resource/Productshowasp?ArticleID=123>.

Basis eines starken Heimatmarktes bis 2010 zum globalen Exporteur von Fahrzeugen entwickeln sollen.¹⁶⁹

Um die negativen Auswirkungen des automobilen Wachstums zu minimieren, setzt man auf die Einführung von Umweltstandards sowie auf die Reduzierung von Emissionen. Durch Steuererleichterungen ist geplant, die Entwicklung neuer Technologien wie Elektroautos, Hybrid-Technologien und moderne Dieselmotoren voranzutreiben und an Leichtbaumaterialien, recycelbaren Materialien sowie neuen Kraftstofftechnologien (z.B. Batterien, Brennstoffzellen) zu forschen. Das definierte Ziel ist es, bis 2010 den Treibstoffverbrauch jedes in China produzierten Autos um 15 Prozent im Vergleich zu 2003 zu senken. Ohne einen konkreten Zeitpunkt zu benennen, wird auch die Einführung einer Mindestquote für recyclingfähige Komponenten angekündigt. Im Gegensatz zu Deutschland, wo nur wieder verwertbare Kunststoffe bei der Herstellung verwendet werden dürfen, gibt es solche Auflagen in der VR China bislang nicht. Die staatlichen Umweltstandards sind derzeit noch nicht mit denen in westlichen Ländern vergleichbar (z.B. Einsatz der umweltfreundlicheren, aber teureren Wasserlacke anstelle der lösemittelhaltigeren konventionellen Lacke, Verwendung asbestfreier Bremsbeläge).

Gegenüber den Zielen, die Umweltschutzbestimmungen zu verschärfen, gibt es allerdings Kritik seitens der Automobilhersteller. Sie argumentieren, dass es weniger ihre Aufgabe, als vielmehr die des chinesischen Staates sei, die erforderlichen Rahmenbedingungen für die Erhöhung von Umweltstandards zu schaffen. So scheitert beispielsweise der großflächige Einsatz von Pkw-Dieselmotoren bislang noch an der schlechten Kraftstoffqualität, denn eine Erhöhung des Standards stößt innerhalb Chinas auf starken Widerstand bei der Lkw- und Bus-Lobby, die ihren Fahrzeugbestand entsprechend nachrüsten müsste.¹⁷⁰ Auch eine Umstellung auf gasbetriebene Fahrzeuge wäre denkbar,

¹⁶⁹ Vgl. Bundesagentur für Außenwirtschaft (bfai): "Neue Richtlinien für die Automobilindustrie in der VR China" (2004 [abgerufen: 10.08.2004]); <http://www.bfai.de/fdb-SE,MKT20040729095309,Google.html>.

¹⁷⁰ Vgl. Weider, M. und Marz, L.: "Zehn Jahre Zeit zu handeln - Chinas Motorisierung zwischen Klimakollaps und automobilerem Quantensprung", *WBZ-Mitteilungen* 104 (2004). S. 29-32.

da China über große Erdgasvorkommen verfügt, die häufig bei der Erdölförderung ohne weitere Nutzung abgepackelt werden. Enormer Handlungsbedarf seitens der chinesischen Regierung besteht auch im Hinblick auf die Brennstoffzellentechnologie. Die Schwierigkeit der Nutzung dieser Technologie liegt gegenwärtig noch darin, die benötigte Menge an Wasserstoff zu konkurrenzfähigen Preisen herzustellen und diesen an die Tankstellen zu verteilen.

Da für den Kauf eines Automobils der Preis ein wichtiges Kriterium darstellt und Umweltschutzmaßnahmen die Herstellungskosten in die Höhe treiben, ist kaum eine Automobilfirma vor Ort bereit, im Alleingang höhere Umweltstandards durchzusetzen als die Konkurrenz. Unter diesem Aspekt dürften die neuen Automobilrichtlinien kaum den gewünschten Effekt erzielen, da sie keine einheitlichen und für alle gleichermaßen verbindlichen Regelungen enthalten.¹⁷¹ Eine Möglichkeit zur Nutzung der zukunftsweisenden Umwelttechnologien bieten vielleicht die Olympischen Spiele im Jahr 2008 sowie die Weltausstellung im Jahr 2010, bei denen China sein Engagement im Bereich Umwelt und seine technologische Kompetenz der Weltöffentlichkeit demonstrieren will.¹⁷² Falls es zu keinen klaren politischen Entscheidungen kommt, rechtzeitig umweltfreundliche Technologien zu unterstützen und ihre Einführung zu forcieren, verpasst China die Chance, die negativen Auswirkungen der Massenmotorisierung zu mindern.

5.3.3 Automobilindustrie und WTO

Die langen und zähen Verhandlungen über den Beitritt Chinas in die WTO wurden im Dezember 2001 erfolgreich abgeschlossen. Ein zentraler Streitpunkt zwischen der chinesischen Regierung auf der einen sowie den USA und der EU auf der anderen Seite waren die langen Übergangsfristen zum Abbau von

¹⁷¹ Vgl. Bundesagentur für Außenwirtschaft (bfai): "*Neue Richtlinien für die Automobilindustrie in der VR China*" ([abgerufen]).

¹⁷² Vgl. Weider und Marz: "Zehn Jahre Zeit zu handeln - Chinas Motorisierung zwischen Klimakollaps und automobiler Quantensprung". S. 29-32.

Wettbewerbshemmnissen für die Automobilindustrie. Denn diese sollten den chinesischen Herstellern und Gemeinschaftsunternehmen durch eine graduelle Intensivierung des Wettbewerbs die Möglichkeit geben, sich leistungsfähig zu reorganisieren. Im Folgenden werden die wichtigsten Vereinbarungen im Bereich der Automobilindustrie, welche die VR China durch ihren Beitritt zur WTO eingegangen ist, aufgeführt:¹⁷³

- Die Einfuhrzölle für Pkws, die abhängig vom Fahrzeugtyp zwischen 80 und 100 Prozent lagen, wurden auf 25 Prozent im Jahr 2006 reduziert.
- Die Importquoten für Pkws wurden jährlich um 15 Prozent angehoben und im Jahr 2005 abgeschafft.
- Die Einfuhrzölle für Autoteile wurden von durchschnittlich 23,5 Prozent auf 10 Prozent im Jahr 2006 reduziert.
- Die Minderung der Einfuhrzölle erfolgte seit 2002 nach genau definierten Schritten.
- Leasing- und Finanzierungsmodelle zum Autokauf wurden zugelassen.
- Ausländische Hersteller dürfen in China ein Vertriebsnetz unterhalten und Vertragswerkstätten aufbauen.
- Eine Lockerung der Genehmigung zur lokalen Fertigung ist vorgesehen und ausländische Unternehmen dürfen ihre Produktpolitik frei gestalten.

Die sukzessive Senkung der Zollsätze sowie der Wegfall von Importquoten auf Pkws und Autoteile werden den Wettbewerbsdruck auf die chinesischen Hersteller verstärken. Hinzu kommt die Abschaffung der Local-Content-Vorschriften¹⁷⁴, wodurch der Zwang erhöht wird, kostengünstige und qualitativ hochwertige Produkte herzustellen. Trotz der graduellen Verschärfung des Wettbewerbs und eines Preisverfalls von 15 bis 20 Prozent nach dem Beitritt

¹⁷³ Vgl. Haas, H.D. und Rehner, J.: "Die Automobilindustrie in der VR China vor dem Hintergrund wirtschaftlich-gesellschaftlichen Wandels", *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie* 3/4, Nr. 46 (2002). S. 163-180.

¹⁷⁴ Das Glossar der WTO Homepage definiert Local-Content-Anforderungen folgendermaßen: „Requirement that the investor purchase a certain amount of local materials for incorporation in the investor's product". Zitiert in: WTO: "Glossar" (2006 [abgerufen: 20.04.2006]); http://www.wto.org/english/thewto_e/glossary_e/glossary_e.htm.

zur WTO liegen die Verkaufspreise von Pkws in China durchschnittlich immer noch 10 bis 15 Prozent über den Weltmarktpreisen. Deshalb ist davon auszugehen, dass sich die Preise dem internationalen Niveau anpassen werden, wenn im Jahr 2006 die Importquoten für Pkws und Zulieferteile endgültig fallen und die Importzölle jeweils auf 25 Prozent für Autos und 10 Prozent für Zulieferteile sinken.¹⁷⁵

Die ersten Stufen der Liberalisierung des Marktes in den Bereichen Vertrieb, Distribution, After-Sales-Dienstleistungen, Autofinanzierung und Versicherung haben in den Jahren 2002 und 2003 zu einem starken Anstieg der Absatzzahlen geführt. Eine ähnliche Entwicklung zeichnet sich derzeit bei den Unternehmen der Zulieferindustrie ab. Denn ihnen ist es ebenfalls gelungen, ihre Produktivität durch Marktbereinigung und Reorganisation sowie Konzentration auf die wichtigsten Herstellerkonglomerate zu steigern. Aus diesem Grund sind inzwischen annähernd alle der circa 7.000 Teile, die für die Produktion eines Autos benötigt werden, in der VR China verfügbar.¹⁷⁶ Wenn die Produktivität in der Zulieferbranche weiterhin so schnell wächst, ist davon auszugehen, dass die Herstellungskosten bei lohnintensiven Teilen in China bald deutlich unter den Weltmarktpreisen liegen werden. Während eines Interviews schildert Wilfried Janke, Verantwortlicher für das China-Geschäft mit der VW-Gruppe beim Zulieferer Visteon, die Situation folgendermaßen: „Die Chinesen sehen heute vor allem den wirtschaftlichen Vorteil. Ich denke, sie haben verstanden, dass internationale Standards herrschen müssen, sobald sich der Markt öffnet.“¹⁷⁷ Durch weiteren Preisdruck auf die Zulieferer wollen die Hersteller ihre Kosten auf Weltmarktniveau bringen.¹⁷⁸ Im Moment scheint es so, als ob es im Rahmen einer verstärkten Einbindung der chinesischen Hersteller in die Global-Sourcing-Netze der Automobilindustrie zu einer Ergänzung der lokalen

¹⁷⁵ Vgl. Xing, W.: "Automakers in the fast lane", *The China Business Review*, Nr. 4 (2002). S. 8-16.

¹⁷⁶ Vgl. Cody, S. und Zhou, A.: "An Overview of the Automobile Industry in China", *China briefing*, Nr. 4 (2003). S. 9-11.

¹⁷⁷ Behlmer, A.: "Zunehmend pragmatischer", *Automobil Industrie*, Nr. 10 (2003). S. 38-41, hier: S. 41.

¹⁷⁸ Vgl. Behlmer, A.: "Da kommt einiges auf uns zu", *Automobil Industrie*, Nr. 10 (2003). S. 26-31.

Verflechtungen kommt, solange bis man das jeweilige Produkt aufgrund der geringen Lohnkosten in China billiger produzieren kann. Deshalb glauben einige Experten, dass es im langfristigen Interesse der Industrie ist, die Übergangszeiten im WTO-Protokoll zu kürzen, um die Öffnung des Marktes zusätzlich zu beschleunigen.¹⁷⁹ Andere Automobilmanager wie VW-Vorstand Bernd Pischetsrieder bezweifeln, dass es zu einer unbeschränkten Öffnung des chinesischen Automobilmarktes kommt. Seiner Einschätzung nach „buchstabiert sich WTO auf Chinesisch etwas anders als im Englischen“.¹⁸⁰

5.4 Relevanz des chinesischen Automobilmarktes

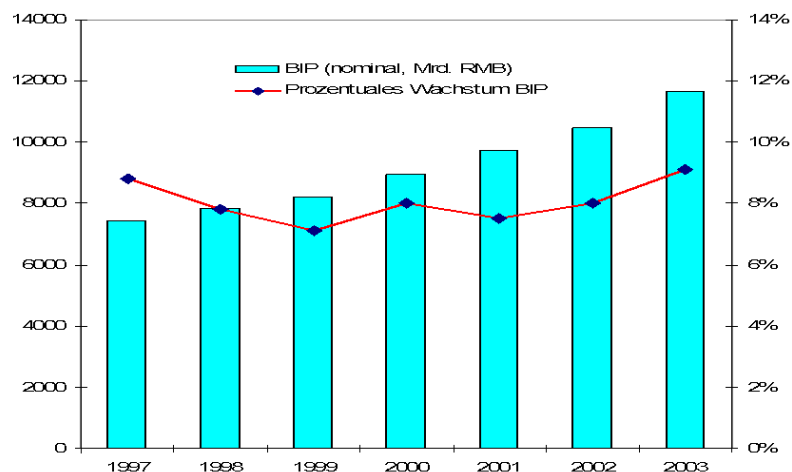
Innerhalb weniger Jahre ist das Auto zum Statussymbol des wirtschaftlichen Erfolgs in China geworden. Die wachsende gesellschaftliche Mittelschicht will ihren Erfolg nach außen zeigen und in den Genuss unabhängiger Mobilität kommen. Diese Privatkunden, deren Kaufpotential nicht ausgeschöpft ist, sind die treibende Kraft des derzeitigen automobilen Wachstums. Die Aussicht, dass in der VR China einer der weltweit größten Märkte, der langfristig vom Volumen wohl nur mit dem amerikanischen Markt vergleichbar ist, heranwächst, erweckt bei vielen Automobilmanagern, die in den gesättigten Märkten der Triade tätig sind, hohe Erwartungen. Um die neu entstehenden Möglichkeiten zu nutzen und um der Konkurrenz keine Marktanteile zu überlassen, haben sich die weltweit größten Automobilhersteller innerhalb kürzester Zeit zu Investitionen in Milliardenhöhe entschlossen.

¹⁷⁹ Vgl. Xing: "Automakers in the Fast Lane". S. 8-16.

¹⁸⁰ Wirtschaftswoche: "Gemeinsam Profitieren", *Wirtschaftswoche Sonderausgabe*, Nr. 1 (2003). S. 87.

5.4.1 Faktoren des Wachstums

Der chinesischen Regierung ist es in den vergangenen Jahren gelungen, trotz der spürbaren Auswirkungen der Asienkrise in der Region, ein konstant hohes Wirtschaftswachstum zu erreichen.¹⁸¹ Die Zuwachsraten des Bruttoinlandproduktes (BIP) von 8 Prozent im Jahr 2002 bzw. 9,1 Prozent im Jahr 2003 waren so hoch, dass die Gefahr einer Überhitzung der Wirtschaft bestand. Aus diesem Grund wurde sogar eine Beschränkung der Kreditvergabe an einzelne Branchen beschlossen, um ein ungehemmtes Wachstum zu vermeiden.¹⁸²



Quelle: T. A. eigene Darstellung, US-China Business Council

Abbildung 4: Wachstum des chinesischen BIPs

Die Einkommenszuwächse der Bevölkerung in der VR China weisen eine ungleiche Verteilung zwischen städtischen und ländlichen Regionen auf. Während 1997 das BIP pro städtischem Bewohner noch 5.140 RMB betrug, hat es sich bis 2003 um 65 Prozent auf 8.500 RMB gesteigert. Der ländliche Sektor

¹⁸¹ Vgl. Wei Xinghua und Sang Baichuan: "Yazhou jinrong weiji de chengyin, yinxiang he dui wo guo de qishi [Die auslösenden Faktoren für die Asienkrise, die Einflüsse sowie die chinesischen Erfahrungen]", *Xue shu yue kan*, Nr. 1 (1999). S. 18-23.

¹⁸² Vgl. Zhong Jiayong: "Zhongguo jingji guo re da lunzheng [Starke Kontroverse zur Überhitzung der chinesischen Wirtschaft]", *Shangwu Zhoukan* (2003). S. 68-71.

konnte nicht an dieser dynamischen Entwicklung teilnehmen. In demselben Zeitraum steigerten sich die Zuwächse bei einem Ausgangswert von 2.080 RMB im Jahr 1997 um lediglich 26 Prozent auf 2.622 RMB im Jahr 2003.

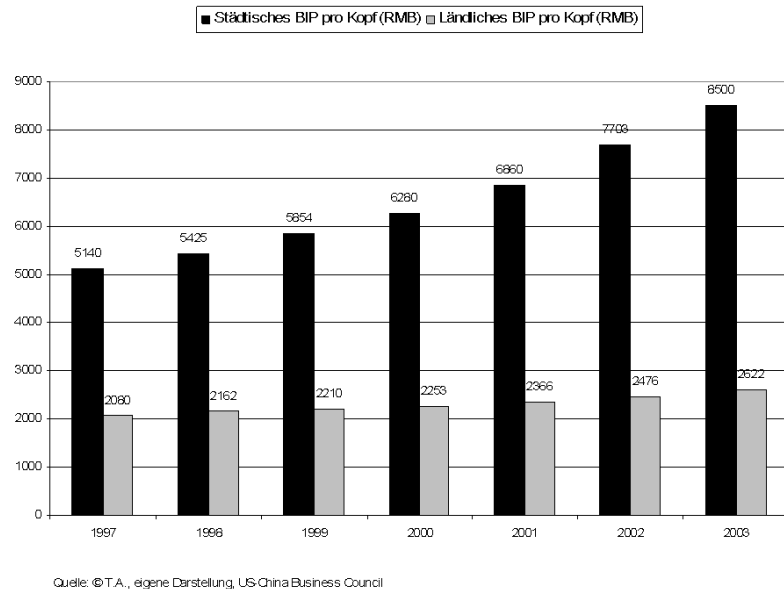
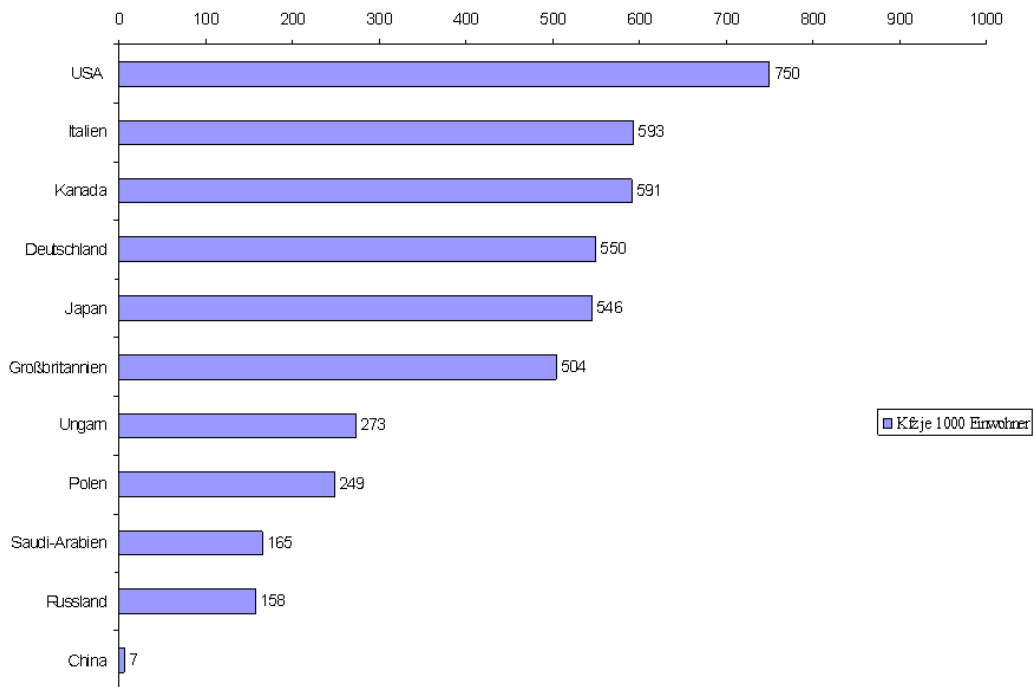


Abbildung 5: Städtisches und ländliches BIP in der VR China

Die Mobilisierung der Bevölkerung eines Landes beschleunigt sich laut Analysen des Unternehmens Exxon Mobil ab einer Einkommensschwelle von 1.000 US-Dollar pro Kopf und schreitet dann bis zu einer Marktsättigung von circa 550 Kfz pro 1.000 Einwohner voran. Die Höhe des Sättigungsgrades eines Landes ist abhängig von mehreren Faktoren, wie beispielsweise der geographischen Lage und den politischen Bedingungen. Beeinflussend sind zudem Beschränkungen der Nachfrage, landeseigene Automobilhersteller, die Verkehrsinfrastruktur sowie die Abhängigkeit von Erdöl.¹⁸³ Dies führt dazu, dass die Kraftfahrzeugdichte je 1.000 Einwohner beispielsweise in den USA mit 750 Kfz am höchsten ist, da viele Haushalte über ein zweites oder drittes Kfz verfügen. In Europa sind Italien und Deutschland mit 593 bzw. 550 Kfz je 1.000

¹⁸³ Vgl. Exxon Mobil: "2003 Economic and Energy Outlook" (2004 [abgerufen: 10.07.2004]); www.Exxonmobil.com.

Einwohner diejenigen Länder mit der höchsten Kraftfahrzeugdichte. Im Vergleich dazu ist die chinesische Kraftfahrzeugdichte mit 7 Kfz je 1.000 Einwohner noch minimal.



Quelle: © T. A., eigene Darstellung, VDA 2003

Abbildung 6: Weltweite Fahrzeugdichte

Angesichts der stagnierenden Verkaufszahlen in den gesättigten und reifen Märkten der Triade müssen sich Automobilhersteller die Markteintrittschancen in Länder mit überdurchschnittlich hohem Wachstum erschließen, um wettbewerbsfähig zu bleiben.¹⁸⁴ Als sich in China zwischen den Jahren 2000 und 2003 die Anzahl der hergestellten Autos verdoppelte, entstand ein neuer Wachstumsmarkt, dem viel Potential zugetraut wird.¹⁸⁵

Die Studie „Automobilmarkt 2010“ des Beratungsunternehmens Mercer Management Consulting kommt zu dem Ergebnis, dass sich das erwartete

¹⁸⁴ Vgl. Meinig, W. und Huber, A.: "Die Entwicklung der internationalen Automobilmärkte", *Zeitschrift für die Automobilwirtschaft* 3 (2003). S. 34-40.

¹⁸⁵ Vgl. Internationaler Metallgewerkschaftsbund: "Autobericht 2004" (2004). S. 25-42.

Wachstum in der Automobilindustrie aus dem stark steigenden Pro-Kopf-Einkommen der boomenden chinesischen Volkswirtschaft generiert. Im Jahr 2002 verfügten nur 3,7 Prozent der Chinesen über ein ausreichendes Einkommen, um sich ein Auto leisten zu können. Im Vergleich dazu werden es im Jahr 2010 bereits 13 Prozent sein, was in absoluten Zahlen einem Potential von 170 Millionen Käufern entsprechen dürfte.¹⁸⁶ Der chinesische Automobilsektor ist zwischen den Jahren 2001 und 2004 um 60 bis 70 Prozent pro Jahr gewachsen. Für die Zukunft prognostiziert man jährliche Wachstumsraten in Höhe von 10 bis 15 Prozent.¹⁸⁷ Durch die Importbeschränkungen für Pkws sowie die hohen Local-Content-Anforderungen für einzelne Bauteile, ist es für die Automobilhersteller notwendig nicht nur Montagefabriken aufzubauen, sondern auch die Zulieferindustrie zu überzeugen, ihnen nach China zu folgen.¹⁸⁸ Deshalb gaben die ausländischen Automobilhersteller allein im Zeitraum von 1996 bis Mitte 2003 rund 12 Milliarden US-Dollar für den Aufbau von Fertigungskapazitäten in China aus.¹⁸⁹

¹⁸⁶ Vgl. Mercer Management Consulting: "Automobilmarkt China 2010: Marke, Vertrieb und Service entscheiden den Automobilen Wettbewerb in China" (2004).

¹⁸⁷ Vgl. Business Week: "Emerging Markets Beckon World Carmakers; China and India Combined have More than 2 Billion People, But Only 1% of Them Own Autos - a Tantalizing Statistic for Manufacturers", 22.03.2006.

¹⁸⁸ Vgl. Du Yeming: "Lun xin shiqi de zhongguo qiche gongye de fazhan zhanlüe [Diskussion über die Entwicklungsstrategie der chinesischen Automobilindustrie im neuen Zeitalter]", *Zhongxing qiche* 4 (2004). S. 6-9.

¹⁸⁹ Vgl. Internationaler Metallgewerkschaftsbund: "Autobericht 2004" . S. 25-42.

5.4.2 Kundenstruktur

Vor dem Beginn der wirtschaftlichen Öffnungspolitik war der Besitz eines Autos ausschließlich ein Privileg hoher Kader und des Militärs gewesen. Mit zunehmender wirtschaftlicher Liberalisierung, die u.a. den privaten Besitz eines Autos erlaubte, blieb die Nachfrage durch hohe Preise und eine starke Steuerbelastung weiterhin erheblich eingeschränkt. Im Jahr 1996 wurden beim Kauf eines privaten Pkws nicht weniger als zwanzig verschiedene Steuern und Gebühren erhoben. Diese Beschränkung des privaten Konsums durch eine künstliche Verteuerung führte dazu, dass die meisten Käufe von Staatsunternehmen und Taxiflotten getätigt wurden.¹⁹⁰

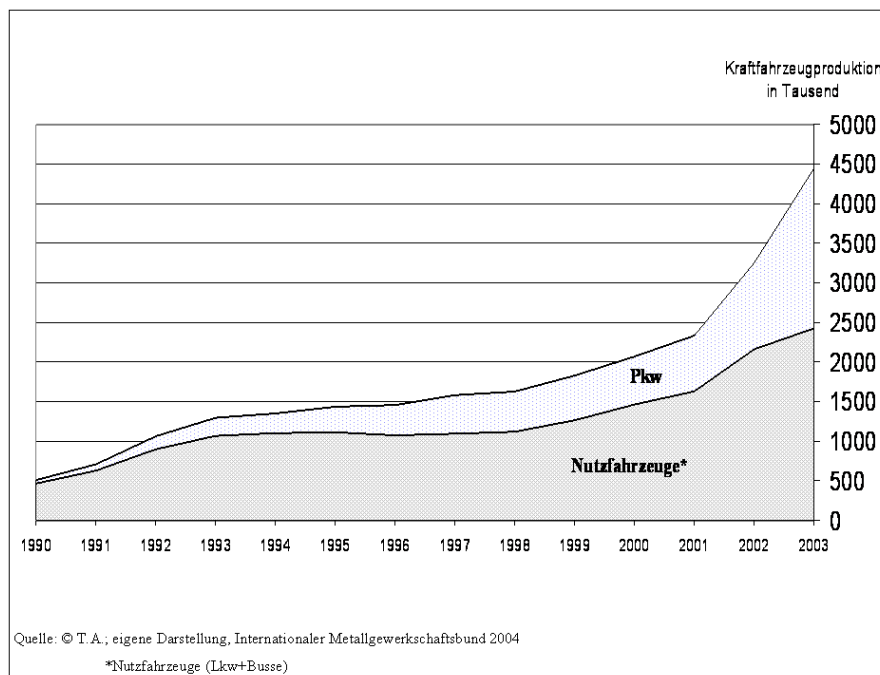


Abbildung 7: Kraftfahrzeugproduktion in der VR China

In den entwickelten Märkten der Triade liegt der Anteil von Pkws bei rund 80 Prozent des gesamten Kraftfahrzeugmarktes. Angesichts dieser Tatsache besteht in China für dieses Segment noch ein hohes Wachstumspotential. Trotz

¹⁹⁰ Vgl. Sintic, B.: "Entwicklung und Struktur der chinesischen Automobilindustrie Ende der 90er Jahre", *China aktuell* 27, Nr. 10 (1998). S. 1137-1145.

vieler positiver Faktoren im Hinblick auf die langfristige Perspektive des chinesischen Automarktes durch viele Analysten von Banken oder Beratungsunternehmen wurden die meisten von den hohen Absatzzahlen der Jahre 2002 und 2003 überrascht. Denn als nach dem Beitritt Chinas zur WTO die Preise für Pkws sanken, verfügten viele städtische Bewohner aufgrund der hohen Sparrate über ausreichend Geld, um sich ein Auto zu kaufen.¹⁹¹ Dieser Wunsch war so stark, dass viele Verbraucher nicht völlig rational handelten, obwohl ihnen hätte bewusst sein müssen, dass bis zur vollständigen Erfüllung der Zusagen durch den Beitritt zur WTO die Autopreise schnell fallen würden und die Qualität sich zunehmend verbessern würde.

Viele der chinesischen Kunden waren zum ersten Mal in ihrem Leben in der Lage, ein eigenes Auto zu kaufen. Aus diesem Grund vergleicht ein Bericht der Investmentbank Morgan Stanley die emotionale Situation der Erstkäufer mit dem „excitement effect“ junger Amerikaner für Autos, nachdem sie den Führerschein bestanden haben - nur mit der Ausnahme, dass der „excitement effect“ in diesem Fall das ganze Land erfasste.¹⁹² Im Verlauf dieser Entwicklung avancierte das Auto in der ökonomisch erfolgreichen Mittelschicht zum Statussymbol und wurde zum Ausdruck eines Lebensgefühls.¹⁹³ Das große Interesse zeigte sich auf der Messe „Auto China 2004“ in Peking, als der Verkauf von Eintrittskarten wegen Überfüllung der Ausstellungshallen ausgesetzt werden musste.¹⁹⁴ An den Zeitungskiosken in China gibt es mittlerweile über 60 Automagazine, die versuchen, den großen Wissensbedarf zum Thema Auto zu decken.¹⁹⁵

¹⁹¹ Vgl. Modigliani, F. und Cao, S.L.: "The Chinese Saving Puzzle and Life-Cycle Hypothesis", *Journal of economic literature*. 42, Nr. 1 (2004). S. 145-170.

¹⁹² Vgl. Morgan Stanley: "China Automobiles: Heat and Dust - 2002 Review and 2003 Outlook" (2003).

¹⁹³ Vgl. Wang Weizhu: *Qiche shenhua [Der Mythos Auto]* (Beijing: Beijing Daxue Chubanshe, 1998). S. 26 ff.

¹⁹⁴ Vgl. Eisenstein, P.: "China Goes Car Crazy; A nation takes to the road, but who is writing the rules?" (The Car Connection, 2004 [abgerufen: 28.07.2004]); www.Thecarconnection.com/index.asp?article=7231&pf=1.

¹⁹⁵ Vgl. Hirn, W.: "Auf ins gelobte Land", *Manager Magazin* 12 (2003). S. 66.

Mittlerweile haben Privatkunden die staatlichen Organisationen und Taxigesellschaften als wichtigste Käufergruppen abgelöst.¹⁹⁶ „Aus einem Anbietermarkt ist ein Käufermarkt geworden“, bringt Xu Jian, Automobilexperte bei Roland Berger in Shanghai, diese Entwicklung auf den Punkt.¹⁹⁷

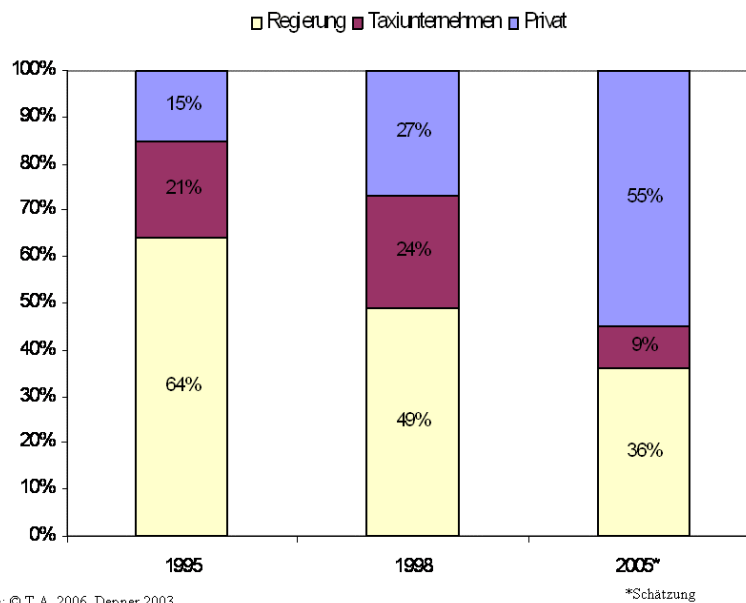


Abbildung 8: Käuferstruktur in der VR China

Im Jahr 2003 wurden die meisten der fast 2 Millionen verkauften Pkws in den Ballungszentren entlang der ostchinesischen Küste abgesetzt.¹⁹⁸ Eine Besonderheit des chinesischen Pkw-Marktes ist der überproportional hohe Anteil von großen und luxuriösen Modellen, mit denen die Käufer auf ihren ökonomischen Erfolg verweisen können. Aus diesem Grund entfielen von den 18.500 im Jahr 2003 verkauften Fahrzeugen des bayerischen Luxusherstellers BMW der größte Anteil auf die 5er und 7er Serie.¹⁹⁹

¹⁹⁶ Vgl. Depner, H.: "Globale Produktionsnetze und Entwicklungsländer - Die Automobilindustrie in China", *Praxis Geographie* 2 (2003). S. 22-25.

¹⁹⁷ Vgl. Blume, G.: "Xiali - oder das Geheimnis der drei Schachteln" *Die Zeit*, 17.06.2004.

¹⁹⁸ Vgl. Internationaler Metallgewerkschaftsbund: "Autobericht 2004" . S. 25-42.

¹⁹⁹ Vgl. Feth, G.: "Vom automobilen Farbcode der neuen chinesischen Wirtschaftselite" *FAZ*, 29.05.2004.

Dass dieses Kaufverhalten kein reines Phänomen des Luxussegmentes ist, wird am Misserfolg bei der Einführung des VW Polo in die VR China deutlich. Ein Besucher der Automesse in Peking wird folgendermaßen zitiert: Auto bedeute Status, der Polo sehe aus wie ein Hahn ohne Schwanz; ein Auto müsse drei Teile haben: Motor, Innenraum und Heck.²⁰⁰

5.4.3 Erweiterung der Produktionskapazitäten

Die 123 chinesischen Automobilhersteller sind auf 17 Provinzen im ganzen Land verteilt. Davon sind 95 Unternehmen mit einem Produktionsvolumen von weniger als 10.000 Einheiten relativ unbedeutend. Die geringen Stückzahlen gehören zu den wichtigsten Ursachen für die fehlende Konkurrenzfähigkeit der chinesischen Hersteller im Hinblick auf Preis und Qualität.²⁰¹ Zu den Standorten mit dem höchsten Herstellungsvolumen im Jahr 2003 zählten Shanghai (585.000 Einheiten) vor Jilin (350.700), Guangdong (183.300), Tianjin (172.500), Hubei (132.300), Chongqing (120.600) und Anhui (103.900).²⁰² Mittlerweile sind die weltweit führenden Automobilhersteller wie General Motors, Ford, DaimlerChrysler, Toyota, Volkswagen, Nissan, Renault, PSA Peugeot-Citroën, BMW, Honda, Suzuki und Hyundai in China tätig und versuchen Produktionskapazitäten aufzubauen bzw. diese zu erweitern.²⁰³ Die Vielzahl der neuen Investoren hat trotz eines steigenden Absatzvolumens zu einer Intensivierung des Wettbewerbs geführt. Diese Entwicklung verursachte eine Segmentierung des Marktes, auf dem ein Anteil von 50 Prozent, wie ihn VW zeitweise erreicht hatte, der Vergangenheit angehört. Dennoch bleibt der chinesi-

²⁰⁰ Vgl. Blume: "Xiali - oder das Geheimnis der drei Schachteln".

²⁰¹ Vgl. Sintic: "Entwicklung und Struktur der chinesischen Automobilindustrie Ende der 90er Jahre". S. 1137-1145.

²⁰² Vgl. Chinesischer Verband der Automobilhersteller: "2003 nian qiche gongye changxiao xingshi fenxi ji 2004 nian zhanwang [Analyse von Produktion und Absatz des Jahres 2003 sowie Perspektiven für 2004]" (2004 [abgerufen: 06.07.2004]); www.caam.org.cn/hytj/zsfx/24.htm.

²⁰³ Im Anhang dieser Arbeit befindet sich ein Überblick über die Investitionstätigkeit der größten Automobilhersteller in der VR China.

sche Automobilmarkt äußerst attraktiv, da bisher noch Margen zwischen 10 und 20 Prozent erzielt werden, während im Vergleich dazu der internationale Durchschnitt bei circa 5 Prozent liegt.²⁰⁴ Für die Kunden führt der härtere Kampf um Marktanteile dazu, dass eine immer größere Vielfalt an Modellen mit verbesserter Qualität und günstigeren Preisen angeboten wird.

Der staatlich geförderte Technologietransfer hat innerhalb weniger Jahre die Produktqualität einiger chinesischer Automobilhersteller verbessert. Diesen gelingt es im Niedrigpreissegment zunehmend über Kostenvorteile Marktanteile zu gewinnen. Aus diesem Grund sind die ausländischen Automobilhersteller in ihrem Konkurrenzkampf um Marktanteile nicht mehr unter sich. Im Jahr 2000 betrug der Anteil der Hersteller mit ausländischer Beteiligung noch 97 Prozent, während sich den restlichen Anteil von 3 Prozent rund zwanzig chinesische Hersteller teilten.²⁰⁵ Innerhalb von vier Jahren gelang es den beiden am schnellsten wachsenden chinesischen Firmen Geely und Chery, sich einen Marktanteil von 9 Prozent zu erkämpfen.²⁰⁶

5.5 Was wird aus der Überproduktion?

Die wachsenden Absatzzahlen von Autos sowie die Erwartungen an das Entwicklungspotential des chinesischen Kfz-Marktes haben zu großen Investitionsprojekten der weltweit führenden Automobilhersteller geführt. Diese haben sich lange vor den wirtschaftlichen und politischen Risiken gescheut, in größerem Umfang eigene Produktionsanlagen aufzubauen. Im Moment scheint es jedoch so, als könnten es viele Automobilhersteller nicht erwarten, in einen Verdrängungswettbewerb um Marktanteile einzutreten. Denn wenn die derzeitigen Wachstumsprognosen richtig sind, wird es durch den schnellen Aufbau von Fabriken bald zu Überkapazitäten kommen. Im Jahr 2005 wurden mit den

²⁰⁴ Vgl. KPMG: "Impulse in der Automobilindustrie - KPMG-Managerumfrage in der Automobilindustrie 2003/2004" (2004). S. 1-14.

²⁰⁵ Vgl. Gao, P.: "A Tune-Up for China's Auto Industry", *The McKinsey Quarterly*, Nr. 1 (2002). S. 144-155.

²⁰⁶ Vgl. KPMG: "China Automotive and Components Market 2004" (2004). S. 12.

vorhandenen Produktionskapazitäten von 8 Millionen Einheiten nur 5,9 Millionen Fahrzeuge abgesetzt.²⁰⁷ Das Überangebot wird sich durch die Fertigstellung weiterer Bauvorhaben zuspitzen. Aus diesem Grund plant die Zentralregierung, neuen Projekten, die Autos mit geringen technischen Innovationen herstellen, keine Lizenz mehr zu erteilen. Um Überkapazitäten abzubauen, ist der Export die einzige Absatzmöglichkeit dieser Fahrzeuge.

Bevor China allerdings zu einem bedeutenden Exporteur von Pkws aufsteigt, stehen nach Ansicht des Beratungsunternehmens KPMG noch einige Hindernisse im Weg. Dazu zählt, dass die chinesischen Automobilhersteller über kein ausgebautes Distributions-, Vertriebs- und Wartungsnetz in den westlichen Industrieländern verfügen, wodurch diese Märkte für chinesische Hersteller schwer erreichbar sind. Zudem liegen die Standards sowie die Qualität der Produkte bisher nicht auf internationalem Niveau und können auch keinen entscheidenden Kostenvorteil bieten. Deshalb werden die chinesischen Firmen wohl noch einige Zeit benötigen, um den Weg von Japan und Südkorea zu gehen und Autos auf international hohem Niveau hinsichtlich Qualität, Preis und Design produzieren zu können. Des Weiteren ist nicht zu erwarten, dass westliche Unternehmen Kooperationen im Vertriebs- oder Servicebereich mit chinesischen Herstellern eingehen und so selbst zum Schmelzen ihrer Margen durch Autos „Made in China“ in ihren Heimatmärkten beitragen.²⁰⁸ Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass sich die Verteilungskämpfe um Marktanteile in den nächsten Jahren noch auf den chinesischen Binnenmarkt konzentrieren werden, was zum Sinken der bisher attraktiven Margen führen wird. VW-Vorstand Pischetsrieder gibt sich zu dieser Problematik ganz selbstbewusst: „Wettbewerb sind wir gewohnt, damit können wir umgehen.“²⁰⁹

²⁰⁷ RI Online Deutsch: "*Technische Beschränkungen gegen Überkapazitäten in der Autoindustrie*" (2006 [abgerufen: 14.04.2006]); www.china.ahk.de/gic/biznews/industries/automobile/china-2.

²⁰⁸ Vgl. KPMG: "*Impulse in der Automobilindustrie - KPMG-Managerumfrage in der Automobilindustrie 2003/2004*" . S. 1-14.

²⁰⁹ Wirtschaftswoche: "Gemeinsam Profitieren". S. 87.

5.6 Perspektiven

Im Moment scheint es so, als ob Chinas automobiler Zukunft gerade erst begonnen habe. Im Rahmen einer sukzessiven Umsetzung der beim Eintritt in die WTO getroffenen Vereinbarungen werden die Importquoten auf Autos auslaufen und die Zollsätze sinken. Dieser allmähliche Abbau von Schutzbarrieren erleichtert den Marktzutritt für ausländische Unternehmen sowie den Import von Autos. Aus diesem Grund werden die chinesischen Hersteller schrittweise gezwungen sein, sowohl bei Autos als auch bei den Zulieferteilen mit dem Weltmarktniveau zu konkurrieren. Diese Entwicklung erfordert von den Unternehmen eine effizientere Produktion und wird auf chinesischer Seite einen Konzentrationsprozess nach sich ziehen. Im Hinblick auf diesen Reformprozess wirken sich die derzeit hohen Local-Content-Anteile, welche die staatlichen Behörden bei der Montage von Autos fordern, auf die Reorganisation der chinesischen Herstellerstrukturen positiv aus und werden eine schnelle Professionalisierung des Sektors nach sich ziehen. Aus diesem Grund wird der gegenwärtige Konsolidierungsprozess die Autoproduktion in China wettbewerbsfähiger machen und bei steigender Qualität die Preise für Autos sinken lassen. Im folgenden Kapitel wird der Ist-Zustand des chinesischen Kfz-Handwerks untersucht sowie der zukünftige Qualifikationsbedarf der Mitarbeiter diskutiert.

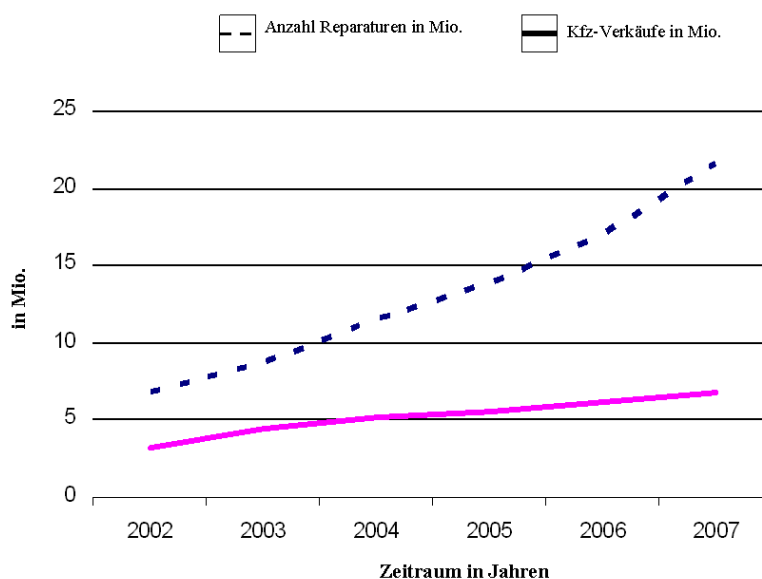
6. Das Kfz-Handwerk in der VR China

Im Rahmen des schnellen Marktwachstums entstehen nicht nur Arbeitsplätze bei der Herstellung eines Fahrzeuges, sondern auch in den Betrieben des Kfz-Handwerks. Diese der Automobilindustrie nachgelagerte Dienstleistungsbranche nimmt eine zentrale Stellung im gesamten Wertschöpfungsprozess ein. Der Aufbau von leistungsfähigen Werkstätten ist jedoch kostspielig und erfordert Zeit sowie Geld für die Ausbildung von Kfz-Fachleuten.²¹⁰ Der langwierige Ausbildungsprozess von qualifizierten Mitarbeitern ist dafür verantwortlich, dass das Kfz-Handwerk nicht in dem gleichen Ausmaß expandieren konnte, wie die Zulassungszahlen von Pkw's dies Nötig gemacht hätten. Deshalb werden die gegenwärtigen Qualitätsprobleme des Kfz-Handwerks bereits als der „Flaschenhals“ für die zukünftige Entwicklung bezeichnet.²¹¹ Die treibenden Faktoren für den Anstieg dieses Bedarfs gründen zum einen auf den hohen Zuwachsraten von neuen Autos auf dem Markt. Zum anderen kommt es ab einem Alter von zwei Jahren für Autos zu einem exponentiellen Anstieg der Reparaturkosten. Diese Entwicklung wird zeitversetzt zu einem enormen Anstieg der Nachfrage von Wartungs- und Reparaturdienstleistungen führen. Die folgende Modellrechnung macht dies deutlich:²¹²

²¹⁰ Vgl. Zhou Hulin und Zheng Xinghua: "Qianxi wo guo qiche shouhou fuwu [Eine einfache Analyse des chinesischen Auto-Kundendienstes]", *Shanghai Qiche teyue kandeng* (2002).

²¹¹ Vgl. Erziehungsministerium: "*Qixiu hangye [Gewerbe für Autoreparatur]*" (2005 [abgerufen: 23.10.2005]); www.moe.edu.cn.

²¹² Als Basis der Modellrechnung dienten deutsche Durchschnittszahlen für die Anzahl der Reparaturen pro Kfz/Alter. Es ist davon auszugehen, dass in China die Quote der nötigen Reparaturen noch höher ist. Denn Faktoren wie z.B die durch die vielen Fahranfänger bedingten hohen Unfallzahlen/gefahrene Kilometer, die schlechte Treibstoffqualität, das mangelnde Bewusstsein für Wartung sowie untertouriges Fahren wurden nicht in die Modellrechnung einbezogen.



Quelle: ©T. A. 2006, eigene Berechnungen, KPMG 2004, DAT-Report 2004

Abbildung 9: Entwicklung der Reparaturen in Relation zu den Kfz-Verkäufen

Die Ursache für die geringe Leistungsfähigkeit des Kfz-Gewerbes ist darin zu suchen, dass noch bis Ende der neunziger Jahre Pkws vorwiegend im Besitz von Arbeitseinheiten der Regierung, städtischer Taxiflotten oder staatlicher Unternehmen waren. In der Regel gab es dort Angestellte mit der Berufsbezeichnung Fahrer (*siji*), zu deren Aufgabe es gehörte, einfache Wartungsarbeiten am Auto selbst durchzuführen oder das Auto im Falle komplexer Reparaturen in eine der Einheit angeschlossene Werkstatt zu geben. So entstanden erst Anfang der achtziger Jahre die ersten kleinen Werkstätten. Mittlerweile ist die volkswirtschaftliche Bedeutung dieser Handwerksbranche nicht mehr zu übersehen. Denn im Jahr 2003 existierten in China rund 310.000 Werkstätten mit 2,4 Millionen Angestellten, die überwiegend in kleinen Familienbetrieben arbeiteten.²¹³ Obwohl die Straßenwerkstätten mit der Bezeichnung „drei Nichts“ (*san wu*) weniger werden, ist ein Großteil der chinesischen Autowerk-

²¹³ Vgl. Zhao Dongming: "Qianxi ru shi dui wo guo qiche weixiuye de duozhong yingxiang [Eine oberflächliche Analyse der vielen Auswirkungen des WTO-Beitritts Chinas auf die Auto-Kundendienstbetriebe]", *Chengshi gonggong jiaotong* 5 (2002), S. 33 ff.

stätten weiterhin sehr klein und spärlich ausgestattet.²¹⁴ Nur in einigen Städten existieren größere Werkstätten, die von lokalen Investorengruppen gegründet wurden. Diese fabrikatsgebundenen Werkstätten werden in der Regel von professionellen Managern geleitet. Ein gemeinsames Kennzeichen der inhabergeführten sowie der fabrikatsgebundenen Werkstätte ist es, dass sie in der Regel kein Interesse daran haben, über ihren eigenen Standort hinaus zu expandieren. Neben diesen beiden Betriebstypen gab es im Jahr 2003 noch rund 3.000 Vertragswerkstätten von internationalen Automobilherstellern.²¹⁵ Die Vertragswerkstätten erhalten seitens der Hersteller genaue Vorgaben für die Betriebsabläufe sowie die Ausstattung mit Werkzeugen und Bevorratung des Lagers mit Ersatzteilen.

Unabhängig von der Betriebsform der einzelnen Werkstätte besteht für die Betriebe das gemeinsame Problem, dass der Fachkräftemangel ein großer Engpass für die weitere Entwicklung eines leistungsfähigen Kfz-Handwerks ist. Nur rund ein Drittel der derzeit in den Werkstätten beschäftigten Mechaniker hat eine „professionelle Ausbildung“ durchlaufen.²¹⁶ In diesem Zusammenhang spricht das Erziehungsministerium von jährlich 30.000 Nachwuchskräften, die im Kfz-Handwerk benötigt werden.²¹⁷ Durch die schlechte Servicequalität kommt es zu Konflikten zwischen den Herstellern und ihren Kunden, die sich über schlechte Reparaturen beklagen. Besonders prekär ist die Situation in Gebieten, die abseits der großen Metropolen des Landes liegen.²¹⁸ Denn in diesen Regionen ist die nächst gelegene Werkstatt, die in der Lage wäre das Auto zu reparieren, häufig viele hundert Kilometer entfernt. Aber selbst dort ist die Reparatur häufig nicht gewährleistet, denn falls es sich um ein schwieriges, möglicherweise elektronisches Problem handelt, gibt es derzeit zur Lösung dieses

²¹⁴ Der Begriff „drei Nichts“ (san wu) steht dafür, dass die Werkstatt über kein „technisches Fachpersonal“, „keine Werkstatt“ und „kein Werkzeug“ verfügt.

²¹⁵ FreedoniaGroup: "Automotive Aftermarket in China" (2003). S. 30.

²¹⁶ Vgl. Xu Xiaojian: "Qiche fuwuye: zhongguo shichang de yi kuai ruan lei [Die Auto-Kundendienstindustrie: Eine Schwachstelle des chinesischen Marktes]", *Shichang guan*, Nr. 11 (2002). S. 12 ff.

²¹⁷ Vgl. Erziehungsministerium: "*Qixiu hangye [Gewerbe für Autoreparatur]*" ([abgerufen]).

²¹⁸ Vgl. ChinaDaily Online - Hongkong edition: "*Maintaining Western Cars a Big Problem*" (2002 [abgerufen: 07.07.2004]); www.chinadaily.com.cn/en/doc/2002-03/13/content_110733.htm.

Problems nur eine geringe Anzahl von Spezialisten im ganzen Land. Zu welchem Schaden solche Fälle für das Ansehen einer Marke führen können, zeigt die öffentliche Zerstörung eines Mercedes-Benz SLK vor laufenden Kameras im Jahr 2004 in der Provinzhauptstadt Wuhan. Auslöser für diesen Aufsehen erregenden Vorfall waren Defekte an der Motorelektronik. Monatelang konnte dem Besitzer weder die Mercedes-Vertragswerkstätte in Wuhan, noch der extra eingeflogene Kundendienstmitarbeiter helfen. Aus Unzufriedenheit mit der Zuverlässigkeit der Marke Mercedes sowie dem schlechten Kundendienst, informierte er schließlich Journalisten und Kamerateams und ließ seinen Mercedes vor den Augen der Presse öffentlich zerstören.²¹⁹

Allerdings kommt es nicht nur bei Premiumwagen mit komplexer Technik zu Problemen, sondern auch bei vielen technisch einfachen Autos, die auf Chinas Straßen fahren. Beispielsweise berichtete die *China Daily* 2004 über den Fall eines Herrn Chen aus Xi'an, der seinen Neuwagen der Marke Cherry innerhalb eines Jahres mehr als hundert Mal aufgrund von Defekten in die Werkstatt bringen musste. Nachdem er sich mit dem Inhaber nicht mehr über eine weitere Reparatur einigen konnte, blieb ihm nichts anderes übrig, als sein Auto mit einem Esel abschleppen zu lassen.²²⁰ Obwohl diese Beispiele beliebig ausgewählt und nicht repräsentativ sind, weisen sie dennoch deutlich auf das vorhandene Kundendienstproblem in China hin.

Zum einen ist das Netz der Vertragswerkstätten noch sehr dünn und die Preise für Reparatur- und Wartungsarbeiten überproportional hoch. Zum anderen verfügen die freien Kfz-Werkstätten, d.h. der bei weitem größte Anteil des Marktes, über keine Qualitätsstandards hinsichtlich der Ausbildung, der Preisfestlegung sowie der Arbeitsabläufe. Daraus resultiert für die Kunden ein erhebliches Unsicherheitspotential im Hinblick auf Kosten und Qualität der geleisteten Arbeit. Schätzungen zufolge ist rund die Hälfte der in chinesischen Werkstätten eingebauten Ersatzteile weder vom Hersteller noch durch ein un-

²¹⁹ Vgl. People's Daily Online: "*Why Mercedes-Benz Plays Tough on Its Chinese Customer?*" (2004 [abgerufen: 24.11.2004]); http://english.people.com.cn/200201/24/eng200201_24_89269.shtml#.

²²⁰ Vgl. ChinaDaily Online: "*A Donkey Draws a Car Through Streets*" (2004 [abgerufen: 07.12.2004]); http://www.chinadaily.com.cn/english/doc/2004-07/12/content_347651.htm.

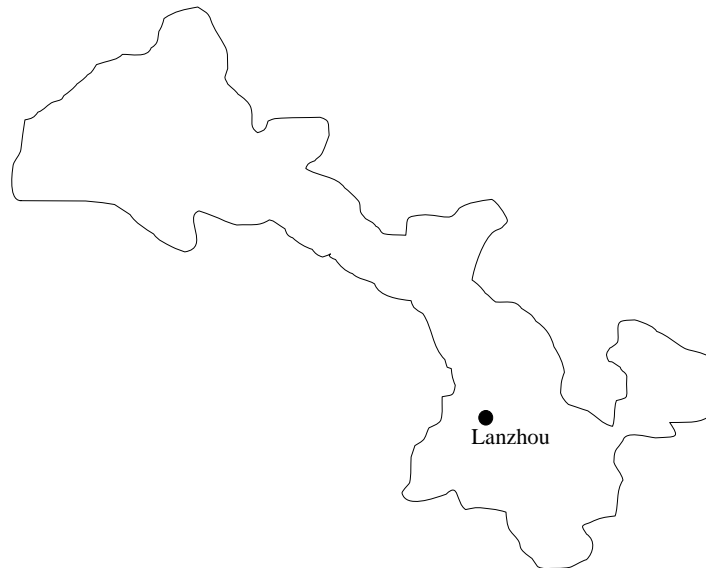
abhängiges Zertifizierungsinstitut zugelassen, sondern gefälscht.²²¹ Die Besitzer reparaturbedürftiger Neuwagen haben beim Einbau von Ersatzteilen häufig die Wahl zwischen zwei Möglichkeiten. Sie können sich entscheiden, ob sie so lange warten wollen bis das bestellte Originalteil geliefert wird oder sie lassen sich ein verfügbares billiges Ersatzprodukt einbauen. Wenn sie sich für letzteres entscheiden, müssen sie eine mangelhafte Produktqualität in Kauf nehmen und auf Sicherheit verzichten. Zudem verfallen die Garantieansprüche des Herstellers.

Da China durch den jüngsten Autoboom noch über eine neuwertige Autoflotte verfügt, werden die Defizite im Kfz-Handwerk erst mittelfristig sichtbar und damit problematisch werden. Jochen Noth, langjähriger Geschäftsführer des Asien-Pazifik-Instituts, sieht in der Ausbildung von qualifizierten Kfz-Fachleuten sowie im Aufbau eines flächendeckenden Reparatur- und Wartungsnetzes eine der großen Herausforderungen des Landes in den kommenden Jahren: „Entscheidend wird sein, ob China genügend kompetentes Service-Personal ausbilden kann, um den drohenden Service-Infarkt des Automobilmarktes abzuwenden.“²²² Wie die Betriebe des Kfz-Handwerks und ihre Mitarbeiter auf die zukünftig überproportional steigenden Wartungs- und Reparaturarbeiten an Autos vorbereitet sind, wird im anschließenden Kapitel anhand von Fallstudien in Lanzhou und Weifang untersucht.

²²¹ Vgl. Xu Xiaojian: "Qiche fuwuye: zhongguo shichang de yi kuai ruan lei [Die Auto-Kundendienstindustrie: Eine Schwachstelle des chinesischen Marktes]". S. 12 ff.

²²² Boesken, G.: "Löchriger Service", *Auslandskurier*, Nr. 11 (2003). S. 20 ff., hier: S. 21.

6.1 Provinzportrait Gansu



Die Provinz Gansu, am Oberlauf des Gelben Flusses in Nordwestchina gelegen, weist eine schmale längliche Form auf. Sie erstreckt sich von Osten nach Westen auf einer Länge von 1.655 km und von Norden nach Süden auf einer Länge von 530 km. Mit einer Fläche von 454.430 km² ist sie die siebtgrößte Provinz der VR China, deren Topographie zu über siebzig Prozent aus Bergen und Hochebenen besteht.²²³ Im Osten grenzt Gansu an die Provinz Shaanxi, im Nordosten an Ningxia, im Süden an Sichuan, im Westen an Qinghai, die Innere Mongolei sowie an die Mongolische VR. Durch ihre zentrale Lage besitzt sie 8.700 Grenzkilometer zu den benachbarten Provinzen bzw. Ländern. Ein Großteil der 25,75 Millionen Einwohner (Stand: Jahr 2001) lebt im südlichen Teil von Gansu, während im Nordwesten aride Wüstengebiete mit geringer Besiedlungsdichte dominieren.²²⁴ Eine Ausnahme bilden die Oasen und Städte Jiayuguan, Jiuquan, Zhangye und Wuwei entlang des Hexi-Korridors (*hexi zou lang*).

²²³ Vgl. Statistikamt Gansu: *Gansu nianjian - 2002 [Gansu Jahrbuch 2002]* (Beijing: Zhongguo tongji chubanshe, 2002). S. 235.

²²⁴ Vgl. Ibid. S. 239.

Das BIP der Provinz Gansu erreichte im Jahr 2002 eine Höhe von 116,1 Milliarden RMB, was 4.493 RMB pro Kopf ausmacht.²²⁵ Der Urbanisierungsgrad ist mit 6,3 Millionen städtischen im Vergleich zu 19,4 Millionen ländlichen Einwohnern gering.²²⁶

Der Hexi-Korridor, ein durchs Gebirge führender, seit der Antike bedeutender Verbindungsweg zwischen West- und Ostchina, gewinnt für den Warentransport zwischen China und seinen Nachbarstaaten zunehmend an Bedeutung. Dabei profitiert Gansu nicht nur von einem ansteigenden Binnenhandel, sondern auch von der Zunahme des Grenzhandels. Um die Verbindungen mit den Anrainerstaaten der VR China zu intensivieren, wurde im Jahr 2001 die Shanghai Cooperation Organization (*shanghai hezuo zuzhi*) als Nachfolgeorganisation der Shanghai Fünf (*shanghai wu guo*) gegründet. Mitglieder sind neben China und Russland die zentralasiatischen Staaten Kirgisien, Tadschikistan, Usbekistan und Kasachstan. Obwohl dieses Forum ursprünglich zur Kooperation in Fragen der regionalen Sicherheit gegründet wurde, spielt die Frage der wirtschaftlichen Zusammenarbeit eine zunehmend wichtigere Rolle.²²⁷ Der Warentransport innerhalb der Provinz Gansu findet mit einem Anteil von 87 Prozent fast ausschließlich auf den vorhandenen 39.844 Straßenkilometern statt.²²⁸ Die verbleibenden 13 Prozent des Güterverkehrs werden zum größten Teil auf der Schiene transportiert, da die Binnenschifffahrt durch den niedrigen Wasserstand des Gelben Flusses kaum mehr möglich ist.²²⁹

Trotz der schlechten topographischen und klimatischen Produktionsvoraussetzungen trug der Agrarsektor im Jahr 2002 einen Anteil von 19,3 Prozent am BIP bei und beschäftigte mit 59,55 Prozent die meisten Menschen. Der Sekundärsektor erwirtschaftete mit 44,9 Prozent den höchsten Beitrag zum BIP. Die industrielle Struktur ist von staatseigenen Unternehmen geprägt, die vorwiegend in der Gewinnung von reichhaltig vorhandenen Bodenschätzen wie

²²⁵ Vgl. Statistikamt Gansu: (2002 [abgerufen: 03.03.2006]); <http://www.gs.stats.gov.cn>.

²²⁶ Vgl. Statistikamt Gansu: *Gansu nianjian - 2002 [Gansu Jahrbuch 2002]*. S. 239.

²²⁷ Eine Einführung in das kulturelle Erbe der Seidenstraße und dessen aktuelle Bedeutung gibt Höllmann, T.O.: *Die Seidenstraße* (München: Beck, 2004).

²²⁸ Vgl. Statistikamt Gansu: *Gansu nianjian - 2002 [Gansu Jahrbuch 2002]*. S. 512.

²²⁹ Vgl. *Ibid.* S. 247.

Erdöl, Eisenerz, Nickel, Kobalt usw. tätig sind. Hinzu kommen Stahl- und Chemierzeuger. Allerdings sind insgesamt nur 18,46 Prozent der Arbeitskräfte in diesen Industrien tätig. Der Tertiärsektor trug 35,8 Prozent zur Wirtschaftsleistung bei und verteilt sich relativ gleichmäßig auf die Segmente Einzel- und Großhandel, Transport und Kommunikation, Finanzen und Versicherungen sowie den Tourismus. Im tertiären Sektor sind 21,99 Prozent der Arbeitskräfte beschäftigt.²³⁰

Die Hauptstadt Lanzhou zählt mit ihren 3,14 Millionen Einwohnern zu den kulturellen und industriellen Zentren Nordwestchinas. Dort produzieren große Staatsunternehmen des Maschinenbaus, der Stahlindustrie, der Erdölverarbeitung sowie der Chemie- und Textilindustrie.

Das allgemeine Schulbildungsniveau liegt in Gansu wie auch in den anderen Provinzen des chinesischen Nordwestens unter dem Landesdurchschnitt. Im Jahr 2002 existierten 310 Berufsschulen auf Sekundarebene mit 181.000 Schülern.²³¹ Unter den genannten Schulen befinden sich 32 Schwerpunktschulen des Staates sowie 32 Schwerpunktschulen, die seitens der Provinz unterstützt werden.²³² In diesem Umfeld zählt Lanzhou zu den bedeutendsten Bildungsstandorten der gesamten Region.

6.2 Fallstudie Kfz-Handwerk in Lanzhou

Im Verlauf der Untersuchung wurden in Lanzhou 30 Fragebögen ausgegeben, die an Ort und Stelle von den Befragten ausgefüllt wurden. Bei den in Lanzhou besuchten Betrieben des Kfz-Handwerks handelte es sich um drei Vertragswerkstätten, drei fabrikatsgebundene Werkstätten sowie 24 freie Werkstätten.

Die befragten **Vertragswerkstätten** sind regionale Niederlassungen international agierender Automobilkonzerne. Äußerlich unterscheiden sie sich in

²³⁰ Vgl. Ibid. S. 246.

²³¹ Vgl. Statistikamt Gansu: ([abgerufen).

²³² Vgl. Erziehungsministerium der Provinz Gansu: *Gansu jiaoyu nianling [Gansu Jahrbuch der Erziehung]* (Beijing: Zhongguo tongji chubanshe, 2003). S. 187.

Design und im Bau nicht von denjenigen, die man in Europa antrifft. Sie verfügen über einen großzügigen Schauraum, der zur Imagepflege der Marke dient. Durch gesetzliche Vorgaben sind die Händler dazu gezwungen, die in China produzierten Automobile räumlich getrennt von Importwagen zu präsentieren. Die besuchten Werkstatthallen sind räumlich großzügig dimensioniert und vermitteln einen sauberen ordentlichen Eindruck. Sie verfügen mit durchschnittlich dreißig Hebebühnen über viele Arbeitsplätze. Die Lager sind nach den Vorgaben des Herstellers entsprechend standardisiert und bevorratet.

Alle besuchten **fabrikatsgebundenen Werkstätten** verkaufen Autos chinesischer Hersteller und bieten Reparatur- sowie Wartungsarbeiten an. Bei den Werkstätten dieses Betriebstyps handelt es sich um selbstständige Betriebe, die keiner Vertriebskette angehören. Aus diesem Grund ist das äußere Erscheinungsbild jedes Unternehmens individuell geprägt. Werkstatt und Kundendienstschalter zur Vereinbarung von Terminen sowie zur Regelung organisatorischer Fragen sind räumlich voneinander getrennt. Die Werkstätten sind mit durchschnittlich fünfzehn Hebebühnen ausgestattet und gut ausgerüstet. Die Lager sind geordnet und mit Ersatzteilen der Hersteller bestückt.

Im Gegensatz zu den beiden oben beschriebenen Betriebstypen verkaufen nur wenige **freie Werkstätten** in Lanzhou Pkws. Angesichts der Tatsache, dass der Vertrieb für die meisten freien Werkstätten nur eine untergeordnete Rolle spielt, steht die Werkstatt mit Reparatur und Wartung im Zentrum der Tätigkeit. Grundsätzlich variieren die befragten freien Werkstätten hinsichtlich technischer Ausstattung und Leistungsfähigkeit stark. Ein Großteil der freien Werkstätten befindet sich in kleinen, schlecht beleuchteten Garagen oder Hinterhöfen und verfügt nur über durchschnittlich zwei Hebebühnen bzw. Reparaturgraben. Die Böden sind ölverschmiert und Werkzeuge, Ersatzteile sowie Abfallprodukte liegen verstreut auf dem Boden. Die Ausstattung mit Werkzeugen ist in der Regel auf Hammer und Schraubenschlüssel verschiedener Größen beschränkt und die Lagerhaltung klein gehalten.

Außerhalb der im oberen Abschnitt definierten Betriebsformen existieren in Lanzhou noch so genannte „schwarze Läden“. Mit diesem Begriff sind Ar-

beiter gemeint, die am Straßenrand mit einigen Werkzeugen Reparaturleistungen anbieten. Da vor einigen Jahren der Privatbesitz von Autos eine Seltenheit war, gab es keine privaten Werkstätten und die Pkws waren zum größten Teil Firmenfahrzeuge, die von der Werkstatt ihrer Arbeitseinheit gepflegt wurden. Aus diesem Grund bestand für Privatunternehmer nur die Möglichkeit, sich als Pannenhelfer selbstständig zu machen, falls ein Auto einen Defekt hatte. Diese „schwarzen Läden“ besitzen keine Genehmigung der zuständigen Behörden, wenig Ausrüstung und in der Regel verfügen die Arbeiter über keine formale Ausbildung.

Ich kann nicht genau sagen, wie viele schwarze Läden es gibt. Aber es sind schon sehr viele. Das sind vor allem die kleinen mobilen Werkstätten, mit einer Kiste Werkzeug und einem Hammer. Wenn die Kontrolle kommt, dann sagen sie, sie machen zu und wenn die Kontrolle weg ist, dann machen sie wieder auf. Andererseits können sie auch keine Lizenz beantragen, weil sie nichts haben. Wenn etwas passiert, sind wir mit Schuld, denn diese Werkstätten können die Anforderungen gar nicht erfüllen. Insgesamt gibt es im Bereich Lanzhou mindestens 300 solcher Läden. (U020)

6.2.1 Reparierte Kraftfahrzeuge

Alle in die Untersuchung miteinbezogenen Werkstätten befanden sich im Stadtgebiet von Lanzhou. Bei der Auswertung der gesammelten Daten ergab sich für die reparierten Fahrzeugklassen in den Betrieben die folgende Struktur:

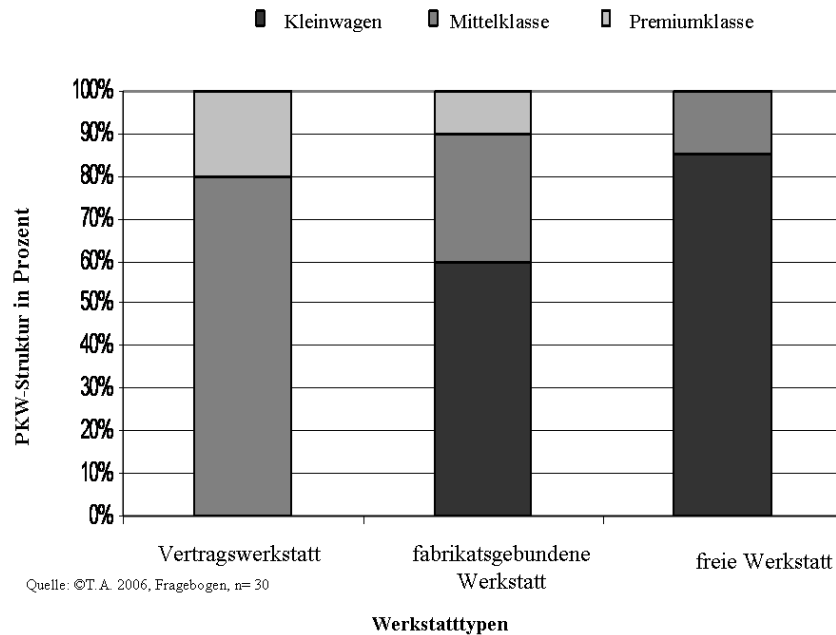
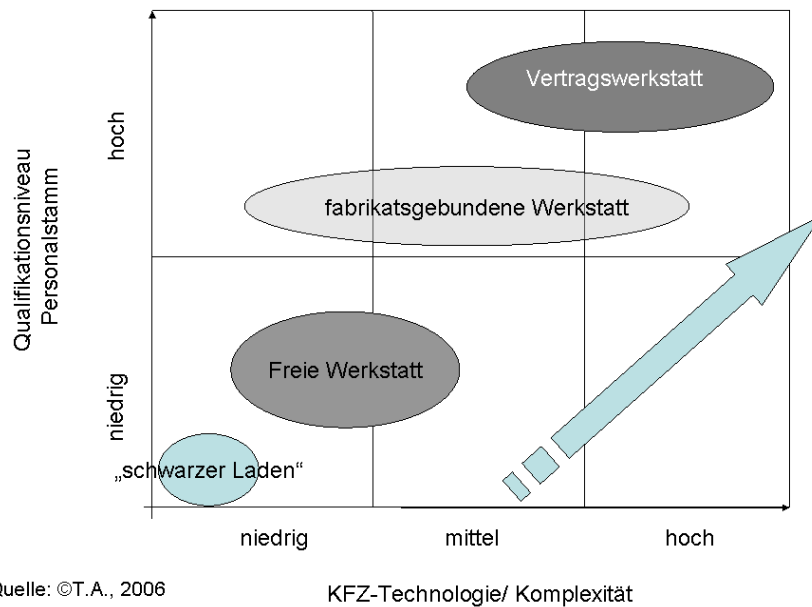


Abbildung 10: Analyse der Prozesstreiber in Lanzhou

Alle drei befragten Betriebstypen reparieren und warten in ihren Werkstätten hauptsächlich Pkws. Kundendienstleistungen an Traktoren und Lkws führt keine der Werkstätten durch. Die befragten Vertragswerkstätten reparieren zu 20 Prozent Luxuswagen und zu 80 Prozent Mittelklassewagen, während Kleinwagen eine untergeordnete Rolle spielen. Die Kunden von freien Werkstätten fahren zu 85 Prozent Kleinwagen und zu 15 Prozent Mittelklassewagen. Es gab unter den freien Werkstätten keine, die einen nennenswerten Anteil an Premiummarken wartet. In den fabrikatsgebundenen Werkstätten kommen alle Autoklassen vor, wobei der Schwerpunkt auf Klein- und Mittelklassewagen liegt. Das folgende Modell zeigt die technologische Positionierung der verschiedenen Werkstatttypen in Lanzhou:



Quelle: ©T.A., 2006

KFZ-Technologie/ Komplexität

Abbildung 11: Modell zur Marktpositionierung von Werkstatttypen in Lanzhou²³³

Mit der Entwicklung neuer Automodelle steigen die Qualifikationsanforderungen für die Mitarbeiter des Kfz-Handwerks an. Eine unsachgemäß durchgeführte Reparatur verursacht mehr Schaden als durch eine fachgerechte Behebung des Mangels eingespart werden kann. Allerdings machen es die uneinheitlichen Qualitätsstandards sowie die mangelnde Zertifizierung der Werkstätten durch unabhängige Prüfstellen für die Kunden schwer zu erkennen, wie hoch die Arbeitsstandards einer Werkstatt sind.

Der Standard der Autos ist höher geworden. Früher musste man ganz einfache Fahrzeuge reparieren. Billig war das einzige, was man wollte. Heute sind alles moderne Autos. Man wird seinen neuen Santana nicht zu einem schwarzen Laden schicken. Der macht ihn kaputt. Die neuen Autos haben alle Vertragswerkstätten. Deshalb werden die kleinen schwarzen Läden immer weniger. (U020)

Aus diesem Grund entscheiden sich viele Besitzer von hochwertigen Autos häufig für die teuren Reparaturen in Vertragswerkstätten, da sie hoffen, dass

²³³ Das Modell ist eine schematische Darstellung der technischen Leistungsfähigkeit der Betriebstypen des Kfz-Handwerks. Quantitative Zahlen über ihren Marktanteil sind in die Grafik nicht mit eingeflossen.

sich hinter dem Markennamen die Fähigkeit zur Durchführung einer fachmännisch durchgeführten Reparatur verbirgt.

6.2.2 Mitarbeiter

Die größten Werkstätten, gemessen an der Anzahl der Mitarbeiter, sind mit 118 Mitarbeitern die Vertragswerkstätten, gefolgt von den fabriksgebundenen Werkstätten mit 109 Mitarbeitern. Die freien Werkstätten sind mit 19 Mitarbeitern wesentlich kleiner. Keine Werkstatt gab an, ungelernete, fachfremde Arbeiter zu beschäftigen.

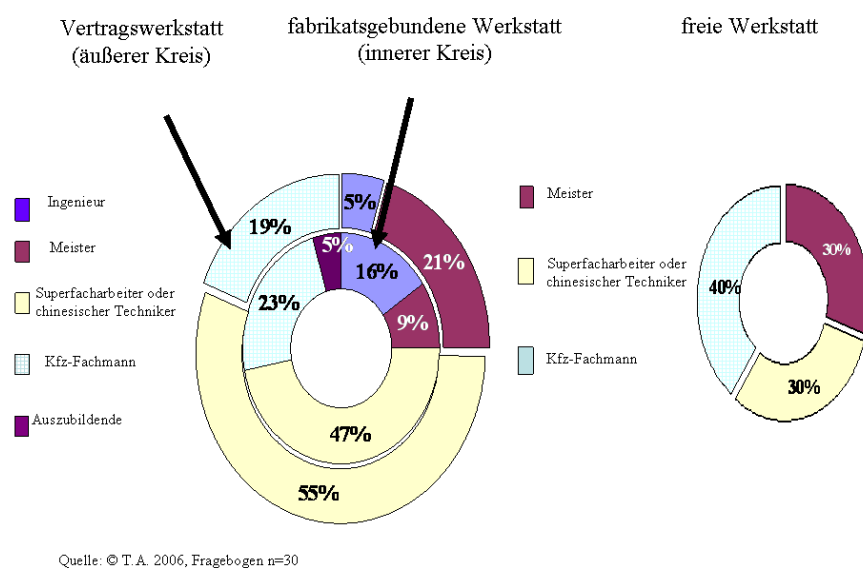


Abbildung 12: Analyse der Mitarbeiterstruktur und des Qualifikationsniveaus in Lanzhou

Innerhalb der vertrags- und fabriksgebundenen Werkstätten kann der größte Anteil der technischen Mitarbeiter eine Qualifikation als chinesischer Techniker, Meister oder Ingenieur vorweisen. Der chinesische Kfz-Fachmann hat eine dreijährige Berufsschulbildung durchlaufen. Mit einigen Jahren Berufserfahrung besteht für ihn die Möglichkeit, sich zum chinesischen Techniker oder sog. Superfacharbeiter fortzubilden. Dazu sind in der Regel mindestens 800 Stunden Fachunterricht notwendig. Die Inhalte der Weiterbildung fokussieren sich auf Technik, ohne kaufmännisches Wissen oder Personalführung zu unterrichten. Die Funktionsbeschreibung des Meisters ist ein informeller Titel, der nach vielen Jahren Berufserfahrung zumeist von den Werkstatteleitern getragen wird. Der in einer Werkstatt tätige Ingenieur verfügt über ein abgeschlossenes, mindestens dreijähriges Hochschulstudium.

Angestellte ohne Ausbildung, die nur für eine bestimmte Tätigkeit angelernt wurden, arbeiten in keiner der untersuchten Werkstätten. Mit diesem hohen Anteil an qualifizierten Mitarbeitern verfügen beide Betriebstypen über eine ähnliche Personalstruktur. Im Vergleich dazu haben die freien Werkstätten keinen gleichermaßen qualifizierten Personalstamm. Anhand des Unterschiedes in der Personalstruktur zwischen den Betriebstypen wird deutlich, dass die steigende technologische Komplexität bei modernen Automobilen insbesondere für freie Werkstätten eine Herausforderung in der Dienstleistungserbringung mit sich bringt.

6.2.3 Personalbedarf

In der sich dynamisch entwickelnden Kundendienstindustrie existiert, ausgelöst durch die wachsenden Zulassungszahlen sowie die steigenden technischen Anforderungen an das Qualifikationsniveau im Kfz-Handwerk, ein wachsender Bedarf an Fachkräften. Alle befragten Unternehmen gaben an, dass ein Bedarf an weiteren Mitarbeitern bestehe, der Bedarf allerdings auf dem Arbeitsmarkt nicht gedeckt werden kann.

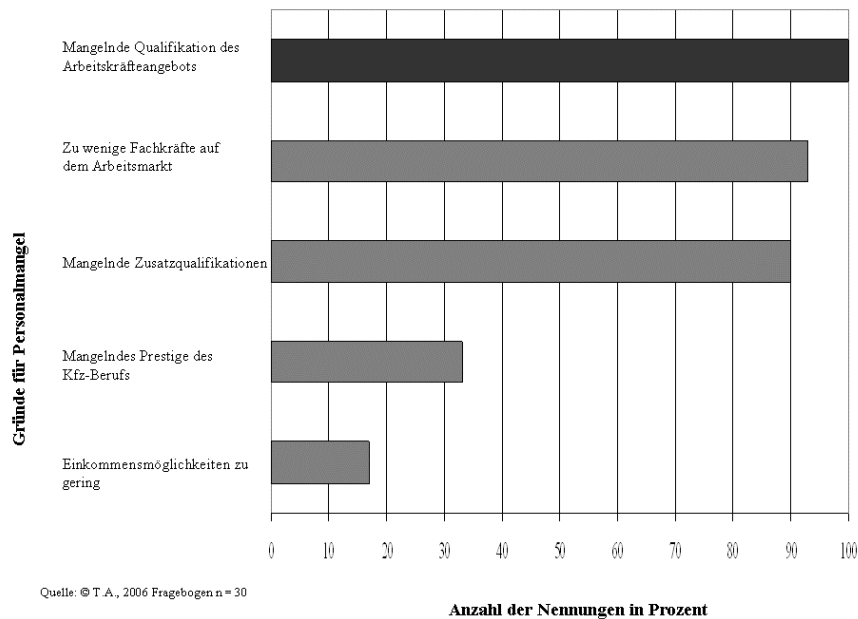


Abbildung 13: Hintergründe für den Personalmangel in Kfz-Werkstätten in Lanzhou

Von Arbeitgeberseite wird beklagt, dass es auf dem Arbeitsmarkt zu wenige Fachkräfte gebe und diese nicht über die gewünschten Qualifikationen verfügen. Die Verdienstmöglichkeiten sind mit einer Lohnspanne zwischen 800 und 1.500 RMB als gut zu bezeichnen.

6.2.4 Betriebliche Weiterbildung

Zu den Gründen, welche die Werkstätten zur Durchführung von Weiterbildungsmaßnahmen veranlassen, tragen gesetzliche Auflagen oder Bestimmungen nur in geringem Ausmaß bei. Vielmehr zwingen Innovationen und neue Technologien in den Autos die Werkstätten dazu, im Rahmen einer zunehmenden Spezialisierung die Qualifikation ihrer Mitarbeiter laufend zu erhöhen.

Dies betrifft vor allem Vertragswerkstätten und fabrikatsgebundene Werkstätten, da diese Dienstleistungen an technisch komplexen Automobilen

erbringen. Dieser Prozess führt dazu, dass der Bedarf an Mitarbeitern steigt, die über eine Qualifikation als Facharbeiter oder darüber hinaus verfügen.

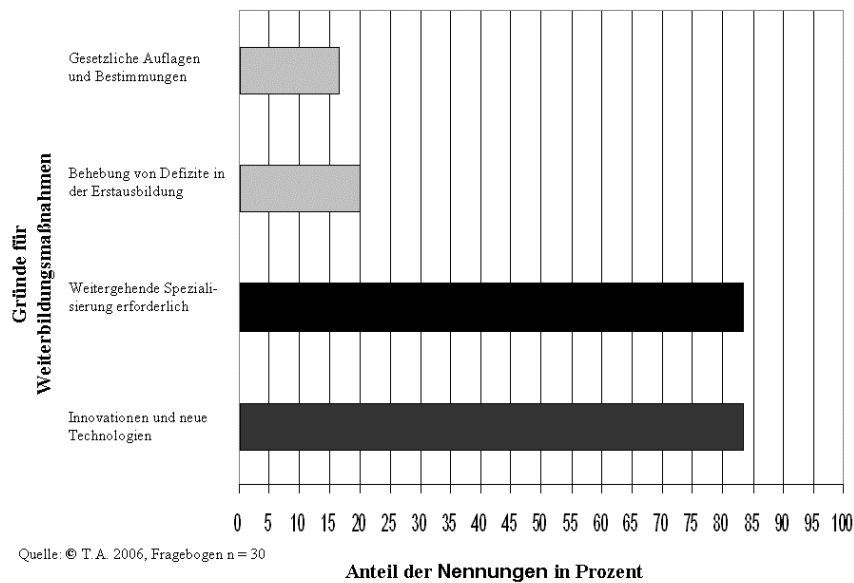


Abbildung 14: Gründe für die Durchführung von Weiterbildungsmaßnahmen in Lanzhou

Im Rahmen der Befragung wurden weitere Gründe angegeben: Die Weiterbildung wird durchgeführt, ...

- um sein Wissen aufzufrischen. (U26)
- um sich an die schnelle Wandlung der Automodelle anzupassen. (U24)
- um sich mit automatischen Getrieben auszukennen. (U27)
- um sich mit ABS auskennen. (U27)
- um den Service-Gedanken zu erhöhen. (U26)
- zur Erhöhung der gesamten Qualifikation. (U24)

Auf die Frage nach dem größten Bedarf an Fortbildungsmaßnahmen wurden die Schwerpunkte Karosserie/Aufbau sowie Motorelektronik genannt. Dem

Bereich der Kfz-Elektronik bisher nur eine geringe Bedeutung beigemessen. Denn aufgrund der bislang geringen Stundenlöhne in den Werkstätten werden defekte Komponenten zerlegt und repariert, die in westlichen Ländern einfach ausgetauscht werden würden.

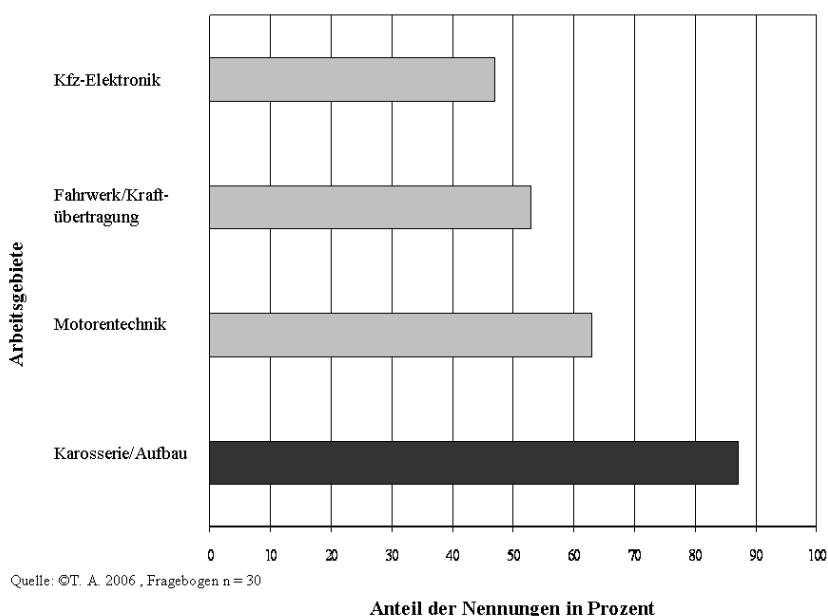


Abbildung 15: Schwerpunkt von Fortbildungsmaßnahmen in Lanzhou

Bedingt durch die bisher geringe Anzahl moderner Fahrzeuge sowie ihr geringes Alter ist die Nachfrage nach Schulungen im Bereich Kfz-Elektronik in den freien Werkstätten bislang noch relativ gering. Deshalb betrifft die Notwendigkeit, Technologien von Autos zu beherrschen, die auf dem modernsten Stand der Technik sind, in Lanzhou derzeit vor allem die Vertragswerkstätten. Allerdings ist zu erwarten, dass mit einem zunehmend entwickelten Markt der Bedarf für Schulungen im Bereich Kfz-Elektronik steigen wird. Derzeit versuchen die Handwerksbetriebe den Mangel an Qualifikation der auf dem Arbeitsmarkt vorhandenen Kfz-Fachleute vor allem dadurch zu kompensieren, indem sie formal möglichst hoch qualifizierte Mitarbeiter einstellen.

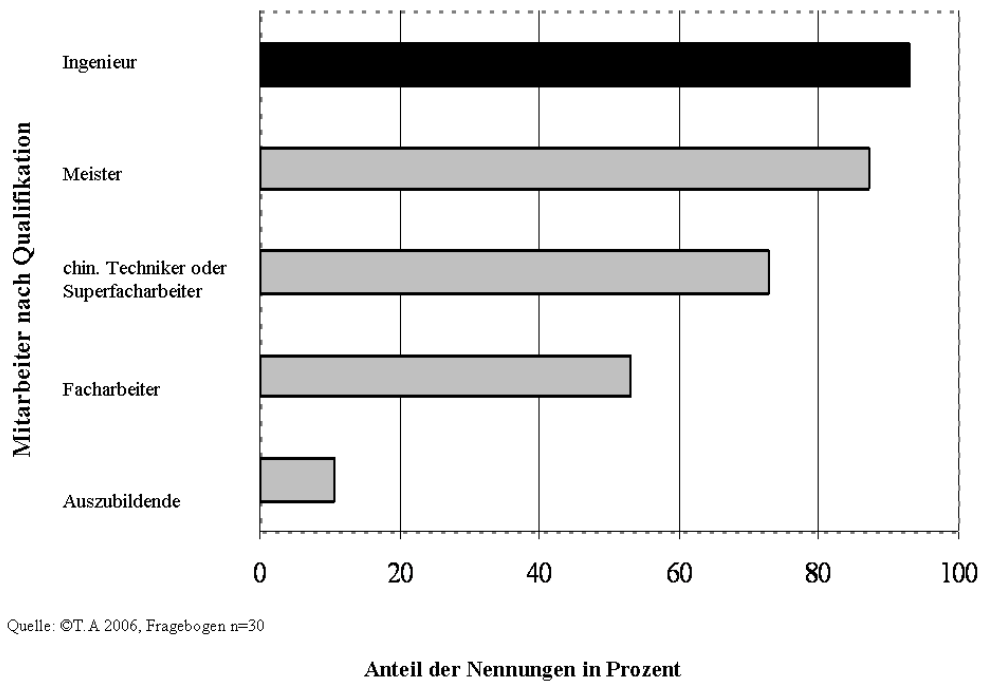


Abbildung 16: Gesuchte Personalqualifikationen in Werkstätten in Lanzhou

Die mangelnde Qualifizierung der Berufsschulabsolventen führt seitens der Betriebe zu der Absicht, Mitarbeiter mit einem möglichst hohen formalen Bildungsabschluss einzustellen. Diese Strategie führt mitnichten zum Erfolg, denn die Ausbildung von Ingenieuren befähigt zur Planung und Konzeption und enthält kaum praktische Elemente, wie sie ein Kfz-Fachmann zur Ausübung seines Berufes benötigt. Hier zeigt sich deutlich die Ineffizienz der gegenwärtigen Ausbildung im Kfz-Handwerk in der VR China deutlich.

6.2.5 Ausbildung

Angesichts des vorhandenen Fachkräftemangels stellt sich die Frage, warum die Werkstätten sich nicht selbst bemühen, geeignete Nachwuchskräfte auszubilden.

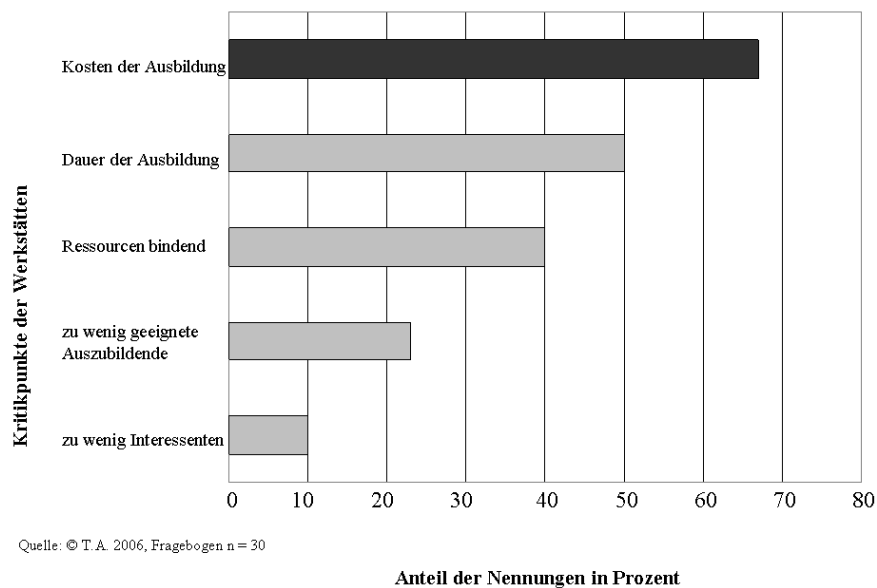


Abbildung 17: Kritikpunkte der Werkstätten an der Kfz-Berufsausbildung in Lanzhou

Zu den wichtigsten Gründen, die aus Sicht der Werkstätten gegen eine Ausbildung von Lehrlingen sprechen, zählen Kosten- und Zeitfaktoren sowie die Bindung von Ressourcen, wobei insbesondere bei den freien Werkstätten der Kostengesichtspunkt als hemmend angesehen wird:

Die Konkurrenz zwischen den einzelnen Werkstätten ist sehr hart. Viele Werkstätten sind hoch verschuldet oder verfügen nur über eine sehr geringe Kapitaldecke. (U 021)

Angesichts des harten Wettbewerbs zwischen den Werkstätten sehen die Verantwortlichen die aufgewendete Zeit, um dem Lehrling sowohl Erklärungen zu geben als auch ihn in Arbeitsabläufe einzuarbeiten, als zu aufwendig an:

Viele Auszubildende werden die ersten Jahre ausgebeutet, erst dann erhalten sie die Möglichkeit langsam aufzusteigen. (U 022)

Die gut ausgebildeten Fachleute wechseln oft schnell den Job. Sie gehen für etwas mehr Geld zu einer Vertragswerkstatt oder machen sich selbstständig. (U 021)

Die Betriebe sehen in der Ausbildung von Nachwuchskräften keinen unmittelbaren Nutzen. Vielmehr werden die Unternehmer von einem kurzfristigen Denken gelenkt, bei dem eine schnelle Nutzenmaximierung im Vordergrund steht. Dieser Logik zufolge werden Investitionen in immaterielle Werte wie z.B. die Qualifikation der Mitarbeiter nicht erkannt und als Belastung empfunden. Die Befragten beurteilen die Schlüsselqualifikationen der Absolventen folgendermaßen:

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	unzureichend
selbstständiges Arbeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kundenorientierung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Planungsfähigkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kostenbewusstsein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Qualitätsbewusstsein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wissen über Mechanik	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wissen über Elektronik	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Quelle: ©T. A. 2006, Fragebogen n=30

Abbildung 18: Bewertung der Schlüsselqualifikationen in Lanzhou

Im Bereich der Schlüsselqualifikationen werden die Ausbildungsdefizite in erster Linie in den Bereichen Planungsfähigkeit, Qualitätsbewusstsein sowie dem Wissen über Mechanik und Elektronik gesehen. Seitens der Betriebe besteht eine Erwartungshaltung, qualifiziertes Personal frei vom Arbeitsmarkt rekrutier-

ren zu können, was in der Folge zu einer allgemeinen Unzufriedenheit mit dem Ausbildungssystem führt.

Der Standard der gesamten Kundendienstindustrie ist noch sehr niedrig. Wenn die Auszubildenden die Berufsschule absolviert haben, sind sie für viele Werkstätten schon zu teuer. Außerdem müssen sie dann noch weiter ausgebildet werden, da die Absolventen nicht praxisfähig sind. (U 022)

Letztes Jahr habe ich sechs Lehrlinge eingestellt, drei sind schon nach zwei Wochen wieder gegangen, weil sie völlig falsche Erwartungen an den Beruf hatten. (U 021)

Angesichts der Erwartungshaltung bei der Qualifikation der Absolventen beklagen die Betriebe die Ausbildungsqualität in den Berufsschulen. Keine der befragten Werkstätten stellte den Berufsschulen ein Ergebnis aus, das über mittelmäßig hinausging, vielmehr war mehr als die Hälfte der Befragten mit dem gegenwärtigen Berufsausbildungssystem wenig zufrieden bis unzufrieden.

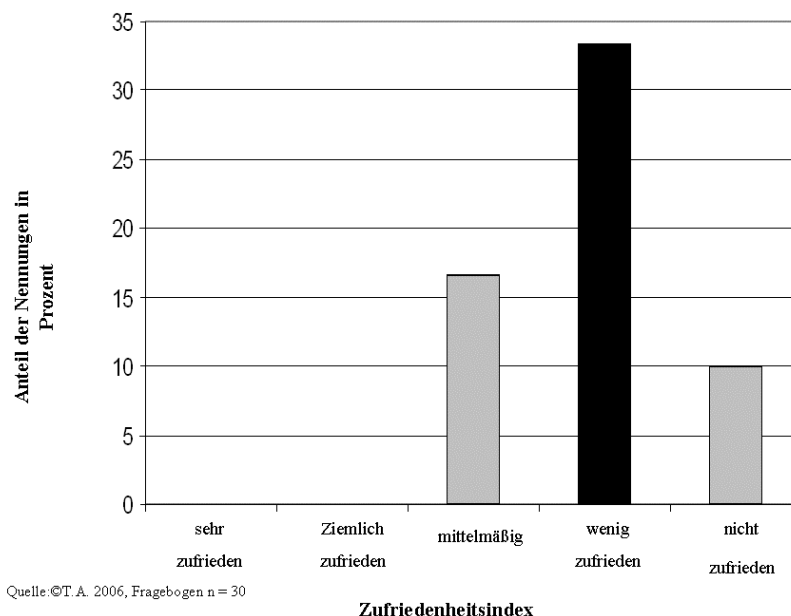


Abbildung 19: Bewertung der Berufsschulausbildung in Lanzhou aus Perspektive der Werkstätten

Die mangelnde Qualifikation der Berufsschulabsolventen führt dazu, dass keiner der Betriebe Berufsschulabsolventen nach ihrer Ausbildung als vollwertige Mechaniker einstellt. Der Grund hierfür ist, dass die Absolventen über wenig praktische Erfahrung verfügen und in die alltäglichen Arbeitsabläufe nur mühsam zu integrieren sind. Deshalb müssen die Berufsanfänger in den Werkstätten durchschnittlich nochmals elf Monate ausgebildet werden, bevor sie selbstständig als Mechaniker arbeiten können. Wie diese Ausbildung konkret aussieht, ist von Betrieb zu Betrieb sehr unterschiedlich. Die befragten Vertragswerkstätten verfügen über betriebsinterne Fortbildungen und versuchen, die Berufsschulabsolventen schnell Verantwortung übernehmen zu lassen. Im Gegensatz dazu gab der Werkstattleiter eines ehemaligen Staatsbetriebes an, dass ein junger Mechaniker, abhängig von seiner individuellen Fähigkeit, nochmals fünf bis sieben Jahre Ausbildung durchlaufen müsse, bevor er selbstständig arbeiten dürfe. Diese langen Einarbeitungszeiten nach der Ausbildung spiegeln sich auch in den geringen Anfangslöhnen der Auszubildenden wider.²³⁴ Bevor sie wie eine vollwertige Fachkraft bezahlt werden, müssen die jungen Kfz-Fachleute zunächst zwei bis drei Jahre in der Werkstatt arbeiten. Um nicht die gesamte praktische Ausbildung im Betrieb selbst leisten zu müssen, fordern die Betriebe vor allem eine stärker an den praktischen Bedürfnissen orientierte Ausbildung in den Berufsschulen:

Wenn die Auszubildenden von der Schule kommen, dann beherrschen sie die Theorie, dass ja, aber sie sind nicht in der Lage an einem Auto zu arbeiten. (U 021)

Neben dem Mangel an praktischen Erfahrungen vermissen die Betriebe bei den Absolventen eine Spezialisierung durch Zusatzqualifikationen. Ursache dafür sind die stark spezialisierten Berufsbilder, wie sie in den Berufsschulen vermittelt werden. Denn es ist beispielsweise in den Schulen nicht üblich, dass ein Mechaniker eine Grundausbildung in der Metallbearbeitung erhält, wie sie zum

²³⁴ Einige freie Werkstätten nutzen die Situation der mangelnden praktischen Berufserfahrung aus und zahlen den Lehrlingen in der Anfangszeit keine Vergütung.

Schweißen von Karosserieteilen nötig ist. Des Weiteren sind im beruflichen Alltag einer Werkstatt häufig Englischkenntnisse gefordert, um die Einbau- und Betriebsanleitungen von Ersatzteilen zu verstehen.

Es mangelt an technischem Training, welches das Wissen über VW-Modelle auffrischen würde. (U 026)

Es stehen nur wenig professionelle Trainingsinstitute für die Weiterbildung zur Auswahl. (U 025)

Wenn man etwas über neue Automodelle lernen will, kann man dies nur in der Vertragswerkstatt tun. Dort gibt es aber nur wenige Weiterbildungsplätze. (U 024)

Der Bedarf an Weiterbildung von Kfz-Mechanikern in Lanzhou besteht in Bereichen, in denen es an Grundlagen durch eine praxisrelevante Ausbildung fehlt. Eine Ausbildung, die mehr praktische Fähigkeiten und bessere Schlüsselqualifikationen vermitteln würde, könnte die Auszubildenden mit einem besseren technischen Verständnis ausstatten und es ihnen ermöglichen, dieses Wissen auf neue Arbeitssituationen zu transferieren.

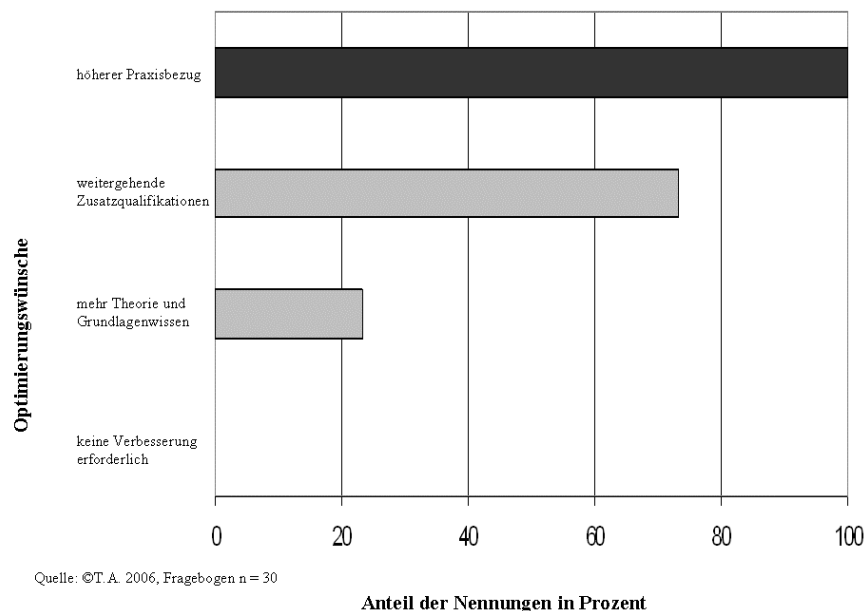


Abbildung 20: Verbesserungspotential der Berufsausbildung in Lanzhou

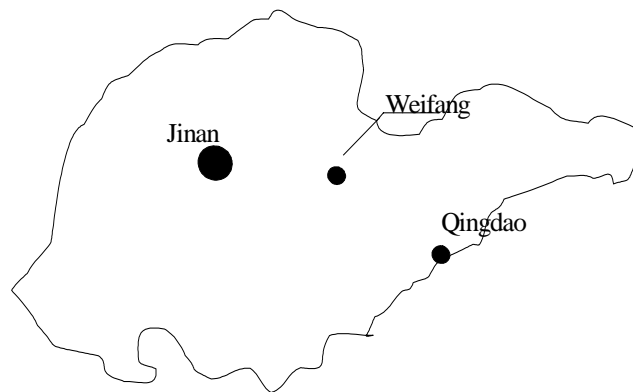
Alle befragten Werkstätten sehen einen Optimierungsbedarf in der Berufsausbildung. Großes Potential wird vor allem in einer höheren Praxisorientierung gesehen. Offensichtlich sind die engen Berufsbilder, die an den Berufsschulen vermittelt werden, nicht geeignet, um das gesamte Tätigkeitsspektrum der Arbeitsanforderungen im Kfz-Handwerk abzudecken. Deshalb fordern die Betriebe eine zusätzliche Spezialisierung der Absolventen. Im nächsten Unterkapitel werden die Ergebnisse bei der Befragung in Lanzhou kurz zusammengefasst.

6.2.6 Zwischenergebnis der Fallstudie in Lanzhou

Der Kfz-Markt in Lanzhou befindet sich noch vor einer expansiven Wachstumsphase. Aus diesem Grund besteht ein Großteil der Betriebe des Kfz-Handwerks aus einfachen „freien Werkstätten“, die defekte Fahrzeuge mit in der Regel geringem technischen Standard reparieren. Parallel dazu versuchen internationale Automobilkonzerne in Lanzhou Vertragswerkstätten aufzubauen, um Chinas Nordwesten zu erschließen. Dadurch kommt es zu einer Polarisierung des Marktes mit vielen rudimentär ausgestatteten Werkstätten auf der einen Seite und wenigen technologisch hochwertig ausgerüsteten Werkstätten auf der anderen Seite. Nur einigen fabrikatsgebundenen Werkstätten gelingt es, ausreichend Ressourcen zu bündeln, um eine Alternative zu den Vertragswerkstätten darzustellen. In der Regel verfügen diese Werkstätten mit Superfacharbeitern, Meistern und Ingenieuren über formal hoch qualifizierte Mitarbeiter. Im Gegensatz dazu fehlt es den freien Werkstätten an fachlichem Wissen und an Ausstattung. Allen Betrieben des Kfz-Handwerks in Lanzhou ist gemeinsam, dass sie gerne mehr qualifizierte Kfz-Fachleute einstellen würden. Allerdings kann diese Nachfrage nach qualifizierten Mitarbeitern nicht gedeckt werden, da auf dem Arbeitsmarkt ein Mangel an entsprechend qualifizierten Fachkräften herrscht. Der größte Fortbildungsbedarf der Werkstätten besteht in den Bereichen Karosserie/Aufbau und Motorelektronik.

Um die Lücke zwischen dem Qualifikationsbedarf sowie dem vorhandenen Niveau der Arbeitskräfte zu reduzieren, versuchen die Betriebe Mitarbeiter mit formal möglichst hohen Abschlüssen einzustellen. Allerdings wird es als zu kosten- und zeitintensiv abgelehnt, ein stärkeres eigenes Engagement in der Ausbildung von Lehrlingen zu zeigen. Einzig die Vertragswerkstätten verfügen über eine systematische Organisation von Weiterbildungsmaßnahmen. Die Betriebe des Kfz-Handwerks beurteilen die Schlüsselqualifikationen der Absolventen nur als ausreichend und sind mit der beruflichen Ausbildung, wie sie in den Berufsschulen durchgeführt wird, insgesamt wenig zufrieden. Als wichtigster Verbesserungswunsch wird ein verstärkter Praxisbezug der Absolventen sowie eine Verbesserung ihrer Zusatzqualifikationen genannt.

6.3 Provinzportrait Shandong



Die Provinz Shandong befindet sich im östlichen Teil der nordchinesischen Tiefebene am unteren Lauf des Gelben Flusses. Im Nordwesten grenzt die Provinz an Hebei, im Südwesten an Henan und Anhui sowie im Süden an Jiangsu. Der östliche Teil formt sich zu einer Halbinsel zwischen Bohai-Golf und dem Gelben Meer mit einer Küstenlinie von circa 3.000 km Länge. Bei einer Gesamtfläche von 156.700 km² besitzt Shandong eine Einwohnerzahl von 90,79 Millionen.

Das BIP von Shandong erreichte im Jahr 2002 eine Höhe von 1055,2 Milliarden RMB, was pro Kopf einer Summe von 11.645 RMB entsprach.²³⁵ Obwohl der Primärsektor im Jahr 2002 nur 13,2 Prozent zum BIP beitrug, waren 50,1 Prozent der Arbeitskräfte dort beschäftigt.²³⁶ Der Sekundärsektor verfügte mit 50,3 Prozent am BIP über den höchsten Anteil und beschäftigte 24,9

²³⁵ Staatliches Statistikamt: (2003 [abgerufen: 27.02.2006]); <http://www.stats-sd.gov.cn>.

²³⁶ Ibid.([abgerufen]).

Prozent der Arbeitskräfte.²³⁷ Zu den abbaubaren Rohstoffen der Provinz gehören Gas, Öl, Kohle, Eisen, Bauxit, Diamanten, Saphir und Gold. Der Goldabbau in Yantai zählt zu den bedeutendsten in ganz China. Im Nordwesten Shandongs, in der Nähe von Dongying, liegt mit dem Shengli-Ölfeld eines der größten chinesischen Erdölvorkommen. Die wichtigsten Industrieansiedelungen befinden sich in den Gebieten um die Hafenstadt Qingdao sowie um die Provinzhauptstadt Jinan. Der tertiäre Sektor erwirtschaftete 36,5 Prozent am BIP, wobei 25 Prozent der Arbeitskräfte in diesem Sektor beschäftigt waren.²³⁸ Handel, Gastgewerbe und Transport spielen innerhalb dieser Dienstleistungssektoren die größte Rolle.

Mit Flughäfen, Eisenbahnstrecken, Binnenschifffahrt sowie einem dichten Straßennetz verfügt die Provinz Shandong über eine gute Verkehrsinfrastruktur. Innerhalb der Provinz existieren 76.266 Straßenkilometer, wovon 3.018 als Autobahn (*gaosu gonglu*) ausgebaut sind.²³⁹ Die Stadt Weifang ist mit ihren 8,5 Millionen Einwohnern ein zentral gelegener Verkehrsknotenpunkt auf halbem Weg zwischen den beiden großen Industriestandorten Qingdao und Jinan, da sich im Stadtbereich die drei Autobahnen Jinan-Qingdao, Weifang-Laiwu sowie Dongying-Qingdao kreuzen.²⁴⁰

Die ortsansässigen Unternehmen stammen vorwiegend aus der Elektro-, Chemie- sowie der Bauindustrie. Des Weiteren verfügt der Maschinenbau über eine gute Basis, u.a. werden Dieselmotoren und Traktoren hergestellt.

Das allgemeine Schulbildungsniveau der Provinz entspricht in etwa dem nationalen Durchschnitt. Im Jahr 2003 existierten in der gesamten Provinz 751 Berufsschulen auf Ebene der Sekundarstufe, die von 901.892 Schülern besucht wurden.²⁴¹ Davon entfielen auf das Stadtgebiet von Weifang, bezogen auf den

²³⁷ Ibid.([abgerufen).

²³⁸ Ibid.([abgerufen).

²³⁹ Ibid.([abgerufen).

²⁴⁰ Stadt Weifang: (2006 [abgerufen: 28.02.2006]); <http://www.weifang.gov.cn/ZJWF/WFGK/default.htm>.

²⁴¹ Staatliches Statistikamt: ([abgerufen).

berufsausbildenden Sektor der Sekundarstufe, insgesamt 85 Schulen mit 122.504 eingeschriebenen Schülern.²⁴²

6.4 Fallstudie Kfz-Handwerk in Weifang

Insgesamt wurden 30 Fragebögen an die sich im Stadtgebiet von Weifang befindlichen Werkstätten verteilt und Gespräche über den Qualifikationsbedarf der Mitarbeiter geführt. Alle Personen füllten die ausgehändigten Fragebögen aus und gaben bereitwillig Auskunft. Die Werkstätten konnten wie in Lanzhou differenziert werden und teilten sich in drei Vertragswerkstätten, drei fabriksgebundene Werkstätten sowie 24 freie Werkstätten auf.

Die **Vertragswerkstätten** ähneln in Struktur und Organisation der bereits im Kapitel 6.2 ausführlich beschriebenen Betriebsform in der Provinz Gansu.

Die **fabriksgebundenen Werkstätten** sind mit den freien Werkstätten in Größe und Ausstattung vergleichbar. Auch hier sei für eine ausführliche Beschreibung auf das Kapitel 6.2 der Arbeit verwiesen.

In Weifang befinden sich die befragten **freien Werkstätten** alle entlang einer Straße, an der sich auf einer Länge von 300 m etwa 60 kleine, freie Werkstätten aneinander reihen. Die Häuser, in denen die Werkstätten untergebracht sind, ähneln einer langen Baracke mit seitlichen Garagentoren, an denen sich vor jedem Eingang eine Reparaturgrube befindet. Wie in Gansu sind die Böden mit Öl verschmiert und das vorhandene Werkzeug besteht aus einigen Hammern und Schraubenschlüsseln. Im hinteren Bereich ist in den meisten Werkstätten ein kleiner 4 m² großer Raum abgeteilt, der mit einem Kohleofen beheizt wird und in dessen Ecke sich einige Ersatzteile stapeln.

Die Existenz von „**schwarzen Läden**“ konnte in Weifang nicht festgestellt werden, und auch kein Gesprächspartner bestätigte dies.

²⁴² Ibid.([abgerufen]).

6.4.1 Reparierte Kraftfahrzeuge

Alle befragten Werkstätten beschränken sich bei ihrem Dienstleistungsangebot ausschließlich auf Pkws. Die Wartung von Lkws oder Motorrädern wird nicht übernommen.

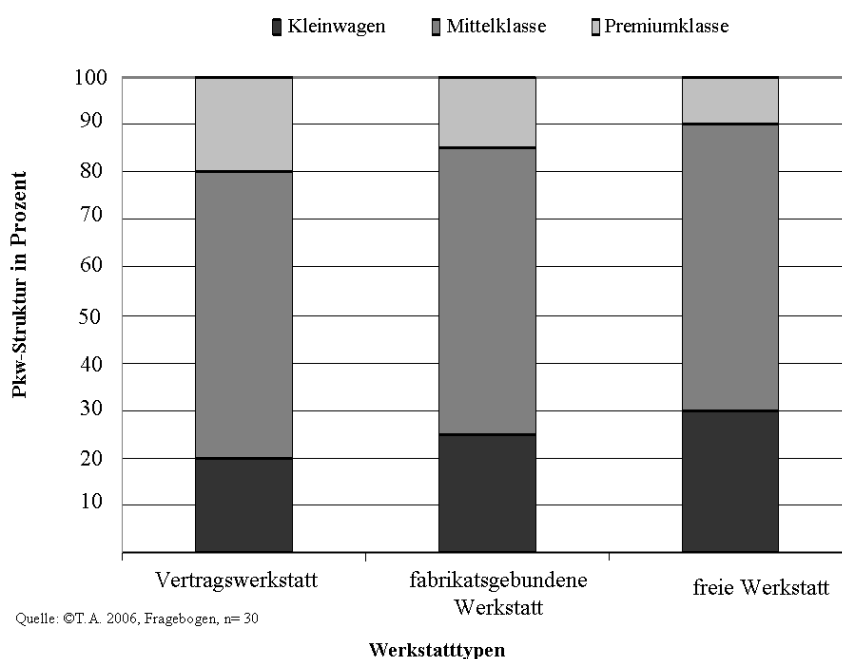


Abbildung 21: Analyse der Prozesstreiber in Weifang

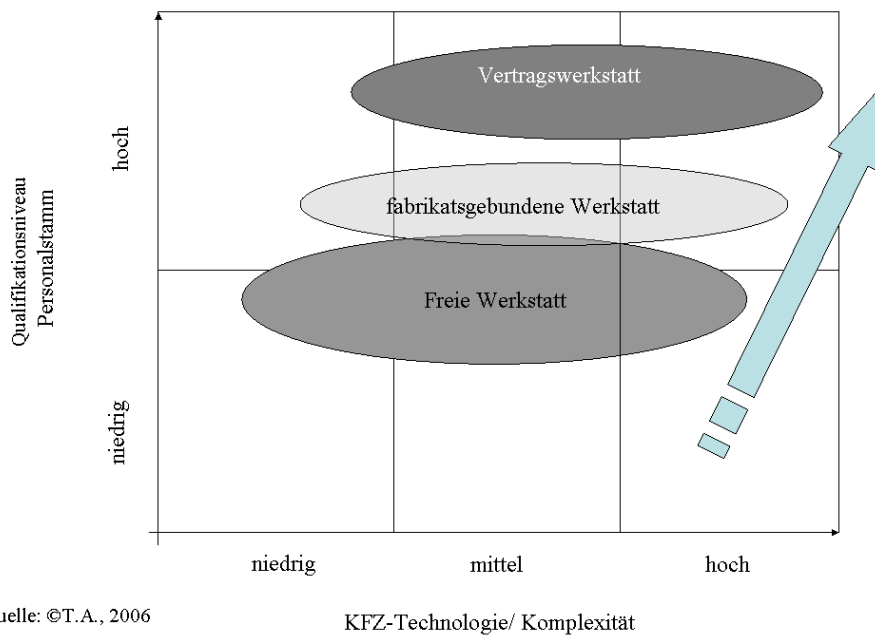
Die Analyse der Tabelle (Abb. 21) kommt zu dem Ergebnis, dass im Fall von Weifang eine Autoklasse nicht mehr einem bestimmten Werkstatttyp zugeordnet werden kann. Zwar verfügen die Vertragswerkstätten weiterhin über den größten Marktanteil im Premiumsegment, aber die Differenz zu den prozentualen Anteilen der fabriksgebundenen sowie der freien Werkstätten ist gering. Des Weiteren reparieren die Vertragswerkstätten in Weifang zu 20 Prozent Kleinwagen und ähneln damit den Kundenstrukturen der fabriksgebundenen Werkstätten. Im Vergleich zu Lanzhou sind die größten Veränderungen auf Seite der freien Werkstätten festzustellen. Denn diese konzentrieren sich nicht mehr nur auf die Reparatur von Kleinwagen, sondern verfügen auch im mittleren und oberen Automobilsegment über deutliche Marktanteile.

Meiner Erfahrung nach gibt es auch sehr gute private Werkstätten, die die meisten Pannen beseitigen können. Aufgrund meiner langjährigen Erfahrung weiß ich die Qualität der Werkstätten einzuschätzen. Falls ich einen Unfall habe, bin ich gezwungen zu einer Vertragswerkstätte zu gehen, weil ich nur über diese mit der Versicherung abrechnen kann. (U 028)

Für die privaten Kunden ist das eigene Auto ein Statussymbol, für das sie lange gespart haben und für welches sie eine fachgerechte Wartung wollen. Dabei suchen sie verständlicherweise nach der Werkstätte, die in der Lage ist, diese Dienstleistung zum besten Preis durchzuführen. Aus diesem Kundenverhalten resultiert ein Bedarf an hochwertigen Wartungs- und Reparaturdienstleistungen, die preiswerter sind, als dies die Vertragswerkstätten anbieten.

Eine freie Werkstatt ist etwa 30 Prozent billiger als eine Vertragswerkstatt. (U 028)

Die Tatsache, dass die internationalen Automobilhersteller China nicht mehr als Sekundärmarkt betrachten, bringt es mit sich, dass seit einigen Jahren die weltweit neuesten Automodelle in China verkauft werden. Mit zunehmender Alterung der Fahrzeuge wird es zeitversetzt zu einem schnellen Anstieg der Wartungs- und Reparaturarbeiten kommen. Im Rahmen dieses Prozesses steigen die Anforderungen an das Qualifikationsniveau des Kfz-Handwerks. Diese Entwicklung wird eine weitere Professionalisierung des Sektors nach sich ziehen und den Wettbewerbsdruck auf die kleinen Werkstätten erhöhen.



Quelle: ©T.A., 2006

KFZ-Technologie/ Komplexität

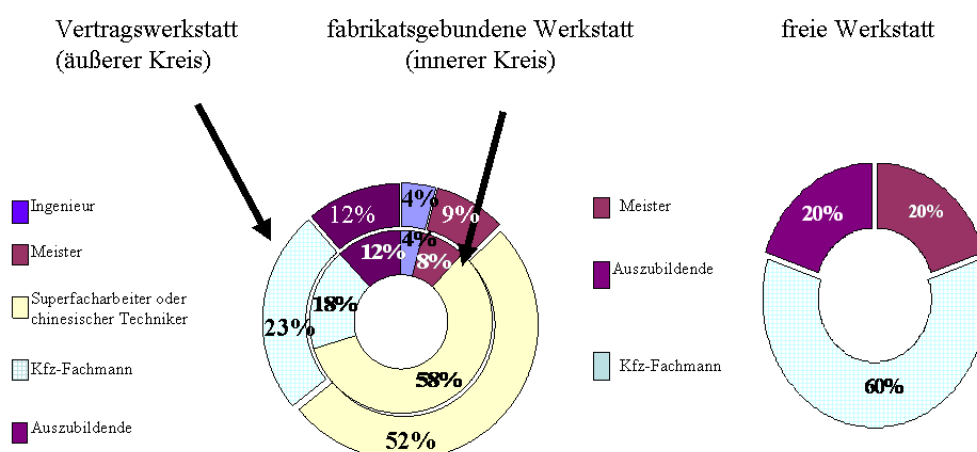
Abbildung 22: Modell zur Marktpositionierung der Werkstatttypen in Weifang²⁴³

Obwohl Weifang vom ökonomischen Aufschwung der chinesischen Küstenprovinzen profitiert, ist es kein Zentrum der wirtschaftlichen Entwicklung wie Peking, Shanghai oder das 200 km entfernte Qingdao. Das Umland ist ländlich geprägt, und im Stadtgebiet entwickelt sich der Industrie- und Dienstleistungssektor, was zu einer steigenden Verkehrsdichte führt. Dies hat bereits in der Vergangenheit zu einer steilen Wachstumskurve der Kfz-Zulassungszahlen geführt, wodurch in Weifangs gesamter Kfz-Dienstleistungsindustrie im Vergleich zu Lanzhou mehr Wissen und höhere Erfahrungswerte vorhanden sind.

²⁴³ Das Modell ist eine schematische Darstellung der technischen Leistungsfähigkeit der Betriebstypen des Kfz-Handwerks. Quantitative Zahlen über ihren Marktanteil sind in die Grafik nicht mit eingeflossen.

6.4.2 Mitarbeiter

Die Auswertung der Untersuchungsergebnisse zeigt, dass im Hinblick auf die Mitarbeiterstrukturen die Vertragswerkstätte mit dem Betriebstyp der fabriksgebundenen Werkstatt vergleichbar ist. Bei den freien Werkstätten handelt es sich in der Regel um inhabergeführte Kleinunternehmen. Hinsichtlich der Größe stehen sie in einem klaren Kontrast zu den beiden oben genannten Betriebstypen.



Quelle: © T. A. 2006, Fragebogen n=30

Abbildung 23: Analyse der Mitarbeiterstruktur und des Qualifikationsniveaus in Weifang

Die fabriksgebundenen Werkstätten sind, gemessen an der Anzahl ihrer Mitarbeiter, mit durchschnittlich 118 Angestellten am größten, wobei die Vertragswerkstätten mit 96 Mitarbeitern durchaus mit den fabriksgebundenen Werkstätten vergleichbar sind. Die freien Werkstätten sind Kleinunternehmen mit durchschnittlich acht Angestellten.

Ein Blick auf die Personalpyramide zeigt, dass strukturell Mitarbeiter aller Qualifikationsstufen in den Werkstätten arbeiten. Die meisten Kfz-Fachleute in den vertrags- und fabriksgebundenen Betrieben verfügen über eine Ausbildung als Superfacharbeiter oder als chinesischer Techniker. Ihr Anteil übersteigt diejenigen der Angestellten mit einfachen Facharbeiterqualifikationen um mehr als das Doppelte. In Weifang ist die Anzahl der Ingenieure und Meister im Verhältnis zu den übrigen Angestellten geringer als in Lanzhou. Dort scheint es verstärkt möglich zu sein, komplexe Reparaturen und Arbeitsabläufe zu delegieren.

6.4.3 Personalbedarf

Der graduelle Anstieg der Verkehrsdichte hat in Weifang einen quantitativen Zuwachs der Betriebe des Kfz-Handwerks nach sich gezogen. Entsprechend der höheren Reife des Marktes sowie dem größeren Umsatzvolumen der Kundendienstindustrie sind in den Werkstätten viele Mechaniker tätig, die über etliche Jahre Berufserfahrung verfügen. Mit ihrem Erfahrungsschatz sind die erfahrenen Kfz-Fachleute in der Lage, eigene Mitarbeiter anzuleiten und Reparaturen durchzuführen.

Die meisten privaten Werkstattbesitzer haben selbst lange Zeit in Vertragswerkstätten gearbeitet und sind im Kfz-Handwerk sehr erfahren. Allerdings sind die Mitarbeiter in privaten Werkstätten nicht gut qualifiziert. Nur der Geschäftsführer verfügt über sehr gute Qualifikationen. (U 028)

Alle in Weifang befragten Unternehmen gaben an, dass sie gerne noch weitere qualifizierte Mitarbeiter einstellen würden.

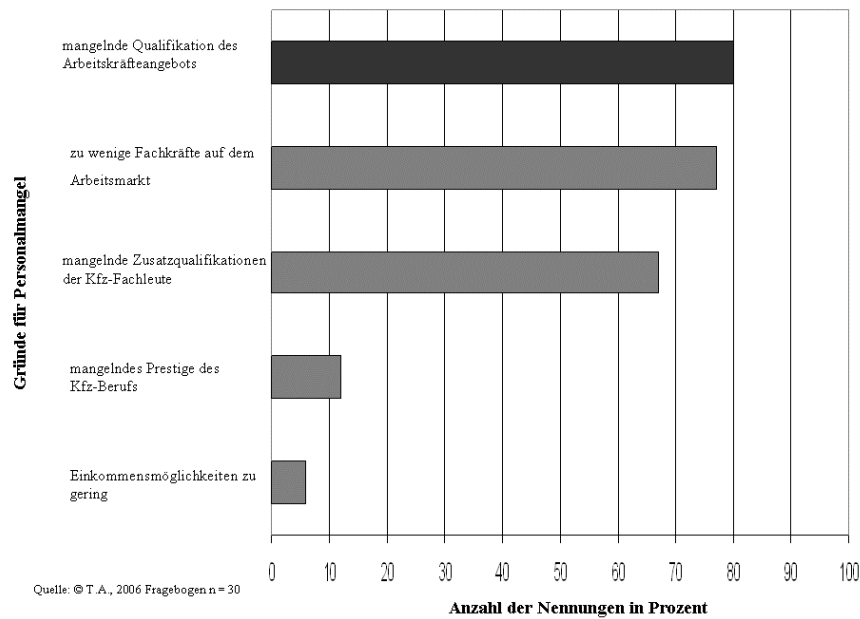


Abbildung 24: Hintergründe für den Personalmangel in Kfz-Werkstätten in Weifang

Infolge der steigenden Verkehrsdichte entsteht eine hohe Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturarbeiten. Diese kann der bisherige Bestand an Werkstätten nicht decken, was zu dynamischen unternehmerischen Tätigkeiten, sowohl durch Neugründung als auch zum Ausbau bestehender Werkstätten führt.

Die privaten Autowerkstätten haben sich in den letzten Jahren schnell entwickelt. Es gibt jetzt auch freie Werkstätten, die ausreichend Kapital haben, um sich moderne Regel- und Messgeräte zu kaufen. Aber es gibt noch einen großen Anteil an qualitativ schlechten Werkstätten. (U 028)

Mit zunehmender Marktreife werden sich durch die Entwicklung hin zu einer Professionalisierung des Kfz-Handwerks die Markteintrittsbarrieren für Entrepreneurs erhöhen. Derzeit ist in freien Werkstätten der prozentuale Anteil an reparierten Premium- und Mittelklassewagen genauso hoch wie der der beiden anderen Betriebstypen. Um im zukünftigen Wettbewerb bestehen zu können, müssen die freien Werkstätten in der Lage sein, den schnellen Innovationszyklen der Automobilindustrie zu folgen. Angesichts dieser Situation werden die

Anforderungen an eine fachlich qualifizierte Ausbildung immer höher. Denn obwohl der Arbeitsmarkt über Mechaniker mit berufspraktischen Basisfähigkeiten verfügt, werden die Werkstätten verstärkt Fachwissen auf hohem technischem Niveau nachfragen. Die Verdienstmöglichkeiten eines Kfz-Fachmanns liegen, abhängig von der Berufserfahrung, mit 500 bis 2.000 RMB pro Monat in einem attraktiven Bereich.

6.4.4 Betriebliche Weiterbildung

Von den 30 in Weifang befragten Werkstätten gaben alle an, Weiterbildungsmaßnahmen für ihre Mitarbeiter durchzuführen. Der wichtigste Grund für die Weiterbildungsmaßnahmen sind neue Automodelle, da diese häufig fahrzeugspezifisches Wissen erfordern. Als weiteres wichtiges Motiv werden Spezialkenntnisse für die Beherrschung neuer Technologien genannt. Im Rahmen der Zunahme von vernetzten elektronischen Fahrzeugkomponenten bestehe Schulungsbedarf im Umgang mit computergesteuerten Messgeräten. Eine Veränderung von Gesetzen und Vorschriften wie verschärfte Umweltschutz- oder Sicherheitsbestimmungen üben nur einen geringen Einfluss auf die Schulungsbereitschaft der Werkstätten aus.

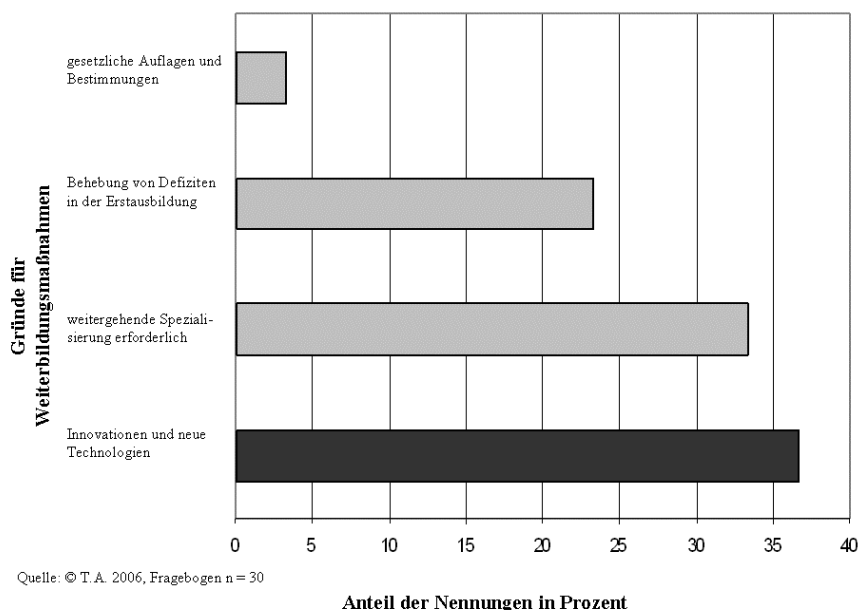


Abbildung 25: Gründe für die Durchführung von Weiterbildungsmaßnahmen in Weifang

Das Straßenbild von Weifang ist geprägt von breiten Straßenzügen, in denen starker Verkehr herrscht. Der Besitz eines Autos ist keine Seltenheit mehr und neben Motorrädern und Kleinbussen sind auffallend viele Limousinen vom Typ Santana oder Mittelklassewagen japanischer Hersteller zu sehen. Die Tatsache, dass sich der Schulungsbedarf in den Bereichen Karosserie/Aufbau und Fahrwerk/Kraftübertragung auf einem hohen Niveau befindet, ist dadurch erklärbar, dass die Arbeitskosten für eine aufwendige Reparatur eines Bauteils im Verhältnis zum Kauf von Neuteilen niedrig sind. Deshalb werden in den Werkstätten erst Komponenten ausgetauscht, wenn es keine Möglichkeit mehr gibt, diese zu reparieren. Das Zusammenspiel zwischen der quantitativen Zunahme von Pkws sowie den zeitintensiven Reparaturarbeiten führen zu einer exponentiellen Nachfrage nach geeigneten Fachkräften. Festzustellen ist zudem, dass durch die immer höhere Anzahl von elektronischen Komponenten, dies im Kfz-Handwerk zu einer verstärkten Nachfrage nach Weiterbildungsangeboten im Bereich der Kfz-Elektronik und Motorentechnik führt.

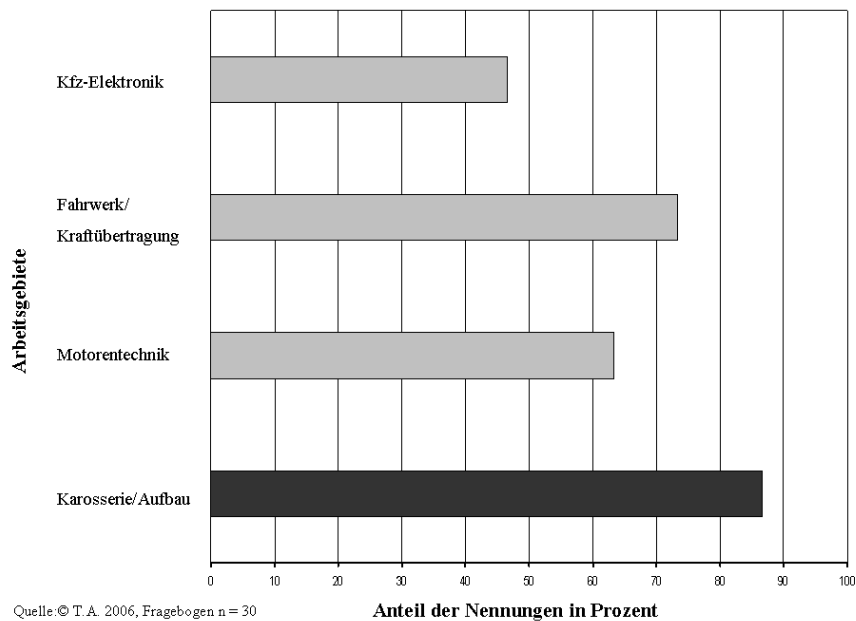


Abbildung 26: Schwerpunkt von Fortbildungsmaßnahmen in Weifang

Im Rahmen einer Professionalisierung der Kfz-Kundendienstindustrie verändert sich auch der Personalbedarf in den Werkstätten. Dies führt dazu, dass man sich von der Vorstellung löst, ein Ingenieur könne alle bestehenden Probleme beseitigen. Vielmehr gewinnen Praxis- und Berufserfahrung an Bedeutung. Entsprechend ist die Nachfrage nach Meistern in den Betrieben des Kfz-Handwerks am größten. Der zweithöchste Bedarf besteht in der Gruppe der Kfz-Fachleute.

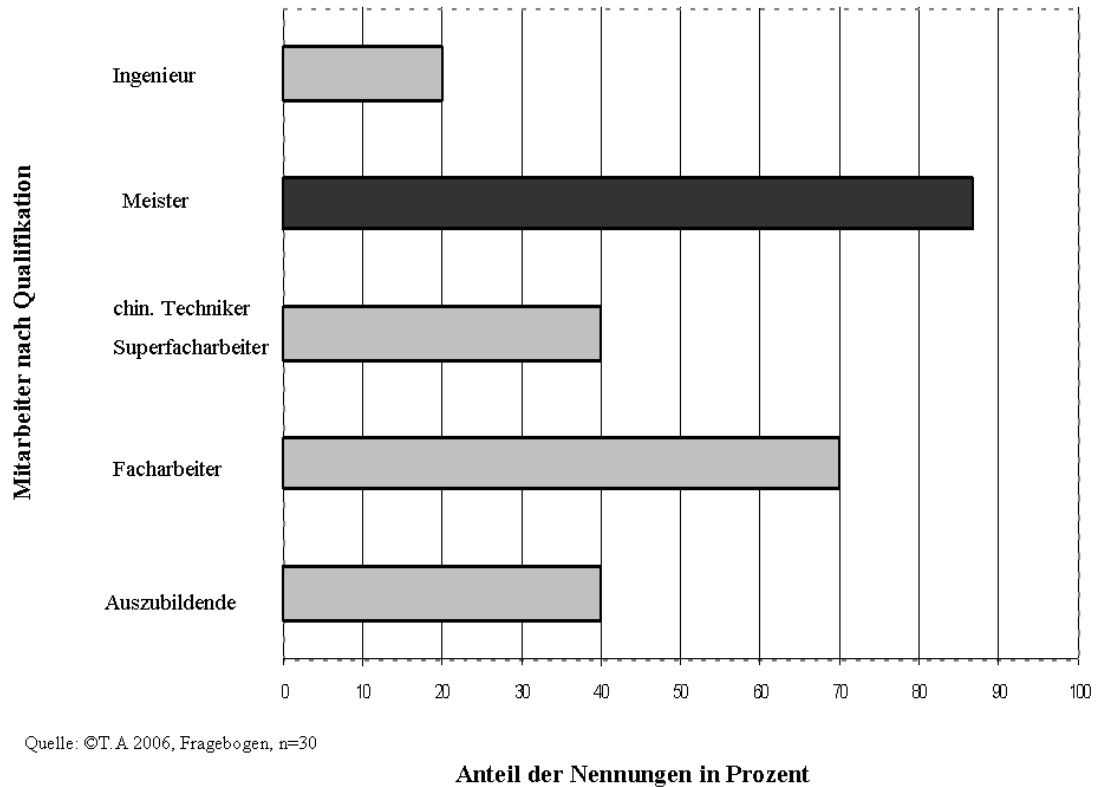


Abbildung 27: Gesuchte Personalqualifikationen in Werkstätten in Weifang

6.4.5 Ausbildung

Von den befragten dreißig Werkstätten gaben 27 an, Lehrlinge auszubilden. Obwohl in den meisten Betrieben Auszubildende arbeiten, üben die Betriebe Kritik an der schulischen Ausbildung. Nach Abschluss der Berufsausbildung wird kein Absolvent als Mechaniker eingestellt, sondern nochmals in der Werkstatt für etwa 12 Monate ausgebildet.

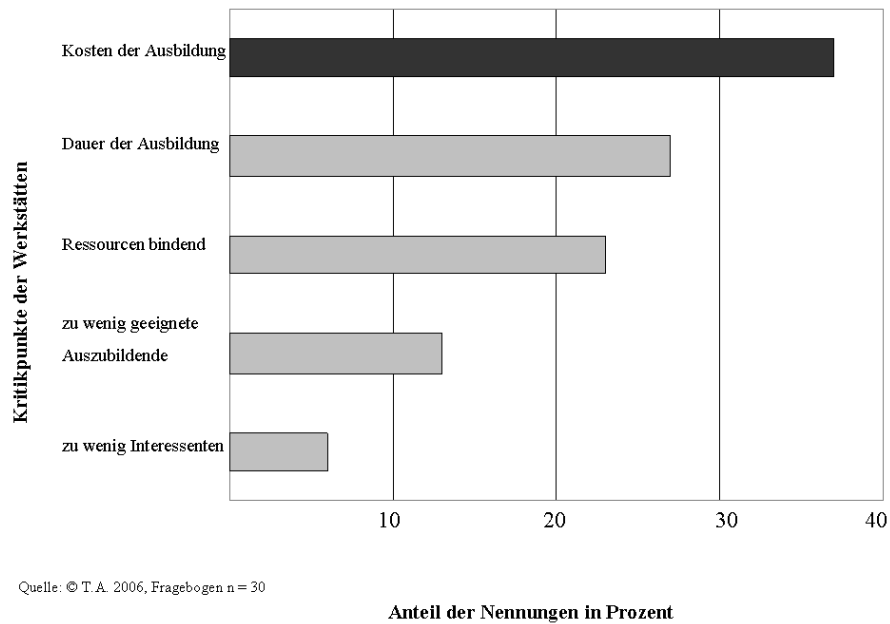


Abbildung 28: Kritikpunkte der Werkstätten an der Kfz-Berufsausbildung in Weifang

Dennoch zeigt sich durch die grundsätzliche Akzeptanz der Lehrlingsausbildung, dass in Weifang der Bedarf an qualifiziertem Personal in einem gewissen Rahmen zu einer Ausbildungsbereitschaft der Betriebe geführt hat. Ob es sich dabei um eine strukturierte Ausbildung im Sinne einer sukzessiven Erweiterung der Fähigkeiten handelt oder die Auszubildenden vornehmlich dazu angestellt werden, Hilfsarbeiten zu verrichten, ist stark von der jeweiligen Werkstatt abhängig.

	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	unzureichend
selbstständiges Arbeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kundenorientierung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Planungsfähigkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kostenbewusstsein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Qualitätsbewusstsein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wissen über Mechanik	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wissen über Elektronik	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Quelle: © T. A. 2006, Fragebogen n=30

Abbildung 29: Bewertung der Schlüsselqualifikationen in Weifang

Die Einschätzung der Schlüsselqualifikationen der Absolventen ergibt, dass die Berufsschulabsolventen bei allen praktischen Tätigkeiten, die unmittelbar mit der Arbeit am Auto zusammenhängen, nur ausreichend oder im Falle des Wissens über Elektronik sogar nur mangelhaft qualifiziert erscheinen. Dies gilt ebenfalls für die nur als ausreichend bewerteten Fähigkeiten des selbstständigen Arbeitens, der Planungsfähigkeit sowie des Qualitätsbewusstseins. Diese Mängel in der Berufsschulausbildung spiegeln sich letztendlich in den langen Einarbeitungszeiten der Absolventen wider. In der Folge entstehen Kosten für die Einarbeitung und es kommt zu einer Ressourcenbindung durch die Lehrlinge, was die Betriebe vermeiden wollen. Entsprechend dieser fehlenden Abstimmung zwischen den Betrieben und den Schulen sind über 50 Prozent der Werkstätten mit der Berufsschulausbildung nur wenig zufrieden.

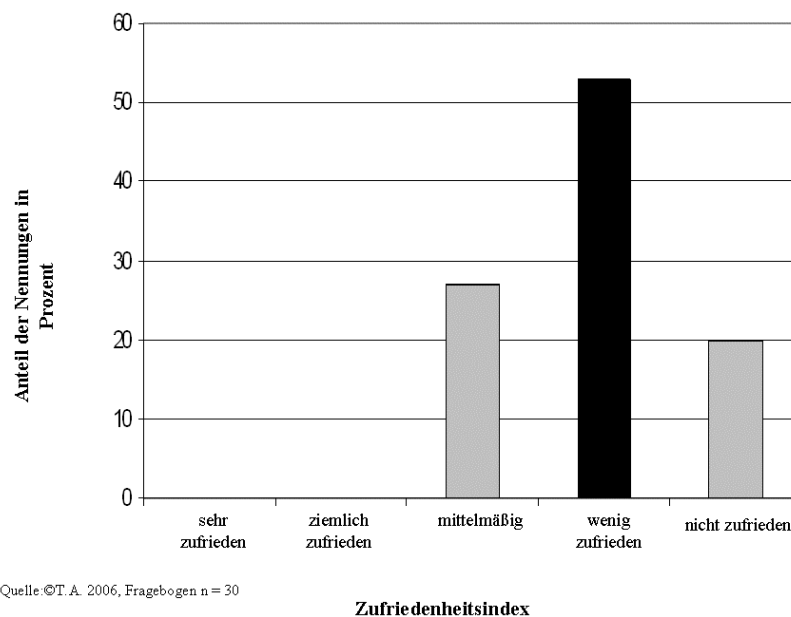


Abbildung 30: Bewertung der Berufsschulausbildung in Weifang aus Perspektive der Werkstätten

Die wichtigsten Vorschläge der Betriebe für eine Verbesserung der Ausbildung zielen auf einen stärkeren Praxisbezug der Absolventen ab. Dieser würde es den Betrieben des Kfz-Handwerks erleichtern, qualifiziertes Personal auf dem Arbeitsmarkt zu rekrutieren und des Weiteren die Kosten für eine betriebliche Ausbildung nicht allein den Werkstätten übertragen. Zudem würden die Betriebe weitere Zusatzqualifikationen der Absolventen begrüßen. Ein breiteres Wissen über theoretische Grundlagen sieht nur ein kleiner Anteil der Befragten als Notwendigkeit für die Verbesserung der Berufsausbildung an.

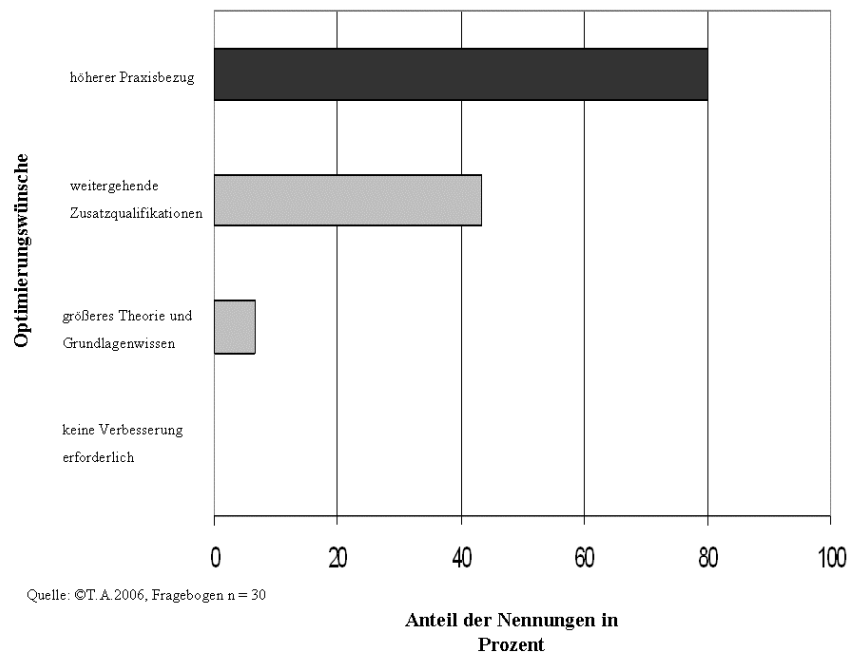


Abbildung 31: Verbesserungspotential der Berufsausbildung in Weifang

6.4.6 Zwischenergebnis der Fallstudie in Weifang

Charakteristisch für den Standort Weifang als mittelgroße Stadt an der ökonomisch prosperierenden Ostküste Chinas ist ein steigender Mobilitätsgrad der Bevölkerung. Durch den Verkauf von Pkws entsteht eine Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturdienstleistungen, die zu einem dynamischen Wachstum der Betriebe des Kfz-Handwerks führt. Diese Wachstumsphase wird von einer fehlenden Professionalisierung des Kfz-Handwerks hinsichtlich Qualifizierung der Mitarbeiter sowie Ausstattung der Werkstätten begleitet.

Zu den größten Betriebsformen des Kfz-Handwerks gehören die Vertragswerkstatt sowie die fabrikatsgebundene Werkstatt. Die meisten Mitarbeiter in diesen Betriebstypen besitzen eine Qualifikation als Superfacharbeiter oder chinesischer Techniker. Den größten Anteil der Betriebe des Kfz-Handwerks stellen die freien Werkstätten, welche in der Regel aus einem Meister sowie einigen

Kfz-Fachleuten und Lehrlingen bestehen. Es ist davon auszugehen, dass es im Verlauf der Wachstumsphase des Kfz-Handwerks in Weifang zu einem Wissenstransfer seitens der vertrags- und fabriksgebundenen hin zu den kleinen Werkstätten gekommen ist. Dies kann entweder durch den Wechsel eines Mitarbeiters geschehen oder durch den Schritt in die Selbstständigkeit durch eine Unternehmensgründung. In jedem Fall hat die Weitergabe von Wissen dazu geführt, dass die kleinen Werkstätten Marktanteile im Bereich der Mittel- und Premiumklasse für sich gewinnen konnten. Die starke Nachfrage der Werkstätten nach qualifizierterem Personal lässt darauf schließen, dass in Weifang im Bereich des Kfz-Handwerks ein Qualifikationsmangel der Arbeitskräfte existiert.

Zu den treibenden Faktoren für die Durchführung von Weiterbildungsmaßnahmen zählen neben der Behebung von Defiziten aus der Erstausbildung eine weitere Spezialisierung der Mitarbeiter sowie technische Innovationen. Die Schwerpunkte der Fortbildungsmaßnahmen sind die Bereiche Karosserie/Aufbau, Fahrwerk/Kraftübertragung gefolgt von Motortechnik und Elektronik. Der größte Personalbedarf liegt bei Kfz-Meistern und Kfz-Fachleuten. Obwohl in den besuchten Werkstätten Auszubildende arbeiten, kritisieren die Unternehmen eine innerbetriebliche Ausbildung weiterhin als zu kosten-, zeit- und ressourcenintensiv. Die Werkstätten beurteilen die in den Berufsschulen erworbenen Schlüsselqualifikationen der Absolventen lediglich mit ausreichend, ihr Wissen über Elektronik sogar als mangelhaft. Aus diesem Grund sind über 50 Prozent der befragten Werkstätten mit der Berufsausbildung wenig zufrieden. Die wichtigsten Punkte für eine Verbesserung des Qualitätsniveaus der Berufsschulabsolventen sehen die Betriebe des Kfz-Handwerks in einem stärkeren Praxisbezug der Absolventen sowie in der Vermittlung von mehr Zusatzqualifikationen.

6.5 Bewertung der Fallstudien

Sowohl in Lanzhou als auch in Weifang wurden dieselben Betriebstypen in Form der Vertragswerkstatt, der fabrikatsgebundenen Werkstatt und der freien Werkstatt angetroffen. Für die Vertragswerkstätten sowie die fabrikatsgebundenen Werkstätten ist kennzeichnend, dass beide Betriebstypen bezüglich Ausstattung und Mitarbeiterzahl wesentlich größer sind als die freien Werkstätten.

In Lanzhou steht eine dynamische Entwicklung des Automobilmarktes noch bevor. Es gibt nur wenige Kfz-Betriebe, die auf hohem technischem Niveau arbeiten. Dem gegenüber steht eine Vielzahl von schlecht ausgestatteten Werkstätten. Die Analyse der vorliegenden Daten zeigt, dass eine sachgerechte Reparatur von Premiumautos und Mittelklassewagen für die Besitzer nur in den fabrikatsgebundenen Werkstätten und Vertragswerkstätten möglich ist. Die freien Werkstätten sind aufgrund ihrer dürftigen Ausrüstung sowie ihres geringen technischen Wissens nicht konkurrenzfähig und reparieren vorwiegend Kleinwagen.

In Weifang hat die prosperierende Ökonomie in den vergangenen Jahren zu einem deutlichen Anstieg der Pkw-Zulassungszahlen geführt. Durch das langjährige Wachstum des Marktes gibt es auf dem Arbeitsmarkt Fachkräfte mit Berufserfahrung, wodurch sich die Möglichkeit eines Wissenstransfers hin zu den freien Werkstätten ergeben hat. Diese verfügen im Vergleich zu ihren Mitbewerbern in Lanzhou über einen wesentlich höheren Anteil an Kunden mit Premium- oder Mittelklassewagen.

Die gesamte chinesische Kfz-Kundendienstindustrie steht vor der Herausforderung, dass der Zuwachs an Pkws schon bald zu einem deutlichen Anstieg der Nachfrage von Reparatur- und Wartungsarbeiten führen wird. Dieses Wachstum geht im Rahmen der hohen technologischen Standards moderner Autos mit einem deutlichen Anstieg der Qualifikationsanforderungen an die Mitarbeiter und den Ausrüstungsstandard der Werkstatt einher.

Die Erstausbildung in den Berufsschulen ist für die Arbeitsanforderungen in den Werkstätten nicht ausreichend. Denn die Werkstätten suchen Fachkräfte, die besser qualifiziert sind als diejenigen, die auf dem Arbeitsmarkt zur Verfü-

gung stehen. Dies führt dazu, dass die Handwerksbetriebe versuchen, das vorhandene Qualifikationsdefizit der Arbeitskräfte durch die Beschäftigung formal hoch qualifizierter Mitarbeiter zu kompensieren. Das niedrige Ausbildungsniveau der Arbeitskräfte im berufsausbildenden Sektor wird besonders an den Vertragswerkstätten deutlich, wo der Anteil an Ingenieuren überproportional hoch ist.

Trotz des Bedarfs an qualifiziertem Fachpersonal beteiligen sich die Werkstätten nur wenig an der Ausbildung von Nachwuchskräften. Der größte Teil der Kundendienstindustrie besteht aus freien, zumeist kapitalschwachen Werkstätten, die nicht viel Geld in eine praktische Ausbildung der Berufsschulabsolventen investieren können. Ihre Kunden besitzen zumeist Kleinwagen mit einfacher Technik und sind nicht bereit, viel Geld für Wartung und Reparatur auszugeben. Wenige freie Werkstätten wollen in die Weiterbildung ihrer Mitarbeiter investieren, da sie das Risiko scheuen, dass diese aufgrund ihrer Fähigkeiten, schnell durch geringfügig höhere Löhne zur Konkurrenz abwandern. Im Gegensatz dazu können kapitalstarke Werkstätten die Ausbildung ihrer Mitarbeiter abseits des staatlichen Berufsschulsystems aus eigener Kraft finanzieren. Insbesondere die Vertragswerkstätten verfügen durch ihre internationalen Qualitäts- und Sicherheitsstandards für Reparatur und Wartung über eine monopolartige Stellung und ein hohes Preisniveau. Aus diesem Grund sind sie in der Lage, sich ein landesweites Netz zur Fort- und Weiterbildung ihrer Mitarbeiter aufzubauen. In jeder Werkstatt gibt es einen oder mehrere Ausbilder, die regelmäßig zu Fortbildungsmaßnahmen geschickt werden und ihr Wissen als Multiplikatoren vor Ort weitergeben.

Für den Großteil der Betriebe existieren jedoch wenig Weiterbildungsmöglichkeiten, die es den freien Werkstätten erlauben, am technologischen Fortschritt der Automobilindustrie teilzuhaben. Die Absolventen der berufsbildenden Schulen bedürfen einer teuren und langwierigen Einarbeitungszeit. Zudem verfügen sie wegen der schlechten Ausstattung der Schulen über kein Wissen bezüglich der Anwendung moderner Werkzeuge und Diagnosegeräte. Aus diesem Grund sind die freien Werkstätten weder in der Lage, ihre Kapazi-

täten qualitativ zu erweitern, noch die praxisferne Ausbildung der beruflichen Schulen auszugleichen.

Mit einer Abschwächung der Wachstumsphase wird es zu einer Konsolidierung des Marktes kommen. Diesen Prozess werden nur diejenigen Werkstätten überstehen, die über eine gute Ausstattung, effiziente Arbeitsweise und gut ausgebildetes Personal verfügen. Deshalb befinden sich die freien Werkstätten in einem Dilemma, denn angesichts des steigenden Technologiegrades in der Automobilindustrie ist davon auszugehen, dass sich der Wettbewerbsdruck weiter verstärken wird. Inwieweit sich die Erfahrung aus den Veränderungen des Qualifikationsprofils für Mitarbeiter des Kfz-Handwerks in Deutschland auf China übertragen lässt, wird im Kapitel 6.6 untersucht.

6.6 Die Entwicklung im deutschen Kfz-Handwerk – eine Blaupause für China?

In den Industrieländern wird der Wettbewerb um Marktanteile nicht nur über einen hohen Qualitätsanspruch an das Produkt Auto entschieden. Für den langfristigen Erfolg einer Automarke sind vielmehr die Dienstleistungen, die nach dem Verkauf des Autos angeboten werden, von zentraler Bedeutung. Dabei nimmt das Kfz-Handwerk eine Schlüsselposition ein. Eine erstklassige Arbeitsleistung mit geringem Aufwand für Pflege, Wartung und Instandsetzung des Autos ist nicht nur für die einzelne Werkstatt eine *conditio-sine-qua-non*, um im Wettbewerb zu bestehen, sondern auch für den Hersteller, der auf die Pflege der Kundenbeziehungen durch die Werkstätten angewiesen ist.²⁴⁴

Die Kfz-Werkstatt in ihrer derzeitigen Betriebsform mit einer Verbindung von Kfz-Einzelhandel und Kfz-Kundendienstunternehmen bildete sich in Deutschland zwischen 1960 und 1970 heraus. Die theoretische Grundlage von

²⁴⁴ Vgl. Rauner, F.: "Der europäische Kfz-Service und Reparatursektor im internationalen Vergleich", *Auto, Service und Beruf in Europa: Ergebnisse der Europäischen Automobilkonferenz am 2. und 3. Dezember 1994 in Luxemburg*, (Hrsg.) Rauner, F. und Spöttl, G. (Bremen: Donat, 1994). S. 10-15.

Berufen im Kfz-Gewerbe gründet bisher auf der Ausbildung naturwissenschaftlich-technologischer Grundkenntnisse sowie auf dem Erlernen bestimmter Grundfertigkeiten in der Metallverarbeitung. Nach Erwerb dieser Grundlagen wird der Auszubildende schrittweise mit den Baugruppen und Komponenten eines Autos vertraut gemacht, so dass am Ende der Ausbildung idealiter ein Verständnis des Kraftfahrzeugs als „Gesamtheit“ vorhanden ist.²⁴⁵

Die Arbeitsorganisation in den Werkstätten erfolgt in der Regel durch eine systematisierte Aufteilung der arbeitsteiligen Arbeitsprozesse in folgende Baugruppen:

- Motor (Triebwerk, Steuerung, Kraftstoffversorgung, Gemischaufbereitung)
- Antrieb (Kupplung, Getriebe, Antriebswellen)
- Fahrwerk (Lenkung, Radaufhängung, Federung, Räder und Reifen)
- Elektrik (Spannungsversorgung, Beleuchtung, Anlasser, Generatoren, Motorelektrik)
- Karosserie

Je nach Größe der deutschen Kfz-Handwerksbetriebe variiert die Ausgestaltung der Tiefe von Arbeitsteilung. In kleineren Werkstätten sind in der Regel Kfz-Fachleute mit breitem Fachwissen gefragt und die Abgrenzung zwischen den Arbeitsgebieten fließend, während in größeren Betrieben eine stärkere Spezialisierung vorhanden ist, die sogar teilweise zu einer räumlichen Trennung führt.

²⁴⁵ Vgl. Spöttl, G.: "Der 'Kfz-Mechatroniker' - ein innovatives europäisches Berufsbild", *lernen & lehren*, Nr. 46 (1997). S. 13-28.

6.6.1 Technologische Entwicklung und Wandel der Anforderungen an den Kfz-Fachmann

Obwohl sich das Grundprinzip der Kfz-Technik seit Erfindung des Ottomotors nicht grundlegend revolutioniert hat, ist seither die technische Optimierung stets vorangeschritten. Diese Entwicklung bedeutete in den vergangenen Jahren für die Kraftfahrzeuge eine Verlängerung ihrer Wartungsintervalle durch eine verbesserte Lebensdauer wichtiger Komponenten wie Reifen, Zündkerzen, Motor, Getriebe und Bremsbeläge. Während derzeit ein Ölwechselintervall eines Ottomotors bei etwa 20.000 km liegt, gibt es beispielsweise bereits Ansätze, diese Intervalle auf 60.000 km oder gar 100.000 km zu erhöhen.

Wichtiger als die qualitative Verbesserung von Bauteilen, ist für die Veränderung der Qualifikationsanforderungen an die Kfz-Facharbeiter die zunehmende Verzahnung oder der Ersatz mechanischer Funktionen durch elektronische Steuerungselemente. Denn elektronische Komponenten zur Steuerung verkehrssicherheits- oder umweltrelevanter Fahrzeugsysteme wie ABS, Airbag, Abstandswarngeräte und eine computergestützte Regelung der Fahrdynamik sind aus der neuesten Generation von Kraftfahrzeugen nicht mehr wegzudenken und lassen diese zu Produkten der Hochtechnologie werden.

Mit diesen neuen Technologien geht eine Verschiebung des Anforderungsprofils einher. Früher konnte dieser noch „in das Auto hineinsehen“ und musste für Fehlersuche und Reparaturarbeit am Auto alle Bauteile mit ihrem individuellen Aufbau als Know-how verfügbar haben, um Defekte reparieren zu können.

Ein Auto der neuesten Generation stellt heute weitgehend ein durch Mikroelektronik vernetztes Gesamtsystem mit einzelnen Systembestandteilen und eigener Systemkonfiguration dar. Wenn es zu Defekten kommt, wird nicht mehr versucht, einzelne Komponenten zu reparieren, sondern diese werden vollständig ausgetauscht.²⁴⁶ Mit fortschreitender technologischer Entwicklung verfestigt sich dieser Trend und es kommt zu einer Verschiebung des Aufga-

²⁴⁶ Vgl. Rauner, F. und Spöttl, G.: "Weiterbildung im Kfz-Handwerk - Eine Studie im Rahmen des FORCE Programms" (1995). S. 44.

bengebiets von mechanischen Reparaturarbeiten, Inspektion und Wartung hin zu einer elektronisch gesteuerten Kfz-Diagnose.²⁴⁷

Dass dieser extrem schnelle Wissenszuwachs durch computergesteuerte sowie elektronische Geräte zu einem exponentiellen Zuwachs an Wissen geführt haben, ist unbestritten. Relevant für die Arbeit ist allerdings die vorliegende Fragestellung, ob zur Bewältigung von Arbeitsprozessen für den Facharbeiter im Kfz-Handwerk ein vergleichbarer Zuwachs von Wissen stattgefunden hat.

Die Systemarchitektur moderner Autos ist durch eine Zusammenfassung von Bauteilen und -gruppen gekennzeichnet, die ihrerseits zu größeren Einheiten, den Systemkomponenten, zusammengefasst sind. Die computergesteuerte Vernetzung dieser Systemanlagen ist selbsterklärend und besitzt die Fähigkeit der Selbstdiagnose. Die arbeitsbezogenen Benutzeroberflächen der elektronischen Analysegeräte stellen dem Kfz-Fachmann die nötigen Hilfen bereit, die es ihm ermöglichen, die Komplexität der Kfz-Technik auf einen zu bewältigenden Wissensumfang zu reduzieren. Damit ist es trotz der stark zunehmenden Komplexität und Vielfalt der Kfz-Technik gelungen, den subjektiven Wissensumfang für die Wartung und Instandhaltung von Kraftfahrzeugen im wesentlichen konstant zu halten. Denn nicht der Umfang des zu beherrschenden Wissens hat sich grundlegend verändert, sondern die Qualität des arbeitsbezogenen Wissens. Als Konstante zeigt sich lediglich das Grundwissen über die Prinzipien eines Kraftfahrzeugs und seiner Funktion, während sich das arbeitsprozessbezogene Wissen weg von Kfz-technischem Wissen hin zu Kfz-systemischem Wissen entwickelt. Aus der Integration von Informations- und Kommunikationstechniken resultiert somit eine Verdrängung des „mechanischen“ Spezialisten. Der moderne Kfz-Fachmann benötigt verstärkt Wissen über das Zusammenspiel der einzelnen Fahrzeugsysteme, um seine Diagnosegeräte, die er für Service, Fehlersuche und Reparatur benötigt, richtig bedienen zu können.²⁴⁸

²⁴⁷ Vgl. Spöttl: "Der 'Kfz-Mechatroniker' - ein innovatives europäisches Berufsbild". S. 13-28.

²⁴⁸ Vgl. Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe: "Jahresbericht 2004" (2005 [abgerufen: 16.01.2006]); www.kfzgewerbe.de/_downloads/28504.doc.

Aus diesem Grund ist die innerhalb der Kfz-Berufe übliche Spezialisierung auf Mechanik oder Elektronik nicht mehr konform mit den Anforderungen der Praxis. Sowohl die Grundbildung als auch die Curricula begannen sich sukzessive von den Anforderungen der Arbeitsprozesse in den Werkstätten zu entfernen, wodurch die in den Schulen vermittelten Inhalte zunehmend eine abstrakt theoretische Dimension erhielten. Diese Entwicklung führte in Deutschland zu einer Überarbeitung des Anforderungsprofils für die Berufe des Kfz-Handwerks. Die veränderten Arbeitsprozesse bedeuteten zunächst einen Abschied von den metalltechnischen Ursprüngen und rückten das „Auto als Ganzes“ in den Mittelpunkt der Betrachtung, um die Aufgabenteilung zwischen Mechanik und Elektronik zu überwinden. Die neue Sichtweise beschäftigt sich nicht mehr mit der Mikrofunktion einzelner Bauteile, sondern unterteilt das Auto auf verschiedenen Differenzierungsstufen in Komponenten. Im Zuge des veränderten Anforderungsprofils an einen Kfz-Fachmann wurde in Deutschland im Jahr 2003 das Berufsbild eines „Kfz-Mechatronikers“ entworfen, der die vorhandenen strukturellen Defizite beseitigt.

Die grundlegenden Inhalte der Facharbeit eines Mechatronikers sind folgende:

- das Auto als Ganzes mit seinen servicebezogenen Eigenschaften als Verkehrs- bzw. Transportsystem
- das Auto und seine Architektur und der damit zusammenhängenden Modularität, Formgestaltung und dem Service
- detailliertes Wissen über Baugruppen und Komponenten eines Autos, einschließlich der Fehlerdiagnose
- Betriebs- und Werkstoffe sowie die Vielfalt der Wirkungszusammenhänge und -prinzipien

Dieses eher fach-systematische Wissen weist über die Berufspraxis hinaus und schlägt die Brücke zum Konstruktionswissen und zu technologisch-

naturwissenschaftlichen Zusammenhängen. Diese Inhalte bereiten auf weiterführende Bildungsgänge vor.

Das neue Berufsbild „Mechatroniker“ soll Wissen zwischen Kfz-Mechanik und Kfz-Elektronik verknüpfen. Im Mittelpunkt der Ausbildung stehen Diagnose-, Instandhaltungs-, Aus-, Um- und Nachrüstarbeiten an Kraftfahrzeugen der neueren Generation. Die Ausbildungszeit beträgt 3,5 Jahre.

Ob es sinnvoll ist, diese neuen Berufsbilder im deutschen Kfz-Handwerk auf die VR China zu übertragen, wird im nächsten Abschnitt diskutiert.

6.6.2 Diskussion über das Qualifikationsprofil eines chinesischen Kfz-Fachmanns

Die Frage nach dem „Qualifikationsprofil“ für einen chinesischen Kfz-Fachmann ist nicht pauschal zu beantworten, sondern muss die unterschiedlichen lokalen Verhältnisse in der VR China berücksichtigen. Denn China ist abseits der großen Boomzentren ein Schwellenland, ja in vielen Gebieten sogar mit Entwicklungsländern auf eine Stufe zu stellen. Das wachsende Wohlstandsgefälle zwischen den einzelnen Regionen, aber auch innerhalb kurzer Distanzen zwischen Stadt und Land, führen zu großen Unterschieden beim lokalen Qualifikationsbedarf im Kfz-Handwerk.

Dennoch fehlt es in Folge der steigenden Mobilisierung und des bisher ineffizienten Berufsausbildungssystems an qualifizierten Kfz-Fachleuten. Die jüngste Steigerung der Zulassungszahlen von Privatwagen ist auf die entstehende gesellschaftliche Mittelschicht zurückzuführen, die vornehmlich moderne Autos von in China errichteten Joint Ventures internationaler Automobilhersteller kauft. Parallel dazu existiert jedoch ein Trend weg von den exklusiv ausgestatteten Automodellen der Industrieländer hin zu einfacheren Typen mit einer weniger luxuriösen Ausstattung. Diese sind preislich wesentlich attrakti-

ver und können ohne teure computergesteuerte Diagnosegeräte repariert werden.

Aus diesem Grund empfiehlt es sich in China eine Ausbildungsstruktur für das Kfz-Handwerk aufzubauen, die sich in einem ersten Schritt um eine Erweiterung der technischen und methodischen Grundbildung im Rahmen einer verbesserten Verknüpfung von Praxis und Theorie bemüht. Dabei können die „klassischen“ deutschen Rahmenlehrpläne durchaus Hilfestellung geben, denn das ursprüngliche Modell des Lernens in technischen Berufen, angefangen vom Erlernen der Grundlagen bis hin zu komplexeren Tätigkeiten, ist bisher noch keineswegs überholt. Eine Ausbildung nach dem modernen Berufsbild eines Mechatronikers ist nur dort sinnvoll, wo eine entsprechende Nachfrage nach diesem Berufsbild besteht.

Gelingt es, eine solide mechanische Grundbildung in den Kfz-Berufen zu gewährleisten, kann diese je nach individuellen Anforderungen des Arbeitsplatzes durch Weiterbildungsmaßnahmen ausgebaut werden. Besteht in einer Region beispielsweise eine Nachfrage nach Spezialisten computergesteuerter Diagnostik, so können auf Basis der soliden Grundbildung Weiterbildungsmaßnahmen diesen Bedarf decken. Insbesondere durch die Deregulierung des Bildungsmarktes wird es in Zukunft nicht an Investoren mangeln, die bereit sind, in lukrative Weiterbildungszentren zu investieren.

7. Zusammenfassung der Ergebnisse

Für die Herausbildung eines leistungsfähigen Berufsausbildungssystems bestehen in der VR China eine Reihe von schwierig zu überwindende Hürden. Zum einen ist hier die gesellschaftliche Perspektive zu nennen, die ein hohes Ansehen der akademischen Bildung tradierte und in der Bevölkerung keine Wahrnehmung über die Vorteile des Aufbaus eines beruflichen Expertentums herausbildete. Gestützt wurde diese Sichtweise von der sozialistischen Arbeitsweise in den staatlichen Arbeitseinheiten, die eine leistungsunabhängige Versorgung sicherte. Die richtige politische Gesinnung war für die gesellschaftliche Stellung sowie für den Erhalt von Sonderzuwendungen wichtiger als berufliche Fähigkeiten. Während des Großen Sprungs nach Vorne implizierte der Begriff „praktische Arbeit“ die Teilnahme der Schüler am unmittelbaren Produktionsprozess durch einfache Anlern Tätigkeiten, um mittels aller verfügbaren Ressourcen die chinesische Wirtschaftsleistung zu steigern.

Im Verlauf der wenige Jahre darauf ausbrechenden Kulturrevolution entwickelte die Schulung von praktischen Arbeitskenntnissen eine politische Dimension, hinter der sich die Utopie eines gesellschaftlichen Egalitarismus durch Umerziehung der Intellektuellen verbarg. Die Folgen der damaligen Ereignisse wirken bis heute fort und erschweren die Entwicklung eines modernen Berufsbildungssystems mit seiner Verknüpfung von theoretischen und praktischen Elementen. Aus diesen Gründen spielte das Berufsbildungssystem gegenüber den allgemein bildenden Schulen mit ihrem auf das Universitätsstudium ausgerichteten Eliteweg stets eine untergeordnete Rolle. Dies zeigt sich bis heute nicht nur durch eine geringe Wertschätzung der beruflichen Ausbildung in der Bevölkerung, sondern konkret in den Schulen durch die geringe finanzielle Ausstattung, den fehlenden Praxisbezug im Unterricht sowie die schlecht ausgebildeten Lehrer. Wenn in der Vergangenheit Investitionen im Bildungssektor getätigt wurden, wurde stets versucht, durch eine Bündelung der zur Verfügung stehenden Ressourcen Sektoren, die bereits gut ausgebaut waren, zu fördern und zu stärken. Als im Rahmen des ökonomischen Wachstums Reformen im Erziehungssystem durchgeführt wurden, schuf der

men im Erziehungssystem durchgeführt wurden, schuf der chinesische Gesetzgeber die Basis für den Aufbau einer modernen Berufsausbildung. Um die beruflichen Ausbildungsgänge attraktiver zu gestalten, ist geplant, mittels Deregulierungsmaßnahmen die Bildungsstrukturen zu flexibilisieren. Zusätzlich werden private Investitionen in den Aufbau der Bildungsinfrastruktur gefördert, die eine Ausweitung des Berufsbildungssektors ohne finanzielle Zuschüsse des Staates ermöglichen sollen. Die zentralstaatliche Förderung aus Peking fließt vornehmlich in den Aufbau von Schwerpunktschulen, da man sich erhofft, durch die Errichtung dieser Wissenszentren positive Entwicklungseffekte in den umliegenden Regionen zu erzielen.

Um die berufsbildenden Ausbildungsgänge attraktiver zu gestalten, wird derzeit politisch ein Ausbau der höheren Berufsausbildung stark gefördert. Im Rahmen einer Flexibilisierung der Übertritte zwischen den einzelnen Schulstufen soll eine Schnittstelle zwischen der beruflichen Ausbildung und dem tertiären Bildungssektor geschaffen werden. Ein wesentlicher Inhalt der Reform ist es, diese Absolventen im Vergleich zu denjenigen der Berufsschule auf Mittelstufenniveau durch verlängerte Ausbildungszeiten besser zu qualifizieren. Allerdings steht beim Aufbau von Ausbildungskapazitäten für die höhere Berufsbildung häufig die Ausstattung mit Bibliotheken, Medienräumen und nicht die Verbesserung der praktischen Unterrichtselemente im Vordergrund. Zudem handelt es sich bei dem Konzept der höheren Berufsausbildung lediglich um eine Ergänzung der bestehenden Organisationsstrukturen. Bisher gibt es keine Anzeichen für eine stärkere Institutionalisierung des Einflusses von Interessensgruppen auf die Bildungsinhalte in Form von Wirtschaftsunternehmen oder Verbänden.

Durch den Rückzug der staatlichen Erziehungspolitik auf die Makrosteuerung muss die Frage gestellt werden, welche Bildungsinhalte durch die Reform gefördert werden und welche Kompetenzen ausgebildet werden sollen. Denn die Schulen geraten in ein immer stärkeres Spannungsfeld zwischen ökonomischer Effizienz und ihrem pädagogischen Auftrag, da sie sich weitgehend aus eigener Wirtschaftstätigkeit sowie Schulgeldern finanzieren müssen. Durch

den Privatisierungsprozess steht den Schulen kein Spielraum für die Anschaffung von teuren Ausbildungsgeräten und Material in technischen Berufen zur Verfügung, genauso wie die Möglichkeit der Lehrerfortbildung limitiert ist. Unter diesen Bedingungen ist es für eine berufliche Ausbildung schwierig, Expertentum auszubilden, das sich durch praktische Elemente von anderen Ausbildungsabschlüssen abgrenzt. Denn wenn es nicht gelingt, die Berufsschulabsolventen mit umsetzbaren Handlungskompetenzen auszustatten, findet die berufliche Ausbildung kein Feld, um sich zu profilieren. Aus diesem Grund stößt die ökonomisch erfolgreiche Strategie der Liberalisierung und Flexibilisierung im Bereich des Erziehungswesens zunehmend an ihre Grenzen. An dieser Stelle ist der Staat gefordert, Vorleistungen zu erbringen, um sowohl auf ökonomischer als auch sozialer Ebene eine nachhaltige Entwicklung zu ermöglichen. Der Aufbau von rein nachfrageorientierten Bildungskonzepten birgt die Gefahr extremer Entwicklungszyklen in sich. Denn sobald Bedarf vorhanden ist, steigen die Ausbildungszahlen an; ändern sich die Marktbedingungen, werden sämtliche Bemühungen wieder eingestellt. Diese von Marktzyklen abhängige Form der beruflichen Erstausbildung ist langfristig nicht geeignet, da eine breite und standardisierte Ausbildung, die über das unmittelbar Notwendige hinausgeht, nicht im eigentlichen Interesse der Unternehmen liegt. Des Weiteren klammert ein privatisiertes Bildungswesen diejenigen aus, die nicht vom Wirtschaftsaufschwung profitieren, obwohl gerade diese Bevölkerungsgruppe im Rahmen einer Privatisierung darauf angewiesen ist, eine rentable Ausbildung zu erhalten. In dieser Situation ist es verständlich, dass sich viele Schüler um eine formal höhere Qualifikation bemühen, da nur diese scheinbare Sicherheit davor bietet, als Hilfsarbeiter eingesetzt zu werden.

Zudem sind viele Betriebe durch die schnelle ökonomische Veränderung nicht in der Lage, zusätzliche Ressourcen für Bildung bereitzustellen. Um dies zu untersuchen, wurden in der vorliegenden Arbeit die Qualifikationsanforderungen von Betrieben des Kfz-Handwerks exemplarisch analysiert. Diese Handwerkssparte befindet sich durch die Entstehung einer der weltweit größten Automobilmärkte in einer dynamischen Aufbauphase und ist deshalb in beson-

derer Weise signifikant. Die prosperierende Entwicklung der Privateinkommen hat vielen Chinesen, insbesondere in den urbanen Gebieten an der Ostküste, den Kauf eines Pkws ermöglicht. Als nach dem WTO-Beitritt Chinas die Preise für Pkws fielen, nahmen viele die Gelegenheit wahr, sich zum ersten Mal ein Auto zu kaufen. Dies führte zu einem rasanten Anstieg der Verkaufszahlen und ermutigte viele internationale Automobilhersteller, denen zuvor die politischen Risiken zu hoch erschienen waren, zu Investitionen in Milliardenhöhe für den Aufbau eigener Produktionsstätten. Angesichts dieses dynamischen Marktes ist China innerhalb kürzester Zeit zu einem Motor des weltweiten Anstiegs der Verkaufszahlen von Pkws geworden. Insgesamt hat diese Entwicklung nicht nur zu einem Anstieg der Produktionszahlen geführt, sondern wird zeitversetzt, ausgelöst durch die Alterung und den Verschleiß der Fahrzeuge, zu einem starken Bedarf an Wartungs- und Reparaturdienstleistungen führen.

Dieses Szenario trifft auf ein sich in der Entwicklung befindendes Kfz-Handwerk, dem es in seiner Gründungsphase an Kapital, Ausstattung und qualifizierten Mitarbeitern mangelt.

Wie die in Gansu und Shandong durchgeführten Fallstudien zeigen herrscht auf den jeweiligen lokalen Arbeitsmärkten ein Mangel an Fachkräften. Angesichts der vorhandenen Defizite im Berufsausbildungssystem finden die Betriebe nicht ausreichend Mitarbeiter, die über entsprechende Qualifikationsprofile verfügen. Deshalb stellen insbesondere die kapitalstarken Werkstätten formal möglichst hoch qualifizierte Mitarbeiter ein. Der große Anteil der freien Werkstätten verfügt nicht über die Strukturen sowie die notwendigen Ressourcen, um die Absolventen von Berufsschulen auszubilden. Aus diesem Grund stehen die Werkstätten trotz des Mangels an qualifizierten Mitarbeitern der innerbetrieblichen Ausbildung negativ gegenüber. Von Seiten der Berufsschulen vermissen diese allgemein eine praxisorientierte Ausbildung sowie die Vermittlung von Spezialwissen.

Wenn man von staatlicher Seite beim Aufbau eines leistungsfähigen Berufsausbildungssystems im Kfz-Handwerk fast ausschließlich auf den Wissenstransfer durch die firmeninterne Ausbildung in den wenigen Vertragswerkstät-

ten baut, bleiben viele Ressourcen ungenutzt. Denn angesichts der Tatsache, dass sich der chinesische Automobilmarkt innerhalb weniger Jahre zu einem der weltweit größten entwickelt hat, ergeben sich viele neue Möglichkeiten für eine Verbesserung des bestehenden Systems.

Im Zentrum einer Reform sollte die Herausbildung eines Expertentums im Kfz-Handwerk stehen, durch dessen Erwerb sich die berufliche Bildung gegenüber anderen Ausbildungsgängen profilieren kann. Im Rahmen einer besseren Schulung von praktischen Schlüsselqualifikationen würde die Einarbeitungszeit in den Betrieben reduziert. Um es den Betrieben zu erleichtern, das Qualifikationsniveau eines Absolventen einzuschätzen, wäre der weitere Ausbau eines einheitlichen Berufsklassifikations- und Zertifizierungssystems notwendig. Allerdings bedürfe es hierfür nicht nur formal einer Standardisierung der Bildungsabschlüsse, sondern auch einer inhaltlichen Übereinstimmung.

Da es nicht möglich ist, den Erwerb einer Grundausbildung unmittelbar zu vermarkten, ist der Bildungssektor verstärkt auf staatliche Unterstützung angewiesen. Dabei darf die Definition von Grundausbildung nicht nur den Erwerb elementarer Kulturtechniken umfassen, sondern sollte eine berufliche Qualifikation mit einschließen. Für den Bereich des Kfz-Handwerks könnte dies beispielsweise durch eine stark praxisorientierte Erstausbildung geschehen. Ist diese erreicht, so kann der Absolvent in den Arbeitsprozess eingegliedert werden. Entsprechend den regionalen Qualifikationsanforderungen des Kfz-Handwerks könnte eine Weiterbildung durch einzelne Module erfolgen.

Anhang

Investitionen in den Aufbau von Produktionskapazitäten seitens der Automobilindustrie

Die dynamische Entwicklung des chinesischen Automobilmarktes führt dazu, dass die Hersteller laufend neue Modelle präsentieren müssen. Um die Local-Content-Anforderungen zu erfüllen sowie die Kostenvorteile der niedrigen Lohnkosten zu nutzen, sind die Hersteller gezwungen, vor Ort zu produzieren. Zum Aufbau neuer Produktionskapazitäten besteht für die internationalen Automobilkonzerne weiterhin nur die Möglichkeit, dies in Kooperation mit chinesischen Partnerunternehmen zu tun. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit entstehen neue lokale Produktionsnetze, die innerhalb kürzester Zeit Produktionskapazitäten in einer Dimension entstehen lassen, die den internationalen Automobilmarkt nachhaltig beeinflussen werden. Um aufzuzeigen, in was für einer dynamischen Aufbauphase sich der chinesische Automobilmarkt befindet, wird im Folgenden ein Überblick über die wichtigsten Marktteilnehmer und ihre Investitionsaktivitäten in der VR China gegeben.

VW/Audi

Der VW-Konzern war der erste ausländische Automobilhersteller, der in größerem Umfang Produktionskapazitäten in der VR China aufbaute. VW verfügt derzeit über zwei Joint Venture-Partner. Die längste Partnerschaft besteht seit 1984 mit SAIC. Das Gemeinschaftsunternehmen Shanghai VW Automotive begann 1985 mit der Produktion des VW Santana. Im Jahr 1991 wurde der Joint Venture FAW-VW mit dem chinesischen Partner FAW gegründet, dessen Standort sich im nordchinesischen Changchun befindet. Als ein Pionier der Automobilproduktion in China war VW fast zwei Jahrzehnte Marktführer und verkaufte 2003 insgesamt 697.000 von weltweit 5 Millionen produzierten VWs

in der VR China.²⁴⁹ VW produziert den Kleinwagen Gol, den Polo, den Passat und den Santana sowie Motoren und Komponenten. FAW-VW fertigt in Changchun die Audi-Modelle A4 und A6, den VW Jetta und den Bora sowie Komponenten. Die unangefochtene Marktführerschaft im chinesischen Automobilmarkt gehört jedoch der Vergangenheit an, denn andere Hersteller gewinnen zunehmend Marktanteile. Lange hat VW die rasch anwachsende Konkurrenz unterschätzt und in der Folge wichtige Marktanteile verloren. Dies führte dazu, dass Shanghai VW, das führende Joint Venture von VW in China, im Juli 2004 erstmals in der Verkaufsstatistik hinter General Motors geführt wurde.²⁵⁰ Um dieser Entwicklung entgegen zu steuern, will VW mit seinen Joint Venture-Partnern FAW und SAIC in den nächsten Jahren zusätzlich über eine Milliarde Euro in verschiedene Projekte investieren. Der Fokus liegt dabei auf der Entwicklung neuer Modelle und der Senkung der Kosten. VW plant, einen geräumigen, modernen Niedrigpreis-Mittelklassewagen für den chinesischen Markt zu bauen. Dieser soll den Santana 2000, 3000 und den Jetta ersetzen, die technologisch und vom Design inzwischen als veraltet gelten. VW will ein Auto produzieren, das speziell auf die chinesischen Bedürfnisse zugeschnitten ist. Dieses Modell wird voraussichtlich im Jahr 2009 auf den Markt kommen. Um den Preis wettbewerbsfähig zu halten, soll die gesamte Wertschöpfungskette von der Entwicklung bis zur Produktion in der VR China stattfinden.²⁵¹ Im Rahmen des von VW gestarteten „olympischen Programms“ sollen 12 neue Modelle bis zum Jahr 2009 auf dem Markt eingeführt werden. Um diese Pläne zu verwirklichen, ist der Bau von zwei neuen Werken in Changchun sowie in der Nähe von Shanghai vorgesehen, damit VW bis 2008 jährlich bis zu 1,6 Millionen Fahrzeuge vom Band rollen lassen kann.²⁵²

²⁴⁹ Vgl. People's Daily Online: "Automobile Industry Opens Wider for Overseas Investment" (2004 [abgerufen: 01.11.2004]); www.english.peopledaily.com.cn/200410/06/print20041006_15918.

²⁵⁰ Vgl. Handelsblatt: "General Motors will VW in China angreifen", 12.10.2004.

²⁵¹ Vgl. Krogh, H.: "VW plans new car for China", *Automotive News Europe* 11, Nr. 1 (2006).

²⁵² Vgl. WardsAuto: "VW China to Build Light Trucks; Signs Engine, Components JVs" (2004 [abgerufen: 22.04.2004]); www.wardsauto.com/microsites/newsarticle.asp?mode=print&ne.

Die Volkswagentochter Audi besitzt einen 10 Prozent-Anteil am FAW-VW Joint Venture in Changchun und produziert dort seit September 1999 eine chinesische Variante des Audi A6 sowie seit April 2003 den Audi A4. Neben den Autos aus lokaler Produktion importiert Audi noch die Modelle Audi TT, A4 Cabrio, Audi Quattro Allrad und den A8 nach China. Die Marke ist führend im Premiumsegment und konnte im Jahr 2005 einen Absatz von rund 58.878 Autos in China verzeichnen.²⁵³

General Motors Cooperation

General Motors, der weltweit größte Automobilhersteller, entschloss sich erst Ende der neunziger Jahre, umfangreiche Investitionen in der VR China zu tätigen und besitzt derzeit vier Produktionsstätten mit Gemeinschaftsunternehmen in China. 1997 wurde das Joint Venture Shanghai General Motors (Shanghai GM) zusammen mit SAIC gegründet, das 1999 die Produktion der Fahrzeugtypen der Buick-Serie aufnahm. Derzeit werden Typen der Modelle Buick, Chevrolet und Cadillac produziert. Shanghai GM hatte 2004 einen Marktanteil von 11 Prozent inne und überholte damit den zweitgrößten Marktanteilsinhaber VW.²⁵⁴ Im Jahr 2005 konnte Shanghai GM 325.000 Autos verkaufen.²⁵⁵

Im August 2004 genehmigte die chinesische Regierung die Umstrukturierung des General Motors Joint-Ventures Shenyang Jinbei GM. Das neue Unternehmen, die Shanghai GM Norsom Motors Co. Ltd., an dem Shanghai GM 50 Prozent und GM China und SAIC jeweils 25 Prozent halten, verfügt über eine Produktionskapazität von 50.000 Einheiten.²⁵⁶ Die SAIC-GM-Wuling Automobile Company Ltd. (SAIC-GM-Wuling) wurde 2002 gegründet. SAIC

²⁵³ Vgl. Wall Street Journal: "Audi Sales Surge amid Strength in China Market", 07.02.2006.

²⁵⁴ Vgl. Automotive Intelligence News: "*General Motors Officially Launches Cadillac Brand in China*" (2004 [abgerufen: 09.11.2004]); www.autointell-news.com.

²⁵⁵ Vgl. Xinhua: "*Shanghai GM Overtakes VW Joint Venture to Become China Market Leader in 2005*" (2006 [abgerufen: 14.02.2006]); www.xinhuafinance.com.

²⁵⁶ Vgl. Automotive Intelligence News: "*GM China, SAIC and Shanghai GM Complete Restructuring of Jinbei*" (2004 [abgerufen: 26.10.2004]); www.autointell-news.com.

hält einen 50,1 Prozent-Anteil, GM 34 Prozent und Liuzhou Wuling Automotive Company 15,9 Prozent. Das Unternehmen stellt in Liuzhou, der Autonomen Region Guangxi, Minivans und Minitrucks her und gehört mit einer Produktionskapazität von 180.000 Einheiten zu den vier größten Kleinwagenherstellern in der VR China. Die Preise für diese Kraftfahrzeuge rangieren zwischen 2.800 US-Dollar und 9.600 US-Dollar.

Ein weiteres Joint Venture ist die Dong Yue Motors Co. Ltd. Auch hier sind die Anteile wieder dreigeteilt: Shanghai GM mit 50 Prozent und GM China und SAIC mit jeweils 25 Prozent Anteilen. Das Gemeinschaftsunternehmen verfügt über eine Produktionskapazität von 100.000 Einheiten.

Außer den Joint Ventures zur Fahrzeugproduktion gründete GM 1997 zusammen mit SAIC das Pan Asia Technical Automotive Center, um Entwicklungs- und Design-Dienstleistung in Asien anzubieten. Im Jahr 2005 konnte GM einen Marktanteil von 11,2 Prozent verzeichnen und 665.390 Autos absetzen.²⁵⁷ GM plant in den nächsten Jahren Investitionen in Höhe von drei Milliarden US-Dollar und will mit SAIC seine jährliche Kapazität auf 1,3 Millionen Einheiten bis 2007 erhöhen.²⁵⁸

PSA Peugeot Citroën Group

Bereits 1985 begann Peugeot mit dem Aufbau erster Produktionskapazitäten in China durch eine Kooperation mit Guangzhou Auto Co. Das Joint Venture Guangzhou Peugeot begann seine Produktion mit Nutzfahrzeugen und produzierte erst später das Pkw-Modell Peugeot 505. Wegen ungünstigen Standortbedingungen zog Peugeot sich aber 1997 aus dem gemeinsamen Unternehmen zurück. 1992 gründete Citroën das Joint Venture Dongfeng Citroën Automobile Company (DCAC) mit dem chinesischen Partner Dongfeng Motor (DFM)

²⁵⁷ Automotive Intelligence News: "*Many Chinese Really Would Rather Have a Buick, Brand Puts GM Into Lead Among Foreigners, While Skid Continues for Former No. 1 VW*" (2006 [abgerufen: 20.03.2006]); www.autointell-news.com.

²⁵⁸ Vgl. China Daily: "GM Overtakes VW in Chinese Auto Sales", 07.07.2006.

und begann im selben Jahr in Wuhan, den Citroën ZX zu produzieren. Im November 2002 wurde das Unternehmen in Dongfeng Peugeot Citroën Automobile Co. (DPCA) umbenannt, um die engere Zusammenarbeit zwischen den Gruppen zu betonen. PSA hatte 2005 einen Marktanteil von 4,5 Prozent. Um verlorene Marktanteile (2001: 10 Prozent) zurück zu gewinnen, baut PSA auf eine Vergrößerung der Produktpalette.²⁵⁹ Rund 600 Millionen Euro sollen in die Verdoppelung der Produktionskapazitäten auf 300.000 Einheiten investiert werden.²⁶⁰

Honda

Der späte Markteintritt von Honda in die VR China begann 1997 mit einem harten Bieten um die Übernahme der Fabrik des gescheiterten Guangzhou Peugeot Joint Ventures gegen die deutsche GM-Tochter Opel und Südkoreas Hyundai. Nachdem Honda den Zuschlag erhielt, gelang es innerhalb von zwei Jahren, aus den verlustbringenden Fabrikanlagen ein gewinnbringendes Unternehmen zu machen. Die Guangzhou Honda Automobile Co. Ltd., ein Joint Venture von Honda mit der Guangzhou Automobile Group, produziert den Honda Accord und den Odyssey Minivan. Mit diesen Modellen verfügte Honda im Jahr 2004 über einen Marktanteil von 5 Prozent. Honda nahm im November 2004 die Produktion für den Honda Jazz auf, der ausschließlich für den Export bestimmt ist. Von dem anfänglich geplanten Output von 50.000 Einheiten sollen allein 30.000 nach Westeuropa exportiert werden.²⁶¹

Honda erhielt aufgrund der Exportorientierung des Joint Ventures für die Herstellung des Honda Jazz eine Ausnahmegenehmigung und behält mit einem Anteil von 65 Prozent die volle operative Kontrolle über das Joint Venture.

²⁵⁹ Vgl. Financial Times: "PSA Fails to Break Even in China", 20.01.2006.

²⁶⁰ Vgl. French News Digest: "*French PSA - Peugeot 206 Official Launch in China*" (2006 [abgerufen: 24.03.2006]); www.boursorama.com.

²⁶¹ Vgl. Höhn, J.: "Volksrepublik beginnt großen Marsch zum Auto-Exporteur", *VDI Nachrichten* (2004). S. 14.

Weitere Partner an dem 193 Millionen US-Dollar Projekt sind Dongfeng und die Guangzhou Motor Group mit einem Anteil von 25 Prozent bzw. 10 Prozent. Im Sommer 2003 wurde ein weiteres Joint Venture zwischen Honda und Dongfeng beschlossen, um 30.000 Honda CR-V und Sport Utility Vehicles (SUV) in Wuhan zu produzieren. Dongfeng Honda vervierfachte Anfang 2006 seine jährliche Produktionskapazität in Wuhan von 30.000 Einheiten auf 120.000 Einheiten. Guangzhou Honda plant ebenfalls eine Erweiterung seiner Produktionskapazitäten und will 2,2 Milliarden RMB in eine zweite Produktionslinie mit einer Kapazität von 120.000 Einheiten investieren.²⁶² Angesichts seiner Verkaufszahlen und der geringen Kosten beim Markteintritt zählt Honda zu den erfolgreichsten Unternehmen, die derzeit in Chinas wettbewerbsintensiven Markt tätig sind.²⁶³

Toyota

Toyota begann wie andere japanische Hersteller auch relativ spät mit dem Eintritt in den chinesischen Automobilmarkt. Im Jahr 2002 verkaufte Toyota nur 50.000 Autos in China, die meisten davon waren Camrys und Corollas, die aus Japan importiert wurden. Im Vergleich dazu verkauften Volkswagen 511.000 und GM 110.000 Autos.²⁶⁴ Um den Markteintritt vorzubereiten, begann man 1995 mit dem Aufbau des Toyota China Technology Centers in Tianjin, um durch Ausbildung das technische Niveau von Zulieferern, Händlern und Werkstätten zu verbessern. Insgesamt hat Toyota seit 1998 1,3 Milliarden US-Dollar in den Aufbau von Produktionsstrukturen in der VR China investiert. Zu den wichtigsten Investitionen zählt das gemeinsame Joint Venture mit FAW zur

²⁶² Vgl. Dowjones Newswire: "*Honda Motor's Jan-Feb China Output up 44,1 % on year*" (2006 [abgerufen: 24.03.2006]); www.dowjones.com.

²⁶³ Vgl. Arnold, W.: "*The Japanese Automobile Industry in China*" (Japan Policy Research Institute, 2003 [abgerufen: 14.07.2004]); www.jpri.org/publications/workingpapers/wp95.html.

²⁶⁴ Vgl. Dawson, C.: "*Toyota Roars into China*" (BusinessWeek online, 2003 [abgerufen: 26.10.2004]); www.businessweek.com.

Bildung der Tianjin Automotive Group sowie der Sichuan Passenger Vehicle Manufacturing Company.

Der Durchbruch im chinesischen Markt gelang Toyota allerdings erst, als die Zentralregierung eine Genehmigung zur Gründung der Tianjin Automotive Group, eines Joint Ventures zwischen Tianjin Toyota Motor mit der Tianjin Automotive Xiali Company, gab um den Kleinwagen Vios zu produzieren. Seitdem hat die neu gebildete Tianjin Toyota Motor Company mehrere Unternehmen mit chinesischen Zulieferern gegründet und einige wichtige japanische Zulieferer dazu gebracht, sich in der Region Tianjin niederzulassen, um die dortige Produktion zu unterstützen.

Im Jahr 2002 kam es zur überraschenden Übernahme eines 51,9 Prozent-Anteils der FAW Group an der Tianjin Automotive Group. Daraufhin begannen Verhandlungen zwischen Toyota und FAW über die Produktion von mehreren Fahrzeugtypen an verschiedenen FAW-Standorten in ganz China. Man konnte sich auf die Herstellung der vier Fahrzeugmodelle Corolla, Land Cruiser/Land Cruiser Prado und Crown sowie Vios einigen. Was allerdings noch fehlte, war ein passendes Modell im Bereich des am dynamischsten wachsenden Segments der Mittelklassewagen, um gegen den damaligen Marktführer VW anzutreten. Um diese Lücke zu schließen, trat Toyota im Sommer 2003 in Verhandlungen mit der Guangzhou Auto Industrial Group, um ein Joint Venture für die Errichtung einer Fabrik zur Produktion des Camry zu errichten.

Toyota will bis 2010 einen Marktanteil in Höhe von 20 Prozent erreichen. Ein großes Hindernis für die schnelle Ausweitung des Marktanteils ist, dass Toyota mit nur 100 Händlern im Vergleich zu Honda mit 200 und Volkswagen mit 900 nur über ein kleines Händlernetz verfügt.²⁶⁵ Die dritte Fabrik von FAW Toyota wird gerade gebaut und voraussichtlich im Jahr 2007 mit einer jährlichen Kapazität von 200.000 Einheiten in Produktion gehen. Dies soll ein

²⁶⁵ Vgl. Kae, I.: "Toyota gains on rivals in China" *Herald Tribune*, 13.05.2004.

erster Schritt sein, um bis 2010 Produktionskapazitäten von 500.000 Einheiten aufzubauen.²⁶⁶

Suzuki

Das Joint Venture Changan-Suzuki wurde 1993 mit einem Investitionsvolumen von 190 Millionen US-Dollar von der Changan Group, Japan Suzuki und der Nissho Iwai Corp. gegründet. Sitz der Firma ist Chongqing in der Provinz Sichuan. Hier werden die Suzuki Kleinwagen Alto und Cultus hergestellt.

Um bis 2007 fünf weitere Modelle auf den Markt bringen zu können, will das Unternehmen weitere 96,4 Millionen US-Dollar investieren. Die Produktionskapazitäten haben sich seit Produktionsstart auf 200.000 Einheiten verdoppelt. Changan Suzuki verfügte 2003 über einen Marktanteil von 5,5 Prozent in der VR China.²⁶⁷

Ford/Mazda

Ford entschied sich sehr spät dazu, mit der lokalen Produktion in der VR China zu beginnen. Deshalb war Ford 2003 mit einem Marktanteil von 0,5 Prozent in China so gut wie gar nicht aufgetreten und hat viel Zeit gegenüber seinen Mitbewerbern VW und GM verloren. Um verlorene Marktanteile wieder zu erlangen, kündete der Vorstandsvorsitzende Bill Ford 2003 ein umfangreiches Investitionsprogramm in Höhe von 1,5 Milliarden US-Dollar an. Das Gemeinschaftsunternehmen Changan Ford hat die Produktion in Chongqing Anfang 2003 aufgenommen. Die bestehende Kapazität von 150.000 Einheiten soll bis 2006 auf 200.000 Einheiten erhöht werden.

²⁶⁶ Vgl. SinoCast: "FAW-VW Profit Risky on Audi Disunion" (2006 [abgerufen: 13.02.2006]); www.sinocast.com.

²⁶⁷ Vgl. Suzuki Homepage: (Suzuki, 2004 [abgerufen: 19.11.2004]); www.globalsuzuki.com.

Die beiden Joint Venture-Partner Ford und Changan Automobile haben 2004 einen Vertrag zur Erweiterung ihrer Produktionsanlagen in Nanjing abgeschlossen, an dem sich auch die Ford-Tochter Mazda beteiligt. Die neu gegründete Firma fungiert unter dem Namen CFMA und will 470 Millionen US-Dollar investieren, um 2007 mit der Produktion zu beginnen. Geplant ist die jährliche Produktion von 160.000 Pkws, wovon 100.000 Fahrzeuge für ein Mazda M3 Modell geplant sind und die übrigen freien Kapazitäten auf Ford Modelle entfallen.²⁶⁸

Die schwedische Tochtergesellschaft Volvo will ab 2006 ihr Modell S40 in der Fabrik von Changan Ford produzieren. Für 2007 sind Stückzahlen von 10.000 Einheiten geplant.²⁶⁹

Nissan

Wie die beiden anderen großen japanischen Hersteller Toyota und Honda vernachlässigte auch Nissan den Markteintritt in China bis 1995. Damals übernahm Nissan, finanziell stark angeschlagen, einen kleinen Anteil von 5 Prozent an der Zhengzhou Nissan Automobile Company in Hebei, um Nissan Pickups und Kleinbusse herzustellen. Aber aufgrund finanzieller Schwierigkeiten des Konzerns, die auch 1999 den Ausschlag für den Merger zwischen Nissan und Renault gaben, bewegten sich die Aktivitäten in China auf niedrigem Niveau. Mit Verbesserung der finanziellen Lage von Nissan im Jahr 2002 stimmte Dongfeng zu, den Anteil von Nissan an Zhengzhou Nissan Automobile von 5 Prozent auf 30 Prozent zu erhöhen. Nissan legte sich darauf fest, anfangs 100.000 Einheiten, bestehend aus einem Minibus und drei Pkw Modellen, herzustellen und seine Produktion bis 2004 auf 150.000 Einheiten auszuweiten.

²⁶⁸ Vgl. Just-Auto: "*China: Government OKs Mazda Investment in Changan Ford Joint Venture*" (2006 [abgerufen: 12.04.2006]); www.just-auto.com.

²⁶⁹ Vgl. Reuters: "*Ford's Volvo Car to Begin Making Cars in China*" (2006 [abgerufen: 20.03.2006]); www.reuters.com.

Das Joint Venture mit Zhengzhou war der erste Schritt des neuen Nissan-Renault Konzerns, um mit Kapital und Technologie in großem Umfang in China einzusteigen. Im September 2002 traf Nissan neue vertragliche Vereinbarungen mit der Dongfeng Motor Group und gründete eine der größten chinesischen Autofirmen. Nissan soll bis zu 1,03 Milliarden US-Dollar investiert haben und Dongfeng bringt in das Joint Venture nochmals Fabriken und Vermögenswerte in gleicher Höhe ein. Diese Investition ist die umfangreichste Partnerschaft zwischen einem ausländischen und einem chinesischen Unternehmen. Nissans Ziel ist es, im Jahr 2006 bis zu 220.000 Pkws und 330.000 Dongfeng Lkws verkaufen zu können und diese Zahl bis 2010 auf 900.000 Kraftfahrzeuge weiter zu steigern.²⁷⁰

Der ehemals finanziell angeschlagene Konzern hat sich bemüht, die beim Markteintritt verloren gegangene Zeit aufzuholen. Nissan konnte im Jahr 2005 mit einer Steigerung um 170 Prozent mit 153.000 verkauften Einheiten das schnellste Wachstum aller Automobilhersteller verzeichnen.²⁷¹

DaimlerChrysler

Obwohl DaimlerChrysler zu den Pionieren der ausländische Automobilhersteller in China gehört, hielt man sich lange mit größeren Investitionen zurück. DaimlerChrysler hat mit seinem langjährigen Partner Beijing Automotive Industry Company Ltd. (BAIC) eine neue Fabrik gebaut und fertigt 25.000 C- und E-Klasse Modelle im Jahr. DaimlerChrysler will mit seinen Partnern eine vorherrschende Stellung auf dem chinesischen Markt aufbauen und mittelfristig bis zu 50.000 Mercedes-Modelle im Jahr verkaufen.²⁷²

²⁷⁰ Vgl. People's Daily Online: "Automobile Industry Opens Wider for Overseas Investment" ([abgerufen]).

²⁷¹ Vgl. Xinhua: "Shanghai GM Overtakes VW Joint Venture to Become China Market Leader in 2005" ([abgerufen]).

²⁷² Vgl. Süddeutsche Zeitung: "Der neue Stern von Peking", 09.09.2003.

Des Weiteren besteht ein Joint Venture mit Yaxing-Benz für die Produktion von Bussen sowie die Genehmigung zur Aufnahme einer Bus-Produktion in Baotou (Innere Mongolei) und eine Vereinbarung über Technologietransfer zur Fertigung von Luxusautos mit Ankaï Auto (Anhui). Zudem plant DaimlerChrysler Financial Services seine Aktivitäten in China stark auszubauen, um alle Verkäufe von DaimlerChrysler-Modellen zu unterstützen. DaimlerChrysler wird mittelfristig für alle geplanten Maßnahmen eine Milliarde Euro investieren, um die Produktion von Mercedes-Pkws aufzunehmen, den Standort der Beijing Jeep Corporation (BJC) zu verlegen und die Produktion von schweren bis mittelschweren Lkws aufzunehmen.²⁷³

Hyundai/Kia

Gegenwärtig verfügen Hyundai und seine Tochterfirma Kia über zwei Joint Ventures in China. Hyundais Joint Venture-Partner ist die Beijing Automotive Industry Holding Co. Das Unternehmen Beijing Hyundai Co. Ltd. produziert die Modelle Sonata und Elantra sowie das SUV Modell Tucson.

Im Juli 2004 verkündete Hyundai, zusätzlich 740 Millionen US-Dollar in China zu investieren, um eine Produktionskapazität von 600.000 Fahrzeugen bis 2007 zu erreichen.

Kia Motors betreibt in Jiangsu zusammen mit Dongfeng und der Yueda Group ein Joint Venture, indem die Pkw-Modelle Qianlima und Carnival sowie Optima produziert werden. Die Partner (anteilig: Kia 50 Prozent, Dongfeng 25 Prozent, Yueda 25 Prozent) wollen weitere 670 Millionen US-Dollar in das Unternehmen Dongfeng Yueda Kia investieren, um die Produktionskapazitäten bis 2008 auf 400.000 Pkws zu erhöhen.²⁷⁴

²⁷³ Automotive Intelligence News: "DaimlerChrysler AG: Board of Management Member Dr. Rüdiger Grube Assumes Responsibility for China" (2004 [abgerufen: 26.10.2004]); www.autointell-news.com.

²⁷⁴ Vgl. People's Daily Online: "Kia Motors Plans Big Changes" (2004 [abgerufen: 03.11.2004]); www.english.peopledaily.com.cn/200407/13/print20040713_14935.

Derzeit befindet sich Hyundai in Verhandlungen, um ein drittes Joint Venture zusammen mit Jianghuai Automobile in Anhui zu gründen, in das man 780 Millionen US-Dollar investieren will. Das Gemeinschaftsunternehmen soll bis 2010 eine jährliche Produktionskapazität von 90.000 Lkws, 10.000 Bussen und 50.000 Motoren erreichen. Ziel der Strategie von Hyundai ist es, durch den Aufbau dieses dritten Gemeinschaftsunternehmens den jährlichen Output auf eine Millionen Kraftfahrzeuge bis zum Jahr 2008 zu steigern.²⁷⁵

BMW

BMW suchte in China lange nach einem geeigneten Kooperationspartner. Nach fast zehnjährigen Verhandlungen unterschrieb BMW im Jahr 2003 einen Joint Venture-Vertrag mit dem chinesischen Minibus-Hersteller Brilliance China Automotive. Im nordchinesischen Shenyang werden seit 2003 die 3er Serie und die 5er Serie gebaut. Bis 2005 flossen Investitionen in Höhe von 450 Millionen Euro in das Projekt. Zuvor war BMW seit 1994 mit einer Repräsentanz in Peking vertreten, nur als Importeur in China aktiv und verkaufte 2002 rund 6.700 Autos. Nach den USA und Deutschland ist die Region Greater China bereits zum drittgrößten Markt für die 7er Serie geworden. Die BMW Group erwartet, dass insbesondere das Premiumsegment vom Marktwachstum der kommenden Jahre profitiert. BMW konnte im Jahr 2005 insgesamt 23.595 Fahrzeuge verkaufen und fokussiert bis 2008 eine Verkaufszahl von 50.000 Einheiten an.²⁷⁶ Derzeit verhindert das kleine Händlernetz von BMW ein schnelles Wachstum der Marke. Deshalb wird der Ausbau des Händlernetzes forciert und die Zahl der Verkaufsstellen bis Ende 2006 von 46 auf 80 erhöht. Paul Gao von der Unternehmensberatung McKinsey schätzt, dass 45 bis 50 Verkaufsstellen notwendig sind, um einen jährlichen Absatz von 30.000 Pkws

²⁷⁵ Vgl. People's Daily Online: "Hyundai to Set Up Anhui Venture" (2004 [abgerufen: 03.11.2004]); www.english.peopledaily.com.cn/200409/10/print20040910_15653.

²⁷⁶ Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung: "In China nur Zweiter/ DaimlerChrysler bleibt weit hinter BMW zurück", 20.01.2006.

zu unterstützen. Der Rivale Audi verfüge dagegen 2003 schon über 60 Verkaufsstellen in China.²⁷⁷

Geely/Chery

Einige chinesische Automobilhersteller haben es innerhalb kurzer Zeit geschafft, sich einen beachtlichen Marktanteil zu sichern. Zu diesen Firmen gehören beispielsweise die beiden Hersteller Chery Automotive und Geely Automotive. Sie sind nicht wie viele Staatsunternehmen und deren Joint Venture-Partner an ein festes Zuliefernetz gebunden, sondern können ihre Geschäftspartner und -konditionen frei aushandeln. Zudem zahlen sie für ihre eigenen Modelle keine Lizenzgebühren, wie dies beispielsweise Joint Ventures an ihre ausländischen Partner tun. Um die Kosten niedrig zu halten, ist es Teil ihrer Standortpolitik, ihre Fabriken abseits der großen Boomregionen zu bauen, da dort die Löhne noch niedrig sind. Aufgrund ihrer unternehmerischer Unabhängigkeit und ihrer niedrigen Kostenstruktur können sie sich am Markt dynamisch bewegen und sind den staatlichen Joint Ventures mit deren langsamer bürokratischer Vorgehensweise häufig einen Schritt voraus.²⁷⁸

Geely

Das Unternehmen wurde von Li Shufu, einem der reichsten Männer Chinas, gegründet und hat seinen Sitz in Hangzhou in der Provinz Zhejiang. Anfangs stellte Geely Gefrierschränke her, bevor das Unternehmen 1997 ein wirtschaftlich angeschlagenes Staatsunternehmen aufkaufte, das Minivans fertigte. Durch den Kauf dieses Staatsunternehmens erhielt Geely die Lizenz zur Fertigung

²⁷⁷ Vgl. Automobile: "BMW Aims to Double China Dealerships by 2005 to Catch up with Audi" (2004 [abgerufen: 28.10.2004]); www.automobilemag.com/news/news_22/index.html.

²⁷⁸ Vgl. Gao: "A Tune-Up for China's Auto Industry". S. 144-155.

von Autos. Aus den bescheidenen Anfängen mit 200 verkauften Autos im Jahr 1998 ist eine Erfolgsgeschichte geworden. Alle Modelle, die Geely herstellt, kosteten bisher unter 9.600 US-Dollar. Es werden die vier Modelle Merrie, Haoqing, Ulion und Huapu verkauft. Derzeit ist mit dem Meirenbao der erste chinesische Sportwagen mit einem Verkaufspreis von 18.000 US-Dollar geplant. Im Jahr 2004 konnte das Unternehmen 165.000 Autos verkaufen und will seine Produktion bis 2007 auf 650.000 Autos erweitern .

Da bei diesen niedrigen Preisen keine hohen Forschungs- und Entwicklungskosten anfallen dürften, wird Geely immer wieder beschuldigt, Technik und Design der ausländischen Hersteller zu kopieren.²⁷⁹

Chery

Mit 5 Prozent Marktanteil im Jahr 2004 darf in dieser Aufstellung der chinesische Automobilhersteller Chery ebenfalls nicht fehlen.²⁸⁰ Wie Geely handelt es sich dabei um ein junges Unternehmen, das seit 1997 besteht und versucht, sich im Niedrigpreissegment zu positionieren. Das Unternehmen mit Sitz in Wuhu in der Provinz Anhui produziert mit dem Chery Fengyun, Qiyun, QQ, Oriental Sun vier Fahrzeugmodelle in der Preislage zwischen 6.000 US-Dollar und 20.500 US-Dollar und konnte 2003 bereits 101.000 Fahrzeuge verkaufen. Chery plant im Jahr 2006 einen Absatz von 280.000 Einheiten.²⁸¹

Obwohl auf der Homepage mit Stolz auf die eigenen Forschungsergebnisse und -leistungen hingewiesen wird, kam es in der Vergangenheit zu Plagiatsvorwürfen von GM und VW, die beide Joint Ventures mit dem ehemaligen Chery-Teilhaber SAIC haben. Einen Prozess gegen Chery hat VW bereits gewonnen, da Chery ein Auto gebaut hat, das zu 60 Prozent aus Teilen des VW

²⁷⁹ Vgl. ChinaDaily Online: "*Geely Overcomes Huge Obstacles*" (2004 [abgerufen: 18.11.2004]); www.chinadaily.com.cn/english/doc/2004-02/19/content_307.

²⁸⁰ SAIC trennte sich im Oktober 2004 von seinen Anteilen an dem Unternehmen SAIC-Chery.

²⁸¹ Vgl. SinoCast: "*Sedan Sales Rise on Shanghai VW Rebound*" (2006 [abgerufen: 20.03.2006]); www.sinocast.com.

Jetta konstruiert ist. GM führt ebenfalls einen Gerichtsprozess mit Chery, dessen Kleinwagen „QQ“ große Ähnlichkeit mit dem Chevrolet „Spark“ hat. Der Absatz des Originalfahrzeugs brach im Mai 2004 daraufhin durch den Verkauf von lediglich 329 Exemplaren ein, während vom „QQ“ 4.387 Exemplare abgesetzt werden konnten.²⁸²

Chery ist bereits dabei, Pläne für Auslandswerke umzusetzen. Dabei soll der amerikanische Markt mit Produktionen aus Venezuela und Europa aus Pakistan beliefert werden. In Malaysia möchte sich Chery an einem Produktionswerk beteiligen. Chery befindet sich nach Unternehmensangaben zudem in „fortgeschrittenen Verhandlungen“ mit mehreren osteuropäischen Ländern über mögliche Auslandsniederlassungen. In spätestens fünf Jahren möchte Chery mit niedrigen Lohnkosten in Osteuropa Autos bauen. Italienische Designer arbeiteten für Chery bereits an geeigneten Modellen, die in Osteuropa gefertigt werden können.²⁸³

²⁸² Vgl. Außenwirtschaftsportal Nordrhein-Westfalen: "*China: Nationale Autobranche will den Weltmarkt erobern - Auslandsniederlassungen in Osteuropa und Südamerika*" (2004 [abgerufen: 18.11.2004]); <http://www.nrw-export.de>.

²⁸³ Vgl. Gong, Z.: "*Carmaker Plans Plants Abroad*" (ChinaDaily Online, 2004 [abgerufen: 18.11.2004]); www.chinadaily.com.cn/en/doc/2004-02/04/content_302934.htm.

Glossar

Übersetzung	Pinyin	Zeichen
alle Regierungsebenen	<i>cong zhongyang dao difang</i>	从中央 到地方
Arbeitseinheit	<i>danwei</i>	单位
Arbeitsfeld	<i>gongzuo lingyu</i>	工作领域
Arbeitsgesetz	<i>laodong fa</i>	劳动法
Arbeitsministerium	<i>laodong bu</i>	劳动部
Arbeitssitzung des Staatsrates	<i>guowuyun dangwu huiyi</i>	国务院党 务会议
Aufbau von Moral	<i>daode jianshe</i>	道德建设
Autobahn	<i>gaosu gonglu</i>	高速公路
Beförderung	<i>tisheng tiba</i>	提升 提拔
Beruf	<i>zhiye</i>	职业
berufliche Mittelschulen	<i>zhiye zhong xuexiao</i>	职业中学校
berufliche Mittelschule der Oberstufe	<i>zhiye gaozhong xuexiao</i>	职业高中 学校
berufliche Mittelschule der Unterstufe	<i>chuji zhiye xuexiao</i>	初级职业 学校
Berufsausbildung	<i>zhiye jiaoyu</i>	职业教育
Berufsbildungsgesetz	<i>zhiye jiaoyufa</i>	职业 教育法
Berufsfeld	<i>zhiye lingyu zhiye fanwei</i>	职业领域 职业范围
Bildungsgesetz	<i>zhongguo jiaoyufa</i>	中国教育法
Büro für Moralerziehung	<i>dejiao shi</i>	德教室

Chinesische Akademie der Sozialwissenschaften	<i>zhongguo shehui kexueyuan</i>	中国社会科学院
Chinesische Gesellschaft für Berufsausbildung	<i>zhongguo zhiye jiaoyu xiehui</i>	中国职业教育协会
die „drei Agrarstrukturen“	<i>san nong</i>	三农
die Große Kulturrevolution	<i>wenhua da gemin</i>	文化大革命
drei Nichts	<i>san wu</i>	三无
Eiserne Reisschüssel	<i>tiefanwan</i>	铁饭碗
Erziehung	<i>jiaoyu</i>	教育
Erziehungsministerium	<i>jiaoyu bu</i>	教育部
Erziehungszeitung	<i>jiaoyu bao</i>	教育报
Experte	<i>zhuanjia</i>	专家
technische Facharbeiterschule	<i>jigong xuexiao</i>	技工学校
Fachmittelschule	<i>zhongdeng zhuan ye xuexiao</i>	中等专业学校
Fachschulen	<i>zhuan ye xuexiao</i>	专业学校
Fahrer	<i>siji</i>	司机
Flaschenhals	<i>pingjing</i>	瓶颈
Gesellschaft des kleinen Wohlstands	<i>xiao kang shehui</i>	小康社会
Großer Sprung nach Vorne	<i>da yuejin</i>	大跃进
Hexi-Korridor	<i>hexi zou lang</i>	河西走廊
höhere Berufsausbildung	<i>gaoji zhiye jiaoyu</i>	高级职业教育
Industrie	<i>gongye</i>	工业
Junge Pioniere	<i>shaonian xianfeng duiyuan</i>	少年先锋队队员
Kader	<i>ganbu</i>	干部
Kommunistische Partei Chinas (KPCh)	<i>zhongguo gongchandang</i>	中国共产党

Landwirtschaft	<i>nongye</i>	农业
Lohnerhöhung	<i>tiaozheng</i> <i>ti gongzi</i>	调整 提工资
lokale Verantwortung, Verwaltung auf verschiedenen Ebenen	<i>difang fuze,</i> <i>fen ji guanli</i>	地方负 分级管理
Minban-Schulen	<i>minban xuexiao</i>	民办学校
Ministerium für höhere Erziehung	<i>gaodeng jiaoyu bu</i>	高等教育部
Modernisierung	<i>xiandaihua</i>	现代化
Moral	<i>daode</i>	道德
Moralerziehung	<i>daode jiaoyu</i>	道德教育
Nationale Arbeitssitzung für Berufsbildung	<i>quan guo zhiye jiaoyu</i> <i>gongzuo huiyi</i>	全国职业教 育工作会议
Nationaler Kongress der KPCh	<i>zhongguo gongchandang</i> <i>quan guo daibiao da hui</i>	中国共产党 全国代表大会
persönliche Beziehungen	<i>guanxi</i>	关系
pädagogische Schule	<i>shifan xuexiao</i>	师范学校
Qualität der Erziehung	<i>suzhi jiaoyu</i>	素质教育
Rot	<i>hong</i>	红
Rückratschulen	<i>gugan xuexiao</i>	骨干学校
Schwerpunktschulen	<i>zhongdian xuexiao</i>	重点学校
Shanghai Cooperation Organization	<i>shanghai hezuo</i> <i>zuzhi</i>	上海合作 组织
Shanghai Fünf	<i>shanghai wu guo</i>	上海五国
staatliche Entwicklungs- und Reform- kommission	<i>guojia fazhan</i> <i>he gaige</i> <i>weiyuanhui</i>	国家发展 和改革 委员会

staatliche Planungs-kommission	<i>guojia jihua weiyuan hui</i>	国家计划委员会
staatliches Statistikamt	<i>guojia tongjiju</i>	国家统计局
Statistikamt Gansu	<i>gansu sheng tongji ju</i>	甘肃省统计局
staatliche Wirtschafts- und Handelskommission	<i>guojia jingji maoyi weiyuanhui</i>	国家经济贸易委员会
Ständiger Ausschuß des Politbüros der KPCh	<i>zhongguo gongchandang zhengzhiju dangwu weiyuanhui</i>	中国共产党政治局党务委员会
System der staatlichen Haushaltsregistrierung	<i>hukou</i>	户口
Technik	<i>jishu</i>	技术
technische Facharbeiterschule	<i>jigong xuexiao</i>	技工学校
Theorie der „drei Stellvertretungen“	<i>lun „san ge daibiao“</i>	论„三个代表“
Verlust der sozialen Ordnung	<i>shehui shixu</i>	社会失序
vier Modernisierungen	<i>si ge xiandaihua</i>	四个现代化
Viererbande	<i>si ren bang</i>	四人帮
vierte Führungsgeneration	<i>si dai lingdao</i>	四代领导
Volkszeitung	<i>renmin ribao</i>	人民日报
Wanderarbeiter	<i>yimin</i>	移民
Werkstatt der Welt	<i>shijie gongchang</i>	世界工厂
Wissenschaft	<i>kexue</i>	科学
Zentralkomitee der KPCh	<i>zhongguo gongchandang zhongyang weiyuanhui</i>	中国共产党中央委员会
Zugangsprüfung zur Universität	<i>gao kao</i>	高考
zweigleisiges		

Bildungssystem

shuanggui zhi

双轨制

Wörtliche Zitate mit chinesischem Originaltext

Seite 8 ff.:

„在优化结构和提高效益的基础上 [...] 更加开放的经济体系 [...] 工业化 [...] 城镇人口的比重较大幅度提高 [...] 工农 [...] 城乡 [...] 地区 [...] 社会保障体系比较健全 [...] 社会就业比较充分 [...] 人民过上更加富足的生活 [...] 社会民主主义 [...] 依法治国基本方略得到全面落实 [...] 享受良好的教育机会 [...] 终身学习的学习型社会 [...] 可持续发展 [...] 资源利用效率显著提高 [...] 生产发展 [...] 生态环境得到改善“

Seite 37 Fußnote 39:

„向雷锋同志学习“

Seite 39 ff.:

„把依法治国与以德治国结合起来。“

„以德治国，就是要以马列主义、毛泽东思想、邓小平理论为指导，积极建立适应社会主义市场经济发展的社会主义 思想道德体系，发展社会主义精神文明。“

„这个体系以为人民服务为核心，以集体主义为原则，以爱祖国、爱人民、爱劳动、爱科学、爱社会主义为基本要求。“

„文明礼貌 [...] 助人为乐 [...] 爱护公物 [...] 保护环境 [...] 大力倡导爱岗敬业 [...] 遵纪守法的社会公德 [...] 诚实守信 [...] 办事公道 [...] 服务群众 [...] 奉献社会的职业道德 [...] 大力倡导尊老爱幼 [...] 男女平等 [...] 夫妻和睦 [...] 勤俭持家 [...] 邻里团结的家庭美德 [...] 在全体人民中形成普遍认同和自觉遵守的行为规范 [...] 在全社会形成团结互助 [...] 平等友爱 [...] 共同前进的人际关系“

Seite 41:

„公民道德 建设 纲要“

Seite 42:

„我校的德育活动，坚持以爱国主义教育为中心，教育学生学会做人做事，坚持以职业道德教育，心理教育，礼仪教育和求职指导教育等课程教育作为小本特色课程，全面提高学生的综合素质。“

„下海“

Seite 46:

„向苏联学习，这是正确的口号。我们已经学了一些，今后还有许多应当学习。苏联是世界上第一个社会主义国家，世界和平民主阵营的领袖，它的工业发展速度最快，对社会主义建设有丰富的经验，在科学方面也已经有不少重要部门赶上和超过了最先进的资本主义国家。这样的国家，这样的人民，当然值得我们好好学习。不向苏联学习，是根本错误的。“

Seite 56:

„教育必须与生产劳动相结合“

„在现在的全国的学校中，不问全日制的学校或半工半读的学校，都要贯彻教育结合劳动的方针。不仅如此，今后的方向是学校办工厂和农场，工厂和农场办学校，教学和劳动要尽可能密切地结合起来。“

Seite 63 ff.:

„打倒修正主义路线的总后台“

„一句话，中国的赫鲁晓夫的半工半读，就是资产阶级的职业学校；„两种教育制度“，就是资本主义国家的„人才教育“和„劳动者教育“的„双轨制“的翻版。中国的赫鲁晓夫把„两种教育制度“冒充为共产主义教育，吹

嘘 „是马克思列宁主义的发展“，是 „具有伟大的国际意义的“ 最好货色，不叫人叫掉了呀！

由于它的 „两种教育制度“ 是让有钱的人上 „全日制“， „培养专家“，经济比较苦难的工人，贫下中农子弟上半工半读学校，培养普通工人农民“，这就不但不能缩小三大差别，反而加剧了阶级分化 [...] 让我们高举毛泽东思想伟大红旗，把反革命修正主义教育路线的总后台斗倒斗臭，批深批透，彻底摧毁从孔夫子以来统治了几千年的剥削阶级教育制度，把我们的学校办成毛泽东思想的大学校！使我们的孙子万代永远不变质，是我们江山永远红，红到底！”

Seite 65:

„这种中等教育结构单一化的情况，不适应经济，社会发展的需要，影响教育事业的发展，不利于扩大青年的劳动就业。”

Seite 68:

„一九五九年，第二届全国人民代表大会上周总理明确指出：“在各级全日制的正规学校中，应当把提高教学质量作为一个经常的基本任务，而且应当首先集中较大力量办好一批重点学校，以便为国家培养更高质量的专门人才，迅速促进我国科学文化水平的提高。”我们过去办的重点学校是有成绩的。但是，“四人帮”却把重点学校打成“刘少奇修正主义教育路线的产物”，戴上“贵族学校”的帽子，胡批乱砍，把建设多年的重点学校破坏了，造成很大损失。粉碎“四人帮”后，华主席、党中央指示我们立即着手办好一批重点学校。”

Seite 71:

„中国特色社会主义“

Seite 72:

„教育必须与生产劳动相结合“

„实现四个现代化，科学技术是关键，教育是基础„

„科教兴国“

Seite 73:

„面向 21 世纪教育振兴行动计划“

Seite 73 Fußnote 119:

„千军万马过独木桥“

Seite 75:

„职业教育在心形势下取得更大发展“

Seite 76:

„世界上许多国家特别是发达国家都非常重视职业教育，制定了明确具体的目标和措施。德国长期实行现代学徒制度，重视职工培训，政府规定每个工厂都有培训任务，不仅培训自己的职工，还对社会开放。全民培训，这是德国的特色。我认为德国职工的素质至今还是全世界最好的，一丝不苟。人们把德国的职业教育成为经济发展的“秘密武器。”

Seite 79:

„我们现在仍是穷国办大教育，教育投入不可能一步到位。因此，在教育经费有限的情况下，精大细算，加强和改进教育经费的管理，提高经费的使用效益就显得特别重要。”

“提高职业教育质量的关键在老师。要针对目前存在的问题，加强教师业务培训，提高教师自身的教学和实现能力，加强学校与企业间的人员和技术交流。”

Seite 88:

„优质的教育行为，要求教师对每个学生都真诚的热爱，关怀，所谓“爱生如子”，要求教师对每个学生都尽心尽力的因材施教，微微善诱，诲人不倦。“

Seite 91:

„[...] 发展我国的职业教育，企业界负责大。要大力提倡企业参与职业教育，一方面与各级各类职业学校建立良好的合作关系，形成互相支持，共同发展的双赢互动局面。另一面，企业因大力推行定期培训员工制度，创建校企合作的职业教育新机制。(…), 没有高质量的职业教育，高水平的职业技术人才就会匮乏，也就难以有高质量，将竞争力的产品。要摒弃鄙薄职业教育的传统观念，全社会要高度重视，关心，职业教育的发展。 „

Seite 99:

„汽车产业发展政策“

Zitierte Interviewteilnehmer

Aufgeführt sind hier nur die formalisierten und vom Tonband aufgenommenen Interviews aus denen Textstellen zitiert sind. Alle Aussagen sind anonymisiert.

Interviews

U 020	leitender Beamter Verkehrsamt Lanzhou
U 021	leitender Manager fabrikatsgebundene Werkstatt in Lanzhou
U 022	Manager Vertragswerkstatt Lanzhou
U 024	Kfz-Mechaniker einer Vertragswerkstatt in Lanzhou
U 025	Inhaber einer freien Werkstatt in Lanzhou
U 026	Ingenieurin einer Vertragswerkstatt in Lanzhou
U 027	Inhaber einer freien Werkstatt in Lanzhou
U 028	ehemaliger Fahrer einer Danwei in Weifang

Fragebögen deutsch und chinesisch

Fragebogen an den Kfz-Betrieb

Dieser Fragenbogen dient zur Erfassung der Ausbildungssituation chinesischer Kfz-Betriebe. Die meisten Fragen lassen sich sehr schnell durch einfaches Ankreuzen beantworten. Im gegenteiligen Fall werden Sie gebeten, einige wenige Angaben in Worten und/oder Zahlen zu machen. Für die Beantwortung des Fragebogens benötigen Sie ungefähr zehn Minuten Zeit.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

1 Art des Betriebes

1.1 Kreuzen Sie bitte Ihre Betriebsform an

- Vertragswerkstatt
- freie Werkstatt
- fabrikatsgebundene Werkstatt

1.2 Welchen Service bietet Ihr Kfz-Betrieb? (Mehrfachnennungen möglich)

- Verkauf
- Wartung
- Reparatur

1.3 Welche Arten von Kraftfahrzeugen reparieren Sie? Bitte geben Sie den geschätzten Prozent-Anteil an.

- ___% Pkws
- ___% Lkws
- ___% Lieferwagen, Kleinbusse
- ___% Traktoren

1.4 Wieviel Prozent der von Ihnen reparierten Pkws sind

- ___% Kleinwagen ($<1,6l$)
- ___% Mittelklassewagen ($>1,6-2,4l$)
- ___% Premiumwagen ($>2,4l$)

2 Mitarbeiter

2.1 Wie viele Beschäftigte hat Ihr Betrieb? (einschließlich tätige Inhaber, mitarbeitende Familienangehörige, Auszubildende)

___ Anzahl der Beschäftigten

2.2 Wie viele Ihrer Mitarbeiter sind in folgenden Bereichen tätig?

___technischer Bereich

___kaufmännischer Bereich

___sonstiger Bereich

2.3 Über welche Qualifikation verfügen Ihre technischen Mitarbeiter?
(Anzahl)

_einfache Angelerntenqualifikation

_Auszubildender

_Facharbeiterqualifikationen

_Superfacharbeiter oder chinesischer Techniker

_Meister

_Ingenieur

2.4 Hat Ihr Betrieb derzeit Personalbedarf im technischen Bereich?

Ja Nein

2.5 In welchem dieser Bereiche haben Sie weiteren Personalbedarf?
(Mehrfachnennungen möglich)

einfache Anlernqualifikationen

Auszubildender

Facharbeiter

Meister

Ingenieur

2.6 Kann der derzeitige Arbeitsmarkt diesen Personalbedarf decken?

Ja Nein

Wenn nein, was sind die Gründe dafür?

Mangelnde Qualifikation des Arbeitskräfteangebots

Fehlende Zusatzqualifikationen der Kfz-Facharbeiter

Die Einkommensmöglichkeiten sind zu gering

Mangelndes Prestige des Berufes im Kfz-Gewerbe

Sonstige Gründe _____

3 Ausbildung

3.1 Bilden Sie Facharbeiter zum Kfz-Mechaniker in Ihrem Betrieb aus?

- Ja Nein

Wenn nein, warum? (Mehrfachnennungen möglich)

- die Ausbildung ist zu teuer
 die Ausbildung ist zu zeitaufwendig
 die Ausbildung dauert zu lange
 es gibt zu wenig geeignete Auszubildende
 es gibt zu wenig Auszubildende, die diesen Beruf ergreifen wollen
 sonstige Gründe: _____

3.2 Wie zufrieden sind Sie mit der Berufsschulausbildung des Facharbeiters zum Kfz-Mechaniker?

- sehr zufrieden
 ziemlich zufrieden
 mittelmäßig
 wenig zufrieden
 nicht zufrieden

3.3 Wird ein Berufsschulabsolvent sofort nach der Ausbildung als Facharbeiter eingestellt?

- Ja Nein

Wenn nein, wie lange wird er noch ausgebildet, um diesen Status zu erreichen?

Monate _____

3.4 Was muss aus Ihrer Sicht an der Berufsschulausbildung verbessert werden? (Mehrfachnennungen möglich)

- mehr Praxisbezug
 mehr Theorie/Grundlagenwissen
 Zusatzqualifikationen
 gar nichts
 sonstiges: _____
- _____

3.5 Über welche Schlüsselqualifikationen verfügen Ihrer Meinung nach die Absolventen der Berufsschule nach ihrer Ausbildung als Facharbeiter zum Kfz-Mechaniker?

Selbstständiges Arbeiten

sehr gut gut befriedigend ausreichend mangelhaft

Planungsfähigkeit

sehr gut gut befriedigend ausreichend mangelhaft

Kundenorientierung

sehr gut gut befriedigend ausreichend mangelhaft

Qualitätsbewusstsein

sehr gut gut befriedigend ausreichend mangelhaft

Kostenbewusstsein

sehr gut gut befriedigend ausreichend mangelhaft

Wissen über Mechanik

sehr gut gut befriedigend ausreichend mangelhaft

Wissen über Elektronik

sehr gut gut befriedigend ausreichend mangelhaft

4 Betriebliche Weiterbildung

4.1 Werden in Ihrem Betrieb inner- oder außerbetriebliche Weiterbildungsmaßnahmen durchgeführt?

Ja Nein

4.2 Warum führen Sie Weiterbildungsmaßnahmen durch?

- Schnelle Innovationszyklen
 - Defizite in der Erstausbildung
 - Spezialkenntnisse erforderlich
 - gesetzliche Auflagen
 - Sonstiges: _____
- _____

4.3 Wenn ja, in welchen der folgenden Bereiche führen Sie Weiterbildungsmaßnahmen durch? (Mehrfachnennungen möglich)

- Motorentechnik
- Fahrwerk/Kraftübertragung
- Kfz-Elektronik
- Karosserie/Aufbau
- Sonstige Bereiche: _____

4.4 Steht Ihnen ein ausreichendes Weiterbildungsangebot zur Verfügung?

Ja

Nein

Wenn nein, woran mangelt es? _____

汽车维修厂调查问卷

这份调查问卷只是为了了解中国汽车维修厂的培训状况。这其中的大部分问题可以通过打“X”选择的形式很快作答。其它题目需要您用少量文字或数字加以说明。

1 企业的类型

1.1 您的企业属于以下哪种类型? (打“X”)

- 特约维修厂
- 独立维修厂
- 企业所属的汽车厂

1.2 您的汽车厂提供哪些服务项目? (可多项选择)

- 销售
- 维护保养
- 维修

1.3 您的汽车厂维修哪些类型的汽车? 请给出您估计的百分数。

- _____ % 轿车
- _____ % 卡车
- _____ % 大客车, 小面包车
- _____ % 拖拉机

1.4 您修理过的下述轿车的百分数是多少?

- _____ % 小型轿车 (排气量<1.6 升)
- _____ % 中档轿车 (排气量=1.6-2.4 升)
- _____ % 豪华轿车 (排气量>2.4 升)

2 职工

2.1 您的汽车厂有多少员工?(包括业主, 参与工作的家庭成员, 学徒工)

_____ 职工人数

2.2 有多少人数负责下述方面的工作?

_____ 技术部门 _____ 营销部门 _____ 其他部门

2.3 您的技术人员接受过什么样的培训或获得的何种职称? (人数)

- _____ 一般的学徒
- _____ 培训生
- _____ 职业学校毕业
- _____ 技师
- _____ 工程师

2.4 目前您的汽车厂需要技术方面的人才吗?

- 是 否

2.5 如果需要, 那么是需要下列哪方面的人才?

- 一般的学徒工
- 培训生
- 职业学校毕业生
- 技师
- 工程师

2.6 从目前的人才市场上可以提供您所需要的各类人才吗?

- 是 否

如果找不到, 请说明是下述哪种原因?

- 融合贯通能力不足
 - 收入低
 - 缺少声誉
 - 专业人员少
 - 其它原因: _____
-

3 培训

3.1 在您的企业里是否培训一般工人成为汽车机械工?
是 否

如果不是,为什么? (可多项选择)

- 费用太高
 - 花费的时间太多
 - 培训时间太长
 - 适合培训的人员太少
 - 想学习掌握这门职业的工人太少
 - 其它原因: _____
-

3.2 您对培养工人成为汽机械工的职业学校的满意程度如何?

- 非常满意
- 比较满意
- 一般满意
- 不太满意
- 不满意

3.3 职业学校的毕业生毕业后能马上成为技术工人吗?
是 否

若不能,他们毕业后还需要经过几个月的实习

_____ 月

3.4 您认为职业学校的培训哪方面必须改善? (可多项选择)

- 更多实现
 - 更多讲受理论/基础知识
 - 要培训其它随加能力
 - 什么也不需要
 - 其它: _____
-

3.5 您觉得一个一般工人经过汽车机械工的培训毕业后，掌握了哪些方面的关键能力？程度如何？

独立工作

很好 好 满意 合格 不足

计划意识

很好 好 满意 合格 不足

客户意识

很好 好 满意 合格 不足

质量意识

很好 好 满意 合格 不足

机械方面的知识

很好 好 满意 合格 不足

电气方面的知识

很好 好 满意 合格 不足

4. 企业进修

4. 1 您的汽车厂实施企业内部或企业外部进修措施？

是 否

4. 2 为什么要实施进修措施？

加快技术革新循环的措施

缺少前培训

专业知识的需要

法律方面的规定

其它原因:_____

4.3 如果是，在下述那些领域? (可多选择)

- 发动机技术
 - 行驶机构 传动
 - 汽车部件 结构
 - 其它领域:_____
-

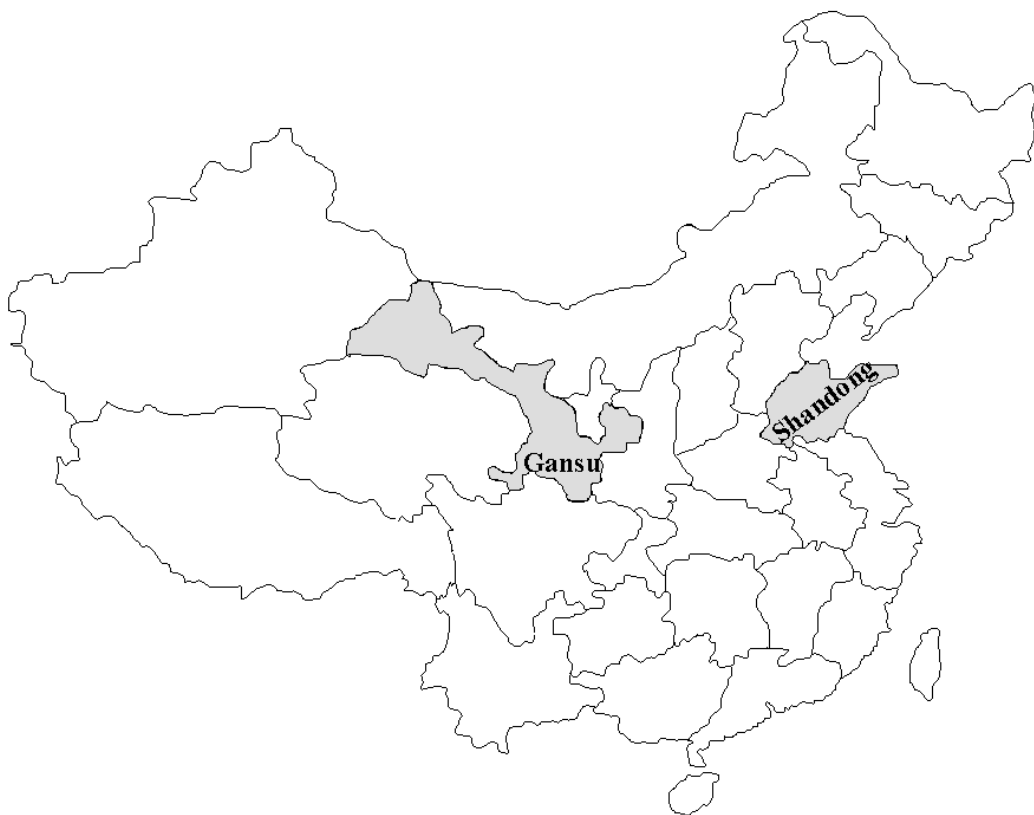
4.4 有足够的培训供您选择吗?

- 是
- 否

如果没有，缺少哪些方面的培训?_____

<完>

Schematische Darstellung der VR China



Bibliographie:

Quellen in westlichen Sprachen

Arnold, W.: "*The Japanese Automobile Industry in China*" Japan Policy Research Institute, 2003 [abgerufen: 14.07.2004]. www.jpri.org/publications/working_papers/wp95.html.

Außenwirtschaftsportal Nordrhein-Westfalen: "*China: Nationale Autobranche will den Weltmarkt erobern - Auslandsniederlassungen in Osteuropa und Südamerika*" 2004 [abgerufen: 18.11.2004]. <http://www.nrw-export.de>.

Automobile: "*BMW Aims to Double China Dealerships by 2005 to Catch up with Audi*" 2004 [abgerufen: 28.10.2004]. www.automobilemag.com/news/news_22/index.html.

Automotive Intelligence News: "*DaimlerChrysler AG: Board of Management Member Dr. Rüdiger Grube Assumes Responsibility for China*" 2004 [abgerufen: 26.10.2004]. www.autointell-news.com.

Automotive Intelligence News: "*General Motors Officially Launches Cadillac Brand in China*" 2004 [abgerufen: 09.11.2004]. www.autointell-news.com.

Automotive Intelligence News: "*GM China, SAIC and Shanghai GM Complete Restructuring of Jinbei*" 2004 [abgerufen: 26.10.2004]. www.autointell-news.com.

Automotive Intelligence News: "*Many Chinese Really Would Rather Have a Buick, Brand Puts GM Into Lead Among Foreigners, While Skid Continues for Former No. 1 VW*" 2006 [abgerufen: 20.03.2006]. www.autointell-news.com.

Baum, R.D.: "Red and Expert: The Politico-Ideological Foundations of China's Great Leap Forward". *Asian Survey* 4, Nr. 9 (1994): S. 1048-57.

Beck, U., Brater, M. und Dehaim, H.: "*Soziologie der Arbeit und Berufe*". Hamburg: Rowohlt, 1980.

Beck, U. und Hutton, W. (Hrsg.): "*Die Zukunft des globalen Kapitalismus*". Frankfurt a.M.: Campus-Verlag, 2001.

Behlmer, A.: "Da kommt einiges auf uns zu". *Automobil Industrie*, Nr. 10 (2003): S. 26-31.

Behlmer, A.: "Zunehmend pragmatischer". *Automobil Industrie*, Nr. 10 (2003): S. 38-41.

Blume, G.: "Xiali - oder das Geheimnis der drei Schachteln". *Die Zeit*, 17.06.2004.

- Boesken, G.: "Löchriger Service". *Auslandskurier*, Nr. 11 (2003): S. 20 ff.
- Bray, D.: "*Social Space and Governance in Urban China*". Stanford: Stanford University Press, 2005.
- Buddemeier, P.: "Struktur und Entwicklung des chinesischen Nutzfahrzeugmarktes". *China aktuell* 32, Nr. 1 (2003): S. 53-63.
- Bundesagentur für Außenwirtschaft (bfai): "*Neue Richtlinien für die Automobilindustrie in der VR China*" 2004 [abgerufen: 10.08.2004]. <http://www.bfai.de/fdb-SE,MKT20040729095309,Google.html>.
- Business Week: "Emerging Markets Beckon World Carmakers; China and India Combined have More than 2 Billion People, But Only 1% of Them Own Autos - a Tantalizing Statistic for Manufacturers". 22.03.2006.
- Chen Zhili: "*Chinas Wissenschafts- und Bildungsstrategie im Aufbau einer Gesellschaft mit bescheidenem Wohlstand*" Beijing Rundschau, 2003 [abgerufen: 02.11.2003]. <http://www.bj.rundschau.com/2003-42/2003.42-fm-1.htm>.
- China Autonachrichten: "*Zhongguo qiche gongye - wu shi nian fengyu wu shi nian huihuang [Die chinesische Automobilindustrie - 50 Jahre Wind und Regen, 50 Jahre Glorie]*" 1999 [abgerufen: 04.11.2003]. www.chinaauto.ac.cn.
- China Daily: "GM Overtakes VW in Chinese Auto Sales". 07.07.2006.
- ChinaDaily Online - Hongkong edition: "*Maintaining Western cars a big problem*" 2002 [abgerufen: 07.07.2004]. www.chinadaily.com.cn/en/doc/2002-03/13/content_110733.htm.
- ChinaDaily Online - Hongkong edition: "*White-collar wannabes sing blue-collar blues*" 2002 [abgerufen: 12.07.2004]. http://www.chinadaily.com.cn/en/doc/2002-12/12/content_147665.htm.
- ChinaDaily Online: "*A donkey draws a car through streets*" 2004 [abgerufen: 07.12.2004]. http://www.chinadaily.com.cn/english/doc/2004-07/12/content_347651.htm.
- ChinaDaily Online: "*Expert: University graduates need to drop job expectations*" 2004 [abgerufen: 12.07.2004]. http://www.chinadaily.com.cn/en/doc/2003-12/11/content_289497.htm.
- ChinaDaily Online: "*Geely overcomes huge obstacles*" 2004 [abgerufen: 18.11.2004]. www.chinadaily.com.cn/english/doc/2004-02/19/content_307.
- ChinaDaily Online: "*Half of college graduates employed*" 2003 [abgerufen: 12.07.2004]. http://www.chinadaily.com.cn/en/doc/2003-06/27/content_241363.htm.

- ChinaDaily Online: "*Lack of Senior Blue Collars Hinders Growth*" 2004 [abgerufen: 12.07.2004]. http://www.chinadaily.com.cn/en/doc/200312/20/content_292125.htm.
- Chunli, L.: "Chinas Automobilindustrie in der Globalisierung". Hochschule Bremen, 2001.
- Cleverley, J.: "*The schooling of China*". Sydney: Georg Allen & Unwin, 1985.
- Cody, S. und Zhou, A.: "An Overview of the Automobile Industry in China". *China briefing*, Nr. 4 (2003): S. 9-11.
- Dawson, C.: "*Toyota Roars into China*" BusinessWeek online, 2003 [abgerufen: 26.10.2004]. www.businessweek.com.
- Depner, H.: "Globale Produktionsnetze und Entwicklungsländer - Die Automobilindustrie in China". *Praxis Geographie* 2 (2003): S. 22-25.
- Deutsche Bank: "*Key Economic Indicators China*" 2006 [abgerufen: 30.01.2006]. <http://www.dbresearch.de>.
- Dowjones Newswire: "*Honda Motor's Jan-Feb China Output up 44,1 % on year*" 2006 [abgerufen: 24.03.2006]. www.dowjones.com.
- Dunne, M.: "*Strategy and Results: China's Car Industry 1983-2003*" 2004 [abgerufen: 15.07.2004]. www.auto-resources-asia.com/update%20-%20experts/experts_main.php?id=76.
- Eisenstein, P.: "*China Goes Car Crazy; A nation takes to the road, but who is writing the rules?*" The Car Connection, 2004 [abgerufen: 28.07.2004]. www.Thecarconnection.com/index.asp?article=7231&pf=1.
- Ess, H. v.: "*Der Konfuzianismus*". München: Beck, 2003.
- Exxon Mobil: "*2003 Economic and Energy Outlook*" 2004 [abgerufen: 10.07.2004]. www.Exxonmobil.com.
- Farell, D. und Grant, J. A.: "China's Looming Talent Shortage". *The McKinsey Quarterly*, Nr. 4 (2005): S. 70-79.
- Feth, G.: "Vom automobilen Farbcode der neuen chinesischen Wirtschaftselite". *FAZ*, 29.05.2004.
- Financial Times: "PSA Fails to Break Even in China". 20.01.2006.
- Finkelstein, D. M. und Kivlehan, M. (Hrsg.): "*China's leadership in the 21st century - the rise of the fourth generation*". Armonk (NY): Sharpe, 2003.

- Franke, R. F.-s.: "*Schulische Wirtschaftstätigkeit in der Volksrepublik China - Zwischen Pädagogik und Ökonomie*". *Mitteilungen des Instituts für Asienkunde Hamburg*. Hamburg, 2000.
- Franke, W.: "*Das Jahrhundert der chinesischen Revolution 1851-1949*". München: Oldenbourg, 1980.
- Frankfurter Allgemeine Zeitung: "In China nur Zweiter/ DaimlerChrysler bleibt weit hinter BMW zurück". 20.01.2006.
- FreedoniaGroup: "Automotive Aftermarket in China". 2003.
- French News Digest: "*French PSA - Peugeot 206 Official Launch in China*" 2006 [abgerufen: 24.03.2006]. www.boursorama.com.
- Gao, P.: "A Tune-Up for China's Auto Industry". *The McKinsey Quarterly*, Nr. 1 (2002): S. 144-55.
- Geist, B.: "Lei Feng and the 'Lei Fengs of the Eighties'". *Papers on Far Eastern History* 42, Nr. 9 (1990). S. 97-124.
- Gigl, F., Hernig, M., Janisch, R., Lorenz, P. und Zinke, G.: "*Das Bildungssystem in der VR China - Beispiel Shanghai*". Vol. 53, *ChinaInfo*. Shanghai, 2000.
- Gong, Z.: "*Carmaker Plans Plants Abroad*" ChinaDaily Online, 2004 [abgerufen: 18.11.2004]. www.chinadaily.com.cn/en/doc/2004-02/04/content_302934.htm.
- Gransow, B. und Li Hanlin: "*Chinas neue Werte - Einstellungen zu Modernisierung und Reformpolitik*". München: Minerva, 1995.
- Guder, M.: "Berufsbildung in der Volksrepublik China - Auf dem Wege der Reform – 5 Jahre vor der Jahrtausendwende". *Berufsbildung in Wissenschaft und Praxis* 24, Nr. 6 (1995): S. 39-46.
- Haas, H.-D. und Neumair, M.-S. (Hrsg.): *Internationale Wirtschaft*. München: Oldenbourg Verlag, 2006.
- Haas, H. D. und Rehner, J.: "Die Automobilindustrie in der VR China vor dem Hintergrund wirtschaftlich-gesellschaftlichen Wandels". *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie* 3/4, Nr. 46 (2002): S. 163-80.
- Handelsblatt: "General Motors will VW in China angreifen". 12.10.2004.
- Hayhoe, R.: "China's Higher Curricular Reform in Historical Perspective". *The China Quarterly* 110, Nr. 6 (1987): S. 196-230.

- Hebel, J. und Schucher, G.: "Zwischen Arbeitsplan und Arbeitsmarkt". Vol. 204, *Mitteilungen des Instituts für Asienkunde Hamburg*. Hamburg: Institut für Asienkunde, 1992.
- Henze; J.: "Berufliche Bildung des Auslands – Volksrepublik China". Baden-Baden: Nomos-Verlag, 1989.
- Henze, J.: "Hochschulzugang in der Volksrepublik China". Köln: Böhlau, 1991.
- Hirn, W.: "Auf ins gelobte Land". *Manager Magazin* 12 (2003): S. 66.
- Ho Ping-ti: "The Ladder of Success in Imperial China - Aspects of Social Mobility, 1368-1911". New York: Columbia University Press, 1962.
- Hoffmann, C.: "The Chinese Worker". Albany: State University of New York Press, 1974.
- Höhn, J.: "Volksrepublik beginnt großen Marsch zum Auto-Exporteur". *VDI Nachrichten* (2004): S. 14.
- Höllmann, T. O.: "Die Seidenstraße". München: Beck, 2004.
- Internationaler Metallgewerkschaftsbund: "Autobericht 2004". 2004. S. 25-42.
- Just-Auto: "China: Government OKs Mazda Investment in Changan Ford Joint Venture" 2006 [abgerufen: 12.04.2006]. www.just-auto.com.
- Kae, I.: "Toyota gains on rivals in China". *Herald Tribune*, 13.05.2004.
- Knut, B. (Hrsg.): *Auf dem Weg in die Wissensgesellschaft*. Frankfurt am Main: Frankfurter Allgemeine, 2002.
- Köhne, G.: "Karriere durch Ausbildung? Berufstätigkeit und Berufsperspektiven nach deutschem Muster ausgebildeter Facharbeiter in China". Berlin, 2003.
- KPMG: "China automotive and components market 2004". 2004.
- KPMG: "Impulse in der Automobilindustrie - KPMG-Managerumfrage in der Automobilindustrie 2003/2004". 2004.
- Krogh, H.: "VW plans new car for China". *Automotive News Europe* 11, Nr. 1 (2006).
- Kurz, T.: "Die Berufsform der Gesellschaft". Weilerswist: Velbrück Wissenschaft, 2005.
- Kwong, J.: "Chinese Education in Transition". Montreal: McGill-Queen's University Press, 1979.

- Lardy, N. R.: "The Chinese economy under stress, 1958-1965". *The Cambridge History of China*, (Hrsg.) Fairbanks, J. K. und Twitchett, D. Cambridge: Cambridge University Press, 1987. S. 144-80.
- Lee Chunli: "Chinas Automobilindustrie in der Globalisierung". Hochschule Bremen, 2001.
- Li Fu-ch'un: "Report on the First Five-Year Plan on the National Economy of the People's Republic of China in 1953-1957". *Communist China 1955-1959 - Policy Documents with Analysis*, (Hrsg.) Prepared at Harvard University under the Joint Auspices of the Center for International Affairs and the East Asian Research Center. Cambridge: Harvard University Press, 1962.
- Li Hanlin: "*Die Grundstruktur der chinesischen Gesellschaft - vom traditionellen Klansystem zur modernen Danwei-Organisation*". Opladen: Westdeutscher Verlag, 1991.
- Li Maosen: "Moral Education in the People's Republik of China". *Journal of Moral Education* 19, Nr. 3 (1990): S. 159-71.
- Li Ping, Zhong Minghua, Lin Bin und Zhang Hongjuan: "Deyu as Moral Education in Modern China: Ideological Functions and Transformations". *Journal of Moral Education* 33, Nr. 4 (2004): S. 449-63.
- Liang Nian: "Schools for new-type peasants". *Peking Review* Nr. 1 (1960): S. 20 ff.
- Mao Tse-tung (Hrsg.): "*On the correct handling of contradictions among the people*". Vol. 5, *From the selected works of Mao Tse-tung*. Peking: Foreign Language Press, 1957.
- Mayer, H. O.: "*Interview und schriftliche Befragung*". München: Oldenbourg, 2004.
- Meinig, W. und Huber, A.: "Die Entwicklung der internationalen Automobilmärkte". *Zeitschrift für die Automobilwirtschaft* 3 (2003): S. 34-40.
- Mercer Management Consulting: "Automobilmarkt China 2010: Marke, Vertrieb und Service entscheiden den Automobilen Wettbewerb in China". 2004.
- Misko, J., Liu Yufeng, He Ouyang und Jiang Li: "*Linkages between Secondary and Post-Secondary Vocational Education and Training in China and Australia*". Kensington: National Centre for Vocational Education, 2002.
- Modigliani, F. und Cao, S. L.: "The Chinese Saving Puzzle and Life-Cycle Hypothesis". *Journal of economic literature*. 42, Nr. 1 (2004): S. 147-70.
- Mok Ka-ho: "Privatization and Quasi-Marketization". City University of Hongkong, 1996.

- Morgan Stanley: "China Automobiles: Heat and Dust - 2002 Review and 2003 Outlook". 2003.
- Murphy, R.: "Turning Peasants into Modern Chinese Citizens: 'Population Quality' Discourse, Demographic Transition and Primary Education". *The China Quarterly* 177 (2004): S. 1-21.
- Nee, D. N.: "Automotive Industry in China". Paper presented at the China Auto 2002, Shanghai, 16.09.2002.
- Orleans, L. A.: "*Professional Manpower and Education in Communist China*". Washington D.C., 1960.
- Orleans, L. A.: "Soviet Influence on China's Higher Education". *China's Education and the industrialized World*, (Hrsg.) Hayhoe, R. und Bastid, M., Sharpe: New York, 1987. S. 184-199.
- Osterhammel, J. und Petersson, N. P.: "*Geschichte der Globalisierung - Dimensionen, Prozesse, Epochen*". München: Beck, 2003.
- People's Daily: "Since 2005 China is worldwide the 2nd largest car market". 13.01.2006.
- People's Daily Online: "Why Mercedes-Benz Plays Tough on Its Chinese Customer?" 2004 [abgerufen: 24.11.2004]. http://english.people.com.cn/200201/24/eng20020124_89269.shtml#.
- People's Daily Online: "Automobile Industry Opens Wider for Overseas Investment" 2004 [abgerufen: 01.11.2004]. www.english.peopledaily.com.cn/200410/06/print20041006_15918.
- People's Daily Online: "Hyundai to Set Up Anhui Venture" 2004 [abgerufen: 03.11.2004]. www.english.peopledaily.com.cn/200409/10/print20040910_15653.
- People's Daily Online: "Kia Motors Plans Big Changes" 2004 [abgerufen: 03.11.2004]. www.english.peopledaily.com.cn/200407/13/print20040713_14935.
- Pepper, S.: "Education". *The Cambridge History of China*, (Hrsg.) MacFarquahr, R. und Fairbank, J. K., Cambridge: Cambridge University Press, 1991. S. 540-589
- Pepper, S.: "New directions in education". *The Cambridge History of China*, (Hrsg.) MacFarquhar, R. und Fairbank, J. K., Cambridge: Cambridge University Press, 1987. S. 398-431.
- Price, R.F.: "Moral-Political Education and Modernization". *Education and Modernization*, (Hrsg.) Hayhoe, R. Oxford: Pergamon Press, 1992.
- Price, R.F.: "*Education in Modern China*". *World education series*. London, 1979.

- Qi Wanxue und Tang Hanwei: "The Social and Cultural Background of Contemporary Moral Education in China". *Journal of Moral Education* 33, Nr. 4 (2004): S. 465-79.
- Rauner, F.: "Der europäische Kfz-Service und Reparatursektor im internationalen Vergleich". *Auto, Service und Beruf in Europa: Ergebnisse der Europäischen Automobilkonferenz am 2. und 3. Dezember 1994 in Luxemburg*, (Hrsg.) Rauner, F. und Spöttl, G., Bremen: Donat, 1994. S. 10-15.
- Rauner, F. und Spöttl, G.: "Weiterbildung im Kfz-Handwerk - Eine Studie im Rahmen des FORCE Programms". *Force-Europäische Union*, edited by CEDEFOP - Europäisches Zentrum für die Förderung der Berufsbildung. Berlin, 1995.
- Reuters: "Ford's Volvo Car to Begin Making Cars in China" 2006 [abgerufen: 20.03.2006]. www.reuters.com.
- RI Online Deutsch: "Technische Beschränkungen gegen Überkapazitäten in der Autoindustrie" 2006 [abgerufen: 14.04.2006]. www.china.ahk.de/gic/biznews/industries/automobile/china-2.
- Risler, M.: "Berufsbildung in China - Rot und Experte". *Mitteilungen des Instituts für Asienkunde*. Hamburg: Institut für Asienkunde, 1989.
- Roberts, D.: "The Little Car Company That Can?" *Business Week*, 17.06.2002, S. 44-45.
- Roth, E. und Heinz, H.: "Sozialwissenschaftliche Methoden". München: Oldenbourg, 1999.
- Scharping, T.: "Tradition und Moderne in der chinesischen Reformpolitik". *Konfuzius und die Modernisierung Chinas*, (Hrsg.) Krieger, S. und Trauzettel, R., Mainz: Hase & Köhler, 1990. S. 381-86.
- Schoenhals, M.: "Doing Things with Words: Five Studies". *China Research Monograph*. Berkeley: University of California, 1992.
- Selden, M. und Cheng, T.: "The Construction of Spatial Hierarchies: China's Hukou and Danwei Systems". *New perspective on state socialism in China*, (Hrsg.) Creek, T. und Saich, T., 1997. S. 23-50.
- Seybolt, P.: "The Yenan Revolution in Mass Education". *The China Quarterly*, Nr. 48 (1971): S. 641-69.
- Shirk; S.L.: "Work Experience in Chinese Education". *Comparative Education* 1, Nr. 14 (1978): S. 5-18.
- SinoCast: "FAW-VW Profit Risky on Audi Disunion" 2006 [abgerufen: 13.02.2006]. www.sinocast.com.

- SinoCast: "*Sedan Sales Rise on Shanghai VW Rebound*" 2006 [abgerufen: 20.03.2006].
www.sinocast.com.
- Sintic, B.: "Entwicklung und Struktur der chinesischen Automobilindustrie Ende der 90er Jahre". *China aktuell* 27, Nr. 10 (1998): S. 1137-45.
- Spöttl, G.: "Der 'Kfz-Mechatroniker'- ein innovatives europäisches Berufsbild". *lernen & lehren*, Nr. 46 (1997): S. 13-28.
- Strauss, A. L.: "*Grundlagen qualitativer Sozialforschung - Datenanalyse und Theoriebildung in der empirischen soziologischen Forschung*". München: Wilhelm Fink Verlag, 1991.
- Süddeutsche Zeitung: "Der neue Stern von Peking". 09.09.2003.
- Suttmeier, R. P.: "*Research and Revolution - Science Policy and Societal Change in China*". Lexington: Lexington Books, 1974.
- Suzuki Homepage: "Suzuki", 2004 [abgerufen: 19.11.2004]. www.globalsuzuki.com.
- Taubmann, W.: "Zur Modernisierung der chinesischen Industrie - sektorale und regionale Aspekte". *Chinesische Wirtschaftspolitik in der Nach-Mao Ära*, (Hrsg.) Taubmann, W., Widmer, U. und Heberer, T. Bremen: Universität Bremen, 1985. S. 7-52.
- The State Statistical Bureau: "*Ten Great Years - Statistics of the Economic and Cultural Achievements of the Peoples Republic of China*". Peking: Foreign Language Press, 1960.
- Thoergerson, S.: "Learning in Lijiazhuang: Education, Skills and Careers in Twentieth-Century Rural China". *Education, Culture and Identity in Twentieth-Century China*, (Hrsg.) Petersson, G., Hayhoe, R. und Lu Yongling, Ann Arbor: University of Michigan Press, 2001. S. 238-64.
- Tucher, M. v.: "*Die Rolle der Auslandsmontage in den internationalen Wertschöpfungsnetzwerken der Automobilhersteller*". Vol. 5, *Wirtschaft & Raum*. München: WF, 1999.
- UNDP: "*China Human Development Report 2005*" 2005 [abgerufen: 23.03.2006].
<http://www.undp.org.cn/modules.php?op=modload&name=News&file=article&topic=40&sid=230>.
- Unger, J.: "*Education under Mao*". New York: Columbia University Press, 1982.
- VDA: "VDA Jahresbericht 2004". Frankfurt am Main: Verband der Automobilindustrie, 2004.

- Wagner, H.-G.: "Deutsch-chinesische 'Lern-Konflikte' - Berufspädagogische Paradigmen im Spannungsfeld unterschiedlicher sozio-kultureller Orientierung". *Zeitschrift für Berufs- und Wirtschaftspädagogik* 3, Nr. 99 (1999): S. 344-62.
- Walder, A. G.: "*Communist Neo-Traditionalism - Work and Authority in Chinese Industry*". Berkeley: University of California Press, 1986.
- Wall Street Journal: "Audi Sales Surge amid Strength in China Market". 07.02.2006.
- Wang Maorong, Lin Weihua, Sun Shilu und Fang Jing: "*China: Lessons from Practice - New Directions for Continuing Education*". San Francisco: Jossey-Bass, 1988.
- WardsAuto: "VW China to Build Light Trucks; Signs Engine, Components JVs", 2004 [abgerufen: 22.04.2004]. www.wardsauto.com/microsites/newsarticle.asp?mode=print&ne.
- Weider, M. und Marz, L.: "Zehn Jahre Zeit zu handeln - Chinas Motorisierung zwischen Klimakollaps und automobilem Quantensprung". *WBZ-Mitteilungen* 104 (2004): S. 29-32.
- White, G., Howell, J. und Xiao Yuan, S.: "*In Search of Civil Society: Market Reform and Social Change in Contemporary China*". New York: Oxford University Press, 1996.
- Wirtschaftswoche: "Gemeinsam Profitieren". *Wirtschaftswoche Sonderausgabe*, Nr. 1 (2003): S. 87.
- WTO: "Glossar" 2006 [abgerufen: 20.04.2006]. http://www.wto.org/english/thewto_e/glossary_e/glossary_e.htm.
- Xing, W.: "Automakers in the fast lane". *The China Business Review*, Nr. 4 (2002): S. 8-16.
- Xinhua: "Shanghai GM Overtakes VW Joint Venture to Become China Market Leader in 2005" 2006 [abgerufen: 14.02.2006]. www.xinhuafinance.com.
- Xu Shuo: "*Vom Buchwissen zur Handlungskompetenz – Ein Lernkonzept für die chinesische Berufsbildung am Beispiel der Zerspannungsfacharbeit*". Berichte aus der Berufsbildung. Aachen: Shaker, 2003.
- Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe: "*Jahresbericht 2004*" 2005 [abgerufen: 16.01.2006]. www.kfzgewerbe.de/_downloads/28504.doc.
- Zhang Wansheng und Ning Wujie: "The Moral Education Curriculum for Junior High Schools in 21st Century China". *Journal of Moral Education* 22, Nr. 4 (2004). S. 511-532.

Zhao Suisheng: "A Nation-State by Construction - Dynamics of Modern Chinese Nationalism". Stanford: Stanford University Press, 2004.

Zhao Zhiqun: "Berufspädagogen in China auf dem Weg zur Professionalität". Bielefeld, 2003.

Ziehm, S.: "Facharbeit als Leitidee der Berufsbildungszusammenarbeit zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Volksrepublik China". Technische Universität Darmstadt, 2000.

Quellen in chinesischer Sprache

Chinesischer Verband der Automobilhersteller: "2003 nian qiche gongye changxiao xingshi fenxi ji 2004 nian zhanwang [Analyse von Produktion und Absatz des Jahres 2003 sowie Perspektiven für 2004]" 2004 [abgerufen: 06.07.2004]. www.caam.org.cn/hytj/zsfx/24.htm.

Du Yeming: "Lun xin shiqi de zhongguo qiche gongye de fazhan zhanlue [Diskussion über die Entwicklungsstrategie der chinesischen Automobilindustrie im neuen Zeitalter]". *Zhongxing qiche* 4 (2004). S. 6-9.

Erziehungsministerium: "Mianxiang 21 shiji jiaoyu zhenxing xingdong jihua [Aktionsplan für die Belebung des Bildungswesens im 21. Jahrhundert]". Beijing: Beijing shifan daxue chubanshe, 1999.

Erziehungsministerium: "Qixiu hangye [Gewerbe für Autoreparatur]" 2005 [abgerufen: 23.10.2005]. www.moe.edu.cn.

Erziehungsministerium: "Wo guo dishi gaodeng jiaoyu fazhan zhanlue tantao [Diskussion über die Entwicklungsstrategie der höheren Berufsbildung in den Regionen und Städten]". *Jiangsu gaojiao* 1 (2004). S. 35-38.

Erziehungsministerium: "Zhongguo jiaoyu nianjian 2002 [Chinesisches Jahrbuch der Erziehung 2002]". Beijing, 2002.

Erziehungsministerium der Provinz Gansu: "Gansu jiaoyu nianling [Gansu Jahrbuch der Erziehung]". Beijing: Zhongguo tongji chubanshe, 2003.

Erziehungszeitung: "Zhonghua zhijiaoshe zhaokai qiye fazhan yu zhiye jiaoyu zuotanhui [Die chinesische Gesellschaft für Berufsbildung beruft das Symposium zur Entwicklung der Betriebe und der Berufsausbildung ein]". 23.08.2005.

- Jiang Zemin: *Lun "san ge daibiao" [Theorien der „drei Stellvertretungen“]*. Beijing: Zhongyan wenxian chubanshe, 2001.
- Jiang Zemin: "Quanmian jianshe xiao kang shehui kaichuang zhongguo tese shehui zhuyi shiye xin jumian- zai zhongguo gongchandang di shiliu ci quan guo daibiao da hui shang de baogao [Eine Gesellschaft des kleinen Wohlstands umfassend aufbauen und eine neue Sachlage für den Aufbau eines Sozialismus mit chinesischen Charakteristika schaffen - Bericht zum 16ten nationalen Kongress der KPCh]". 2003.
- Li Hongzhu: *"Zhongguo qiche gongye jingji fenxi [Analyse der chinesischen Automobilindustrie]"*. Beijing: Zhongguo renmin daxue chubanshe, 1993.
- Lu Dingyi: "Jiaoyu bixu yu shengchan laodong xiang jiehe [Erziehung muss mit produktiver Arbeit einhergehen] ". *Volkszeitung*, 02.09.1958.
- Lu Xueyi: *"San nong wen xin lun: Dangdai zhongguo nongye nongcun nongmin wenti yanjiu [Neue Diskussion um das Problem der `drei Agrarstrukturen` : Forschung über die gegenwärtigen Probleme von Chinas Landwirtschaft, der Dörfer sowie der Bauern]"*. Beijing: Shehui kexue wenxian, 2005.
- Ma Shuhua: "21 shijie gaodeng zhiye jiaoyu fazhan de zhanlue sikao [Überlegungen zur Entwicklung der höheren Berufsbildung im 21. Jahrhundert]". *Harbin jinrong gaodeng zhuanke xuexiao xuebao* 72, Nr. 4 (2002): S. 62-64.
- Staatliches Statistikamt: 2003 [abgerufen: 27.02.2006]. <http://www.stats-sd.gov.cn>.
- Stadt Weifang: 2006 [abgerufen: 28.02.2006]. <http://www.weifang.gov.cn/ZJWF/WFGK/default.htm>.
- Statistikamt Gansu: 2002 [abgerufen: 03.03.2006]. <http://www.gs.stats.gov.cn>.
- Statistikamt Gansu: *"Gansu nianjian - 2002 [Gansu Jahrbuch 2002]"*. Beijing: Zhongguo tongji chubanshe, 2002.
- Technische Berufsschule Hua Jiang der Stadt Shenzhen: "Yi de zhi xiao yu ren wei ben - quanmian tigao ban xue zhiliang [Mit Moral die Schule verwalten, mit dem Menschen im Zentrum - umfassend die Qualität der Schulleitung erhöhen]". *Da li tuijin zhiye jiaoyu gaige yu fazhan [Mit großer Kraft die Reform und Entwicklung der Berufsausbildung antreiben]*, (Hrsg.) Erziehungsministerium, 2002. S. 296-99.
- Volkszeitung: "Ba yi fazhi guo yu yi dezhi guo jiehe qi lai [Das Land durch Integration von Recht und Moral regieren]". 01.02.2001.
- Volkszeitung: "Baihua qifang, bai jia zhengming [Laßt hundert Blumen blühen, hundert Schulen wetteifern]". 13.06.1956.

- Volkszeitung: "Dadao xiuzheng zhuyi jiaoyu luxian de zong houtai [Nieder mit allen Hintermännern der revisionistischen Erziehung]". 18.07.1967.
- Volkszeitung: "Jiaoyu gaige zai nali shenhua [In welchem Bereich soll die Reform der Bildung vertieft werden?]". 04.04.2003.
- Volkszeitung: "Jie pi `si ren bang´ he shixian si ge xiandaihua [Die `Viererbande´ verurteilen und entlarven sowie die `vier Modernisierungen´ durchführen]". 09.05.1978.
- Volkszeitung: "Shixian si ge xiandaihua shi yi chang jiqi shenke de gaige [Die Verwirklichung der vier Modernisierungen ist eine außerordentlich tiefgreifende Revolution]". 04.07.1978.
- Volkszeitung: "Zai quan guo jiaoyu gongzuo huiyi shang de baogao [Bericht über die nationale Arbeitssitzung für Erziehung]". 12.06.1978.
- Volkszeitung: "Zengjia touru he gaishan guanli tongdeng zhongyao [Die Investitionen zu erhöhen und das Management zu verbessern ist gleichermaßen wichtig]". 08.03.2003.
- Wang Weizhu: "*Qiche shenhua [Der Mythos Auto]*". Beijing: Beijing Daxue Chubanshe, 1998.
- Wang Xiangrong und Bie Jiaorong: "Lun gaodeng jiaoyu dazhonghua yu nongcun renkou zhuanyi [Diskussion über die Verallgemeinerung der höheren Bildung und die Transformation der ländlichen Bevölkerung]". *Xiandai daxue jiaoyu* 5 (2005).
- Wei Xinghua und Sang Baichuan: "Yazhou jinrong weiji de chengyin, yinxiang he dui wo guo de qishi [Die auslösenden Faktoren für die Asienkrise, die Einflüsse sowie die chinesischen Erfahrungen]". *Xue shu yue kan*, Nr. 1 (1999): S. 19-23.
- Xiang Li: "Qianjin gao zhixuezhi gaige mianlin de liang da yinjing [Eine leicht verständliche Analyse der zwei großen Probleme, der die Reform der höheren Berufsausbildung gegenübersteht]". *Wuhan zhiye jishu xueyuan xuebao*, Nr. 2 (2005): S. 5-7.
- Xiang Qiu: "Jiejue jiuye wenti yu kaifa renli ziyuan de guanxi [Der Zusammenhang zwischen dem Problem der Arbeitslosigkeit sowie der Erschließung von Humanressourcen]". *Hunan youse jinshu*, Nr. 12 (2004): S. 63 ff.
- Xinhua: "*Wen Jiabao: Da li fazhan zhiye jiaoyu - luoshi kejiao xing guo zhanlue [Wen Jiabao: Mit großer Kraft die Berufsbildung entwickeln - Die Strategie `Durch Wissenschaft und Technik das Land aufblühen lassen´ praktisch umsetzen]*" 2005 [abgerufen: 21.09.2005]. <http://politics.people.com.cn/GB/1024/3715839.html>.

- Xu Tang: "Chixu fazhan si da celue - zhiye jiaoyu [Vier Strategien für nachhaltiges Wachstum - Berufsbildung]". *Zhiye* 9 (2005): S. 52-54.
- Xu Xiaojian: "Qiche fuwuye: zhongguo shichang de yi kuai ruan lei [Die Auto-Kundendienstindustrie: Eine Schwachstelle des chinesischen Marktes]". *Shichang guan* cha, Nr. 11 (2002): S. 12 ff.
- Yang Qinmei: "Lun zhiye jiaoyu `shuang zheng´ rongtong rencai peiyang moshi [Diskussion darüber wie die `zwei Zertifikate´ der Berufsausbildung in einem Modell zur Ausbildung von Talenten miteinander in Einklang gebracht werden können]". *Jiaoyu yu zhiye*, Nr. 12 (2002): S. 9-12. Zhang Baichun, Zhang Jiuchun und Yao Fang: "20 shiji 50 niandai sulian yuanjian di yi qiche zhizaochang gaishu [Ein Abriss, wie mit sowjetischer Hilfe in den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts die `Erste Automobilfabrik´ aufgebaut wurde]". *Harbin gongye daxue xuebao* 6, Nr. 4 (2004): S. 11-20.
- Zhang Jian (Hrsg.): "*Zhongguo jiaoyu nianjian 1949-1981 [Chinesisches Jahrbuch der Erziehung 1949-1981]*." Beijing: Renmin jiaoyu chubanshe, 1982.
- Zhao Dongming: "Qianxi ru shi dui wo guo qiche weixiuye de duozhong yingxiang [Eine oberflächliche Analyse der vielen Auswirkungen des WTO-Beitritts Chinas auf die Auto-Kundendienstbetriebe]". *Chengshi gonggong jiaotong* 5 (2002): S. 33 ff.
- Zhong Jiayong: "Zhongguo jingji guo re da lunzheng [Starke Kontroverse zur Überhitzung der chinesischen Wirtschaft]". *Shangwu Zhoukan* (2003): S. 68-71.
- Zhou Hulin und Zheng Xinghua: "Qianxi wo guo qiche shouhou fuwu [Eine einfache Analyse des chinesischen Auto-Kundendienstes]". *Shanghai Qiche teyue kandeng* (2002): S. 30-32.
- Zhou Shaosen und Chen Dongyou: "*Ke jiao xing guo [Durch Wissenschaft und Bildung das Land aufblühen lassen]*". Jinan: Shandong renmin chubanshe, 1999.
- Zhu Rongji: "Zhiye jiaoyu yao zai xin xingshixia qude geng da fazhan [Aufgrund der neuen Sachlage muss die Berufsausbildung sich besser entwickeln] ". *Da li tuidong zhiye jiaoyu gaige yu fazhan [Mit großer Kraft die Reform und Entwicklung der Berufsausbildung antreiben]*, (Hrsg.) Erziehungsministerium, Beijing, 2002. S. 11-16.

Lebenslauf

Geburtsdatum: 12.09.1973 Freising

- 2006 Promotionsprüfung zur Erlangung des Dr. phil. an der LMU München
- 2003 Forschungsaufenthalt mit Förderung der Hanns-Seidel-Stiftung in der VR China
- 2002 Studium der Sinologie, Politischen Wissenschaft sowie Wirtschaftsgeographie mit Abschluss Magister Artium an der LMU München
- 2000 Chinesischstudium an der Zhejiang Universität, Hangzhou
- 1997 Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Berufsakademie Heidenheim mit Abschluss Diplom-Betriebswirt (BA)
- 1994 Abitur, München