

Astronomische Summen

China hat das größte Infrastrukturprojekt der Menschheit angestoßen. Deutsche Bourgeoisie ist uneins: Mitmachen und profitieren – oder bekämpfen? **Von Sebastian Carlens**

China ist Hoffnungsträger und Angstgegner gleichermaßen. Es kommt auf den Blickwinkel an: Die Volksrepublik sei schuld an seinem Ruin, tönte jüngst der Solarworld-Pleitier Frank Asbeck. Sogar ausspioniert hätten die Chinesen ihn, um anschließend sein Geschäft mit Solarzellen durch Dumpingpreise zu ruinieren.

Solange Asbeck auf der Subventionierungswelle für »regenerative Energie« schwamm, konnte er gewinnbringend produzieren. Jetzt sind die Zuschüsse ausgelaufen, und es zeigt sich: Streng kapitalistisch betrachtet handelte es sich um Marktverzerrung, die sich nun korrigiert. Prompt ist Asbecks Firma insolvent; die Chinesen müssen schuld sein. Sie produzieren einfach billiger und effizienter. Das sagt Asbeck natürlich nicht.

Ganz anders sieht es aus, wenn es um Afrika geht. Da ist China unworbener Wunschpartner. Das asiatische Land sei »bereits der größte Investor von Infrastruktur auf dem afrikanischen Kontinent. Von 2015 bis Ende des Jahres will die chinesische Führung rund 60 Milliarden Euro in Afrika, vor allem in Infrastruktur, investieren«, teilte Entwicklungshilfeminister Gerd Müller (CSU) am 11. Mai mit. 60 Milliarden Euro! Da gilt die Devise: Dabeisein ist alles. »Zusammen mit unseren chinesischen und afrikanischen Partnern und der Wirtschaft schaffen wir neue Win-win-Situationen«, frohlockte Müller. Er vereinbarte »engere Zusammenarbeit mit dem Development Research Center, einer auch entwicklungspolitisch tätigen Einrichtung des chinesischen Staatsrates«. Denn »die globalen Herausforderungen können wir nur zusammen mit China lösen«, so sein Ministerium.

Was für Afrika gilt, muss nicht für Europa stimmen. Die »Neue Seidenstraße«, das transkontinentale Infrastrukturprojekt, wird von den Chinesen mit 900 (!) Milliarden Dollar angegangen. Solche abstrakten Zahlen sind nicht greifbar. Zum Vergleich: Der sogenannte Euro-Rettungsmechanismus EFSF (»Europäische Finanzstabilisierungsfazilität«) beispielsweise, der auf dem Höhepunkt der Wirtschaftskrise 2010 aufgelegt wurde, hat die Euro-Staaten mit Garantien von bis zu 750 Milliarden Euro



Megastadt Chongqing: Von hier aus rollt der Güterzugverkehr nach Duisburg und Hamburg

(ca. 837 Milliarden Dollar) abgesichert – Geld, das nie real existierte und von dem niemand sagen konnte, wo es denn im Ernstfall herkommen sollte. Das Kapital der Chinesen allerdings ist echt und wird wirklich investiert. Es könnte sich um das größte Wirtschafts- und Infrastrukturprojekt in der Geschichte der Menschheit handeln. Der US-Marshallplan 1948 bis 1952 käme, nach heutiger Kaufkraft, auf rund 129 Milliarden Dollar – ein Siebtel der Summe.

Das Projekt soll den alten Handelsweg zwischen Asien und Europa beleben und Alternativen zum Schiffstransport bieten. Mit der Bahn ist Deutschland von China aus in der Hälfte der Zeit, die ein Containerschiff benötigt, zu erreichen. Vom zentralchinesischen Chongqing, einer Riesenstadt mit über 30 Millionen Einwohnern, fahren die Züge über den kasachischen Alatau-Pass durch Russland, Belarusland und Polen, um in Duisburg und Hamburg anzukommen. Die Volksrepublik konnte auch Deutschland für die Initiative »One Belt, One Road« (»ein Gürtel, eine Straße«) gewinnen.

Doch die »Neue Seidenstraße« ist etwas anderes als das chinesische En-

gagement in Afrika, das der Westen kaum mehr verhindern oder ernsthaft torpedieren kann. Sie soll ins Herz Europas führen, und das Vorhaben steht unter der Ägide der Volksrepublik. Zwar messen die Chinesen auch dem Schiffsverkehr hohe Bedeutung bei (dafür soll der von ihnen gepachtete griechische Hafen von Piräus beispielsweise Hauptumschlagplatz auf der »Neuen Seidenstraße« werden). Doch politisch stabiler und effizienter ist der Zugverkehr. Hier kann China, gemeinsam mit verbündeten Staaten wie Russland, Sicherheit über die gesamte Strecke garantieren. Den Handelspartner in Asien ohne Störungen erreichen zu können trieb auch die EU um. Mit »TRACECA« sollte schon vor 25 Jahren ein ähnliches Vorhaben unter deutschem Kommando umgesetzt werden. Es scheiterte 1993.

Der Kummer darüber scheint nachzuwirken: Am Sonntag vor einer Woche haben sich Deutschland und die EU auf einem Gipfeltreffen in Beijing geweigert, eine Erklärung zu dem Projekt zu unterzeichnen. Es ist schließlich nicht ihres. Doch die enormen Summen machen das Kapital kühn. Die Entscheidung ihres ide-

ellen Gesamtkapitalisten, dem chinesischen Projekt Steine in den Weg zu legen, wird deshalb auch kaum von allen Angehörigen der herrschenden Klasse geteilt.

In einer zunehmend protektionistischen Welt fällt es ausgerechnet der VR China zu, die Rolle des freien Marktes zu betonen. »Bezüglich Freihandel«, sagte der Vorsitzende des »Asien-Pazifik-Forums«, Gert Bruche, sprächen ihm die Chinesen »aus dem Herzen«. Anlass der Äußerung war das am Dienstag vom Senat der Stadt Berlin ausgerichtete Forum, bei dem in diesem Jahr die Provinz Sichuan den Schwerpunkt bildete. Nicht verwaltungstechnisch, aber historisch und territorial gehört Chongqing, der Ausgangspunkt der »Neuen Seidenstraße«, zu Sichuan. Nach dem Eklat auf dem Beijinger Gipfeltreffen will man sich Türen offenhalten. Schließlich verheißt das Infrastrukturprojekt astronomische Gewinnmargen, allen politischen Bedenken zum Trotz. Auf eine Rede des chinesischen Botschafters, Shi Mingde, musste das »Forum« allerdings verzichten. Sie entfiel, nur zwei Tage nach dem Affront in Beijing, kompromisslos.