



HEIKE BALDAUF

# Vietnam

Ein Länderporträt

Ch. Links Verlag

tatsächlich bessere Zukunft an.

Bei meinem nächsten Besuch, 1997, hatte sich das Land verändert. Als hätte jemand mit Photoshop aus einer Schwarz-Weiß-Aufnahme ein Farbfoto gemacht, waren die Märkte bunt. Die Bauern konnten ihren Überschuss an Gemüse und Obst verkaufen. Der Handel mit Waren aller Art blühte. Das, was die Menschen hier gern tun – feilschen, und dabei nicht das Gesicht verlieren –, machte wieder Spaß. Nach und nach kehrte die Lebensfreude zurück. Aus dem Land mit unzähligen Bombenkratern wurde ein Land mit unzähligen Baustellen. Bis heute.

Wer zum ersten Mal mit dem Flugzeug nach Vietnam kommt, landet entweder in der Hauptstadt Hà Nội (Hanoi) im Norden oder in Thành Phố Hồ Chí Minh (TP. HCM), Ho-Chi-Minh-Stadt, im Süden. Die beiden

Millionenmetropolen könnten unterschiedlicher nicht sein. Oft wird von den zwei ungleichen Schwestern gesprochen. Der alten, schönen, kulturvollen am Sông Hồng, dem Roten Fluss. Und der jungen, geschäftstüchtigen, mode- und selbstbewussten am Fluss Sài Gòn. Das Bild stimmt. Eine faszinierende Altstadt im grünen, beschaulichen Hanoi steht der Skyline mit glitzernden Fassaden im Zentrum von Ho-Chi-Minh-Stadt gegenüber. Beide Städte wetteifern um das höchste Gebäude, das zurzeit mit dem 336 Meter in den Himmel gewachsenen Keangnam Landmark Tower und 70 Stockwerken in der Hauptstadt steht. 7,5 Millionen Menschen leben hier, etwa 400 000 mehr als in Ho-Chi-Minh-Stadt, dem ehemaligen Saigon. Genau weiß das wegen der Landflucht keiner. Alle

träumen vom Wohlstand. Mein Haus, mein Auto, mein Hund – der übrigens viel seltener im Kochtopf landet, als dass er als Tier zum Schmusen da ist.

In nur zehn Jahren ist das Land vom Fahrrad auf das Moped umgestiegen. Über 100 000 Neuanmeldungen verzeichnet die Statistik – pro Monat. Über vier Millionen rollen allein auf Hanoi Straßen, 40 Millionen im ganzen Land. Zwei Millionen Menschen, meistens Städter, besitzen ein Auto. Es ist eine Horrorvorstellung nicht nur für Verkehrsexperten, dass sich dieser Prozess beschleunigen könnte. Viele Straßen gleichen einem nie versiegenden Fluss aus Menschen und Maschinen. Fußgänger, die von einer Straßenseite zur anderen wollen, müssen sprichwörtlich mit dem Strom schwimmen, um dort heil anzukommen. Mit

einem Skytrain in der Hauptstadt und einer U-Bahn in Ho-Chi-Minh-Stadt werden die beiden größten Städte des Landes infrastrukturell Anschluss an das 21. Jahrhundert finden – so die Hoffnung in den Chefetagen der Ministerien. Der Bau von fünfspurigen Autobahnen ist teils abgeschlossen, teils in Planung. Auch Tiefseehäfen, weitere internationale Flughäfen und Industrieparks sind bereits fertig oder im Entstehen.

Bis 2020 will Vietnam ein Industrieland sein. Damit werden, wie überall auf der Welt, die Umweltprobleme größer. Die zunehmende Luftverschmutzung und die wachsenden Müllberge sind Themen, über die offen in den staatlichen Medien diskutiert wird. Der ungestillte Hunger nach Energie, der Fachkräftemangel und fehlendes

technisches Know-how stellt die Volkswirtschaft vor immense Probleme.

Auch wenn China Vietnams größter Handelspartner ist, trauen viele Vietnamesen Menschen aus dem Reich der Mitte nicht über den Weg. Mehr als tausend Jahre stand Vietnam als Provinz unter dem chinesischen Einflussbereich und musste sich zuletzt 1979 im Grenzkrieg gegen den übermächtigen Nachbarn aus dem Norden verteidigen. Die negativ unterschwellige Stimmung im Land ist jedoch nicht nur historisch bedingt. Nachrichten über Nahrungsmittelskandale wie vergiftete Milchprodukte und Spielzeug aus China lassen Eltern in Vietnam sorgenvoll auf ihre Kinder schauen. Entführungen junger vietnamesischer Frauen im Grenzgebiet zu Nordvietnam auf chinesisches Territorium und neuerliche