

Auf dem Weg zum Wirtschaftsimperium: Chinas neue Seidenstraße



Blätter für
deutsche und
internationale
Politik

Foto: [lensnmatter: "the Silk Roadies...."](#) (Attribution License)

von [Uwe Hoering](#)

Vor zwanzig Jahren entwarf der einflussreiche US-amerikanische Politikwissenschaftler Zbigniew Brzeziński die Vision einer „Transeurasischen Sicherheitsarchitektur“ entlang einer neuen Seidenstraße aus Pipeline- und Handelsrouten, Wirtschaftsniederlassungen, Militärbasen und prowestlich regierten Ländern. Sie sollte weite Teile Asiens mit einer ausgedehnten Europäischen Union und einer expandierenden Nato verbinden – unter Ausschluss Russlands. Auch China könnte, so die Vorstellung Brzezińskis, irgendwann einmal in diese Struktur integriert werden. **[1] Es blieb bekanntermaßen bei der Vision. Ausgerechnet die Wirtschaftsmacht China verwirklicht diese Idee nun und rollt Eurasien von der anderen Seite, von Osten her, auf.**

(aus: »Blätter« [10/2017](#), Seite 91-100)

Auf dem Weg zum Wirtschaftsimperium: Chinas neue Seidenstraße

Von Uwe Hoering

Vor zwanzig Jahren entwarf der einflussreiche US-amerikanische Politikwissenschaftler Zbigniew Brzeziński die Vision einer „Transeurasischen Sicherheitsarchitektur“ entlang einer neuen Seidenstraße aus Pipeline- und Handelsrouten, Wirtschaftsniederlassungen, Militärbasen und prowestlich regierten Ländern. Sie sollte weite Teile Asiens mit einer ausgedehnten Europäischen Union und einer expandierenden Nato verbinden – unter Ausschluss Russlands. Auch China könnte, so die Vorstellung Brzezińskis, irgendwann einmal in diese Struktur integriert werden.¹ Es blieb bekanntermaßen bei der Vision. Ausgerechnet die Wirtschaftsmacht China verwirklicht diese Idee nun und rollt Eurasien von der anderen Seite, von Osten her, auf. Im September 2013 präsentierte Staats- und Parteichef Xi Jinping offiziell die chinesische „*Belt and Road Initiative*“, besser bekannt als die „Neuen Seidenstraßen“.² Seither gilt sie als sein innen- und außenpolitisches Prestigeprojekt. Mit ihr will die Regierung an Chinas einstige globale Bedeutung anknüpfen und entwirft einen Bauplan zukünftiger Größe.

Die bislang vorliegenden, noch recht groben Skizzen der chinesischen Pläne³ zeichnen in kühnen Strichen mehrere Routen bzw. „Wirtschaftskorridore“, entlang derer die physische Infrastruktur zwischen Asien, Afrika und Europa ausgebaut werden soll, um so Handel und Investitionen zu stärken: Dazu gehört zum einen eine dichte Kette von Häfen in China, Südostasien, dem Indischen Ozean, Ostafrika und Südeuropa, die durch chinesische Konzerne wie die China Ocean Shipping Corporation (COSCO) und die China Merchants Holding International modernisiert und betrieben werden. Parallel zu dieser „maritimen Seidenstraße“ erfolgt der Aus- und Neubau eines weit verzweigten Netzes von Bahnstrecken – mit der Transsibirischen Eisenbahn als einem Rückgrat –, Fernstraßen und Pipelines zwischen China und Europa. Inzwischen fahren regelmäßig Züge zwischen der zentralchinesi-

1 Vgl. Hauke Ritz, Warum der Westen Russland braucht. Die erstaunliche Wandlung des Zbigniew Brzeziński, in: „Blätter“, 7/2012, S. 89-98.

2 Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China, President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries, 7.9.2013.

3 Vgl. etwa https://www.merics.org/fileadmin/user_upload/pic/China-Mapping/170515_MERICS_China_Mapping_BRI_March_2017.jpg

schen Metropole Chongqing und Duisburg, zahlreiche weitere chinesische Städte haben Bahnverbindungen mit Partnerstädten wie Warschau, Lyon, Hamburg, Madrid und London aufgebaut. Mit zehn bis 15 Tagen sind sie um ganze zwei Drittel schneller als der Seeweg, während die Kosten angeblich nur noch 20 bis 25 Prozent höher liegen.

Die an der maritimen Seidenstraße liegenden Häfen wie Gwadar in Pakistan, Piräus in Griechenland oder Kyaukpyu in Myanmar fungieren dabei als Brückenköpfe, um Land- und Seewege miteinander zu verknüpfen: Neben der Modernisierung von Hafenanlagen und der an sie angegliederten Wirtschaftszonen werden Bahnlinien, Straßen, Telekommunikationsnetze und Pipelines ins Hinterland geplant oder vorangetrieben. So beteiligen sich chinesische Unternehmen auf dem Balkan am Bau von Brücken, Autobahnen und Kraftwerken. Schnellzüge sollen bald Piräus mit Belgrad und Budapest verbinden. Doch dieser grobe Plan, den Beobachter als „sich entwickelnd und expandierend, flexibel und anpassungsfähig“ bezeichnen,⁴ ist bislang noch nicht viel mehr als ein Konglomerat bestehender Verkehrsverbindungen und Investitionen, Absprachen, Ideen und Wunschvorstellungen. Als „Neue Seidenstraßen“ werden diese zu einem großen, ambitionierten Ganzen zusammengefasst. Sie bilden nicht nur das Gerüst für die weitere Expansion des Handels zwischen China und den übrigen Ländern Eurasiens und Afrikas,⁵ sondern auch für die Ausweitung von Investitionen in Industrie, Agrarbetriebe, Dienstleistungen und Energieversorgung in mehreren grenzüberschreitenden Wirtschaftskorridoren und Industriezonen in Eurasien sowie zwischen China und Pakistan, Bangladesch, Indien, Thailand oder Myanmar. Dabei handelt es sich keineswegs um ein rein chinesisches Programm, sondern um ein internationales oder multilaterales Projekt, bei dem Regierungen und Konzerne anderer Länder eingeladen sind, sich in Gemeinschaftsunternehmen oder mit eigenen Projekten an der Initiative zu beteiligen.

Chinas große »Transformation«

Ihren Ursprung hat die Initiative letztlich in der Finanzkrise ab 2007. Sie machte deutlich, dass die Expansionspotentiale der chinesischen Wirtschaft schrumpfen. Die Regierung setzte in der Folge auf eine „wirtschaftliche Transformation“ des Landes und beschleunigte dafür zunächst den Ausbau einer modernen und effizienten Infrastruktur im Inneren. Denn die politische Legitimation der regierenden Kommunistischen Partei Chinas basiert wesentlich darauf, dass sie hohe Wachstumsraten, Wohlstandsgewinne und den Abbau regionaler Disparitäten garantieren kann. Mit der Seidenstraßen-Initiative erfolgt nun eine Internationalisierung und Multilateralisierung dieser massiven Infrastrukturpolitik.

4 Vgl. Alice Ekman u.a., *Three Years of China's New Silk Roads. From Words to (Re)action?* Institut français des relations internationales (ifri) 2017, S. 7.

5 Zu Afrika vgl. Julia Breuer, *Two Belts, One Road? The role of Africa in China's Belt and Road Initiative.* Stiftung Asienhaus Blickwechsel 2017.

Große Infrastrukturprojekte und eine Verlagerung von Industrieproduktion ins Ausland liegen aber auch im Interesse der großen staatlichen und privaten Konzerne. Sie sehen sich mit erheblichen Überkapazitäten in Bau- und Stahlindustrie sowie bei Kohle und Zement konfrontiert. Zudem müssen sie mit steigenden Lohnkosten und strikteren Umweltauflagen leben. Daher gelten Staatsunternehmen, die mächtigen staatlichen Großbanken, aber auch die wachsende Zahl global agierender privater Unternehmen ebenfalls als wichtige Initiatoren der Initiative. Diese „Going-global“-Strategie der chinesischen Unternehmen wird von der Regierung vor allem durch Unterstützungen bei der Ausweitung und Diversifizierung von Auslandsinvestitionen gefördert. Die Strategie verknüpft so die Notwendigkeit weiterer kapitalistischer Expansion der chinesischen Wirtschaft wirkungsvoll mit dem Machterhaltungstrieb der Führungseliten.

Diese globale Orientierung trägt Früchte: 2014 übertrafen die chinesischen Direktinvestitionen im Ausland mit 116 Mrd. US-Dollar die ausländischen Investitionen in China⁶ und machten das Land damit je nach Quelle zum zweit- bzw. drittgrößten Auslandsinvestor weltweit. Hilfreich bei der „Going-global“-Strategie sind die erheblichen Devisenreserven und eine systematische staatliche Unterstützung der Konzerne. Aber auch die wirtschaftlich prekäre Situation in vielen Ländern Osteuropas, an der Peripherie der EU, in Zentralasien, Afrika und Lateinamerika, besonders was die Infrastruktur betrifft, spielen Peking in die Hände. Stand bei der Strategie anfangs die Versorgung mit wichtigen Ressourcen wie Mineralien, Energie und agrarindustriellen Rohstoffen im Vordergrund, so wird jetzt verstärkt die Übernahme von renommierten Firmen etwa aus dem Konsumgüterbereich und von Technologieunternehmen angestrebt.

Ein Beispiel dafür sind die grundlegenden Änderungen in der Ernährungsstrategie der Volksrepublik, die zeitlich mit der Seidenstraßen-Initiative zusammenfallen. Hatte die Regierung früher stets bekräftigt, zumindest beim Getreide Selbstversorger bleiben zu wollen, kündigte sie 2014 eine „aktivere Nutzung der internationalen Nahrungsmittelmärkte“ an. Um die damit drohende Abhängigkeit vom bestehenden globalen Agrarsystem zu verringern, das durch einige wenige westliche Konzerne kontrolliert wird und infolge von Spekulation großen Preisschwankungen unterliegt, kauften chinesische Konzerne zahlreiche internationale Unternehmen auf. Dazu zählt die spektakuläre Übernahme des Schweizer Biotechnologie-Konzerns Syngenta durch ChemChina. Chinas größter Nahrungsmittelkonzern und Getreidehändler – die China National Cereals, Oils and Foodstuffs Corporation (COFCO) – rückt nach dem Kauf global tätiger Handelsunternehmen wie Noble Agri (Singapur) und des niederländischen Getreide- und Düngemittelhändlers Nidera den Großen im Weltagrarhandel wie den US-Unternehmen Cargill, ADM und Bunge immer näher. Ziel sei es, „die Kommandohöhen der internationalen Konkurrenz zu besetzen“, und die Seidenstraßen-Initiative biete „eine Chance, die Regeln im Agrarbereich neu

6 Ebd.

zu gestalten“, so die Einschätzung des einflussreichen chinesischen Agrarstrategen Cheng Guoqiang.⁷ Bessere Transportwege öffnen beispielsweise die Länder Osteuropas und Zentralasiens für weitere Agrarinvestoren aus China, das bereits mit mehreren Regierungen über großflächige agrarindustrielle Betriebe verhandelt.

Die westliche Dominanz brechen

Gleichzeitig sichert sich China mit den Neuen Seidenstraßen eine größere Kontrolle über seine Versorgungs- und Absatzwege.⁸ So verbinden diese Routen rohstoffreiche Regionen im Mittleren Osten, in Zentralasien und Afrika mit Produktionsstandorten in China. Ein neu ausgebauter Landweg zwischen Asien und Europa würde eine dritte Versorgungsrouten neben dem See- und dem Luftweg eröffnen. Das ist auch deswegen bedeutsam, weil Güter auf dem Seeweg gleich zwei Engpässe passieren müssen: den Suezkanal, dessen Kapazität gerade erweitert wurde, und die Straße von Malakka zwischen Malaysia und Sumatra.

Bereits seit Jahren treibt China durch Abkommen mit zentralasiatischen und russischen Rohstofflieferanten und eigenen Investitionen in dortige Unternehmen eine Verringerung seiner Versorgungsabhängigkeit vom Mittleren Osten voran. Die gleichzeitig geplanten unterschiedlichen Routen, beispielsweise durch die Mongolei und Russland, aber auch unter Umgehung von Russland durch Aserbaidzhan, Georgien und die Türkei, würden zudem die Erpressbarkeit durch einzelne Länder oder Störungen durch logistische Probleme verringern, für die Landrouten anfälliger sind als Seewege.

Zusätzlich eröffnet die Verknüpfung von Häfen auf der maritimen Seidenstraße im Indischen Ozean weitere und kürzere Alternativen zur Straße von Malakka und dem Seeweg durch das Südchinesische Meer: Durch den Hafen Gwadar in Pakistan würde Westchina direkt mit Öl und Gas aus dem Mittleren Osten versorgt werden können, die Kyaukpyu-Pipelines in Myanmar bringen bereits seit einigen Jahren Gas und Öl nach Südwestchina und kürzen damit den weiten Transportweg um die Südspitze der Malaysischen Halbinsel erheblich ab.

Alternative Routen und der gleichzeitig forcierte Ausbau der chinesischen Handelsflotte würden zudem die eigene Position in der internationalen Handelsschifffahrt stärken. Diese befindet sich im „angelsächsischen Zangenriff um den globalen Handel“, so Atul Bhardwaj vom Institut für China-Studien in Neu-Delhi. Und die „Kontrolle über die Schifffahrt und das Geschäft mit Schiffsversicherungen war eine Grundlage für die westliche Dominanz in der Welt“.⁹ Bei dem Versuch, sich aus dieser Abhängigkeit zu befreien, spielt auch das historische Trauma eine Rolle, dass China sich einst den über-

7 Zit. nach: Uwe Hoering, Neue Seidenstraßen, in: „junge Welt“, 9.8.2017.

8 Vgl. Maximilian Mayer und Mikki Huotari, China: Geopolitik durch Infrastruktur, in: „Blätter“, 7/2015, S. 37-40.

9 Atul Bhardwaj, Silk Routes versus Sea Lanes, in: „Economic & Political Weekly“, 22/2015, S. 10-12.

legen den westlichen kolonialen Seefahrernationen beugen und seinen Binnenmarkt für sie öffnen musste.

Trumps Rückzug, Chinas Chance

Mit der Initiative antwortet die Volksrepublik zudem auf die von den USA seit langem immer deutlicher betriebene Politik der Einhegung Chinas. So treibt Peking mit dem RCEP-Abkommen (Regional Comprehensive Economic Partnership) ein „Partnerschaftsprojekt“ voran, das klar als Gegenkonzept zum inzwischen gescheiterten Transatlantischen Freihandelsabkommen TTIP verstanden werden kann.¹⁰ Letzteres sollte nicht zuletzt dazu dienen, den Aufstieg Chinas durch ein von den USA geprägtes Netzwerk von Handelsregimen einzugrenzen. Viele Beobachter erwarten angesichts der Neuausrichtung der Handels- und Außenpolitik unter Donald Trump, dass sich der Spielraum für die chinesische Politik ausweiten und Chinas Bedeutung sowohl in Asien als auch in Europa wachsen könnte.

In Europa wiederum zielen chinesische Investitionen und Diplomatie intensiv auf Länder der EU-Peripherie wie Griechenland, Ungarn und Tschechien sowie auf mögliche Beitrittsländer wie Serbien. Diesen bietet das Interesse Pekings auch ein Gegengewicht zu Brüssel. Der EU wiederum fehlt bislang ein umfassender strategischer Ansatz, um auf diese Vorstöße zu reagieren.¹¹ Noch sucht Brüssel mit eigenen Initiativen wie der 2015 entwickelten EU-China Connectivity Plattform nach einer einheitlichen Position. Sie schwankt dabei zwischen eigenen Plänen zur Erschließung des zentralasiatischen Raums einerseits und einer Kooperation mit dem potenten fernöstlichen Konkurrenten andererseits.

In einer ähnlichen Lage befinden sich jene Länder, die an den Seidenstraßen zwischen Europa und China liegen oder an die Volksrepublik angrenzen. China bietet auch diesen Ländern Kooperationen an, macht aber mit seiner Expansionsstrategie zugleich deren Wachstums- und Entwicklungsstrategien Konkurrenz.

Eine Schlüsselrolle auf dem Landweg zwischen China und Europa spielt Russland, sowohl wegen seiner geographischen Ausdehnung als auch wegen seines geopolitischen Gewichts. Mit der Eurasischen Wirtschaftsunion (EAEU) verfolgt Moskau eigene Vorstellungen regionaler Größe, und ähnlich wie Xi Jinping will Präsident Wladimir Putin die historische Einflussphäre des Landes wiederherstellen. Wirtschaftlich fehlen ihm jedoch die Mittel, um seine Vorstellungen gegenüber Ländern wie Kasachstan, Weißrussland, Kirgistan und Armenien durchzusetzen.

Außerdem treibt die Sorge, dass die neuen eurasischen Initiativen an Russland vorbeilaufen könnten, Moskau in die Kooperation mit Peking. Dafür

10 Das Freihandelsabkommen RCEP soll die zehn Mitgliedstaaten der ASEAN und die sechs über Freihandelsabkommen assoziierten Staaten Australien, China, Indien, Japan, Südkorea und Neuseeland umfassen.

11 Europe and China's New Silk Road. ETNC Report 2016, S. 10.

kann es dem wirtschaftlich weitaus potenteren China Stabilität und Zusammenarbeit im transeurasischen Raum mit seinen eigensinnigen und unberechenbaren Despoten bieten. Stabilität als Gegenleistung für chinesische Investitionen – Alexander Gabuev vom Carnegie Moscow Center bringt diesen Tausch auf die Kurzformel: „China ist die Bank, Russland die große Kanone.“¹² Beim großen Seidenstraßengipfel Mitte Mai 2017 in Peking, dem „Belt & Road Forum on International Cooperation“, war Wladimir Putin denn auch entsprechend seiner Bedeutung für die Umsetzung der Initiative meist prominent an der Seite von Xi Jinping platziert.

Dagegen war Indien, das ebenfalls eigene Großmachtambitionen in der Region hegt, trotz Einladung nicht auf der Konferenz vertreten. Präsident Narendra Modi hatte Peking im Vorfeld beschuldigt, mit seiner Initiative „die Souveränität anderer Nationen auszuhöhlen“, und blieb dem Gipfel demonstrativ fern. Zwar steigen Chinas Investitionen in Indien und zumindest zwei Verzweigungen der neuen Seidenstraßen zielen auf das frühere Kernland der historischen Seidenstraßen – und damit auch auf Indien. Das betrifft den Ausbau der Verkehrsverbindungen über Tibet nach Nepal und den BCIM-Wirtschaftskorridor, der das chinesische Kunming mit Kolkata im indischen Westbengalen verbinden soll, quer durch Myanmar und Bangladesch. Doch ungelöste Territorialkonflikte in der Himalaya-Region und die Konkurrenz zur eigenen „Go-East-Politik“, die durchaus als Gegengewicht zu Chinas Hegemonie in der Region angelegt ist, dämpfen das Interesse von Neu-Delhi bislang erheblich. Außerdem würde der Wirtschaftskorridor zwischen dem pakistanischen Hafen Gwadar und Westchina durch Gebiete führen, die Indien beansprucht. Ohnehin spielt der indische Rivale Pakistan in der Seidenstraßen-Initiative eine Schlüsselrolle. Das zeigen mehrere große Energieprojekte, Öl- und Gaspipelines, Straßen und Eisenbahnlinien sowie Absprachen über Investitionen in Höhe von 46 Mrd. US-Dollar zwischen Peking und Islamabad.

Auch die ASEAN, die Gemeinschaft von zehn südostasiatischen Staaten, verfolgt eigene Pläne, die nicht automatisch deckungsgleich mit der Seidenstraßen-Initiative sind. Paradebeispiel ist der Master Plan for ASEAN Connectivity, den sie seit Jahren gemeinsam mit der Asiatischen Entwicklungsbank ADB, japanischen Investitionen und Entwicklungsgeldern vorantreibt. Die ASEAN möchte damit zum eigenständigen regionalen Wachstumsmarkt nach Vorbild der EU werden. Bereits jetzt bilden chinesische Unternehmen und staatliche Banken dabei die dominierende Kraft – besonders in den ärmeren asiatischen Ländern. Doch so willkommen weitere Investitionen in Infrastruktur und andere Bereiche auch sein mögen – die Vorbehalte sind stark, dass durch die Seidenstraßen-Initiative nicht nur eigene Entwicklungskonzepte verdrängt, sondern auch politische Abhängigkeiten verstärkt werden könnten. Besonders in Vietnam und Myanmar muss zudem historisch begründetes Misstrauen überwunden werden, und mit Vietnam und den Philippinen gibt es Territorialkonflikte im Südchinesischen Meer.

12 Zit. in: Reid Standish, China and Russia Lay Foundation for Massive Economic Cooperation, in: „Foreign Policy“, 10.5.2015.

Die Haltung der ASEAN-Länder gegenüber der Initiative reicht dementsprechend von „skeptisch“ über „vorsichtig optimistisch“ bis hin zu „enthusiastisch“.¹³

Geld und Investitionen: Chinas »Soft Power«

Um die Zustimmung der betroffenen Regierungen zu gewinnen, setzt Peking ein breites diplomatisches, politisches und wirtschaftliches Instrumentarium ein. So wirbt die chinesische Regierung seit 2013 auf nahezu jedem internationalen Treffen für die Initiative. Peking bemüht sich dabei, sie als offene und gleichberechtigte Partnerschaft zu präsentieren. Die Initiative sei ein „Vorschlag zur wirtschaftlichen Zusammenarbeit, kein geopolitisches Werkzeug“, versicherte der Vize-Außenminister Zhang Yesui beim China Development Forum im März 2015, „sie ist gegen kein Land und keine Organisation gerichtet, sondern eine nützliche Ergänzung zu bestehenden internationalen und regionalen Institutionen“.

Zudem lockt China mit der Aussicht auf Investitionen und Entwicklungsgelder. Die Ratingagentur Fitch veranschlagt das potentielle Volumen der gesamten Seidenstraßen-Initiative mit mehr als 900 Mrd. US-Dollar. Für ärmere Staaten wurden unter anderem beim Seidenstraßengipfel Mitte Mai 2017 bereits 8,7 Mrd. US-Dollar an Hilfszahlungen und zinsfreien Krediten angekündigt. Zugleich treibt China bilaterale Wirtschaftsabkommen voran, und bestehende regionale Bündnisse wie die ursprünglich als Sicherheitsorganisation gegründete Shanghai Cooperation Organisation (SCO), in der sowohl Russland als auch seit Kurzem Indien und Pakistan Mitglieder sind, sollen zu Wirtschaftsgemeinschaften ausgeweitet werden.

Darüber hinaus schafft Peking neue Institutionen, um die Initiative zu finanzieren. Die Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), die Anfang 2016 ihre Geschäftstätigkeit aufnahm und in der sich Peking eine Sperrminorität gesichert hat, stellt für die kommenden Jahre mindestens 100 Mrd. US-Dollar an Krediten in Aussicht. Dazu kommen weitere Geldtöpfe wie der Silk Road Fund, der im Mai 2017 auf 52 Mrd. US-Dollar aufgestockt wurde, und Finanzmittel der neuen Entwicklungsbank der BRICS-Länder Brasilien, Russland, Indien, China und Südafrika. Noch weitaus finanzstärker sind die staatlichen chinesischen Banken wie die Export-Import Bank of China (Exim Bank), die allein 2015 80 Mrd. US-Dollar vergeben hat,¹⁴ die China Development Bank (CDB) oder die Agricultural Bank of China, deren Budget 2015 um 20 Mrd. US-Dollar aufgestockt wurde.

Als Newcomerin sucht die AIIB zudem die enge Zusammenarbeit mit etablierten internationalen Finanzinstitutionen wie der Weltbank oder deren regionalem Ableger, der Asian Development Bank, sowie mit europäischen

13 Irene Chan, *Southeast Asian Responses to China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative*, in: *China's Maritime Silk Road and Asia*, New Delhi 2016, S. 47-59.

14 Zum Vergleich: Die multilaterale Asian Development Bank (ADB) mit Sitz in Manila vergab im selben Jahr lediglich Kredite in Höhe von 27 Mrd. US-Dollar.

Finanzinstitutionen wie der European Investment Bank (EIB) und der Europäischen Entwicklungsbank (EBRD), in der China seit Januar 2016 Mitglied ist. Allerdings übertrifft die Finanzmacht der AIIB, der verschiedenen Fonds und der staatlichen Banken deren Budgets bei weitem – und zudem scheinen ihre Auflagen und Anforderungen weicher: So versicherte Xi Jinping bei der Vorstellung der Seidenstraßen-Initiative im September 2013, „China wird sich niemals in interne Angelegenheiten einmischen“. Daher kann es nicht verwundern, dass nicht nur die meisten asiatischen und pazifischen Länder Mitglieder der AIIB wurden, sondern auch viele westeuropäische – sehr zum Unwillen der USA. Deutschland etwa ist der größte AIIB-Anteilseigner außerhalb der Region und der viertgrößte insgesamt.

Das Gruppenfoto beim großen Seidenstraßengipfel Mitte Mai 2017 in Peking zeigte denn auch, wie weit China inzwischen mit der Partnersuche gekommen ist. Offizielle Vertreter aus knapp 60 Ländern nahmen daran teil, darunter mehr als zwei Dutzend Staats- und Regierungschefs wie Wladimir Putin, Recep Tayyip Erdoğan, Kasachstans Präsident Nursultan Nasarbajew, der Präsident der Philippinen Rodrigo Duterte und Kambodschas Premierminister Hun Sen. Allerdings trägt die Einigkeit des Gruppenfotos und der Gipfel-Reden: Geld und Investitionen mögen ein gutes Lock- und vielleicht auch Bindemittel sein. Doch viele Vorhaben der Initiative leiden unter den üblichen Problemen von Großprojekten wie Kostenüberschreitung, technischen Schwierigkeiten, Eigeninteressen, Konflikten und Misstrauen, die nicht allein mit Geld und guten Worten verschwinden werden. Bislang werden vor allem die „niedrig hängenden Früchte“, also vergleichsweise einfache zu realisierende Vorhaben wie Bahnstrecken und Hafenausbau, vorangetrieben – ob sie auch Investitionen in Produktionsbereichen nach sich ziehen und eine wirtschaftliche Entwicklung in den beteiligten Ländern anschieben werden oder ob diese vorwiegend Transitländer für Handelsströme oder Rohstofflieferanten bleiben werden, steht noch in den Sternen. Dazu kommen wachsende Proteste gegen chinesische Investitionen in Kasachstan, Sri Lanka und Myanmar.

Option »Hard Power«

Zbigniew Brzezińskis Vorstellung einer transeurasischen Sicherheitsarchitektur von 1997 kulminierte in einer geopolitischen Krönungsvision: Das auf fortschreitender Globalisierung beruhende Weltsystem, geschaffen durch die neue Seidenstraße, werde die „Insignien des derzeitigen Herrschers der Welt annehmen“. Somit werde sich das politische System der USA und seine Kultur auf ein transnationales Weltsystem übertragen.¹⁵ Wird jetzt also China, da es sich anschickt, die Idee der Neuen Seidenstraßen zu verwirklichen, der fortschreitenden Globalisierung seinen Stempel aufdrücken?

Tatsächlich verspricht die Seidenstraßen-Initiative China eine noch größere Dominanz als wirtschaftliche und politische Hegemonialmacht in Süd-

¹⁵ Vgl. Hauke Ritz, a.a.O.

ostasien, bis weit nach Zentralasien hinein und ansatzweise auch bis in die Pazifikregion. Daher wachsen die Befürchtungen, dass damit auch Pekings militärischer und geopolitischer Einfluss zunehmen könnte – so wie in der Kolonialzeit den europäischen Handelsgesellschaften die militärische Besatzung folgte. Nicht nur indische Beobachter wie der Thinktank Delhi Policy Group bezeichnen die Seidenstraßen-Initiative daher als ein „neokoloniales“ Unterfangen.¹⁶ Denn die zunehmende chinesische Kontrolle über lebenswichtige Infrastruktur und Wirtschaftsbereiche und die wachsende Abhängigkeit von chinesischen Krediten – sprich: die zunehmende Verschuldung – verschaffen Peking Hebel, um politischen Einfluss auszuüben und geopolitische Interessen durchzusetzen.

Der Konflikt im Südchinesischen Meer schürt solche Befürchtungen. Bei diesem Konflikt um territoriale Ansprüche zwischen den Anrainerstaaten geht es gleichermaßen um die Kontrolle von Handelswegen, um den Zugang zu Ressourcen und um die Rückkehr zu Chinas „historischer Größe“. Während China in einer Doppelstrategie seine Ansprüche zunehmend mit militärischer Präsenz und nationalistischen Kampagnen untermauert, fungiert gleichzeitig die Seidenstraßen-Initiative als ein Instrument, um Kontrahenten wie Vietnam und die Philippinen mit Soft Power zu Zugeständnissen zu bewegen. Die Seidenstraßen-Initiative dient Peking zudem als ein Mittel, um sich politische Unterstützung für die eigene Position im Konflikt zu erkaufen. So verhinderten die wirtschaftlich besonders von China abhängigen Staaten Laos und Kambodscha eine gemeinsame Positionierung der ASEAN zu den umstrittenen Inselgruppen. Ähnlich blockierte übriges Griechenland im Juni 2017 eine EU-Stellungnahme im UN-Menschenrechtsrat zu Menschenrechtsverletzungen in China.

Auch die anvisierte „Perlenkette“ von Häfen im Indischen Ozean und in Ostafrika, die auf den ersten Blick rein logistischen Überlegungen zu folgen scheint, weckt Befürchtungen, dass hiermit auch militärstrategische Motive verbunden sein könnten. Der Ausbau der chinesischen Seestreitkräfte verleiht solchen Bedenken Gewicht, bietet er doch der chinesischen Regierung die Möglichkeit, die Versorgungswege gegebenenfalls auch mit militärischen Mitteln abzusichern. Chinas erster ausländischer Marinestützpunkt in Dschibuti, der zunächst als Basis für den Kampf gegen Piraten und jetzt mit der Beteiligung an UN-Friedensmissionen gerechtfertigt wird, ist denn auch ein Signal für eine wachsende militärische Präsenz außerhalb des Landes. Passend dazu wird in Peking bereits über eigene Schutztruppen diskutiert, beispielsweise für chinesische Investitionen in Pakistan, die durch islamistische Gruppen bedroht sein könnten.

Dennoch bezweifeln Beobachter wie der Wirtschaftsjournalist Tom Miller, dass Peking gegenwärtig auf „Empire Building“ im herkömmlichen Sinne setzt: „Chinas neues ‚Imperium‘ wird informell und weitgehend ökonomisch sein, aufgebaut auf Geld und zusammengehalten durch harte Infrastruktur.“¹⁷

16 Hemant Krishan Singh und Arun Sahgal, *China's Neo Colonial Great Game*, OBOR, 9.5.2017.

17 Tom Miller, *China's Asian Dream. Empire Building along the New Silk Road*, London 2017, S. 8.

Das Beispiel des Konflikts im Südchinesischen Meer zeigt aber auch, wie eng Peking jetzt schon wirtschaftliche und geostrategische Interessen verknüpft. Dies könnte sich verstärken, weil die Seidenstraßen-Initiative so eng mit dem innenpolitischen Machtgefüge und Diskurs zusammenhängt: Die Bestrebungen nach Wiedergutmachung für das „Jahrhundert nationaler Demütigung“ gelten als zentral für das Narrativ des modernen China; der Beitritt zur Welt Handelsorganisation WTO 2001 und der Aufstieg zur führenden Wirtschaftsmacht werden dabei als wichtige Stationen angesehen. Wiederholt hat Xi Jinping denn auch die „Wiedergeburt Chinas“ beschworen, die Rückkehr zu seiner angestammten Größe und der dem Land zustehenden Rolle in der Welt. Bei der Seidenstraßen-Initiative handelt es sich somit um ein zentrales Politikprojekt, dessen Bedeutung sich in der Rolle von Xi Jinping – dem starken Mann von KP und Regierung – als Aushängeschild ausdrückt. Damit hat er sich auch persönlich weit aus dem Fenster gelehnt und sein Ansehen wie seine Legimitation vom Erfolg der Initiative abhängig gemacht.

Im Unterschied zu den bisherigen Entwicklungserfolgen Chinas sind Schicksal und Erfolg der Seidenstraßeninitiative allerdings abhängig von der Kooperation anderer nationaler Regierungen und internationaler Akteure. Noch, so die Einschätzung der meisten Beobachter, „sieht es so aus, dass China in der Lage ist, viele seiner außenpolitischen Ziele durch nicht-militärische Mittel durchzusetzen“.¹⁸ Die Frage ist, welchen Plan B die Regierung für den Fall hat, dass es bei der Umsetzung dieses prestigeträchtigen Projekts zu Problemen oder Widerständen kommt – ob durch zivilgesellschaftliche Organisationen, durch nationale Interessen oder durch Konflikte, die den wirtschaftlichen Wachstumsimperativ in Frage stellen würden.

Bereits jetzt fällt auf, dass Peking zunehmend auf Allianzen mit autoritären Regimen setzt, die jüngst beim Seidenstraßengipfel auffällig stark vertreten waren, gar zu den bevorzugten Partnern gehören. Sie könnten die erfolgreiche Umsetzung möglicherweise reibungsloser vorantreiben als demokratische Regierungen. Die Neuen Seidenstraßen könnten so die Entwicklung zum Autoritarismus in den beteiligten Ländern weiter beschleunigen – passend zur zunehmend autoritären Entwicklung in China selbst, wiederum verkörpert in der Person von Xi Jinping. Bislang konzentrierte sich China bei seinem Aufstieg zum Global Player überwiegend auf die wirtschaftliche Entwicklung – während es die militärische Dominanz der USA und ihrer Verbündeten in der Region weitgehend akzeptierte. Vorerst setzt die Regierung auch weiterhin vorwiegend auf wirtschaftliche und politische Überzeugungsarbeit, um die globale Expansion und die „Wiedergeburt Chinas“ voranzubringen. Doch bei so großen Zielen sind auch andere Mittel denkbar: „Chinas diplomatisch-kommerzieller Ansatz könnte sich als eine Zwischenstufe einer Entwicklung erweisen, die möglicherweise auch eine Expansion strategisch-militärischen Einflusses beinhaltet“, meint der China-Experte Frans-Paul van der Putten. Die Neuen Seidenstraßen schaffen auch dafür die Voraussetzungen.

¹⁸ Hier und das folgende Zitat: Frans-Paul van der Putten u.a., *China, Europe and the Maritime Silk Road*, Clingendael Report 2015, S. 33.