

---

## AUS DEM INSTITUT

---

### Deutsch-Chinesisches Institut für Wirtschaftsrecht (Rechtswissenschaften) – der Beginn vor 30 Jahren

Bernd-Uwe Stucken<sup>1</sup>

Im Herbst 1989 nahm das Institut, damals noch unter der Firmierung „Deutsch-Chinesisches Institut für Wirtschaftsrecht“ seinen Lehrbetrieb auf. Im Schatten der blutigen Ereignisse auf dem Tian’anmen am 4. Juni hatte sich die Frage gestellt, ob man zu diesem Zeitpunkt überhaupt ein solches Projekt in China starten konnte. Letztlich hatte man sich dann aber entschieden, dass trotz der erschreckenden Bilder der wissenschaftlichen Kontakt mit China nicht abreißen dürfe. Zudem waren es ja gerade Studenten und junge Dozenten gewesen, die auf mehr Freiheit gedrängt hatten. Sollte man diesen nun den Zugang zum wissenschaftlichen Austausch verwehren? Ausschlaggebend war schließlich, dass die Universität Nanjing auf deutsches Drängen hin die Freiheit der Wissenschaft zusicherte. Nanjing war schon damals liberaler als die hochpolitische Hauptstadt. So stand vor dem Eingang der Nanda nur ein Soldat (symbolisch) Wache, während es vor der Beida drei waren.

Im Lichte der Wissenschaftsfreiheit gelang es sogar, drei Jahre später einen Dialog über die universale Bedeutung der Menschenrechte an der Nanjing Universität mit Unterstützung der Konrad Adenauer Stiftung durchzuführen. Zwar fand der unmittelbare wissenschaftliche Austausch in einem Hotel hinter verschlossenen Türen statt, doch wurde eine Reihe von Vorträgen in einem großen und von Studenten gut besuchten Auditorium auf dem Campus gestattet. Im wissenschaftlichen Diskurs in kleinem Kreise erläuterten Professoren aus Deutschland und Kanada das westliche Konzept der universalen Menschenrechte. Chinesische Kollegen stellten dem das marxistische Menschenrechtsverständnis gegenüber. Da kurz zuvor Südkorea und China diplomatische Beziehungen aufgenommen hatten, konnten wir auch einen Vertreter aus Südkorea begrüßen, der versuchte eine Mittlerrolle in diesem Dialog einzunehmen.

Der Beginn des Institutes hatte eher virtuellen Charakter. Als deutscher Vizedirektor arbeitete ich aus einem kleinen Zimmer im Johns Hopkins Center, ausgestattet mit einem Bett, Stuhl und Schreibtisch sowie einem Bücherbord. Der gesamte Haushalt war in drei Aluminiumkisten verpackt. Die Tätigkeit verlangte ein wenig Abenteuerlust, denn warmes Wasser und Heizung waren im Winter nur kurze Zeit am Morgen und am Abend verfügbar; und die Klimaanlage im Sommer auch nur für wenige Stunden. Der Unterricht für die ersten drei Studenten des Institutes fand in alten

Baracken mit zum Teil zerborstenen Fensterscheiben statt. Im Winter bei bis zu  $-5^{\circ}\text{C}$  war es oft lausig kalt in den Unterrichtsräumen. Als Dozent trug ich Fallschirmspringerstiefel und dicke Socken. Doch es half alles nichts, die Kälte drang vom nackten Betonboden über die Füße in den Körper ein und nach mancher Unterrichtsstunde folgte eine saftige Erkältung. Dabei waren die Dozenten noch privilegiert, denn sie konnten an der Tafel auf und ab gehen und sich so etwas bewegen. Die chinesischen Studenten hingegen saßen auf ihren Holzbänken, schrieben fleißig mit und konnten sich vor der Kälte nur durch mehrere Schichten von Trainingsanzügen schützen. Ein Gutes hatten die ersten Jahre indessen, denn während meiner späteren beruflichen Tätigkeit in China kam es mir selten in den Sinn, mich über die äußeren Umstände zu beklagen.

Die Vorlesungen wurden von mir als Langzeitdozent und eine Reihe von Gastdozenten, Professoren von verschiedenen renommierten deutschen Universitäten, die regelmäßig am Institut weilten, gehalten. Der Schwerpunkt der Ausbildung lag auf dem Zivil- und Handelsrecht in seiner vollen Bandbreite (einschließlich IPR). Gelegentlich gab es aber auch damals schon Vorlesungen zum öffentlichen Recht. Ich selbst regte an, zudem einen Kurs „Introduction into English legal terminology“ anzubieten. Nach einigem Zögern, weil die Lehrsprache der ausländischen Dozenten eigentlich Deutsch sein sollte, wurde mein Anliegen als Angebot der juristischen Fakultät schließlich genehmigt. Die Vorlesungen waren gut besucht.

Auch die wissenschaftliche Arbeit begann schon bald. Es wurde ein eigenes Jahrbuch des Institutes aufgelegt, damals noch unter dem Titel „Jahrbuch des Deutsch-Chinesischen Instituts für Wirtschaftsrecht der Universitäten Göttingen und Nanjing“. Ferner wurde eine Reihe von Übersetzungsprojekten in Angriff genommen.<sup>2</sup> Viele dieser Projekte leitete Shao Jiandong, der seinerzeit als junger Dozent am Institut tätig war; ein ausgezeichnete Kenner des deutschen Rechts, der auch in der Lage war, deutschen Studenten die Grundsätze der Gesamthandsgemeinschaft zu erklären. Von Anfang an diente das Institut zudem als Anlaufstelle für deutsche Studierende, Referendare und Doktoranden. Gunthard Gerke erstellte die erste Dissertation mit maßgeblicher Unterstützung der chinesischen Kollegen.<sup>3</sup> Später sollten zahlreiche weitere Werke folgen.

Der erfolgreiche Beginn wäre ohne die umsichtige Koordination des deutschen Co-Direktors Professor Uwe Blaurock und des chinesischen Co-Direktors Pro-

---

<sup>2</sup> So wurde z. B. das Werk von Erik Sonnemann, Rechnungslegung, Prüfung, Wirtschaftsrecht und Steuern in den USA übersetzt und schon 1991 in China herausgegeben.

<sup>3</sup> Gunthard Gerke, Schlichtung im chinesischen Recht, Göttingen 1991.

<sup>1</sup> Dr. Bernd-Uwe Stucken, Rechtsanwalt, MBA, Pinsent Masons.

fessor Ding Bangkai nicht möglich gewesen. Professor Blaurock gelang es, die Startfinanzierung durch die Volkswagen Stiftung sicherzustellen. So konnten Bücher, technische Geräte wie eine Kopiermaschine und auch die Dienstfahräder der Dozenten (der Marke Phönix, damals der Mercedes unter den Fahrrädern) angeschafft werden. Der DAAD übernahm die Vergütung der Dozenten sowie die Stipendien der ersten Studenten, die ihren Abschluss in Göttingen erlangten. Die Universität Nanjing stellte die Räumlichkeiten zur Verfügung und sorgte für die Unterbringung der deutschen Dozenten.

Nicht unerwähnt bleiben darf ein VW-Bus, der importiert wurde und fortan ein Kronjuwel des Fuhrparks der Universität war. Andere Dienstwagen wie etwa ein hellblauer Moskvich-Klon rutschten im Ranking nach unten. Allerdings war der VW-Bus wohl der einzige seiner Art in Nanjing. Jedenfalls waren Ersatzteile für den Importwagen nicht erhältlich. VW war dank des Santanas zwar schon im chinesischen Straßenbild präsent, doch die in China vorrätigen Santana-Ersatzteile waren für unserem Bus nicht geeignet. Letztere mussten in Deutschland beschafft werden. Wenn etwa die Zündkappe zerfiel und auch mit handwerklichem Geschick und einem Draht nicht mehr zusammengehalten werden konnte, waren die Vizedirektoren gefragt. Mit unserem geballten zivilrechtlichen Wissen schauten wir dann zusammen mit dem Fahrer in den Motorraum und überlegten, wie wir der Universitätsverwaltung in Göttingen mitteilen sollten, welches Teil in Deutschland bestellt werden müsste. Da Juristen bekanntlich alles können, gelang es tatsächlich mit vereinten Kräften die richtigen Teile zu identifizieren, in Deutschland zu bestellen und nach China (als Lehrmaterial) zu verbringen.

Die Lebensumstände waren am Anfang nicht immer ganz einfach. Für einen Westler wichtige Grundnahrungsmittel wie Kaffee, Wein und Käse mussten „organisiert“ werden. Dabei war Kaffee noch das geringste Problem, denn Nestlé hatte schon sehr früh den Weg in den chinesischen Markt gefunden, so dass dessen Pulverkaffee bereits in vielen Läden angeboten wurde. Mit Rotwein war das schon etwas schwieriger. Aber auch damals gab es schon ein italienisch-chinesisches Joint Venture, das einen Wein der Marke „Marco Polo“ auf den Markt gebracht hatte. Ein Sommelier mag die Nase gerümpft haben, aber für einen deutschen Jungdozenten war dieser lebenswichtig (insbesondere in kalten Winternächten). Man sagt, dass schon nach kurzer Zeit „Marco Polo“ in größeren Mengen verkauft wurde, als er in China produziert werden konnte.

Das Thema Käse war nur mit guten Beziehungen und dem richtigen Zahlungsmitteln zu lösen. Damals gab es neben der Inlandswährung Renminbi noch eine zweite Währung die so genannten FEC (Foreign Exchange Certificates), die man beim Umtausch von Devisen erhielt. Mit diesen konnte man zum Beispiel, wenn man gute Kontakte zur Küche eines internationalen Hotels hatte, Käse aus nordchinesischer Produktion kaufen, der eigentlich für die Zubereitung von Ham-

burgern und Pizzas gedacht war. Die FEC halfen auch in anderer Hinsicht. 1989 waren in China noch bestimmte Lebensmittel rationiert. Diese konnte man nur mit Lebensmittelmarken (sog. „liang piao“)<sup>4</sup> erwerben. Selbst kleine Nudel-Garküchen an den Straßenrändern verlangten bei Bezahlung Lebensmittelmarken, mit denen sie dann wiederum rationierte Zutaten kaufen konnten. Natürlich, wer in FEC bezahlte, konnte diese Hürde umgehen. Selber kochen war auch nicht einfach, denn als ausländische Dozenten erhielten wir keine Lebensmittelmarken für wichtige Ingredienzen wie zum Beispiel Salz. Auf meine Frage, wie man denn Salz kaufen könne, kam die erstaunte Antwort, Ausländer würden doch nicht kochen. Ausweg war schließlich nur eine kleine Salzspendensammlung unter den chinesischen Kollegen an der Universität. Dafür auch heute nochmals vielen Dank. Reisen setzten gleichermaßen einiges an Organisationsgeschick voraus. Tickets musste man im Voraus bestellen, drei Tage für Bahntickets, sieben Tage für Flugtickets. Damals gab es noch eine Flugverbindung zwischen Nanjing und Shanghai, denn mit dem Zug war man sieben bis acht Stunden unterwegs. Die Flugverbindung wurde später eingestellt, als die Zugverbindungen immer schneller wurden.<sup>5</sup> Der Ticketkauf hatte anfänglich noch einen anderen Haken – es gab keine Rückfahrkarten. Daher musste man bei Ankunft zusehen, dass man sofort das Rückticket kaufte oder musste jemanden kennen, der einem helfen konnte. Wir baten mehrfach das Verbindungsbüro der Stadt Hamburg in Shanghai um Unterstützung. Eine Reise von Nanjing nach Qingdao etwa wurde dann so organisiert, dass man das Ticket von Nanjing nach Shanghai selbst kaufte, sodann das Verbindungsbüro von Hamburg bat, das Ticket von Shanghai nach Qingdao sowie das Rückfahrtticket von Shanghai nach Nanjing zu erwerben und schließlich das Verbindungsbüro einer Reederei in Qingdao bat, für die fehlende Strecke von Qingdao nach Shanghai dort die Tickets zu erwerben. Obgleich die ersten beiden Jahre von allgemeiner Lähmung geprägt waren, zeigten sich schon früh die Sprossen einer neuen Zukunft, vor allem bei den lebenswichtigen Dingen. Die ausländischen Studenten an der Nanda trafen sich abends häufig bei „Smokey Zhou“. Herr Zhou hatte zusammen mit seiner Familie eines der ersten Getihu gegründet und sich auf die Verköstigung ausländischer Gäste spezialisiert. Smokey Zhou war leicht zu finden, denn aus allen Ritzen seiner kleinen Baracke drang beständig weißer Kochdampf. Hier konnte man Gerichte bestellen, die es in den staatlichen Kantinen nicht gab. Smokey Zhou war daher nicht nur eine beliebte Anlaufstelle der ausländischen Studenten, sondern auch alle Professoren, die Kurzzeitdozenturen am Institut übernommen hatten, genossen die kulinarische Abwechslung – notfalls auch mit Hilfe eines Armee-

<sup>4</sup> Das System war hochkomplex. Es gab regionale und nationale Lebensmittelmarken. Letztere waren nur auf Antrag erhältlich, wenn man sich etwa auf eine Dienstreise begab.

<sup>5</sup> Heute benötigt man für dieselbe Strecke im Hochgeschwindigkeitszug nur noch eine Stunde.

feldbestecks.<sup>6</sup> Die gastronomische Szene begann dann schnell zu wachsen. Insbesondere die italienischen Mitarbeiter von Fiat-Iveco fanden sehr bald einen Weg, eine kleine Pizzeria in Nanjing zu gründen.<sup>7</sup> Dort traf sich häufig die europäische Geschäftswelt, um mit dem italienischen General Manager zu feiern. Es gab damals durchaus europäischen Gemeinschaftssinn, auch wenn sich die Italiener häufig wunderten, wie wenig sich die Deutschen an die chinesischen Gegebenheiten anpassen konnten. Großzügige Bankette öffneten unseren italienischen Freunden in der Stadt Tor und Tür. Und so drückte die lokale Polizei auch schon mal ein Auge zu, wenn sie mit einem allradangetriebenen Fiat Panda über ansonsten unzugängliche Straßen und Bogenbrückchen kletterten. Trotz des beschwerlichen Starts ging es beständig bergauf. Ein einschneidendes Ereignis war der Bezug eigener Institutsräume im Yifu-Gebäude. Mit dem Einzug mussten wir freilich lange warten, weil die feuerpolizeiliche Abnahme fehlte.<sup>8</sup> Angeblich wollte die Polizei so erzwingen, dass deren Kinder in den renommierten Universitätskindergarten gehen durften. Das war natürlich undenkbar und so wurde dieses Problem nach einem Jahr wohl mit einem opulenten Bankett gelöst. Zu meiner Freude konnten wir für das Institut Klimaanlage anschaffen, mit denen man im Winter sogar bis auf 13 °C hochheizen konnte – seinerzeit ein seltenes Privileg an der Universität. Der ganze Stolz des Instituts war schon früh die Bibliothek. Finanziert durch die Volkswagen Stiftung und mit tatkräftiger Unterstützung der Universität Göttingen konnte nach und nach ein ansehnlicher Bestand aufgebaut werden, der manches deutsche Amtsgericht in den Schatten stellte. Die eine oder andere Bücherspende kam hinzu. So zeigte sich die Bibliothekarin der Hong Konger Kanzlei Johnson, Stocks & Master (JSM) großzügig und schickte zahlreiche Doubletten nach Nanjing. Ganz besonders möchte ich an dieser Stelle Dai Kuisheng, dem chinesischen Co-Vizedirektor der Gründungszeit danken, der mit unendlicher Geduld, Umsicht und vielleicht auch Nachsicht die vielen kleinen alltäglichen Probleme löste. In den ersten Jahren war ich sicherlich kein einfacher Kollege, denn vieles ging mir nicht schnell genug. Mal stand die Universitätsverwaltung im Wege, mal der Zoll, immer klemmte es irgendwo in der Bürokratie.<sup>9</sup>

<sup>6</sup> Gelegentlich oblag es dem Vizedirektor vergessene Messer, Gabeln und Löffel auszulösen.

<sup>7</sup> Von einer rechtlichen Analyse der gesellschaftsrechtlichen Struktur und Fragen der Compliance wollen wir hier Abstand nehmen. Vermutlich hatten die Italiener eine frühe Form einer VIE-Struktur gefunden. Überhaupt war das italienische wirtschaftliche Engagement in Nanjing beneidenswert kreativ. Das Fiat-Iveco-Joint-Venture etwa beruhte auf einem atypischen Lizenzvertrag, so dass man die Grenzen des seinerzeit gängigen Equity-Joint-Venture-Modells sehr pragmatisch überwinden konnte.

<sup>8</sup> Noch heute ein bekanntes Problem, das Anwälte in jeder Due Diligence, die Gebäude umfasst, prüfen.

<sup>9</sup> Diese Erfahrungen waren im Übrigen überaus hilfreich in meiner späteren anwaltlichen Tätigkeit in China. Meine Erkenntnisse fasste ich seinerzeit in einem Büchlein für die Bundesstelle für Außenhandelsinformation (bfai) unter dem Titel „Überleben in der Bürokratie VR China“ zusammen. Es erschien 1993 zum ersten Mal und war über eine Dekade ein bfai-Bestseller. Inzwischen hat diese Publika-

tion allenfalls noch historische Bedeutung und ist für die Praxis nur noch bedingt tauglich.

Professor Dai fand regelmäßig eine Lösung. Als zum Beispiel eine in Hong Kong bestellte Kopiermaschine im Zoll festhing,<sup>10</sup> weil der Zoll hohe Einfuhrabgaben verlangte, obwohl Universitäten von diesen befreit waren, fand Professor Dai heraus, dass ein ehemaliger Dozent nun Mitarbeiter der Zollbehörde war. So trafen wir uns an einem Vormittag im neuen Nanjinger Zollgebäude. Nach einigen Tassen Tee und Gesprächen über vergangene Zeiten gingen wir dann gemeinsam zum Tischtennisraum der Behörde unter dem Dach, wo wir den zuständigen Beamten ausfindig machten, der uns dann innerhalb weniger Minuten den notwendigen Stempel auf die Einfuhrpapiere drückte. Etwas schwieriger war es schon, die ersten Studenten nach Göttingen ausreisen zu lassen. Die erforderlichen Dienstaussweise waren irgendwo zwischen dem deutschen Generalkonsulat und den zuständigen Außenamt der Stadt Shanghai verschwunden. Das Außenamt der Universität (waiban) war uns zwar sehr gewogen. Es stand unter dem Einfluss eines pensionierten Universitätsbeamten, der nach Bedarf Anweisungen erteilen konnte, die jeder befolgte. Mehrere gemeinsam geleerte Flaschen Baijiu hatten die Freundschaft und Unterstützung zementiert. Doch auf das zuständige Außenamt der Stadt Shanghai hatte die Universität keinen Einfluss. Hier benötigten wir die Unterstützung des deutschen Generalkonsulats. Deren Mitarbeiter fragten solange bei der Behörde nach bis dessen Beamte wohl genervt waren und die Dienstpässe plötzlich wieder auftauchten. Überhaupt unterstützte das Generalkonsulat das Institut nach Kräften. Diplomatische Vertreter besuchten uns regelmäßig, wodurch die Universitätsverwaltung zur Gesichtswahrung genötigt war, ständig auf das Gedeihen des Instituts zu achten. Das betraf auch das Äußerliche: Ich erinnere mich recht gut daran, wie an einem Samstag vor einem Diplomatenbesuch die damals noch obligate politische Schulung durch ein gemeinsames Putzen der Institutsräume ersetzt wurde. Das Kommando hatte der zuständige Parteisekretär, der allen voran den Tuoba schwang.<sup>11</sup>

Als ich 1993 das Institut verließ, um mich dem Anwaltsberuf zuzuwenden, hatten wir mit vereinten Kräften den Grundstein gelegt und ausreichend Momentum erzeugt, so dass das Institut wie viele andere Projekte nicht mit Auslaufen der Anschubfinanzierung verschwand, sondern seitdem kontinuierlich weiter wachsen konnte und bis heute eine herausragende Position im wissenschaftlichen Austausch zwischen China und Deutschland wie auch beim Rechtsstaatsdialog einnimmt.

tion allenfalls noch historische Bedeutung und ist für die Praxis nur noch bedingt tauglich.

<sup>10</sup> Kopiermaschinen konnte man damals nicht in China kaufen.

<sup>11</sup> Einige Jahre später berichtete mir der leider kürzlich verstorbene Martin Posth, erster deutscher General Manager des VW-Joint-Ventures in Shanghai, dass er die Stadt in ähnlicher Weise motiviert hatte, die Zugangsstraßen nach Anting in Schuss zu halten. Sein Rezept war es, von Zeit zu Zeit Zhu Rongji, damals noch Oberbürgermeister in Shanghai zu einem Besuch einzuladen. Lesenswert ist im Übrigen seine Darstellung der Gründungsjahre: *Martin Posth, 1000 Tage in Shanghai: Die abenteuerliche Gründung der ersten chinesisch-deutschen Automobilfabrik, München, Wien 2006.*