

AUS POLITIK UND ZEITGESCHICHTE

Chinas neue Seidenstraßen

Anja D. Senz
VON GÜRTELN, STRAßEN
UND AMBITIONEN

Nadine Godehardt
CHINAS GEOPOLITISCHER
CODE

Jonathan Holslag
IM WETTSTREIT
UM KONNEKTIVITÄT

Thomas O. Höllmann
DAS ALTE CHINA
UND DIE SEIDENSTRAßE

Andreas Renner
ZEITENWENDE
IM EISMEER?

Jacob Mardell
SEIDENSTRAßE
VOR ORT

Min Ye
NACH DER PANDEMIE

APuZ

ZEITSCHRIFT DER BUNDESZENTRALE
FÜR POLITISCHE BILDUNG

Beilage zur Wochenzeitung Das **Parlament**

Chinas neue Seidenstraßen

APuZ 43–45/2022

ANJA D. SENZ

VON GÜRTELN, STRAßEN UND AMBITIONEN

Mit der Erzählung über die „neuen Seidenstraßen“ hat die chinesische Regierung seit 2013 international Aufsehen erregt und verschiedene innen- und außenpolitische Ziele darunter subsumiert. Das weltweite Echo über die praktische Umsetzung ist jedoch geteilt.

Seite 04–10

NADINE GODEHARDT

CHINAS GEOPOLITISCHER CODE

Die „neuen Seidenstraßen“ stehen im Zentrum einer globalen Konnektivitätspolitik, die einen neuen Typus von Geopolitik begründet. Über die Seidenstraßen- und andere Initiativen versucht China, seine Sichtweisen in der internationalen Politik zu etablieren.

Seite 11–17

JONATHAN HOLSLAG

IM WETTSTREIT UM KONNEKTIVITÄT

Nach langem Zögern haben die EU, die USA und Japan das chinesische Konnektivitätsprogramm als wirtschaftliche und strategische Herausforderung anerkannt und sind bereit, zu reagieren. Offen ist, wie sich die westlichen Gegeninitiativen entwickeln werden.

Seite 18–24

THOMAS O. HÖLLMANN

DAS ALTE CHINA UND DIE SEIDENSTRAßE

Die Geschichte der „Seidenstraße“ reicht bis weit in die Antike zurück. Auf den unter diesem Begriff zusammengefassten Land- und Seerouten wurden nicht nur Güter weitergegeben, sondern auch Religionen, Ideen und technologische Errungenschaften.

Seite 25–32

ANDREAS RENNER

ZEITENWENDE IM EISMEER?

Im 21. Jahrhundert ist die legendäre Nordostpassage durchs Polarmeer Wirklichkeit geworden und eine reguläre, in ihrem Hauptabschnitt von Russland verwaltete Schifffahrtsstraße. Sie ist zugleich ein Teilstück von Chinas „neuer Seidenstraße“.

Seite 33–39

JACOB MARDELL

SEIDENSTRAßE VOR ORT

Ein Gesamtüberblick über Projekte im Rahmen der „neuen Seidenstraßeninitiative“ ist kaum möglich. Über Einzelprojekte werden Einblicke in die geografische Verteilung, in die verschiedenen Wirtschaftssektoren und in unterschiedliche thematische Schwerpunkte gegeben.

Seite 40–47

MIN YE

NACH DER PANDEMIE

Die „neue Seidenstraßeninitiative“ der Volksrepublik China wird 2023 zehn Jahre alt. An der innenpolitischen Logik der Initiative hat sich nichts geändert, die inhaltliche Ausrichtung der Projekte hat sich in Zeiten der Pandemie indes verschoben.

Seite 48–53

EDITORIAL

„Konnektivität“ lautet die Übersetzung des englischen *connectivity*, das wiederum von *to connect*, verbinden, kommt. Der Begriff meint laut Duden die „Fähigkeit von Betriebssystemen, zwischen einem Rechner und Netzwerken, besonders dem Internet, eine Verbindung herzustellen“. China hat mit seiner Konnektivitätspolitik im Rahmen der „neuen Seidenstraßeninitiative“ oder „Belt and Road Initiative“ (BRI) der Verbindungsfähigkeit von Waren, Finanzen, Dienstleistungen und Menschen eine zentrale Rolle eingeräumt – vorausgesetzt, Investitionen und Handelsbeziehungen sind zum Vorteil der Volksrepublik China.

Im Herbst 2013 hatte Chinas Staatspräsident Xi Jinping bei einem Besuch in Kasachstan zunächst einen „Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtel“ (Silk Road Economic Belt) angekündigt, der auf den Ausbau von Infrastruktur und die Stärkung wirtschaftlicher Beziehungen in Eurasien zielte. Einen Monat später folgte die Vorstellung einer „maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts“ (21st Century Maritime Silk Road) in Indonesien, die sich auf die Seeroute von China nach Italien bezieht. Mit der „polaren Seidenstraße“ kam 2017 eine weitere Seeroute, diesmal in der Arktis, zum Ensemble hinzu.

Geografisch ist die BRI aber weit darüber hinaus gegangen, mit Projekten nicht nur in Asien und Europa, sondern auch in Afrika oder Südamerika. Auch inhaltlich hat sich das Feld erweitert: Standen anfangs vor allem der Bau und die Finanzierung von Brücken, Straßen und Häfen auf dem Programm, sind mittlerweile digitale, „grüne“ und auf das Gesundheitswesen bezogene Maßnahmen hinzugekommen. Strittig mag sein, wie erfolgreich die Initiative jenseits der chinesischen Propaganda tatsächlich ist und welche Bedeutung sie geopolitisch (noch) hat. Unstrittig ist, dass diese und andere Initiativen Ausdruck des globalen Machtanspruchs Chinas sind, zu dem es sich in allen Weltregionen zu verhalten gilt.

Anne Seibring

VON GÜRTELN, STRAßEN UND AMBITIONEN

China und die neuen Seidenstraßen

Anja D. Senz

Es mag die deutsche Bundespolitik irritiert haben, dass der chinesische Staatspräsident Xi Jinping bei seinem Staatsbesuch in Deutschland 2014 darauf bestand, Duisburg zu besuchen – eine Stadt, die aufgrund des Strukturwandels mit einer Vielzahl von Herausforderungen kämpft und der im Bundesvergleich oftmals kein positives Image anhaftet. Doch galt das chinesische Interesse weniger der Stadt als vielmehr dem dort angesiedelten Binnenhafen. Und so rollte pünktlich zum Staatsbesuch der sogenannte *Yuxinou*-Zug („Chongqing-Xinjiang-Europa-Zug“), der die zentralchinesische Stadt Chongqing mit Duisburg verbindet, feierlich begleitet von Drachentänzen im Duisburger Hafen ein. Mit Xi Jinpings Besuch erreichte Chinas „neue Seidenstraße“ (New Silk Road) die Bundesrepublik. Während eines offiziellen Besuchs 2013 in Kasachstan hatte Xi den „Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtel“ erstmals vorgestellt und danach in Indonesien die „maritime Seidenstraße des 21. Jahrhunderts“ ausgerufen.

GENESE UND SPIELARTEN DER NEUEN SEIDENSTRASSEN

Kommerzielle transeurasische Güterzüge verbinden heute zahlreiche Orte zwischen China und Europa. Bereits 2008 war eine erste Verbindung zwischen Südchina und Hamburg via Sibirien, Moskau, Belarus und Polen getestet worden. Eine weitere Verbindung von Chongqing über Kasachstan folgte 2011. Inzwischen rollen laut Duisburger Hafen AG auf den Trassen 60 Züge pro Woche. Verschiedene Logistikunternehmen verbinden über 40 chinesische mit europäischen Städten. Zu den Verbrauchern in Europa werden Textilien, Autoteile, Chemikalien und andere chinesische Produkte transportiert, in die Gegenrichtung werden Lebensmittel, Holzprodukte so-

wie Maschinen und Geräte nach China geliefert. Die Bahn benötigt für die etwa 11000 Kilometer lange Strecke zwischen 13 und 17 Tagen. Die Schienenverbindung ist eine kosten- und zeitsparende Alternative zur doppelt so lange dauernden Seeroute.

Den Besuch des chinesischen Staatsoberhauptes in Duisburg konnte man als Eröffnung einer neuen Bahnverbindung zwischen China und Deutschland verstehen, auch wenn Züge schon länger regelmäßig, oftmals jedoch unrentabel,⁰¹ auf der Strecke verkehrt hatten. Sie waren gut bestückt von China nach Europa gerollt, in umgekehrter Richtung aber häufig nicht ausgelastet. Ein Fernsichteam des chinesischen Staatssenders CCTV begleitete den Zug entlang der verschiedenen Stationen filmisch, um dem heimischen Publikum die Relevanz der neuen Bahntrasse näherzubringen.

In China firmieren Aktivitäten im Bereich des Infrastrukturausbaus und der Intensivierung der weltweiten Handelskontakte seit 2013 offiziell unter der Bezeichnung *Yidai Yilu* – wörtlich „ein Gürtel, eine Straße“. Der Begriff „Gürtel“ bezieht sich auf die Überlandrouten, der Begriff „Straße“ auf den Seeweg. Ab 2016 wich die anfängliche englische Bezeichnung „One Belt One Road“ samt ihrer Abkürzung „OBOR“ der offiziellen Übersetzung „Belt and Road Initiative“ (BRI). Bemerkenswert ist dabei, dass die Formulierung im Chinesischen anders als im Englischen unverändert blieb und keinen direkten Verweis auf ein „Projekt“, „Programm“, einen „Plan“, eine „Initiative“ oder „Strategie“ enthält. In der Anwendung des Begriffs durch unterschiedliche Ministerien in China findet sich aber sowohl der Begriff „Initiative“ als auch jener der „Strategie“.⁰² Internationale Irritationen und Kritik an dem vermeintlich ausschließenden oder dominierenden Charakter „einer“ Straße und „ei-

nes“ Gürtels mag dazu geführt haben, dass der Begriff im Englischen angepasst wurde. Die alternative Benennung als „neue Seidenstraße“ schloss an frühere Initiativen Zentralasiens sowie Europas an, doch das chinesische Narrativ verdrängte schnell alle Vorläufervarianten.

Zwischen 2013 und 2022 hat sich die BRI geografisch und bezogen auf ihren Geltungsbereich erweitert. So wird heute mit Blick auf Chinas Interessen in der Arktis von einer „polaren Seidenstraße“ gesprochen.⁰³ Unter dem Gesichtspunkt einer stärkeren Berücksichtigung von Nachhaltigkeit und Umweltstandards wird auf eine „grüne Seidenstraße“ verwiesen.⁰⁴ Der frühere Fokus auf die physische Infrastruktur wurde um digitale Infrastrukturen im Rahmen einer „digitalen Seidenstraße“ ergänzt, und im Zuge der Pandemie wurden Impfstofflieferungen mit der Bezeichnung „Seidenstraße der Gesundheit“ versehen.

SEIDENSTRÄßEN-METAPHERN

Die Bezeichnung „Seidenstraßen“ wird dem deutschen Geografen Ferdinand von Richthofen zugeschrieben, der ab 1868 ausgedehnte Reisen nach Asien unternommen und den Begriff, fasziniert von einem Geflecht alter Handelsrouten und Austauschbeziehungen, in sein wissenschaftliches Werk eingeführt hatte.⁰⁵ Unter dem Gesichtspunkt der Erschließung neuer Bodenschätze, insbesondere der Kohlevorkommen, plädierte er nach seiner Heimkehr für eine Ausweitung des deutschen Kolonialbesitzes in China und wird daher heute kritisch gesehen.

Seidenstraße(n) – darin schwingt in der öffentlichen Wahrnehmung die Vorstellung Jahrhunderte währender, gewinnbringender Beziehungen zwischen Europa, Zentralasien und China mit. So verwundert es nicht, dass in den vergangenen Jahrzehnten zahlreich darauf rekurriert wurde: So finanzierte die UNESCO

beispielsweise zwischen 1988 und 1998 unter dem Titel „Seidenstraße – Straße des Dialogs“ ein Programm zur Erforschung des kulturellen Erbes sowie zur Entwicklung gemeinsamer Zukunftsperspektiven. 1993 war auf Anregung des georgischen Präsidenten Eduard Schewardnadse das New Silk Road-TRACECA-Programm⁰⁶ initiiert worden, das – im Wesentlichen finanziert aus europäischen Mitteln im Rahmen des 1991 aufgelegten TACIS-Programms zur Vertiefung der Beziehungen nach Osteuropa und Zentralasien – den Anstoß zur Entwicklung eines Verkehrskorridors von Europa über das Schwarze Meer, den Kaukasus und das Kaspische Meer zu den Staaten Zentralasiens gab.⁰⁷ Heute umfasst die TRACECA-Route das Verkehrssystem von 13 Mitgliedstaaten: Aserbaidschan, Armenien, Georgien, Iran, Kasachstan, Kirgisistan, Moldawien, Rumänien, Tadschikistan, Türkei, Ukraine und Usbekistan. 1994 warben außerdem 34 sogenannte Seidenstraßen-Mitgliedstaaten der Welttourismusorganisation (UNWTO) für die Vorzüge der Region. 1999 verabschiedete der US-Kongress den Silk Road Strategy Act mit dem Ziel, die Länder am Kaspischen Meer und im Südkaukasus zu unterstützen. Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (ECMT) befasste sich 2005 mit Verweis auf eine Revitalisierung von Strecken der historischen Seidenstraße eingehend mit dem Ausbau neuer Landwege zwischen Asien und Europa. 2011 erklärte die US-amerikanische Außenministerin Hillary Clinton, eine „New Silk Road Initiative“ als Teil der Ausstiegsstrategie aus Afghanistan fördern zu wollen, um das Land in regionale Energie- und Handelsmärkte zu integrieren und sein wirtschaftliches Potenzial für den Wiederaufbau nutzbar zu machen.⁰⁸

Die Seidenstraßen-Metapher wurde seit dem Zusammenbruch der Sowjetunion also von vielen Akteuren für die Gestaltung neuer Kooperationen zwischen Asien und Europa, der Verbesserung der Konnektivität sowie der wirtschaftlichen Entwicklung Zentralasiens bemüht. Chinas Politik war in diesem Zeitraum auf die

01 Vgl. David Bandurski, *Ghost Trains to Europe*, 27.8.2019, www.echo-wall.eu/china-and-world/off/ghost-trains-europe.

02 Vgl. Xiaoyu Pu, *One Belt, One Road: Visions and Challenges of China's Geoeconomic Strategy*, in: *Zhongguo dalu yanjiu* (Mainland China Studies) 3/2016, S. 111–132.

03 Siehe hierzu auch den Beitrag von Andreas Renner in dieser Ausgabe (Anm. d. Red.).

04 Siehe hierzu auch den Beitrag von Jacob Mardell in dieser Ausgabe (Anm. d. Red.).

05 Siehe hierzu auch den Beitrag von Thomas O. Höllmann in dieser Ausgabe (Anm. d. Red.).

06 Für das TRACECA-Programm vgl. www.traceca-org.org/en/home.

07 Vgl. Teimuraz Gorshkov/Giorgi Bagaturia, *TRACECA – Restoration of Silk Route*, in: *Japan Railway & Transport Review* Nr. 28/2001, S. 50–55.

08 Vgl. Joshua Kucera, *A New Silk Road?*, 11.11.2011, <https://thediplomat.com/2011/11/the-new-silk-road>.

eigene Binnenentwicklung konzentriert, die stark über die chinesische Ostküste verlief. Erst mit Beginn des neuen Jahrtausends gewann die Entwicklung Zentral- und Westchinas im Rahmen der Strategie zur „Erschließung Westchinas“ (*Xibu Dakaiifa*) an Bedeutung. Mit einer Vielzahl von Förderprogrammen sollte eine Angleichung der Lebens- und Einkommensverhältnisse der zwölf zentral- und westchinesischen Provinzen an die prosperierende Ostküste erreicht werden.

DIE BRI ALS POLITISCHE KLAMMER

Für China ist die BRI untrennbar mit den Ambitionen des Generalsekretärs der Kommunistischen Partei Chinas und Staatspräsidenten Xi Jinping verbunden, der die Initiative seit Ende 2013 propagiert. Für die Ankündigung bot sich Kasachstan als Nachbarland zu Westchina an, konnte Xi doch damit nicht nur dokumentieren, dass man sich in Zentralasien engagieren möchte, sondern auch an die wohlklingenden, exotischen Vorstellungen der historischen Seidenstraßen anknüpfen.

Im Chinesischen können die „Gürtel und Straßen“ als politischer Oberbegriff verstanden werden, unter den sich verschiedene Interessen und Zielsetzungen subsummieren. Als Symbol für den mit den Handelsrouten verbundenen kulturellen Austausch erlauben sie eine positive Darstellung außenpolitischer und -wirtschaftlicher Interessen. Für die Verantwortlichen in China signalisieren sie ideologisch die Schwerpunktsetzung der Regierung. In der politischen Umsetzung erfordern sie eine Orientierung auf die vermuteten Zielsetzungen der Führung. Konzeptuell zunächst unspezifisch und vage, wurde der Begriff durch die so entstehende Vielzahl von lokalen Plänen sowie publizistischen Beiträgen langsam inhaltlich gefüllt.

Wie eigene Recherchen im Rahmen von Feldforschungsaufenthalten zeigen, haben sich die chinesischen Städte und Provinzen zügig bemüht, Teil der BRI zu werden, indem sie bereits laufende Projekte und geplante Vorhaben als BRI-Maßnahmen deuteten. Die Provinz Yunnan und die Autonome Region Xinjiang beispielsweise interpretierten ihre im chinesischen Kontext nachteilige ökonomische Randlage neu als Brückenkopf nach Südostasien beziehungs-

weise Tor nach Zentralasien. Die Behörden im südchinesischen Shenzhen markierten ihre Metropole auf BRI-Karten, um den Anspruch auf eine strategische Rolle im Kontext der Initiative zu untermauern. Die Hafenstadt Tianjin wandte sich an die Zentralregierung in Peking, um ergänzend zur bestehenden Rolle an der chinesischen Ostküste auch formal in das Geflecht von Umschlagplätzen in Richtung Zentralasien einbezogen zu werden. Auch andernorts wurden zahlreiche, bereits seit vielen Jahren laufende Programme nun als Bestandteile der BRI ausgewiesen. So firmieren die grenzüberschreitenden Maßnahmen der Wirtschaftsentwicklung in Südwestchina, die auf Lokal- und Provinzebene die Beziehungen zu den Nachbarländern teilweise bereits seit Ende der 1990er Jahre pflegen, nun unter der BRI.

Die „neue Seidenstraßeninitiative“ kann demnach als eine von der obersten Führung vorgegebene politische Klammer für eine Vielzahl von verschiedenen Projekten und Maßnahmen verstanden werden. Dies eröffnet unterschiedlichsten Akteuren – Unternehmen, Verwaltungseinheiten, Diplomaten – die Gelegenheit, sich dahinter zu versammeln und damit politisch-ideologisch „richtig“ zu positionieren. Eine Mitwirkung verspricht politische Vorteile, bietet die Chance auf positive ökonomische Effekte und kann sich nicht zuletzt günstig auf persönliche Karrieren auswirken.⁰⁹

Auf konzeptueller Ebene beteiligten sich Wissenschaftler und Intellektuelle daran, die Inhalte der BRI innerhalb des ideologisch gesetzten Rahmens auszudeuten. Für Wang Yiwei beispielsweise, Autor des chinesischen Buchs des Jahres 2016 „Die Welt ist verbunden: Die Logik der BRI“ (*Shijie shi tong de: yidaiyilu de luoji*), stellt die BRI eine Verbindung zwischen China und der Welt her. Das Land sei früher aus der Perspektive des Westens definiert worden, inzwischen bezögen sich immer mehr Länder auf China als Referenzpunkt. Es sei daher wichtig zu verdeutlichen, dass der „chinesische Traum“ nicht nur die Hoffnung des chinesischen Volkes auf bessere Lebensbedingungen sei, sondern ein Traum der Menschheit, der zwar von China ausgehe, aber der ganzen Welt gehöre. Durch wachsende Konnektivität und die Orientierung

⁰⁹ Siehe hierzu auch den Beitrag von Min Ye in dieser Ausgabe (Anm. d. Red.).

am alternativen Entwicklungsweg Chinas sei die Essenz der BRI eine inklusive anstelle einer partiellen Globalisierung. Für Xue Li wiederum, Wissenschaftler an der Chinesischen Akademie der Sozialwissenschaften, ist die BRI im Kontext der wachsenden Skepsis asiatischer Nachbarländer gegenüber einem erstarkenden China zu sehen. Das Konzept sei als asiatische Version der Großmacht-Diplomatie zu sehen und stehe für die Bemühungen Chinas, intensive Beziehungen nicht nur zu den Staaten Ostasiens, sondern auch Südost- und Zentralasiens zu pflegen.¹⁰

Stolz auf den internationalen Aufstieg und die neue Stärke Chinas sowie nationalistische Untertöne kennzeichnen diese und ähnliche Äußerungen und fügen sich in einen innenpolitischen Diskurs, in dem sich die chinesische Regierung als international erfolgreiche und respektierte Gestaltungsmacht darstellt. Eine intensive Zusammenarbeit mit vielen Ländern weltweit und zahlreiche Staatsbesuche symbolisieren die internationale Akzeptanz Chinas. Dies verspricht weitere ökonomische Entwicklung und hilft, die Herrschaft nach innen zu stabilisieren. Die neue Seidenstraßeninitiative hat also neben einer praktischen auch eine starke politisch-rhetorische Dimension, in der es um die Selbstdarstellung als starkes China nach Innen und Außen geht.

Zusammengefasst ist die BRI also kein inhaltlich genau definiertes, vorausschauend geplantes und in konkreten geografischen Räumen verlaufendes Projekt der chinesischen Regierung. Vielmehr handelt es sich um einen politischen Begriff, der ab 2013 mit Leben gefüllt wurde und inzwischen auf eine Vielzahl unterschiedlicher Projekte weltweit angewendet wird.

ZAHLENSPIELEREIEN UND SELBSTDARSTELLUNG

Beschreibungen der BRI sind oft begleitet von Landkarten, auf denen dicke Linien vermeintlich neue Trassen markieren und China mit anderen Weltregionen verknüpfen. Auf den Überlandrouten benennt die chinesische Regierung im Kontext der BRI insgesamt sechs Wirtschafts-

Transportkorridore,¹¹ über die China mit verschiedenen Regionen verbunden werden soll:

1. den eurasischen Korridor, zur Verbindung Chinas über Sibirien beziehungsweise Kasachstan mit Europa,
2. den mongolisch-russischen, zur Verbindung Nordchinas mit der Eurasischen Wirtschaftsunion (EAEU),
3. den westasiatischen, zur Verbindung mit der arabischen Halbinsel,
4. den sogenannten BCIM-Korridor,¹² der über Myanmar nach Bangladesch und Indien verläuft, zur Verbindung des chinesischen Südwestens mit Süd- und Südostasien,
5. den durch Festland-Südostasien verlaufenden Korridor, zur Verbindung des südchinesischen Perlfussdeltas mit Singapur, und
6. den durch Pakistan verlaufenden Korridor, zur Verbindung mit dem Persischen Golf.

In der Realität bestehen diese sechs Korridore aus einem komplexen Verkehrsnetz und einer Vielzahl langfristiger Bauvorhaben, die nicht allein von China vorangetrieben oder finanziert werden. Diese (nicht nur von chinesischer Seite vereinfachten) Landkarten tragen dazu bei, die BRI als gigantisches chinesisches Infrastrukturprojekt von globaler Reichweite darzustellen, in dem Dollar-Fantastilliarden investiert werden und das für alle Länder entlang des Verkehrsnetzes Wirtschaftsdynamik bringen soll. Über Schienen und Straßen, so die Logik, werden nicht nur Güter transportiert, sondern auch Industrien und Märkte miteinander verbunden. Dies ermöglicht den Peripherien, die fernab der klassischen Seehäfen und Handelsrouten liegen, ökonomische Teilhabe. Die Darstellung geht Hand in Hand mit einer „Win-Win“-Formel, die

¹⁰ Vgl. Xue Li, *Zhongguo xuyao yazhou ban daguo wajiao* [China braucht eine asiatische Version der Großmachtdiplomatie], 9.2.2015, www.ftchinese.com/story/001060539.

¹¹ Die Asian Development Bank weist 2011 bereits sechs Korridore aus, die erhebliche Ähnlichkeiten, jedoch ohne Bezug zu China, aufzeigen, vgl. ADB (Hrsg.), *The New Silk Road: Ten Years of the Central Asia Regional Economic Cooperation Program*, Mandaluyong City 2011.

¹² Vgl. Anja Senz, *The BCIM Economic Corridor and Chinese Investments in Myanmar*, Torino World Affairs Institute, T.note 43/2017.

seit Jahrzehnten als Prinzip chinesischer Außenpolitik vonseiten des offiziellen China vertreten wird. Kritiker hingegen wenden insbesondere mit Blick auf die zahlreichen Bauvorhaben ein, dass die Formel nicht für eine Zusammenarbeit zum beiderseitigen Vorteil, sondern den zweimaligen Gewinn für China („China wins twice“) stehe.¹³ Chinas Bemühungen förderten letztlich nur die eigene Wirtschaft und reduzierten viele Regionen auf einen Transitstatus, kreditnehmende Staaten gerieten in eine Schuldenfalle, die BRI sei damit ein Instrument zur Gestaltung einer neuen Weltordnung und Bestandteil eines geopolitischen Machtspiels.¹⁴

Bei seiner Ankündigung in Kasachstan 2013 hatte Xi Jinping zunächst nur davon gesprochen, dass der Wirtschaftsgürtel entlang der Seidenstraße von fast „3 Milliarden Menschen bewohnt werde“ und „den größten Markt der Welt mit einem unvergleichlichen Potenzial“ darstelle.¹⁵ Erst der chinesische Aktionsplan von 2015 benannte das Ziel, die Handelsbeziehungen primär durch Infrastrukturinvestitionen zu verbessern. Auf dem BRI-Gipfel in Peking 2017 sprach Xi dann von einem 900-Milliarden-Dollar-Programm, das eine „neue Ära der Globalisierung“ entfachen werde und stellte in Aussicht, Kredite in einer Höhe von bis zu 8 Billionen Dollar für die Infrastruktur in 68 Ländern zu gewähren. Diverse chinesische Staatsbanken und Fonds sowie die Asiatische Infrastrukturinvestmentbank (AIIB) – deren größter Anteilseigner China ist und die 2016 unter Beteiligung Deutschlands und anderer europäischer Staaten gegründet wurde – werden zu den wichtigen Finanziers der einzelnen BRI-Großprojekte gerechnet.

Eine Betrachtung einzelner sogenannter BRI-Projekte zeigt aber sehr unterschiedliche Finanzierungsarten. Oft werden auch Bauprojekte, die von chinesischen Firmen beziehungsweise durch chinesische Arbeitskräfte ausgeführt werden oder die in die chinesische „Korridorvorstellung“ passen, als Teil der BRI ausgewiesen. So zählt zum

Beispiel die Halogaland-Brücke in Norwegen zu den BRI-Projekten, obwohl die Finanzierung durch den norwegischen Staatsfonds und Mautgebühren erfolgt. Zentraler Vertragsnehmer nach einem weltweiten Bieterverfahren war die chinesische Firma Sichuan Road and Bridge Group. Wie auch in anderen Fällen verwies die chinesische Presse darauf, dass das Bauwerk mit „chinesischer Hilfe“ errichtet worden sei, und bei verschiedenen Gelegenheiten rückten norwegische Unternehmen sowie chinesische Diplomaten das Bauwerk in den Kontext der BRI als Teil einer arktischen Route, die Skandinavien mit China verbinde.

In anderen Fällen werden Bauvorhaben, die zuvor keine Finanzierung finden konnten, weil sie als unrentabel gelten oder gegen Umweltstandards verstoßen, mit chinesischen Krediten umgesetzt. Ein solches Beispiel ist die Autobahn in Montenegro, die die Hafenstadt Bar mit Belgrad verbinden soll.¹⁶ Zunächst als Meilenstein der BRI gepriesen, ist das Vorhaben inzwischen ein Beispiel für oberflächliche Kreditvergabepraktiken, minderwertige chinesische Bautätigkeit und endemische Korruption. Die neue montenegrinische Regierung, mit einer unfertigen Straße und Schulden gegenüber China belastet, die sich auf etwa ein Drittel des jährlichen Staatshaushalts belaufen, bat 2021 zunächst vergeblich die EU um finanzielle Unterstützung, erhielt dann eine Stundung von China und erwirkte schließlich eine Umschuldung bei europäischen Banken. Für viele derart betroffene Länder erweist sich die BRI als eine „halbseidene Straße“,¹⁷ und die mit den Bauvorhaben erhoffte Wirtschaftsentwicklung bleibt aus.

Gleichwohl bleibt der Infrastrukturausbau ein weltweit lohnendes Geschäft, sofern es gelingt, die entsprechenden Summen zu mobilisieren. Nach Angaben der Asiatischen Entwicklungsbank (ADB) liegt der Investitionsbedarf in den Bereichen Elektrizität, Telekommunikation, Verkehr, sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen allein in Asien bis 2030 bei 26 Billionen US-Dollar. Laut Berechnungen der Weltbank entfallen 39 Prozent des globalen Infrastruktur-

13 Vgl. James M. Dorsey, *Commercial Terms Call Into Question China's Win-Win Belt and Road Initiative*, 23. 11. 2017, www.huffpost.com/entry/commercial-terms-call-into-question-chinas-win-win_b_5a169338de4b0bf1467a84533.

14 Siehe hierzu auch den Beitrag von Nadine Godehardt in dieser Ausgabe (*Anm. d. Red.*).

15 Xi Jinping, *Promote Friendship Between Our People and Work Together to Build a Bright Future*, 8. 9. 2013, http://hk.ocmfa.gov.cn/eng/jbwzlm/xwdt/wsyw/201309/t20130918_7781702.htm.

16 Siehe hierzu auch den Beitrag von Jacob Mardell in dieser Ausgabe (*Anm. d. Red.*).

17 Laura Cwiertnia/Xifan Yang, *Die halbseidene Straße*, 4. 12. 2019, www.zeit.de/2019/51/neue-seidenstrasse-china-globalhandel-machtspolitik-wirtschaftswachstum.

investitionsbedarfs bis 2040 auf Asien. Es ist also nicht verwunderlich, dass sich zum einen asiatische Investoren wie China, Korea und Japan neben großen westlichen Pensionsfonds und Vermögensverwaltern für den weltweiten Infrastrukturausbau interessieren und zum anderen große Bauunternehmen um die einträglichen Aufträge buhlen.

INNERCHINESISCHE MOTIVE FÜR DIE BRI

Beobachter haben die BRI als Weg interpretiert, mit dem China den weltweiten Einfluss der USA versucht zurückzudrängen und zu einer strategischen Wirtschaftsmacht aufzusteigen.¹⁸ Anstelle einer militärischen Machtprojektion wird in dieser Argumentation die Wirtschaft als globales Einflussinstrument verstanden. Neben geopolitischen Motiven können jedoch vor allem innerchinesische Gründe genannt werden, da die chinesische Wirtschaft einige bedeutende Schwachstellen aufweist, auf die die chinesische Regierung reagieren muss, um ihre Herrschaft und die sozioökonomische Stabilität zu sichern.

Um die als problematisch betrachteten innerchinesischen Einkommensdisparitäten zu reduzieren und die Rückständigkeit der westchinesischen Regionen und Grenzgebiete zu überwinden, sollen diese in die Weltmärkte eingebunden werden. Die Regierung knüpft dabei an Elemente des bisherigen Entwicklungskonzepts an, das wirtschaftliche Dynamik unter anderem durch den Ausbau von Fernstraßen, Bahntrassen, Güterterminals und Kraftwerken entfaltet. Die chinesische Ostküste prosperierte ferner, weil internationale Märkte die preiswerten chinesischen Massenartikel aufnahmen. Seit Beginn der 2010er Jahre jedoch droht dem chinesischen Wachstumsmodell die sogenannte Falle des mittleren Einkommens. Dies bedeutet, dass eine Volkswirtschaft nach einer ausgedehnten Phase des Wachstums auf einem mittleren Wohlstandsniveau verharret, weil sie aufgrund von Lohnsteigerungen mit Billiglohnländern nicht mehr konkurrieren kann, zugleich aber technologisch (noch) nicht innovativ genug ist,

um im Wettbewerb mit den Hightech-Industrien erfolgreich zu bestehen. Ländern in einer solchen „Falle“ fehlt der inländische Konsum, um eigenständig Wachstumsimpulse zu generieren. Aufgrund einer Sättigung bisheriger Zielmärkte mangelt es China zudem an Abnehmern für die Produkte und Dienstleistungen chinesischer Unternehmen. Hohe Wachstumsraten können langfristig nur aufrechterhalten werden, wenn zusätzliche Absatzmärkte gefunden und neue Lieferwege etabliert werden.

Die chinesische Wirtschaft hat zudem erhebliche industrielle Überkapazitäten vor allem im Stahl- und Betonbereich ausgebildet. Hier kann die Förderung von Bauvorhaben weltweit Abhilfe schaffen und zugleich neue Arbeitsplätze für chinesische Arbeitskräfte sichern. Mit über 60 Millionen Tonnen Stahl pro Jahr gehört das Land zu den größten Exporteuren der Welt und zählt auch im Bereich von Zement und Beton zu den Großherstellern.

China ist außerdem stark von Energieimporten abhängig. Diese erfolgen ebenso wie die Warenexporte mehrheitlich über den Seeweg. Die Straße von Malakka ist die kürzeste Seeverbindung zwischen China und den Ölproduzenten in Afrika sowie der Golfregion. Zusammen mit dem sich anschließenden Südchinesischen Meer handelt es sich um eine der am stärksten befahrenen Seerouten der Welt. 40 Prozent der weltweiten Handelswaren und über 80 Prozent der chinesischen Rohölimporte laufen hier durch. Die Möglichkeit einer Blockade dieser Hauptschlagader der chinesischen Wirtschaft wird von China als starke Verwundbarkeit wahrgenommen. Der Ausbau von alternativen Landrouten mit Häfen und Pipelines über Pakistan und Myanmar im Rahmen der BRI hilft, die enorme Abhängigkeit von diesem Seegebiet zu reduzieren und das chinesische „Malakka-Dilemma“ zu verringern.

Die chinesische Regierung geht somit verschiedene zentrale Probleme im Rahmen der BRI an. Dazu zählt, ausländische Märkte für chinesische Unternehmen zu öffnen, Überkapazitäten im heimischen Bausektor abzubauen, Westchina durch die Verbesserung der Konnektivität zu entwickeln, die Grenzregionen durch die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung zu stabilisieren sowie China durch die Schaffung alternativer Handelsrouten besser an die Weltmärkte anzubinden.

¹⁸ Vgl. Yinhong Shi, *China's Complicated Foreign Policy*, 31.3.2015, https://ecfr.eu/article/commentary_chinas_complicated_foreign_policy311562.

INTERNATIONALE REAKTIONEN

Die internationalen Effekte der chinesischen Entwicklung sind in den vergangenen Jahrzehnten aus europäischer und nordamerikanischer Perspektive oftmals als Bedrohung beschrieben worden. Die BRI bildet hier keine Ausnahme. Die wachsende globale Präsenz und die geostrategische Positionierung Chinas durch Militärstützpunkte und die Kontrolle von Handelsrouten werden als geopolitische Herausforderung gesehen. Basierend auf Erfahrungswerten ist aus vielen Regionen in den vergangenen Jahren eine zunehmend kritische Haltung zu China zu vernehmen. Vorwürfe beziehen sich darauf, dass Regulierungsstandards bei öffentlichen Aufträgen von China unterlaufen, Wettbewerbsverzerrung durch chinesische Subventionen entstehen und etablierte multilaterale Infrastrukturfinanzierungen infrage gestellt würden. Auch wird eingewendet, dass die chinesische Kreditvergabe EU-Förderprogramme aushebele und mit Blick auf Ost- und Südosteuropa zu einer Spaltung der Europäischen Union beitrage. Als spektakulär gelten der Kauf des griechischen Hafens Piräus und die Initiative 17+1, mit der auf EU-Mitglieder in Süd- und Osteuropa unmittelbar Einfluss genommen werde. Tatsächlich verfolgt die EU keine einheitliche Politik gegenüber der BRI, auch wenn das Europaparlament kürzlich eine „westliche Alternative zur BRI“ gefordert hat.¹⁹ Manche Länder stehen chinesischen Investitionen positiv gegenüber, während andere eher zurückhaltend agieren, wobei in jüngster Zeit mehr und mehr Länder aufgrund negativer Erfahrungen Abstand von einer engen China-Kooperation nehmen.²⁰

Aus chinesischer Sicht erweisen sich die oft geringen Kenntnisse über die jeweiligen Partnerländer, der Mangel an Transparenz und Partizipation bei der Planung und Umsetzung einzelner Projekte und die hohe Anzahl der beteiligten Akteure mit sehr unterschiedlichen Interessen als Kernprobleme der BRI. Die chinesische Regierung kooperiert zudem mit einer Vielzahl von Ländern, die durch schwache Staatlichkeit und

politische Spannungen gekennzeichnet sind. Dies gefährdet getätigte Investitionen und gewährte Kredite. So bleibt festzuhalten, dass China mit den neuen Seidenstraßen eine Erzählung gefunden hat, die sich als international erfolgreich erwiesen hat, weil sie sich als anschlussfähig an die Wirtschaftsinteressen relevanter Akteure in anderen Ländern zeigt und damit für diese zu einer Realität wird. Welchen Erfolg und welche Folgen aber die Erzählung in der Umsetzung langfristig zeitigen wird und inwiefern die chinesische Regierung bei der Projektgestaltung und Kreditvergabe nachjustieren müssen, bleibt abzuwarten.

Die Corona-Pandemie und der Ukraine-Krieg haben die chinesische Wirtschaft vor neue Herausforderungen gestellt. Chinas politische Rückendeckung für Russland verschärft die Spannungen mit den USA und Europa. Die Russland-Sanktionen belasten Handel und Güterverkehr auf den neuen Seidenstraßen. Die chinesische Null-Covid-Strategie, die immer wieder zu Lockdowns von Millionenstädten führt, verschlechtert die Lebens- und Arbeitsbedingungen vieler chinesischer Bürger und behindert Produktions- und Logistikabläufe mit erheblichen Folgen für Lieferketten und die Wirtschaftsentwicklung insgesamt. China, so scheint es, steht vor einer ungewissen Zukunft.

ANJA D. SENZ

ist Professorin für Gegenwartsbezogene Chinaforschung am Institut für Sinologie der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg sowie Prorektorin für Studium und Lehre.

anja.senz@zo.uni-heidelberg.de

¹⁹ Siehe hierzu auch den Beitrag von Jonathan Holslag in dieser Ausgabe (Anm. d. Red.).

²⁰ Vgl. Emilian Kavalski, Is China Out the Window in the CEE?, 29. 12. 2020, www.echo-wall.eu/china-through-european-lens/off/china-out-window-cee.

ANDOCKEN – DISKURSMACHT – VERSICHERHEITLICHUNG

Chinas geopolitischer Code und die Belt and Road Initiative

Nadine Godehardt

Vor knapp zehn Jahren kündigte der chinesische Staatspräsident Xi Jinping zwei „neue Seidenstraßen“ an. Nach seinen Reden in Kasachstan und in Indonesien im September und Oktober 2013 war nicht vorherzusehen, welche große Wirkung diese Initiativen sowohl auf die chinesische als auch auf die internationale Politik haben sollten. Die seit 2016 offiziell als „Belt and Road Initiative“ (BRI) bekannte Politik⁰¹ hat weltweit nicht nur für Aufsehen gesorgt, weil China in Staaten und Regionen investiert hat, die aufgrund hoher Risiken von westlichen Demokratien eher gemieden werden. Vielmehr hat die chinesische BRI auch ein Umdenken in der internationalen Politik befördert. Konnektivität wird hiernach nicht mehr als Selbstverständlichkeit verstanden, sondern Konnektivitätspolitik sowie der Wettbewerb um globale Konnektivität als ein zentraler Bestandteil eines neuen Typus von Geopolitik begriffen. Nach der Euphorie der ersten Jahre stellt sich gegenwärtig die Frage, welche Rolle die BRI in der chinesischen Außenpolitik zukünftig einnehmen wird, insbesondere vor dem Hintergrund der sich dramatisch gewandelten weltpolitischen wie innenpolitischen Lage. Die folgende Analyse zeigt, dass die BRI weiterhin, allerdings immer mehr in Ergänzung mit anderen Initiativen wie beispielsweise der Global Development Initiative (GDI) oder der Global Security Initiative (GSI), die Ausrichtung chinesischer Außenpolitik bestimmen wird. Entscheidend ist, dass China mithilfe seines geopolitischen Codes danach strebt, Weltpolitik im eigenen Sinne zu formen.

VON DER ANKÜNDIGUNG ZUR GLOBALEN VISION: DREI PHASEN DER BRI

Die Motivation für die BRI basiert auf einer Reihe von innen- und außenpolitischen Grün-

den. So greift die Idee der BRI auf die sozio-ökonomischen Erfahrungen und Erfolge des chinesischen Entwicklungsmodells zurück. Sie forciert beispielsweise die wirtschaftliche Entwicklung und den Infrastrukturausbau in den Ländern, die mit China ein Kooperationsabkommen oder eine Absichtserklärung im Rahmen der BRI unterzeichnet haben. Einige Expert*innen argumentieren auch, dass die BRI eine Lösung für die industrielle Überkapazität der chinesischen Wirtschaft darstellt.⁰² Bis heute ist der Gedanke, chinesische Lösungen anzubieten, ein zentraler Bestandteil der BRI, auch wenn sich mittlerweile die Priorisierung von Entwicklung, Stabilisierung und Sicherheit im chinesischen Diskurs deutlich gewandelt hat. Gleichzeitig ist Chinas Infrastrukturaußenpolitik weiterhin eng mit der BRI verbunden, wobei chinesische Investitionen in Infrastrukturprojekte seit 2019 deutlich zurückgegangen sind.

Außenpolitisch steht die BRI zunächst im Einklang mit der Vorstellung des damals „neuen Sicherheitskonzeptes“ von 1996, das darauf angelegt war, Stabilität durch den forcierten Aufbau wirtschaftlicher Kooperation zu garantieren. Es geht um den Ausbau der „freundlichen Nachbarschaftsbeziehungen“, auch wenn der geografische Raum der Initiativen nicht mehr nur auf die direkten Nachbarstaaten begrenzt war. Im Falle der Landweg-Initiative wird zum Beispiel rasch deutlich, dass die chinesische Führung ihre Politiken gegenüber Zentralasien, Westasien, dem Kaukasus oder der Schwarzmeerregion nicht mehr voneinander trennt, sondern den Eurasischen Raum mithilfe der BRI als Ganzes betrachtet. Die globale Ausdehnung sowie Geopolitisierung neuer Politikräume machten die BRI bald zu einem zentralen Instrument der Außenpolitik unter Xi Jinping.

Phase I: 2013–2015

Da sich der weltpolitische Kontext und folglich auch die Beziehungen zwischen den USA und China im vergangenen Jahrzehnt so drastisch verändert haben, ist es wichtig, auf die politische Situation zu Beginn der BRI zu blicken.⁰³ Xi Jinping hatte mit den zwei Ankündigungsreden zur BRI 2013 seine Vorstellungen darüber geäußert, welche Inhalte chinesische Außenpolitik zukünftig prägen sollten. Gerade in den frühen Jahren seiner Amtszeit stand – ganz in der Tradition vorheriger Führungen – die Intensivierung der Beziehungen zur regionalen Nachbarschaft im Zentrum, etwa durch Auf- und Ausbau von Infrastruktur im Transport-, im Energie- und, zeitlich nachgelagert, im Kommunikationssektor. Von Anfang an schien die BRI auch geografisch deutlich mehr einzubeziehen als nur die direkten Nachbarstaaten. Der Rekurs auf den Seidenstraßen-Begriff war ein klares Anzeichen dafür. Für Peking ging es auch darum, neue Partner für die chinesische Politik im Rahmen der BRI zu gewinnen. Geopolitisch diente die BRI wohl zunächst auch dazu, sich aktiver gegenüber der Außenpolitik anderer Großmächte, vor allem der USA und Russlands, zu positionieren und eine alternative Politik anzubieten. So können die Seidenstraßeninitiativen gerade zu Beginn auch als Reaktion auf die damalige Politik der US-Regierung verstanden werden, die ein strategisches „Rebalancing to Asia“ forcierte und damit Verhandlungen über eine transpazifische Handelspartnerschaft vorantrieb (TPP), an denen China nicht teilnahm. Zu dieser Zeit war die Tragweite der BRI letztlich auch in China noch umstritten, wie sich an Diskursen zwischen Expert*innen für Internationale Beziehungen und Außenpolitik oder Regionalexpert*innen zeigte. Ersteren ging es darum, für Chinas Außenpolitik eine ausdifferenzierte Strategie zu entwickeln. Insbesondere die Ausdehnung der Beziehungen nach Eurasien wurde zu diesem Zeitpunkt als ein wichtiger Baustein

01 Zur Begriffsgeschichte siehe den Beitrag von Anja D. Senz in dieser Ausgabe (*Anm. d. Red.*).

02 Vgl. bspw. Tim Summers, *China's New Silk Roads: Sub-national Regions and Networks of Global Political Economy*, in: *Third World Quarterly* 9/2016, S. 1628–1643.

03 Dieser Abschnitt bezieht sich in Teilen auf Nadine Godehardt, *Chinas „neue“ Seidenstraßeninitiative. Regionale Nachbarschaft als Kern der chinesischen Außenpolitik unter Xi Jinping*, Stiftung Wissenschaft und Politik, SWP Studie 9/2014.

für eine Globalstrategie verstanden. Insgesamt waren in diesen Debatten die USA als Referenzpunkt chinesischen Handelns meist gesetzt. Für die Regionalexpert*innen war die BRI dagegen vor allem eine Initiative mit regionaler Reichweite. Im Vordergrund stand die wirtschaftliche und infrastrukturelle Verknüpfung der chinesischen Grenzprovinzen mit den Nachbarregionen. Die Hoffnung spielte mit, Chinas Rolle, beispielweise in Zentralasien, nachhaltig zu festigen und die sino-phobischen Tendenzen zu reduzieren. Zentral war hierfür ihrer Ansicht nach, dass alle beteiligten Gesellschaften einen tatsächlichen Nutzen von der BRI haben sollten.

In Deutschland und Europa ist die politische Tragweite der Seidenstraßeninitiativen zu diesem Zeitpunkt nicht erkannt worden.⁰⁴ Die ersten Auseinandersetzungen mit Chinas Megaprojekt fanden vor allem auf technischer Ebene statt. Im Fokus stand dabei die Landwegroute vom Westen Chinas über Zentralasien bis hin nach Europa, die insbesondere in der Logistikbranche auf Interesse stieß. Es ist daher wenig überraschend, dass 2015 die sogenannte EU-China-Konnektivitätsplattform auf den Weg gebracht wurde, über die gemeinsame Kooperationsprojekte im Bereich der Transportinfrastruktur zwischen China und Europa (Eurasien) identifiziert werden sollten.⁰⁵ Zu diesem Zeitpunkt symbolisierte die Konnektivitätsplattform die vorherrschende Sichtweise auf Chinas Seidenstraßeninitiativen. Sie galten weniger als eine politische Vision, sondern vielmehr als ein technisches Mittel, um Chinas physische Konnektivität in der erweiterten Nachbarschaft zu verbessern.

Phase II: 2015–2020

Dies hatte auch damit zu tun, dass gerade in den ersten Jahren der Machtübernahme durch Xi Jinping so viele neue Initiativen verkündet wurden, dass es von außen nicht so einfach ersichtlich war, welche am Ende seine Politik nachhaltig prägen würden. Recht schnell stellten die neuen Seidenstraßen dann alles in den Schatten, was bis dahin von einer chinesischen Regierung für die Politik gegenüber der Außenwelt vorgeschlagen

04 Siehe dazu auch den Beitrag von Jonathan Holslag in dieser Ausgabe (*Anm. d. Red.*).

05 Siehe https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/international-relations/eu-china-connectivity-platform_en.

wurde.⁰⁶ Die BRI war der Beginn einer größeren „China-Erzählung“, aus der sich ablesen lässt, wie chinesische Eliten die gegenwärtige und zukünftige Rolle ihres Landes in der Welt verstehen.⁰⁷ Entscheidend für diese Sichtweise ist, dass sich die geografische wie politische Reichweite der BRI ab 2014/15 deutlich vergrößert hat und der globale Anspruch Chinas damit sichtbarer geworden ist. Seither hat sich die chinesische Außenpolitik in eine „globale Konnektivitätspolitik“ transformiert.⁰⁸

„Konnektivität“ ist dabei kein politischer Begriff, der von Peking prominent eingeführt worden wäre, etwa im Sinne eines außenpolitischen Ziels oder einer neuerlichen Initiative. Die Entscheidung dafür, Chinas Außenpolitik wissenschaftlich unter diesem Terminus zu fassen, basiert vielmehr auf einer Analyse sprachlicher Formulierungen, die sich im außenpolitischen Diskurs des Landes über einen bestimmten Zeitraum hinweg entwickelt und manifestiert haben.⁰⁹ Mittels diachronischer Textanalyse zeigt sich, dass Begriffe wie „Nachbarschaft“ an Bedeutung verlieren und dagegen andere geografische Kategorien wie „global“ oder eben „Konnektivität“ bedeutender werden. Deutlich wird dies auch im 2015 veröffentlichten Aktionsplan der BRI, in dem die geografische wie sektorübergreifende Reichweite der Initiative bereits stärker betont wird. Neben den BRI-Projekten steht die Diskussion über die BRI sinnbildlich für die veränderte Außenpolitik unter Xi Jinping, in der es immer mehr darum geht, die Welt an China – zu chinesischen Bedingungen – anzudocken, anstatt China weiter in die (noch) bestehende liberale internationale Ordnung zu integrieren. Chinas globale Konnektivitätspolitik ist ein Beispiel für den Versuch, ein neues hegemoniales Projekt sowie eine räumliche Neuordnung zu etablieren.

An zwei Elementen der chinesischen Konnektivitätspolitik wird besonders deutlich, wie sich

Chinas Vorstellungen von der etablierten liberalen Sichtweise auf die internationale Ordnung, von ihren Normen, Standards sowie Entwicklungs- und Kooperationsmechanismen unterscheiden.¹⁰ Das erste Element ist die Ausrichtung der chinesischen Außenpolitik auf eine multidimensionale Räumlichkeit, die ihren Ausgangspunkt in der BRI hat. Dieses Projekt steht vor allem für eine Verknüpfung von räumlichen Strukturen wie etwa Wirtschaftskorridoren, physischen und digitalen Ökosystemen, Verkehrs- oder Infrastrukturknotenpunkten, Sonderwirtschaftszonen oder weiteren Verbindungen mit verschiedenen techn(olog)ischen Dimensionen, beispielsweise digitalen Bezahlssystemen, neuen Satellitennavigationssystemen, 5G-Mobilfunknetzwerken oder globalen Energieverbindungen. Eine solche Geopolitisierung räumlich-technischer Strukturen hat das Potenzial, die Geografie der internationalen Politik mittelfristig zu transformieren und teilweise in einem chinesischen Sinne zu prägen.¹¹ Verstärkend wirkt dabei das zweite Element. Es besteht darin, dass eine Vielzahl chinesischer Akteure wie Regierungs- und Parteiorgane oder Unternehmen diese Knotenpunkte der Konnektivität zu einer strategischen Angelegenheit von Geopolitik machen. Dies unterstreicht, wie fragil die räumlichen Repräsentationen in der gegenwärtigen internationalen Ordnung sind. Sichtbar wird, dass chinesische Akteure neue politische Räume schaffen und Konnektivität als „Wert an sich“ etablieren, ohne dabei existierende liberale (Wert-)Vorstellungen zu integrieren.

Im Zeitraum von 2015 bis 2020 hat sich die deutsche und europäische Politik gegenüber der BRI und China insgesamt stark verändert. Vor dem Hintergrund der weltpolitischen Veränderungen, Donald Trumps Amtszeit als 45. Präsident der USA, der globalen Zunahme von Tendenzen der Entdemokratisierung sowie den deutlichen Veränderungen der chinesischen (Außen-)Politik unter Xi Jinping sind zwei Entwicklungen hervorzuheben: zum einen der zunächst eher zaghafte Versuch der EU, mit der Verabschiedung der „EU-Asien-Konnektivitätsstrategie“

06 Hierzu ausführlich Nadine Godehardt/Paul J. Kohlenberg, *China's Global Connectivity Politics: A Meta-Geography in the Making*, in: dies. (Hrsg.), *The Multidimensionality of Regions in World Politics*, Abingdon 2021, S. 191–215.

07 Dieser Abschnitt ist in Teilen folgender Studie entnommen: Nadine Godehardt, *Wie China Weltpolitik formt. Die Logik von Pekings Außenpolitik unter Xi Jinping*, SWP Studie 19/2020.

08 Vgl. Paul J. Kohlenberg/Nadine Godehardt, *Chinas globale Konnektivitätspolitik. Zum selbstbewussten Umgang mit chinesischen Initiativen*, SWP Aktuell 18/2018.

09 Vgl. Godehardt/Kohlenberg (Anm. 6), S. 196–200.

10 Vgl. Nadine Godehardt/Karoline Postel-Vinay, *Connectivity and Geopolitics: Beware the „New Wine in Old Bottles“ Approach*, SWP Comment 35/2020.

11 Vgl. Peter Ferdinand, *Westward Ho – the China Dream and „One Belt, One Road“: Chinese Foreign Policy under Xi Jinping*, in: *International Affairs* 4/2016, S. 941–957.

gie“ zusammen mit anderen asiatischen Partnern einen nachhaltigen, umfassenden und regelbasierten Ausbau von Konnektivität zu gewährleisten.¹² Zum anderen hat die EU in einem Strategiepapier vom März 2019 ihre China-Politik neu ausgerichtet. Das Dokument beendet die Wahrnehmung Chinas als Entwicklungsland und betont Chinas Status als globaler Akteur und führende Technologiemacht. Ferner wird China nicht nur als „Partner“ und „Wettbewerber“, sondern das erste Mal in einem offiziellen EU-Dokument auch als „systemischer Rivale“ bezeichnet. Dieser Dreiklang ist bis heute allgegenwärtig und wird auch in der deutschen China-Strategie, die bis zum Sommer 2023 fertiggestellt werden soll, eine entscheidende Rolle spielen.

Phase III: 2020 fortlaufend

Die Entwicklungen der vergangenen Jahre, vor allem die Covid-19-Pandemie und ihre Auswirkungen, die Klimakrise sowie der russische Angriffskrieg auf die Ukraine, haben die weltpolitische Lage nochmals gravierend verändert. Auch die chinesische (Außen-)Politik kann nicht unabhängig von dieser Situation betrachtet werden. China ist Globalmacht, ein aktives Mitglied in internationalen Organisationen, und chinesische Akteure sind mittlerweile in jeder Weltregion vertreten. Darüber hinaus haben viele internationale Themen, Institutionen oder Akteure durch einen Bezug zu China eine stärkere globale Beachtung erfahren, etwa das Internationale Olympische Komitee, die Weltgesundheitsorganisation, das Weltwirtschaftsforum oder internationale Standards. Der entscheidende Punkt ist aber, dass China zunehmend eine eigene Vorstellung von „Globalität“ entwickelt, das heißt davon, wie die Welt räumlich und geografisch strukturiert sein sollte, um eine größere Kompatibilität mit den Zielen der Kommunistischen Partei Chinas (KPCh) herzustellen.

Dies ist in erster Linie möglich, weil wir uns inmitten einer Phase befinden, in dem die liberale internationale Ordnung ihren Kulminationspunkt endgültig überschritten hat. Begriffe wie „Zeitenwende“ drücken dies im Kern aus. Sie verdeutlichen: Was vormals galt, gilt nicht mehr.

¹² Vgl. European External Action Service (EEAS), *Connecting Europe & Asia: The EU Strategy*, 26.9.2019, www.eeas.europa.eu/eeas/connecting-europe-asia-eu-strategy_en.

Mit Antonio Gramsci könnte man auch von einem „Interregnum der Weltordnung“ sprechen.¹³ Dabei beschreibt das Interregnum ein Zeitalter geprägt von Krisen, Durcheinander, Unsicherheiten und Verunsicherung, in dem Strukturen der liberalen internationalen Ordnung weiterhin existieren, auch teilweise noch funktionieren, aber gleichzeitig in vielen Momenten nicht mehr für ausreichend Stabilität und Sicherheit sorgen können. „Interregnum“ steht folglich für eine noch nicht komplett zerrissene Ordnung; eine Situation, in der noch nicht absehbar ist, wie neue Ordnungen der Zukunft aussehen werden.

All diese Unsicherheiten haben Nischen in der etablierten Ordnung entstehen lassen, in denen Institutionen und Mechanismen nicht mehr so funktionieren wie gewohnt. Diese legen bestimmte Bereiche offen, die weniger stark im liberalen Wertesystem verankert sind. Der chinesischen Regierung bietet sich so immer wieder die Möglichkeit, eigene Ideen und Vorschläge in einzelne Kontexte der internationalen Politik einzubringen und Bestandteile der bisherigen Ordnung umzuformen.

Geografisch spiegelt sich dies darin wider, dass für die chinesische Regierung der Austausch mit Ländern Afrikas, Lateinamerikas und Südostasiens weiterhin von hoher Bedeutung ist und nach dem russischen Angriffskrieg auf die Ukraine intensiviert wurde. So erhalten politische Gipfeltreffen im Rahmen der BRICS,¹⁴ dem China-Afrika-Forum FOCAC oder der Shanghai Organisation für Zusammenarbeit (SCO) größte Aufmerksamkeit in den chinesischen Medien. Diese Verbindungen unterstreichen, dass China global nicht allein dasteht. Außerdem haben sich Chinas Exporte in die größten Länder des Globalen Südens (unter anderem Indonesien, Indien, Vietnam) von Juni 2021 bis Juni 2022 verdoppelt.¹⁵ Beachtenswert in diesem Zusammenhang

¹³ Vgl. Antonio Gramsci, *Selections From the Prison Notebooks*, London 1971.

¹⁴ Brasilien, Russland, Indien, China, Südafrika.

¹⁵ China ist auch Afrikas größter Handelspartner und schon seit 2009 wichtigster Handelspartner Brasiliens. Vgl. Merco Press, *Brazil Expects a Slowdown of China Trade, But Will Still Enjoy a Healthy Surplus*, 26.5.2022, <https://en.mercoPress.com/2022/05/26/brazil-expects-a-slowdown-of-china-trade-but-will-still-enjoy-a-healthy-surplus>. Vgl. zur Ausdehnung der Süd-Süd-Kooperationen Paul J. Kohlenberg/Nadine Godehardt, *Locating the „South“ in China’s Connectivity Politics*, in: *Third World Quarterly* 9/2021, S. 1963–1981.

sind auch die chinesischen Investitionen im Digitalsektor in Afrika. Chinesische Unternehmen, allen voran Huawei, sind in vielen Bereichen der modernen Kommunikationsinfrastruktur bereits dominierend: Sie bauen Datacenter, E-Commerce Center, 5G-Netze oder Unterwasser-Glasfaserkabel.¹⁶

Global manifestiert sich der chinesische Anspruch in zwei weiteren zentralen Initiativen: der Global Development Initiative (GDI) und der Global Security Initiative (GSI). Die GDI verstetigt Aspekte, die bereits seit 2017/18 intensiv den akademischen Diskurs in China dominieren. Dies umfasst die Frage nach der Nachhaltigkeit von BRI-Projekten und wie diese besser mit den Sustainable Development Goals (SDG) der Vereinten Nationen verknüpft werden könnten.¹⁷ Allerdings werden mit der GDI auch chinesische Sichtweisen von „Entwicklung“ prominent im globalen Diskurs platziert. Damit einher geht beispielweise das Verständnis von wirtschaftlicher Entwicklung als Voraussetzung für Menschenrechte (im Kontrast zu den universellen Menschenrechten) und ein Plädoyer für „echten Multilateralismus“ und „Inklusivität“ in der Entwicklungskooperation.¹⁸ Die GDI wird die BRI nicht ablösen, sondern unterstreicht vielmehr ihren globalen Anspruch. Auf die GSI komme ich noch zu sprechen. Letztlich sind beide Initiativen Instrumente, um die zukünftige Weltordnung in einem chinesischen Sinne zu formen.

Aufgrund der weltpolitischen Entwicklungen und innenpolitischen Folgen haben sich die Inhalte der BRI ebenfalls verschoben. Es ist deutlich erkennbar, dass der Hype der ersten Jahre vorbei ist. Große Investitionen in alle nur vorstellbaren

Infrastrukturprojekte, oftmals in risikobehafteten Kontexten, haben in den vergangenen Jahren deutlich abgenommen. Abgesehen davon müssen sich auch chinesische Akteure letztlich mit lokalen Herausforderungen, wie Schwierigkeiten beim Landerwerb für den Bau von Bahnstrecken oder Regierungswechsel in Empfängerländern, auseinandersetzen. Insgesamt stabilisiert sich das BRI-Engagement auf niedrigem Niveau.¹⁹

GEOPOLITISCHER CODE DER CHINESISCHEN AUßENPOLITIK

Vor dem Hintergrund der globalen Veränderungen ist es umso wichtiger, die Prinzipien zu analysieren, die die chinesische Außenpolitik unter Xi Jinping prägen.²⁰ Zentral dabei sind die Fragen, wie die chinesische Führung ihre Rolle in der internationalen Politik versteht und wie sie sich zur Welt orientiert. Dieser geopolitische Code Chinas ist die Statik der chinesischen Außenpolitik und illustriert die chinesische Denkweise in Zeiten der „Zeitenwende“.²¹

Andocken

Das Prinzip „Andocken“ hat im innerchinesischen Diskurs seit etwa 2015/16 die politischen Begriffe von „Anpassung“ an und „Integration“ in das internationale System abgelöst. Gegenüber dem nationalen Publikum signalisiert die Verwendung von „Andocken“ folglich, dass die Tage einer passiven Integration Chinas vorüber sind. In diesem Sinne gibt Andocken die Wirkrichtung chinesischer Politik vor: weniger Anpassung an internationale Normen und Praktiken, dafür proaktives Werben für die Erfolge des eigenen Entwicklungsmodells. Es forciert daher eine deutlich progressive Politik unter Xi Jinping.²² Für das

16 Vgl. China Plans Digital Dominance in Africa via Digital Silk Road, 30. 12. 2021, <https://furtherafrica.com/2021/12/30/china-plans-digital-dominance-in-africa-via-digital-silk-road>.

17 Die Kritik an BRI-Projekten, vor allem die Frage der Nachhaltigkeit bei der Umsetzung von großen Infrastrukturprojekten, dominierte die Diskussionen im Rahmen einer Reihe von Konferenzen an der Duke Kunshan Universität (VR China) im Oktober 2018, an der ich teilgenommen habe. Danach habe ich eine Reihe von Gesprächen am Shanghai Institutes for International Studies (SIIS) geführt, in denen es vornehmlich um die Frage ging, wie China der ausländischen Kritik an den BRI-Projekten begegnen sollte und was es für administrative Veränderungen benötigt, um „grüne Projekte“ durchzuführen. Von großem Interesse war dabei vor allem die Rolle der GIZ im deutschen Kontext.

18 Für Interpretationen zentraler Begriffe, u. a. Multilateralismus, siehe das Decoding China Dictionary, <https://decodingchina.eu>.

19 Vgl. Green Finance and Development Center, BRI Investment Report H1, 24. 7. 2022, <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-h1-2022>.

20 Hier in Teilen Rückgriff auf Godehardt (Anm. 7).

21 Vgl. zum geopolitischen Code Colin Flint, *Introduction to Geopolitics*, Abingdon–New York 2017³, vor allem Kapitel 3.

22 Als Beleg dafür sind bestimmte Formulierungen aus der Anfangsphase von Xis Amtszeit zu nennen, allen voran der „Chinesische Traum“ im Zusammenhang mit dem „Weg zur Wiederbelebung“ hin zur alten Stärke der chinesischen Nation, ferner „Streben nach Erfolg“, „noch aktiver sein“ oder „größere Initiative ergreifen“. Im Gegensatz zu diesen Formulierungen, die eher Ausdruck der Veränderung unter Xi sind, bezieht sich „Andocken“ mehr auf die Umsetzung und Logik – das „Wie“ – der chinesischen Politik.

ausländische Publikum ist der Unterschied zwischen Kooperation und Andocken im ersten Moment nicht immer deutlich zu erkennen. Schließlich geht es beim Andocken ebenfalls um eine Form der Kooperation oder Verbindung zwischen China und den Akteuren des internationalen Systems. Allerdings stellt Andocken Konnektivität her, ohne eine vorherige Anpassung der chinesischen Seite an internationale Normen und Konventionen vorauszusetzen. Folglich verändert das Prinzip die chinesische Außenpolitik in zweierlei Hinsicht.

Erstens enden damit die Diskussionen über Chinas Integration in die internationale Ordnung, insbesondere sofern diese unter der Voraussetzung einer Transformation des politischen Systems erfolgen sollte. *Zweitens* wandelt sich mit Andocken die Wirkrichtung chinesischer Politik. Das Prinzip impliziert ein proaktiveres Vorgehen chinesischer Akteure mit dem Ziel, dominante (liberale) Normen, Standards und Werte beispielsweise durch die Etablierung von China+X-Mechanismen wie beispielsweise FOAC, BRICS, China+Central Asia/C+C5²³ umzugestalten. Damit soll eine internationale Ordnung geschaffen werden, die besser mit den Zielen der KPCh vereinbar ist. Entscheidend ist also nicht mehr die Kompatibilität Chinas mit der Welt, sondern die Kompatibilität der Welt mit China.

Diskursmacht

Unter Xi Jinping hat der Begriff „Diskursmacht“ sowohl im politischen als auch im akademischen Diskurs deutlich an Bedeutung hinzugewonnen. Nutzung von Diskursmacht meint nicht nur, auf internationalem Parkett eine eigene Sprache und eigene Begrifflichkeiten einzuführen. Es geht auch darum, alle möglichen Kanäle und Orte der Politik zu rekonfigurieren, sowie die materielle Wirklichkeit der internationalen Kommunikation durch den Aufbau neuer oder die Erweiterung bestehender Infrastruktur zu verändern. Darüber hinaus wird in Peking oft sorgfältig überlegt, welche Konzepte der westlich-liberalen Weltordnung sich mit Chinas eigenem Diskursystem in Beziehung setzen lassen. Eine weitere Rolle spielt dabei die Sichtweise, dass globales Wissen nicht mehr nur im Globalen Norden

produziert wird. So sieht China bei bestimmten Begriffen wie „Gemeinschaft“, „Entwicklung“, „Inklusivität“, „Menschenrechte“, „Sicherheit“ oder dem „Kampf gegen die Deglobalisierung“ die Möglichkeit, deren Verwendung global zu prägen. Die Kunst besteht darin, vorhandene Formulierungen inhaltlich so zu verändern, dass sie von anderen Regierungen selbst in einem chinesischen Sinne genutzt werden, ohne dass es sofort offensichtlich wird. Ein solches Vorgehen lässt vermuten, dass chinesische Akteure, gerade unter Xi Jinping, die inhaltliche Ausrichtung von Dialogmechanismen mit externen Akteuren immer häufiger den Vorstellungen der Parteiführung anpassen.

Versicherheitlichung

Zentral für den geopolitischen Code Chinas ist ferner, dass unter Xi Jinping zunächst im nationalen, dann auch im außenpolitischen Kontext eine extreme Versicherheitlichung der Politik stattgefunden hat. Kurzum und stark vereinfacht: Alles ist ein Sicherheitsproblem. Das Prinzip der Versicherheitlichung charakterisiert die Politik unter Xi Jinping fortwährend. Innenpolitisch lässt sich dies daran ablesen, dass Xi Jinping bereits in einer seiner ersten Reden im April 2014 für ein „umfassendes Konzept von nationaler Sicherheit“ plädiert hat. Das Konzept bezieht sich sowohl auf interne wie externe Sicherheit, betont traditionelle Bereiche wie Militärsicherheit oder politische Sicherheit und nicht-traditionelle Bereiche wie kulturelle oder ökologische Sicherheit. Gleichzeitig deutet sich hier auch schon eine weitere Veränderung in der chinesischen Denkweise an, denn unter dem „umfassenden Konzept nationaler Sicherheit“ verstärken sich Entwicklung und Sicherheit gegenseitig. Dies ist eine Abkehr vom „Entwicklung zuerst“-Prinzip, dem Fokus auf die wirtschaftliche Entwicklung als Voraussetzung nationaler Sicherheit. Schon frühzeitig in seiner Amtszeit betonte Xi Jinping somit die zentrale Bedeutung von Sicherheit für die kontinuierliche wirtschaftliche Entwicklung Chinas. Seit 2020 ist die Gleichstellung von Sicherheit und Entwicklung auch im offiziellen Parteisprech integriert.²⁴

²⁴ Vgl. Howard Wang, „Security is a Prerequisite for Development“: Consensus-Building Toward a New Top Priority in the Chinese Communist Party, 7.8.2022, <https://doi.org/10.1080/10670564.2022.2108681>.

²³ Die C5 sind Kasachstan, Kirgisistan, Turkmenistan, Tadschikistan und Usbekistan.

Die Akzentuierung der nationalen Sicherheit als eine entscheidende Grundlage für ein besser entwickeltes und sicheres China hört an den Grenzen des Landes nicht auf. So verkündete Xi Jinping erst kürzlich die bereits erwähnte GSI im Rahmen des virtuellen Boao-Forums, eine Art asiatischem Weltwirtschaftsforum. Hierbei übertrug Xi Jinping zentrale Aspekte des innerchinesischen Diskurses über Sicherheit auf die weltpolitische Lage und betonte, dass die Gewährleistung von Sicherheit eine zentrale Voraussetzung für Entwicklung sei.²⁵ Die GSI ist Chinas Antwort auf die zunehmenden globalen und geopolitischen Sicherheitsherausforderungen. Dabei sind die Inhalte nicht unbedingt neu, aber in Kombination mit der 2021 verkündeten GDI wird deutlicher, dass sich innen- und außenpolitische Instrumente chinesischer Politik immer mehr angleichen. Neu ist aber, dass die innere wie äußere Versicherunglichung ein Fundament dafür bietet, dass die chinesische Führung nicht nur dazu bereit ist, ein gewisses Risiko einzugehen, um ihre zentralen Sicherheitsinteressen im Ausland durchzusetzen – was sie beispielsweise im Falle Taiwans bereits macht. Die GSI bietet auch den Rahmen dafür, dass die chinesische Führung perspektivisch das Risiko eines wirtschaftlichen Rückschlags in Kauf nehmen könnte, um Stabilität in Regionen außerhalb der unmittelbaren Nachbarschaft Chinas durchzusetzen; Orte, in denen gerade im Rahmen der BRI viel investiert wurde, beispielsweise am Horn von Afrika.

FAZIT UND AUSBLICK

In den zehn Jahren unter der Führung Xi Jinpings hat sich die Ausrichtung der chinesischen Außenpolitik deutlich verändert. Die drei Phasen der BRI zeigen auf, wie sich Chinas Orientierung zur Welt immer weiter von „westlich“ geprägten Vorstellungen einer liberalen internationalen Ordnung entfernt hat. Dies ist auch ein Indikator der „Zeitenwende“ oder des „Interregnums der Weltordnung“. Chinas Neuorientierung unterstreicht ein wichtiges Element unserer Zeit, und zwar den Wettbewerb von

konkurrierenden geopolitischen Vorstellungen darüber, wie die Welt in Zukunft politisch und räumlich geordnet sein könnte. Die BRI und daran anknüpfend die GDI und GSI repräsentieren strategische Instrumente, die es chinesischen Entscheidungsträger*innen ermöglichen, eine bestimmte Sichtweise von „Entwicklung“, „Konnektivität“ oder „Sicherheit“ in der Welt zu vermitteln. Chinas geopolitischer Code, der geprägt ist von den drei Prinzipien Andocken, Diskursmacht und Versicherunglichung, schafft den Kontext dafür, dass strategische Instrumente wirken können. Ohne Verständnis dieser Prinzipien ist die Wirkung chinesischer Außenpolitik kaum nachvollziehbar und eine strategische Neuausrichtung deutscher Politik gegenüber China bleibt unzureichend.

NADINE GODEHARDT

ist promovierte Politikwissenschaftlerin in der Forschungsgruppe Asien der Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP) in Berlin.
nadine.godehardt@swp-berlin.org

²⁵ Vgl. Yunsong Wang/Han Bao, *Global Security Initiative Offers China's Solution to Safeguarding Global Security and Peace*, 7.6.2022, <https://global.chinadaily.com.cn/a/202206/07/WS629f03d1a310fd2b29e61335.html>.

IM WETTSTREIT UM KONNEKTIVITÄT

Jonathan Holslag

Häfen, Eisenbahnlinien, Straßen und Pipelines sind als Manifestationen der Macht zu verstehen. Wenn sich der Schwerpunkt wirtschaftlicher Macht verlagert, verschiebt sich auch die Infrastruktur. Ein Land, das seine industrielle Leistungsfähigkeit, seinen Binnenkonsum oder idealerweise eine Kombination aus beidem ausbaut, benötigt einen erweiterten Zugang zu ausländischen Märkten und verfügt auch über die nötigen Ressourcen dafür. Ein solches Land kann für Dynamik sorgen, indem es die Vernetzung des Handels fördert, der Handel für mehr Wachstum sorgt und das Wachstum eine politische Hebelwirkung für den Zugang zu ausländischen Märkten generiert. Allerdings stützt Infrastruktur oft auch militärische Aktivitäten: Auf Handelsschiffe könnten Kriegsschiffe folgen.

Diese realpolitische Erkenntnis hielt man nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion, auf dem Höhepunkt der Globalisierung, für überflüssig. Der freie Markt, so die weit verbreitete Ansicht, würde alles regeln, der Staat in den Hintergrund rücken, der freie Fluss des Kapitals politische Dissonanzen überwinden, und Verkehrswege zu einem von transnationalen Unternehmen verwalteten, weltweiten Gut werden. Global agierende Konzerne wie Maersk oder Siemens sollten diese Netzwerke aufbauen und anstelle von Staaten die Initiative übernehmen, deren Know-how und sogar ihre finanziellen Ressourcen nutzen. Doch es sollte anders kommen. Mit China rücken der Staat, staatliche Unternehmen und Banken wieder in den Vordergrund. In den vergangenen Jahrzehnten ist der defensive ökonomische Nationalismus der Volksrepublik mit seinem typischen Protektionismus und der Abschottung nach außen einem offensiven ökonomischen Nationalismus gewichen, der gekennzeichnet ist durch ein Herausgehen der staatlichen Konzerne und einer Politik der offenen Türen.

Chinas Vision für Konnektivität ist gnadenlos realpolitisch: Konnektivität ist dann zu begrüßen, wenn sie dem eigenen Machtausbau dient.⁰¹ Bereits in den 2000er Jahren war die Staatsfüh-

rung der Ansicht, dass das Land weniger abhängig von überwiegend westlichen Unternehmen werden müsse, und begann, nationale Champions in Sachen Konnektivität wie die Reederei Cosco, die China Harbour Engineering Company oder den Telekommunikationsgiganten Huawei aufzubauen. Während China den Zugang zum eigenen Markt für ausländische Investoren beschränkte, drängte es mit aller Macht darauf, sich andere Märkte zu erschließen. Die staatlichen Banken boten großzügige Kredite, während staatliche Unternehmen verlockende Pauschalangebote machten und sich so die Loyalität lokaler Eliten erkaufte. Die Volksrepublik mischte sich nicht in politische Angelegenheiten wie etwa Menschenrechtsfragen ein, und ihr Geld wurde für lokale Politiker schon bald unverzichtbar, um sich an der Macht zu halten. Bei seinen Infrastrukturprojekten konzentrierte sich China auf eine Arbeitsteilung, bei der sich die Volksrepublik auf zunehmend anspruchsvolle Dienstleistungen und Herstellungsprozesse spezialisierte und die anderen Länder entweder auf Rohstoffe oder – im Fall der westlichen Länder – auf Handel und gewerbliche Dienstleistungen. 2013 rief China die „Belt and Road Initiative“ (BRI), im Deutschen auch bekannt als „neue Seidenstraßeninitiative“, ins Leben, bei der eine Billion US-Dollar in ein Handels- und Infrastrukturnetz im Ausland investiert werden sollten.

ALLMÄHLICHE ERKENNTNIS

Andere Länder erkannten die Beweggründe der chinesischen Führung für die Konnektivitätskampagne und die potenziellen Nachteile, die für sie daraus entstanden, erst nach einiger Zeit. Vor allem im Westen und in Japan dauerte es sehr lange, bis man die früheren Vorstellungen vom freien Handel mit der neuen Realität massiver staatlicher Interventionen in Verbindung brachte. In den USA setzte man sich in den frühen 2000er Jahren mit den strategischen Auswirkungen der chinesischen Häfen im Indischen Ozean, der sogenannten Perlenkette, auseinander. In den europäischen

Institutionen gab es hingegen erst ab 2008 Debatten über die strategischen Folgen der staatlich vorangetriebenen chinesischen Infrastruktur- und Handelsnetze, als chinesische Bauvorhaben in Afrika und Infrastrukturmaßnahmen in Asien ins Visier gerieten. In Brüssel wurde durchaus wahrgenommen, dass sich China in afrikanische Häfen einkaufte, etwa im Sudan, und die chinesische Marine im Indischen Ozean unterwegs war, um chinesische Handelsschiffe zu schützen. Angesichts chinesischer Straßenbauprojekte im Himalaja zeigte sich Indien besorgt – sowohl über die daraus entstehenden Vorteile für das chinesische Militär entlang der umstrittenen Grenze zwischen beiden Staaten als auch über die möglichen Folgen für die eigenen wirtschaftlichen Interessen in Nepal. 2009 war ich bei einer Diskussionsrunde in Japan, bei der japanische Experten und Offizielle beklagten, dass die von China gebauten Straßen und Eisenbahnlinien in Ländern wie Myanmar und Thailand den sogenannten West-Ost-Handel umgehen und ihn auf Lieferketten von Nord nach Süd umlenken würden, die von chinesischen Unternehmen dominiert würden.

Der entscheidende Moment der Erkenntnis kam jedoch mit der Finanzkrise (2009–2012), die Beijing nutzte, um sich weiter in die Infrastruktur anderer Länder einzukaufen, wie das Beispiel des Hafens von Piräus zeigt. Ihren vorläufigen Höhepunkt erreichten die chinesischen Bestrebungen schließlich 2012 mit den Vorbereitungen zur BRI und ihrem offiziellen Start 2013. Die Initiative führt die bisherige chinesische Politik fort, allerdings mit Investitionen in beispielloser Höhe und dem Ziel, die Tätigkeit verschiedener staatlicher Unternehmen besser zu integrieren. Diese Ankündigung alarmierte die Länder des Westens.

ZÖGERN

Zwischen 2008 und 2013 verfolgten Japan, Europa und die USA den Ansatz, die Volksrepublik einzubinden und mit ihr zu kooperieren. Man ging davon aus, dass man China überzeugen könnte, mit seinen Infrastrukturprojekten die finanzielle Stabilität der Partnerländer nicht zu gefährden, soziale Grundrechte zu achten und der Umwelt so wenig wie möglich zu schaden. In der Erwartung, gemeinsam an der Entwicklung der Infrastruk-

tur zu arbeiten, richtete die EU beispielsweise einen trilateralen Dialog mit China und Afrika ein. Auch bei Infrastrukturprojekten in Zentralasien und bei der Sicherung der globalen Schifffahrtsrouten wollte man mit China zusammenarbeiten.⁰² Offiziere der chinesischen und verschiedener europäischer Seestreitkräfte besuchten sich gegenseitig auf ihren Schiffen im Golf von Aden.

Konnektivität wurde immer noch als eine gute Sache betrachtet. Viele Länder waren zuversichtlich, dass China eine Kooperation zu schätzen lernen und erkennen würde, dass sie im eigenen Interesse sei. Zudem wurde jede Infrastrukturmaßnahme, ob in staatlicher Hand oder nicht, in Regionen wie Afrika begrüßt. Auch westliche Unternehmen profitierten von chinesischen Investitionen. Deutsche und französische Bauunternehmen streckten ihre Fühler nach China aus, um gemeinsame Projekte in Drittmärkten umzusetzen. Dänische Reedereien hatten angesichts der wachsenden Zahl chinesischer Container keinerlei Bedenken. Belgische und niederländische Firmen teilten bereitwillig ihr Know-how zum Ausbau von Häfen.

Selbst nach dem Start der BRI fielen die Reaktionen ambivalent aus. Einerseits reagierte die US-Regierung unter Barack Obama auf Chinas Aufstieg und unternahm erste Versuche, die wirtschaftlichen Interessen der USA in Asien abzusichern, beispielsweise durch mehr Investitionen und den Beitritt zur Transpazifischen Partnerschaft (TPP). Hinter dem Handelsabkommen stand die Idee, die Präsenz der USA in Asien weiterhin zu gewährleisten und gleichzeitig Handelsströme aus China durch Importe aus anderen asiatischen Partnerländern zu ersetzen. Die USA wandten sich 2014 auch gegen die Gründung der Asiatischen Infrastrukturinvestmentbank (AIIB) unter chinesischer Führung. In der EU zeigten sich Amtsträger zunehmend beunruhigt über die Auswirkungen der chinesischen Infrastrukturinitiative auf die finanzielle Stabilität von Entwicklungsländern und befürchteten außerdem, dass es zu einem unfairen Wettbewerb zwischen chinesischen Staatsunternehmen und privaten europäischen Firmen kommen könnte.

Andererseits wollten sich nur wenige japanische oder EU-Politiker, und schon gar nicht die

01 Vgl. Jonathan Holslag, *The Silk Road Trap: How China's Trade Ambitions Challenge Europe*, Cambridge 2019.

02 Vgl. Susanne Kamerling/Frans-Paul van der Putten, *An Overseas Naval Presence Without Overseas Bases: China's Counter-Piracy Operation in the Gulf of Aden*, in: *Journal of Current Chinese Affairs* 4/2011, S. 119–146.

administrative Führung oder die Regierungen der EU-Mitgliedstaaten, direkt mit China anlegen. Und so verfolgten die EU und Japan trotz wachsender Bedenken und US-amerikanischen Drucks weiterhin eine Politik der Einbindung. Viele EU-Mitgliedstaaten wollten sich der BRI sogar anschließen, indem sie Mitglied der 2015 gegründeten AIIB wurden. Sie erklärten ihren Beitritt damit, dass ihnen die Mitgliedschaft und ihre finanzielle Unterstützung die Möglichkeit geben würde, die Agenda der Bank mitzugestalten.⁰³ 2015 unterzeichnete die Europäische Kommission auf dem EU-China-Gipfel eine Erklärung über die Zusammenarbeit in den Bereichen Transport und Verkehr. Doch Maßnahmen wie der EU-ASEAN-Aktionsplan von 2013 enthielten fast keine Hinweise auf das Transportwesen, mit Ausnahme von Sicherheitsfragen in der zivilen Luftfahrt, der globalen Navigation und eines vagen Versprechens, den Master Plan on ASEAN Connectivity (MPAC) zu unterstützen.⁰⁴ In informellen Debatten wurde zwar eingeräumt, dass eine Diversifizierung der Investitionen wichtig wäre und man sich weniger in China und mehr in ASEAN-Staaten⁰⁵ und Indien engagieren sollte, doch gab es nur sehr wenige konkrete Schritte in diese Richtung.

UMDENKEN

In den frühen 2000er Jahren begann die Aufmerksamkeit für die staatlich geförderten Infrastrukturprojekte, die China in anderen Ländern umsetzte, zu wachsen.⁰⁶ Die Debatten um die strategischen Folgen gewannen in den 2010er Jahren und vor allem mit Beginn der BRI an Intensität. Die Reaktionen allerdings fielen unterschiedlich aus. Ein echter politischer Kurswechsel erfolgte erst Ende der 2010er Jahre. Er ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. In jener Zeit verschlechter-

te sich das politische Klima zwischen dem Westen und China. Die Wahl von Donald Trump zum US-Präsidenten zog einen Handelskrieg zwischen den USA und China nach sich. Dies veranlasste Europa, sich mit den möglichen Risiken zu befassen, die von einer chinesischen Beteiligung an kritischen Infrastrukturen ausgehen, von Computerchips über Häfen bis zur Rolle des staatlichen Telekommunikationsunternehmens Huawei beim Ausbau des 5G-Netzes.

Angeichts des starken chinesischen Interesses an der Finanzierung von Infrastrukturprojekten zeigten sich in der EU-Kommission selbst Befürworter des freien Marktes alarmiert. Nach der Ankündigung, dass China in eine Bahnverbindung zwischen Budapest und Belgrad investieren wollte, ließ die Kommission untersuchen, ob die Investitions- und Vergabevorschriften eingehalten wurden.⁰⁷ Die Kommission unter Ursula von der Leyen kritisierte zudem, dass China seine eigene Infrastruktur abschirme, aber gleichzeitig auf Investitionen in strategische Infrastruktur im Ausland dränge. Etwa zur gleichen Zeit verwiesen europäische Think Tanks auf den wachsenden Einfluss Chinas auf die europäischen Häfen. Nachdem ein chinesisches Unternehmen einen Großteil der Anteile am Hafen von Hambantota in Sri Lanka aufgrund finanzieller Probleme des Landes übernommen hatte, erhielt die Debatte um die bisherige Haltung gegenüber China weiteren Auftrieb. Politische Entscheidungsträger begannen an der bisherigen Strategie der Einbindung zu zweifeln.⁰⁸ Bezeichnend für diese veränderte Einstellung in Europa ist ein Bericht des Europäischen Rechnungshofs aus dem Jahr 2020.⁰⁹ Der Rechnungshof sah die fehlende Reaktion auf die chinesischen Investitionen in strategischen Bereichen wie Transport und Verkehr kritisch und warnte vor den politischen Risiken der BRI-Projekte. In ungewöhnlich klaren Worten beklagte er den unfairen Wettbewerb bei der Preisgestaltung und die Abschottung Chinas gegenüber ausländischen Investitionen.

03 Vgl. Gabriel Domínguez, *Why Europe Defies the US to Join a China-Led Bank*, 18.3.2015, www.dw.com/en/why-europe-defies-the-us-to-join-a-china-led-bank/a-18322773.

04 Vgl. Europäischer Rat, *Gemeinsame Schlussklärung beim EU-China-Gipfel, The Way Forward after Forty Years of EU-China Cooperation*, 29.6.2015, www.consilium.europa.eu/media/23732/150629-eu-china-summit-joint-statement-final.pdf.

05 Verband südostasiatischer Staaten, *Mitgliedstaaten sind Brunei, Indonesien, Kambodscha, Laos, Malaysia, Myanmar, die Philippinen, Singapur, Thailand und Vietnam*.

06 Siehe hierzu den Beitrag von Jacob Mardell in dieser Ausgabe (*Anm. der Red.*).

07 Vgl. James Kynge, *EU Sets Collision Course with China over „Silk Road“ Rail Project*, 10.2.2017, www.ft.com/content/003bad14-f52f-11e6-95ee-f14e55513608.

08 Vgl. *Sri Lanka Signs Port Deal for China's One-Belt One-Road Plan*, 20.7.2017, www.dw.com/en/sri-lanka-signs-port-deal-for-chinas-one-belt-one-road-plan/a-39889948.

09 Vgl. *Europäischer Rechnungshof, Die Reaktion der EU auf Chinas staatlich gelenkte Investitionsstrategie*, Luxemburg 2020, S. 29–32, www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RW20_03/RW_EU_response_to_China_DE.pdf.

VERNETZUNG MIT ANDEREN ASIATISCHEN LÄNDERN

Aber ist diese kritische Haltung auch mit Veränderungen im Handel, bei Investitionen und Projekten verbunden? Ein erster Versuch der EU war die verbesserte Einbindung anderer asiatischer Länder. 2018 verkündete die EU ihre Strategie zur Förderung der Konnektivität zwischen Europa und Asien; ein weiterer Versuch eines vorsichtigen Austarierens. 2021 folgte die Global-Gateway-Initiative, bei der sich die EU verpflichtete, 60 Milliarden Euro pro Jahr für Infrastrukturprojekte und die Vernetzung von Waren, Menschen und Dienstleistungen (*hard and soft connectivity infrastructure*) aufzuwenden.¹⁰ Die Initiative greift auf bereits bestehende Fonds zurück, setzt jedoch darauf, dadurch weitere private Investitionen zu mobilisieren. Dieses Paket soll eine demokratische Alternative zur chinesischen BRI bieten und Sicherheit, Transparenz und Nachhaltigkeit fördern. Auch in anderen Strategiepapieren rückten Konnektivität und die Bereiche Transport und Verkehr in den Vordergrund. So unterstrich die europäische Strategie zum Indo-Pazifik die „grundlegende Rolle des Transportsektors bei der Sicherung resilienter Lieferketten“ und verpflichtete sich zu mehr Dialog und Investitionen.¹¹

2019 reagierten die USA auf die BRI mit der Einrichtung der International Development Finance Corporation (USIDFC), einem Fonds in Höhe von 60 Milliarden US-Dollar, der größtenteils für Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen ist.¹² 2021 vereinbarte Washington mit Japan und Australien die Gründung des Blue Dot Network, dessen Hauptziel nicht die Finanzierung von Projekten, sondern die Zertifizierung von Transparenz und Nachhaltigkeit ist, um möglichen Finanziers Orientierung zu bieten. Das Netzwerk ist mit der Initiative „Build Back Better World“ verbunden, mit der sich die Biden-Regierung

verpflichtete, jährlich 40 Milliarden US-Dollar für Verkehr, Kommunikation und andere Infrastrukturmaßnahmen aufzuwenden. Washington konnte auch die G7-Länder für das Vorhaben gewinnen, die weitere 100 Milliarden US-Dollar im Jahr an Investitionen zusagten. All das wurde 2022 unter dem Namen „Partnerschaft für globale Infrastruktur und Investitionen“ zusammengefasst.

Viele dieser Pläne entstanden erst kürzlich, daher können ihre Auswirkungen noch nicht beurteilt werden. Allerdings stagnierte die für Infrastrukturmaßnahmen vorgesehene globale Entwicklungshilfe in den vergangenen Jahren.¹³ 2016 wendete Japan etwa 8 Milliarden US-Dollar dafür auf, 2020 9 Milliarden US-Dollar. Die USA zahlten 2016 140 Millionen US-Dollar, 2020 waren es 34 Millionen. Die EU gab 2016 etwa 4 Milliarden US-Dollar aus, 2020 eine ähnliche Summe. Nur 7 Prozent der globalen Entwicklungshilfe waren direkte Finanzierungshilfen oder Zuschüsse. 2021 hatte die Europäische Investitionsbank 4,4 Milliarden US-Dollar als Kredite für asiatische Infrastrukturprojekte vergeben, die sich vor allem in Indien und China befanden.¹⁴ Erst in der Indo-Pacific Economic Vision von 2019¹⁵ schlug die US-amerikanische Regierung vor, dass die USIDFC mehr in die Infrastruktur in Asien investieren solle. 2021 beliehen sich ihre Darlehen im indopazifischen Raum auf insgesamt 5 Milliarden Dollar.¹⁶ Doch die europäischen und US-amerikanischen Bemühungen werden von den vielen Milliarden in den Schatten gestellt, die China an Krediten für asiatische Verkehrsprojekte zur Verfügung stellt.¹⁷ Während mit chinesischem Geld seit 2006 über

10 Vgl. Europäische Kommission, Joint Communication to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, the Committee of the Regions and the European Investment Bank, 1. 12. 2021, S. 2, www.ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_de.

11 Europäische Kommission, The EU Strategy for Cooperation in the Indo-Pacific, 16. 9. 2021, S. 6, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_4709.

12 Siehe www.dfc.gov.

13 Die folgenden Zahlen stammen aus einer Statistik des Ausschusses für Entwicklungshilfe (Development Assistance Committee, DAC) der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD).

14 Vgl. Europäische Investitionsbank (EIB), The EIB in Asia and the Pacific, S. 3ff., www.eib.org/de/publications/eib-financing-in-asia.

15 Siehe www.state.gov/wp-content/uploads/2019/11/Free-and-Open-Indo-Pacific-4Nov2019.pdf.

16 Vgl. U.S. International Development Finance Corporation (USIDFC), Annual Management Report Fiscal Year 2020, S. 6, www.dfc.gov/sites/default/files/media/documents/DFC%20Annual%20Management%20Report%20FY%202020.pdf.

17 Vgl. David Dollar, China and the West Competing Over Transport Infrastructure in Asia, April 2020, www.brookings.edu/wp-content/uploads/2020/04/fp_20200424_infrastructure_southeast_asia.pdf.

600 Kilometer an Schienen finanziert und vier Häfen in Asien gebaut wurden, unterstützten der Westen oder Japan keine derartigen Projekte. Der Westen muss also erst noch zeigen, ob er in der Lage ist, die Mittel aufzubringen, um solche Konnektivitätsprojekte zu finanzieren.

Ebenso bleibt die Frage, ob der Westen und Japan überhaupt noch über die nötigen Kapazitäten verfügen, solche Projekte ohne chinesische Unterstützung durchzuführen. China hat seine Position gleich in mehreren Sektoren gestärkt. Unter den zehn größten Baufirmen finden sich sieben chinesische und drei europäische. Im Bausektor verfügt China bei Weitem über das größte Aufgebot an Arbeitskräften, mit zahlreichen Fachkräften und Ingenieuren. China spricht in diesem Zusammenhang von seiner „Ingenieursdividende“. Im Tief- und Hafenausbau sind europäische Unternehmen noch führend, allerdings haben die chinesischen Unternehmen ihren weltweiten Marktanteil rapide ausgeweitet und auch beim Know-how aufgeholt. China verfügt über den größten staatlichen maritimen Cluster, ist im Seehandel weltweit führend und hat die größte nationale Handelsflotte. Die USA sind in diesen Infrastrukturbereichen nur selten zu finden. In fast allen anderen Bereichen, wie etwa der Telekommunikation, gibt es starke westliche Unternehmen, aber auch chinesische. Zusätzlich zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten werden der Westen und Japan daher auch zeigen müssen, dass sie die Unterstützung der Wirtschaft und die nötigen Fachkräfte haben, um die auf dem Papier geäußerten Absichten in die Praxis umzusetzen.

DIVERSIFIZIERUNG VON INVESTITIONEN

Ein zweiter Aktionsschwerpunkt betrifft die Verlagerung und Diversifizierung von Investitionen und Handel. Die USA, die EU und Japan haben Strategien entwickelt, um Fertigungsprozesse möglichst nachhaltig aus China zurückzuholen. Außerdem versuchen sie, Handel und Investitionen zu diversifizieren und diesen Bereich nicht nur auf China zu konzentrieren. Japan hat bei den Bemühungen, den Handel zu diversifizieren und auf andere asiatische Partner auszudehnen, eine führende Rolle übernommen. Das Land gehört zwar dem Freihandelsabkommen Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP)

an, das auch China einschließt, hat aber ebenso weitreichende Vereinbarungen mit den Philippinen, Indonesien, Thailand und Australien getroffen. Die meisten dieser Verträge wurden in den 2000er Jahren unterzeichnet.

Die Idee des „Friendshoring“, des ausschließlichen Handels mit befreundeten Staaten, die 2022 in den USA aufkam, bringt dieses Ziel auf den Punkt. Friendshoring bedeutet in diesem Fall, dass Investitionen und Handel aus China abgezogen und in Partnerländer verlagert werden, die westliche Werte wie Demokratie, Arbeitnehmerrechte, Rechtsstaatlichkeit und Nachhaltigkeit teilen. Die Idee baut auf dem früheren Gedanken auf, eine große Freihandelszone um China herum zu schaffen, die sogenannte transpazifische Partnerschaft, die von der Regierung Obama initiiert und unter Donald Trump wieder verworfen wurde. Nun wird sie in Form des Indo-Pacific Economic Framework (IPEF) umgesetzt. Das 2020 begonnene IPEF strebt nicht mehr länger eine umfassende Freihandelszone an, sondern eine sanftere und informelle Kooperation, um Lieferketten widerstandsfähiger zu machen und eine hochwertige Infrastruktur zu entwickeln.¹⁸ Das IPEF hat 14 Mitglieder, darunter Indien, Japan, Südkorea, Indonesien und Vietnam.

Auch innerhalb der EU gibt man inoffiziell zu, dass es wichtig ist, den Handel mit Asien und die Investitionen in den dortigen Ländern zu diversifizieren. Diese Überlegung steht auch hinter dem Bemühen der EU, ein Freihandelsabkommen mit Japan und eines mit Südkorea abzuschließen, die 2015 beziehungsweise 2019 in Kraft traten. Die EU nahm außerdem Gespräche über ein Freihandelsabkommen mit ASEAN auf. Als die Gespräche scheiterten, konzentrierte sich die EU auf bilaterale Verhandlungen, aus denen Abkommen mit Singapur und Vietnam hervorgingen. Die Verhandlungen mit Indien, den Philippinen und Indonesien dauern noch an.

Hat dieser Ansatz funktioniert? Konnten die USA, Japan und die EU ihre Abhängigkeit gegenüber China als Handels- und Investitionspartner verringern? Der Importanteil aus anderen asiatischen Ländern nach Japan und in die USA hat sich leicht erhöht. 2016 stammten 43 Prozent beziehungsweise 48 Prozent der asiatischen Im-

¹⁸ Vgl. Aidan Arasasingham, *Unpacking the Indo-Pacific Economic Framework Launch*, 23.5.2022, www.csis.org/analysis/unpacking-indo-pacific-economic-framework-launch.

porte aus China und Hongkong.¹⁹ 2021 ist dieser Anteil auf jeweils 41 Prozent gesunken. Zum Teil geht diese Veränderung darauf zurück, dass die chinesischen Warenströme über andere Länder wie etwa Vietnam gelenkt werden, doch können solche Re-Exporte nicht den gesamten Rückgang erklären, vor allem nicht im Fall der USA. Dennoch bleibt China ein wichtiger Handelspartner, und die Diversifizierung des US-amerikanischen Handels hat sich in den vergangenen Jahren wieder verlangsamt. Die EU ist sogar noch abhängiger vom chinesischen Handel geworden. 2016 stammten 44 Prozent der Importe aus Asien aus China und Hongkong, 2021 waren es über 47 Prozent.

China ist seit Langem ein Magnet für japanische und westliche Investoren, die das Potenzial der Volksrepublik als Produzent und Konsummarkt erkannt haben. 2016 zog China 19 Prozent aller amerikanischen Investitionen in der Region Asien an.²⁰ 2021 waren es über 21 Prozent. In den vergangenen drei Jahren ist dieser Anteil allerdings etwas zurückgegangen, der Höhepunkt war 2019 mit 22 Prozent erreicht. Eine Umfrage aus dem Jahr 2022 ergab, dass die große Mehrheit der US-amerikanischen Unternehmen nicht in Erwägung zieht, sich komplett aus China zurückzuziehen oder das Land durch ein anderes zu ersetzen.²¹ 2016 gingen 26 Prozent der Investitionen aus der EU nach China.²² Bei diesen 26 Prozent blieb es auch 2020. Die Zahlen für 2021 sind noch nicht verfügbar. Eine Umfrage von 2022 zeigte, dass 89 Prozent der europäischen Unternehmen vorhaben, in China zu bleiben, und 62 Prozent ihre Aktivitäten sogar ausdehnen wollen.²³ Die japanischen Investitionen in China stiegen von 137 Milliarden US-Dollar 2016 auf 187 Milliarden US-Dol-

lar 2021.²⁴ Der Anteil der Investitionen in China ging im Vergleich zu den Investitionen, die Japan insgesamt in Asien tätigte, allerdings von 37 Prozent auf 33 Prozent zurück, was vor allem auf den raschen Anstieg der Investitionen in Singapur zurückzuführen ist. Singapur dient jedoch als globale Drehscheibe für Investitionen, daher ist dieser Anstieg nur schwer einzuordnen.

Trotz aller Bemühungen, trotz der Handelskonflikte, des anhaltenden chinesischen Protektionismus und der harten Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie haben Japan, die USA und die EU kaum Fortschritte bei der Diversifizierung ihres Handels und ihrer Exporte in andere Länder in der Region gemacht. Mitunter ist ihre Abhängigkeit von China sogar gewachsen. In den vergangenen Jahrzehnten haben sich Lieferketten stark auf die chinesische Fertigung gestützt, und auch die Anziehungskraft des chinesischen Konsummarktes scheint so groß zu sein, dass mögliche Alternativen wie Indien und die ASEAN-Mitglieder immer noch außen vor bleiben. Auch die politischen Anreize aus Tokio, Washington und Brüssel konnten wohl nicht ausreichend überzeugen.

SCHLUSS

Die EU, die USA und Japan haben das ambitionierte chinesische Konnektivitätsprogramm als wirtschaftliche und strategische Herausforderung erkannt. Während die Bedenken in den vergangenen 20 Jahren stetig gewachsen sind, zeigten die Regierungen erst in jüngster Zeit die Bereitschaft, darauf zu reagieren. Mittlerweile haben alle drei ihre Absicht bekräftigt, nachhaltigere und transparentere Möglichkeiten für eine bessere Vernetzung zu schaffen. Damit einher geht auch das Bestreben, Handel und Investitionen zu diversifizieren, indem man die Entwicklung von entsprechenden Infrastrukturprojekten im pazifischen oder indopazifischen Raum unterstützt und weitere Maßnahmen zur Erleichterung des Handels trifft. Bisher waren die Fortschritte allerdings enttäuschend. Man kann in dieser Phase jedoch noch nicht hinreichend beurteilen, wie sich die Initiativen entwickeln werden.

Die USA, Japan und die EU können durchaus einige Vorteile geltend machen. Viele Entwicklungsländer suchen Alternativen zu China und

19 Diese und die folgenden Zahlen basieren auf Statistiken der Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD) über die Struktur des Warenhandels.

20 Vgl. U. S. Bureau of Economic Analysis, Databases of FDI by Country and Industry, 2021, www.bea.gov/data/intl-trade-investment/direct-investment-country-and-industry.

21 Vgl. AmCham China, 2022 American Business in China White Paper, S. 6, www.amchamchina.org/white_paper/2022-american-business-in-china-white-paper.

22 Vgl. Eurostat, Database of FDI Positions by Country and Economic Activity, 20. 6. 2022, https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=bop_fdi6_pos&lang=en.

23 Vgl. The European Union Chamber of Commerce in China, Business Confidence Survey, S. 11–12, www.europeanchamber.com.cn/en/publications-business-confidence-survey.

24 Vgl. Japan External Trade Organization, Database of Outward FDI stock, www.jetro.go.jp/en/reports/statistics.html.

sind unzufrieden mit den zunehmend unausgeglichene Handelsbeziehungen zur Volksrepublik. Länder in Südostasien betrachten die EU und Japan als die besten möglichen Partner, um im Handelskrieg zwischen den USA und China nicht zwischen die Fronten zu geraten.²⁵ Dieses Interesse lässt sich nutzen. Noch sind die EU, Japan und die USA in einigen technologischen Bereichen führend und verfügen über eine etwas bessere Bilanz, was die soziale Verantwortung von Unternehmen angeht. Doch China lernt schnell. Chinesische Unternehmen wagen sich an zunehmend anspruchsvolle Projekte wie das Bohren von Tunneln in schwierigem Gelände und den Bau komplizierter Brücken. Westliche und japanische Firmen dürfen oft nur noch die Technologie liefern. Inzwischen geht China sogar davon aus, ausländisches Know-how durch chinesisches ersetzen zu können und drängt weltweit auf die Einführung chinesischer technischer Standards („China Standards 2035“).

Westliche Unternehmen zeigen sich in Hinblick auf die neue Strategie ihrer Regierungen skeptisch. In den vergangenen Jahren erklärten europäische Auftragnehmer oft, es sei einfacher, chinesische Finanzierungen zu erhalten, als sich durch das Labyrinth der europäischen Finanzierungen mit ihren aufwendigen Prüfverfahren und der schwerfälligen Bürokratie zu kämpfen. Zudem könnten chinesische Unternehmen ein guter Partner bei Projekten in Übersee sein. „Es ist eine Illusion zu glauben, man könnte mit den Chinesen konkurrieren“, erklärte der Leiter einer deutschen Baufirma vergangenes Jahr bei einem Treffen.²⁶ „Sie bieten bessere Preise, höhere Kredite und flexiblere Arbeitskräfte. Das Beste, was wir machen können, ist, in unsere Technologie zu investieren und zu versuchen, uns an ihren Projekten zu beteiligen.“ Trotz staatlicher Unterstützung halten sich private Fonds zurück, wenn es darum geht, in komplexe Infrastrukturprojekte in riskanten Märkten in Asien und andernorts zu investieren.

Eine weitere Frage lautet, ob der Westen und Japan ihre Partnerländer in Asien überzeugen

können, dass sie es dieses Mal ernst meinen und auf ihre Erklärungen Taten folgen lassen. Im Laufe der vergangenen Jahrzehnte zeigten sich asiatische Länder zunehmend skeptisch, was die Umsetzung vollmundiger Bekundungen angeht. So haben etwa die EU und die USA oft erklärt, mehr zu investieren und mehr Hilfe leisten zu wollen, ohne dass sich danach etwas geändert hätte. Viele kleinere Länder in der Region akzeptieren inzwischen den Aufstieg Chinas und sehen die chinesische Vorherrschaft als gegeben an. Sie sind deswegen zwar beunruhigt, glauben aber nicht, dass man mit Widerstand etwas erreichen könnte. Unterdessen hat das Ansehen der USA, der EU und Japans als fähige Partner gelitten. Eine Umfrage in Südostasien zeigte, dass über 54 Prozent der Befragten China als führende strategische Kraft betrachten, gefolgt von den USA mit 30 Prozent. Weniger als 2 Prozent nannten die Europäer oder Japan.²⁷

Es ist ein sehr hoher Preis, den der Westen und Japan nun für ihre mangelnde Bereitschaft zahlen, anzuerkennen, dass China die finanziellen und technologischen Vorteile des bestehenden Handelsungleichgewichts als Waffe einsetzt. Wenn sich das Gleichgewicht wirtschaftlicher Macht verlagert, verändert sich der Handel, und auch die verschiedenen Formen der Konnektivität passen sich an. Der Westen und Japan stehen nun vor der enormen Herausforderung, ihre eigenen Unternehmen und Banken davon zu überzeugen, sich an ihren ambitionierten Plänen zur Finanzierung alternativer Netzwerke zu beteiligen. Selbst wenn die Unternehmen mitgehen und anfangen, Straßen, Brücken und Häfen zu bauen, werden am Ende die chinesischen Hersteller davon profitieren. China hat eine Vision und ehrgeizige Ziele für die gesamte Lieferkette, für deren Umsetzung mitunter Druck auf wichtige Unternehmen ausgeübt wird. Auch der Westen und Japan müssen so verfahren, wenn sie Erfolg haben wollen.

Aus dem Englischen von Heike Schlatterer.

²⁵ Vgl. Yusof Ishak Institute, *The State of Southeast Asia in 2022*, S. 33, www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2022/02/The-State-of-SEA-2022_FA_Digital_FINAL.pdf.

²⁶ Nicht-öffentliches Seminar auf Einladung eines EU-Mitgliedstaates am 14. Oktober 2021.

²⁷ Vgl. ebd., S. 12.

JONATHAN HOLSLAG

ist Professor für Internationale Politik an der Freien Universität Brüssel.

info@jonathanholslag.be

TRANSFER UND TRANSFORMATION

Das alte China und die Seidenstraße

Thomas O. Höllmann

Die Geschichte der „Seidenstraße“, jenes weitverzweigten Verkehrsnetzes, das Ostasien mit Europa und Nordafrika verband, reicht bis weit in die Antike zurück. Auf den unter diesem Begriff zusammengefassten Land- und Seerouten wurden nicht nur Güter weitergegeben, sondern auch Religionen, Ideen und technologische Errungenschaften. Eine kleine Auswahl davon wird in diesem Beitrag präsentiert; er umfasst die gesamte chinesische Kaiserzeit (von 221 v. Chr. bis 1911), ein Schwerpunkt liegt aber auf der weltweiten Dynastie Tang (618–907).⁰¹

Ohne viel voneinander zu wissen, standen spätestens im ersten nachchristlichen Jahrhundert die beiden „Weltmächte“ miteinander in Kontakt: das chinesische und das römische Imperium. Allerdings erreichten die Waren und Erkenntnisse ihre Bestimmungsorte in der Regel erst nach mehreren Jahren und zahlreichen Zwischenstationen. Die Reichweite der einzelnen Karawanen blieb nämlich stets begrenzt, da das von unermesslichen Wüsten und Gebirgsketten durchzogene Territorium zwischen den Großreichen zumeist in viele kleinere Staaten und Konföderationen aufgesplittet war. Noch mehr als die lokalen Herrscher und die mit ihnen konkurrierenden Räuberbanden erschwerten die brütende Hitze im Sommer und die klirrende Kälte im Winter ein kontinuierliches Fortkommen. Durch Sandstürme und Schneetreiben war der Transport eine große Herausforderung für die Menschen, aber auch für die ansonsten genügsamen Lasttiere wie Kamele und Esel.

In der Wüste [Taklamakan] gibt es viele Dämonen und heiße Winde. Wer ihnen begegnet, kommt bis auf den letzten Mann um. Man sieht weder einen Vogel in der Luft, noch irgendein Tier auf der Erde. Wenn man angestrengt nach allen Richtungen Ausschau hält, um den Weg für die Durchquerung zu finden, sucht man vergeblich; die einzigen Wegzeiger sind die ausgedörrten Knochen der Toten.

Faxian, Foguoji (um 420)

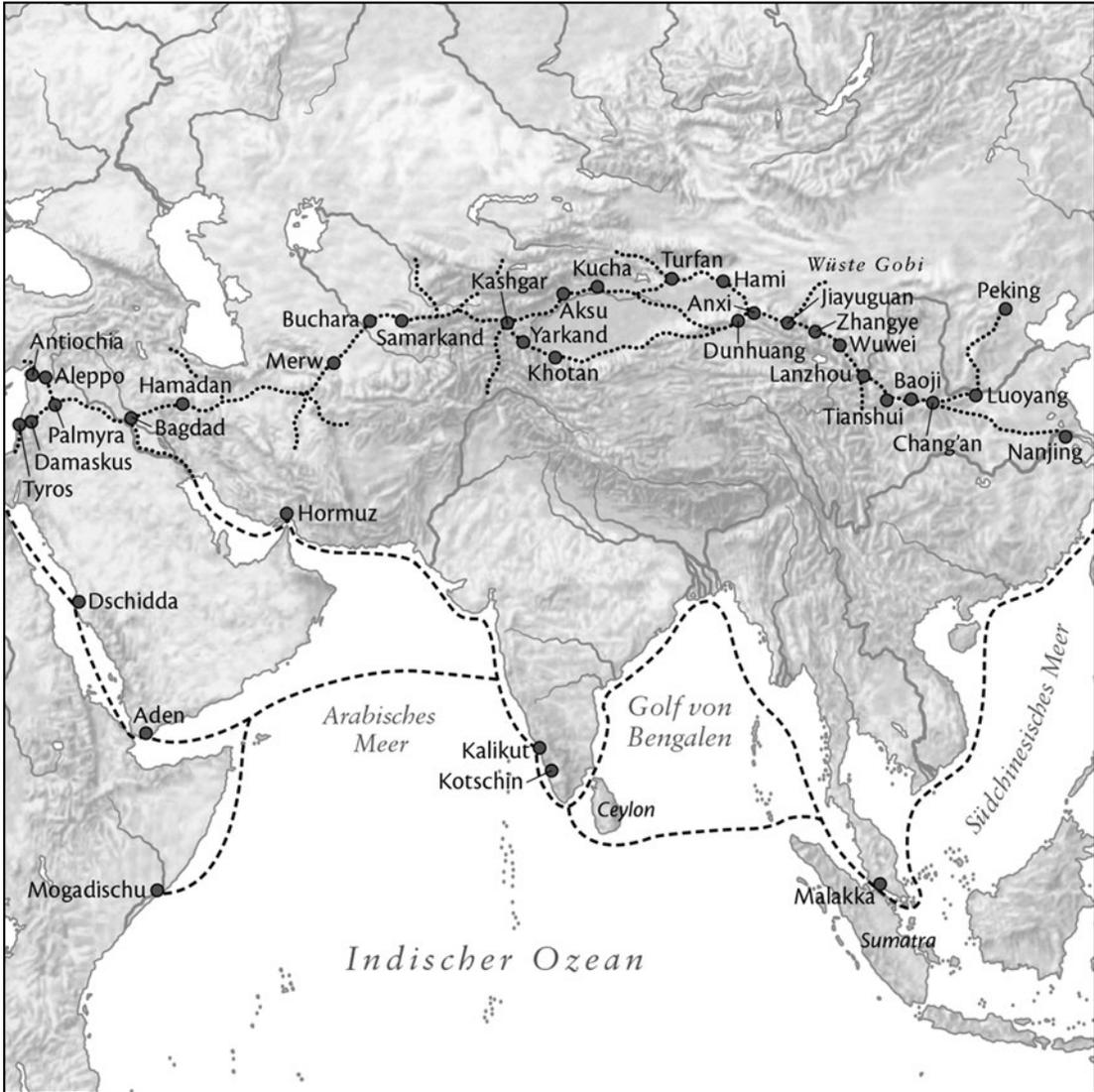
Der Begriff „Seidenstraße“ ist relativ jungen Datums. Er wird häufig dem Geografen Ferdinand von Richthofen zugeschrieben, der ihn 1877 bei einer vielbeachteten Vortragsveranstaltung in Berlin verwendete. Die Wortschöpfung muss jedoch schon einige Jahrzehnte früher stattgefunden haben: spätestens 1838, als Carl Ritter in seiner vielbändigen „Erdkunde“ davon Gebrauch machte. Immerhin kommt aber Richthofen das Verdienst zu, das Konzept eines kohärenten Verkehrsnetzes damit zu verbinden, das zwei Kontinente umfasste und auf große Resonanz in der Öffentlichkeit stieß.

Unabhängig von den jeweiligen Machtverhältnissen lässt sich der wichtigste Strang der Landrouten in mehrere aufeinanderfolgende Sektoren untergliedern. Von Ost nach West waren das: das Tal des Wei; der Hexi Korridor; die Wüsten Gobi und Taklamakan; die im Pamirknoten zusammenlaufenden Gebirgszüge; die Turanische Niederung; das iranische Hochland; das Zweistromland; die Syrische Wüste mit Zugängen zum Mittelmeer. Der Ausgangspunkt war häufig Chang’an, über viele Jahrhunderte hinweg die Hauptstadt des chinesischen Kaiserreichs, der Endpunkt, zumindest zeitweilig, Rom. Zur See wurde der Rhythmus der Fernreisen im Wesentlichen durch die Windverhältnisse bestimmt: In den Wintermonaten segelte man von den chinesischen Hafenstädten, begünstigt durch den Nordostmonsun, nach Süden und Westen, bis man schließlich den Persischen Golf und die afrikanische Küste erreichte. Im Sommer fuhr man mit dem Südwestmonsun im Rücken in die umgekehrte Richtung.

TRIBUT UND HANDEL

Zu den wichtigsten Verpflichtungen des chinesischen Kaisers gehörte es, die Harmonie zwischen der Menschheit und dem Kosmos aufrechtzuerhalten. Sein Machtanspruch war demnach zumin-

Wichtige Routen der Seidenstraße



Quelle: Thomas Höllmann, China und die Seidenstraße. Kultur und Geschichte von der frühen Kaiserzeit bis zur Gegenwart, München 2022. © C.H. Beck

dest formal nicht auf ein fest umrissenes Territorium beschränkt, sondern erstreckte sich im Prinzip auf die ganze zivilisierte Welt: lediglich abgestuft nach dem Ausmaß, in dem man sich der konfuzianisch geprägten Staatsdoktrin unterwarf.

01 Der Beitrag fußt in weiten Teilen auf Textpassagen in Thomas O. Höllmann, China und die Seidenstraße. Kultur und Geschichte von der frühen Kaiserzeit bis zur Gegenwart, München 2022. Dort finden sich auch ausführliche Literaturverweise; hier sind hingegen lediglich die Namen der Autoren sowie die Titel und die Entstehungsdaten wörtlich zitierter Werke vermerkt.

In diesem Zusammenhang wurde die Überbringung von Gütern durch die Repräsentanten anderer Länder nicht zuletzt als Bestätigung imperialer Legitimation bewertet. Blieben die Gaben aus, konnte das den Entzug des himmlischen Mandats ankündigen, denn nicht nur Naturkatastrophen, Aufstände und unglückverheißende Vorzeichen kündigten das Ende einer Dynastie an, sondern auch die unzureichende Akzeptanz außerhalb des Reichs der Mitte.

Umgekehrt konnte die huldvolle Entgegennahme der Präsente von den fremden Potenta-

ten als Bestätigung ihres eigenen Herrschaftsanspruchs gedeutet werden. Zudem war der „Sohn des Himmels“ gehalten, sich mit Gegengaben für den Tribut zu revanchieren: zumeist in Form von Seide, nicht selten aber auch durch die Verleihung wohlklingender, aber wertloser Titel. Zwar wurde bei dieser Art des diplomatischen Verkehrs grundsätzlich Reziprozität erwartet, doch setzte dies nicht zwingend einen kontinuierlichen Zustand der Balance voraus. Ohnehin beschränkte sich der jeweilige Nutzen der Beteiligten keineswegs auf den materiellen Zuzugewinn. Das war beim privaten grenzüberschreitenden Handel, der trotz strikter Verbote nie völlig unterbunden werden konnte, natürlich anders.

Allerdings ist eine differenzierte Beurteilung der häufig diskret getätigten Geschäfte fast unmöglich. Die Kaufleute selbst scheuten nämlich im Allgemeinen die schriftliche Niederlegung ihrer Kenntnisse. Schließlich bestand immer die Gefahr, dass die Aufzeichnungen in falsche Hände gelangen konnten: sei es an die Konkurrenz, sei es an die Steuerbehörde. Es ist also zu erwarten, dass das Handelsvolumen – auch der grenzüberschreitenden Transaktionen – weitaus höher war als dessen Niederschlag in der Literatur. So bleiben als Quellen häufig nur die Schilderungen, die Vertreter einer konfuzianisch geprägten Beamenschaft festhielten, die keinerlei Interesse an der Vermittlung objektiver Daten hatten, sondern lieber das Stereotyp vom gierigen Händler am untersten Rand der Gesellschaft pflegten.

LEBENDE PRÄSENTE

Unter den Geschenken für den Kaiser spielten auch einzelne Personen und Gruppen eine wichtige Rolle: darunter Kleinwüchsige, Wahrsager, Gaukler, Musiker, Tänzerinnen und Artisten. Weitaus häufiger als die Verschleppung von Menschen war jedoch die Überbringung von Pflanzen und Tieren. Nashörner und Löwen konnten dann in den kaiserlichen Zoos bestaunt werden, Schoßhündchen und Papageien in den Palastanlagen; Geparden und Greifvögel setzte man bevorzugt bei der Jagd ein, Elefanten und Pferde bei der Kriegsführung.

Allerdings waren die Verwendungsmöglichkeiten der Rösser weitaus größer. Vor allem unter der Herrschaft von Kaiser Xuanzong (reg. 712–756) erlangte die Begeisterung für das aus West-

und Zentralasien stammende Polospiel und für perfekt inszenierte Dressurakte ein bis dahin ungekanntes Ausmaß. Nicht zuletzt der Herrscher selbst ergötzte sich an Vorstellungen, die ganze Herden von Pferden einbezogen. Bei den Vorführungen bewegten sich die Tiere nach einer festen Choreografie, die dem Rhythmus der oftmals eigens dafür komponierten Musik folgte und auch verschiedene Kunststücke einbeziehen konnte. Besonders eindrucksvoll müssen die Darbietungen bei den Feierlichkeiten gewesen sein, die jährlich aus Anlass des Kaisergeburtstags gegeben wurden, und es verwundert daher nicht, dass die „tanzenden Pferde“ zu einem wichtigen Motiv in der Literatur wurden.

Auch Löwen wurden mit der Verbreitung des Buddhismus zunehmend besungen und in der Kunst dargestellt. Allerdings hielt sich die Freude über die Ankunft der Raubkatzen zuweilen in Grenzen. Schließlich mussten Unmengen an Fleisch zur Ernährung bereitgestellt werden, und das in einer Epoche, in der zeitweilig die strikte Einhaltung religiös motivierter Speisevorschriften – mit dem vollständigen Verzicht auf tierische Nahrung – propagiert wurde.

Die Araber ersuchten darum, dem Hof einen Löwen zu offerieren. In einem Gesuch (...) wurde hierzu [im Jahre 693] vermerkt: „Die Löwen, die aus fernen Gebieten überbracht werden, ernähren sich ausschließlich von Fleisch. Das ist schwer zu beschaffen und überdies Geldverschwendung. Eure Majestät hat bereits die Aufzucht von Greifvögeln und Hunden untersagt und der Fischerei wie der Jagd ein Ende gesetzt. Wie könnt Ihr selbst ein frugales Leben führen, während den wilden Tieren die besten Speisen vorgesetzt werden?“

Sima Guang, Zizhi tongjian (1084)

Vor allem aus verschiedenen Regionen Südostasiens – unter anderem aus Vietnam, Sumatra und Java – wurden regelmäßig Sittiche und Papageien nach China gebracht. Der Ausgangspunkt der Tributgesandtschaft und die Herkunftsregion der Vögel müssen jedoch dabei nicht identisch sein, in einigen Fällen ist eher die Weitergabe von Tieren zu vermuten, die ursprünglich von den Molukken stammten. Manche Papageien und Sittiche erregten zudem die Bewunderung berühmter Maler und, wenn sie sprechen konnten, die Aufmerksamkeit namhafter Dichter.

Gelegentlich vermochten die Vögel sogar das Herz des Kaisers zu bewegen. So sollen zwei aus dem Königreich Linyi im südöstlichen Küstenbereich Vietnams präsentierte Papageien im Jahre 631 so sehr über den kühlen Winter in der Hauptstadt geklagt haben, dass der Herrscher sie schließlich freiließ.

[Die beiden Vögel] waren verständig, klug und geschickt in ihren Antworten. Kaiser Taizong [reg. 627–649] hatte Mitleid mit ihnen und erteilte den Auftrag, sie in der gewohnten Umgebung wieder auszusetzen. (...) Sie hatten [nämlich] bekundet, dass sie unter Kälte litten und gerne in ihr Herkunftsland zurückkehren würden.

Liu Xu, Jiu Tangshu (945)

SEIDE

Das mit Abstand am häufigsten erwähnte kaiserliche Präsent war über viele Jahrhunderte hinweg die Seide. Unter diesem Begriff werden im Allgemeinen Gewebe zusammengefasst, deren Fäden aus den Drüsensekreten hergestellt werden, die beim Verpuppen verschiedener Schmetterlingsarten entstehen. Eine besonders hochwertige Qualität garantiert dabei der Seidenspinner, der sich im Raupestadium bevorzugt von den Blättern des Weißen Maulbeerbaums ernährt und in China lange vor der Gründung des Kaiserreichs domestiziert wurde.

Bis die Textilien auf dem Webstuhl Gestalt annahmen, waren mehrere Arbeitsschritte nötig: angefangen mit dem Kochen der Kokons (zum Abtöten der Puppen) über das Haspeln (dem Zusammenführen von Fäden zu dickeren Strängen) bis hin zum Entbasten (der Befreiung vom Seidenleim). Die Palette an Stoffen schloss unter anderem Samit, Gaze, Krepp, Damast und Brokat ein; Muster wurden vor allem durch die Verwendung unterschiedlich eingefärbter Fäden sowie durch nach dem Weben aufgebrachte Drucke oder Stickereien erzielt.

Für den Fernhandel war das Material schon deshalb hervorragend geeignet, weil es vergleichsweise leicht, einfach zu verpacken und gut zu transportieren war; außerdem ließ es sich als Währung nutzen. In welchem Umfang die Moden im Rom der frühen Kaiserzeit von der Verwendung der Seide geprägt wurden, bezeugen nicht zuletzt die Bemerkungen namhafter Denker. Allerdings gab die Transparenz des Stoffes immer wieder Anlass zu kritischen Kommentaren.

Ich sehe seidene Gewänder – wenn sie die Bezeichnung Gewänder überhaupt verdienen –, an denen nichts ist, womit man entweder den Körper oder überhaupt die Scham schützen kann. Wenn eine Frau sie anlegt, wird sie mit gutem Gewissen behaupten, sie sei nicht nackt. Diese [Seidengewänder] werden für einen riesigen Betrag von Völkern herbeigeschafft, die für ihren Handel nicht bekannt sind: [nur] damit unsere Frauen der Öffentlichkeit genauso viel von sich zu sehen geben wie den Ehebrechern im Schlafzimmer.

Lucius Annaeus Seneca, De beneficiis (um 60)

Manche Historiker machen die große Nachfrage nach dem teuren Luxusgut für den wirtschaftlichen Niedergang – oder gar für den Zusammenbruch – des Römischen Reiches verantwortlich. Dass diese These nicht haltbar ist, zeigt sich unter anderem daran, dass das Gewebe auch dann noch einen entsprechenden Absatz fand, als Orient und Okzident bereits durch die Hinwendung zu Islam und Christentum gekennzeichnet waren. So soll der abbasidische Kalif Harun ar-Raschid bei seinem Tod im Jahre 809 zahllose Gewänder sowie Unmengen von Kissen, Vorhängen und Teppichen aus Seide hinterlassen haben.

PILGER UND PROVOKATEURE

Die Verbreitung von Religionen erfolgte fast durchweg in östlicher Richtung. Während die Mehrzahl unter ihnen – Zoroastrismus, Nestorianismus, Manichäismus, Judentum und Islam – in China in erster Linie von Zuwanderern aus Zentralasien gepflegt wurde, fand der Buddhismus seine Anhänger allmählich in allen Regionen des Landes und in allen sozialen Schichten.

Zeitweilig dominierte er sogar die Politik, wurde aber trotz massiver Unterstützung durch das Kaiserhaus nicht zu einem für die gesamte Bevölkerung verbindlichen Staatskult. Zumeist hatte die Bevölkerungsmehrheit ohnehin keinen Grund, sich ostentativ zu einer bestimmten Religion zu bekennen. Lediglich Priester, Mönche und Nonnen machten einen derartigen Ausschließlichkeitsanspruch für sich geltend. Jenseits der Tempel- und Klostermauern merkte man davon jedoch wenig; denn die Menschen machten die Konsultation eines religiösen Spezialisten im Falle einer Krankheit oder Lebenskrise in erster Linie von dessen Fähigkeiten als Heiler oder Ex-

orzist abhängig, nicht von seiner Qualifikation als Exeget und Dogmatiker.

Dass sich der Buddhismus in China festsetzen und zeitweilig zur dominanten religiösen Strömung werden konnte, war überraschend. Viele Wesenszüge waren kaum mit den Normen vereinbar, die bis dahin Weltbild und Ritus bestimmten. Für den chinesischen Hof muss er im Grunde eine Provokation gewesen sein: Der individuelle Rückzug in klösterliche Abgeschiedenheit und der um sich greifende Reliquienkult unterminierten die soziale Dominanz der Familie und den Ahnenkult. Daneben schwächte der Bau von Pagoden, die weiter in die Höhe ragten als die Palastanlagen, genauso die herausgehobene Stellung des Kaisers wie die Errichtung monumentaler Plastiken.

Dazu gab es in China eigentlich keine profanen Gegenstücke. Allerdings war zuvor auch in Nordindien, dem Heimatland des religiösen Lehrers, geraume Zeit vergangen, bevor sich seine Anhänger dazu entschlossen, anthropomorphe Darstellungen in den Kult einzubeziehen. Und es dauerte noch länger, bis Werke von Rang daraus hervorgingen.

Eine wichtige Vermittlungsrolle spielte in China eine Kunstrichtung, die nach ihrem einstigen Zentrum in Gandhara benannt ist: einer Region, die als archäologische Einheit im Norden Pakistans und im Osten Afghanistans verortet wird. Von dort aus wurden Elemente weitergegeben, die auf westliche Vorbilder zurückzuführen sind und Abwandlungen von späthellenistischen, parthischen und römischen Gestaltungsprinzipien dokumentieren.

Bei den figürlichen Darstellungen zeigt sich dies insbesondere an den Proportionen, dem Faltenwurf der Kleidung und einem Profil, bei dem gewelltes Haar, offene Augen und ein deutlich konturierter Mund auffallen. Diese Komponenten wurden in den folgenden Jahrhunderten bis weit nach Osten verbreitet, wo sie durch die Begegnung mit chinesischen Traditionen weiter modifiziert wurden.

Sieht man einmal von Plastiken, Skulpturen und Reliefs ab, dann ist die religiöse Kunst vor allem durch Wandmalereien repräsentiert, die das transzendente Reich des Buddha in einem physisch fassbaren Raum visualisieren sollten. Vor allem die Klosterkomplexe in den Randzonen von Gobi und Taklamakan vermitteln bis in die Gegenwart einen lebendigen Eindruck von antiker

und mittelalterlicher Frömmigkeit. Alleine in den knapp 500 erhaltenen „Grotten“ von Dunhuang (Provinz Gansu) summiert sich die bemalte Fläche auf rund 45 000 Quadratmeter.

Die dort anzutreffenden Darstellungen sind aber nicht nur als Zeugnisse tiefempfundener Religiosität von Bedeutung. Szenen aus dem Alltagsleben – darunter Märkte, Karawanen und Musikanten – ermöglichen überdies die Rekonstruktion von sozialen Bedingungen und historischen Zusammenhängen.

Lange Zeit waren die Glaubensinhalte, die die verschiedenen Schulen und Lehrmeinungen den Anhängern der neuen Religion vermittelten, relativ inkohärent. Daher hielten es die Klöster nicht zuletzt zur Legitimierung ihrer eigenen Tradition für sinnvoll, Mönche zu jenen Kultstätten Zentral- und Südasiens zu senden, denen man eine möglichst unverfälschte Überlieferung unterstellte. Vor allem galt es, eine möglichst große Zahl an sakralen Schriften – und wohl auch die eine oder andere Reliquie – mitzubringen.

Ich habe diese weite Reise unternommen, um nach dem Gesetz [des Buddha] zu suchen. Steh mir bei mit Deiner ehrfurchtgebietenden Kraft, damit ich [heil] in meine Heimat zurückkehren werde.

Faxian, Foguoji (um 420)

Die bekanntesten Pilger waren Faxian und Xuanzang, die 399 und 629 nach Westen aufbrachen. Ihnen verdanken wir umfangreiche Aufzeichnungen, die nicht nur theologische Spitzfindigkeiten enthalten, sondern auch Beschreibungen von Routen, Sehenswürdigkeiten und örtlichen Gepflogenheiten im Einzugsbereich der Seidenstraße; lange bevor von Westen kommende Reisende – wie der Brabanter Wilhelm von Rubruk (ab 1253), der Venezianer Marco Polo (ab 1271) und der Maghrebiner Ibn Battūta (ab 1332) – ihre Eindrücke festhielten.

PAPIER UND DRUCKKUNST

Erleichtert wurde der kulturelle Austausch durch die Gründung des mongolischen Weltreichs im 13. Jahrhundert. Dessen Herrschaftsanspruch reichte zeitweilig vom Chinesischen Meer bis zur Ostsee und erlaubte den Händlern, Missionaren und Diplomaten eine bis dahin unbekannteste Mobilität. Das hatte – zumindest indirekt – Auswir-

kungen auf die Verbreitung von Erfindungen, die im „Reich der Mitte“ schon lange zuvor ihren Ursprung hatten.

Auch wenn der überwiegende Teil der Bevölkerung des Lesens und Schreibens nicht mächtig war, bedurfte es für die überregionale Verbreitung von Nachrichten eines Mediums. Dies hatte einige Voraussetzungen zu erfüllen, vor allem mit Blick auf die Dauerhaftigkeit des Materials, die Versorgung mit den nötigen Rohstoffen, die Kosten der Produktion und die Einfachheit des Transports. Holzleisten waren für die Beschriftung auf Dauer zu sperrig, Seide war im Allgemeinen zu teuer.

Die Historiografie will nun, dass der als Direktor der kaiserlichen Werkstätten amtierende Eunuch Cai Lun im Jahre 105 n. Chr. erstmals ein Verfahren zur Papiererzeugung präsentierte. Die exakte Datierung der Erfindung ist indes nicht richtig. Vermutlich wurde damals bei Hofe lediglich eine ausgeklügeltere Herstellungsmethode vorgestellt; denn aus Pflanzenfasern – insbesondere Hanf – produziertes Papier ist durch archäologische Funde schon aus vorchristlicher Zeit belegt. Zwar diente dieses zunächst wohl primär als Verpackungsmaterial, doch lässt sich eine Verwendung als Informationsträger schon im 1. Jahrhundert v. Chr. nachweisen.

Immerhin ist es aber wohl nicht zuletzt der Experimentierfreude und der Umtriebigkeit Cai Luns zu verdanken, dass das Material sich ab dem 2. Jahrhundert n. Chr. wachsender Beliebtheit erfreute. Danach wurde das Verfahren im Grunde nur noch geringfügig verfeinert und ausdifferenziert. Neben Sorten, bei denen der Brei, aus dem die Bögen lagenweise geschöpft wurden, im Wesentlichen aus den Fasern von Maulbeerbaum oder Bambus bestand, gab es auch Mischungen, denen zerkleinerte Stoffreste beige-mengt waren. So verfügte man über einen Schriftträger, der nicht nur leicht, haltbar, saugfähig und preiswert war, sondern der sich überdies problemlos rollen, falten und zuschneiden ließ.

Aus der Perspektive der Länder, in denen sich das Papier im Lauf der Zeit verbreitete, lassen sich im Allgemeinen drei aufeinanderfolgende Stadien festmachen: die erste Begegnung mit entsprechenden Schriftstücken; die gezielte Einfuhr von Bögen; sowie die Produktion in dafür errichteten Papiermühlen.

In der islamischen Welt entstanden ab dem 10. Jahrhundert mehrere bedeutende Manufaktu-

ren, die jeweils auch eine ansprechende Exportqualität produzierten: darunter die damals weit-hin gerühmte *charta damascena*. Spätestens unter der Herrschaft der Almoraviden gelangte das Know-how schließlich von Nordafrika aus auf die spanische Halbinsel. So ist aus dem Jahre 1056 im unweit von Valencia gelegenen Xàtiva erstmals eine Papiermühle belegt, die 20 Mitarbeiter beschäftigt haben soll.

Vermutlich über Sizilien erreichte das Papier Süditalien, wo unter den weltoffenen Staufern so manche Errungenschaft aus der arabischen Welt genutzt wurde, auch wenn Kaiser Friedrich II. (reg. 1220–1250) wichtige Dokumente weiterhin auf Pergament festhalten ließ. Lange Zeit war man daher auf Importe angewiesen, und die erste bedeutsame Mühle entstand erst 1276 in Mittelitalien: in dem Städtchen Fabriano, das auf halbem Wege zwischen Ancona und Perugia liegt.

Darüber hinaus könnte auch Byzanz eine Vermittlerrolle gespielt haben, doch sind die Anhaltspunkte dafür eher vage. Keinen Zweifel gibt es hingegen daran, dass die erste Papiermanufaktur nördlich der Alpen 1390 von dem Nürnberger Ratsherren und Großunternehmer Ulman Strohmeyer an der Pegnitz gegründet wurde, wobei er sich bei der Planung und Errichtung nicht zuletzt auf die Hilfe italienischer Mitarbeiter verließ.

Der Name, den das Unternehmen trug, war im Übrigen „Hadermühle“ und spielte auf die Lumpen an, die den wichtigsten Werkstoff bei der Produktion bildeten. Anders als in China, wo in erster Linie Baum- und Bambusfasern verwendet wurden, setzte sich die Verarbeitung von Holzpulpe in Europa erst an der Schwelle zum 19. Jahrhundert durch.

Die Drucktechnik hatte im Reich der Mitte mindestens drei Wurzeln: Steinsetzen, von denen sich Abreibungen anfertigen ließen; Siegel, die zur Legitimation von Personen und Institutionen dienten; sowie Stempel, mit deren Hilfe einfache Bildmotive und Amulette in großer Stückzahl vervielfältigt wurden.

Allerdings wurden größere Auflagen längerer Texte erst durch den Einsatz von Holzstöcken möglich, in die die Vorlage als seitenverkehrtes Relief eingeschnitten war. Ab dem 7. Jahrhundert wurden auf diese Weise zunächst religiöse Werke, Erörterungen und Enzyklopädien hergestellt und ab dem 11. Jahrhundert ein neues, aber

bald in riesiger Stückzahl benötigtes Produkt: der Geldschein.

Ebenfalls während der Song-Zeit (960–1279) kam die Verwendung beweglicher Lettern auf, die zunächst aus Keramik, dann aus Holz und schließlich aus Kupfer gefertigt wurden. Zu einer vollständigen Ablösung des Blockdrucks kam es dadurch jedoch nicht.

Während der Regierungsdevise qingli [1041–1051] entwickelte Bi Sheng, ein Mann aus dem Volke, den Druck mit beweglichen Lettern. Für dieses Verfahren ritzte er jeweils ein Zeichen mit großer Präzision in eine Type aus Ton, die anschließend im Feuer gebrannt und gehärtet wurde. (...) Um für den Fall gewappnet zu sein, dass sich ein Zeichen auf einem Blatt wiederholte, fertigte er von jedem mehrere Lettern an, von besonders geläufigen Exemplaren sogar über zwanzig.

Shen Gua, Mengxi bitan (1086)

Nach Westen wurde die Schwarze Kunst in großem Stil erst unter der Mongolenherrschaft vermittelt, wobei den kulturbeflissenen Uiguren, die bis zum 13. Jahrhundert weite Teile des heutigen Xinjiang kontrollierten, eine entscheidende Rolle zukam. Die Mehrzahl der in Zentralasien verbreiteten Drucke hatte zunächst vor allem buddhistische Inhalte und war in sogdischer Schrift verfasst.

In Westasien und Nordafrika sollten hingegen noch Jahrhunderte vergehen, bis umfangreiche und komplexe Texte wie der Koran in großen Auflagen hergestellt wurden. Das mag damit zusammenhängen, dass man das unmittelbare Wort Gottes nicht mithilfe eines profanen Mediums verbreiten wollte, doch sollte man die besondere Bedeutung der mündlichen Überlieferung, die starke Position der Schreiber und Rezipienten sowie den Wunsch nach Exklusivität nicht unterschätzen.

Ganz anders verlief die Entwicklung in Mitteleuropa, wo der Buchdruck, angefangen mit der Veröffentlichung einer lateinischen Ausgabe der Bibel im Jahre 1454, mit rasender Geschwindigkeit um sich griff. Dabei waren die Voraussetzungen – die Verwendung von Stempeln und beschnitzten Holzplatten bei der Gestaltung von Einzelblättern und Textilien – durchaus ähnlich. War es folglich ein einsamer Geniestreich, als Johannes Gensfleisch, genannt Gutenberg, damit

begann, ganze Bücher mit Hilfe beweglicher Lettern zu produzieren?

Einsam bestimmt nicht; denn für einen derart aufwendigen Herstellungsprozess benötigte man zweifellos ein größeres Team von Spezialisten – und einen aufmerksamen Geldgeber. Dennoch kann man wohl davon ausgehen, dass es letztlich einer Person bedurfte, die die wichtigsten Kenntnisse zusammenführte: darunter das Wissen um eine haltbare Legierung bei der Produktion der Metalllettern, die Erfahrung bei der Herstellung von Pressen und das Geschick bei der Entwicklung einer geeigneten Farbkonsistenz.

Ob die Grundidee nur ihm und seinen Helfern geschuldet war, oder ob dazu nicht doch die eine oder andere indirekte Anregung beitrug, die ihren Ursprung in weiter Ferne hatte, lässt sich heute nicht mehr eindeutig klären. Es wäre aber überraschend, wenn der Buchdruck völlig unabhängig von dem in den vorangegangenen Jahrhunderten nicht immer ganz freiwilligen Kontakt mit den Mongolen entstand, deren Weltreich zeitweilig auch das heutige China einschloss.

WECHSELWIRKUNGEN

Die richtungweisende Eigenschaft des Magnetisierens war in China bereits seit vorchristlicher Zeit bekannt, sie wurde zunächst wohl nur von Geomanten verwendet, um geeignete Plätze für die Anlage von Gräbern zu bestimmen. Erst im 11. Jahrhundert ist mit einiger Sicherheit die Verwendung eines davon abgeleiteten Instruments zur Orientierung auf See anzusetzen. Zumindest erregte sie in einer auf das frühe 12. Jahrhundert zurückgehenden Beschreibung, die sich auf die Region um Kanton bezieht, keinerlei Aufsehen mehr.

Mit den küstennahen Gewässern sind die Lotsen vertraut. Bei Nacht orientieren sie sich an den Sternen, bei Tag an der Sonne. Bei schlechtem Wetter behelfen sie sich jedoch mit der südweisenden Nadel. Außerdem verwenden sie noch ein rund dreißig Meter langes Schlepptau mit einem Haken am Ende; denn [auch] durch das Aussehen und den Geruch der Proben, die damit dem Meeresgrund entnommen werden, können die Lotsen die Position bestimmen.

Zhu Yu, Pingzhou ketan (1119)

Für die Navigation wurde damals wahrscheinlich bereits eine durch das Thermoremanenz-

verfahren magnetisierte Metallnadel eingesetzt, die – durch Kork oder Holz an der Oberfläche gehalten – auf einer Flüssigkeit schwamm. Von China aus gelangte das Instrument im Verlauf des 12. und 13. Jahrhunderts in die arabisch-persische Welt und in das Abendland. In Europa wurde die Erfindung rasch weiterentwickelt, und mit der Kombination von Magnetnadel und Windrose entstand die Bussole: ein Trockenkompass, der schließlich durch die westlichen Seemächte in der Gegenrichtung verbreitet wurde und um die Mitte des 16. Jahrhunderts als Neuerung im Reich der Mitte auftauchte.

Nach dem Zerfall der mongolischen Herrschaft im 14. Jahrhundert waren die Landrouten zwischen Orient und Okzident zunehmend unattraktiv geworden: vor allem wegen des rapide ansteigenden Sicherheitsrisikos, vielleicht auch wegen der Pest, die sich entlang der Verkehrswege ausbreitete. Zudem sorgte die Einrichtung regelmäßiger Schifffahrtsverbindungen zwischen den Häfen Europas und Asiens für eine räumliche Verlagerung des Fernhandels und der damit verbundenen Kontakte.

Daher entschieden sich die christlichen Missionare im 17. Jahrhundert fast ausschließlich für den Seeweg. Vor allem die Jesuiten verfügten über einen weiten Bildungshorizont, der neben theologischer und philosophischer Kompetenz auf ausgezeichnete Kenntnisse der exakten Wissenschaften gründete und einen souveränen Umgang mit chinesischer Sprache und Schrift einschloss. Daher veröffentlichten sie in der Diaspora nicht nur fromme Traktate, sondern wirkten überdies als Verfasser und Übersetzer maßgeblicher Werke, die sich dem aktuellen Forschungsstand von Mathematik, Geografie und Medizin widmeten und vor allem die einheimischen Eliten ansprechen sollten.

Zudem erhielt eine ganze Reihe von ihnen hohe Posten in der kaiserlichen Administration: unter anderem als Leiter des wichtigen Kalenderamts. Andere profilierten sich zeitweilig als Maler bei Hofe, hinterließen aber langfristig nur wenige Spuren. Umgekehrt vermittelten die Missionare aber ausführliche Informationen über die chinesische Handwerkskunst nach Europa und lösten damit eine Welle der Begeisterung für Chinoiserien aus. Ganze Schiffsloadungen voll mit Porzellan, Lackarbeiten und anderen Exotika erreichten in der Folgezeit Europa und erhöhten den sozialen Status ihrer neuen Besitzer.

Die Landrouten der Seidenstraße gelangten erst im Rahmen der kolonialen Expansion im 19. Jahrhundert wieder verstärkt in den Fokus der politischen Wahrnehmung: Russland expandierte nach Süden und erschloss die islamisch geprägten Gebiete zwischen dem Kaspischen Meer und dem Pamir-Gebirge. Großbritannien wandte sich von Indien aus den nördlich des Karakorum gelegenen Steppen- und Wüstenzonen zu. China gliederte schließlich weite Teile der nordwestlichen Einflusszone zwischen Altai und Kunlun wieder fest in das Reich ein.

An dem „Great Game“ waren durchaus auch Wissenschaftler beteiligt, von deren Beobachtungen man sich nicht zuletzt politisch und ökonomisch verwertbare Erkenntnisse versprach. Zunächst kam es dabei oft eher zufällig zur Entdeckung antiker Stätten und zu Gelegenheitskäufen von Antiquitäten, die eine bis dahin ungeahnte kulturelle Blüte in der Region dokumentierten.

Erst kurz vor der Jahrhundertwende erweckten vor allem vielsprachig verfasste Handschriften und buddhistische Wandmalereien das philologische und kunstwissenschaftliche Interesse europäischer Forscher und Abenteurer: darunter Sven Hedin (1865–1952), Aurel Stein (1862–1943), Paul Pelliot (1878–1945) und Albert von Le Coq (1860–1930), die sich nunmehr in den Nordwesten des heutigen China begaben. Archäologische Kompetenz, die für belastbare Analysen vor Ort zwingend nötig gewesen wäre, fehlte jedoch bei den meisten Expeditionen in die Randzonen von Gobi und Taklamakan. Darüber hinaus war die Selbsteinschätzung der beteiligten Forscher zuweilen so realitätsfern, dass manche Ausgrabung mehr Zerstörung bewirkte als Erkenntnisgewinn.

Das ist einer der Gründe, warum die chinesischen Regierungen diese Aktivitäten nach dem Ende der Kaiserzeit (1911) bevorzugt als imperialistische Raubzüge betrachteten. Dem setzte Xi Jinping relativ rasch nach der Machtübernahme 2012 ein völlig anderes geopolitisches Modell entgegen, das – mit China als Zentrum – den an der einstigen Seidenstraße liegenden Staaten Frieden und wirtschaftliche Blüte verhieß. Heute geht der Anspruch weit darüber hinaus.

THOMAS O. HÖLLMANN

ist Professor em. für Sinologie an der Ludwig-Maximilians-Universität München und Präsident der Bayerischen Akademie der Wissenschaften.

thomas.hoellmann@lmu.de

DIE POLARE SEIDENSTRAÙE

Zeitenwende im Eismeer?

Andreas Renner

Murmansk, 17. Februar 2022. Eine Woche vor dem Überfall auf die Ukraine legte in Russlands wichtigstem Arktishafen ein Handelsschiff aus dem chinesischen Tianjin an. An Deck der unter liberianischer Flagge segelnden „Audax“ war lediglich ein riesiges Bauteil festgezurr – es wog 12000 Tonnen und ragte doppelt so hoch in den grauen Winterhimmel wie die Kommandobrücke des Frachters. Gut sechs Wochen hatte der Schwerguttransporter für seinen Weg aus dem Gelben Meer an den westlichen Ausgang der Barentssee gebraucht und sich in der Polarnacht durch meterdickes Meereseis und Schneestürme gekämpft. Wegen ihrer Überbreite fuhren der „Audax“ gleich zwei russische Atomeisbrecher vorweg; trotzdem ging es streckenweise nur im Schrittempo voran. Dafür konnte der Frachter auf seinem Weg über den Arktischen Ozean zehntausend Kilometer gegenüber der Standardroute durch den Suez-Kanal einsparen.

Seit Christoph Columbus 1492 den Seeweg nach Ostasien verfehlt hatte, träumten europäische Seefahrer von einer Abkürzung zwischen Atlantik und Pazifik entlang der Nordküste Sibiriens. Im 21. Jahrhundert ist diese legendäre Nordostpassage durchs Polarmeer Wirklichkeit geworden und eine reguläre, in ihrem Hauptabschnitt von Russland verwaltete Schifffahrtsstraße. Die Nördliche Seeroute (NSR) jenseits des Polarkreises ist zugleich ein Teilstück der „neuen Seidenstraße“ – einem von Beijing geknüpften, interkontinentalen Geflecht aus Schnellstraßen und Bahngleisen, Containerhäfen und Pipelines, Datenkabeln und, nicht zuletzt, Krediten. Dieses eurasisch-nordafrikanische Infrastrukturnetz soll einmal 40 Prozent des Welthandels tragen und Chinas außenpolitischen Einfluss stärken.⁰¹ Die arktische Schifffahrtsstraße bildet die dritte und schwierigste Route des auch „Belt and Road Initiative“ (BRI) genannten Projekts. Sie umfasste anfangs nur einen breiten Korridor (*belt*) durch Zentralasien beziehungsweise Russland sowie die

Seeroute (*road*) vom Indopazifik ins Mittelmeer. Zum ersten Mal haben im Mai 2017 der chinesische Außenminister Wang Yi und sein russischer Amtskollege Sergej Lawrow von einer polaren Erweiterung der neuen Seidenstraße gesprochen.⁰²

Knapp fünf Jahre später nahm Novatek, der größte private Energiekonzern Russlands, die Ladung der „Audax“ in Murmansk in Empfang. Seit einigen Jahren produziert Novatek auf der Jamal-Halbinsel im Nordwesten Sibiriens Flüssigerdgas (*liquefied natural gas*, LNG), das über den aus dem Permafrostboden gestampften Hafen Sabetta insbesondere nach Frankreich, Belgien und China exportiert wird. Novatek ist in Sabetta knapper Mehrheitsanteilseigner – 49,9 Prozent des Kapitals halten der chinesische Energiekonzern CNPC (China National Petroleum Corporation), dessen französischer Konkurrent Total und der sino-asiatische Investmentfonds Silk Road. Die Geschäfte laufen gut – die Jamal-Halbinsel liegt über dem größten noch unerschlossenen Erdgasfeld der Welt. Fast 19 Millionen Tonnen LNG hat Novatek im Jahr 2021 von dort verschifft. Schon 2023 soll in unmittelbarer Nachbarschaft eine zweite, doppelt so große LNG-Anlage in Betrieb gehen. Sie wird in der Nähe von Murmansk vorgefertigt, unter anderem mit solchen Riesenmodulen aus der Volksrepublik, wie sie die „Audax“ schon mehrfach geliefert hat.⁰³ Weiter im Osten, im Mündungsgebiet des Jenissej, entsteht mit Vostok Oil Russlands größtes Erdölterminal. Von dort soll in zehn Jahren ein Fünftel der russischen Erdölproduktion übers Meer verschifft werden.

Die „Audax“-Lieferung wirft ein dreifaches Schlaglicht auf das aktuelle Interesse Beijings am Hohen Norden. *Erstens* ist China an dem Import von (insbesondere) fossilen Rohstoffen aus der russischen Arktis interessiert und investiert Kapital sowie Know-how – etwa in die schwierige Erschließung arktischer Gas- und Ölfelder, die sich unterhalb des Meeresbodens befinden.

Zweitens macht der Klimawandel das auf-tauende Nordpolarmeer als alternativen Transportweg für Chinas Exportwirtschaft interessant. Russlands NSR verkürzt die Verbindung zwischen Shanghai und Rotterdam, die wichtigste Schifffahrtsroute der Welt, um ein Fünftel (von 19 500 auf 15 800 Kilometer). Das spart Zeit, Treibstoff und Emissionen. Die NSR ist außerdem ein internationaler Seeweg, der nicht von der US-Marine kontrolliert wird. Sie umgeht die Meerenge von Malakka, das leicht blockierbare Nadelöhr des Warenaustauschs zwischen Ostasien, Arabien und Europa. Ein Nebenvorteil der NSR ist ihre Unzugänglichkeit für Piraten, die in der Straße von Malakka immer wieder Handelsschiffe kapern.

Drittens profitiert China auf der NSR vom Ukrainekrieg. Westliche Länder stoppten die Lieferung technischer Ausrüstung für Novateks zweites LNG-Terminal. Total schrieb Milliardeninvestitionen ab, und die EU hat für Ende 2022 ein Embargo gegen russische Öllieferungen per Schiff verfügt. Doch konnte Moskau seine Öl- und Gasexporte nach China gegenüber dem Vorjahr um über 50 Prozent steigern, auch dank der in den vergangenen zehn Jahren ausgebauten See-Verbindung durch die Arktis. Das Reich der Mitte kaufte mit günstigen Rabatten ein, hielt sich aber mit großen neuen arktischen Investitionen ebenso zurück wie mit einer aktiven Unterstützung von Russlands Krieg.

RUSSLANDS NÖRDLICHE SEEROUTE

Die „Audax“ war nicht der erste Frachter, der die NSR gemeistert hat. Schon lange vor den chinesischen Arktisträumen haben sowjetische Schiffe den Seeweg routinemäßig befahren, das Teilstück von Westsibirien nach Nordrussland sogar ganz-

jährig. Für die Versorgung von Industrie- und Militärstandorten in Nordsibirien sowie für den Abtransport der dort gewonnenen Metalle, von Kohle oder Holz gab es keine alternative Route. Erst seit den späten 2000er Jahren wagen sich ausländische Reedereien auf die Strecke. Nicht nur wegen des Klimawandels, der im Sommer die Meere vor Sibirien größtenteils von Eis befreit, sondern auch, weil Moskau begann, die Infrastruktur der arktischen Schifffahrt systematisch zu modernisieren. Die stärkste Eisbrecherflotte der Welt und Lotsendienste, in Echtzeit über Satelliten übertragene Wetter- und Eisdaten sowie neue Reparatur- und Rettungsdienste haben eine der abgelegensten und anspruchsvollsten Schifffahrtstrecken der Welt einigermaßen kalkulierbar gemacht. Seit gut zehn Jahren wächst auf der NSR das nach dem Untergang der UdSSR 1991 drastisch eingebrochene Transportvolumen wieder; seit 2016 sind endlich die Rekordzahlen aus der Sowjetzeit überboten.⁰⁴

Doch dass ein Frachter die gesamte Route im tiefsten Winter bewältigte, einschließlich der schwierigsten Passagen vor Ostsibirien, war eine kleine Sensation. Schließlich machen selbst im Sommer Eisfelder, plötzlicher Nebel, gefrierender Regen und Untiefen die Schifffahrt nördlich von Sibirien zu einer Herausforderung. Arktiserfahrung und -ausrüstung sind nicht ohne Grund Pflicht. Ungleich schwieriger und langsamer ist ein Fortkommen im Winter, wenn der Ozean bei –35 Grad Celsius in meterhohen Eisverwerfungen gefriert und Tageslicht in Minuten gemessen wird. Kein Wunder, dass die „Audax“ doppelt so lange unterwegs war wie Frachtschiffe im Sommer.

Doch es ging nicht um einen neuen Streckenrekord. Vielmehr sei, verkündete Novatek, endlich die Epoche des ganzjährigen Handelsverkehrs mit China durch den Arktischen Ozean angebrochen.⁰⁵ Eigens für das Polarmeer konstruierte Tanker, die ohne Eisbrecher-Begleitung durch andert-halb Meter dickes Eis fahren können, sollen für einen von den Jahreszeiten unabhängigen, konti-

01 Siehe dazu den Beitrag von Nadine Godehardt in dieser Ausgabe sowie Peter Frankopan, *Die neuen Seidenstraßen: Gegenwart und Zukunft unserer Welt*, Berlin 2019.

02 Vgl. Wang Yi, *Russia Is an Important Strategic Partner of the Joint Construction of the „Belt and Road“*, 26.5.2017, www.mfa.gov.cn/ce/ceee/eng/zgyw/t1466559.htm; Arild Moe/Olav Schram Stokke, *China and Arctic Shipping: Policies, Interests and Engagement*, in: *China in World and Regional Politics* Bd. 24/2019, S. 257–278.

03 Vgl. Malte Humpert, *Novatek to Boost LNG Capacity on Yamal Peninsula*, 22.2.2022, www.highnorthnews.com/en/novatek-boost-lng-capacity-yamal-peninsula.

04 Vgl. Andreas Renner, *Markt, Staat, Propaganda. Der Nördliche Seeweg in Russlands Arktisplänen*, in: *Osteuropa* 5/2020, S. 39–59.

05 Vgl. Atle Staalesen, *A 12,000 Ton Heavy Gas Plant Module Makes It Through the Ice From China to Murmansk*, 21.2.2022, www.thebarentsobserver.com/en/industry-and-energy/2022/02/12000-ton-heavy-gas-plant-module-makes-it-through-ice-china-murmansk.

nuierlichen Abtransport von LNG sorgen. Das in der Herstellung teure, weil bei minus 161 Grad auf ein Sechshundertstel seines Volumens komprimierte Flüssigerdgas ist vor allem für den Langstreckenexport per Schiff bestimmt.

Die LNG-Transporte von der Jamal-Halbinsel machen mehr als die Hälfte sämtlicher über den NSR verschifften Güter aus – zusammen mit Erdöl sogar zwei Drittel. Jeder dritte Exporthafen lag 2021 in China. Bis 2024 sollen 80 Millionen Tonnen an Gütern durchs Polarmeer transportiert werden – das entspräche einer Verachtfachung des Transportvolumens von 2017 (9,9 Millionen Tonnen), also vor der Inbetriebnahme des Hafens von Sabetta. Dieses ehrgeizige, vom russischen Präsidenten Wladimir Putin persönlich im Mai 2018 gesetzte Ziel kann nur durch eine gewaltige Steigerung fossiler Energieexporte über die polare Seidenstraße erreicht werden.

Der im Westen mit besonderer Aufmerksamkeit beachtete Transitverkehr zwischen Atlantik und Pazifik macht nur zwei bis fünf Prozent aller auf der NSR transportierten Waren aus. Für den Suezkanal, durch den jedes Jahr mehr als eine Milliarde Tonnen Güter geliefert werden, stellt die NSR keine ernsthafte Konkurrenz dar.⁰⁶

Für Russland, dessen Territorium mehr als die Hälfte aller arktischen Küsten umfasst, ist die NSR nicht nur ein Handelsweg mit Zukunft, sondern untrennbar mit seiner imperialen Vergangenheit verknüpft. Er bildet das Rückgrat der arktischen Einflusszone Russlands. Die Erinnerung an die Eroberung durch russische Kosaken, Jäger und Kaufleute im 17. Jahrhundert, an die Arktisforschung der Zaren- und Sowjetzeit oder an die von Stalin forcierte Gründung von Häfen und Industrieanlagen in der Tundra sind grundlegend für Russlands Selbstverständnis als nordische Großmacht.⁰⁷

Spätestens seit im Sommer 1932 dem eisverstärkten Sowjetdampfer „Sibirjakow“ als erstem Schiff die Durchquerung der Nordostpassage ohne Überwinterung gelang, stellt die NSR einen wichtigen russischen Erinnerungsort dar. Entsprechend bezeichnet das Gesetz, das seit 2012

die Verwaltung der arktischen Schifffahrtsroute regelt, die NSR nicht als eine internationale Wasserstraße (die sie seerechtlich ist), sondern als eine „historisch gewachsene nationale Verkehrsverbindung der Russländischen Föderation“.⁰⁸ Sie reicht offiziell von der Doppelinsel Nowaja Semlja im Westen bis zur Beringstraße im Osten.

Im Norden endet die NSR, die mit ihren je nach Eisgang wechselnden Routen eigentlich ein Seegebiet darstellt, mit Russlands Ausschließlicher Wirtschaftszone im Polarmeer, also zweihundert Seemeilen von der sibirischen Küste entfernt. Das 1994 in Kraft getretene UNO-Seerechtsübereinkommen gesteht jedem Küstenstaat in seiner Ausschließlichen Wirtschaftszone das Privileg der ökonomischen Ausbeutung (Fischerei, Rohstoffabbau) zu. Alle anderen Staaten besitzen dafür das Recht der freien Durchfahrt. In eisbedeckten Gewässern dürfen Küstenstaaten allerdings aus Sicherheits- und Umweltschutzgründen zusätzliche Auflagen erlassen und, wie Russland auf seiner NSR, Gebühren für Serviceleistungen erheben.

Ob sich dieser Regulierungsanspruch aufrechterhalten lässt, wenn das Eismeer immer weniger eisig wird, ist unklar. Die USA stufen schon jetzt die gesamte NSR als normales internationales und damit frei befahrbares Gewässer ein. Auch die zweite Supermacht der Welt, China, tritt für die Freiheit der Polarmeere ein, akzeptiert aber bislang die Sonderregeln für Moskaus eisbedeckte Ausschließliche Wirtschaftszone. Das Schicksal der Arktis möchte Beijing trotzdem nicht Russland und den anderen sieben Arktisstaaten überlassen, die sich 1996 im Arktischen Rat zusammengeschlossen haben. Die Volksrepublik, die eines der weltweit größten arktischen Forschungsprogramme unterhält, darf zwar seit 2013 als Beobachter an diesem exklusiven Kreis teilnehmen. Doch ist das eine Rolle, mit der sich die zweitgrößte Volkswirtschaft und das bevölkerungsreichste Land der Welt auf Dauer zufriedengeben wird? Letztlich möchte China als polare Großmacht anerkannt sein, spielt dieses Ziel jedoch in der Öffentlichkeit herunter.⁰⁹

06 Vgl. Bjørn Gunnarsson/Arild Moe, Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route: Trends and Challenges, in: Arctic Review on Law and Politics Jg. 12/2021, S. 4–30.

07 Vgl. Nicole Bayat Grajewski, Russia's Great Power Assertion: Status-Seeking in the Arctic, in: St Antony's International Review 1/2017, S. 141–163.

08 Art. 14 Zakona o Severnom morskome puti, 28.7.2012, N 132-FZ.

09 Vgl. Rush Doshi/Alexis Dale-Huang/Gaoqi Zhang, Northern Expedition: China's Arctic Activities and Ambitions, April 2021, www.brookings.edu/research/northern-expedition-chinas-arctic-activities-and-ambitions; Anne-Marie Brady, China as a Polar Great Power, Cambridge 2017.



CHINAS ARKTISINTERESSEN

Anfang September 2013 stellte Chinas Staatspräsident in der kasachischen Hauptstadt Astana seine Vision einer neuen Seidenstraße vor. Xi Jinping kündigte Investitionen von 900 Milliarden US-Dollar an, damit die internationalen Handelsströme störungsfreier und auch durch Binnenländer wie Kasachstan fließen können.

Derweil bahnten sich mehrere Tausend Kilometer nördlich zwei Frachter aus dem nordchinesischen Dalian ihren Weg durch den Arktischen Ozean nach Rotterdam – es waren die ersten Handelsschiffe unter chinesischer Flagge auf der NSR. Bereits im Vorjahr hatte das Forschungsschiff „Xue Long“ (dt.: Schneedrache), ein 18 000 PS starker Eisbrecher mit Heimathafen Shanghai, die Nordostpassage durchquert. Die Eisfahrten der chinesischen Schiffe waren zwar weniger öffentlichkeitswirksam, symbolisch aber nicht weniger bedeutsam als der Auftritt von Xi in Astana. Während der chinesische Präsident die historische Größe seines Landes und die Kamelkarawanen vergangener Jahrhunderte beschwor, unterstrich der stolze Schneedrache die Entschlossenheit der Volksrepublik, in Zukunft eine aktive Rolle in der Erforschung und Schiffbarmachung der Arktis zu spielen.

Die wichtigste Basis dieser Strategie stellt der Arktische Rat dar, in dem die Volksrepublik, in Abstimmung mit anderen Beobachterstaaten, über die verschiedenen Arbeitsgruppen durchaus Einfluss auf die Themensetzung nimmt. Dies gilt mehr noch für die jährlichen, von Island organisierten Polarkreis-Konferenzen, auf denen sich hochrangige Vertreter arktischer und nicht-arktischer Staaten treffen, oder für die International Maritime Organisation, in der China an der Ausarbeitung des 2017 in Kraft getretenen Polar-Codes mit Regeln für die arktische Schifffahrt beteiligt war. Zugleich investieren chinesische Firmen nicht nur in den Bau von russischen Tiefwasserhäfen und LNG-Anlagen, sondern auch in den Abbau seltener Erden auf Grönland oder in Kanadas Nickelförderung.

Einen besonderen Rang besitzt die chinesische Wissenschafts- und Handelsdiplomatie. Das Shanghaier Polarforschungsinstitut hat inzwischen über zehn prestigeträchtige Arktisexpeditionen organisiert; darüber hinaus kofinanziert China hochwertige Forschungsinfrastrukturen wie ein großes Observatorium auf Island oder in

Schweden eine Kontrollstation für die ersten chinesischen Polarsatelliten. Bereits 2012 hat China ein Grundsatzabkommen mit Island abgeschlossen, das neben dem gemeinsam betriebenen Observatorium das erste Freihandelsabkommen mit einem europäischen Staat und gegebenenfalls sogar den Bau eines Verteilerhafens am Rande des Polarkreises vorsah. Man träumte von einer direkten Handelsverbindung über den Nordpol, der kürzesten Verbindung aus China in den Nordatlantik.¹⁰

Doch zunächst hatte die arktische Schifffahrt für das Reich der Mitte einen experimentellen und symbolischen Charakter. Seine Reedereien sollten für die Zukunft gerüstet sein. Die wichtigsten Handelspartner Chinas – ob Japan, die USA oder Saudi-Arabien – waren weiterhin am besten über südliche Routen zu erreichen. Allein für Lieferungen nach Nordeuropa galt Russlands NSR als profitable Alternative. Die Rechnung war einfach: Weltweit werden 80 Prozent aller Güter über die Ozeane transportiert, und China verfügt über die größte Handelsflotte der Welt. Nur einen Bruchteil dieser Warenströme in die Arktis zu verlagern, könnte andernorts Kapazitäten freimachen.¹¹

Im Januar 2018 verkündete die Volksrepublik dann in einem vielbeachteten Weißbuch ihre erste offizielle Arktisstrategie. Obwohl Chinas nördlichste Stadt Mohe auf einem Breitengrad mit Berlin liegt, definierte sich das Land als „arktisanher“ Staat mit einem berechtigten Interesse an der Entwicklung des Hohen Nordens. Ausdrücklich bekannte sich Beijing zu den Regeln des Arktischen Rats und zum UNO-Seerechtsübereinkommen. Doch zugleich betonte das Weißbuch, dass die rasant voranschreitende Erwärmung der Arktis zu Extremwetterlagen in China führe und dass die außerhalb von Ausschließlichen Wirtschaftszonen im Polarmeer vermuteten Rohstoff-

¹⁰ Vgl. Jingchao Peng/Njord Wegge, *China's Bilateral Diplomacy in the Arctic*, in: *Polar Geography* 3/2015, S. 233–249; Camilla T.N. Sørensen/Ekaterina Klimenko, *Emerging Chinese-Russian Cooperation in the Arctic*, Stockholm International Peace Research Institute, SIPRI Policy Paper 46/2017.

¹¹ Vgl. Malte Humpert, *The Future of Arctic Shipping: A New Silk Road for China?*, Washington, D.C. 2013; James Henderson/Tatiana Mitrova, *Energy Relations Between Russia and China: Playing Chess with the Dragon*, Oxford Institute for Energy Studies 2016, www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2016/08/Energy-Relations-between-Russia-and-China-Playing-Chess-with-the-Dragon-WPM-67.pdf.

fe nicht von den Anrainerstaaten exklusiv beansprucht werden dürften. Die wissenschaftliche Erforschung des Klimawandels, die freie Handelschiffahrt oder der Fischfang in hohen Breitengraden müssten auf internationaler Ebene geregelt werden – und unbedingt mit Beteiligung Chinas. Geschickt wurden nationale und globale Interessen verknüpft.¹²

Auch die polare Seidenstraße, die in Chinas Weißbuch eine Schlüsselrolle spielt, wird als globales, transarktisches Projekt verstanden. Das steht in einem latenten Widerspruch zu Moskaus Wahrnehmung der NSR als russische Schifffahrtsstraße, hat aber einstweilen die Kooperation zwischen den beiden größten eurasischen Staaten nicht behindert. Im Juni 2018 unterzeichneten sie ein gigantisches Investitionsprogramm, in dem China fast zehn Milliarden US-Dollar für gemeinsame Infrastrukturprojekte in Eurasien zusicherte, auch für den Ausbau der NSR.¹³

Obwohl chinesische Militärs die Arktis als eine zukünftige globale Konfliktzone einschätzten, blieben sicherheitspolitische Themen in Beijings Arktisstrategie ausgespart. Vor allem die USA befürchteten dennoch, dass Chinas Investitionen in arktische Häfen und Forschungsexpeditionen, in Eisbrecher und Satelliten auch militärisch nutzbares Wissen und Strukturen schaffen. Diesen Vorwurf erhob in scharfen Worten US-Außenminister Mike Pompeo im Mai 2019 auf einer Sitzung des Arktischen Rats. In der Verflechtung von NSR und neuer Seidenstraße sah er ein „very familiar pattern“ chinesischen Hegemoniestrebens, das ihn an Chinas Machtpolitik im Südchinesischen Meer erinnere.¹⁴

POLARE PARTNERSCHAFT

Pompeos Ausbruch richtete sich gegen China, weil es Russland mit seiner Infrastrukturpolitik

umgarnt habe. Brück verkündete Donald Trumps Außenminister, dass China kein arktisnaher Staat sein könne, weil es nur Arktisstaaten und Nicht-Arktisstaaten gebe. Dafür erhielt Pompeo sogar Unterstützung von Nikolaj Kortschunow, dem ranghöchsten russischen Diplomaten im Arktisrat. Das lag auf der von seinem Außenminister vorgegebenen Linie, dass Beijing zwar Moskaus wichtigster Partner in der Arktis sei, aber eben nicht im Arktischen Rat.¹⁵

Russland beharrt bis heute gegenüber China auf seiner Souveränität als größter arktischer Küstenstaat, doch die Verwirklichung seiner ehrgeizigen Pläne im Hohen Norden läuft immer mehr über Chinas polare Seidenstraße. Umgekehrt setzt die Volksrepublik auf die NSR, obwohl die polare Seidenstraße theoretisch auch die Nordwestpassage vor Kanada einschließt. Doch diese kann (noch) nicht mit der Nordostpassage konkurrieren. Das hat drei Gründe.

Erstens schreitet der Klimawandel nirgendwo schneller voran als vor der Küste Sibiriens und macht die Meere dort verlässlicher eisfrei. *Zweitens* ist Russlands maritime Infrastruktur besser ausgebaut als auf der kanadischen Südseite des Nordpols. Gigantische Exportterminals wie auf der Jamal-Halbinsel gibt es dort nicht. *Drittens* haben sich Russland und China spätestens seit dem Beginn des Ukrainekriegs 2014 außen- und wirtschaftspolitisch angenähert. Als Geldgeber und Technikexporteur schloss China damals nicht nur auf der Jamal-Halbinsel Lücken, die in der russischen Wirtschaft durch die westlichen Sanktionen nach der Krim-Annexion entstanden waren. Russland lieferte seinerseits modernste S-400-Boden-Luft-Raketen und pumpte so viel sibirisches Erdöl durch die Pipelines nach China, dass es dort Saudi-Arabien vom ersten Platz der Öllieferanten verdrängte. Herzliches Einvernehmen und USA-kritische Forderungen nach einer neuen Weltordnung gehören zu jedem der regelmäßigen Gipfeltreffen von Xi und Putin.

Selten in der Geschichte gestalteten sich die Beziehungen zwischen Moskau und Beijing so harmonisch wie heute. Viele Politikwissenschaftler, die lange Zeit über Putins „Wende nach Asien“ gespottet haben, sprechen inzwischen von einer dauerhaften Kooperation, gar von einer

¹² Vgl. The State Council Information Office of the People's Republic of China, China's Arctic Policy, 26. 1. 2018, http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm. Siehe dazu auch Kong Soon Lim, China's Arctic Policy & the Polar Silk Road Vision, in: Arctic Yearbook 2018, S. 420–436.

¹³ Vgl. Atle Staalesen, Chinese Money for Northern Sea Route, 12. 6. 2018, <https://thebarentsobserver.com/en/arctic/2018/06/chinese-money-northern-sea-route>.

¹⁴ Michael Pompeo, Looking North: Sharpening America's Focus, The Arctic Council, 6. 5. 2019, <https://2017-2021.state.gov/looking-north-sharpening-americas-arctic-focus/index.html>.

¹⁵ Vgl. Elizabeth Wishnick, Will Russia Put China's Arctic Ambitions on Ice?, 5. 6. 2021, <https://thediplomat.com/2021/06/will-russia-put-chinas-arctic-ambitions-on-ice/>.

möglichen Allianz. Schon vor dem Ukraine-Krieg hatte China Deutschland als wichtigsten Handelspartner Russlands abgelöst. Das sino-russische Handelsvolumen ist seit 2014 um über 50 Prozent von 95 auf 147 Milliarden US-Dollar im Jahr 2021 gewachsen.¹⁶

Die NSR hat hieran einen kleinen Anteil. Mit chinesischer Hilfe hergestelltes LNG stellt knapp die Hälfte aller russischen Gasexporte nach China (die wiederum nur fünf Prozent des chinesischen Bedarfs decken). Trotzdem lässt der LNG-Handel die Konturen der polaren Seidenstraße hervortreten. Flüssigerdgas machte zeitweilig zwei Drittel der über die NSR verschifften Güter aus – oder 20,5 der im Jahr 2019 beförderten 31,5 Millionen Tonnen. Dank LNG ist das Gesamttransportvolumen seit 2017 (9,9 Millionen Tonnen) auf mehr als das Dreifache gewachsen. Selbst in den beiden Krisenjahren der Corona-Pandemie hat sich das Wachstum nur verlangsamt. Von den 80 Millionen Tonnen, die Putin für 2024 verlangt hat, ist zwei Jahre vorher allerdings nicht einmal die Hälfte geschafft. Immerhin der Export nach China dürfte auch im Kriegsjahr 2022 weiter steigen. Russlands Wende nach Asien, jubelte jüngst Aleksej Tschekunov, Putins Minister für den Fernen Osten und die Arktis, werde nun im Hohen Norden vollzogen.¹⁷

Beeindruckende Wachstumszahlen auf niedrigem Niveau wies lange Zeit auch Chinas Transitverkehr über die NSR auf. Seit 2017 ist die Zahl der Transittfahrten über die Nördliche Seeroute, die entweder in einem chinesischen Hafen starteten oder endeten, von 11 auf 53 gestiegen. Machten diese Fahrten 2017 bereits 40 Prozent aller 27 Transitspassagen aus, waren es 2021 satte 62 Prozent (von 85 Fahrten). Dagegen liefen 2013, vor dem Start der BRI, nur 4 der damals 71 Transittfahrten (oder sechs Prozent) über einen chinesischen Hafen.¹⁸

Chinas experimentelle Phase im arktischen Schiffsverkehr ist definitiv abgeschlossen. Doch im Vergleich mit dem Suezkanal, den jedes Jahr

über zweitausend chinesische Schiffe durchfahren, wirken die Zahlen fast bedeutungslos. Und im Kriegssommer 2022, klagte die russische Fachzeitschrift „Korabl“ (dt.: Das Schiff), mieden selbst chinesische Schiffe Russlands arktische Gewässer, als seien sie aus Säure.¹⁹ Der Durchgangsverkehr brach fast vollständig ein.

Selbst wenn der Transithandel wieder auf Vorkriegsniveau wachsen sollte, dürfte es Jahrzehnte dauern, bis die NSR zu einer ernsthaften Alternativroute des Welthandels wird. Einstweilen ist der Seeweg für Russland als Exportachse ungleich wichtiger als für China. Der Ukraine-Krieg macht eine schon länger bestehende Asymmetrie scharf sichtbar: Russland muss Ersatz für die wegbrechenden europäischen Absatzmärkte finden – China kann abwarten. Hinzu kommt, dass Russland im Arktischen Rat isoliert ist, seitdem die anderen sieben Vollmitglieder im März 2022 jede Kooperation mit Moskau eingestellt haben. Nun ist China trotz seines zweitrangigen Status als Beobachterstaat doch noch zum wichtigsten Partner Russlands in diesem Gremium geworden.

Die Zukunft der NSR als Exportroute des russischen Rohstoff-Imperiums wird eine andere sein, als in den vergangenen zehn Jahren geplant. Das rasante Wachstum der Jahre nach 2017 ist vorbei. Auch in der Arktis hat der Krieg Transport- und Logistikketten unterbrochen. Sanktionen haben die Fertigstellung des zweiten LNG-Terminals auf der Jamal-Halbinsel gestoppt; sogar China hält sich hier an EU-Sanktionen und hat seine Zulieferungen eingestellt. Zwei Tage bevor am 27. Mai 2022 das fünfte EU-Sanktionspaket den Handel mit LNG-Fördertechnik untersagte, brachte die „Audax“ ein letztes Mal Bauteile in die Nähe von Murmansk.

16 Vgl. mit weiterführender Literatur: Sarah Kirchberger/Svenja Sinjen/Nils Wörmer (Hrsg.), *Russia-China Relations. Emerging Alliance or Eternal Rivals?*, Cham 2022.

17 Aleksej Čekunov, *Vystuplenie na sessii PMĖF Severnyj Morskoi Put'*, 16. 6. 2022, www.t.me/minvostok/324.

18 Siehe www.arctic-llo.com/transit-statistics-2013; www.arctic-llo.com/transit-statistics-2017; www.arctic-llo.com/transit-voyages-on-nsr-in-2021.

19 Oleg Gnenoj, *Severnyj Morskoi Put': čto den' grajduščij nam gotovit?*, in: *Korabel* 2/2022, S. 50–58, hier S. 53.

ANDREAS RENNER

ist Professor für Russland-Asien-Studien an der Ludwig-Maximilians-Universität in München. Seine „Geschichte der Nordostpassage“ erscheint 2023. andreas.renner@lrz.uni-muenchen.de

SEIDENSTRAÙE VOR ORT

Einblicke in ausgewählte Projekte

Jacob Mardell

In diesem Beitrag stelle ich mehrere Projekte der „neuen SeidenstraÙeninitiative“, im Englischen bekannt als „Belt and Road Initiative“ (BRI), vor. Eine Übersicht über alle Projekte zu erhalten ist sehr schwierig, denn die chinesische Regierung führt keine offizielle Liste mit BRI-Projekten. Es gibt keine allgemein zugänglichen Informationen zu Projektfortschritten und auch keine Definition darüber, was laut Beijing ein „BRI-Projekt“ ausmacht. In den Reden chinesischer Offizieller werden einzelne Projekte erwähnt, allerdings nicht ausführlich erläutert. In BRI-Dokumenten werden fünf „Kooperationsprioritäten“ aufgeführt,⁰¹ aber diese Prioritäten, die von der „Vernetzung von Einrichtungen“ bis hin zur „Förderung zwischenmenschlicher Beziehungen“ reichen, sind so abstrakt, dass sie praktisch alle möglichen Aktivitäten umfassen können. Die BRI ist somit sehr breit angelegt, und ihre Grenzen sind nicht klar umrissen, weshalb es nicht möglich ist, mit einer begrenzten Auswahl von Beispielen ein schlüssiges Gesamtbild der Initiative zu zeichnen. Dennoch soll die Vorstellung einzelner Projekte es ermöglichen, Einblicke in die geografische Verteilung, in die verschiedenen Wirtschaftssektoren und in unterschiedliche thematische Schwerpunkte der BRI zu erhalten.

BRI-PROJEKTE ALS TÜRÖFFNER FÜR STAATSUNTERNEHMEN

Autobahn Bar-Boljare in Montenegro

Die knapp einen Kilometer lange Morača-Brücke, die sich in 200 Metern Höhe über die gleichnamige Schlucht spannt, bildet den Höhepunkt eines 41 Kilometer langen Autobahnprojekts, das von Smokovac in der Nähe der montenegrinischen Hauptstadt Podgorica nach Mateševo im Norden führt. Es ist Teil eines langfristigen Vorhabens, den Hafen von Bar an der Küste Montenegros mit Boljare an der serbischen Grenze zu

verbinden. Der Abschnitt von Smokovac nach Mateševo ersetzt eine kurvige zweispurige Straße. Die neue Strecke mit ihren 20 Brücken und 16 Tunneln, die auf direktem Weg durch die gebirgige Landschaft Montenegros führt, verkürzt die einst gefährlichen 180 Kilometer zu einer deutlich sichereren 30-minütigen Fahrt.

Allerdings hat diese beeindruckende Ingenieursleistung einen stolzen Preis. 85 Prozent der Kosten für den Bau, der von der China Road and Bridge Corporation (CRBC) durchgeführt wird, sind durch einen Kredit der Export-Import Bank of China (Exim) gedeckt, einer staatlichen chinesischen Bank, die sehr aktiv bei der Finanzierung von BRI-Projekten ist. Unter Berücksichtigung von Währungsschwankungen und zusätzlichen Arbeiten wird sich der Preis der Autobahn bei Fertigstellung auf über eine Milliarde Euro belaufen.⁰² Das ist viel Geld für eine Strecke von 41 Kilometern. Der Preis ist allerdings noch höher, wenn man ihn ins Verhältnis zur Größe Montenegros setzt – einem Land, in dem weniger Menschen als in Frankfurt am Main leben und dessen Bruttoinlandsprodukt etwa dem der Stadt Bamberg entspricht.

Die Bemühungen um den Bau der Autobahn reichen noch in die Zeit vor Montenegros Unabhängigkeit 2006 zurück. Montenegro wandte sich zunächst an die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE) und die Europäische Investitionsbank (EIB), doch die Finanzinstitute waren skeptisch bezüglich des wirtschaftlichen Nutzens im Verhältnis zu den Kosten.⁰³ 2010 nahmen Mitglieder der montenegrinischen Regierung inoffiziell Kontakt zu chinesischen Stellen auf und verkündeten schließlich 2013, CRBC werde die Autobahn bauen, wobei sie gleichzeitig einen von der EIB unterstützten Vorschlag ablehnten, stattdessen bestehende Straßen auszubauen.

Der Abschnitt von Smokovac nach Mateševo ist ein typisches Beispiel für die BRI, weil er einen weit verbreiteten Kritikpunkt an der Initia-

tive illustriert und die Mechanismen chinesischer Finanzierung von Infrastrukturprojekten weltweit aufzeigt: Gäbe es China nicht, wäre die wirtschaftlich fragwürdige Autobahn wahrscheinlich gar nicht gebaut worden. Im Rahmen der BRI ermöglicht China den Projektländern ein – wie manche Analysten sagen würden – wirtschaftlich unverantwortliches Handeln.

Wählt man eine andere Perspektive, könnte man sagen, dass Beijing mit seinem Ansatz, den Partnern keine Vorschriften zu machen, auf die von den Projektländern geäußerten Bedürfnisse eingeht. Beijing hebt Chinas Identität als Entwicklungsland hervor und positioniert sich im Gegensatz zu westlichen Institutionen als Partner, der andere Länder nicht von oben herab behandelt, sondern ihre Wünsche akzeptiert.

Beijing und auch die lokalen Eliten vermarkten die Finanzierung der BRI-Projekte oft damit, dass diese an keine Bedingungen geknüpft sei. Da man chinesische Kredite oft einfacher bekommt und sie mit weniger Auflagen verbunden sind als westliche Finanzierungen, trifft das in gewisser Weise auch zu. Eine wichtige Bedingung gibt es allerdings doch: Das Projekt muss zum wirtschaftlichen Vorteil Chinas sein. So folgen Projekte wie die Autobahn in Montenegro dem Modell des gebundenen Kredits, bei dem die Finanzierung daran geknüpft ist, dass der Auftrag an ein chinesisches Unternehmen geht. Ein weiteres Verkehrsprojekt in Europa, das ebenfalls im Juli 2022 eingeweiht wurde, macht deutlich, wie Beijing dieses Modell zu seinem Vorteil nutzt.

Pelješac-Brücke in Kroatien

Die Pelješac-Brücke verbindet den südlichsten Zipfel Kroatiens mit dem kroatischen Festland und umgeht so den Neum-Korridor, einen schmalen Küstenstreifen, der zu Bosnien und Herzegowina gehört.⁰⁴ Wie der Abschnitt von Smokovac

nach Mateševo auf der Bar-Boljare-Autobahn wurde die Brücke von der chinesischen Staatsfirma CRBC gebaut. Doch im Gegensatz zur montenegrinischen Autobahn wurden die 420 Millionen Euro Baukosten für die Pelješac-Brücke unter anderem mit 375 Millionen Euro aus dem EU-Kohäsionfonds bezahlt.

Der Auftrag für die Pelješac-Brücke wurde im Rahmen einer offenen und transparenten öffentlichen Ausschreibung vergeben. Dennoch verärgerte die Entscheidung für CRBC europäische Baufirmen wie die Strabag, die sich an der Ausschreibung beteiligt hatten und feststellen mussten, dass ihr Angebot um 20 Prozent unterschritten worden war.⁰⁵ Obwohl das Verwaltungsgericht in Zagreb eine Klage der Strabag auf Verschiebung des Brückenprojekts abwies,⁰⁶ verstärkte sich in der Folge die Sorge über einen Wettbewerbsvorteil subventionierter chinesischer Unternehmen beim Zugang zum EU-Markt.⁰⁷

CRBC konnte die Ausschreibung in diesem Fall zwar ohne eine günstige Finanzierung durch eine chinesische Bank für sich entscheiden. Allerdings wäre es vermutlich nie dazu gekommen, wenn der chinesische Staat nicht schon zuvor in der Region aktiv gewesen wäre. Kredite für Projekte wie die montenegrinische Autobahn fungierten praktisch als staatliche Subventionierung, die es CRBC ermöglichten, sich mit dem Umfeld und den herrschenden Regularien vertraut zu machen und sich gleichzeitig wertvolles Projektwissen anzueignen.

Hier zeigt sich eine der wesentlichen treibenden Kräfte für die BRI: die Förderung chinesischer Staatsunternehmen, mit dem Ziel, sie global wettbewerbsfähig zu machen. Mit chinesischen Finanzmitteln als Türöffner verschafft die BRI chinesischen Staatsunternehmen einen besseren Marktzugang und stärkt ihre wirtschaftliche Dominanz in den Projektländern.

01 Siehe beispielsweise <http://2017.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45.html>.

02 Vgl. Mladen Grgic, Bar-Boljare Highway, 7.7.2021, www.thepeoplesmap.net/project/bar-boljare-highway.

03 Vgl. Mustafa Canka, Crna Gora: Autoput u rikvercu, 2.10.2011, www.dw.com/sr/crna-gora-autoput-u-rikvercu/a-15431891.

04 Vgl. Europäische Kommission, Bridging Gaps with EU-Funds: The Inauguration of the Pelješac Bridge in Croatia, 27.7.2022, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/panorama/2022/07/27-07-2022-bridging-gaps-with-eu-funds-the-inauguration-of-the-peljesac-bridge-in-croatia.

05 Vgl. Strabag Files Court Complaint Against Peljesac Bridge Tender, 17.4.2018, <https://n1info.hr/english/news/a295310-strabag-files-court-complaint-against-peljesac-bridge-tender>.

06 Siehe <https://glashrvatske.hrt.hr/en/economy/court-rejects-strabag-no-obstacles-to-construction-of-peljesac-bridge-1879101>.

07 Vgl. Mirela Petkova/Frans-Paul van der Putten, Building the „Belt and Road“ in Europe?, Clingendael China Centre, Policy Brief, April 2020, www.clingendael.org/sites/default/files/2020-04/Policy_brief_Building_Belt_and_Road_in_Europe_April_2020.pdf.



Beijing auf dem Westlichen Balkan

Eine Auswahl der von China finanzierten Geschäfte und Projekte

- Kohlekraftwerk, fertiggestellt
- Im Bau/fortgeschrittene Planung
- Übernahme
- Übernahme und erhebliche Investitionen

- Straße, fertiggestellt
- - - Im Bau/fortgeschrittene Planung
- - - Bahnstrecke, im Bau

1. Modernisierung der Bahnstrecke Belgrad-Budapest
China Communications Construction Company (CCCC) und China Railway, 350 Mill. und 1,16 Mill US-Dollar. Finanziert durch Exim-Bank.

2. Reifenfabriken von Shandong Linglong Tyre
Investitionen in Höhe von 800 Mill. Euro, Vorhaben stößt auf Widerstand.

3. Autobahnabschnitt Surčin-Obrenovac
17,6 km Trasse und 1,8 km Brücke, gebaut von CCCC. 234 Mill. US-Dollar.

4. Kohlekraftwerk Kostolac, Block 3 (350 MW)
Erweiterung des Tagebaus. 715 Mill. US-Dollar, von Exim finanziert, ausführendes Bauunternehmen CMEC. Grundsteinlegung 2017, Bau im Verzug.

5. Stahlwerk Smederevo Hesteel Group
2016 Kauf und Investition.

6. Kupferminen und -hütte von Bor, Zijin RTB
Geplante Investition 1,46 Mill. US-Dollar.

7. Autobahnabschnitt Preljina-Požega
30,9 km im Bau durch CCCC mit Exim-Kredit. 450 Mill. Euro.

8. Autobahn Miladinovci-Stip und Kičevo-Ohrid
Zwei von Exim finanzierte Autobahnen, Verzögerungen und Korruptionsskandal: 818 Mill. Euro.

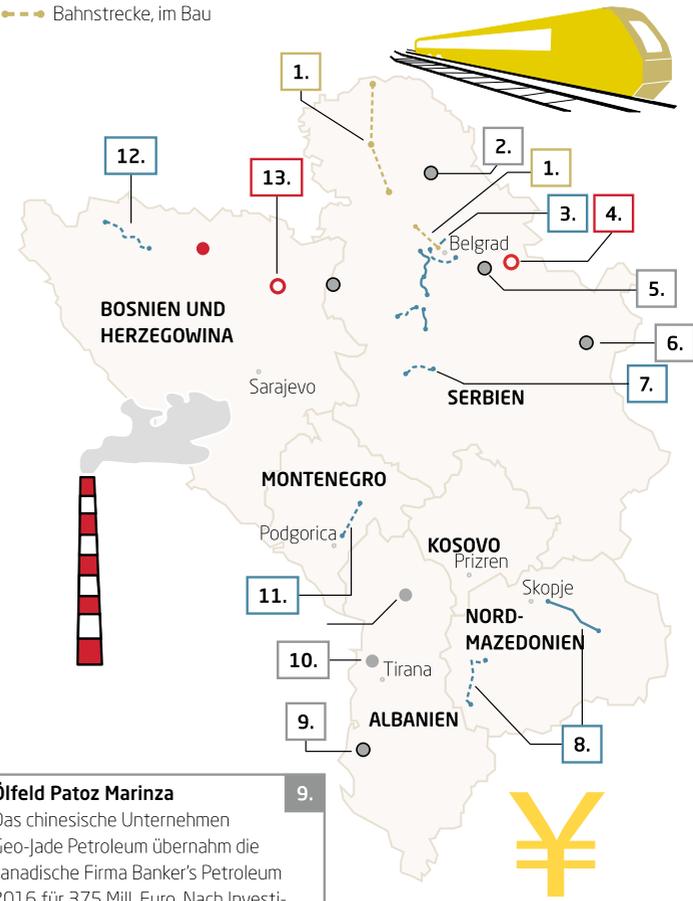
9. Ölfeld Patoz Marinza
Das chinesische Unternehmen Geo-Jade Petroleum übernahm die kanadische Firma Banker's Petroleum 2016 für 375 Mill. Euro. Nach Investitionen wird dort heute der Großteil des albanischen Öls gefördert.

10. Flughafen Tirana
Die China Everbright Group übernahm die Anteile des Flughafenbetreibers zu 100 Prozent, angeblich wurden 90 Mill. US-Dollar gezahlt, um den Flughafen bis 2027 zu betreiben.

11. Abschnitt Smokovac-Mateševo der Autobahn Bar-Boljare
41 Kilometer, technisch anspruchsvoll aufgrund der Topografie. 810 Mill. Euro Darlehen.

12. Autobahn Banja Luka-Prijedor
42 km sollen von China Shandong International gebaut und betrieben werden. Dritte Frist beim Bau im September 2020 verstrichen.

13. Block 7 des Kraftwerks Tuzla (450 MW)
Umstrittene Erweiterung des Braunkohlekraftwerks. Gezhouba Group. Kredit der Exim Bank in Höhe von 614 Mill. Euro.



© MERICS

Quelle: Merics; Übersetzung aus dem Englischen: Heike Schlatterer

Das Modell der gebundenen Kredite findet sich auch bei der Finanzierung von anderen BRI-Projekten in Europa wieder. In EU-Ländern, wo diese Vorgehensweise durch das Gesetz zur öffentlichen Auftragsvergabe verboten ist, ist Beijing nur an wenigen Infrastrukturprojekten beteiligt. Der Schwerpunkt der Wirtschaftsbeziehungen zwischen der EU und China liegt auf dem Handel und ausländischen Direktinvestitionen, nicht aber auf Infrastrukturprojekten. Doch in europäischen Ländern, die nicht der EU angehören und deren Vorschriften lockerer sind – oder nicht ganz so streng umgesetzt werden –, ist das BRI-Modell weit verbreitet.

WIEDERBELEBUNG KONTINENTALER KONNEKTIVITÄT

Khorgos Gateway in Kasachstan

Der offizielle Start der BRI war 2013 in Kasachstan, als der chinesische Staatspräsident Xi Jinping an einem Rednerpult der Nasarbajew-Universität in der Hauptstadt Astana stand und seine Absicht verkündete, einen „Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtel“ (Silk Road Economic Belt) durch Eurasien zu bauen. Xi versprach, dass die neue BRI ein „großartiges Vorhaben“ werde, von dem „die Menschen aller Länder entlang der Route“ profitieren würden.⁰⁸ In Ländern wie Kasachstan, das an der Peripherie bestehender Handelsrouten liegt, galt die durch China in Aussicht gestellte Konnektivität als Schlüssel für zukünftiges Wachstum.⁰⁹ Das Konzept der BRI geht mittlerweile weit über Eurasien hinaus und umfasst sogar Lateinamerika, doch seine Ursprünge liegen in der Idee einer kontinentübergreifenden Verbindung zwischen den beiden Polen des eurasischen Superkontinents.

Bereits der Name nimmt Bezug auf den Mythos der alten Seidenstraßen in Zentralasien und die zentrale Position Eurasiens. Mit dem Rückgriff auf die glorreiche Vergangenheit Zentralasiens macht die Initiative Versprechen für die Zukunft. Sie erzählt die Geschichte eines wiederauferstehenden trans-euroasiatischen Handels und verheißt eine Ära des allgemeinen Wohlstands, gestützt auf eine verstärkte Vernetzung.

Kein anderes Projekt in Zentralasien fängt diese chinesische Vision besser ein als das Khorgos Gateway. Angepriesen als Kronjuwel des wiederauflebenden Ost-West-Handels entlang der BRI wird das Khorgos Gateway, das in der Nähe des „eurasischen Pols der Unzugänglichkeit“ liegt, von internationalen und chinesischen Medien als Handelszentrum dargestellt, das aus dem Wüstenstaub und der bisherigen geografischen Versenkung auferstanden ist.

Die Realität ist etwas prosaischer. Tatsächlich bezieht sich der Name Khorgos auf zwei separate Projekte der Initiative. Das eine, Khorgos Gateway, ist ein Güterumschlagplatz, an dem Kasachstan die Mehrheit der Anteile hält. Bei diesem sogenannten Trockenhafen wird chinesische Fracht von Zügen mit chinesischer Spurbreite auf Züge mit russischer Spurbreite umgeladen, bevor sie ihre Fahrt nach Westen fortsetzt. Das andere Projekt ist ein internationales Zentrum für grenzüberschreitende Zusammenarbeit (Centre of Cross-Border Cooperation, ICBC) – eine visafreie neutrale Zone, die sich über die kasachisch-chinesische Grenze erstreckt und als zollfreies Einkaufsviertel in der Größe einer Stadt fungiert.

Khorgos wächst schnell, dennoch wurde seine Bedeutung für den Welthandel überschätzt. 2021 wurden in Khorgos 210 000 TEU (Twenty-Foot Equivalent Units) umgeschlagen, eine standardisierte Einheit zur Erfassung von Frachtkapazitäten.¹⁰ Das ist eine erhebliche Menge und eine gewaltige Steigerung im Vergleich zu den 136 000 TEU im Jahr 2018, allerdings sollte man die Zahlen in einem größeren Zusammenhang betrachten, um sie besser einordnen zu können. Ein Containerschiff der größten Klasse hat heute eine Kapazität von rund 20 000 TEU, also bereits ein Zehntel der 2021 in Khorgos umgeschlagenen Warenmenge. Außerdem wurden 2021 nur 5,2 Prozent des gesamten Handels zwischen der EU und China per Bahn abgewickelt.¹¹ Auch der Erfolg der ICBC-Zone ist überschaubarer, als die Medien in der Vergangenheit suggerierten. Ursprünglich als Handelszone zum Vorteil beider Seiten konzipiert, hat sich das ICBC sehr ein-

08 Xi Jinping, Promote Friendship Between Our People and Work Together to Build a Bright Future, 8.9.2013, http://hk.occma.gov.cn/eng/jbwzlm/xwdt/wsyw/201309/t20130918_7781702.htm.

09 Siehe www.fmprc.gov.cn/ce/cebel/eng/zxxx/t1078088.htm.

10 Vgl. The Prime Minister of the Republic of Kazakhstan, Almaty Region – an Important Transport and Logistics Hub of the Country, 17.9.2021, www.primeminister.kz/en/news/reviews/almaty-oblysy-elimizdin-manyzdy-kolik-logistikalyk-haby-1782841.

11 Vgl. Eurostat, Extra-EU Trade since 2000 by Mode of Transport, by NST/R, 15.9.2022, <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=DS-022469&lang=en>.

seitig zu einem Lager für billige chinesische Konsumgüter entwickelt. Wie bei vielen chinesischen Projekten in Zentralasien haben Korruption und ausufernde Bürokratie zur Folge, dass die Realität weit hinter der ursprünglichen Vision zurückbleibt. Während auf der chinesischen Seite eine Reihe von Wolkenkratzern und futuristischen Ausstellungsgebäuden dominiert, entwickelt sich die kasachische Seite nur langsam.

Die wenigsten chinesischen Projekte in Zentralasien halten mit den großen BRI-Narrativen über eine kontinentübergreifende Konnektivität Schritt. Selbst Verkehrsprojekte wie die Nord-Süd-Straße in Kirgisistan oder der Kamchiq-Tunnel in Usbekistan fungieren eher als lokale Verbindungen, anstatt Teil der BRI-Korridore zu sein. Die meisten Projekte werden von lokaler Seite vorgeschlagen, es gibt keine chinesische Blaupause, der die Projekte folgen. Will man die treibenden Kräfte hinter den Projekten untersuchen, sollte man daher zuerst den lokalen Kontext betrachten, als sich auf die Berichte in den Medien zu stützen, die die BRI als Marke verkaufen.

EIN NEUER „QUALITÄTSANSATZ“

Nairobi Expressway in Kenia

Der Nairobi Expressway, eine 27 Kilometer lange Schnellstraße, die die kenianische Hauptstadt mit ihrem wichtigsten Flughafen verbindet, steht für die veränderte Zielsetzung, die sich in BRI-Projekten zurzeit zeigt. Durch die Fahrzeitverkürzung von zwei Stunden auf 20 Minuten ist die Schnellstraße für lokale Pendler ein echter Fortschritt. Im Gegensatz zu vielen anderen Projekten der BRI wurde der Bau nicht über einen chinesischen Kredit finanziert.

China ist seit den 1960er Jahren an Infrastrukturprojekten auf dem afrikanischen Kontinent beteiligt und in den meisten afrikanischen Ländern wirtschaftlich sehr präsent. Der Handel zwischen China und den Staaten Afrikas stieg von 9,86 Milliarden US-Dollar im Jahr 2002 auf 175,91 Milliarden US-Dollar im Jahr 2020.¹² Zwischen 2000 und 2019 haben chinesische Geldgeber Darlehen in Höhe von 153 Milliarden US-Dollar an öffentliche Kreditnehmer vergeben.¹³

¹² Siehe www.sais-cari.org/data-china-africa-trade.

¹³ Vgl. Zainab Usman, *What Do We Know About Chinese Lending in Africa?*, 2.6.2021, www.carnegieendowment.org/2021/06/02/what-do-we-know-about-chinese-lending-in-africa-pub-84648.

Doch in den vergangenen Jahren sind die BRI-Kredite drastisch zurückgegangen; 2020 wurden nur 1,9 Milliarden US-Dollar vergeben.¹⁴ Das spiegelt einen allgemeinen Trend wider, der auf eine Reihe von Faktoren zurückzuführen ist, darunter auch ein Umdenken, was Beijings Risikofreude bei der Kreditvergabe angeht. Dazu kommt eine wachsende Anzahl von Ländern, die Projekte aufgrund der Sorge vor einer Verschuldung abgesagt oder verschoben haben. Generell kann man jedoch sagen, dass die chinesische Führung die treibende Kraft hinter dieser Neuausrichtung ist und stärker darauf achtet, ob Projekte verantwortbar finanziert werden können.

Beijing präsentiert diesen Wandel als Qualitätsförderung. Im innenpolitischen chinesischen Kontext ist „qualitativ hochwertige Entwicklung“ ein nebulöses Konzept, das eine allgemeine Verbesserung in der chinesischen Wirtschaft impliziert. Beim zweiten Forum zur BRI 2019 wurde die Forderung nach „hoher Qualität“ erneut hervorgehoben. Sie bedeutet in diesem Zusammenhang eine stärkere Ausrichtung auf Nachhaltigkeit und unter anderem die Betonung grüner und digitaler Aspekte.¹⁵ Zum Teil ist das ein rhetorischer Schachzug, der durch die nationale und internationale Kritik an der mangelnden Transparenz und Nachhaltigkeit der Projekte motiviert ist. Dahinter steht aber auch die Notwendigkeit, die Qualität der Projekte tatsächlich zu verbessern und gleichzeitig ihre Kosten zu senken.

Auf dem Papier rückt die BRI mit ihrer verstärkten Betonung der Nachhaltigkeit näher an westliche Normen bei der Finanzierung von Entwicklungs- und Infrastrukturprojekten. Ähnlich verhält es sich beim Einsatz privaten Kapitals. Westliche Reaktionen auf die BRI wie die „Global Gateway“-Initiative der EU¹⁶ erklären in ihren Richtlinien, den Privatsektor zu nutzen, um die globale Nachfrage nach Infrastruktur zu befriedigen, und auch der neue „Qualitätsansatz“

¹⁴ Vgl. Etsehiwot Kebret/Yike Fu, *Why Did Chinese Loans to Africa Fall so Much in 2020?*, 5.5.2022, <https://thediplomat.com/2022/05/why-did-chinese-loans-to-africa-fall-so-much-in-2020>.

¹⁵ Vgl. *High-Quality Belt and Road Cooperation: Partnership on Connectivity. Report on the Findings and Recommendations from the Meetings of the Advisory Council of the Belt and Road Forum for International Cooperation in 2019 and 2020*, 23.12.2021, www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjbxw/202112/P020211218394332617729.pdf.

¹⁶ Siehe hierzu auch den Beitrag von Jonathan Holslag in dieser Ausgabe (*Anm. der Red.*).

der BRI nennt innovativere Finanzierungsmethoden.¹⁷ Chinesische Offizielle sprechen im Zusammenhang mit Projekten zunehmend von Private Public Partnership (PPP).¹⁸

Tatsächlich wurde der Nairobi Expressway nicht über Kredite finanziert, sondern über PPP. CRBC hat den Bau der Schnellstraße vorfinanziert, wird sie 27 Jahre lang betreiben und die Mautgebühren erhalten, bevor die Straße an den kenianischen Staat übergeht. Da die CRBC ein staatliches Unternehmen ist, ist das Projekt nicht direkt privatwirtschaftlich finanziert. Dennoch steht es für eine Veränderung bei der BRI-Finanzierung. Im Gegensatz zu einem anderen Projekt in Kenia, der Standard Gauge Railway (SGR), die Nairobi mit der Hafenstadt Mombasa verbindet, liegt die Verantwortung für den wirtschaftlichen Erfolg des Vorhabens nicht bei der kenianischen Regierung.

Aufgrund der Verluste der SGR lief die kenianische Regierung Gefahr, den Kredit in Höhe von 3,2 Milliarden US-Dollar nicht mehr bedienen zu können, den sie bei einer staatlichen chinesischen Bank für den Bau des Projekts aufgenommen hatte.¹⁹ Die Rentabilität des Nairobi Expressway ist mit ähnlichen Fragezeichen versehen. Da die Straße nicht über einen Kredit finanziert wurde, liegt die Verantwortung für den wirtschaftlichen Erfolg jedoch bei der CRBC.

Der Einsatz alternativer Finanzierungsmechanismen ist nur ein Aspekt der Qualitätsoffensive. Er verdeutlicht jedoch, dass sich chinesische und westliche Entwicklungskonzepte annähern und die BRI anpassungsfähig ist.

DIGITALE SEIDENSTRASSE

Huawei in Indonesien

Im August 2022 wählte der chinesische Telekommunikationsriese Huawei zehn indonesische Studenten für die Teilnahme an einem Programm zur Talentförderung in Bangkok aus, das

Huawei „Seeds for the Future“ nennt. Ein leitender Angestellter von Huawei Indonesien erklärte dazu: „Seeds for the Future ist Teil des anhaltenden Engagements von Huawei in Indonesien (...). Wir haben uns verpflichtet, bis 2025 mindestens 100 000 digitale Nachwuchskräfte auszubilden. Bis heute haben wir bereits 64 000 gefördert und damit über die Hälfte unserer Zielsetzung erreicht.“²⁰

In Südostasien finden sich viele der bekanntesten BRI-Infrastrukturprojekte, darunter der Tiefseehafen Kyaukphyu in Myanmar und die Hochgeschwindigkeitsstrecke Jakarta-Bandung in Indonesien. Doch bei der BRI geht es um mehr als um die physische Infrastruktur. Mittlerweile steht die „Informations-Seidenstraße“, später in „digitale Seidenstraße“ umbenannt und neu vermarktet, im Vordergrund. Denn Beijing wendet sich zunehmend von Infrastrukturdarlehen in großer Höhe ab und konzentriert sich stattdessen auf Hightech- und digitale Branchen.²¹

Die digitale Seidenstraße wurde 2015 vorgestellt. Beim zweiten Forum zur BRI 2019 setzte Staatspräsident Xi Jinping die Kooperation in der digitalen Wirtschaft und eine innovationsgetriebene Entwicklung als neue Priorität.²² Der Vorsprung von Huawei gegenüber den Vereinigten Staaten beim weltweiten Übergang zur 5G-Technologie²³ sorgte für besonders viele Schlagzeilen, doch die digitale Seidenstraße umfasst auch „Smart Citys“, den E-Commerce, Künstliche Intelligenz und andere Anwendungen im Zusammenhang mit der digitalen Wirtschaft. Wie bei der BRI im Ganzen gibt es keine konkrete Route, keine Blaupause oder Definition, was ein Projekt der digitalen Seidenstraße ausmacht. Vielmehr umschreibt diese Bezeichnung die Bereiche der BRI, die Digitalität und Innovationen betreffen.

¹⁷ Vgl. Ye Yu, Making the Belt and Road Initiative „Small and Beautiful“, 24. 5. 2022, www.eastasiaforum.org/2022/05/24/making-the-belt-and-road-initiative-small-and-beautiful.

¹⁸ Siehe https://mobile.twitter.com/WuPeng_MFACHina/status/1425774815705649157.

¹⁹ Vgl. Carlos Mureithi, Kenya's Expensive Chinese-built Railway is Racking up Losses Even as Loans Come Due, 20. 7. 2022, www.qz.com/africa/1915399/kenyas-chinese-built-sgr-railway-racks-up-losses-as-loans-come-due.

²⁰ ICTIndonesia, Huawei Sends Off 10 Indonesian Top Talents to Join 2022 Asia Pacific Seeds for the Future, 18. 8. 2022, www.ictindo.com/2022/08/huawei-sends-off-10-indonesian-top.html.

²¹ Vgl. Matthew Minge/Agatha Kratz, China's Belt and Road: Down But Not Out, 4. 1. 2021, www.rhg.com/research/bri-down-out.

²² Vgl. The Second Belt and Road Forum for International Cooperation, Xi Jinping Chairs and Addresses the Leaders' Roundtable of the Second Belt and Road Forum for International Cooperation (BRF), 28. 4. 2019, www.beltandroadforum.org/english/n100/2019/0429/c22-1392.html.

²³ Vgl. David Sacks, China's Huawei Is Winning the 5G Race. Here's What the United States Should Do To Respond, 29. 2. 2021, www.cfr.org/blog/china-huawei-5g.

China ist seit 2009 der wichtigste Handelspartner des Verbands Südostasiatischer Nationen (ASEAN). Obwohl die Volksrepublik noch nicht der größte Investor in Südostasien ist,²⁴ stiegen die chinesischen Investitionen zwischen 2005 und 2019 um das 20-fache, wobei vor allem nach dem Start der BRI 2013 ein rapider Zuwachs zu beobachten war.²⁵ Als einer der wichtigsten Projektpartner der BRI und als großes Land mit einer erheblichen digitalen Präsenz und einem starken E-Commerce-Markt ist Indonesien zu einem wichtigen Standort für die chinesischen Bemühungen geworden, bei der Digitalisierung eine führende Rolle zu übernehmen.

Anders als in anderen Bereichen der BRI stehen private chinesische Unternehmen wie Huawei, Alibaba, JD.com und Tencent bei diesem Vorstoß in vorderster Reihe. Huawei war aktiv am Ausbau der digitalen Infrastruktur Indonesiens beteiligt, unterstützte aber auch verschiedene Ausbildungsinitiativen und Schulungsprogramme. Die Ausbildung der Einheimischen verschafft Unternehmen wie Huawei nicht nur Kunden und Sympathien, sondern fördert auch die Akzeptanz chinesischer Technologie, eines der wichtigsten Ziele Beijings.

Alibaba und Tencent haben Milliarden in indonesische E-Commerce-Anwendungen und -Unternehmen investiert. Chinesische Investitionen halfen auch, Gojek auf den Weg zu bringen, ein indonesisches Start-up für Finanztechnologie mit einem Geschäftsmodell, das dem von Alibaba und Tencent ähnelt. Gojek fusionierte später mit seinem Konkurrenten Tokopedia, einem weiteren Technologie-Start-up, in das Alibaba Hunderte Millionen Dollar investiert hatte.²⁶

Die Durchdringungsrate des E-Commerce in der Region ist mit 38 Prozent nur gut halb so hoch wie in China, womit reichlich Raum für Wachstum bleibt. 2025 wird die digitale Ökonomie Südasiens bei über 240 Milliarden US-

Dollar liegen.²⁷ Man kann daher davon ausgehen, dass die Digitale Seidenstraße im Verhältnis zur allgemeinen BRI in den kommenden Jahren weiter an Bedeutung gewinnt.

GRÜNE SEIDENSTRAßE

Cauchari Solarpark und Lithium-Abbau in Argentinien

Kurz vor der Grenze zu Chile, im Nordwesten des argentinischen Departamentos Susques, befindet sich auf einer Höhe von 4000 Metern ein riesiges Feld mit Solarmodulen auf über 800 Hektar trockenem Land. Das ist der Cauchari-Solarpark, die zweitgrößte Solarenergieanlage in Lateinamerika und der höchst gelegene Solarpark der Welt.

Die Exim-Bank streckte 331 Millionen US-Dollar für das Projekt vor und ermöglichte so den Kauf von 960 000 in Shanghai gefertigten Solarmodulen. China ist jedoch nicht nur an der Herstellung des fertigen Produkts beteiligt, sondern befindet sich auch am Anfang der Lieferkette.²⁸

Wenn man auf der chilenischen Seite weiter nach Süden fährt, erreicht man eines der bedeutendsten Lithium-Vorkommen der Welt, den Salzsee Tres Quebradas. Er befindet sich im Lithium-Dreieck, einem Gebiet, das sich über Teile von Argentinien, Bolivien und Chile erstreckt. Man nimmt an, dass sich dort etwa die Hälfte der weltweiten Lithium-Vorkommen befindet – ein Mineral, das in fast allen modernen Energietechnologien zum Einsatz kommt. Am 8. Oktober 2021 wurde bekannt gegeben, dass die Zijin Mining Group Co. Ltd. die kanadische Neo Lithium Corporation für 737 Millionen US-Dollar übernommen und sich somit Zugang zu diesen Vorkommen verschafft hat.²⁹ Der Kauf ist nur eine von mehreren großen Investitionen, die chinesische Unternehmen getätigt haben, um sich Lithium-Vorkommen in der Region zu sichern.

24 Vgl. Maria Siow, China Not Southeast Asia's Top Investor, But Fears Over Its Economic Influence Persist: Study, 13. 8. 2021, www.scmp.com/week-asia/politics/article/3144996/china-not-southeast-asias-top-investor-fears-over-its-economic.

25 Vgl. Evelyn Goh/Nan Liu, Chinese Investment in Southeast Asia, 2005–2019: Patterns and Significance, 11. 8. 2021, www.newmandala.org/chinese-investment-in-southeast-asia-2005-2019-patterns-and-significance.

26 Vgl. Silkina Ahluwalia, Indonesia's Booming Digital Industry Attracting Chinese Investors, 4. 8. 2018, https://news.cgtn.com/news/3555544f326b7a6333566d54/share_p.html.

27 Vgl. Rajan Anandan/Rohit Siphimalani, Southeast Asia's Accelerating Internet Economy, 19. 11. 2018, www.temasek.com.sg/en/news-and-resources/stories/future/Southeast-Asia-accelerating-internet-economy.

28 Vgl. Silvia Naishtat, In Argentina, A Visit To World's Highest Solar Energy Park, 18. 10. 2021, www.worldcrunch.com/green/solar-power.

29 Vgl. Reuters, China's Zijin Mining to acquire Neo Lithium in \$ 737 million deal, 9. 10. 2021, www.reuters.com/article/neo-lithium-m-a-zijin-mining-idUSKBN2GZ010.

Zur Qualitätsoffensive Beijings im Rahmen der BRI gehört auch die Förderung einer „grünen Seidenstraße“. Spätestens seit 2016 hat sich Beijing zumindest rhetorisch dazu verpflichtet, BRI-Projekte „grüner“ zu gestalten.³⁰ China hat außerdem eine Reihe grüner Finanzierungsinitiativen ins Leben gerufen und grüne BRI-Richtlinien erlassen. Allerdings liegt der Verdacht nahe, dass es sich dabei um ein symbolisches „Greenwashing“ handeln könnte.³¹

Einige Versprechen sind in diesem Zusammenhang von besonderer Bedeutung, etwa Xi Jinpings Versprechen, die chinesische Finanzierung von Kohlekraftprojekten im Ausland zu beenden.³² Abgesehen vom Jahr 2020 ging es bei den BRI-Investitionen seit 2013 größtenteils um Öl-, Gas- oder Kohleprojekte. 2021 machten Gasprojekte 39,5 Prozent der Investitionssumme aus, Öl lag bei 30,95 Prozent und Solar- und Windenergie bei nur 13,58 Prozent.³³

Die Versuche, die BRI „grüner“ zu gestalten, lassen sich grob in zwei Kategorien unterteilen. Die erste Kategorie umfasst chinesische Investitionen in neue und kohlenstoffärmere Technologien, die zweite das Bemühen, die umweltschädlichen Aspekte der Infrastrukturprojekte zu reduzieren. Beide Ansätze signalisieren, dass China ein globaler Player ist, der den Umweltschutz ernst nimmt. Damit will Beijing an internationaler Glaubwürdigkeit und Soft Power gewinnen. Investitionen in grüne Technologien haben zudem den willkommenen Nebeneffekt, dass China auch in diesem Bereich einen Fuß in die Tür bekommt. Mit der Verschärfung der Klimakrise und dem weltweiten Trend, Energiequellen zu diversifizieren und auf fossile

Brennstoffe zu verzichten, wird der Wettbewerb zwischen China und dem Westen auch in diesem Bereich immer härter werden. Beijing wird die Finanzierung von BRI-Projekten dazu nutzen, um auf den Märkten für erneuerbare Technologien in den Ländern des Globalen Südens Fuß zu fassen. Gleichzeitig, und oft in denselben Ländern, wird die Initiative dazu dienen, chinesischen Unternehmen den Zugang zu wichtigen Rohstoffen zu sichern.

SCHLUSS

Die verschiedenen Projekte und Schwerpunkte haben verdeutlicht, welcher Dynamik die BRI in ihrer Entwicklung unterliegt. Die BRI beschränkt sich mittlerweile nicht mehr nur auf die chinesische Finanzierung von (physischen) Infrastrukturprojekten. Stattdessen greift China zunehmend auf alternative Finanzierungsmechanismen zurück und setzt neue Schwerpunkte wie die grüne oder die digitale Seidenstraße. Mit Blick auf die „Qualitätsoffensive“ und die grüne Seidenstraße bleibt dabei abzuwarten, wie ernst Chinas Verlautbarungen zu nehmen sind, BRI-Projekte nachhaltiger zu gestalten. Fest steht jedoch bereits jetzt, dass sich chinesische und westliche Entwicklungskonzepte zunehmend annähern und die BRI durchaus anpassungsfähig ist.

Aus dem Englischen von Heike Schlatterer.

30 Ministry of Ecology and Environment – The People’s Republic of China, *Guidance on Promoting Green Belt and Road*, 28. 6. 2018, https://english.mee.gov.cn/Resources/Policies/policies/Frameworkp1/201706/t20170628_416864.shtml.

31 Vgl. Christoph Nedopil, *Green Finance for Soft Power: An Analysis of China’s Green Policy Signals and Investments in the Belt and Road Initiative*, in: *Environmental Policy and Governance* 2/2022, S. 85–97.

32 Vgl. Valerie Volcovici/David Brunnstrom/Michelle Nicols, *In Climate Pledge, Xi Says China Will Not Build New Coal-fired Power Projects Abroad*, 22. 9. 2021, www.reuters.com/world/china/xi-says-china-aims-provide-2-blv-vaccine-doses-by-year-end-2021-09-21.

33 Vgl. Green Finance and Development Center, *Brief: China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021*, 2. 2. 2022, www.greenfdc.org/brief-china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2021.

JACOB MARDELL

ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Mercator Institute for China Studies (MERICS) in Berlin.

j.mardell.associate@merics.de

NACH DER PANDEMIE

Zur innenpolitischen Logik der Belt and Road Initiative

Min Ye

Die Belt and Road Initiative (BRI), im Deutschen auch bekannt als „neue Seidenstraßeninitiative“, war von Anfang an umstritten, doch die Covid-19-Pandemie hat ihre Umsetzung erheblich durcheinandergebracht. Zum einen waren Reisen durch die Pandemie stark eingeschränkt, weshalb es bei Infrastrukturprojekten zu Verzögerungen und Umstrukturierungen kam und manche sogar ganz eingestellt wurden. Zum anderen hat das Virus, das ursprünglich in China ausgebrochen ist, dem Ansehen der Volksrepublik sowohl in den Projektländern als auch in der übrigen Welt geschadet. Und schließlich hat die Pandemie die chinesische Wirtschaft stark belastet, daher sind weitere Investitionen in die BRI fraglich. Die Pandemie befindet sich mittlerweile im dritten Jahr, dennoch haben China und viele andere Länder immer noch Mühe, die Infektionen einzudämmen und die wirtschaftliche Rezession zu bewältigen.

Vor diesem Hintergrund wird die BRI 2023 zehn Jahre alt. Wird ihre Entwicklung stagnieren oder kann sich die Initiative anpassen, um den weltweiten Einfluss Chinas weiter ausdehnen? Wie verändert sich das Vorhaben zurzeit? Diese Fragen werden mit Blick auf die innenpolitische Logik der Initiative erörtert. Die wichtigste Erkenntnis ist, dass die innenpolitische Unterstützung für die BRI nach wie vor anhält. Die geostrategischen, diplomatischen und wirtschaftlichen Beweggründe für die Entstehung der Initiative haben nach dem Ausbruch der Pandemie einen neuen Schub erhalten, Rhetorik und Maßnahmen haben sich indes verändert. Während man sich zuvor auf Projekte im Bereich der „harten“ Infrastruktur wie den Bau von Kraftwerken, Eisenbahnlinien und Häfen konzentriert hatte, stehen heute „weiche“ und wissenschaftlich orientierte Projekte im Gesundheitswesen, in Technologie und Hochschulbildung oder beim Umweltschutz im Vordergrund.

INNENPOLITISCHE LOGIK DER INITIATIVE

Was waren die innenpolitischen Beweggründe, eine solche Initiative aufzulegen? Verfolgt man den Entstehungsprozess zurück, erkennt man verschiedene Ursprünge und beteiligte Akteure.⁰¹

Zum einen suchten chinesische Politikstrategen nach einer Antwort auf die US-amerikanische Strategie des „Rebalancing to Asia“ und auf die intensiven militärischen Spannungen vor der Küste Asiens. Der Vorschlag des außenpolitischen Experten Wang Jisi 2011/12, China strategisch und geografisch gen Westen auszurichten, erhielt Unterstützung aus dem chinesischen Sicherheitsapparat und floss so in politische Diskussionen über die Strategieentwicklung mit ein. Zum anderen hatten sich in den Jahren vor dem Start der BRI die diplomatischen Beziehungen Chinas zu seinen asiatischen Nachbarn erheblich verschlechtert, weshalb Diplomaten auf eine „Diplomatie der Infrastruktur“ drängten, bei der von China finanzierte und gebaute Infrastrukturprojekte dazu dienen sollten, die bilateralen Beziehungen zu verbessern. Und schließlich schlugen die für die chinesische Wirtschaft zuständigen Behörden und Ministerien in Beijing, die Mühe hatten, die chinesischen Überkapazitäten zu bewältigen, einen „chinesischen Marshall-Plan“ vor, bei dem mithilfe chinesischer Kredite Infrastrukturprojekte in anderen Ländern umgesetzt und chinesische Produkte vermarktet werden sollten.

Nachdem der chinesische Staatspräsident Xi Jinping die BRI 2013 verkündet hatte, erarbeiteten staatliche Stellen eine entsprechende Strategie. Die Verbindungen Chinas nach Zentralasien, Mittel- und Osteuropa sowie Westeuropa sollten dabei betont und gefördert werden. China brachte zügig Infrastrukturvorschläge und -projekte in Südasien, Südostasien und Europa auf den Weg. Unternehmen, staatliche wie private, sowie lokale Verwaltungen beteiligten sich eifrig an der

Planung und Umsetzung. Ihre Pläne spiegelten die Interessen der Unternehmen und der lokalen Wirtschaft wider – ob es nun darum ging, überschüssige Waren zu exportieren, die Produktion zu verlagern oder Unternehmen vor Ort zu retten. Analysen der Initiative auf Projektebene zeigen, dass Infrastrukturmaßnahmen und Investitionen häufig an lokale Interessen und innenpolitische Prioritäten gekoppelt sind.⁰²

Auch wenn ursprünglich innenpolitische Überlegungen im Vordergrund standen, hat das externe Umfeld die Umsetzung der Initiative maßgeblich geprägt und die internen Beweggründe seit 2017 zurückgedrängt. Beim ersten BRI-Forum 2017 wurde diese als „Jahrhundertprojekt“ bezeichnet und mit Finanzausgaben in Höhe von einer Billion US-Dollar ausgestattet. Nach Kritik von außen forderte Staatspräsident Xi bei der Ministerkonferenz zur BRI 2018, die Initiative müsse sich von einem „abstrakten Gemälde“ (*xieyihua*) zu einer „akribischen Zeichnung“ (*gongbihua*) entwickeln, und meinte damit eine besser kommunizierte Umsetzung. Chinesische Behörden, Wissenschaftler und Unternehmen konzentrierten sich darauf, gemeinsame Mechanismen, Partnerschaften, Projekte und Plattformen zu schaffen, um sich mit ihren Partnern in Projekt- und Nicht-Projektländern zu vernetzen.⁰³ Beim BRI-Gipfel von 2019 wurde die Initiative als Chinas Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung und einer hochwertigen Konnektivität präsentiert. In Beijing gestalteten nationale Behörden gemeinsam mit internationalen Organisationen Richtlinien und Institutionen, um externe Bedenken hinsichtlich der finanziellen und ökologischen Risiken der BRI abzubauen.

Der Ausbruch der Covid-19-Pandemie war ein massiver Schock für China und die gesamte Welt, änderte jedoch nichts an den innenpolitischen Beweggründen für die Initiative. *Erstens* verschärfte die Pandemie die Rivalität zwischen

China und den USA, weshalb man die BRI als alternative Plattform für Globalisierung und Diplomatie unbedingt erhalten wollte. *Zweitens* blickten Politik und Öffentlichkeit in einigen Projektländern zwar kritisch auf China, doch diese Kritik fiel insgesamt milder aus als ihr Urteil über die USA und deren Verbündete.⁰⁴ *Drittens* stieg die Nachfrage nach medizinischer Ausrüstung, Plattformen für den Online-Handel, Technologie und Logistik in Folge der Pandemie in allen Weltregionen. Und *viertens* wurde auch der Aufbau von gemeinsamen Institutionen Chinas und der BRI-Partnerländer fortgesetzt, um die Projekte an die neuen Gegebenheiten in China und im Ausland anzupassen.

DIE INITIATIVE IN DER PANDEMIE

Nach dem Ausbruch der Pandemie erfüllten die staatlichen chinesischen Unternehmen ihre Verpflichtungen, soweit es ihnen möglich war. Behörden und regionale Verwaltungen bemühten sich, die BRI-Projekte im Ausland fortzuführen, neue Programme im Inland zu entwickeln oder bestehende zu erweitern.⁰⁵ Die Maßnahmen Beijings zur Stimulierung der Wirtschaft zielten darauf ab, den internationalen Handel und die Investitionen in China aufrechtzuerhalten und gleichzeitig die Verbindungen zwischen den Partnern der BRI zu erleichtern. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang, dass auch die wissenschaftliche Gemeinschaft in China die Zusammenarbeit mit ihren Kollegen in den Projektländern erweiterte oder erneuerte. Diese neuen Kooperationen im Bereich Gesundheit, digitale Infrastruktur und wissenschaftliche Allianzen wurden nach der Krise weiter ausgebaut. Darüber hinaus hat sich die Asiatische Infrastrukturinvestmentbank (AIIB) mit ihrem zehn Milliarden US-Dollar schweren Covid-19-Notfallfonds verpflichtet, die Entwicklung der Gesundheitsinfrastruktur und den Aufbau von Kapazitäten im Gesundheitswesen in den Partnerländern der BRI zu finanzieren.

01 Vgl. Min Ye, *The Belt Road and Beyond: State-Mobilized Globalization in China: 1998–2018*, Cambridge, MA 2020; dies., *Fragmented Motives and Actors: The Domestic Politics of the Belt and Road Initiative*, in: *Journal of East Asian Studies* 2/2022, S. 193–217.

02 Vgl. Weiyi Shi/Min Ye, *China's Capital Go Global: The Belt and Road Initiative and Beyond*, in: *Journal of East Asian Studies* 2/2022, S. 173–192.

03 Vgl. Yidai Yilu jianshe jingru gaozhiliang fazhan shiqi [Belt and Road Construction Entered the Phase of High-Quality Development], 6. 1. 2020, <https://zhuanlan.zhihu.com/p/101373010>.

04 Vgl. Wang Yiwei, *Yidai Yilu shi Zhongguo de zhuchang quanqiu hua* [One Belt and One Road Are China's Platform of Globalization], 23. 11. 2020, <https://zhuanlan.zhihu.com/p/309306293>.

05 Vgl. Min Ye, *The Covid-19 Effect: US-China Narratives and Realities*, in: *The Washington Quarterly* 1/2021, S. 89–105; dies., *Adapting or Atrophying? China's Belt and Road After the Covid-19 Pandemic*, in: *Asia Policy* 1/2021, S. 65–95.

Zur innenpolitischen Logik der BRI gehören neben den globalen Ambitionen Beijings die Bedürfnisse der lokalen Regierungen und staatlichen Unternehmen, sich weiterzuentwickeln. Diese Interessen bestanden auch während der Pandemie. Die Projekte wurden zwar umstrukturiert und gerieten zeitweise ins Stocken, blieben jedoch weiter bestehen. So reagierte etwa die Küstenprovinz Jiangsu, die im Rahmen der BRI in Wirtschaftssonderzonen verschiedener Länder investiert hatte, sehr schnell, als in diesen Covid-19 ausbrach. Die Provinz schickte umgehend Kader, die bei der Bekämpfung des Virus vor Ort helfen sollten, etwa in die gemeinsam von China und den Vereinigten Arabischen Emiraten eingerichtete Industrial Capacity Cooperation Demonstration Zone nahe Abu Dhabi.⁰⁶ Auch nach Kambodscha wurden Ärzte aus Jiangsu entsandt, um bei der Bewältigung der Krise in der Wirtschaftssonderzone Sihanoukville zu helfen. Im Mai 2020 verkündete die Provinz Jiangsu ihren Plan, die Zone in Kambodscha aufzuwerten und sie stärker in die BRI-Projekte in Südostasien und bestehende Zonen in der Provinz einzubinden. Auch andere Küstenregionen gaben neue Pläne und Projekte zur Erweiterung der Initiative bekannt.⁰⁷

Als die Pandemie im März 2020 (vorerst) eingedämmt war, begannen die Regierungen der chinesischen Provinzen damit, die Projekte wiederzubeleben und auszuweiten. Die Provinz Shaanxi veröffentlichte einen gemeinsamen Aktionsplan, in dem sie vorschlug, ihre eigene zentrale Stellung im regionalen Handel und in der Logistik auszubauen. Der Plan unterstrich das Vorhaben der Provinz, im Rahmen der BRI zum „Experimentierfeld im Bereich Luftfahrt“ zu werden und den Online-Handel mit Märkten der Projektländer zu fördern. Shaanxi will auch die Automatisierung und Digitalisierung im Schienenverkehr vorantreiben, um wichtige inländische und regionale Eisenbahnverbindungen und Häfen in China einzubinden, zusätzliche Verbindungen nach Zentral- und Südostasien zu schaffen und so den Zugang zu diesen Märkten zu erweitern. Auch

chinesische Städte im Inland, etwa Chongqing, Chengdu und Urumqi, legten nach der Pandemie Aktionspläne für die BRI vor.⁰⁸

Bis zur Pandemie waren staatliche Unternehmen die wesentlichen Akteure der Initiative gewesen und hatten umfangreiche Liefernetzwerke mit Tochtergesellschaften in China und im Ausland entwickelt. Beim Ausbruch der Pandemie wurde der Schwerpunkt darauf gelegt, „das Funktionieren der globalen Lieferketten zu gewährleisten und den internationalen Handel und die Zusammenarbeit zu stabilisieren“.⁰⁹ So nahm beispielsweise die China Merchants Group die Produktion bei Projekten im Ausland sobald wie möglich wieder auf. China Railways Heavy Manufacturing stellte die Lieferung von schwerem Gerät für Tunnelprojekte der Muttergesellschaft in der Türkei und Russland sicher. Auch die Tochtergesellschaften von China Chemical, wichtige Lieferanten chemischer Produkte, die in der Landwirtschaft, in der Medizin oder in der Textilindustrie in vielen Ländern zum Einsatz kommen, konnten während der Pandemie ihre Produktionsvorgaben erfüllen.

Auf nationaler Ebene trugen die Bemühungen, die Binnenwirtschaft anzukurbeln, durch die Ausweitung des grenzüberschreitenden E-Commerce und die Förderung neuer Infrastrukturprojekte im eigenen Land dazu bei, BRI-Projekte durchzuführen oder neu auszurichten. Bereits 2015 waren fünf E-Commerce-Experimentierzonen eingerichtet worden, um neue Exportkanäle zu erschließen; bis 2019 stieg ihre Zahl auf 59. In diesen vier Jahren gab es beim E-Commerce einen beachtlichen Zuwachs; die jährliche Wachstumsrate lag im Schnitt bei 49,5 Prozent. Nach Ausbruch der Pandemie genehmigte Beijing im April 2020 46 neue E-Commerce-Zonen und förderte die Einrichtung grenzüberschreitender Offline-E-Commerce-Industrieparks. Ziel war es, neue Industriecluster zu schaffen, die traditionelle Unternehmen, Online-Konnektivität und global agierende Handelsunternehmen zusammenbringen, und internationale Lagermöglichkeiten bereitzustellen. Im Juli 2022 erklärte Peking zehn

06 Vgl. Jiangsu zhongdian jingwai yuanqu gongzhu ‚Yidai Yilu‘ yanxing yuanqu yiqing fanxian [Jiangsu’s Overseas Economic Zones Jointly Built a Virus Control and Preventive Line in the „BRI“ Region], in: Xinhua, 6.2.2020.

07 Vgl. ‚Changsanjiao‘ yitihua + ‚Yidai Yilu‘ [The „Yangtze River Delta“ Integration + „One Belt and One Road“], 24.8.2020, <https://zhuanlan.zhihu.com/p/197713809>.

08 Vgl. Shiqiang chengshi de Yidai Yilu [Top Ten Cities’ Belt and Road Planning], 5.8.2020, <https://zhuanlan.zhihu.com/p/169425188>.

09 Yiqingxia de Yidai Yilu yanxian jingwai chanyeyuan [Belt and Road Industrial Parks during the Covid Pandemic], 27.2.2020, <http://hw.bhi.com.cn/DynamicTopic/AbroadDetail.aspx?id=28168209&oid=6>.

Städte zu neuen Versuchszonen für den grenzüberschreitenden Business-to-Business-E-Commerce und bot den Unternehmen mehr Anreize und administrative Unterstützung.¹⁰

Der neue Infrastrukturplan, der eine digitale Vernetzung und den Handel in den Mittelpunkt rückt, wurde vor der Pandemie erstellt. Anfang 2020 trieb Beijing den Plan voran, um Provinzregierungen und Finanzinstitute zu motivieren, neue, lokal ausgerichtete Infrastrukturvorschläge und -projekte unter Einbeziehung von Informationstechnologie, digitaler Netzwerke, Big Data und Künstlicher Intelligenz zu entwickeln. So verstärkte beispielsweise die Provinzregierung von Zhejiang die Unterstützung für eine cloud-basierte Wirtschaft und erleichterte kleinen und mittelständischen Unternehmen den Einstieg in die Digitalität. In Chengdu wurden Anfang 2020 ein Hochleistungsrechner und ein Zentrum für Datenverarbeitung bereitgestellt, um die digitale Wirtschaft und die Informationstechnologie im Westen Chinas zu fördern. Dank der Vernetzung interner und externer BRI-Projekte werden die neuen lokalen Infrastrukturprojekte auch digitalen und technologiegestützten Anwendungen im Ausland einen Schub geben.

Mitte 2020 veröffentlichten die Behörden in Beijing Berichte, dass sich der chinesische Handel mit den Partnerländern der BRI im ersten Quartal 2020 um 3,2 Prozent erhöht habe. Auf den ersten Blick wirkt die Zahl nicht besonders beeindruckend; sie lag aber um über 9,6 Prozent höher als das übrige chinesische Handelsvolumen in dieser Zeit. Zusätzlich stiegen die Investitionen in BRI-Projekte um 11,7 Prozent, während die Investitionen andernorts zurückgingen.¹¹ Beijing bekräftigte sein Ziel, in Zukunft auf eine qualitativ hochwertige Infrastruktur zu setzen und sich dabei auf drei Aspekte zu konzentrieren: *erstens* ein Netzwerk von Freihandelszonen entlang der BRI-Routen; *zweitens* eine Seidenstraße für das Gesundheitswesen und eine digitale Seidenstraße; *drittens* eine „weiche“ und soziale Zusammenarbeit zwischen China und den Partnerländern der Initiative. Diese Botschaft wurde nicht nur in ei-

ner Rede von Xi Jinping deutlich, sondern auch im Bericht des Staatsrats über die Arbeit der Regierung, in zahlreichen Mitteilungen der zentralen Behörden und in den Berichten der chinesischen Medien über die Tagung des Nationalen Volkskongresses und der Politischen Konsultativkonferenz des chinesischen Volkes (PKKCV) Ende Mai 2020. Die Mitglieder der Staatlichen Kommission für Entwicklung und Reform, des Handelsministeriums und des Außenministeriums versprachen, China werde sich für eine Seidenstraße für das Gesundheitswesen und eine digitale Seidenstraße in den Partnerländern der Initiative einsetzen.¹²

Der Kampf gegen die Pandemie hat den Ausbau „weicher“ Infrastrukturprojekte und die Zusammenarbeit in den Bereichen Wissenschaft und Bildung zwischen China und den Seidenstraßen-Ländern befördert. So veranstaltete das für die BRI geschaffene Wissenschafts- und Innovationskonsortium, das an der Jiaotong-Universität Shanghai beheimatet ist, Anfang 2020 eine Online-Konferenz, bei der Teilnehmer aus Russland, Thailand, Pakistan, Serbien und anderer Einrichtungen aus China diskutierten und Ideen über die Bekämpfung der Pandemie austauschten. Universitäten in China ließen andere an ihren Notfallplänen und Forschungsergebnissen teilhaben. Vertreter des von Shanghai eingerichteten Notfallkrankenhauses in Wuhan nahmen ebenfalls an der Konferenz teil und berichteten von ihren Erfahrungen. Die Leitung des Wissenschafts- und Innovationskonsortiums informierte über die Verfahren in Shanghai, um Forschung und Lehre voranzubringen und gleichzeitig die Bemühungen anderer Stellen zur Eindämmung des Virus zu unterstützen.

Auch Wissenschaftler in Beijing intensivierten nach der Pandemie die Zusammenarbeit mit den BRI-Partnerländern. Die Chinesische Akademie der Wissenschaften (CAS) hatte bereits 2017 zusammen mit Partnerländern die Alliance of International Science Organisations (ANSO) gegründet. 2018 schlossen sich über 20 Nationen und 37 akademische Einrichtungen an, 2019 kamen weitere 15 Institutionen hinzu. Nach dem Covid-19-Ausbruch baute die ANSO ein internationales Informationsnetzwerk zu Infektionskrankheiten auf, zu dem bis Ende 2020 alle Mitglieder Zu-

10 Vgl. Kuajing dianshang xinzheng chutai, zhengshi maijin B2B shidai [The New E-Commerce Policy Ushers in the B2B Era], 21.7.2020, <https://zhuanlan.zhihu.com/p/162880331>.

11 Vgl. Tian Huifang, Greening the Belt and Road, 5.6.2020, http://eniwep.cssn.cn/hot_topics/202006/t20200607_5139798.shtml.

12 Teshu shiqi de quanguo lianghui [The Special Two Sessions], 28.5.2020, <https://zhuanlan.zhihu.com/p/144428181>.

gang erhalten sollten.¹³ Persönliche Begegnungen mussten zwar während der Pandemie pausieren, dennoch konnten die medizinischen Experten die Covid-19-Partnerschaft im Rahmen von ANSO ausbauen.¹⁴

Um mit den wissenschaftlichen Initiativen in Shanghai und Beijing Schritt zu halten, organisierte die China Medical University von Shenyang im Mai die Gründungsveranstaltung der Belt and Road International Medical Education Alliance (BRIMEA) und lud Vertreter aus 15 Seidenstraßen-Partnerländern ein. Bei dieser ersten Konferenz unterzeichneten die Teilnehmer mit der Shenyang-Erklärung ein Kooperationsabkommen. Auf Grundlage ihrer langfristigen gemeinsamen Interessen im Bereich der öffentlichen Gesundheit und der Ausbildung von Gesundheitsfachkräften verpflichteten sie sich für die kommenden drei Jahre zu gemeinsamen Projekten auf dem Gebiet von Lehre und Forschung.¹⁵ Kurz nach dem Ausbruch der Pandemie startete BRIMEA unter ihren Mitgliedsinstitutionen eine Initiative zur gemeinsamen Bekämpfung des Covid-19-Virus und forderte sie auf, Informationen und Forschungsergebnisse auszutauschen, um sich gegenseitig bei der Bekämpfung der Pandemie zu unterstützen, die Forschung zu Testkits, Impfungen und Medikamenten zu beschleunigen und gemeinsame Forschungsprogramme im Bereich der medizinischen Ausrüstung und Versorgung auf die Beine zu stellen. 2020 startete BRIMEA eine neue Initiative für eine gemeinsame medizinische Fernschulung in den BRI-Projektländern, bei der Ressourcen im Bildungssektor integriert und geteilt werden sollen, um einen internationalen Standard in medizinischer Ausbildung und Forschung zu erreichen.

13 Vgl. Yi Si, Xiaochu chuanrangbin yinhuan, baozhang Yidai Yilu gonggong weisheng. [Eliminate Hidden Dangers of Infectious Diseases and Ensure Public Health in the Belt and Road], in: Chinese Academy of Sciences 2/2018, S. 122–125.

14 Vgl. Chen Yongjun, Quanqiu yiqing fankong xuyao Yidai Yilu guoji hezuo xinmoshi [The Global Pandemic Control Needs the Belt and Road New Cooperation], 25.3.2020, <http://n.eastday.com/pnews/1585115829015994>; Wu Xiaobin, Zhongguo chuangxinyao ying huiji Yidai Yilu yanxian guojia [China-Invented Medicine Should Benefit BRI Countries], 29.11.2020, <https://zhuannan.zhihu.com/p/320874773>.

15 Vgl. Yidai Yilu guoji yixue jiaoyu lianmen zai Shenyang chengli [One Belt and One Road International Medical Education Alliance Established in Shenyang], in: People's Daily, 28.5.2018.

Interessen und Ideen im Zusammenhang mit der Initiative sind somit sehr vielfältig und kommen aus ganz China. Seit dem Start der Initiative 2013 haben Behörden, staatliche Unternehmen, lokale Regierungen und wissenschaftliche Communities ihre jeweiligen Interessen bei den Projekten und Programmen innerhalb und außerhalb Chinas eingebracht. Aufgrund dieser breiten Grundlage konnten, als während der Covid-19-Pandemie bestimmte Aktivitäten eingestellt werden mussten, andere Akteure einspringen. Während einige Beteiligte ablehnend reagierten und groß angelegte Infrastrukturprojekte nicht mehr realisierbar waren, boten andere Länder und Sektoren jenseits von physischen Infrastrukturprojekten den chinesischen Akteuren Möglichkeiten, die BRI neu auszurichten und umzustrukturieren.

BRI HEUTE

Als eine der wichtigsten Errungenschaften der BRI gilt in China, dass eine Plattform etabliert wurde, die staatlichen Stellen und Unternehmen die Möglichkeit bietet, strategisch, diplomatisch und wirtschaftlich zu expandieren. Wie zahlreiche Indikatoren belegen, ist die Initiative trotz Gegenwinds aus dem Ausland und der Pandemie als ein Erfolg anzusehen. So hat China bis 2021 im Zusammenhang mit der BRI Abkommen mit 140 Ländern und 32 internationalen Organisationen in Afrika, Asien, Europa, Nordamerika, im Pazifik und Lateinamerika unterzeichnet. Darüber hinaus beliefen sich Chinas ausländische Direktinvestitionen 2020 auf 154 Milliarden US-Dollar; ein erheblicher Anstieg im Vergleich zu 2012 mit 82 Milliarden Dollar. Damit stand das Land weltweit an erster Stelle. Wie bereits erwähnt, ist das Handels- und Investitionsvolumen zwischen China und den Ländern der BRI schneller gewachsen als das allgemeine chinesische Handels- und Investitionsvolumen der vergangenen Jahre.¹⁶

Für eine bessere zukünftige Umsetzung hat China die Richtlinien der Initiative präzisiert und gestärkt. Die politische Führung hat wiederholt gefordert, dass die Initiative von der Vision zur Aktion übergehen müsse und die Projekte einer

16 Vgl. Min Ye, Ten Years of the Belt and Road: Reflections and Recent Trends, 6.9.2022, www.bu.edu/gdp/2022/09/06/ten-years-of-the-belt-and-road-reflections-and-recent-trends.

„grünen und nachhaltigen Entwicklung“ entsprechen sollten. Darüber hinaus wurden für die Zukunft drei Ziele formuliert:

Wachstumsförderung: Erfahrungen mit dem chinesischen Entwicklungsweg teilen; Vernetzung mit anderen Volkswirtschaften; Verbesserung der langfristigen Grundlagen für die weltweite Entwicklung.

Re-Globalisierung: Wiederherstellung des Gleichgewichts zwischen see- und landgestützter Globalisierung; Wiederherstellung einer integrativeren und gerechteren Weltwirtschaft; Entwestlichung.

Neuer Regionalismus: Einrichtung ökonomischer Korridore und Verbindungen anstelle konventioneller Wirtschaftszonen oder -gemeinschaften.

Nach fast zehn Jahren des Bestehens hat die Initiative mit Blick auf die Abstimmung zwischen den Projekten und den Prioritäten im eigenen Land deutlich an Systematik gewonnen. Die Projekte der BRI zu Land sind eng mit der Entwicklung Xinjiangs und der Globalisierung Westchinas verbunden. Die Seeprojekte wiederum sind mit dem Ausbau der „Greater Bay Area“ rund um Hongkong und der maritimen Expansion Ostchinas verknüpft. Darüber hinaus verstärken die staatlichen Unternehmen Chinas ihre Investitionen und Tätigkeiten in den Bereichen grüne Wirtschaft, digitale Infrastruktur, Bauwesen und Schienenverkehr.

Trotz dieser Erfolge verfügen US-amerikanisches Kapital, multilaterale Institutionen und europäische Investoren global betrachtet über eine größere Stärke, genießen ein höheres Ansehen und sind besser vernetzt als ihre chinesischen Pendanten. Westliche Kredite und Investitionen werden den chinesischen immer noch vorgezogen, und das nicht nur in Europa, sondern auch in Afrika oder Asien. Darüber hinaus verfügen die USA und ihre Verbündeten wie die EU, Japan und Südkorea über technologische Stärke, hoch entwickelte Volkswirtschaften und eine nachhaltige Infrastruktur. Zusammen sind sie damit im Vergleich zur BRI im Vorteil. Zudem sind die von den USA geprägte Wirtschafts- und die politische Ordnung überall auf der Welt präsent. Chinas Bestreben, diesen globalen Einfluss zu untergraben, wird vermutlich keinen Erfolg haben. Die chinesische Kultur und das gesellschaftliche und wirtschaftliche System lassen sich nicht so leicht auf andere Länder übertragen.

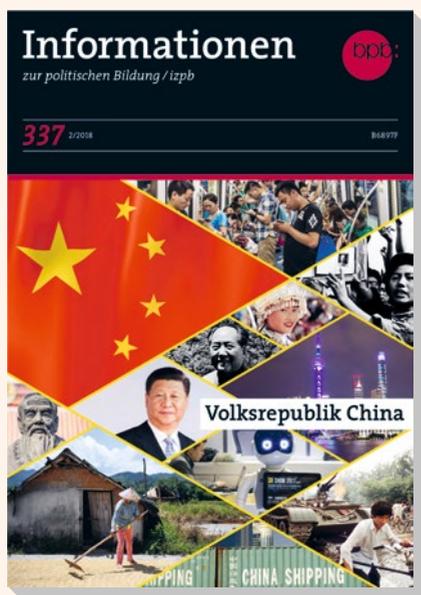
Ist nun der Erfolg der BRI ein Gewinn für China oder gar für die Welt? Wer sind die Gewinner, wer die Verlierer? In China ist die Unterstützung für die BRI nicht ungebrochen. So fürchten bestimmte Teile der Gesellschaft, dass die Initiative den Wettbewerb zwischen China und den USA verschärfen könnte oder dass zu viel Geld in die BRI-Projekte und ausländische Infrastruktur fließt. Auf der anderen Seite haben politisch einflussreiche Gruppen von der BRI profitiert – Provinzregierungen und nationale Behörden, Unternehmen und wissenschaftliche Communities. Außerhalb Chinas haben die Partnerländer der Initiative in unterschiedlichem Ausmaß von Investitionen, Infrastrukturmaßnahmen und Krediten profitiert. Selbst wenn Projekte gescheitert sind oder verschoben wurden, konnten die beteiligten Länder Erfahrungen bei der Entwicklung ihrer Infrastruktur und im Umgang mit chinesischem Kapital sammeln. Damit ist die BRI in den vergangenen zehn Jahren zu einem integralen Bestandteil der globalen politischen Ökonomie geworden und wird dies wahrscheinlich auch bleiben.

Aus dem Englischen von Heike Schlatterer.

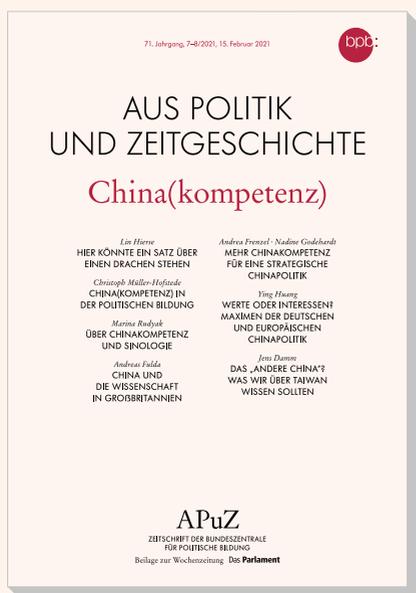
MIN YE

ist Associate Professor für Internationale Beziehungen an der Pardee School of Global Studies der Boston University.
ye@bu.edu

Zum Weiterlesen.



2018
Bestell-Nr. 4337



2021
Bestell-Nr. 72107



[bpb.de/China](https://www.bpb.de/China)



Herausgegeben von der
Bundeszentrale für politische Bildung
Adenauerallee 86, 53113 Bonn

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 14. Oktober 2022

REDAKTION

Jan Brunner (Praktikant)
Anne-Sophie Friedel
Jacob Hirsch (Volontär)
Sascha Kneip
Belinda Nüssel (Volontärin)
Johannes Piepenbrink
Anne Seibring (verantwortlich für diese Ausgabe)
apuz@bpb.de
www.bpb.de/apuz
www.bpb.de/apuz-podcast
twitter.com/APuZ_bpb

Newsletter abonnieren: www.bpb.de/apuz-aktuell
Einzelausgaben bestellen: www.bpb.de/shop/apuz

GRAFISCHES KONZEPT

Charlotte Cassel/Meiré und Meiré, Köln

SATZ

le-tex publishing services GmbH, Leipzig

DRUCK

Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH & Co. KG,
Mörfelden-Walldorf

ABONNEMENT

Aus Politik und Zeitgeschichte wird mit der Wochenzeitung
Das **Parlament** ausgeliefert.
Jahresabonnement 25,80 Euro; ermäßigt 13,80 Euro.
Im Ausland zzgl. Versandkosten.
Fazit Communication GmbH
c/o Cover Service GmbH & Co. KG
fazit-com@cover-services.de

Die Veröffentlichungen in „Aus Politik und Zeitgeschichte“ sind keine Meinungsäußerungen der Bundeszentrale für politische Bildung (bpb). Für die inhaltlichen Aussagen tragen die Autorinnen und Autoren die Verantwortung. Beachten Sie bitte auch das weitere Print-, Online- und Veranstaltungsangebot der bpb, das weiterführende, ergänzende und kontroverse Standpunkte zum Thema bereithält.

ISSN 0479-611 X



Die Texte dieser Ausgabe stehen unter einer Creative Commons Lizenz vom Typ Namensnennung-Nicht Kommerziell-Keine Bearbeitung 4.0 International.



APuZ

Nächste Ausgabe
46-47/2022, 14. November 2022

ENERGIEPOLITIK



APuZ

AUS POLITIK UND ZEITGESCHICHTE

www.bpb.de/apuz