

## Chinas Jahrhundertprojekt 15.05.2017



**BEIJING/BERLIN** (Eigener Bericht) - Berlin und Brüssel legen China bei seinem Großprojekt "Neue Seidenstraße" Steine in den Weg. Am gestrigen Sonntag hat die EU sich geweigert, auf einem internationalen Gipfeltreffen in Beijing mit Vertretern aus mehr als 100 Staaten, darunter 29 Staats- und Regierungschefs, eine Erklärung zu dem Projekt zu unterzeichnen. Für das

Vorhaben, das den Ausbau von Verkehrskorridoren aus Ostasien nach Europa auf dem Land- sowie auf dem Seeweg vorsieht, stellt Beijing Billionensummen bereit; es gilt als eine der bedeutendsten ökonomisch-strategischen Unternehmungen der Gegenwart. An einem vergleichbaren, schon 1993 gestarteten Projekt sind Berlin und Brüssel gescheitert. China zielt darauf, neue Absatzmärkte für seine Wirtschaft zu erschließen, aber auch instabile Regionen im Westen der Volksrepublik zu stabilisieren; zudem soll die "Neue Seidenstraße" Europa und Asien ökonomisch eng verknüpfen - ohne die Vereinigten Staaten. Diese stehen dem Vorhaben deshalb ablehnend gegenüber. Deutsche Interessen sind widersprüchlich: Während Wirtschaftskreise von einer intensiveren Kooperation neue Profite erhoffen, steht der mit dem Projekt verbundene weitere Aufstieg Chinas den machtpolitischen Interessen Deutschlands und der EU entgegen. Berlin und Brüssel verhalten sich entsprechend ambivalent.

### Ein Billionenprojekt

Die "Neue Seidenstraße", offiziell meist "One Belt, One Road" ("Ein Gürtel, eine Straße") genannt, ist gegenwärtig eines der bedeutendsten ökonomisch-strategischen Großprojekte der Welt. Der chinesische Staatspräsident Xi Jinping hat es im September und im Oktober 2013 bei Besuchen in Kasachstan und in Indonesien offiziell bekanntgemacht. "One Belt, One Road" sieht vor, die Verkehrskorridore aus China in Richtung Westen systematisch auszubauen: zum einen auf dem Landweg über Zentralasien und Russland bzw. Iran/Türkei bis nach Europa; zum anderen auf dem Seeweg durch das Südchinesische Meer, die Straße von Malakka und den Indischen Ozean bis nach Ostafrika bzw. durch das Rote Meer und den Suezkanal ins Mittelmeer. Das Projekt, das unter anderem Straßen, Schienennetze, Hochgeschwindigkeitszüge und Häfen umfasst, soll den Handel beleben und den beteiligten Staaten dadurch ökonomisch Aufschwung bringen. Die Dimensionen sind gewaltig: Inzwischen haben sich der "Neuen Seidenstraße" mehr als 65 Staaten angeschlossen, die rund ein Drittel der globalen Wirtschaftsleistung erbringen und mit 4,4 Milliarden Menschen mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung stellen. Beijing hat bislang Kredite in Höhe von mehr als 800 Milliarden Euro vergeben; langfristig wird mit einem noch viel höheren Volumen gerechnet.

### Eurasien

Beijing verfolgt mit "One Belt, One Road" mehrere Ziele. Zum einen geht es darum, Absatzmärkte für chinesische Unternehmen zu erschließen und auszubauen. Zum anderen sollen wirtschaftlich schwache, instabile Regionen insbesondere in Westchina und in Zentralasien ökonomisch gestärkt werden, um sie langfristig auch politisch zu konsolidieren; damit könnten für die Volksrepublik gefährliche Unruheherde etwa in der chinesischen Region Xinjiang sowie in den westlich an China grenzenden Ländern beseitigt werden. Überlagert wird all dies von der Tatsache, dass die "Neue Seidenstraße" auf lange Sicht geeignet ist, Europa und Asien ökonomisch eng zu verknüpfen - und zwar ohne der Vereinigten Staaten. Washington steht dem Projekt deshalb ablehnend gegenüber. Beijing wiederum bietet den teilnehmenden Staaten eine planerische Partizipation auf sämtlichen Ebenen bis hin zu Gipfeltreffen an; die aktuelle Zusammenkunft in der chinesischen Hauptstadt ist ein Beispiel. Gleichzeitig verspricht es, seiner Praxis in den vergangenen Jahrzehnten folgend, den Verzicht auf politische Einmischung in die inneren Angelegenheiten der kooperierenden Staaten. "One Belt, One Road" soll

damit nicht zuletzt die Abkehr von der militärischen Dominanz der westlichen Mächte mit sich bringen.[1] Das Vorhaben wird in Beijing als "Jahrhundertprojekt" eingestuft.

### **Machtverschiebungen**

Wie kaum ein anderes Projekt verdeutlicht die "Neue Seidenstraße" die Verschiebung der globalen Machtzentren weg vom Atlantik hin zum Pazifik. Vor fast einem Vierteljahrhundert, im Mai 1993, hatte die EU in der politischen Aufschwungphase nach dem Ende des Kalten Kriegs auf deutsches Drängen ein Vorhaben gestartet, dessen Ziel es war, die Transportkorridore zwischen Europa und Asien auszubauen. Das EU-Projekt TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), das ebenfalls "Neue Seidenstraße" genannt wurde, zielte darauf ab, die Verkehrswege aus Europa nach Zentralasien sowie womöglich weiter nach China auszubauen - und zwar zwischen Russland und Iran hindurch, also über den Kaukasus und durch das Kaspische Becken; es ging darum, deutsch-europäischen Konzernen Zugänge zu den zentralasiatischen Rohstoffen und zum ostasiatischen Markt zu öffnen, die weder über russisches noch über iranisches Territorium führten. TRACECA, das von Berlin und Brüssel zeitweise mit großspuriger PR vorangetrieben wurde [2], hat keine nennenswerten Ergebnisse hervorgebracht. Unter chinesischer Führung hingegen schreitet der Ausbau der eurasischen Verkehrskorridore, an dem Deutschland und die EU gescheitert sind, nun mit bemerkenswertem Tempo voran.

### **Wirtschaftsboom**

"One Belt, One Road" besitzt für das bundesdeutsche Establishment eine ambivalente Bedeutung. Einerseits haben deutsche Unternehmen ein starkes Interesse daran, den Austausch mit China, dem wichtigsten Handelspartner der Bundesrepublik, weiter auszubauen. Im vergangenen Jahr hieß es deshalb auf einer hochkarätig besetzten Wirtschaftskonferenz in Berlin, die "Neue Seidenstraße" werde "mehrheitlich positiv eingeschätzt".[3] Der konkrete Nutzen lässt sich an Einzelbeispielen verdeutlichen. So profitiert der Duisburger Hafen, der größte Binnenhafen Europas, stark davon, dass dort inzwischen 25 Containerzüge pro Woche aus China ankommen; es sollen noch viel mehr werden. Die Fahrtzeit ist bereits jetzt mit 16 bis 19 Tagen nur noch halb so lang wie die Fahrt auf dem Seeweg; sie soll mit dem Ausbau der Strecke auf acht Tage reduziert werden. Duisburg könne "Chinas Tor zu Europa" werden, heißt es bereits.[4] Mittlerweile nutzen Konzerne wie BMW die Option, Autoteile per Zug aus Deutschland in chinesische Fabriken zu transportieren; die Deutsche Bahn AG führt solche Transporte gewinnbringend durch. Das ökonomische Interesse hat dazu geführt, dass die Bundesrepublik sich an der Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) beteiligt, die zur Jahreswende 2015/16 in Beijing eröffnet wurde und zu den Hauptfinanziers von "One Belt, One Road" zählt.

### **Rivalitäten**

Andererseits bringt "One Belt, One Road" neue Konkurrenzlagen in Europa hervor. Bekanntestes Beispiel ist, dass die "China Ocean Shipping Company" (COSCO) 2009 begonnen hat, Anteile am Hafen von Piräus zu übernehmen; mittlerweile verfügt sie dort über starken Einfluss.[5] Piräus ist für Schiffe, die aus China kommen und durch den Suezkanal ins Mittelmeer einfahren, die erste Anlaufmöglichkeit in Europa; Beijing hat den dortigen Hafen deshalb zu einem Ziel der Seeroute der "Neuen Seidenstraße" gewählt. Inzwischen haben Unternehmen wie etwa HP, die Computer in China endmontieren, ihren Europavertrieb aus anderen Hafenstädten wie Rotterdam nach Piräus verlegt; sogar aus dem Hamburger Hafen sind jetzt Konkurrenzängste wahrzunehmen. Darüber hinaus hat Beijing begonnen, nicht nur in Griechenland, sondern auch in anderen Staaten Ost- und Südosteuropas Infrastrukturmaßnahmen anzuschieben, die geeignet sind, Chinas dortigen Einfluss deutlich zu vergrößern - und den deutschen Einfluss in Europa zu mindern. Dies läuft dem machtpolitischen Interesse Berlins ebenso zuwider wie die Tatsache, dass die "Neue Seidenstraße" geeignet ist, Chinas Einfluss auch in der Weltpolitik weiter zu stärken; der große Rivale steigt ungebrochen auf.

### **Doppelstrategie**

Entsprechend ambivalent verhalten sich Berlin und Brüssel aktuell in Beijing. Bundeskanzlerin Angela Merkel ist zu dem heute zu Ende gehenden Gipfeltreffen eingeladen worden, jedoch nicht angereist, um es nicht weiter aufzuwerten; in abwertender Absicht heißt es in deutschen Medien, in der chinesischen Hauptstadt finde derzeit ein Gipfeltreffen mit "Putin und Erdoğan", den aktuellen Hauptfeindbildern Berlins, statt. Deutsche Wirtschaftsinteressen werden in Beijing

zwar von Bundeswirtschaftsministerin Brigitte Zypries vertreten. Zugleich hat die EU aber erklärt, die geplante gemeinsame Erklärung nicht unterzeichnen zu wollen. Vorgesoben werden Differenzen bei Umwelt- und Sozialstandards.[6] Tatsächlich droht Brüssel damit Beijings Großprojekt zumindest punktuell zu schädigen. Diese Doppelstrategie macht es möglich, wirtschaftlichen Profit mit dem Bemühen zu vereinen, China politisch einzudämmen - und auf diese Weise ökonomische wie machtpolitische Interessenten in Deutschland gleichermaßen zu bedienen.

[1] S. dazu [Die Neue Seidenstraße \(I\)](#) und [Die Neue Seidenstraße \(II\)](#) .

[2] S. dazu [Die Neue Seidenstraße](#) .

[3] 4. east forum Berlin setzt mit Rekordbeteiligung ein deutliches Zeichen für internationale Zusammenarbeit. Berlin, 19.04.2016.

[4] Willi Mohrs: Duisburgs Hafen als Chinas Tor zu Europa. [www.waz.de](#) 28.12.2016.

[5] Frans-Paul van der Putten, Minke Meijnders: China, Europe and the Maritime Silk Road. Clingendael report. March 2015.

[6] Axel Dorloff: Ärger auf der "Neuen Seidenstraße". [www.tagesschau.de](#) 14.05.2017.

Copyright © 2005 Informationen zur Deutschen Außenpolitik

[info@german-foreign-policy.com](mailto:info@german-foreign-policy.com)