

ligen britischen Kronkolonie löste die Ankündigung eines Anti-Subversions-Gesetzes in Macau keine Proteststürme aus. Sorge um eine Einschränkung der zivilen Rechte und demokratischen Freiheiten aus. Selbst die Demokratieaktivisten erkennen an, dass die Regierung per Gesetz gezwungen ist, den verfassungsmäßigen Auftrag des Artikels 23 zu erfüllen.

Das gegenwärtige Strafgesetzbuch Macaus, das im Januar 1996 in Kraft trat und das – ebenso wie das portugiesische – Todesstrafe und lebenslange Haft untersagt, erwähnt nur „Verbrechen gegen das Territorium“, nicht gegen den Staat. Es sieht Höchststrafen von drei bis zehn Jahren für gewaltsames Vorgehen zur Veränderung des bestehenden politischen Systems vor, einschließlich Bedrohung, Volksverhetzung und Sabotage. Das Strafgesetzbuch enthält auch mehrere Artikel, die „Verbrechen gegen den Frieden und die Menschlichkeit“ verbieten, wie Aufwiegelung zum Krieg und Völkermord, Folter und erniedrigender Behandlung sowie Rassendiskriminierung. Hier drohen bis zu acht Jahren Gefängnis. (Macau Government Information Bureau, www.gcs.gov.mo, 1.10.02; SCMP, 4.10.02) -ljk-

Taiwan

41 Neue Bewegung in der Frage direkter Verkehrsverbindungen

Viel Druckerschwärze wurde im Oktober verschwendet für Spekulationen über eine möglicherweise näher rückende Entscheidung über die Einrichtung direkter Verkehrsverbindungen zwischen Taiwan und dem chinesischen Festland. Auslöser war eine neue Formel, die der chinesische Vizepremier Qian Qichen am 17. Oktober in einem Interview gegenüber einer taiwanischen Zeitung verwendete. Demnach handele es sich bei den angestrebten Direktverbindungen „um eine Wirtschaftsfrage, die nicht das Ein-China-Thema tangiert“; zudem könne man von „Routen über die Formosastraße“ – anstatt wie zuvor von Inlandsrouten – sprechen.

Taiwanische Regierungsvertreter reagierten auf die überraschende Aufweichung der bisherigen Beijinger Position teils vorsichtig zustimmend, teils abwartend: Man müsse sich erst vergewissern, so Präsident Chen und Ministerpräsident Yu, dass sich hinter der Interviewäußerung eine offiziell geänderte Regierungspolitik verberge. Chiou I-jen (Qiu Yiren), Generalsekretär des nationalen Sicherheitsrats, erkannte in Qian Qichens Äußerung ein ermutigendes Signal.

In Taiwan drängen vor allem Wirtschaftskreise – unterstützt von den großen Oppositionsparteien – seit langem darauf, die Regierung möge direkte Schifffahrts- und Flugverbindungen zum Festland zulassen. Tatsächlich sind die Vorbereitungen bereits weit gediehen; Ministerpräsident Yu Shyu-kun (You Xikun) zufolge könnte jederzeit mit Verhandlungen begonnen werden. Mit dem Verzicht darauf, wie bisher von der taiwanischen Seite eine Anerkennung der inakzeptablen Ein-China-Doktrin zu verlangen, ehe Direktverbindungen eingerichtet werden können, hat die Beijinger Regierung in der Tat ein großes Hindernis beseitigt. In einem weiteren Zugeständnis erklärte Qian, dass taiwanische Schiffe festländischer Häfen unter ihrer Reedereiflagge anlaufen könnten und es ohne Belang sei, welche Staatsflagge sie auf hoher See hissten.

Dennoch werden die Direktverbindungen aller Voraussicht nach noch auf sich warten lassen: Taiwan sieht die nationale Sicherheit gefährdet und verlangt deswegen Verhandlungen, die im Vorwege zu führen wären, und zwar zwischen Regierungsstellen auf der Grundlage der Parität beider Seiten. Nach Beijinger Vorstellungen könnten die Verhandlungen auf privater Ebene geführt werden, etwa zwischen Fluggesellschaften oder Reedereien, wobei entsprechende Abkommen zwischen Taiwan und Hongkong als Vorbild dienen könnten. Noch im Mai hatte Präsident Chen Shui-bian erklärt, die Regierung sei bereit zu erwägen, private Organisationen mit den Verhandlungen zu beauftragen. (Vgl. C.a., 2002/5, Ü 33) Davon ist Taiwans Regierung jedoch offenbar wieder abgerückt.

Am 22. Oktober erläuterte ein Sprecher des Verteidigungsministeriums einige der Sicherheitsbedenken, die

nach taiwanischer Auffassung ohne genaue Regierungsabsprachen nicht ausgeräumt werden können, und machte zum ersten Mal öffentlich konkrete Vorschläge. Bereits bekannt ist, dass vor allem Taiwans Luftabwehr Direktflüge über die Formosastraße ablehnt: Bei der geringen Entfernung bliebe nicht genug Zeit um zu bestimmen, ob ein anfliegendes Objekt eine zivile Verkehrsmaschine ist oder ein Militärflugzeug in feindlicher Absicht. Entsprechend fordert das Verteidigungsministerium, dass kein Flugzeug die Formosastraße direkt überfliegen dürfe; vielmehr seien ausschließlich die bestehenden internationalen Luftstraßen zu benutzen. Zudem seien genaue Flugzeiten einzuhalten.

Unabhängig von den möglicherweise auszuräumenden Sicherheitsbedenken bestehen in Teilen der Bevölkerung, die im Parlament vor allem von der TSU vertreten werden, weiterhin Zweifel, ob direkte Flug- und Schiffsverbindungen überhaupt wünschbar sind und Taiwan dadurch nicht binnen kurzem in völlige ökonomische Abhängigkeit vom Festland geriete. Präsident Chen teilt diese Bedenken zwar offenbar nicht und hat die Errichtung von direkten Verkehrsverbindungen zum Ziel seiner Politik erklärt. Dennoch scheint mittlerweile ein Punkt erreicht zu sein, wo es nicht mehr, wie bisher, die Beijinger Seite ist, die mit zu hoch gespannten Forderungen die Sache be- und verhindert. In Beijing ist man wohl mittlerweile der Ansicht, dass es den eigenen Interessen am besten dient, Taiwans Regierung durch Konzessionen den Wind aus den Segeln zu nehmen. Gleichzeitig setzen die stärker festlandsorientierten Oppositionsparteien im Taipeier Parlament die Regierung unter Druck und verlangen eine rasche Freigabe direkter Flüge und Schiffsfahrten. Die Direktbeziehungen sind daher auch Teil des erbitterten innertaiwanischen Machtkampfs, in dem die Minderheitsregierung einen schweren Stand hat.

Als möglicher Zwischenschritt deutete sich Ende Oktober an, dass es zum chinesischen Neujahrsfest im Februar 2003 erstmals direkte Charterflüge zwischen Shanghai und Taipei geben könnte. Dieser Vorschlag des Oppositionsparlamentariers John Chang (Zhang Xiaoyan) könnte den

Segen des entscheidenden Gremiums, des Rats für Festlandsfragen unter seiner Vorsitzenden Tsai Ing-wen (Cai Yingwen), erhalten: Der Rat erklärte, die Machbarkeit von Charterflügen werde geprüft.

Unterdessen schafft die halbstaatliche taiwanische Fluggesellschaft China Airlines Fakten: Sie erhielt aus Taipei die offizielle Genehmigung, 47 Mio. US\$ in ein Luftfrachtunternehmen zu investieren, dass zu 70% den Shanghaier China Eastern Airlines gehört. (FT, 16.10.02; CNAT, nach BBC PF, 17.10., 22.10.02; CNAT, nach BBC EF, 18.10., 30.10.02 WSJ, 17.10.02; TH, 18.10.02; TT, 18.10., 30.10.02; WSJ, 18.10.02) -hws-

42 Geburtenrückgang

Wie in anderen hochentwickelten Staaten sinkt auch in Taiwan die Zahl der Geburten in einem Maße, der Anlass zur Sorge gibt. Gab es 1983 im Schnitt noch 2 Kinder pro Familie, sind es derzeit nur noch 1,4. Wurden 2001 noch 260.000 Geburten registriert, wird für das laufende Jahr eine Zahl von nur mehr 250.000 prognostiziert; dies entspricht einer Geburtenrate von 1,07% nach 1,165% im Vorjahr und 1,376% im Jahr 2000. Mehr als 80% der verheirateten Frauen im Alter von 20 bis 34 Jahren haben nicht mehr als zwei Kinder. Das durchschnittliche Alter, in dem eine Taiwanerin ihr erstes Kind bekommt, steigt unterdessen weiter an: von 27 im Jahr 1990 auf 28,2 Jahre 2000. Setzt sich die Entwicklung fort, wird Taiwans Bevölkerung ab 2027 zu schrumpfen beginnen.

Nachdem in den 60er Jahren erstmals eine Begrenzung der Kinderzahl auf zunächst drei, später zwei pro Familie propagiert wurde, schlägt der Rat für Wirtschaftsplanung und Entwicklung nunmehr Maßnahmen vor, die die Bereitschaft zu mehr Kindern finanziell fördern sollen. So soll die Zahlung des staatlichen Mutterschaftsgeldes von 30 auf 60 Tage nach der Geburt ausgedehnt werden. Bereits beschlossen ist die Erhöhung der Geburtenprämie, die ab dem ersten Kind gezahlt wird, von bislang 30.000 auf dann 50.000 NT\$. Schon seit 2001 wird das dritte Kind stärker als zuvor steuermindernd berücksichtigt. Im

Gespräch sind weitere staatliche Kindergeldzahlungen vor allem für Familien mit mehr als zwei Kindern, eine weitere Verlängerung des Mutterschaftsurlaubs und eine bessere Versorgung mit Kindergärten und Horten. Angesichts einer angespannten Haushaltslage wird jedoch wenig davon umgesetzt werden: Der Finanzminister erklärte zu den vorgeschlagenen zusätzlichen Steuererleichterungen für Kinderreiche bereits, sie seien nicht finanzierbar.

Angesichts der Kosten, die ein Kind verursacht, wurde die schwächelnde Wirtschaft mit steigender Erwerbslosigkeit wiederholt als Hauptfaktor für die nachlassende Geburtenfreudigkeit genannt. Tatsächlich allerdings besteht die Tendenz, weniger Kinder zu bekommen, bereits seit vielen Jahren, und es sind weniger Familien mit niedrigem Einkommen, die ganz auf Kinder verzichten, als vielmehr die besser gestellten Doppelverdienerhaushalte. Den Folgen immer stärkerer Überalterung der Bevölkerung wird sich Taiwan daher ebenso zu stellen haben wie andere wohlhabende Gesellschaften, die ebenfalls die Erfahrung machen, dass Finanzhilfen für Kinderreiche ein Absinken der Geburtenrate nicht nachhaltig verhindern oder gar umkehren können. (TT, 13.10.02; ST, 14.10., 23.10.02; CNAT, nach BBC PF, 15.10.02) -hws-

43 Kompromiss beim Flugzeugkauf

Nach monatelangem Tauziehen wird die zu 70% dem Staat gehörende Fluggesellschaft China Airlines (CAL) neues Fluggerät nunmehr von zwei Herstellern kaufen: von Boeing und Airbus. Zunächst hatte man wegen günstigerer Gesamtkosten Airbus vorgezogen und als Ersatz für zwölf alte Airbus A 300-600 ebenso viele neue A 330-300 erwerben wollen. Boeing hätte mit seinen B 777 das Nachsehen gehabt. Ehe jedoch eine Entscheidung gefällt wurde, wurde Taiwan durch die USA und CAL wieder durch die taiwanische Regierung unter politischen Druck gesetzt: Die USA garantierten die Sicherheit Taiwans und seien bessere Freunde als die Europäer und speziell Frankreich, hieß es; dabei wurde an die Tatsache erinnert, dass Frank-

reich letztes Jahr Präsident Chen ein Visum und damit einen Besuch beim Europäischen Parlament in Straßburg verweigert hatte (s. C.a., 2001/11, Ü 33).

Taiwans Regierung sprach sich denn auch ausdrücklich dafür aus, bei der Kaufentscheidung politische Gesichtspunkte mit zu berücksichtigen. (TT, 1.8., 8.8.02) Hinter den Kulissen jedoch ging das Hickhack weiter – sowohl unter den Entscheidungsträgern in Taiwan, wo sich Vertreter rein betriebswirtschaftlicher Kriterien (pro Airbus) und politische Bedenkenräger (pro Boeing) gegenüberstanden, als auch zwischen den USA bzw. Boeing sowie Airbus einerseits und den Kaufinteressenten in Taiwan andererseits. Dabei konnte CAL aus der derzeitigen Flaute auf dem Flugzeugmarkt Nutzen ziehen und stärkere Preisnachlässe aushandeln, somit dem Kostenargument Rechnung tragen. Gleichzeitig wurde ein politischer Kompromiss gefunden: CAL wird nun 12 Airbusse A 330-300 kaufen und zusätzlich zehn Boeing 747-400 Frachtjets erwerben (von denen zuvor keine Rede war). Wertmäßig geht damit der größere Teil der Kauforders in die USA: Als Volumen wird für Airbus 1,5 Mrd. US\$ und für Boeing 1,9 Mrd. US\$ genannt; allerdings sind die Kaufverträge noch nicht abgeschlossen.

Angesichts des Drucks aus den USA mag es erstaunlich sein, dass sich CAL schließlich doch entschied, einen nicht unerheblichen Teil seiner Orders Airbus zukommen zu lassen; dies umso mehr, als Taiwan im Handel mit den USA stets erhebliche Überschüsse erzielt. Allerdings könnten auch für Airbus gewisse politische Argumente ins Feld geführt worden sein, ohne dass dies jedoch expliziert worden wäre: Gerade das Europäische Parlament hat sich in der letzten Zeit wiederholt für die Interessen Taiwans eingesetzt und die taiwanische Demokratie gewürdigt; zudem hofft Taiwan noch immer auf europäische und speziell deutsche Unterstützung beim Kauf dringend benötigter U-Boot-Technik. Es mit den Europäern gleich ganz zu verderben, wäre also auch nicht opportun gewesen. (NfA, 1.10.02; TT, 5.10.02; FT, 8.10.02) -hws-

44 China-Landkarte in Zukunft ohne Mongolei

Nachdem Taiwan bereits im Januar begonnen hatte, die laut Verfassung noch zur „Republik China“ gehörende Mongolei in praktischen Fragen als eigenes Staatswesen zu behandeln (vgl. C.a., 2002/2, Ü 31; C.a., 2002/9, Ü 35), wird dies fortan auch kartografisch dokumentiert: Offizielle Landkarten sollen die Mongolei nunmehr ebenfalls als selbstständige Nation kenntlich machen.

Der Schritt, mit einer Verzögerung von rund einem halben Jahrhundert nun die Realitäten anzuerkennen, wurde in Taiwan nahezu einhellig begrüßt. Umstritten war jedoch, ob es sich nicht um eine verfassungsrelevante Frage handelt, die nicht, wie in diesem Falle, vom Innenministerium auf dem Verordnungswege, sondern von der dafür zuständigen Nationalversammlung als dem höchsten Verfassungsorgan geklärt werden müsse. Betroffen ist Artikel 4 der Verfassung, wonach eine Änderung der Grenzen der „Republik China“ der Zustimmung durch die Nationalversammlung bedarf.

Das Innenministerium hielt dagegen, dass es sich lediglich um eine praktische Frage handle. So war auch bei den bisherigen Schritten zur faktischen Anerkennung der Mongolei argumentiert worden. Im Übrigen stamme die Verfassung aus dem Jahr 1947 und damit aus einer Zeit, als China die Mongolei als autonomen Staat anerkannt hatte. Erst 1953, nach der Kündigung des Freundschaftsvertrags mit der Sowjetunion, sei die Anerkennung der Mongolei widerrufen worden.

Tatsächlich ist nicht damit zu rechnen, dass es wegen der Mongolei zu einer Verfassungskrise kommen könnte. Auch ist der Schritt chinapolitisch kaum von Bedeutung. Für die VR China gilt die Mongolei von jeher als unabhängiger Staat. Nachdem Taiwan die Volksrepublik China entgegen der eigenen Verfassung seit Jahren praktisch als unabhängigen Staat behandelt, waren die entsprechenden Schritte gegenüber der Mongolei längst überfällig. (TH, 4.10.02; FT, 4.10.02) -hws-

45 Kampagne für Abrüstung und neue Verteidigungsanstrengungen

Mit seiner Ansprache zum Nationalfeiertag am 10. Oktober leitete Präsident Chen Shui-bian eine Kampagne ein, die die VR China zum Abbau ihrer gegen Taiwan gerichteten Raketen bewegen soll. Derzeit wird die Inselrepublik von rund 400 Geschossen bedroht. Der Appell an den großen Bruder jenseits der Formosastraße wurde am 22. Oktober durch eine einstimmig angenommene Parlamentsresolution unterstützt. Dabei wurde wiederholt an eine ähnliche Entschließung erinnert, die das Europäische Parlament bereits am 5. September verabschiedet hatte – ebenfalls mit dem Ziel, China zum Abbau seiner Raketen, zur Wiederaufnahme des Dialogs und zu einer friedlichen Lösung der Taiwan-Frage zu veranlassen. Am 26. Oktober wurde von taiwanischen nichtstaatlichen Organisationen im selben Sinne eine große öffentliche Kundgebung veranstaltet, zu der ebenfalls Präsident Chen als Hauptredner sprach; weitere ähnliche Veranstaltungen sollen in anderen Orten folgen. (FAZ, 11.10.02; TT, 23.10.02; CNAT, nach BBC PF, 16.10., 26.10.02)

Unterdessen sieht sich Taiwan zu einer weiteren Verstärkung seiner Verteidigungsanstrengungen genötigt. Erstmals umrundete ein Kriegsschiffverband der VR China die Insel, so dass jetzt auch von der Pazifikseite her ein Bedrohungspotenzial gesehen wird. Damit wird die nach langer Debatte gefällte Entscheidung des Verteidigungsministeriums gestützt, die von den USA angebotenen Zerstörer der Kidd-Klasse zu erwerben. Eine Parlamentsmehrheit für den Kauf der 20 Jahre alten Schiffe ist jedoch nach wie vor ungewiss.

Gleichzeitig will das Verteidigungsministerium die Angriffskapazitäten erhöhen und von reiner Defensivstrategie Abschied nehmen. Ohne verstärkte Abschreckung mit der Fähigkeit zum Gegenschlag sei Taiwan in Zukunft nicht mehr effektiv zu verteidigen, erklärte Verteidigungsminister Tang Yao-ming. Bekannt ist, dass Taiwan Boden-Boden-Raketen entwickelt, die mit einer Reichweite von 300 km gegen Stellungen auf dem Festland eingesetzt werden können.

Auch die Luftwaffe soll entsprechend ausgerüstet werden.

Tatsächlich wird die Situation für Taiwans Landesverteidigung immer misslicher: Die Inselrepublik fällt in ihren Verteidigungsanstrengungen immer mehr hinter das zurück, was eine massive Höherrüstung und Modernisierung von Waffensystemen auf Seiten der VR China nötig macht. Wann und wie die dringend benötigten nichtatomaren U-Boote beschafft werden können, über deren Technik weder die USA noch Taiwan verfügen, ist nach wie vor ungeklärt. (Vgl. C.a., 2002/6, Ü 39) Durch Appelle zu einem Abbau der gegen Taiwan gerichteten Geschosse wird sich die VR China jedoch kaum beeindrucken lassen, auch wenn die Beijinger Staatsführung in letzter Zeit kaum noch mit dem Einsatz dieser Waffen gedroht hat. Die Abrüstungskampagne hat jedoch einen deutlichen innenpolitischen Effekt: Sie stärkt durch die gemeinsam wahrgenommene Bedrohung ein sonst oft nur rudimentär vorhandenes taiwanisches Nationalgefühl. (CNAT, nach BBC PF, 29.10.02; TT, 22.10.02) -hws-