

VSA:



Uwe Hoering

Der Lange Marsch 2.0

Chinas Neue Seidenstraßen
als Entwicklungsmodell



In Kooperation mit
Stiftung
Asienhaus

Uwe Hoering
Der Lange Marsch 2.0
Chinas Neue Seidenstraßen als Entwicklungsmodell

Uwe Hoering ist freiberuflicher Publizist mit den Themenschwerpunkten Internationale Finanzinstitutionen, Agrarinvestitionen in Afrika und die Rolle Chinas in Süd- und Südostasien. Bei längeren Auslandsaufenthalten in Indien und Ostafrika und zahlreichen Recherche-Reisen in Südasiens, Südostasien, China und der Mongolei wurden immer wieder Themen bearbeitet, die auch durch die Belt and Road Initiative (B&R) aufgeworfen werden. Dazu gehören neben den Aktivitäten internationaler Finanzinstitutionen und der Rolle Chinas in der globalen Landwirtschaft auch Infrastrukturentwicklung und Wirtschaftskorridore, wirtschaftliche, soziale und ökologische Folgen von Großprojekten, die Auswirkungen von Ressourcenausbeutung, die Bedeutung zivilgesellschaftlicher Organisationen und sozialer Bewegungen oder die Kontroversen um Entwicklungsmodelle und -strategien.

Zu seinen Publikationen zählen unter anderem »Vorsicht Weltbank. Armut, Klimawandel, Menschenrechtsverletzungen«, »Agrar-Kolonialismus in Afrika. Eine andere Landwirtschaft ist möglich« (beide im VSA: Verlag) und Veröffentlichungen u. a. in Blätter für deutsche und internationale Politik, iz3w, Junge Welt. Er ist Mitglied im Vorstand der Stiftung Asienhaus in Köln.

Uwe Hoering

Der Lange Marsch 2.0

**Chinas Neue Seidenstraßen
als Entwicklungsmodell**

**In Kooperation mit der
Stiftung Asienhaus**

VSA: Verlag Hamburg

www.vsa-verlag.de

www.globe-spotting.de

www.asienhaus.de

© VSA: Verlag 2018, St. Georgs Kirchhof 6, 20099 Hamburg

Alle Rechte vorbehalten

Titelfoto: Khunjerab Pass, Grenze zwischen Pakistan und China (Foto: Kumail Ali Naqvi, Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International)

Druck und Buchbindearbeiten: CPI books GmbH, Leck

ISBN 978-3-89965-822-4

Inhalt

Vorwort	9
1. Einleitung	15
Chongqing – Duisburg	16
»Belt« und »Road«	17
Der Weg entsteht im Gehen	19
Erklärungsansätze	20
Baustellen auf den Seidenstraßen	22
2. Wege aus der Krise	25
Go West, Go Out	25
Grenzen des Wachstums	27
Made in China 2025	29
Neuordnung des Flottenverbands	31
Internationalisierung des Ordnungsmodells	33
3. Infrastruktur als Wachstumsstrategie	35
Megapläne	35
Ein Wirtschaftskorridor als Wendepunkt	38
Konjunkturprogramm als Schuldenfalle	39
Megarisiken	41
Lockere Leitlinien	42
<i>Korinna Horta:</i> <i>»Deutschland verleiht der AIIB Glaubwürdigkeit«</i>	<i>44</i>
4. Chancen und Risiken in Zentralasien	49
Brückenschlag über 2000 Jahre	49
Energiezentrum Xinjiang	51
Sieger im neuen Verteilungsroulette	53
Russland, die nackte Kanone	54
Brücken über den Amur	56
Ungleiche Partner	59

5. Grenzen der ökologischen Zivilisation	61
Hausaufgaben	62
Kohle für »Frontstaaten«	64
Ressourcenfluch 4.0	67
Mit B&R zur ökologischen Zivilisation?	68
<i>Sukhgerel Dugersuren:</i>	
»Die Mongolei hat die Chance für einen alternativen Entwicklungsweg verpasst«	71
6. Platzhirsch in Südostasien	75
Verbinden und einbinden	75
Ansprüche absichern	78
Abhängigkeit aufbauen	79
Entwicklungsperspektiven versprechen	81
Flagge zeigen	83
<i>Wolfram Schaffar:</i>	
»Die Idee von Demokratie wurde diskreditiert«	85
7. China rule the waves	89
Admiral Zheng He wird wieder gebraucht	90
Eine Braut in jedem Hafen	92
Der Griff nach der »leuchtenden Perle«	93
Folgt dem Handel die Marine?	95
8. Spannungen in Südasien	97
Aus Brüdern werden Gegner	97
Regionales Infrastruktur-Wettrüsten	99
Lücken im Wirtschaftskorridor	101
Hoffnungen auf eine neue Freundschaft	102
9. Eine Brücke nach Afrika	105
China in Afrika	105
Imageprobleme	106
Neustart mit Xi Jinping	108
African Renaissance	110
Nur eine Nebenstrecke?	112

10. Investoren auf der Balkanroute	115
Das Tor nach Europa	115
Osteuropa flirtet mit China	117
Europa sucht nach Antworten	119
Unruhe im Mittelmeer	121
<i>Frans-Paul van der Putten:</i>	
»Die Seidenstraßen sollten ein Gemeinschaftsprojekt sein«	123
 11. Konturen einer neuen Hegemonie	 127
Alle zu finden	127
Konfliktpotenziale	129
Sicherheitsarchitektur	131
In imperialen Fußstapfen?	133
Kühnheit oder Hybris?	134
<i>Au Loong Yu:</i>	
»Xi kann nicht jegliche Opposition ausschalten«	136
 Verwendete Literatur	 141
 Anhang	
»Ein Gürtel und eine Straße«	150

Vorwort

Als 2012 die ersten Güterzüge mit Computerteilen aus China in Duisburg und bald auch in anderen europäischen Städten eintrafen, war kaum absehbar, welche Kreise der Stein ziehen würde, der da ins Wasser geworfen worden war. Die Bahnverbindungen waren eine der ersten »Neuen Seidenstraßen«, die seit der Amtsübernahme von Staatspräsident Xi Jinping als *Belt and Road Initiative*¹ zum Signum der chinesischen Wirtschafts-, Innen- und Außenpolitik wurden. Verpackt in ein historisch-idealisiertes Gewand, soll China mit ihnen wieder seinen angestammten Platz als zentrales »Reich der Mitte« und vollumfängliche Großmacht einnehmen. Die materielle Grundlage dafür ist die systematische Expansion des staatskapitalistischen Entwicklungs- und Ordnungsmodells, das sich explizit als Alternative zum Modell einer neoliberalen, westlich-demokratischen und liberalen gesellschaftlichen Ordnung und deren globaler *Governance* versteht und anbietet. Folgt auf die Dominanz des anglo-europäisch zentrierten Weltbeglückungsparadigmas jetzt eine neue Perspektive aus Asien – und besiegt der Ostwind den Westwind?

Die Wellenkreise haben in kürzester Zeit gewaltige Ausmaße angenommen. Das regierungsoffizielle Narrativ, das eine Mischung aus spärlichen Fakten und viel PR ist, bietet ebenso wie die zahllosen Debatten und Einordnungsversuche in Medien, Wissenschaft, Wirtschaft und nationaler wie internationaler Politik ein breites und widersprüchliches Interpretationsszenario. Dadurch werden zugleich immer neue Fragen und Themen aufgeworfen. B&R inspiriert die Diskussion über eine neue Phase der Globalisierung und die geopolitische Neuordnung in einer multipolaren Weltordnung und gibt ihr gleichzeitig einen Fokus, an dem sie sich abarbeiten kann. Längst ist ein Wettstreit um die Deu-

¹ Abgekürzt BRI. Anfangs war eine offizielle Bezeichnung auch *One Belt, One Road* (OBOR). Im Folgenden wird zumeist das Kürzel B&R verwendet.

tungshoheit über B&R im Gange. Da die konkreten Motive, Ziele und Konturen der Strategie so unscharf und viele Informationen unzuverlässig sind, kann sich jeder sein eigenes Bild malen. Das kann dann Faszination angesichts der Kühnheit des »Großen Plans« sein, Hoffnungen auf Wachstum, Wohlstand und Stabilität, Sorgen über einen weiteren Abbau von Menschenrechten und Demokratie oder Befürchtungen über verschärfte, auch militärische Konflikte, nationalistisch konnotierte chinesische Dominanz und Souveränitätsverlust.

Vor dem Hintergrund der Beschreibung der zahlreichen Facetten von B&R liegt der Fokus des Buchs auf den möglichen Auswirkungen in den beteiligten Ländern und Regionen. Dabei stehen den Versprechungen und Erwartungen auf einen Entwicklungsschub durch die weitere Integration in die auf China orientierte Globalisierung die absehbaren Schwierigkeiten und Widersprüche gegenüber. Denn die chinesischen Initiatoren können nicht allein darüber entscheiden, wohin die Seidenstraßen letztendlich führen. Erfolg und Gewinn, übrigens auch für China selbst, hängen von vielen Faktoren ab und sind daher keineswegs ausgemacht.

Inzwischen zeichnen sich die Konturen deutlicher ab. Konkrete Aktivitäten und Auswirkungen werden sichtbarer. Die Analysen und Bewertungen, die anfangs häufig spekulativ, interessengeleitet oder abwartend waren, können sich zunehmend auf Informationen und greifbare Ergebnisse stützen. Dennoch ist jeder Versuch, Ausmaß und Implikationen zu erfassen, nach wie vor nur eine Momentaufnahme.² Aber wie auch immer: Der Sino-Kapitalismus ist im *fast forward mode*. Die Initiative wird weitreichende Auswirkungen haben sowohl für Asien wie für Europa und verleiht schon jetzt der Globalisierung und der Weltordnung eine neue Dynamik.

Ein wichtiger Teil der Vorarbeiten zu diesem Buch war ein Projekt im Rahmen des China-Programms der *Stiftung Asienhaus*.³

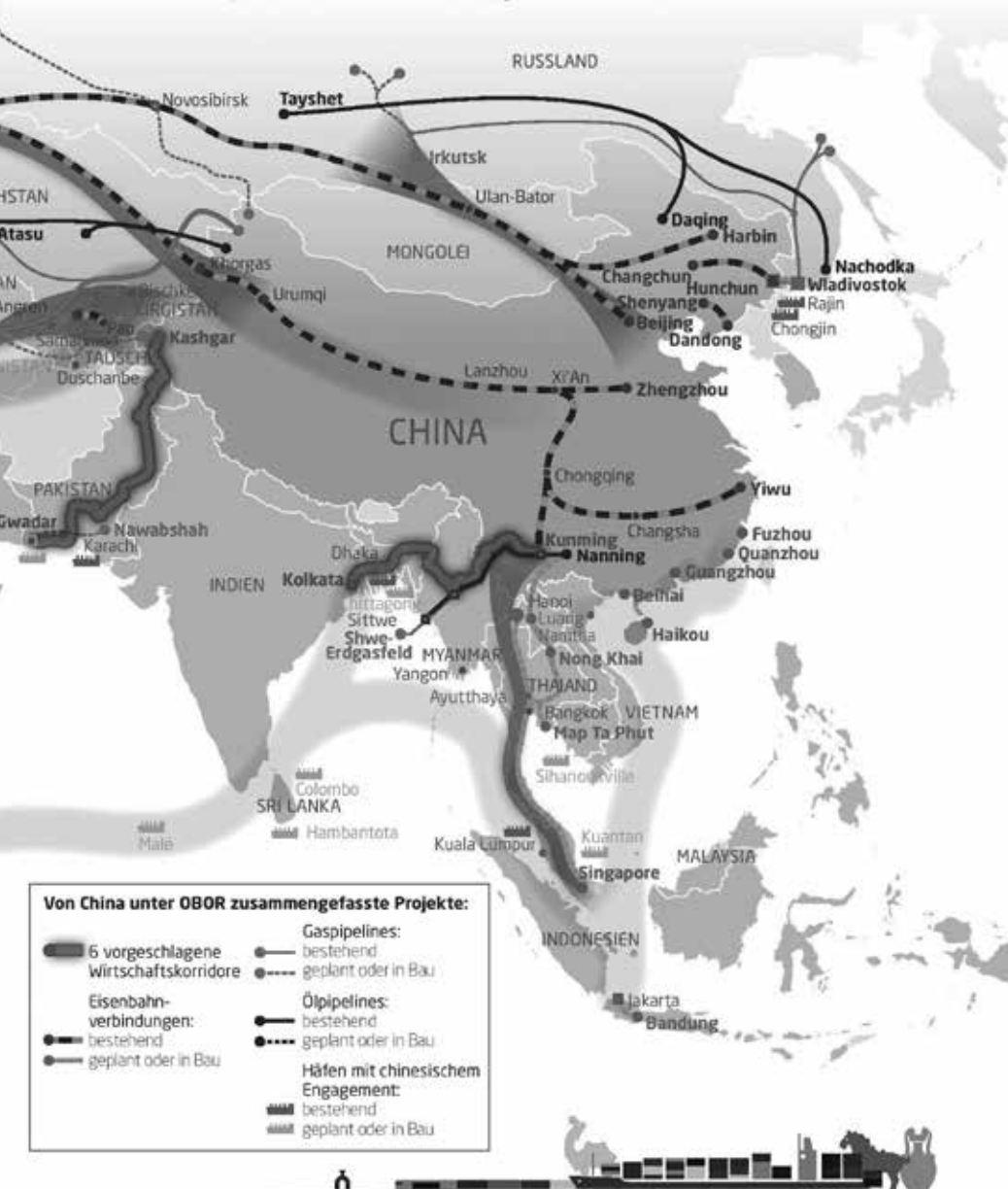
² Das Manuskript wurde Ende April 2018 abgeschlossen.

³ Siehe dazu www.eu-china.net/ und die Broschüren China-Programme et al. 2017; Stiftung Asienhaus 2017.

Dank geht daher an die Leiterin des Programms, Nora Sausmikat, für ihr Gespür, das Thema frühzeitig aufgegriffen zu haben. Die meisten Informationen, Anregungen und Einschätzungen entstammen einer umfassenden Auswertung von Zeitungs-, Zeitschriften- und Blog-Texten, von Websites und der steigenden Flut von Publikationen. Bei der Fokussierung haben unter anderem zahlreiche Gespräche mit Christoph Görg, Dominik Hofzumahaus und Armenui Carstensen geholfen. Korinna Horta, Sukhgerel Durgersuren, Au Loong Yu, Frans-Paul van der Putten und Wolfram Schaffar haben sich dankenswerter Weise die Zeit genommen, die lange Liste meiner Fragen zu beantworten, und damit weitere wichtige Facetten und Einschätzungen beigetragen, das *Mercator Institute for China Studies* freundlicherweise den Abdruck der Seidenstraßen-Karte erlaubt. Besonderer Dank gebührt Christa Wichterich, ohne deren Unterstützung ich in dem Meer widersprüchlicher Informationen, Einschätzungen und Quellen wohl untergegangen wäre.

Bonn, im Mai 2018

Maritime Seidenstraße des 21. Jahrhunderts
 Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtel
 AIB-Gründungsstaaten



Von China unter OBOR zusammengefasste Projekte:

- 6 vorgeschlagene Wirtschaftskorridore
- Eisenbahnverbindungen:
 - bestehend
 - geplant oder in Bau
- Gaspipelines:
 - bestehend
 - geplant oder in Bau
- Ölpipelines:
 - bestehend
 - geplant oder in Bau
- Häfen mit chinesischem Engagement:
 - bestehend
 - geplant oder in Bau



1. Einleitung

*»The Belt connects the land
The road moves on the sea
The promise that they hold
Is joint prosperity
We're breaking barriers
We're making history
The world we're dreaming of
Starts with you and me.«*

*»When trade routes open up
That's when the sharing starts
Resources changing hands
And shipping auto parts
Ideas start to flow
And friendship starts to form
Then things impossible
All become the norm.«*

Singende Kinder aus verschiedenen Ländern, überwiegend hellhäutig und blond, »drücken ihre Dankbarkeit aus«,¹ heißt es theatra-
lisch in einem YouTube-Video,² vor den gemalten Kulissen von
Hochgeschwindigkeitszügen und Containerschiffen, Skylines und
Kamelen in bunter Landschaft. Der Refrain »Jetzt kommt die Zu-
kunft« bringt die Werbebotschaft der neuen Seidenstraßen auf
den Punkt: Der Ausbau von Handelsrouten schafft Wohlstand
und Freundschaft – oder: Eine andere Welt ist möglich, mit chi-
nesischen Merkmalen.

Was hier als Kinderspiel inszeniert wird, ist zunächst einmal
keine spezifisch chinesische Strategie, sondern Mainstream wirt-
schaftspolitischen Denkens, das große Infrastrukturvorhaben

¹ Alle Übersetzungen durch den Verfasser.

² www.youtube.com/watch?v=H6Adz_arAYE. Zugriff am 11. Novem-
ber 2017. Die Produktionsfirma Fuxing Road Studios gilt als regierungs-
nah, wenn nicht gar als Teil des Apparats: [en.wikipedia.org/wiki/Stu-
dio_on_Fuxing_Road](http://en.wikipedia.org/wiki/Studio_on_Fuxing_Road).

als wesentlichen Impuls für Wirtschaftswachstum und Wohlstand betrachtet. Unter dem Stichwort »Konnektivität« dient der Ausbau von Verkehrsverbindungen der Ausweitung des transnationalen Handels, der Effizienz von Wertschöpfungsketten und verstärkten Investitionen. Die Verkehrsverbindungen bilden die ökonomischen Muskelstränge, an denen Sonderwirtschaftszonen und Entwicklungskorridore entstehen. Pioniere dieser Strategie waren die Weltbank und die Asiatische Entwicklungsbank, das Weltwirtschaftsforum Davos und die G20, die Gruppe der wichtigsten Industrie- und Schwellenländer. Doch perfektioniert wurde die Idee seit Ende 2013 durch Chinas *Belt & Road Initiative*, anschaulicher und zugkräftiger bezeichnet als »neue Seidenstraßen«. Den Erfolg scheint Chinas eigener Aufschwung zur globalen Wirtschaftsmacht zu garantieren, bei dem nach dem Motto, »Willst Du reich werden, baue zunächst eine Straße«, der Ausbau der Infrastruktur eine wesentliche Rolle spielte.

Chongqing – Duisburg

Dem Gründungsmythos zufolge waren es allerdings zunächst andere Akteure, die den Weg frei machten. Ronald Kleijwegt, Direktor für globale Logistik beim Technologie-Konzern HP, beansprucht die Vaterschaft: »Die transeurasische Eisenbahn war mehr oder weniger mein Baby.« Der erste Testzug startete bereits 2008 in Shenzhen, der Wirtschaftszone bei Hongkong. Die Strecke verlief zunächst durch die Mongolei, später klinkten sich die Logistiker weiter östlich direkt in die Route der Transsibirischen Eisenbahn ein.

Für Produktionsstätten in Zentralchina wie dem aufstrebenden Standort Chongqing, die von der Verlagerung von Fabriken aus den Küstenregionen ins Landesinnere profitierten, war diese Streckenführung allerdings ungünstig. Kleijwegt suchte daher nach direkten Routen durch Kasachstan, die Ukraine, die Slowakei und Tschechien oder durch Russland, Weißrussland und Polen. Auf dem Weg mussten zahlreiche Schwierigkeiten und Hindernisse abgebaut werden. Ein Durchbruch war die Bildung der Zollunion

zwischen Kasachstan, Russland und Weißrussland 2010, die fünf Jahre später zur *Eurasischen Wirtschaftsunion* (EAEU) ausgeweitet und aufgewertet wurde. Dadurch verringerten sich Bürokratie, Kontrollen und damit der Zeitaufwand. 2012 schickte HP den ersten regulären Zug auf die Strecke zwischen Chongqing und Duisburg.

Seither bauen zahlreiche chinesische Städte mit eigenen Verbindungen nach Europa an der »Eurasischen Landbrücke«, mit Partnerstädten wie Warschau, Lyon, Hamburg, Madrid, London und Tilburg. Im Schnitt ist die Fahrt mit zwei Wochen doppelt so schnell wie der Seeweg, kräftige Subventionen helfen, die Kosten zu senken. »Der Güterverkehr auf diesen Strecken ist inzwischen fast so einfach wie die Versendung eines Pakets mit einem lokalen Postdienst«, schreibt der Journalist Wade Shepard, der die Entwicklung intensiv beobachtet. Anfangs fuhren die Züge häufig leer zurück – wirtschaftlich und ökologisch eine höchst unbefriedigende Auslastung. Inzwischen bringen sie unter anderem Wein und Champagner, Kosmetika und Schmuck ins Reich der Mitte.

»Belt« und »Road«

Neben der »Eurasischen Landbrücke«, deren Rückgrat die Züge von Zentralchina nach Europa sind, gehen von China wie die Speichen eines Rades weitere geplante Verkehrsverbindungen und Wirtschaftskorridore aus: durch Pakistan zum Persischen Golf, durch Myanmar und Bangladesch nach Indien und zum Indischen Ozean, durch Südostasien nach Singapur, durch die Mongolei nach Sibirien. Fand Chinas eigene exportorientierte Wirtschaftsentwicklung zunächst in den südöstlichen Küstenregionen um Shanghai, Shenzhen und Guangzhou sowie um Peking und die Hafenstadt Tianjin statt, suchen nun auch die Provinzen im Landesinnern Wege zum Meer. Mit ihrer »Go West«-Politik hatte die Regierung vor 20 Jahren begonnen, unter anderem Xinjiang im Westen, Yunnan und Guangxi im Südwesten und Heilongjiang im Osten durch Verkehrsverbindungen, Fördermittel und die Verlagerung von Industrien zu entwickeln, und regionale wirtschaft-

liche und soziale Disparitäten zu verringern. Jetzt sollen ihnen die neuen Routen eigene Zugänge jenseits der Grenzen zu Absatzmärkten und Rohstofflieferanten in Zentralasien, im Nahen Osten, in Europa oder in Südostasien erschließen.

Damit fungieren diese Provinzen im Nordwesten, Südwesten und Nordosten mit eigenen Investitionsprojekten diesseits und jenseits der Grenzen als Brückenköpfe für die neue, offensive Nachbarschaftspolitik Chinas mit den Ländern in der Region, um so wieder zu einer voll akzeptierten Großmacht auf globaler Ebene aufzusteigen (Godehardt 2014: 25). Die Expansion folgt dem Muster: Vorgestern Shenzhen, gestern Xinjiang, heute Zentralasien, Indischer Ozean und Südostasien – und morgen?

Gleichzeitig und parallel zu den Landwegen, dem »Belt«, sind praktisch alle Länder in Ostasien, Südostasien, dem Indischen Ozean und Ostafrika dabei, Häfen zu modernisieren, zu planen oder zu bauen, meist mit Hilfe chinesischer Gelder und Unternehmen. Die internationalen Seewege durch das Chinesische Meer, die Straße von Malakka und den Indischen Ozean bis nach Europa, die Peking zur »Maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts«, der »Road«, erklärt hat, sind nach wie vor die Transportkorridore, die am intensivsten genutzt werden. Dabei fungieren die Häfen als logistische Knotenpunkte, um Schiffe zu warten, Waren ins Hinterland zu transportieren und umgekehrt Produkte in den globalen Handel einzufädeln.

Versuche, die Idee der historischen Seidenstraßen wiederzubeleben, gibt es schon seit mehreren Jahrzehnten. Und beinahe hätten die USA sich den Begriff angeeignet: 2011 kündigte die damalige US-Außenministerin Hillary Clinton eine neue Seidenstraße an, die Afghanistan mit seinen Nachbarn verbinden sollte, um den Wiederaufbau des Landes voranzubringen. Doch es blieb bei der Idee. Jetzt ist China am Zug.

Der Weg entsteht im Gehen

Die Resonanz auf die Initiative war gewaltig. Beim ersten Gipfeltreffen im Mai 2017, dem *Belt & Road Forum on International Cooperation*, kamen annähernd 30 Staats- und Regierungschefs nach Peking, darunter Wladimir Putin, Recep Tayyip Erdoğan, der philippinische Präsident Rodrigo Duterte, Griechenlands Alexis Tsipras sowie rund fünf Dutzend weitere Delegationen. Außer der Neugier auf die konkreten Konturen und Implikationen der kühnen Ideen, die da aus Peking verkündet wurden, und der Furcht, den Zug zu verpassen, lockte auch der angekündigte Beitrag Chinas zur Finanzierung: Umgerechnet bis zu einer Billion US-Dollar sollen für die Umsetzung bereitgestellt werden.³ Mit der *Asiatischen Infrastruktur-Investitionsbank* (AIIB), dem *Silk Road Fund* und der *New Development Bank* der BRICS-Staaten wurden Alternativen zu westlich dominierten Internationalen Finanzinstitutionen wie *Weltbank* und *Internationalem Währungsfonds* geschaffen.

Auch fünf Jahre nach seinem Start durch Staats- und Parteichef Xi Jinping im Herbst 2013 erweckt das Unterfangen allerdings noch den Eindruck einer riesigen Baustelle: ein Gewirr von Bahnstrecken, Containerhäfen, Terminals, Wirtschaftszonen, neuen Grenzstationen, Pipelines und Fernstraßen, von dem vieles nur auf dem Papier steht. Symbolträchtig war das riesige Modell einer Brücke, das beim Gipfeltreffen aufgestellt war: goldverkleidet und illuminiert verkündete es eine leuchtende Verbindung in die Zukunft – die Auffahrten fehlten allerdings noch. Bei B&R handelt sich um eine Sammelbezeichnung für ein Konglomerat bereits bestehender, geplanter oder auch nur angedachter Vorhaben, für die die chinesische Regierung noch Partner sucht. Die verschiedenen Landkarten, die zirkulieren, sind dementsprechend eher skizzenhaft. Den ganzen Bauplan kennen bislang bestenfalls die chinesischen Architekten. Wie beim Go-Spiel besetzen sie strategische Punkte, die sich zu Festungen ausbauen lassen oder durch

³ Kosten und Preise werden im Folgenden durchgehend umgerechnet in US-Dollar angegeben.

die die Gegenspieler eingekreist oder abgelenkt werden, damit sie keine eigenen Strategien entwickeln können.

Auch die offiziellen Erläuterungen und Dokumente sind oft wolkig. Sie beschränken sich auf einige kurze Visionspapiere und Aktionspläne.⁴ Um so intensiver ist die offizielle Werbetrommelei bei Konferenzen, Regierungstreffen und in den staatlichen Verlautbarungsorganen. Geradezu unüberschaubar sind auch die Debatten in wissenschaftlichen Kreisen, auf Tagungen, in Medien, Wirtschaftsforen und politischen Diskussionen.

Erklärungsansätze

Die offizielle Version der chinesischen Regierung, die an eine Idealvorstellung der historischen Seidenstraßen anknüpft und auch von zahlreichen beteiligten Regierungen und Beobachtern aufgenommen wird, setzt dem westlichen Entwicklungsdiskurs ein eigenes Paradigma entgegen. Erklärte Ziele sind Wohlstand, Wirtschaftswachstum und Stabilität durch Konnektivität und proaktive staatliche Unterstützung. Konnektivität meint dabei nicht nur materielle Infrastruktur und Handel, sondern auch politische Zusammenarbeit, Finanzsysteme und »Kontakte zwischen Menschen«. Als Antwort auf die »schwache Erholung der globalen Wirtschaft und eine komplexe internationale Situation« nach den Krisen des zurückliegenden Jahrzehnts werde China der internationalen Gemeinschaft mehr öffentliche Güter wie Infrastruktur zur Verfügung stellen, verkündete Xi Jinping sendungsbewusst. Das »neue Goldene Zeitalter der Globalisierung« werde sich von der bisherigen neoliberalen Globalisierung unterscheiden. Verknüpft ist dieses Narrativ mit einer zunehmend nationalistischen Konnotation, der Wiedergutmachung der Demütigung

⁴ Erst im März 2015 legte die zentrale Planungsbehörde, die *National Development and Reform Commission*, einen etwa 15-seitigen »Aktionsplan« – siehe eine gekürzte Fassung im Anhang auf den Seiten 150ff. – vor, der aber sehr allgemein und voller Versprechungen über die wechselseitigen Vorteile und eine gleichberechtigte, offene Partnerschaft bleibt.

gen Chinas durch die Kolonialmächte und der Wiederherstellung seiner früheren Bedeutung, als sich das Kaiserreich als Zentrum der Welt betrachtete.

Dieses offizielle Narrativ »vermittelt ein romantisches Bild von Chinas sich verändernder Position in der Welt«, meint Xin Zhang von der *East China Normal University* in Schanghai (2016). Betont werden der Geist und das Vermächtnis der historischen Seidenstraßen – Verbundenheit, Zusammenarbeit auf vielen Ebenen, eine Gemeinschaft mit gemeinsamen Interessen, Verantwortung und Schicksal, verbunden durch die Hoffnung, dass moderne Konnektivität und Handelswege die herkömmliche Machtkonkurrenz ersetzen können. Eine gemeinsame Entwicklung würde allen Beteiligten in einer offenen und inklusiven Weise nützen. Vor allem westliche Beobachter weisen dann gerne auf eine entscheidende Leerstelle des Paradigmas hin: Ausgehend vom Prinzip der Nicht-einmischung in die inneren Angelegenheiten fehlen Verweise auf Ziele wie Demokratie, Menschen- und Minderheitenrechte, institutionelle, rechtliche und politische Reformen.

Ein zweiter Erklärungsansatz fokussiert auf die wirtschaftlichen Eigeninteressen Chinas. Beschleunigt durch die Finanzkrise 2007/2008 stellt danach die Seidenstraßen-Initiative einen Versuch dar, vor allem die eigene strukturelle Wachstumskrise, die sich in Überkapazitäten und sinkenden Wachstumsraten zeigt, durch weitere wirtschaftliche Expansion und Modernisierung zu lösen. Für Xin Zhang (2017) ist B&R sogar die unvermeidbare Expansion eines »Staatskapitalismus«, angetrieben von Verwertungs- und Akkumulationszwang und dem Streben nach geoökonomischer Hegemonie, dem Ausbau der wirtschaftlichen Vormachtstellung Chinas in der Welt.

Das dritte Narrativ stellt geopolitische Intentionen in den Mittelpunkt. Diese liegen als Antwort auf eine mögliche Einhegung Chinas durch die USA und die Sorge um die Sicherheit seiner internationalen Versorgungswege nahe, werden im offiziellen Narrativ jedoch stets abgestritten.⁵ Das befürchtete Spektrum mögli-

⁵ Auf einer Pressekonferenz im März 2015 erklärte Außenminister Wang Yi: B&R »ist ein Produkt inklusiver Zusammenarbeit, kein geopo-

cher geopolitischer Auswirkungen reicht von der Entstehung von Vasallenstaaten und einem neuen Kolonialismus bis hin zur drohenden Erosion der westlich dominierten Weltordnung und Chinas Aufstieg zur alles beherrschenden Hegemonialmacht. Mit diesen Verschiebungen im internationalen politischen Machtgefüge werden unterschiedliche Konfliktszenarien verknüpft, einschließlich einer wachsenden Gefahr militärischer Konfrontationen.

Baustellen auf den Seidenstraßen

Der Stein, den Xi Jinping vor fünf Jahren ins Wasser geworfen hat, zieht seither immer größere Kreise. In der breiten und vielschichtigen Diskussion kristallisiert sich inzwischen eine Vielzahl von Themenbereichen und Problemfeldern heraus, die durch die Initiative aufgemacht werden. Sie weisen weit über die gängige Vorstellung hinaus, bei B&R würde es in erster Linie um ein Infrastrukturprojekt und um Absatzmärkte und Handel gehen.

Kapitel 2 greift die zentrale Frage nach den internen Motivationen und Triebkräften auf. Viele Debattenbeiträge verweisen auf die Notwendigkeit für den Staat, negative Auswirkungen des chinesischen Entwicklungsmodells und seiner Strukturprobleme anzugehen. Aber auch innenpolitische Kalküle wie die Herrschaftssicherung und Legitimierung von Partei und Staat und das Bestreben, die Demütigungen durch die Kolonialmächte im 19. Jahrhundert wett zu machen, spielen eine zentrale Rolle. Im Unterschied zum katastrophal gescheiterten »Großen Sprung vorwärts«, als unter Mao Zedong in einem gewaltigen Kraftakt ab 1958 die Umwandlung einer Bauern- zu einer Industriegesellschaft erzwungen und der Übergang zum Kommunismus abgekürzt werden sollte, stellt die Initiative jetzt einen »Langen Marsch«⁶ dar, eine geplante und integrierte Ausweitung des »So-

litischen Werkzeug, und sollte nicht unter dem Blickwinkel einer überholten Mentalität des Kalten Krieges gesehen werden«.

⁶ Der Lange Marsch ist ein zentraler Heldenmythos der Kommunistischen Partei Chinas: Angesichts der Einkreisung durch die Armee Chi-

zialismus mit chinesischen Merkmalen«. Damit unterscheidet sie sich in ihrer Strategie von Mao Zedong, nicht aber in ihren Zielen: nationale Souveränität, territoriale Integrität und der Aufbau einer starken und wohlhabenden Nation, die ihren rechtmäßigen Platz als Großmacht auf der internationalen Bühne einnimmt (Rolland 2017: 123).

Ein Kernelement der neuen Seidenstraßen ist die Infrastrukturentwicklung (Kapitel 3). Hier geht es zum einen um das Angebot an andere Regierungen und Länder, das Infrastrukturdefizit mit viel Geld zu verringern und Konnektivität als Voraussetzung für Investitionen, Wachstum und Wohlstand zu verbessern. Durch den Aufbau von Megakorridoren entstehen neue Räume der Globalisierung und wirtschaftliche Geografien, die durch die Kontrolle über wichtige Versorgungswege zu einem »Infrastruktur-Imperium« führen können. Alle Erfahrungen zeigen, dass in großen Infrastrukturprojekten zahlreiche soziale und ökologische Risiken stecken, die auch in B&R systemisch angelegt sind. Bei der maritimen Seidenstraße (Kapitel 7) liegt zusätzlich ein Schwerpunkt auf der Frage, ob damit eine Ausweitung der militärischen Präsenz Chinas in Regionen wie dem Indischen Ozean erfolgt.

Anders als im eigenen Land ist die chinesische Regierung auf die wohlwollende Zusammenarbeit mit anderen Ländern und Regionalmächten angewiesen. Entscheidend wird daher sein, wie sich Russland, das selbst hegemoniale Ansprüche in Osteuropa und Zentralasien verfolgt (Kapitel 4), Indien, das sich als Vormacht im Indischen Ozean und in Südasien begreift (Kapitel 8), und Europa (Kapitel 10) zur chinesischen Initiative verhalten. Sind sie Konkurrenten, gar Gegner oder Partner? Eine besondere Situation bietet sich in Südostasien (Kapitel 6), wo China wirtschaftlich bereits dominiert, territoriale Ansprüche im Südchinesischen

ang Kai-sheks zogen sich Teile der Roten Armee, die später zur Volksbefreiungsarmee umbenannt wurde, und der Führungsspitze der Partei nach Nordwesten in die Provinz Shaanxi zurück. Der Rückzug trug dazu bei, dass Mao Zedong seine Macht festigen und ausbauen konnte, und bereitete den späteren Sieg über die Kuomintang und die japanischen Invasoren vor (Quelle: Wikipedia, Zugriff am 4. Juni 2018).

Meer verfolgt und unter anderem deshalb auch auf Konfliktkurs mit Anrainerstaaten ist.

Neben dem Bestreben, durch die neuen Seidenstraßen neue Märkte und Investitionsstandorte für die chinesische Industrie zu erschließen, spielt die Versorgung mit Rohstoffen eine Schlüsselrolle (Kapitel 5) – und damit die Frage, ob die neuen Seidenstraßen als weiterer Motor für das fossile Wachstumsmodell wirken oder aber den Einstieg in eine Energiewende oder gar eine »ökologische Zivilisation« einleiten werden, wie die Initiatoren gerne verkünden.

Eher am Rande der Seidenstraßen liegt Afrika, das als Lieferant von Erdöl und anderen Rohstoffen und als Kunde für Infrastrukturprojekte und preiswerte Konsumgüter Chinas Aufstieg mit gefördert hat. Eine eigenständige Entwicklung wurde damit allerdings nicht angeschoben. Mit Xi Jinpings Amtsantritt zeichnet sich jetzt eine Neubestimmung der Strategie Chinas in Afrika ab, mit ersten Auswirkungen vor allem in Ostafrika (Kapitel 9).

Die Expansion der Wirtschaftsmacht China durch B&R ist verbunden mit einem wachsenden politischen Einfluss auf Regierungen und verstärkter Konkurrenz mit anderen Hegemonialmächten. Mit einer selbstbewussteren, aktiveren Außenpolitik geht eine militärische Aufrüstung einher. Das hat weitreichende Auswirkungen auf die Konstellationen einer multipolaren Weltordnung. Manche warnen davor, dass China die globale Hegemonie, gar ein neues Imperium anstrebt, während Peking selbst ausgewogene »Großmachtbeziehungen neuen Typs« anbietet (Kapitel 11).