

maldekstra #9

Globale Perspektiven von Links: Das Auslandsjournal

DEZEMBER 2020



Foto: Getty Images/Stockphoto

Die „Seidenstraßen“ sind ein großes Thema: Was planen die Chinesen denn da? Das kann doch nicht gut sein! Der westlich-wettbewerbsorientierte Blickwinkel konzentriert sich dabei auf geopolitische und wirtschaftsstrategische Aspekte. Welche Wirkungen die Infrastrukturprojekte in den rund 100 Staaten haben, die das Pekinger Projekt umfasst, und welche ökologischen, sozialen und politischen Wirkungen bestehen – solche Fragen gehen oft unter. Ebenso wie jene globalen Bewegungen, die für klimagerechte, soziale Veränderungen kämpfen und dabei nicht selten eine Position zu dem weltumspannenden Projekt „Neue Seidenstraße“ finden müssen.

Die Neue Seidenstraße

Über ein Megaprojekt, das Welt macht und in dem sich die Kämpfe der Gegenwart um wirtschaftliche Vormachtstellung und Alternativen zur Globalisierung spiegeln

Inhalt

- 3 Kein Schicksalskampf**
Jan Turowski über Risiken, Möglichkeiten und Widersprüche der „Belt and Road Initiative“
- 7 Imperiale Logik?**
Wie anders ist Chinas Entwicklungspolitik?
- 9 Komplizierter Held**
China ist der größte CO₂-Emittent und zeitgleich Weltmarktführer im Bereich der erneuerbaren Energien
- 10 Zivilgesellschaftliche Partizipation**
Chinesische Organisationen zwischen Staat, Seidenstraße und Kooperation
- 12 Xi Jinpings Aushängeschild**
Chinas Seidenstraßen-Initiative ist innenpolitisch von großer Bedeutung
- 14 Noch skeptisch**
Wie Indien profitieren könnte? Durch Außenpolitik, die Konfrontation vermeidet
- 16 Keine Kolonialgeschichte**
Über die Beziehungen zwischen China und Afrika vor historischem Hintergrund
- 18 Im geografischen Zentrum**
Nur Impulse für eine Transitstrecke oder aktive Brücke zwischen Teilen der Welt?
- 20 Nadelöhr Polen?**
An der Nahtstelle zwischen Breit- und Normalspur im Schienenverkehr
- 21 Der „Kopf des Drachen“ und die Suche nach dem Goldenen Vlies**
Der Hafen von Piräus ist der größte Griechenlands, der siebtgrößte der Welt
- 23 Schwenk nach Asien**
USA und China: ein Konflikt, der das 21. Jahrhundert prägen wird

Impressum

maldekstra wird herausgegeben von der common Verlagsgenossenschaft e.G., Franz-Mehring-Platz 1, 10243 Berlin, in Kooperation mit der

ROSA LUXEMBURG STIFTUNG

Beirat Eva Grotenhuis, Boris Kanzleiter

Redaktion Julia Funcke (Korrektorat), Kathrin Gerlof (V.i.S.d.P.), Sigrun Matthiesen, Anne Schindler, Mitarbeit: Nadja Dorschner, Stefan Mentschel, Jörg Schultz

Gestaltung Michael Pickardt

Kontakt Tel. 030.2978.4678
kontakt@common.berlin

Druck BVZ Berliner Zeitungsdruck GmbH, Am Wasserwerk 11, 10365 Berlin

Druckauflage 57.500

„maldekstra“ steht für „links“ in der Weltsprache Esperanto.

„maldekstra“ kann kostenfrei bezogen werden über bestellung.rosalux.de. Anfragen und Leser*innenbriefe bitte an maldekstra@rosalux.org

„maldekstra“ wird finanziert aus Mitteln des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung.

Versuch einer Annäherung

Diese Ausgabe befasst sich mit dem Thema „Seidenstraße“. Mit einem Megaprojekt, das Welt macht und in dem sich die Kämpfe der Gegenwart um wirtschaftliche Vormachtstellung und Führungsanspruch in Sachen Globalisierung spiegeln. Es ist ein wichtiges Thema. Denn China ist zum einen Projektionsfläche für immer wieder aufgerufene Feindbilder, die einen autoritären Monsterstaat beschreiben, der mit der „Seidenstraße“ seinen Machtanspruch gegenüber der ganzen Welt deklariert. Zum anderen steht die Frage im Raum, ob es überhaupt ein „kapitalistisches“ Projekt ist – dieser Staatssozialismus mit Marktwirtschaft. Und welche Möglichkeiten sich eröffnen, wenn dem nicht so ist.

China schillert und ist schwer zu fassen. Ein Land, dessen Bevölkerung rund 1,4 Milliarden Menschen umfasst, in dem Minderheitenrechte wenig gelten und Opposition einen schweren Stand hat, dem es aber gelungen ist, die Armut im eigenen Land zu besiegen und sich als wirtschaftliche Weltmacht an die Spitze zu arbeiten. Die Geister scheiden sich an vielem, auch bei den Linken.

Diese Ausgabe beleuchtet die verschiedenen Perspektiven und ist der Versuch einer Annäherung an die Widersprüchlichkeit – jenseits der oft so redundanten Vereinfachungen und plakativen Bewertungen.

Die „Neue Seidenstraße“ betrifft inzwischen rund zwei Drittel der Weltbevölkerung auf die eine oder andere Art und Weise und ist zunächst einmal ein gigantisches Handelsrouten- und Infrastrukturprojekt. Kapitalistisch bis in die Knochen, zugleich aber aufgrund einer vom chinesischen Staat effizient in die Tat umgesetzten Planwirtschaft geradezu konkurrenzlos. Die großen Investitionen im Rahmen des Projektes werden durch staatseigene Betriebe getätigt. Damit kann der Kapitalismus alter Schule, dem die Planwirtschaft als vermeintlich dichotomisches Gegenüber zur Marktwirtschaft ein Gräueltat, nicht konkurrieren. Bislang. Jörg Wuttke, Präsident der Europäischen Handelskammer in Peking, brachte es mit folgendem Satz auf den Punkt: „Wir kommen gegen chinesische, vor allem staatliche Konkurrenten in vielen Bereichen weltweit nicht mehr an.“

China – ideologisch verteufelt, zur Gefahr für die freie Marktwirtschaft stilisiert, als Gespenst einer neuen Weltmacht, die uns alle überrollen wird, an die Wand gemalt – zeigt mit der „Belt and Road Initiative“ (BRI) dem Kapitalismus zugleich seine Grenzen wie auch die Möglichkeit einer Überlebensstrategie auf. Die BRI ist sowohl ein Hohelied auf die Globalisierung als auch ein Abgesang auf einen Kapitalismus, der den Staat und seine planwirtschaftlichen Eingriffe bislang höchstens als Wasserträger eigener Verwertungsstrategien geduldet, ihn aber bei jedem darüber hinausgehenden Zugriff in seine Schranken verwiesen hat.

Was des einen Feind, könnte doch des anderen Freund sein, ließe sich schlicht verfügen. Wenn die kapitalistischen Staaten alter Schule jammern, ist

die BRI vielleicht ein gutes Projekt für globale Bemühungen und Kämpfe, die Welt besser zu machen. Wäre es so einfach, ließe sich hier Schluss machen.

Die Linke und die über den Begriff „links“ hinausgehenden globalen Bewegungen gegen ein Wirtschaftssystem, das sich mit seinem hemmungslosen Wachstumsparadigma anschiebt, den Planeten für Menschen unbewohnbar zu machen, sind sich ganz und gar nicht einig, ob China mit seinem weltumspannenden Megaprojekt geeignet ist, einen alternativen Entwicklungspfad einzuschlagen, ein besseres Ordnungsmodell gegen-

über der realkapitalistischen Moderne und deren Folgen zu schaffen.

Die Verunsicherung im Westen ist zugleich eine Verunsicherung der globalen antikapitalistischen Bewegungen. Die Kontroverse schlägt nicht nur schwer überbrückbare Schneisen, sie führt auch dazu, dass Proteste gegen die mit der BRI einhergehende Zuspitzung ökologischer und sozialer Verwerfungen nicht global sind. Sie finden hier und da statt, sind überlagert durch von Staats wegen ausgetragene nationalstaatliche Konflikte und lassen jene Bevölkerungen, die am Ende als Verlierer*innen dastehen werden, kaum zu Wort kommen. Hier liegt die Verantwortung linker Kritik und antikapitalistischer Bewegungen.

Die aber sind erst einmal gehalten und damit befasst, sich ein Verständnis davon zu erarbeiten, wie Chinas Aufstieg zu bewerten ist. Kann China als marktsozialistische Alternative und demzufolge als postkapitalistische Hoffnung betrachtet werden? Und wenn man es so betrachtet, käme dies komparatistischer Schönfärberei gleich? Ist doch China zu dem ein großes demokratisches Defizit mit seinen Bestrebungen, im Land für eine Ordnung zu sorgen, die von Staats wegen als einzig richtige postuliert wird.

Seit den 1990er Jahren strebt China nach einer „ökologischen Zivilisation“, was sich in seiner Umweltgesetzgebung niederschlägt. Von einem Gleichgewicht zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und ökologischer Nachhaltigkeit kann jedoch bei weitem noch nicht die Rede sein. Ein Bericht des World Wildlife Fund (WWF) besagt, dass von den durch die BRI weltweit geschlagenen „Korridoren“ insgesamt 1.739 Schlüsselgebiete biologischer Vielfalt betroffen sein werden. Es ist mit einer verstärkten Umweltverschmutzung, mit der Ausbreitung invasiver Arten, dem Verlust von Lebensräumen, einer wachsender Nutzung fossiler Brennstoffe und mehr Treibhausgas-Emissionen zu rechnen. Trotzdem liegt in der BRI zumindest die Chance, dass China vor allem Weltmacht wird, indem es die Führungsrolle bei der Förderung von Nachhaltigkeit übernimmt.

Weder Verteufeln noch Schönreden sind geeignet, für diese Chance zu kämpfen. Global. Gemeinsam. Und klug.

Kathrin Gerlof

Die „Neue Seidenstraße“ betrifft inzwischen rund zwei Drittel der Weltbevölkerung auf die eine oder andere Art und Weise



Foto: Patrick Foto, Getty Images/iStockphoto

Hafen von Shanghai, China

Kein Schicksalskampf

Jan Turowski über Risiken, Möglichkeiten und Widersprüche der „Belt and Road Initiative“

Zu Beginn: Wie geht es euch, wie hat sich unter den Bedingungen der Pandemie das Arbeiten für euch verändert?

Uns geht's gut. In China ist die Zahl der Neuinfektionen seit Monaten sehr gering, und wann immer ein neuer Infektionsherd irgendwo im Land aufflammt, scheint er von den Behörden jeweils ziemlich schnell wieder unter Kontrolle gebracht zu werden. Insofern hat sich das Leben zu 90 Prozent wieder normalisiert. Rückblickend würde ich sagen, dass Chinas Corona-Krisenmodus zweierlei sehr deutlich gemacht hat: Der chinesische Staat ist erstens eine effektive Institution, die strategisch denken und die Gesellschaft mobilisieren kann, zweitens erwartet die Gesellschaft, dass die Regierung in solchen Situationen diese Art der Führung auch übernimmt.

Die Pandemie hat eine auch inhaltliche Neuausrichtung unserer Arbeit beschleunigt, die bereits in den letzten Jahren begann. Denn die Art und Weise, wie über Chinas COVID-19-Maßnahmen in Deutschland berichtet und wie die chinesische Krisenpolitik in den verschiedenen Phasen auch und gerade im Vergleich mit den eigenen Maßnahmen diskutiert wurde, spülte viele antichinesische

Ressentiments und Stereotype, die schon in den letzten Jahren wieder deutlich zu vernehmen waren, endgültig an die Oberfläche. Unsere Aufgabe wird es daher mehr als früher sein, chinesische Diskurse nach Deutschland zu verlängern, China-Kontakte und -Kenntnisse in Deutschland zu befördern und auf diese Weise eine andere China-Debatte anzuregen.

Das gilt sicher auch für die „Belt and Road Initiative“. Welche Ziele verfolgt China mit dem Projekt?

Es sind eher ganze Bündel von sehr unterschiedlichen Zielsetzungen. Und natürlich sind die Ziele der Akteure höchst verschieden. Im Westen gibt es viele reduktionistische Analysen und Ansätze, die sich bei der BRI entweder nur auf die geostrategische oder nur auf die wirtschaftliche Dimension konzentrieren oder die eine chinesische „hidden agenda“ oder „master strategy“ zu finden meinen.

Wenn man sich zunächst einmal anschaut, was China selbst sagt, und die Vielzahl von offiziellen Verlautbarungen auf eine einfache Formel runterbrechen will, dann geht es darum, den eurasischen Wirtschaftsraum wiederzubeleben und ihn durch ein Verbinden und Zusammenrücken mit Afrika

Die BRI ist ganz klar und hauptsächlich eine wirtschaftliche Initiative

und Südostasien zu einem globalen Wachstumsmotor zu machen. Das Hauptziel besteht darin, die Konnektivität durch den Aufbau einer Infrastruktur, die Schaffung von Handelsbeziehungen und den Aufbau eines Netzwerks von Schlüsselstädten zu stärken. Die Initiative umfasst einerseits eine ganze Bandbreite unterschiedlicher Akteure in China: von Provinz- und Stadtregierungen über staatseigene und private Unternehmen, einschließlich Banken, bis hin zu Konfuzius-Instituten und Universitäten. Andererseits findet die Zusammenarbeit auch in sehr unterschiedlichen Regelungssystemen statt, beispielsweise im Rahmen multilateraler Institutionen und bilateraler Beziehungen.

Aus chinesischer Perspektive gibt es natürlich noch weitere Ziele: Die externe Nachfrage nach chinesischen Waren, Dienstleistungen und Kapital soll mittel- und langfristig stimuliert werden. Die gigantisch angehäuften Auslandsdevisen sollen nicht in China selbst investiert werden und somit Finanzblasen erzeugen. Auch soll in einigen Ländern über die Bereitstellung von Infrastruktur der Abbau von Rohstoffen ermöglicht und dadurch Chinas Abhängigkeit von anderen Ländern – in den letzten Jahren vor allem Australien und Brasilien – reduziert werden. Ferner soll die wirtschaftliche Dynamik der weniger entwickelten westlichen und südlichen chinesischen Provinzen über die Zusammenarbeit mit ihren Nachbarländern und die Schaffung eines wirtschaftlichen Hinterlands gestärkt werden. Und schließlich will China seine Handelsrouten diversifizieren und so seinen Import und Export von den Seewegen und den USA, die diese blockieren können, unabhängiger machen.

Die BRI ist ganz klar und hauptsächlich eine wirtschaftliche Initiative.

Das bedeutet allerdings nicht, dass die geostrategischen Auswirkungen ignoriert werden könnten. Die globale Wirtschafts- und Machtstruktur wird nachhaltig verändert.

China ist eine weltweit einmalige Synthese von Plan- und Marktwirtschaft gelungen. Das Land gilt als unglaublich experimentierfreudig bei der Erprobung von Mixturen, die am Ende alle das Ziel haben, wirtschaftlich erfolgreich zu sein und dabei ein Tempo vorzulegen, wie es seinesgleichen sucht. Ließe sich sagen, dass ein solches Projekt als Idee überhaupt nur in China geboren werden konnte?

Im Gegensatz zur sowjetischen Wirtschaftsplanung finden sich in heutigen chinesischen Fünfjahresplänen keine fixierten Ressourcenzuteilungen, starren Mengenplanungen oder Preisfestsetzungen, sondern breite, gleichwohl hierarchisierte Rahmenziele sowie Kreditsteuerung, Förderprogramme und „Experimentierzonen“. In dieser wirtschaftlichen Makroplanung wird mittels strategischer „Achsen“, an denen sich Verwaltung, Partei und Unternehmen entsprechend ausrichten, auf politisch gewollte Ziele hingewirkt. Diese Politikziele werden zwar zentral festgelegt, die Politikinstrumente aber in einer Vielzahl lokaler, teilweise konkurrierender Reformexperimente dezentral entwickelt und erprobt, um sie dann nachfolgend erst landesweit anzuwenden.

Die BRI ist zwar eine separat entworfene Wirtschaftsinitiative, doch sie wurde 2015 in den 13. Fünfjahresplan integriert, ist heute entsprechend Bestandteil übergeordneter Politikziele und hinsichtlich der praktischen Umsetzung doch überaus vielfältig, offen und variabel. So gesehen scheint sie tatsächlich eine ziemlich typische chinesische entwicklungsstaatliche Strategie darzustellen, die zudem in der historischen Tradition der großen Projekte wie der „Großen Mauer“ oder des „Kaiserkanals“ steht.

Hinsichtlich der Frage, ob ein solches Projekt nur in China als Idee entwickelt und als Strategie umgesetzt werden kann, wäre ich eher zurückhaltend. Zum einen ist es sehr viel weniger, als es im Westen beschrieben wird, ein großer und kohärenter geopolitischer Masterplan, sondern vielmehr ein sehr heterogenes Sammelsurium von Projekten, getrieben von höchst unterschiedlichen Akteuren mit jeweils unterschiedlichen Zielsetzungen und Erwartungen. „One Belt, One Road“ knüpft an frühere und gegenwärtige Initiativen wie die „Great Western Development Strategy“ oder die „Going Global Strategy“ und gegenwärtige Entwicklungsprogramme an und absorbiert diese.

Zum anderen sollte man nicht vergessen, dass auch in Europa vor gar nicht allzu langer Zeit Staaten große Infrastrukturprojekte realisiert und politische Visionen institutionalisiert haben. Doch 40 Jahre Neoliberalismus haben den Staat unterfinanziert und zurückgebaut, staatliches Handeln diskreditiert und beschränkt. In China hingegen fand in den letzten Jahrzehnten neben den Wirtschaftsreformen auch ein massives „state building“ statt, bei dem Staat und öffentliche Institutionen – in der maoistischen Ära eher aktivistisch und informell – ihre Kompetenzen, ihre Expertise und ihre Kapazitäten kontinuierlich steigerten.

Kann China als Gegenmodell zum westlichen Kapitalismus angesehen werden?

Ja klar. Ich glaube, darin stimmen die meisten China-Beobachter auch überein. Die schwierige und höchst umstrittene Frage allerdings ist, was für ein Gegenmodell dies denn nun ist. Stellt China eine spezifische, noch schlimmere Variante des Kapitalismus oder einen Sozialismus chinesischer Prägung dar? Lässt uns Chinas wirtschaftlicher Aufstieg vor der Zukunft und vor einem chinesischen Kapitalismus schaudern, oder macht er Mut, dass andere Entwicklungs- und Modernisierungspfade möglich sind? Gegenwärtig stehen sich die Positionen dazu, wie das China-Modell einzuschätzen ist, recht unversöhnlich gegenüber.

Oft ist diese Debatte aber eher unproduktiv, weil wir uns zu oft auf Beschreibungsdichotomien – „kapitalistisch“ versus „sozialistisch“ – beziehen, die wir noch aus dem 20. Jahrhundert mit uns herumschleppen, die bei der Analyse und Kategorisierung Chinas und eigentlich auch für zeitgenössische Sozialismusdebatten aber nur sehr begrenzt hilfreich sind. Hinzu kommt, dass die wirtschaftliche, soziale und politische Transformation Chinas bei weitem noch nicht abgeschlossen ist. Wenn ich mir anschau, mit welcher Geschwindigkeit und Tiefe sich China in den letzten 40 Jahren verändert hat und dass diese rasanten Veränderungen

fortdauern, werde ich mir einen möglichen Endpunkt von Chinas Transformation noch zu meinen Lebzeiten ansehen und dann so manche Frage zu Sozialismus oder eben Kapitalismus beantworten können.

In vielerlei Hinsicht hat sich China an anderen asiatischen Wachstums- und Entwicklungsmodellen orientiert (Singapur, Südkorea, Taiwan, Japan) und sie bis zu einem gewissen Grad kopiert. Diesen Entwicklungsmodellen ist gemein, dass nachholende Modernisierung von oben nach unten, autoritär, über alle gesellschaftlichen Partikularinteressen und Widerstände hinweg und planmäßig durchgesetzt wurde. Dennoch weist Chinas Entwicklungspfad sehr spezifische Unterschiede zu den anderen asiatischen Modellen auf, die es zumindest möglich machen, dass – nachdem Modernisierung vollzogen und wirtschaftliche Entwicklung und Wohlstand erreicht sind – die Transformation historisch nicht im bürgerlich-parlamentarischen Kapitalismus endet.

Ich denke, was die Debatte über das China-Modell spannend macht, sind die Entwicklungsoptionen und -potenziale, die in dem System noch vorhanden sind und die sich sowohl positiv als auch negativ – je nach nationaler und internationaler Machtkonstellation – ausprägen können. Das Ende der Geschichte ist eben noch nicht erreicht!

Das Projekt ist nicht zu denken ohne den Begriff der Globalisierung. Die ist der Kapitallogik inhärent und wird politisch vor allem unter dem Diktat der Konzerne gestaltet. China könnte sozusagen als ein großer Konzern betrachtet werden – hier sind Konzerne, Regierung, Partei in eins gefallen. Wir haben es mit einem Mono-Subjekt zu tun. Aber letztlich, so die Frage, mit den gleichen Katastrophen und Vorteilen, die Globalisierung mit sich bringt?

Ich stimme zu, dass das Projekt sinnvoll nur im Zusammenhang mit der Globalisierung gedacht werden kann. Da sind die Chancen und Risiken sehr ungleich verteilt.

Grundsätzlich glaube ich immer noch, dass die BRI zunächst einmal „Möglichkeitenräume“ einer alternativen Globalisierung bereitstellt. Dies zum einen über andere und neue globale Institutionen und Strukturen, zum anderen – und das finde ich noch sehr viel wichtiger – durch eine ganz andere Art und einen ganz anderen Prozessmechanismus als bei der neoliberalen Globalisierung der letzten Jahrzehnte. Die neoliberale Globalisierung zeichnet sich ja vor allem durch die Idee aus, dass Grenzen durchlässig gemacht und Märkte geöffnet werden und dies alles durch ein allenfalls abstraktes Regelwerk zusammengehalten wird. Die „unsichtbare Hand“ des Marktes regelt dann den Rest. Diese neoliberale Globalisierung öffnete Märkte, reduzierte Regulierung und behinderte jegliche Form staatlicher Intervention vor allem für transnationale Konzerne, deren sodann fast unbegrenzter Macht Gesellschaften, ja sogar Staaten kaum noch etwas entgegenzusetzen vermochten. Die Politik wurde zwangsläufig passiv.

Bei der BRI-Globalisierung hingegen kooperieren Staaten direkt miteinander, und diese Staaten übernehmen auf diese Weise auch eine sehr spezifische Verantwortung für die Projekte und

deren Umsetzung. Es sind die Kooperationsabkommen, in denen Staaten Globalisierung aktiv gestalten und denen sich diese Konzerne dann unterordnen müssen.

Die Gefahren und Widersprüche sind natürlich auch offensichtlich. Erstens besteht bei Kooperationen zwischen China und anderen Projektländern, also teilweise sehr ungleichen Partnern, die Gefahr, dass der starke Partner dem schwachen Partner die Bedingungen aufzwingt. Asymmetrische Interdependenz zwingt diese Staaten potenziell in wirtschaftliche und politische Abhängigkeit von China. Umso ärgerlicher ist es, dass sich Deutschland oder die EU verweigern, denn gerade die Konkurrenz starker Verhandlungspartner könnte die Verhandlungsposition der Schwachen deutlich stärken. Eine andere Gefahr besteht zweitens darin, dass Staaten die soziale, politische und ökologische Verantwortung für diese Kooperationsprojekte nicht übernehmen wollen oder es schlicht nicht können. Dieser Prozess wird noch verstärkt, wenn es vor Ort keine zivilgesellschaftliche Kontrolle und Gegenmacht gibt. Und drittens muss eine verbindliche, allgemeine und durchsetzbare soziale und ökologische Rahmensetzung für alle Länder und alle Akteure gelten, insbesondere für Staaten, die selbst nur über geringe Durchsetzungs- und Sanktionsmacht verfügen.

Meine größte Sorge ist, dass das chinesische Wachstumsmodell der 1990er und 2000er Jahre, das zwar einerseits entwicklungspolitisch erfolgreich war, für dessen Erfolg China jedoch andererseits einen extrem hohen sozialen und ökologischen Preis zahlen musste, nun unreflektiert und unkorrigiert in andere Länder exportiert wird. Während China heute große Fortschritte in Richtung nachhaltiger und ökologischer Wirtschaft macht, dürfen Chinas schmutzige Industrien, veraltete Techniken und Verfahren, der Raubbau nicht entlang der „Seidenstraße“ ausgelagert werden. Dies kann nur durch multilaterale Zusammenarbeit zwischen allen Teilnehmerländern erreicht werden.

Natürlich darf man diese Gefahren und Widersprüche nicht wegwischen und machtvolle Interessen naiv übersehen. Und man muss aktiv und kritisch auf Veränderung hinwirken.

Wie wird die „Neue Seidenstraße“ im Land selbst diskutiert – möglicherweise sogar positiv verstärkt als moderne Idee von sich selbst als Großmacht? Gibt es kritische Stimmen innerhalb des Landes?

Als Xi Jinping in seiner Rede 2013 in Kasachstan eine „Neue Seidenstraße“ vorschlug, war dies erst einmal nur eine Idee und Möglichkeit. Doch diese Idee hat dann den chinesischen akademischen, politischen und öffentlichen Diskurs schnell durchdrungen und wurde zu einem dominanten und allumfassenden Begriff für außenpolitische Praktiken, regionale Nachbarschaftsbeziehungen, aber auch innenpolitische Fragen. Anfangs war die Formulierung „Seidenstraße“ oder „One Belt, One Road“ ziemlich abstrakt, fast schon alles und nichts sagend. Doch dies ist eigentlich charakteristisch für die chinesische Politik: Die Einführung und Wiederholung einer zunächst leeren politischen Phrase ist typisch für die Etablierung neuer



Jan Turowski hat Politikwissenschaften studiert und leitet das Büro Peking der Rosa-Luxemburg-Stiftung, davor war er fünf Jahre Professor an der Southeast University in Nanjing. Das Gespräch führte **Kathrin Gerlof**.

Dossier im Netz

Mit der „Belt and Road Initiative“ verfolgt China ambitionierte Pläne – in Asien und darüber hinaus. Als Wirtschaftsmacht längst etabliert, profiliert sich das Land entlang der Neuen Seidenstraßen auch als (entwicklungs-)politischer Akteur. Viele sprechen bereits von einer alternativen Ära der Globalisierung. Der Westen sieht das gleichwohl skeptisch. Die Rosa-Luxemburg-Stiftung versammelt dazu Analysen und Wortmeldungen in einem Themen-Dossier zu den „Neuen Seidenstraßen“ im Internet: rosalux.de/dossiers/die-neuen-seidenstrassen

politischer Begriffe und Slogans. Andere Beispiele hierfür sind Konzepte wie „harmonische Gesellschaft“, „China-Traum“, „sozialistische Öko-Zivilisation“ oder „friedliche Entwicklung“. Wenn solche politischen Begriffe anfangs eingeführt werden, beabsichtigt die chinesische Regierung normalerweise, so wenig konkrete Informationen wie möglich darüber zu liefern, was diese Bezeichnungen und Slogans tatsächlich bedeuten.

Diese Vagheit schafft jedoch häufig Raum für lebhaft Debatten in der Wissenschaft, in den Medien oder allgemeiner in der Öffentlichkeit. Die meisten Konzepte bieten zunächst nur Ausgangspunkte und Zielvisionen für die Diskussionen: Sie sind noch keine umfassenden und komplex durchdachten politischen Programme. Tatsächlich hängen diese Konzepte von der Arbeit von Wissenschaftlern, Experten oder politischen Entscheidungsträgern ab, die konkrete Ideen für die Umsetzung entwickeln und versuchen, den Inhalt weiter zu konkretisieren. Insofern werden Think-Tanks, Forschungsinstitute und verschiedene Regierungszweige sowie Provinzregierungen von der chinesischen Führung ermutigt, internationale Workshops und Konferenzen auf verschiedenen Ebenen überall im Land abzuhalten, um die Debatte anzuregen und zu verfeinern.

Und genau dies passierte auch bei der BRI: Die Idee regte die Debatte an, die Debatte konkretisierte das Programm, das Programm stimulierte wiederum die Diskussion über Policy-Ziele und Möglichkeiten.

In diesen Debatten ist mir allerdings ein expliziter „Großmachtanspruch“ noch nicht begegnet – vielleicht allenfalls zwischen den Zeilen –, und selbst jetzt, im Kontext neuer „Kalter Krieg“-Konfrontation, ist die Rhetorik eigentlich eher defensiv.

Was die breitere öffentliche Debatte betrifft: Zum einen ist die mediale Debatte ja nicht wirklich frei, und zum anderen würde ich sagen, dass die chinesische Öffentlichkeit in weiten Bereichen recht parochial ist. Das Thema „Belt and Road Initiative“ wird dann regional und kontrovers diskutiert, wenn es direkte – positive wie auch negative – Auswirkungen auf die jeweiligen

Regionen und Communitys hat. Natürlich findet man in den sozialen Medien immer auch Kritik, im Sinne von „Was kostet uns das? Das Geld könnte im Land besser verwendet werden“, oder auch Missgunst, wenn begehrte Studienplätze an ausländische Stipendiaten vergeben werden. Doch insgesamt findet die Initiative in China eine unaufgeregte und nicht-euphorische Zustimmung.

Das Verhältnis zu China ist eine sich stetig ausweitende Kampfzone. Auch bei Linken. Es schwankt zwischen Dämonisierung und unkritischer Nähe. Das macht die Arbeit einer linken Stiftung im Land gewiss nicht einfach.

Ich glaube, was das Verhältnis der Linken zu China betrifft, gibt es momentan zwei eher unglückliche Dimensionen: Zum einen ist die Linke im Westen meist gehetzt und getrieben von einem zunehmend konfrontativen bürgerlichen und antikommunistischen China-Diskurs. Anstatt einen eigenen linken und komplexen China-Diskurs zu führen, reagieren wir nur und fühlen uns genötigt, uns zu distanzieren. Zum anderen – und das ist die innere Dimension – führen wir mit einer gewissen Vehemenz eine Diskussion darüber, ob man als Linke China kritisieren dürfe oder nicht. Das ist meiner Meinung nach eine Scheindiskussion, denn natürlich können und sollen wir China, die KPCh, das Wirtschaftsmodell und so weiter kritisieren. Was mich allerdings etwas irritiert, ist, dass man vorab das Recht, China zu kritisieren, betont, ohne genaue Kenntnis von Geschichte und Entwicklung, Zwängen und Handlungsoptionen zu haben oder sich die Mühe zu machen, China aus seiner eigenen Logik heraus zu verstehen. Wir müssen einen eigenen linken China-Diskurs führen, der als solcher dann in sich auch sehr kritisch sein kann, sich aber zumindest auf einem notwendigen Komplexitätsniveau bewegt.

Einem Modell, das in den letzten Jahrzehnten 800 Millionen Menschen aus der Armut befreit hat und das von einem armen Entwicklungsland zur größten Wirtschaft aufgestiegen ist, sollte mit ernsthafter Neugier und Interesse begegnet werden.

An der Seidenstraße I – Myanmar

Die südlichen Mekong-Staaten Myanmar, Thailand, Laos, Kambodscha und Vietnam haben aufgrund ihres rapiden wirtschaftlichen Wachstums und bestehender Defizite einen großen Bedarf an moderner Infrastruktur und sind deshalb am Seidenstraßen-Projekt interessiert. China wiederum will die Verbindungen zwischen seinen südlichen Provinzen und den angrenzenden Staaten ausbauen. Auch wenn alle fünf Länder die „Neue Seidenstraße“ (BRI) unterstützen, gibt es bei der praktischen Umsetzung große Unterschiede. Eine kleine Serie von Le Hong Hiep, der Fellow am ISEAS – Yusof Ishak Institute in Singapur ist. Die Übersetzung besorgte Sigrun Matthiesen.

Das BRI-Vorzeigeprojekt ist der Wirtschaftskorridor zwischen China und Myanmar (CMEC). Dazu zählt eine Hochgeschwindigkeits-Bahntrasse, die entlang der 2013 und 2017 fertiggestellten Gas- und

Ölpipelines von der Provinz Yunnan bis nach Kyaukpyu (siehe Karte S. 24) verläuft. Dort entsteht im Golf von Bengalen außerdem ein Tiefseehafen, was China einen Zugang zum Indischen Ozean eröffnet, bei dem es nicht, wie bislang, auf die Straße von Malakka angewiesen ist. Weitere CMEC-Elemente sind eine „neue Stadt“ in der Nähe von Yangon und eine grenznahe „gemeinsame Handelszone“.

Allerdings hat die Aung-San-Suu-Kyi-Regierung das Budget für den Tiefseehafen bereits 2018 von ursprünglich 7 Milliarden auf 1,3 Milliarden US-Dollar zusammengestrichen. Für die weitere Umsetzung der CMEC-Projekte wurden im Januar 2020 zwar Absichtserklärungen unterschrieben, aber Finanzierungsfragen und Vergabekriterien offengelassen. Bis jetzt gab es noch keine sichtbaren Fortschritte. All das lässt vermuten, dass Myanmar die „Neue Seidenstraßen“ zur nötigen Infrastruktur-Verbesserung nutzen will, ohne sich in zu große Abhängigkeit zu geben.



Foto: Xue Siyang, CC BY-SA 3.0, wikimedia

Eisenbahnstation von Kaxgar (s. Karte S. 24), China

Imperiale Logik?

Wie anders ist Chinas Entwicklungspolitik? Von Leonie Schiffauer

Chinas Entwicklungspolitik wird, vor allem im Zusammenhang mit der „Neuen Seidenstraße“, kontrovers diskutiert. Während manche die chinesischen Investitionen und Kredite als Chance sehen, Infrastrukturausbau in vielen Teilen der Welt zu ermöglichen, befürchten andere machtpolitisches Kalkül und negative Konsequenzen für die Empfänger.

In jedem Fall fordert China den Westen mit seiner Entwicklungspolitik heraus – nicht nur, weil es als signifikanter neuer Akteur eine neue Dynamik in die internationale Entwicklungszusammenarbeit bringt, sondern weil China sich bewusst als Geber mit alternativen Prinzipien inszeniert. Die wohl größte Herausforderung ergibt sich allerdings daraus, dass China mit seinem Ansatz gut ankommt – nicht nur in klassischen Entwicklungsländern, sondern auch in Süd- und Osteuropa.

Aber wie groß ist der Unterschied zwischen den OECD-Gebern und China wirklich, und wie ist Chinas Entwicklungsansatz aus linker Sicht zu beurteilen?

Bei den Diskussionen um die chinesische Entwicklungspolitik wird häufig die Frage aufgeworfen, wie eigennützig diese ist beziehungsweise inwiefern sie überhaupt als Hilfeleistung verstanden werden kann. Da China nicht Mitglied der OECD ist, nutzt die Volksrepublik auch nicht deren Definition von Entwicklungshilfe (staatliche Darlehen, die ökonomische Entwicklung befördern und die zu vergünstigten Konditionen, nämlich

mit einem Zuschusselement von mindestens 25 Prozent, vergeben werden).

Die Besonderheit des chinesischen Systems besteht darin, dass teilweise Finanzpakete angeboten werden, die Ressourcen aus verschiedenen Töpfen bündeln. Diese Kredite enthalten Elemente mit Vergünstigung, aber auch solche zu Marktraten. Außerdem handelt China im Gegenzug für günstige Kredite immer wieder einen privilegierten Zugang zu Rohstoffen des Empfängerlandes aus. Eine klare Trennung zwischen wirtschaftsorientierten Investitionen und Entwicklungshilfegeldern ist somit schwierig. Auch Chinas Intransparenz in Bezug auf Finanzflüsse ins Ausland befördert die Verwirrung.

Der Fokus von Chinas Hilfen liegt auf großen Infrastrukturprojekten. In diesem Bereich hat die Unterstützung der traditionellen Geber nach einer Reihe gescheiterter Infrastrukturprojekte in den 1970er und 1980er Jahren, die langfristig zur Verschuldung der Empfängerländer beigetragen haben, stark nachgelassen. Damit wurde der Infrastrukturausbau in vielen Ländern, die diesen aus eigener Kraft nicht leisten konnten, lange vernachlässigt. Die chinesischen Kredite und Investitionen, die zudem kaum mit sozialen und ökologischen Auflagen verbunden sind und kein kompliziertes Berichtswesen erfordern, kommen somit vielen Teilen der Welt sehr gelegen. Zudem wird China, das durch massiven Infrastrukturausbau sehr schnell ei-

nen beachtlichen Entwicklungserfolg im eigenen Land erzielt hat, als Vorbild gesehen.

Entwicklungshilfe an politische und wirtschaftliche Konditionen zu knüpfen ist eine mittlerweile fest etablierte Praxis westlicher Geldgeber. Diese Konditionen wurden immer wieder angepasst und verändert. Die Praxis der Konditionalität beruhte aber immer auf der Grundannahme, dass die Geberländer über ein besseres Wissen darüber verfügen, wie in den Empfängerländern gehandelt werden müsste, um dort einen wirtschaftlichen Aufschwung oder eine Verbesserung der Lebensbedingungen zu erreichen. Im Gegensatz dazu betont China immer wieder, dass es sich trotz Finanzhilfen nicht in die inneren Angelegenheiten anderer Staaten einmischte. China versteht seine Entwicklungshilfe im Sinne einer strategischen Partnerschaft, die eine Win-win-Situation zum Ziel hat, und hebt dies als Kontrast zum traditionellen Geber-Nehmer-Verhältnis hervor.

Von Kritikern des chinesischen Ansatzes wird China immer wieder als räuberischer Geber bezeichnet, der im eigenen Interesse agiert. Diese Kritik impliziert, dass andere Geber von Entwicklungshilfe altruistisch handeln, günstige Kredite aus humanistischen Motiven vergeben werden oder frei von geostrategischen Erwägungen und ökonomischen Interessen sind. Dass dem nicht so ist, ist keine neue Erkenntnis. Um nur einige Beispiele zu nennen: Die US-Hilfen für Europa

nach dem Zweiten Weltkrieg waren eng verknüpft mit der Idee, neue Investitionsmöglichkeiten für US-Unternehmen zu schaffen und die Ausbreitung des Kommunismus zu verhindern. In vielen Teilen der Welt wurde Entwicklungshilfe im Kalten Krieg als Waffe rivalisierender Mächte benutzt, um politischen und kulturellen Einfluss zu gewinnen. Und auch als Folge von 9/11 wurden an der Verteilung von Entwicklungshilfe ganz klar die sicherheitspolitischen Interessen der Geberstaaten deutlich. Es sind also nicht etwa die am BIP gemessen ärmsten Länder, die Entwicklungshilfe bekommen, sondern es sind potenzielle Märkte und Regionen von geopolitischer Signifikanz.

Aus OECD-Perspektive verschwimmen im Fall Chinas Entwicklungshilfegelder mit anderen Zahlungen ins Ausland, zum Beispiel Direktinvestitionen. Kann man China dies zum Vorwurf machen? Auch andere Geber von Entwicklungshilfe investieren in den Ländern, die sie unterstützen – selbst wenn die Investoren in erster Linie privatwirtschaftliche Unternehmen sind. Wenn man aber die enge Verflechtung privatwirtschaftlicher und staatlicher Interessen in Betracht zieht und außerdem berücksichtigt, dass Profitinteressen bei diesen Investitionen im Vordergrund stehen und sie oft mit für Umwelt, Arbeitsrechte und soziale Belange bedenklichen Praktiken verbunden sind, bleibt die Frage, inwiefern eine definitive Trennung der Geberländer zwischen Direktinvestitionen und Entwicklungsgeldern in der Praxis wirklich einen Unterschied für die Empfänger macht. Dass Direktinvestitionen nach der OECD-Definition nicht als Entwicklungsgelder gelten, bedeutet nicht, dass die Entwicklungszusammenarbeit hier nicht auch westlichen Gebern Wege für den Profit ebnet. Eine Tatsache, die in der öffentlichen Diskussion zur Entwicklungszusammenarbeit wenig Beachtung gefunden hat, ist zum Beispiel, dass das niedrige Zinsniveau es westlichen Gebern über Jahre erlaubt hat, an den Finanzmärkten Gelder zu günstigen Konditionen zu leihen und dadurch Profite zu machen,

dass sie diese zu höheren Zinsen als Entwicklungskredite verliehen haben.

Oft wird im Zusammenhang mit der Debatte um chinesische Kredite von der Gefahr der Verschuldung der Empfängerländer berichtet. Das ist durchaus eine valide Befürchtung, nur sollte diese nicht auf China reduziert werden. Verschuldung der von ausländischen Krediten abhängigen Länder ist ein massives Problem, zu dem eine Reihe von Kreditgebern über Jahrzehnte hinweg beigetragen hat. Der Internationale Währungsfonds, die Weltbank, der Pariser Club und der private Sektor sind die Hauptschuldner Afrikas. Der Anteil der Schulden Afrikas gegenüber China beträgt etwa ein Viertel der afrikanischen Schuldenlast. Hinweist darauf, dass China andere Länder absichtlich in eine Schuldenfalle treibt, entbehren wissenschaftlichen Studien zufolge faktischer Beweise.

Der Hauptkritikpunkt mit Blick auf die chinesische Entwicklungspolitik ist jedoch, dass Menschenrechte und Demokratie von China selbst missachtet und auch bei der Vergabe von Krediten nicht eingefordert würden. Somit, so der Vorwurf, würden autoritäre Regime durch Chinas Entwicklungspolitik gestärkt. Allerdings ist offensichtlich, dass die Entwicklungspolitik traditioneller Geber ihr Ziel im Großen und Ganzen verfehlt hat. Die unterstützten Staaten sind nicht von Hilfgeldern unabhängig geworden, autoritäre Regime sind an der Macht geblieben, funktionierende demokratische Strukturen konnten in der Regel nicht etabliert werden, und auch die Menschenrechtssituation hat sich durch Entwicklungshilfegelder, makrostrukturell gesehen, nicht verbessert.

Das Problem ist also nicht China – das Problem ist die imperiale Logik, die der Idee von Entwicklungszusammenarbeit zugrunde liegt und die auf struktureller Ebene eng an machtpolitische Interessen geknüpft ist. China verfolgt diese Logik genauso wie die OECD-Länder, und daher kann und sollte die chinesische Entwicklungspolitik auch unter denselben Gesichtspunkten kritisiert werden.

China die Nichteinfordern von Demokratie und Menschenrechten vorzuwerfen ist eine eurozentrische Sichtweise, die einen kritischen Blick auf die eigene Praxis vermissen lässt. Zudem verfehlt diese Art von Kritik auch den eigentlichen Kern des Problems. Die Unterschiede zwischen westlichen und chinesischen Entwicklungskooperationen in ihrer Umsetzung sind nämlich, wenn man die darunter liegenden Motive vergleicht, oberflächlicher Natur. Was die Ansätze im Kern unterscheidet, sind vielmehr die ideologisch aufgeladenen Narrative, welche die Superiorität des jeweiligen Ansatzes (wertebasiert versus pragmatisch) in den Vordergrund zu rücken suchen.

Bestehende soziale Ungleichheiten und ökonomisches Ungleichgewicht werden sich durch Entwicklungshilfe nicht beseitigen lassen. Dazu bräuchte es schon ein gerechtes Wirtschaftssystem und eine faire Handelspolitik, die auf die gleichmäßige Verteilung unserer Ressourcen, nicht aber auf den Profit einzelner Akteure ausgerichtet ist. Solange es ein solches System nicht gibt, muss weiterhin diskutiert werden, wie und unter welchen Bedingungen Entwicklungsgelder sinnvoll eingesetzt werden können, um zumindest stellenweise Not zu lindern und diejenigen zu unterstützen, die zu den Verlierern des Kapitalismus gehören. Hier können Chinas Investitionen genauso wertvoll sein wie die westlichen Gelder – an vielen Stellen möglicherweise sogar hilfreicher, weil sie unbürokratischer vergeben werden und weil sie Finanzierungslücken (etwa im Infrastrukturbereich) schließen können. Dies anzuerkennen ist eine Grundvoraussetzung dafür, mit China langfristig in einen produktiven Dialog über Entwicklungskooperationen zu kommen und gemeinsame Ziele zu definieren.

Dr. Leonie Schiffauer ist Sozialanthropologin und Referentin für Süd-, Ost- und Zentralasien bei der Rosa-Luxemburg-Stiftung. Eine Langfassung des Textes mit Beispielen und Referenzen findet sich unter: rosalux.de

An der Seidenstraße II – Thailand

Eine 873 Kilometer lange Hochgeschwindigkeits-Bahntrasse von Bangkok bis Nong Khai an der Grenze zu Laos – Teil einer Verbindung von Kunming bis Singapur – gilt als BRI-Prestigeprojekt. Allerdings waren Thailand und China bei der Finanzierung und der Technik in vielen Punkten lange uneins. Im September 2019 kündigte die thailändische Regierung an, die ersten 252 Kilometer würden bis 2023 fertig und die nötigen 5,8 Milliarden US-Dollar würden ohne chinesische Hilfe bezahlt. Im September 2020 waren die ersten 3,5 Kilometer tatsächlich fertig, aber der weitere Verlauf ist genauso unklar wie das Ausmaß der chinesischen Beteiligung. Ähnliches gilt für andere große Infrastruktur-Vorhaben wie den Kra-Kanal zwischen der Andamanensee und dem Golf von Thailand oder die grenzübergreifende Logistik- und Sonderwirtschaftszone im Norden. Gegen Letztere melden thailändische Investoren Bedenken an, und für den Ka-

nal sieht es düster aus, seit sich die Regierung kürzlich stattdessen für den Bau einer Brücke ausgesprochen hat. Das würde nicht nur das BRI-Prestige, sondern auch die strategischen Ambitionen Chinas empfindlich treffen, denn der Kanal sollte es seinen Handels- wie Militärschiffen ermöglichen, die Straße von Malakka zu umfahren.

Statt chinesische Staatskredite zu akzeptieren, scheint sich die thailändische Regierung eher für den von privaten Investoren finanzierten Eastern Economic Corridor (EEC) engagieren zu wollen. Ob sich daran auch chinesische Unternehmen beteiligen werden, ist noch nicht offiziell bestätigt. Trotzdem sind die Beziehungen zwischen Regierungen und Bevölkerungen freundschaftlich, so dass thailändische Investoren am Ende mit chinesischen Geldgebern, Zulieferern und Subunternehmen kooperieren könnten und das als BRI-Maßnahme deklariert werden könnte. *Le Hong Hiep*

Komplizierter Held

China ist der größte CO₂-Emittent und zeitgleich Weltmarktführer im Bereich der erneuerbaren Energien. Von Laura Geiger

China ist mit mehr als 30 Prozent verantwortlich für die weltweiten CO₂-Emissionen der letzten Jahre und damit absolut gesehen der größte Emittent – wengleich sein Pro-Kopf-CO₂-Ausstoß hinter dem der USA, Russlands, Saudi-Arabiens und Deutschlands liegt. Mindestens 35 Prozent der Emissionen Chinas resultieren aus der Produktion von Gütern für den Export und einiges auch aus der Wiederaufbereitung von westlichem Müll.

Um der enormen Produktionsleistung gerecht zu werden, baut China nach wie vor mit hoher Geschwindigkeit mit neuesten Filteranlagen ausgestattete Kohlekraftwerke im In- und Ausland und besitzt mehr davon als jedes andere Land. Veraltete Kraftwerke werden stillgelegt.

Bis zum Jahr 2030 sollen Chinas Emissionen gegenüber 2005 um 65 Prozent reduziert und bis 2060 das Ziel einer kohlenstoffneutralen (net zero) Wirtschaft und Gesellschaft erreicht werden. Problematisch, wenn es nicht um Emissionsreduktion geht, sondern verstärkt um den Einsatz von Technologien wie Carbon Capture and Storage. Es gibt von der Tsinghua-Universität mehr als 2.000 Vorschläge dafür, wie das gelingen kann. 2018 lieferten regenerative Energien bereits knapp 25 Prozent des Stroms. China ist ebenfalls Vorreiter und führend bei der Produktion von erneuerbaren Energien. 25 Prozent der weltweiten Wasserkraft sind in China installiert. 2018 wurden in China eine Million E-Autos verkauft, mehr als in der restlichen Welt zusammen. Es gibt Pilotprojekte zu Wasserstoffnutzung und Brennstoffzellentechnik. 30 Prozent aller grünen Jobs hat China geschaffen. Die Idee der ökosozialistischen Zivilisation ist fest im Programm der Kommunistischen Partei verankert. Neben einer stabilen Stromversorgung hat das Programm auch zur Armutsbekämpfung in China selbst substantziell beigetragen.

Die Frage nach den negativen sozialen und ökologischen Auswirkungen stellt sich bei allen Projekten, bei denen Gewinnmaximierung und geopolitische Interessen über sozialen und ökologischen Fragen stehen. Da ist das Projekt „Seidenstraße“ keine Ausnahme.

Das Besondere an Chinas Megaprojekt ist die Dimension und damit verbunden das Potenzial, tatsächlich Armutsbekämpfung mit Umwelt- und Klimaschutz zu verbinden. Das bereitet nicht wenigen Regierungen Sorge, die ihren geopolitischen und ökonomischen Einfluss in diesen Regionen schwinden sehen. Die ökologische Sorge wirkt da manchmal nur vorgeschoben.

Welche ökologischen Herausforderungen zeichnen sich für die Seidenstraße ab? Die CO₂-Emissionen nehmen in besonderem Maße

zu. Seit 2014 hat China in den Ländern der Seidenstraße fast sechsmal so viel in Kohlekraft investiert wie in Wind- und Solarenergie. Auch die Förderung weiterer Öl- und Gasvorkommen führt zu einer anhaltenden Abhängigkeit von fossilen Energien in diesen Ländern. Zu den Emissionen der Kohlekraftwerke kommen die Emissionen durch vermehrten Gütertransport mit Lkws, Zügen und Schiffen außerhalb von China hinzu, wengleich ein massives Umstellen auf die Schiene geplant ist.

Prognosen zeigen, dass die Emissionen der Länder, die ins Seidenstraßen-Projekt involviert sind, zu einer dramatischen Drei-Grad-Erwärmung führen (die beteiligten Länder, China ausgenommen, machen bereits jetzt 28 Prozent der globalen Kohlenstoffemissionen aus). Das könnte bis 2050 auf 66 Prozent ansteigen, selbst wenn sich alle anderen Länder an ihre Emissionsziele halten. Das Pariser Abkommen legte die Obergrenze auf zwei Grad fest, selbst das halten Wissenschaftler für fahrlässig.

Zudem führt der erhöhte Verbrauch von Rohstoffen zu einem weiteren ökologischen Raubbau an der Natur. Folgen sind die Zerstörung und Zerschneidung von Lebensräumen, Verschmutzung, Wegfall von Wäldern und damit Kohlenstoffsenken. Dem gegenüber stehen Chinas immense Anstrengungen bei Aufforstungsprojekten. Das weltweit größte Umweltprogramm mit einer Laufzeit von 72 Jahren und fünf Milliarden US-Dollar Investition/Jahr umfasst eine Fläche von 400.000 km² Wald – größer als Deutschland. Bei der Beschreibung der ökologischen und der Klimadimensionen wird jedoch deutlich, dass die Lösung nicht weitere Seidenstraßen-Finanzierungsprojekte sein können, wie das bereits die USA und Europa planen. Damit soll vor allem Druck auf China aufgebaut werden.

China selbst beschreibt die Seidenstraße als Alternative zu Protektionismus und den hegemonialen Bestrebungen der USA und Nordeuropas. Die Seidenstraße wolle eine globale Gemeinschaft kreieren, für eine gemeinsame menschliche Zukunft.

Um die prognostizierten Emissionen abzuwenden, muss vorrangig auf die Installation erneuerbarer Energien gesetzt werden. Nicht nur Technologien, auch umweltverträgliche Gesetzgebungen sollten exportiert werden, damit das vereinbarte Zwei-Grad-Ziel tatsächlich gehalten werden kann. Für die Seidenstraße, die viele Emissionen zur Folge haben wird, kann die Konsequenz allerdings nicht sein, die Entwicklungsprojekte für viele Län-

der einzustellen, sondern der Westen sollte die Bewertung des Vorhabens an den realen Möglichkeiten messen und nicht nur an seinen Wunschvorstellungen. So könnten ein Technologietransfer, faire (Klima-)Kredite und Handelsabkommen und auch Reparationszahlungen aus dem globalen Norden an die Länder des globalen Südens dazu beitragen, echte, sozialökologisch verträgliche Entwicklung voranzubringen, statt koloniale Strukturen weiter zu festigen.

Umweltverträglichkeitsprüfungen müssen für Großprojekte verpflichtend sein, das betrifft nicht nur die Seidenstraße. Das kann auch bedeuten, dass ein Projekt nicht umgesetzt werden kann. Es sollte mehr Transparenz bei der Umsetzung von Projekten und Verträgen gewährleistet werden, wo immer Mensch und Natur gefährdet sind. Zum einen, um nachvollziehen zu können, welche Firmen an welchen Projekten beteiligt sind, zum anderen, um die Umweltdaten besser verifizieren zu können. Da die Seidenstraße aber ein Projekt mit bisher nie da gewesen Folgen ist, müssen definitiv neue Wege der Zusammenarbeit gefunden werden.

Drei Ansätze:

Erstens muss die Teilhabe der Betroffenen und der Zivilgesellschaft in Entscheidungsprozessen verstärkt werden, so dass sich eine „globale Gemeinschaft der Verantwortung“ bilden kann. Wenn sich das Ideal von individueller Freiheit weiterhin durchsetzt, unabhängig von den damit einhergehenden Konsequenzen, wird durch die Ausbeutung der natürlichen Ressourcen der Schaden einer Klimakatastrophe nicht abgewendet werden können. Hardin thematisierte das Problem in „The Tragedy of the Commons“ bereits 1968. Elinor Ostrom veröffentlichte 1990 die Theorie, dass Gemeinschaften, die sich kennen und darauf angewiesen sind, in der Zukunft zusammenzuarbeiten, eher bereit sind, ein gemeinschaftsbasiertes Ressourcenmanagement zu betreiben. Eventuell verfolgt China mit seinem Staatsmodell und der Seidenstraße einige dieser Aspekte bereits?

Zweitens kann es, sobald es eine gemeinsame Vision und Verantwortung gibt, auch zu einer größeren Akzeptanz bei der Bevölkerung kommen, wenn Klima- und Ressourcenschutz staatlich verordnet werden, auch wenn das gegen die Interessen der Wirtschaft geht. Einige Wissenschaftler*innen sprechen in diesem Zusammenhang von Öko-Autoritarismus, und einigen scheint dies eine sinn-

Das Besondere an Chinas Megaprojekt: Armutsbekämpfung soll mit Klimaschutz verbunden werden

volle Lösung für unsere Klimaproblematik zu sein. Gleichzeitig zeigt auch das Beispiel China, das staatsgeführte Umweltprogramme sich mehr an den Resultaten orientieren als an Werten wie Transparenz und Gerechtigkeit, individuelle Rechte können in diesem Prozess leicht untergraben werden.

Drittens müssen internationale Abkommen gesetzlich verankert und verbindlich umgesetzt werden. Da die internationalen Klimaverhandlungen seit Jahren kaum Fortschritte vorweisen können, stellt sich die Frage, inwieweit China mit dem Projekt der Seidenstraße die politischen Möglichkeiten auch dazu nutzen kann, den Klimaschutz voranzubringen. Die aktive und konstruktive Rolle Chinas zeigte sich im Rahmen der internationalen Klimaverhandlungen bereits. Das würde ein ungeheures Potenzial entfalten, wenngleich das Mitspracherecht und die Transparenz weiterhin in vollem Umfang gewährleistet werden müssten.

Ob der Spagat zwischen vorzeitig erfüllten Klimazielen Chinas des Pariser Abkommens für 2020 und steigenden Emissionen durch die Investitionspolitik der Seidenstraße gelingt, bleibt abzuwarten. Inwieweit die Verantwortung der Länder und ihrer Expansionspolitik Konsequenzen in den Klimaverhandlungen haben wird, ist ebenfalls fraglich.

Es wird vermutet, dass China nicht nur die Länder der Seidenstraße beim Klimaschutz mitziehen könnte, sondern auch zum Beispiel Deutschland, schaut man sich die spärlichen Fortschritte beim Klimaschutz (unter anderem bei der Verkehrswende) hierzulande an.

Chinas Staatschef Xi Jinping hat sich für eine „grüne, gesunde, intelligente und friedliche“ Seidenstraße ausgesprochen und die kooperierenden Länder aufgefordert, dafür den Umwelt- und Naturschutz zu verbessern. Jedes Vergehen gegen die Natur räche sich irgendwann, und es liege in seinem ureigenen Interesse, sein Land davor zu bewahren, sagte er.

Deshalb stellt sich weiterhin die Frage, welcher radikale Weg gegangen werden muss, um überlebensfähig zu sein. „Kann der Planet einen liberaldemokratischen Prozess verkraften, wenn die Gefahren so akut sind?“, fragt Yifei Li, Professor an der Shanghai-Universität. Der Weltgemeinschaft muss klar sein, dass man Verantwortung nicht mehr externalisieren kann. Das Prinzip „gemeinsam, aber mit unterschiedlichen Verantwortlichkeiten“ nach Artikel 3 der UN-Klimarahmenkonvention muss konsequent umgesetzt werden. Die Anstrengungen müssen also von allen unternommen werden.

Laura Geiger ist Programmleiterin Klimagerechtigkeit der Rosa-Luxemburg-Stiftung Philippinen.



Gleisstrecken der russischen Breitspur im Hafen Mukran auf Rügen, jetzt Teil der Seidenstraßeninitiative

Foto: Jens Büttner, picture alliance/dpa/dpa-Zentralbild

Zivilgesellschaftliche Partizipation

Chinesische Organisationen zwischen Staat, Seidenstraße und Kooperation
Von Christian Straube

Zivilgesellschaftliche Organisationen treten in China vorrangig in Kooperation mit und nicht in Opposition zu Partei, Staat und Wirtschaft auf. Ihr Handlungsspielraum und ihre thematische Aufstellung sind von dem autoritären System der Volksrepublik geprägt. Der Übergang von zivilgesellschaftlichem Engagement zu staatlicher Lenkung dieses Engagements ist fließend.

Die seit 2018 als Entwurf vorliegenden neuen Regularien für „soziale Organisationen“ des Ministeriums für zivile Angelegenheiten sehen eine verstärkte interne Parteiarbeit und die Orientierung zivilgesellschaftlicher Organisationen an den Parteistatuten der Kommunistischen Partei Chinas (KPCh) vor. Es muss davon ausgegangen werden, dass sich diese Kontrolle durch den Parteistaat in Zukunft einschränkend auf die zivilgesellschaftliche Auseinandersetzung mit und den Dialog zwischen Organisationen aus China und den BRI-Partnerländern auswirkt. So wurde Nichtregierungsorganisationen (NGOs) bereits während des ersten Seidenstraßenforums 2017 ein konkreter ergänzender Platz in der

BRI zur Verbesserung von People-to-People-Beziehungen zwischen China und den Partnerländern zugeordnet.

Mit dem zweiten Seidenstraßenforum 2019 wurde deutlich, dass diese verengte Herangehensweise angepasst werden musste. Die ökologischen und sozialen Auswirkungen von BRI-Projekten waren und sind immens. Viele chinesische Unternehmen kommunizieren in den Projektländern nicht ausreichend auf lokaler Ebene. Ihre Arbeiter*innen leben meist separiert von der Lokalbevölkerung. Diese „Selbstisolation“ führte zu einer negativen Wahrnehmung von BRI-Projekten bei unmittelbar betroffenen Menschen. Die NGOs in Partnerländern haben ihr ganz eigenes Selbstverständnis und traten chinesischen Unternehmen bis hin zum Stopp von Projekten entgegen. Entscheidungsträger*innen auf chinesischer Seite wie auch in den Partnerländern haben erkannt, dass lokale Bevölkerungen und NGOs grundständig in die BRI eingebunden werden müssen. Deshalb soll die „Belt and Road Initiative“ grüner, intersektoraler und gemeinnütziger werden.

Dabei stellt sich die Frage, ob diese Einbindung durch geplante staatliche Steuerung überhaupt erfolgreich sein kann. Ein Blick auf das weltweite Engagement zivilgesellschaftlicher Organisationen aus China bei BRI-Projekten offenbart vor allem eins: Es dominieren „regierungsorganisierte Nichtregierungsorganisationen“ (GONGOs, engl.: government-organised non-governmental organisations) und staatsnahe Stiftungen mit Fokus auf Entwicklung und Armutsbekämpfung, zum Beispiel die „China Foundation for Peace and Development“ und die „China Foundation for Poverty Alleviation“.

Als eine der führenden chinesischen NGOs auf dem Gebiet der nachhaltigen Entwicklung führt das Global Environmental Institute (GEI) aus Peking nicht nur Projekte in BRI-Ländern wie Myanmar oder Kenia durch. Es hat sich zudem mit den strukturellen Rahmenbedingungen für chinesische Organisationen und deren Projekten im Ausland beschäftigt. So waren chinesische Organisationen in der Vergangenheit vorrangig in der humanitären und medizinischen Hilfe durch staatliche Entwicklungshilfemaßnahmen involviert. Ein GEI-Bericht hält fest, dass unzulängliche chinesische Regularien, fehlende Finanzmittel sowie mangelnde Kapazitäten und Erfahrungen chinesische Organisationen davon abhalten, Projekte im Ausland umzusetzen.

Die Empfehlungen des GEI, wie chinesischen Organisationen bei ihrem internationalen Engagement geholfen werden soll, sind grundlegend und spiegeln die Veränderungen in der internationalen Entwicklungszusammenarbeit wider. Sie reichen von einer Abkehr vom materiellen Verständnis von Entwicklung bis hin zu neuen Regularien und Gesetzesänderungen in China. Chinesische GONGOs müssen neu ausgerichtet werden, weg von der Projektimplementierung und hin zur Spendenvergabe an andere Organisationen. Chinesische Organisationen benötigen mehr aktive Netzwerkarbeit untereinander und nachhaltige Kooperationen mit internationalen NGOs.

Der chinesische Dachverband „China Association for NGO Cooperation“ (CANGO) aus Peking führte 2018 mit „International Rivers“ aus den Vereinigten Staaten ein Forschungsprojekt zur Umwelt- und Sozialverantwort-

lichkeit chinesischer Unternehmen durch. Im Fokus standen zwei Dammprojekte in Laos und Kambodscha sowie das Verhältnis zwischen Lokalbevölkerung, zivilgesellschaftlichen Organisationen und den beteiligten chinesischen Unternehmen. Während CANGO vornehmlich die Akteureflechte um die Staudammprojekte untersuchte, ging „International Rivers“ unternehmerischen Sorgfaltspflichten bis hin zum Ausschluss einer Projektumsetzung aufgrund der Tragweite des Eingriffs in die Natur nach.

Im Jahresbericht für 2018 hält CANGO fest, welche Lernprozesse auf Seiten chinesischer Unternehmen angestoßen werden mussten: von der Überzeugung, dass es auch mit zivilgesellschaftlichen Organisationen zu kooperieren, Informationen auszutauschen und Vorschläge der Lokalbevölkerung anzunehmen gilt, bis hin zur Einrichtung dauerhafter Kommunikationskanäle zwischen Unternehmen, Regierungsstellen und zivilgesellschaftlichen Organisationen. „International Rivers“ kritisierte, dass chinesische Unternehmen zu projektfokussiert vorgehen, internationale Standards nicht einhalten und häufig unzureichend vom Partnerland kontrolliert werden. Wie CANGO betont die Organisation die fehlende Transparenz in den Umwelt- und Sozialverträglichkeitsverfahren.

Durch die BRI treten der chinesische Staat und die KPCh aktiv auf, um die politischen Rahmenbedingungen von Chinas Einbindung in die Welt neu zu verhandeln. In diesem Sinne ist die Initiative als eine chinesische Parteistaatskampagne zu verstehen, welche die innenpolitische Position der chinesischen Regierung stärken soll.

Umfassenden chinesischen Ressourcen zur Umsetzung von Projekten stehen dabei oft sehr beschränkte Kontrollmittel der Partnerländer und mangelhafte Regierungsführung gegenüber. Gleichzeitig begegnen Projektbeteiligte aus China einer breiteren zivilgesellschaftlichen Landschaft mit staatsnahen Organisationen wie auch gut organisierten, international vernetzten NGOs. Entsprechend ist es auch für zivilgesellschaftliche Organisationen aus China, die von den chinesischen Strukturen in ihrer Rolle geprägt wurden, eine Herausforderung, insbesondere

zu letztgenannten Organisationen in Partnerländern Vertrauen aufzubauen. Der Verdacht der Kooption und des „Whitewashing“ von Projekten steht stets im Raum, wo zivilgesellschaftliche Organisationen lediglich als Erfüllungsgehilfen zur Projektimplementierung eingesetzt werden.

Um 500 Kooperationspartnerschaften zwischen NGOs entlang der BRI mit Nachhaltigkeit aufzubauen, wie es das zweite Seidenstraßenforum 2019 festgehalten hat, müssen Organisationen aus der chinesischen Zivilgesellschaft ihren eigenen Weg „hinaus“ finden. Eine staatliche Initiation von NGO-Partnerschaften und eine Genehmigung ausgewählter zivilgesellschaftlicher Akteur*innen von chinesischer Seite werden den Aufbau von Vertrauen in Partnerländern der BRI erschweren. Chinesische Organisationen sind gehalten, mehr über den sozialen und ökologischen Kontext von BRI-Projekten zu erfahren. Dies kann nur durch neue, unabhängige Dialogformate und gemeinsam mit zivilgesellschaftlichen Organisationen vor Ort geschehen.

Der Austausch mit chinesischen Organisationen, die das Wirtschaftswachstum in ihrem Land und dessen Konsequenzen für Mensch und Umwelt kritisch begleitet haben, ist dabei essenziell. Die Externalisierung des chinesischen Wirtschaftsentwicklungsmodells kann nur durch die Linse von Chinas eigener wirtschaftspolitischer Laufbahn seit der Reform- und Öffnungspolitik verstanden werden. China-Kompetenz ist zudem gefragt, um die Dynamiken zwischen den zahlreichen chinesischen Entwicklungsakteuren entlang der BRI lesen zu können. Die in den Vor- und Nachteilen chinesischer Entwicklungszusammenarbeit verwurzelten Prozesse des Aushandelns und Vermittelns zwischen Lokalbevölkerungen, Unternehmen, Entwicklungsbanken und staatlichen Stellen können nur von einer China-kompetenten, starken Zivilgesellschaft mitgestaltet werden.

Dr. Christian Straube hat Sinologie, Volkswirtschaftslehre und Politische Wissenschaft Südasiens studiert und arbeitet seit 2019 im China-Programm der Stiftung Asienhaus. Eine Langfassung des Textes findet sich unter: rosalux.de

An der Seidenstraße III – Laos

Das wichtigste BRI-Projekt ist eine 411 Kilometer lange Bahnstrecke zwischen Vientiane und Boten, ebenfalls Teil der Kunming-Singapur-Trasse. Der 2016 begonnene Streckenbau soll 2021 abgeschlossen sein, die geschätzten Kosten von 5,9 Milliarden US-Dollar entsprechen einem Drittel des laotischen Bruttoinlandsprodukts und werden fast vollständig durch Kredite der staatlichen chinesischen Eximbank finanziert. Außerdem hat China in die Stromgewinnung investiert, vor allem mit sieben Staudämmen im Nam Ou, einem wichtigen Zufluss des Mekong. Drei wurden bereits 2016 in Betrieb genommen, die anderen sollen 2021 fertig sein. Es gibt allerdings große Bedenken, ob Laos seine Schulden gegenüber China zahlen

kann. Angeblich wurden im September die Mehrheitsanteile des staatlichen Stromnetzbetreibers Electricite du Laos Transmission Company Limited (EDLT) an das chinesische Unternehmen Southern Power Grid verkauft. Die Weltbank geht davon aus, dass die Schuldenquote von 59 Prozent im Jahr 2019 auf 68 Prozent im Jahr 2020 steigen wird. Die Rating-Agentur Moody's schätzt, dass Laos' aktuellen Auslandsschulden in Höhe von 1,2 Milliarden US-Dollar nur Reserven in Höhe von 864 Millionen US-Dollar gegenüberstehen. Im Fall eines Staatsbankrotts litten nicht nur das Wirtschaftswachstum und die politische Unabhängigkeit von Laos, China würde auch erneut „Schuldendiplomatie“ vorgeworfen. *Le Hong Hiep*



Foto: Carmen Jaspersen, picture alliance/dpa

Porsche-Fahrzeuge stehen in Bremerhaven vor ihrer Verladung in Container. Sie werden mit dem Zug über die neue Seidenstraße nach China gebracht.

Xi Jinpings Aushängeschild

Chinas Seidenstraßen-Initiative ist innenpolitisch von großer Bedeutung **Von Uwe Hoering**

Weltweit war im Frühjahr 2020 das Rätselraten darum groß, wie es angesichts einer globalen Pandemie mit dem ambitionierten chinesischen Infrastruktur- und Investitionsprogramm weitergeht. Unstrittig scheint, dass die „Belt and Road Initiative“ (BRI), auch „Neue Seidenstraßen“ genannt, heftig mit dem Virus infiziert wurde. Die Bekämpfung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 bekam Priorität, Versorgungsketten für Material und Menschen wurden durch Lockdowns unterbrochen, Investoren hielten Gelder zurück, so dass zahlreiche Projekte in Schwierigkeiten gerieten. Der COVID-19-Ausbruch lieferte US-Präsident Donald Trump Munition für seine Kampagne, China bei den inzwischen mehr als 100 BRI-Ländern als rücksichtslos, eigennützig und autoritär darzustellen.

Der Handelskrieg mit den USA eskalierte: Ende August 2020 wurden Sanktionen gegen zwei Dutzend staatliche Unternehmen verhängt. Beschränkungen für den Export von US-amerikanischer Technologie könnten das Projekt einer „Digitalen Seidenstraße“, Chinas Wirtschaft und deren geplante Modernisierung zu einer Hochtechnologie-Industrie beeinträchtigen. Wenn die BRI tatsächlich dahinsiechen sollte, hätte das für Chinas Wirtschaft und Innenpolitik schwerwiegende Konsequenzen.

Baogang He, Politikwissenschaftler an der australischen Deakin-Universität, weist auf den „absoluten Vorrang innenpolitischer Interessen“ für das Verständnis der BRI hin, was im internationalen Diskurs im Unterschied

zur außenwirtschaftlichen und außenpolitischen Analyse zu wenig beleuchtet werde. Eine der Herausforderungen, mit denen sich die Regierung in Peking konfrontiert sah, waren die wirtschaftlichen Probleme, die sich spätestens seit der Finanzkrise 2008 verschärften und in sinkenden Wachstumsraten niederschlugen. Damit drohten Legitimationsprobleme für Staat und Partei, die wesentlich auf Wirtschaftswachstum, dem Abbau regionaler Entwicklungsunterschiede und steigendem Wohlstand aufbauen.

Der Staatskapitalismus, der seit Beginn der 1980er Jahre zu einem enormen wirtschaftlichen Aufschwung und einer Verbesserung der Lebenssituation für große Teile der Bevölkerung geführt hat, stößt in vielen Bereichen an Grenzen, die sich unter anderem in Überkapazitäten bei Baumaterialien wie Stahl und Zement, Hochgeschwindigkeitszügen oder Kraftwerksausrüstung zeigen. Milliarden wurden deshalb in staatliche Programme gesteckt, um die Binnennachfrage anzukurbeln und Regionen wie Xinjiang im Westen, Heilongjiang im Nordosten, Yunnan und Guangxi im Südwesten wirtschaftlich zu fördern und so das regionale Gefälle zur Hauptstadtregion und zu den boomenden Küstenregionen im Südosten zu verringern. Zudem wurden diese Provinzen zu Drehscheiben für die Seidenstraßen in die Nachbarländer der Region, da von ihnen aus durch Transportverbindungen und Wirtschaftskorridore der Zugang zu Rohstoffen, Märkten und Investitionsstandorten erschlossen wird. Wirtschaftlich ist die BRI

damit eine zentrale Säule dafür, durch Chinas wachsende Integration in Versorgungs- und Produktionsketten weiteres Wachstum zu sichern.

Außenpolitisch sah sich die Regierung zudem mit einer intensivierten Eindämmungspolitik der USA konfrontiert, die bereits vor zehn Jahren unter Präsident Barack Obama und Außenministerin Hillary Clinton begonnen hat. Eines der Instrumente, um China zu isolieren, war das inzwischen von Trump gestoppte Transpazifische Partnerschaftsabkommen TPP, ein weiteres ist die beschleunigte militärische Aufrüstung. Wang Jisi, Politikwissenschaftler an der Peking-Universität, plädierte daher 2012 für den „Marsch nach Westen“, also für eine strategische Ausrichtung Chinas nach Eurasien, um damit der direkten Konfrontation auszuweichen und Alternativen zu haben, falls die Versorgungsrouten auf dem Seeweg unterbrochen würden.

Es gab in der Volksrepublik intensive Diskussionen darüber, wie mit den Herausforderungen umzugehen sei. Akademische Think-Tanks, Ministerien, Parteigremien und Wirtschaftsunternehmen machten ein breites Spektrum von Vorschlägen. Die Referenz zu den historischen Seidenstraßen und einem angeblich damit einhergehenden goldenen Zeitalter der Beziehungen zwischen China und Europa ist ein Beispiel dafür, wie das Narrativ gesteuert und kontrolliert wurde. Mit der BRI werden die bereits seit der Jahrtausendwende verfolgte innerchinesische wirtschaftliche Expansion und die weltweite

Expansion chinesischer Konzerne integriert zu einem außenwirtschaftlichen und außenpolitischen Megaprojekt mit erheblicher Ausstrahlungskraft.

Seit 2013 erfolgen die immense Mobilisierung von Finanzmitteln und Staatsunternehmen für die BRI, in geringerem Maße auch von privaten Unternehmen, diplomatische Initiativen auf allen Ebenen und Image-Kampagnen. Aufgrund der Beteiligung zahlloser Akteure und der Tendenz, immer mehr Projekte und Länder unter dem attraktiven Etikett zu subsumieren, ist die Umsetzung aber auch von unterschiedlichen, teils gegensätzlichen Interessen und eigenmächtigen Vorhaben bestimmt. Das erklärt Widersprüche zwischen Verlautbarungen, etwa einer „grünen und sauberen“ BRI, und tatsächlichen Aktivitäten, wie der umfangreichen Investition in Kohlekraftwerke und andere fossile Energieträger. Der scheinbar allmächtigen Staats- und Parteibürokratie gelingt es vielfach nicht, die zahllosen Aktivitäten jenseits der Grenzen zu koordinieren, zu kontrollieren oder gar zu regulieren, Konkurrenz, unsinnige Projekte und Konflikte zu verhindern und Missstände, die dem Ansehen der BRI und damit von China schaden, zu unterbinden.

So hat Xi Jinpings Prestigeprojekt und Markenzeichen sieben Jahre nach seinem Start viel von seiner Aura verloren. Zudem wurde der Enthusiasmus in vielen Ländern schon bald durch die Sorge vor wachsendem chinesischen Einfluss und geopolitischem Machtstreben gedämpft. Kritik an Intransparenz, Korruption und schlampiger Projektdurchführung nahm zu, es gab Proteste gegen negative ökologische und soziale Auswirkungen und Verschuldung, die durch die Corona-Krise zusätzlich steigt. Chinesische Investitionen gingen zurück, der Bau zahlreicher Projekte wie Kohlekraftwerke in Bangladesch oder Bahnstrecken auf den Philippinen wurde gestoppt, Regierungen von Sri Lanka und Malaysia setzten Neuverhandlungen und bessere Konditionen durch. Die Zweifel an den hoch-

fliegenden Versprechungen und der Imageverlust wurden durch Corona-Krise und Handelskrieg nun deutlich verstärkt.

Zudem wurde die Gefahr gesehen, dass die geopolitische Konkurrenz außer Kontrolle geraten könnte. Indem die BRI unnötigerweise politisiert werde, würden auch Ängste und Sorgen geweckt und deshalb Gegenmaßnahmen durch die USA oder die EU ergriffen, um nicht nur den Erfolg der BRI, sondern auch den Aufstieg Chinas zu verhindern.

Angesichts von so viel Gegenwind signalisiert die Regierung Bereitschaft zur Anpassung an die unterschiedlichen Akteur*innen, Interessen und Bedenken, die die Umsetzung prägen: Beim zweiten Belt and Road Forum, dem hochrangig besetzten Gipfeltreffen der BRI-Regierungen im April 2019 in Peking, bemühten sich die Gastgeber*innen, auf die zunehmende Kritik zu reagieren und die Attraktivität aufzufrischen: Zukünftig würden finanzielle Tragfähigkeit und Interessen der Empfängerländer stärker berücksichtigt. Privates Kapital aus dem In- und Ausland sowie internationale Finanzinstitutionen wurden eingeladen, sich gleichberechtigt zu beteiligen. Auch mit der in Aussicht gestellten Verbesserung der Informationspolitik und der Einrichtung von Streitschlichtungsmechanismen nähert sich die Rhetorik bestehenden Entwicklungsfinanziers wie der Weltbank oder der Asiatischen Entwicklungsbank an. Beobachter sprachen damals bereits von einer Fortentwicklung zu einer BRI 2.0.

Wirtschaftlich geht China bislang als Gewinner aus der Corona-Krise hervor. Trotz einiger Rückschläge könnte sich die Pandemie „als Segen für die Seidenstraße erweisen“, so der Journalist Wade Shepard, der die Entwicklung seit langem verfolgt. Wie er sind die meisten Beobachter*innen der Auffassung, die BRI werde eine wesentliche Säule für Chinas Politik im Ausland bleiben, da sie aus wirtschaftlichen, politischen und legitimatorischen Gründen auch weiterhin erforderlich sei. Die außenwirtschaftliche Integration bie-

tet ein Gegengewicht gegen die drohende Entkopplung von den USA und Europa, die durch den Handelskrieg erzwungen werden soll.

Politisch steht Peking dagegen eher als Verlierer da. Entscheidend wird sein, wie sich die BRI-Länder verhalten, die durch die Krise schwer gebeutelt wurden. Verbreitet ist die Einschätzung von Wade Shepard, dass die meisten bei der Stange bleiben werden, weil für sie nur China Perspektiven bietet, die Krise zu überwinden. Aber Gegenwind und Hindernisse könnten zunehmen, das Selbstbewusstsein nationaler Regierungen und das Beharren auf eigenen Interessen wachsen.

Wichtig für das Kräfteressen wird zum einen werden, auf welche Seite sich die Länder des globalen Südens stellen, ob es Peking gelingt, die Allianzen, die in den vergangenen Jahren nicht zuletzt durch die BRI geschmiedet wurden, zu erhalten und zu stärken. Eine Schlüsselrolle wird dabei die Schuldenfrage spielen. Großzügigkeit wäre politisch sinnvoll und würde die von Peking so gern beschworene Süd-Süd-Solidarität unterstreichen.

Die Frage ist aber auch, wie Peking innenpolitisch auf die vielfältigen Herausforderungen reagieren wird. Kevin Rudd, laut NZZ einer der besten China-Kenner der westlichen Welt, sieht trotz des umfassenden Machtzuwachses von Staat und Partei unter Xi Jinping in Chinas Führungselite durchaus noch Meinungsunterschiede und Unzufriedenheit mit Geldverschwendung und Machtkonzentration. Genauso wird es auch vom Verhalten der nächsten US-Regierung abhängen, ob der Konflikt weiter eskaliert oder ob es Kooperationsmöglichkeiten gibt, bei denen die Seidenstraßen eine wichtige Rolle spielen könnten.

Dr. Uwe Hoering ist Politikwissenschaftler und Vorstandsmitglied der Stiftung Asienhaus. Von ihm erschien unter anderem „Der Lange Marsch 2.0. Chinas Neue Seidenstraßen als Entwicklungsmodell“ im Verlag VSA Hamburg. Mehr von Uwe Hoering zum Thema auf beltandroad.blog

An der Seidenstraße IV – Vietnam

Von allen fünf Staaten zeigt Vietnam trotz seines enormen Infrastruktur-Bedarfs die größte Zurückhaltung. Das einzige Projekt, das bisher inoffiziell für beide Seiten als Teil der „Neuen Seidenstraßen“ gilt, ist die Weiterfinanzierung einer seit 2011 in Hanoi gebauten Metro-Linie. Dafür hat China 2017 einen neuen Kredit in Höhe von 250 Millionen US-Dollar freigegeben. Auch die Finanzierung des 2018 in Betrieb genommenen, 250 Milliarden US-Dollar teuren Kohlekraftwerks Vinh Tan 1 stammt zwar zu 95 Prozent von einem chinesischen Konsortium, wird aber von Vietnam nicht als BRI-Maßnahme deklariert.

Für diese Vorbehalte gibt es drei Gründe: Erstens hat das Land genug schlechte Erfahrungen mit Verzögerungen, schlampiger Ausführung und Kostenexplosionen bei früheren chinesischen Infrastrukturprojekten gesammelt. Zweitens sind Chinas Kreditkonditionen für Vietnam nicht sonderlich attraktiv, solange es durch Entwicklungshilfe, die Finanzmärkte oder private Investoren Zugang zu anderen

Finanzierungsquellen hat. Drittens würde die Akzeptanz chinesischer Kredite das Land im Konflikt um die Hoheit über das Südchinesische Meer strategisch schwächen. Die Kosten-Nutzen-Analyse der BRI ist also durchaus unterschiedlich: Während Vietnam aufgrund sicherheitspolitischer Bedenken und historischer Erfahrungen eher alarmiert ist, überwiegen für Laos und Kambodscha die Vorteile, Thailand und Myanmar liegen irgendwo dazwischen. Wie sich diese Einschätzungen in Zukunft entwickeln, hängt davon ab, in welchem Maße sich die an die „Neue Seidenstraße“ geknüpften wirtschaftlichen Hoffnungen und strategischen Bedenken bestätigen. Wenn China seine Versprechen weiterhin einlöst und die USA und ihre Verbündeten keine Alternativen bieten, wird es seinen Vorsprung in der Region ausbauen. Andernfalls werden die Mekong-Staaten auch aus Gründen ihrer nationalen Sicherheit das fragile Gleichgewicht zwischen den Großmächten nicht gefährden. *Le Hong Hiep*

Noch skeptisch

Wie Indien profitieren könnte? Durch Außenpolitik, die Konfrontation vermeidet Von Subir Bhaumik

Im Rahmen der BRI investiert China sehr stark in Indiens Nachbarländern Pakistan, Bangladesch und Myanmar. Das bereitet der Regierung in Neu-Delhi Sorgen, auch wenn klar ist, dass Indien profitieren könnte, wenn es seine eigene Außenpolitik mit der Initiative in Einklang brächte.

Vor 500 Jahren avancierte China zur größten Wirtschaftsmacht auf dem Globus, gefolgt von Indien. Das blieb so, bis im 18. und 19. Jahrhundert die industrielle Revolution europäische Staaten an die Spitze katapultierte. Indien wurde 1947 unabhängig, 1949 wurde die Volksrepublik China gegründet – für beide Länder folgten Jahrzehnte bitterer Armut. Heute gehen Beobachter*innen davon aus, dass die beiden Staaten 2040 die größten Volkswirtschaften der Welt sein werden.

Während sich die westlichen Volkswirtschaften (relativ gesehen) im Niedergang befinden, sollten China und Indien stärker kooperieren und mehr Handel miteinander sowie mit den schnell wachsenden asiatischen Staaten treiben. Der indische Ökonom Dhiraj Nayyar meint gar, die Zeit sei reif für ein asiatisches Jahrhundert. Dafür aber sei es notwendig, die Rivalitäten zu überwinden und die Möglichkeiten wirtschaftlicher Integration auszuloten.

In den vergangenen Jahrzehnten waren die chinesisch-indischen Beziehungen von intensiver Rivalität geprägt, die einer Art Belagerungsmentalität glich. Der Drang nach Wachstum war größer als der zur Integration. Der daraus erwachsende Konkurrenzkampf drohte immer wieder in bewaffnete Konflikte umzuschlagen. So im Mai und Juni 2017 im Dreiländereck Indien/Bhutan/China infolge eines umstrittenen Straßenbauprojektes.

Oder ganz aktuell im Frühjahr und Sommer 2020, als es an der zwischen beiden Ländern umstrittenen Grenzlinie im Himalaya zu bewaffneten Scharmützeln mit Toten auf beiden Seiten kam.

Vor diesem Hintergrund stellt sich Indien auch gegen die chinesische Initiative „One Belt, One Road“ sowie gegen eine sogenannte „Maritime Seidenstraße“. Zu groß die Sorge um die eigene Souveränität und die Angst vor der Schuldenfalle. Indien fühlt sich angesichts von Großprojekten wie den Tiefseehäfen in Pakistan, Bangladesch, Myanmar und Sri Lanka umzingelt. Sicherheitsexpert*innen stimmen deshalb der geopolitischen Perlenketten-These zu, die ein US-Beratungsunternehmen 2005 entwarf: China versuche mit diesen Großprojekten seinen Machtanspruch im Indischen Ozean zu unterstreichen.

2013 bot Chinas Premier Li Keqiang der indischen Seite die Hand und schlug eine Harmonisierung der BRI mit indischen Ambitionen in Südostasien vor. Danach kam Bewegung in die bilateralen Beziehungen, auch wenn Indien im Mai 2017 nicht am Belt and Road Forum in Peking teilnahm. Stattdessen gab es informelle Treffen, die zwischenzeitlich zu einer Entspannung führten.

Ein Schlüssel könnte der erreichte Konsens sein, den lange ruhenden Prozess der Entwicklung eines Wirtschaftskorridors Bangladesch/China/Indien/Myanmar (BCIM) wiederzubeleben, wie 2018 in Wuhan vereinbart wurde. Allerdings muss es für einen Erfolg von BCIM auch einen Friedensprozess im Norden Myanmars geben, denn der Wirtschaftskorridor würde direkt durch dieses Konfliktgebiet führen. Mit Unterstützung von Indien und China stünden die Chancen dafür gut.

Mit Ausnahme Bhutans unterstützen alle Nachbarstaaten Indiens die vier Billionen US-Dollar schwere chinesische Initiative BRI, das teuerste geopolitische und geoökonomische Großprojekt aller Zeiten. Bangladesch will teilnehmen, weil es die Notwendigkeit sieht, Souveränität und ökonomische Interessen auszubalancieren, und weil das Land erklärtermaßen gute Beziehungen zu Indien und China unterhalten will.

Indiens traditioneller Verbündeter Nepal hat sich der BRI 2017 während des Belt and Road Forum in Peking angeschlossen, an dem Delegationen aus 100 Nationen und Vertreter*innen internationaler Organisationen teilnahmen. Später ruderte Nepals Premierminister, vermutlich aufgrund von Druck aus Neu-Delhi, zurück und erklärte Neutralität gegenüber dem Projekt.

Myanmar ist seit 2017 an Bord. Dort wird der Ausbau von Infrastruktur begrüßt, aber es gibt auch große Befürchtungen in Bezug auf die damit einhergehende massive Verschuldung sowie die Missachtung von Umweltstandards und die Verletzung des Eigentums- und Arbeitsrechts bei chinesischen Großprojekten.

Pakistan unterstützt die BRI aus voller Überzeugung, bereits 2015 wurde ein pakistano-chinesischer Wirtschaftskorridor ins Leben gerufen. Im Zuge dessen haben beide Seiten fast 50 Abkommen im Gesamtwert von 46 Milliarden US-Dollar zur Finanzierung zahlreicher Projekte geschlossen.

Auch Sri Lanka unterstützt die BRI und hat zwischen 2009 und 2014 massiv von chinesischen Investitionen in Höhe von fast 15 Milliarden US-Dollar profitiert. Aufgrund von Problemen bei der Kredittilgung verpachtete das

An der Seidenstraße V – Kambodscha

Anfang 2018 enthüllte der für Infrastruktur und Transportwesen zuständige Minister, dass über 2.000 Straßenkilometer, sieben wichtige Brücken und ein neues Containerterminal im Hafen von Phnom Penh mit Hilfe Chinas gebaut wurden. Nachträglich werden nun also auch ältere Infrastrukturprojekte zu BRI-Maßnahmen umdeklariert. Unter anderem die 2008 ins Leben gerufene, 1.113 Hektar umfassende Sonderwirtschaftszone Sihanoukville, in die China 610 US-Dollar investiert hat. In die von dort bis Phnom Penh führende Autobahn sollen weitere 1,5 Milliarden US-Dollar fließen. Der Flughafen in Kandal wird zwar von einheimischen Unternehmen gebaut, aber auch hier stammen 1,1 der insgesamt benötigten 1,5 Milliarden US-Dollar aus chinesischen Krediten. Auch hinter Kambodschas Plan, 2021 seinen ersten Kommunikationssatelliten ins All zu bringen, steckt ein Konsortium aus lokalen und chinesischen Investoren.

Das vielleicht prestigeträchtigste Projekt ist die mit 3,8 Milliarden US-Dollar kalkulierte Dara-Sakor-Zone, immerhin 20 Prozent von Kambodschas Küstengebiet, über die China 99 Jahre als Pächter verfü-

gen darf. Neben einem internationalen Flughafen, einem Tiefseehafen und einer Industriezone sind medizinische Einrichtungen, ein Stromkraftwerk, eine Wasseraufbereitungsanlage geplant, hinzu kommt ein kürzlich eröffnetes Luxus-Resort. Neben einheimischen Protesten gibt es gegen Dara Sakor auch sicherheitspolitische Bedenken der USA. Sie befürchten, dass die Landebahnen und maritimen Einrichtungen von China zu militärischen Zwecken genutzt werden. Der chinesische Projektentwickler wurde deshalb mit US-Sanktionen belegt, angeblich weil er kambodschanisches Land beschlagnahmt und zerstört habe, tatsächlich geht es wohl eher um strategische Wettbewerbsnachteile.

Kambodschas vorbehaltlose BRI-Unterstützung hat ökonomische und politische Gründe, denn Peking hat Premierminister Hun Sen gegen internationale Kritik wegen Menschenrechtsverletzungen und autoritärem Führungsstil in Schutz genommen. Indem das Land die BRI-Projekte stärker mit privaten Investoren als über Regierungsdarlehen finanziert, versucht es, einer Schuldenfalle zu entkommen – die Gefahr der ökonomischen Abhängigkeit besteht trotzdem. *Le Hong Hiep*



Foto: Tlesse, CCo 1.0, wikimedia

Zwei wichtige Stationen der neuen Seidenstraße: Oben der Hafen von Triest (Italien) und unten von Ashdod (Israel)

Land 2017 den Hafen von Hambantota für 99 Jahre an einen chinesischen Staatskonzern. Das zeigt, wie schnell die Souveränität eines Staates im Rahmen chinesischer BRI-Finanzierung ausgehöhlt werden kann.

Beobachter*innen beschreiben die BRI deshalb nicht als Verkehrsweg, stattdessen als clevere machtpolitische Strategie, mit der das Ziel verfolgt werde, nicht nur Eurasien und Afrika einzuwickeln, sondern gleich die ganze Welt. Dies sei zu einem Leitmotiv chinesischer Außenpolitik geworden, denn die BRI verbinde harte machtpolitische Elemente mit sanften Strategien wie der Förderung chinesischer Kultur und der Verbesserung des Images im Ausland. Die chinesische Regierung lässt keine Gelegenheit verstreichen, Projekte als Teil der BRI zu kennzeichnen, wodurch das Projekt selbst zur Marke wird.

China hat den Wirtschaftsraum von Kunming in der südlichen Provinz Yunnan bis

nach Kolkata in Ostindien als einen von sechs Wirtschaftskorridoren im Rahmen der BRI identifiziert. Da China zu den Seewegen nur über seine Ostküste Zugang hat, sieht es sich gezwungen, den Landzugang zum Indischen Ozean zu erschließen. Neben den Häfen in Myanmar und Bangladesch könnte Kolkata zum dritten Zugangspunkt werden – wenn sich Indien darauf einlässt. Profitieren könnten davon viele, und Kolkata wäre damit die einzige Metropole in Indien, über die ein überregionaler und internationaler Korridor mit einem wichtigen inländischen verbunden werden könnte.

Ob das 21. Jahrhundert tatsächlich ein „asiatisches Jahrhundert“ wird, hängt auch davon ab, ob dieses Vorhaben in die Tat umgesetzt werden kann. Noch ist Indien skeptisch, doch es gibt Bewegung.

Der portugiesische Sinologe Bruno Maçães ist davon überzeugt, dass Indien entscheidend

für den Erfolg der gesamten Initiative BRI ist: Stimmt Indien und China ihre Außenpolitik aufeinander ab, würden die Erfolgsaussichten für die BRI steigen. Sollte sich Indien aber entschließen, sich weiter dem westlichen System zuzuwenden, anstatt Alternativen in Betracht zu ziehen, werde es das Projekt BRI schwer haben. Der riesige Binnenmarkt und die schnell wachsende Wirtschaft, die geostrategische Lage und die militärische Stärke machen es daher für China unerlässlich, Indien für sich zu gewinnen, um die BRI zum Erfolg zu bringen.

Subir Bhaumik ist Experte für Sicherheitspolitik in Süd- und Südostasien, war BBC-Korrespondent und hat zahlreiche Bücher über die Region verfasst. Der Text basiert auf der Publikation „Perlenkette aus Peking“ (Standpunkte 4/2019 der Rosa-Luxemburg-Stiftung). Übersetzung: Stefan Mentschel



Foto: Amos Meron, CC BY-SA 3.0, wikimedia



Foto: CC BY-SA 3.0, Wikimedia

Wichtiger Zwischenpunkt der maritimen Seidenroute: der Hafen von Gwadar, Pakistan

Keine Kolonialgeschichte

Über die Beziehungen zwischen China und Afrika vor historischem Hintergrund Von Muhidin Shangwe

Chinas Einfluss in Ländern des afrikanischen Kontinents entstand durch jahrzehntelange Förderung von gemeinsamen, aus den Tagen des Antikolonialismus und des Kalten Krieges stammenden Interessen. Dabei wurden viele Fehler begangen und manche Lektion gelernt. Die jüngsten Entwicklungen zeigen, dass es nötig ist, die politische Einstellung zueinander zu überprüfen, insbesondere, um neben Regierungen und deren Parteien auch andere Akteure ins Boot zu holen. Aber diese Aufgabe obliegt, anders als viele Beobachter meinen, nicht allein China. Die Länder Afrikas müssen sich stärker engagieren, den Idealen einer Partnerschaft auf Augenhöhe gerecht werden, und China muss ein gewisses Maß an Verantwortung zeigen: nicht nur gegenüber afrikanischen Regierungen und Politikern, sondern vor allem gegenüber den Menschen in Afrika.

Als erstes afrikanisches Land nahm Ägypten 1956 offizielle diplomatische Beziehungen zur Volksrepublik China auf. Gefestigt haben sich die diplomatischen Beziehungen

zwischen Afrika und China erst in den 1970er Jahren. Nach Zhou Enlais Besuchen in zehn afrikanischen Staaten kannte 1965 jedes Kind den chinesischen Premierminister. Während dieses und des darauffolgenden Jahrzehnts intensivierte China die Beziehungen auch in anderer Hinsicht und leistete für Afrika wichtige Wirtschafts- und Militärhilfe. So stammten 1972 beispielsweise 75 Prozent der Militärhilfe für die Organisation für Afrikanische Einheit (OAU) aus China. Hinzu kam, dass Peking etwa zur gleichen Zeit eine 1.860 Kilometer lange Eisenbahnstrecke baute, die den Binnenstaat Sambia mit dem Küstenstaat Tansania verband. Im Gegenzug unterstützte Afrika China auf der weltpolitischen Bühne. Erstens, indem es 1971 eine Schlüsselrolle bei der Wiederherstellung des chinesischen Sitzes bei den Vereinten Nationen spielte: 26 von 76 Stimmen kamen aus afrikanischen Ländern. Zweitens, indem politische Loyalitäten von Taiwan auf Peking umschwenkten. Hatten 1963 noch 19 afrikanische Länder Taiwan anerkannt und

nur 13 China, drehte sich der Spieß bis 1975 um. Dies verdeutlicht den Hintergrund einer Beziehung, die auf gegenseitigen, aus einer Zeit des antikolonialen Kampfes und des Kalten Krieges stammenden Interessen basiert. Die Notwendigkeit, jenseits der Ost-West-Rivalität einen dritten Weg zu finden, führte zu einer „Trikont-Haltung“, die sich häufig in afroasiatischer Solidarität ausdrückte.

Sowohl in Afrika als auch in China haben sich seit Ende der 1980er Jahre bedeutende Veränderungen vollzogen. Seit Deng Xiaoping das Amt des Staatspräsidenten übernahm, hat China umfassende Wirtschaftsreformen eingeleitet. Bei diesem „Sozialismus mit chinesischen Merkmalen“ handelt es sich um eine mit dem westlichen Turbo-Kapitalismus vergleichbare Marktwirtschaft und um ein hochgradig zentralisiertes politisches System unter der Kommunistischen Partei Chinas. Ein solch rasanter wirtschaftlicher Wandel kann für die Länder Afrikas nicht behauptet werden – trotz des stetigen Wirtschaftswachstums in

einigen von ihnen. China ist heute die zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt und die Nummer eins unter den Exporteuren. Nicht nur die Nachfrage nach Rohstoffen ist exponentiell gestiegen, offensichtlich wurde auch die Notwendigkeit eines externen Markts für chinesische Waren. Anfang der 1990er Jahre leitete Peking nach der Devise „Traut euch raus!“ eine Politik ein, die chinesische Staats- und Privatunternehmen zu Auslandsaktivitäten ermutigte. Afrika bot sich dafür dank seines natürlichen Ressourcen-Reichtums an. Seither ist China hier zum größten Einzelzahler ausländischer Direktinvestitionen (FDI) geworden und verdrängte 2009 auch als Handelspartner die USA von Platz eins. Der Rest ist, wie es so schön heißt, Geschichte.

Reformen gab es währenddessen auch in den afrikanischen Ländern: Seit den 1990er Jahren haben sie versucht, sich an politische Empfehlungen von einzelnen westlichen Ländern und multilateralen Organisationen, wie der Weltbank und dem Internationalen Währungsfonds, anzupassen. Die Ergebnisse waren bestenfalls enttäuschend, denn für ein besseres Leben der Afrikaner reichte das Wachstum nicht. Ein weiterhin auf Industrialisierung angewiesener Kontinent und ein Land, das sowohl Rohstoffe für seinen Produktionssektor benötigt als auch neue Absatzmärkte, entwickelten also Wirtschaftsbeziehungen. Ohne politische und ideologische Aspekte herunterzuspielen, lassen sich die heutigen Beziehungen zwischen Afrika und China deshalb vorrangig als Geschäftsbeziehungen beschreiben, die an ihrem ökonomischen Nutzen gemessen werden.

Für den afrikanischen Kontinent ist China aus unterschiedlichen Gründen wichtig, von denen ich vier nenne: Erstens liefern die Chinesen greifbare Ergebnisse in Form von Straßen, Eisenbahnen, Häfen und Flughäfen. An derartiger Infrastruktur-Entwicklung haben westliche Kreditgeber seit dem Kalten Krieg wenig Interesse gezeigt. Zweitens verfolgt Peking im Umgang mit afrikanischen Ländern eine Politik der Nichteinmischung, was die Beziehungen wie eine gleichberechtigte Partnerschaft erscheinen lässt.

Drittens hat China keine Kolonialgeschichte auf dem afrikanischen Kontinent. Anders als etwa Christoph Kolumbus gilt Zheng He, der legendäre chinesische Admiral, dessen Expeditionen ihn im 15. Jahrhundert an die Küste Ostafrikas führten, nicht als Kolonialherr. Seine gut gemeinten Expeditionen symbolisieren im gegenwärtigen Beziehungsgeflecht beider Länder Chinas gute Absichten.

Viertens lässt sich Chinas wirtschaftlicher Wandel in Echtzeit mitverfolgen, und deshalb glauben viele Afrikaner*innen, dass auch bei ihnen eine solche Entwicklung möglich ist.

All diese Faktoren begründen eine Soft Power, die genau genommen den größten Unterschied beispielsweise zu Europa ausmacht: Während die Chinesen für den Bau einer Straße in einem afrikanischen Land einen Kredit

zu Sonderkonditionen gewähren und einen Bauunternehmer stellen, würden die Europäer von diesem Land verlangen, dass es zuerst an der Korruptionsbekämpfung arbeitet, um überhaupt kreditwürdig zu sein. Den Europäern sind Menschenrechte genauso wichtig wie Straßen, wenn nicht sogar wichtiger – was vom Empfängerland in der Regel als Einmischung in innere Angelegenheiten empfunden wird. Und wo sich die Chinesen stolz auf eine wohlwollende Darstellung der gemeinsamen Geschichte beziehen, blühen Europäer mit einer aus der kolonialen Schuld resultierenden Verlegenheit auf ihre früheren Beziehungen zu Afrika.

Chinas wirtschaftsorientierter Ansatz ist innerhalb und außerhalb Afrikas auf vielfältige Kritik gestoßen, der Hauptvorwurf lautet, dass Afrika durch die „Schuldenfallen-Diplomatie“ neu kolonisiert werde. Peking nutze arme afrikanische Länder aus, indem es ihnen Geld leiht, wohl wissend, dass sie nicht in der Lage sind, es zurückzahlen. Säumige afrikanische Schuldner würden zur leichten Beute Chinas, das Vermögenswerte beschlagnahmte oder sich den Zugang zu natürlichen Ressourcen sichern wolle. Die Untersuchungen derartiger Vorwürfe ergeben bisher allerdings keine Anzeichen dafür, dass Peking bei der Kreditvergabe absichtlich auf säumige afrikanische Gläubiger spekuliert. Eine Studie zeigt, dass chinesische Kredite in Afrikas Kampf um ein tragbares Schuldenniveau nur eine geringe Rolle spielen. Darüber hinaus übersieht der Schuldenfallen-Vorwurf oft den realen Kreditbedarf und spricht dem Kontinent so pauschal eigene Handlungs- und Entscheidungsfähigkeit ab.

Dennoch ist ein Teil der Kritik nur schwer von der Hand zu weisen, insbesondere, was Chinas Nichteinmischungsstrategie angeht. Peking hat in Afrika diplomatische Erfolge errungen, indem es sich der jeweiligen politischen Führung anbot, häufig auf Kosten der afrikanischen Bürger und der Zivilgesellschaft. Seine Gleichgültigkeit gegenüber den Gräueltaten in Darfur zum Beispiel wurde von einigen afrikanischen Wissenschaftlern kritisiert, die eine Verurteilung aller Beteiligten einschließlich der Chinesen forderten. In der Tat ist dies die Schattenseite einer Diplomatie, die Akteure außerhalb der Regierungen viel zu wenig zu Rate zieht – trotz seit Jahren existierender zivilgesellschaftlicher Austauschprogramme.

Die Erfahrung anderswo hat uns gelehrt, dass dieser Ansatz sowohl für China als auch für die Partnerländer kontraproduktiv ist. Der Hambantota-Hafen in Sri Lanka beispielsweise geriet auch deshalb in Verruf, weil China sich nicht für die dortige Innenpolitik interessierte. Das ehrgeizige Projekt ging vorrangig auf das Bestreben des damaligen sri-lanki-

schen Präsidenten zurück, seiner Heimatstadt ein bombastisches Geschenk zu machen. Doch die Bedenken der dortigen Zivilgesellschaft oder anderer Akteure wurden von Peking nicht entsprechend berücksichtigt, bevor es das Projekt in Angriff nahm.

In Kenia ist die übermäßig teure Mombasa-Nairobi-Eisenbahn – gebaut mit einem chinesischen Darlehen und von einem chinesischen Unternehmen – in die Diskussion geraten. Es ist unklar, ob die größte Volkswirtschaft Ostafrikas in der Lage sein wird, die Schulden zu bedienen, und von afrikanischer Seite werden ernsthafte Fragen dazu gestellt, ob die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahn die chinesische Seite überhaupt interessierte oder ob es nur um die allzu bereitwillige Erfüllung des Eisenbahn-Wunsches der kenianischen Führung ging. Auf dem vierten Wanshou-

Forum 2018 versuchte ein Kollege aus Malawi am Beispiel des neu errichteten, hochmodernen Parlamentsgebäudes zu zeigen, wie China seinem Land hilft. Da das Thema des Forums die Armutslinderung war, fragte ich, wie das Parlamentsgebäude dazu beitragen würde, das Leben der Malawier zu verbessern. Solchen Fragen muss Peking Aufmerksamkeit schenken, bevor es Projekte in Angriff nimmt, die für Menschen in Afrika keinen direkten Nutzen haben. Das von China im April 2019 herausgegebene Dokument zur Schuldentragfähigkeit für die teilnehmenden Länder der „Belt and Road Initiative“ stimmt deshalb optimistisch, signalisiert es doch, dass China nun die Risikobewertung der betroffenen Staaten mit berücksichtigt.

Unhinterfragt kann Chinas Tendenz, jegliche Kritik als westliche Propaganda zurückzuweisen, leicht dazu führen, dass die tatsächlichen Sorgen Afrikas ignoriert werden. Die weltweite Empörung über die Behandlung afrikanischer Einwanderer in der Stadt Guangzhou nach dem Coronavirus-Ausbruch Anfang des Jahres geht nicht nur auf „Missverständnisse“ und „westliche Propaganda“ zurück, wie es die chinesische Seite gerne behauptet. Diese Haltung geht davon aus, dass Afrikaner leichtgläubig und unfähig sind, Informationen selbst einzuordnen. Auch wenn westliche Medien das Thema weidlich ausschalteten, äußerten Afrikaner selbst öffentlich wie über diplomatische Kanäle starke Bedenken und bestellten sogar chinesische Diplomaten ein. Eine derartige Reaktion ausschließlich auf westliche Medienberichte zurückzuführen ist abwegig.

Muhidin Juma Shangwe hat Politikwissenschaft, Öffentliche Verwaltung und Internationale Beziehungen studiert. Er ist Dozent an der Universität von Daressalam, Tansania. Derzeit befasst er sich mit chinesischer Soft Power in Afrika.

Viele Afrikaner*innen glauben, dass auch bei ihnen eine solche Entwicklung möglich ist

Im geografischen Zentrum

Nur Impulse für eine Transitstrecke oder aktive Brücke zwischen Teilen der Welt? Von Marlies Linke

Über die historische Seidenstraße tauschten Menschen Waren und Informationen, Kultur, Güter und Technologien aus. Selten waren Reisende wie Güter dabei auf der gesamten Strecke unterwegs. Das Bild dieses menschlichen Austauschs wäre nicht nur um leuchtende Farbtupfer ärmer, wenn die Stationen in Zentralasien „herausgedacht“ würden: Bereits damals waren sie ein essenzieller Teil der Landverbindung zwischen China, anderen Teilen Asiens und Europa.

Xi Jinping, Präsident der VR China, wählte nicht zufällig die Nasarbajew-Universität in der kasachischen Hauptstadt Astana, um im September 2013 vorzuschlagen, China und Zentralasien sollten gemeinsam einen „Wirtschaftsgürtel Seidenstraße“ („Silk Road Economic Belt“) aufbauen. Er ergänzte diese Vision einen Monat später in Djakarta um die Initiative einer „Maritimen Seidenstraße“ („Maritime Silk Road“). Damit war der Anfang gemacht für die Vielzahl von Projekten und Verbindungslinien, die heute als „Neue Seidenstraßen“ diskutiert und verwirklicht werden. Nicht nur, aber auch in Reaktion auf die chinesische Initiative wurden in Zentralasien eigene größere Planungen vorgelegt, die von einheimischer Seite Andockpunkte zur BRI deutlich machen. So zielt der 2014 vom Präsidenten Kasachstans initiierte Plan „Nurly Zhol“ („Heller Pfad“) ebenfalls darauf, Infrastruktur in den Bereichen Transport, Logistik, Industrie, Energie, öffentliche Vorsorge, Wohnen und Soziales zu entwickeln.

Wie auch in anderen Regionen, die ihr Interesse an der BRI bekundet haben, wird in Zentralasien oft nicht klar abgegrenzt, welche älteren Projekte unter dem Schirm BRI positioniert werden, ob er so weit gespannt ist, dass fast alles in den bilateralen Beziehungen zwischen den jeweiligen Staaten und China unter ihm platziert wird. Auch hier fallen die Reaktionen auf die Interaktion mit China nicht eindeutig aus.

Auf der Liste der BRI-Projekte in Kasachstan stehen 55 Projekte im Gesamtumfang von 27,5 Milliarden US-Dollar in den Bereichen Maschinenbau, Industrie, Landwirtschaft, Chemie, Pharmazie und Energie.

Kirgistan ist das einzige Land Zentralasiens, in dem kein BRI-Projekt umgesetzt wird, dennoch verknüpfen auch hier viele Menschen Hoffnungen zum Beispiel mit den Infrastrukturprojekten, die mit chinesischer Unterstützung errichtet werden. Dazu zählt neben anderen Straßen und Brücken die Nord-Süd-Autobahn. Zwischen den beiden Landesteilen

bestehen große Entwicklungsunterschiede. Stärkere Verbindungswege könnten desintegrativen Tendenzen zwischen ihnen entgegenwirken.

Auch in Bezug auf transregionale Zusammenarbeit wird geprüft, welche Chancen aus einem Zusammendenken von BRI und anderen Kooperationsplattformen entstehen, welche konkreten Voraussetzungen dafür bestehen oder geschaffen werden können. Wie würde sich etwa durch eine verstärkte Digitalisierung der Zollabfertigungen in der Eurasischen Wirtschaftsunion (EAWU) die Zollabfertigung von Warenströmen zwischen Asien und Europa beschleunigen? Noch vor dem Entstehen der Freihandelszone RCEP hatte zum Beispiel Kasachstan bei Treffen mit ASEAN-Vertretern verdeutlicht, dass Zentralasien über die Transportwege in China für Handel mit den ASEAN-Ländern offen sei und sich dabei im Transportnetz als Drehscheibe in weitere Richtungen anbiete.

Nicht alle Pläne, die Warentransporte in der Region beschleunigen könnten, werden umgesetzt, unter anderem wegen Sicherheitsbedenken nicht nur von Akteuren aus der Region: So wurden etwa in Kirgistan 400 Kilometer der Eisenbahnstrecke, die den bereits 1966 angedachten Korridor China/Kirgistan/Usbekistan vervollständigte, bisher nicht gebaut. Aus den Seehäfen Chinas kommende Waren werden deshalb am Transportknotenpunkt Kashgar in der chinesischen Provinz Xinjiang für den Weitertransport nach Westen auf Lkws umgeladen.

Welche Erwartungen gibt es in Bezug auf Projekte, die unter „BRI“ eingeordnet werden, beziehungsweise Projekte, die in der Region mit oder durch China realisiert werden? Mit der BRI verknüpfen viele Menschen in Zentralasien Hoffnungen auf Entwicklungschancen für ihre Länder und sich selbst. In Zentralasien beträgt das Durchschnittsalter der Bevölkerung 27 Jahre, allein in Usbekistan drängen jährlich circa 700.000 junge Menschen erstmals auf den Arbeitsmarkt. Damit sind wirtschaftliche Entwicklung und Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen Schlüsselmomente für die Zukunft der Region.

Usbekistan etwa sieht der Kooperation mit China mit großen Erwartungen entgegen – hier versprechen sich viele von einem gezielten Ausbau von Angeboten für chinesische Touristen Impulse für mehrere Wirtschaftszweige. Das Land baut zudem darauf, dass in gemeinsamen Projekten ein Transfer von modernen Technologien erfolgt. Ob ein Tech-

nologietransfer so stattfindet, dass die Wirtschaften der Länder der Region nachhaltig stimuliert werden, ist ein Punkt, an dem die Wirksamkeit der Kooperationen gemessen wird. In Kasachstan wurde diskutiert, ob in den 55 BRI-Projekten veraltete Technologie transferiert werde, was von offizieller kasachischer Seite dementiert wurde.

Im ursprünglichen Konzept der BRI wird Migration nicht erwähnt, der Begriff „Mobilität“ einmal, „Arbeitsmarkt“ und „Arbeitskräfte“ je fünfmal. „Bewegung“ wird auf Kapital und Ressourcen bezogen. Wie steht es also um Beschäftigungsmöglichkeiten in den BRI-Projekten? Werden zur Realisierung von Projekten chinesischer Investoren in der Region Arbeitskräfte aus China eingesetzt, erfüllen sich die Erwartungen der lokalen Bevölkerung nicht, hier selbst eine gute Arbeit zu finden. Nach kirgisischen Quellen waren 6.711 der 2019 im Land tätigen 8.757 ausländischen Spezialisten Bürger Chinas. Ethnische Kasachen, die aus China nach Kasachstan übersiedelten (Oralmene), haben wegen ihrer Chinesischkenntnisse oft zuerst die Chance auf eine Anstellung in einem Betrieb mit China-Bezug.

Wissenstransfer von China nach Zentralasien wird nicht nur erwartet, wenn es um Technologie und Arbeit geht. China legte besondere Stipendien- und Bildungsprogramme zur Förderung der „Neuen Seidenstraßen“ auf. Ob und von wem diese genutzt werden, ob dabei ein wirklicher Wissenszuwachs stattfindet, ist auch von Ausbildungsbedingungen an konkreten Hochschulen, dem Grad der Einbindung der ausländischen Studierenden in den Ausbildungsprozess abhängig – und nicht zuletzt davon, wie gut die chinesische Sprache erlernt wurde.

Aus dem mit 33 Millionen Einwohnern bevölkerungsreichsten Land Zentralasiens, Usbekistan, studierten 2020 5.000 Menschen in China. Auch für junge Kirgistaner*innen hat China als Bildungsort in den letzten 20 Jahren an Attraktivität gewonnen: Ihre Zahl stieg von 100 auf circa 3.000 im Jahr 2018. Die Mehrzahl der Studierenden zum Beispiel aus Kasachstan nimmt ihr Studium in China entweder auf eigene Kosten oder finanziert durch andere als die BRI-Stipendien auf. 2018 studierten 11.784 Kasachstan*innen in China. Bei einer Landesbevölkerung von circa 18,3 Millionen Menschen war dies keine geringe Anzahl. Allerdings sank die Zahl der Studierenden aus Kasachstan in China in den letzten Jahren. Eine der Ursachen dieser Tendenz ist, dass es vielen der nach ihrer Ausbildung Zurückkehrenden nicht gelingt, zu Hause eine adäquate Beschäftigung zu finden.

Den hohen Erwartungen an die Potenziale der BRI stehen in mehreren Ländern der Regi-

Die Anzahl der chinesischen Projekte in Zentralasien ist seit 2013 stark gestiegen



Strategischer Endpunkt in Deutschland: Der größte Binnenhafen Europas in Duisburg

on auch skeptische bis ablehnende Haltungen von Teilen der Bevölkerung zu China gegenüber.

Solche chinakritischen Perzeptionen speisen sich besonders in Kasachstan und Kirgistan aus der Wahrnehmung von Ungleichgewichten in den wirtschaftlichen, politischen, militärischen Potenzialen, aus Erfahrungen geteilter Geschichte und der Beobachtung des Umgangs der Führung der VR China mit muslimischen Minderheiten im Uigurischen Autonomen Gebiet Xinjiang. In den ebenfalls muslimisch geprägten Ländern Zentralasiens wird aufmerksam vermerkt, dass in Xinjiang nicht nur Uiguren, sondern auch muslimische Minderheiten wie Kasachen und Kirgisen wegen ihres Glaubens „umerzogen“ werden.

Gerade wegen der Geschichte der Region werden Ansprüche auf eigene Territorien argwöhnisch beobachtet und entsprechend kommentiert: So richtete der Vize-Außenminister Kasachstans nach der Veröffentlichung des Beitrags „Warum Kasachstan danach strebt, nach China zurückzukehren“ auf der Plattform sohu.com im April 2020 eine Protestnote an den chinesischen Botschafter in seinem Land.

Kirgistan verdeutlicht, welche Probleme daraus erwachsen, wenn über Jahre hinweg von unterschiedlichen Beteiligten Verträge mit chinesischen Akteuren über Projekte beziehungsweise deren Finanzierung abgeschlossen werden, über deren Gesamtsumme und die konkreten Rückzahlungsbedingungen aber Unklarheit besteht. Auch für künftige Regierungen kann es zu einer Belastung werden, wenn Ressourcen des Landes als Sicherheiten für Kredite eingesetzt wurden, de-

ren Rückzahlung nicht anderweitig gesichert werden kann.

Auch das Fehlen von negativen Erfahrungen durch weniger direkte Kontakte kann zum Faktor werden, der die China-Perzeption mitprägt: In Usbekistan und Tadschikistan gibt es weniger Befürchtungen, vielmehr werden mit China eher Chancen auf die Entwicklung des eigenen Landes verbunden.

Manche Kritik wird auf informierter Grundlage vorgebracht. Nicht immer basieren china-kritische Proteste auf Tatsachen, wird die Frage gestellt: Wem nützen China-Phobien und wer hat ein Interesse an ihrer Verbreitung?

Mitunter werden allgemeine Ängste in Bezug auf die Auswirkungen einer stärkeren Zusammenarbeit mit China formuliert. Proteste werden auch von Menschen getragen, die ihre Erwartungen hinsichtlich positiver Effekte daraus nicht erfüllt sehen.

Sie werden genährt durch Personen, die innere Gegner bekämpfen. So wurden anti-chinesische Auftritte in Kasachstan im September 2019 oft Muchtar Äbljasow, dem exilierten Führer der verbotenen Partei Demokratische Wahl Kasachstans, zugeschrieben. Sie fanden im Vorfeld der China-Reise des kasachischen Präsidenten Qassym-Schomart Toqajew statt, während deren er und der chinesische Präsident eine „permanente, umfassende strategische Partnerschaft“ beider Länder vereinbarten.

Nicht vergessen werden sollte, dass die Region auch für weitere globale Akteure bedeutsam ist. Proteste gegen China etwa in Kasachstan oder Kirgistan, Misstrauen gegenüber den Intentionen Chinas in Zentralasien bremsen mögliche Kooperationen mit China und len-

ken die Aufmerksamkeit auf die Angebote anderer Seiten.

Die Länder der Region leiden unter einer starken Korruption. Vorwürfe, BRI-Projekte oder andere Vorhaben der bilateralen Zusammenarbeit mit China hätten korrumpierende Wirkung, werden deshalb nicht nur an die (potenziellen) Investoren gerichtet, sondern häufig auch an Entscheider unterschiedlicher Ebenen in den Ländern der Region.

Die Anzahl der Projekte, die von chinesischen Akteuren oder mit chinesischer Beteiligung in Zentralasien realisiert werden, ist seit 2013 stark gestiegen. Nicht alle diese Projekte, die der Politik des „Going out“ folgen, sind ausreichend vorbereitet, nicht alle Akteure verfügen über ein realistisches Bild der Spezifik ihrer Gastgeberländer oder die notwendigen Mittel zur Finanzierung. Projekte, die fehlschlagen, enttäuschen Erwartungen und verstärken vor Ort die Skepsis gegenüber China.

Negative Auswirkungen von Projekten in chinesischer Hand oder mit chinesischer Beteiligung auf die Ökologie triggern mitunter ebenfalls Proteste. Aus China wurden Zementwerke älterer Technologien nach Tadschikistan exportiert. Tadschikistan kann jetzt nicht nur den Bedarf seiner eigenen Bauvorhaben decken, sondern wurde vom Zementimporteur zum -exporteur. Die Bevölkerung im Umfeld dieser Werke verbucht dies nicht als Zuwachs an Lebensqualität. Viel diskutiert wurde 2018 die fehlgeschlagene Modernisierung des Heizkraftwerks der Hauptstadt Kirgistans. Das Vorhaben wurde mit Hilfe chinesischer Kredite finanziert. Im Zusammenhang damit wurden Vorwürfe laut, es sei zu teuer, von Korruption geprägt, es werde veraltete Technik eingekauft. Auch wegen der Emissionen des Kraftwerks zählt Bischkek bis heute zeitweise zu den Städten mit der höchsten Luftverschmutzung der Welt.

Auch am Gelingen der Kooperationen mit den Ländern Zentralasiens wird gemessen werden, wie weit die Zusammenarbeit mit China tatsächlich einer anderen Philosophie und Praxis des internationalen Miteinanders folgt, wie sie Xi Jinping auf dem 19. Parteitag der KP Chinas 2017 anbot:

„Der Eintritt des Sozialismus chinesischer Prägung in das neue Zeitalter bedeutet ferner, dass ... der Modernisierungsweg für die Entwicklungsländer erweitert wurde, den Ländern und Völkern der Welt, die hoffen, sowohl ihre eigene Entwicklung zu beschleunigen als auch ihre Unabhängigkeit zu wahren, eine völlig neue Wahlmöglichkeit und der Menschheit weise chinesische Ideen für Problemlösungen und chinesische Konzepte zur Verfügung gestellt werden“ (inoffizielle Übersetzung, Bericht XJP an den 19. Parteitag am 18. 10. 2017).

Marlies Linke ist Politikwissenschaftlerin und leitet das Zentralasienbüro der Rosa-Luxemburg-Stiftung in Almaty.

Nadelöhr Polen?

An der Nahtstelle zwischen Breit- und Normalspur im Schienenverkehr Von Holger Politt

China ist nach Deutschland Polens zweitgrößter Handelspartner, allerdings mit großem Abstand und sowieso mit einem eindeutigen Übergewicht der Wareneinfuhr nach Polen. Um eine Vorstellung von den Steigerungsraten zu geben, sei nur angeführt, dass derzeit dem Wert nach in einem Quartal normalerweise so viel zwischen den beiden Ländern ein- und ausgeführt wird wie 2004, beim Beitritt Polens zur Europäischen Union, in einem ganzen Jahr nicht. Da ist die Kurve also viel steiler als bei dem ohnehin nicht geringen Wirtschaftswachstum in der gleichen Zeit. Insofern stößt das Konzept einer „Neuen Seidenstraße“ auch in Polen und insbesondere in Handels- und überhaupt Wirtschaftskreisen auf größtes Interesse. Zudem spielt die geografische Lage eine gesonderte Rolle, denn an der polnischen Ostgrenze trifft die östliche Breitspur auf die europäische Normalspur. Ein Nadelöhr im Eisenbahnverkehr, aber zugleich auch eine Chance für zusätzliche und wohl auch gewinnträchtige Investitionen.

Seit den Pionierzeiten des Eisenbahnbaus, die auch in Polen in der Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzten, trafen hier mit ihren Schienensträngen die russische und die mitteleuropäische Spurbreite aufeinander. Eine natürliche Grenze in dem zu Russland gehörenden Teil Polens bildete die Weichsel, so war Warschau damals die einzige Großstadt im Riesenreich, in der beide Spurbreiten gleichermaßen anzutreffen waren. Am rechten Weichselufer gab es die breitere russische, am linken die geläufige europäische Spurweite. Wenn die junge Rosa Luxemburg in den Sommerferien zu ihrer Verwandtschaft hinunter an die Warthe-Quelle reiste, dann fuhr sie „europäisch“. Als sie Ende Dezember 1905, aus Ostpreußen kommend, von Mława auf der anderen Weichselseite mit dem Zug nach Warschau kam, um für den Sieg der Revolution im Zarenreich zu kämpfen, fuhr sie hingegen „russisch“.

Im Ersten Weltkrieg verschoben die Deutschen diese Schienengrenze im Rahmen ihres militärischen Vordringens ab 1915 aus naheliegenden Gründen immer weiter nach Osten. Nach dem Zweiten Weltkrieg war die Trennung der Systeme an der polnisch-sowjetischen Grenze schnell geklärt, von dort in östliche Richtung wurde „breit“ gefahren, in die westliche „normal“. Heute wird im belo-

russischen Brest und auf der polnischen Seite in Małaszewicze die Spurbreite gewechselt, werden also Container umgeladen. Allerdings wurde in den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts in der VR Polen eine gesonderte Schienenverbindung von der Grenze weit ins Landesinnere bis nach Katowice gezogen, um die zur Stahlproduktion erforderlichen Eisenerztransporte aus der Ukraine ohne zeitraubendes Hindernis anliefern zu können. Auf der knapp 400 Kilometer langen Strecke können seither Schienenfahrzeuge in beiden Spurbreiten fahren – nirgends sonst reicht die russische Spur so weit nach Westen.

Mit den Aussichten auf eine „Neue Seidenstraße“ reifen schnell Pläne und Vorstellungen, derartige doppelgleisige Schienenverbindungen neu zu nutzen beziehungsweise auch anderswohin zu führen. So war von Łódź in Zentralpolen die Rede von einem riesigen Umschlagplatz für den Containerverkehr zwischen Ost und West, mit dem viele wertvolle Arbeitsplätze in einer strukturschwächeren Region gesichert werden sollten. Seit 2013 gibt es tatsächlich eine direkte und regelmäßige Zugverbindung für den Containertransport zwischen Łódź und China, doch auf polnischem Gebiet eben in der Normalspur. Im Schnitt erreichen die Züge nach elf Tagen das Ziel, vergleichsweise kein schlechter Wert übrigens.

Ein gutes Zeugnis bezüglich der Förderung des Eisenbahnverkehrs kann den polnischen Regierungen seit 1990 nicht ausgestellt werden, denn dieser wurde und wird im Vergleich mit dem Autoverkehr stiefmütterlich bedacht. Bis auf kleine, an sich nicht allzu bedeutende Ausnahmen entstand seither keine einzige Neubaustrecke für den Reise- oder Güterverkehr – in einem Land wohl gemerkt, das physisch die besten Voraussetzungen für hochmodernen Schienenverkehr bietet. Als treffendes Beispiel darf hier auf Pläne der EU verwiesen werden, Städte wie Tallinn und Riga an das europäische Bahnnetz anzuschließen, wofür aber eine schnelle und vor allem durchgehende Verbindung zwischen Warschau und Vilnius von entscheidender Bedeutung wäre, die bislang fehlt.

Auch nach dem Regierungsantritt der Nationalkonservativen im Herbst 2015 hat sich an der Lage wenig geändert, wobei die Infrastrukturpolitik der Vorgänger wegen offensichtlicher Vernachlässigung der Provinz und insbe-

sondere der im Osten des Landes ausdrücklich kritisiert wurde. In den Vordergrund wurden hingegen schnell Projekte geschoben, die sich „patriotisch“ aufladen und vorzeigen lassen. So ein zentraler Flughafen für ganz Polen in der Gegend von Warschau, der Berlin Konkurrenz machen und in einigen Jahren zu einem wichtigen internationalen Luftdrehkreuz entwickelt werden soll. Noch immer wartet man auf den ersten Spatenstich, die Corona-Pandemie verzögert jetzt zusätzlich. Weiter fortgeschritten ist der beabsichtigte Kanalbau durch die Frische Nehrung, mit dem ein direkter Fahrweg von der Ostsee zu dem am Haff liegenden Hafen von Elbląg durchgestochen werden soll. Versprochen wird der einst maritimen Stadt ein neuer wirtschaftlicher Aufschwung, weil der Schiffsverkehr dann nicht mehr den Umweg über die natürliche Wasserstraße im Kaliningrader Gebiet machen muss. Ganz abgesehen von den berechtigten Einwänden bezüglich des Umweltschutzes, die sowieso gegen den Kanalbau sprechen, hat der seinem wirtschaftlichen Umfang nach übersichtliche Schiffsverkehr nach Elbląg bislang auch keinerlei Beeinträchtigung erlebt, wenn über russisches Hoheitsgebiet gefahren werden muss. Ob der um einige Stunden abgekürzte Fahrweg wie erhofft zusätzliche Tonnage in nennenswerter Größenordnung in den Hafen schleusen wird, ist also zumindest fraglich.

Die beiden angeführten großen Verkehrsvorhaben der polnischen Regierung zeigen eine Tendenz, die eher als isolationistisch bezeichnet werden könnte, zumindest nicht in die Richtung einer Stärkung des grenzüberschreitenden Verkehrs im Osten weist. Insofern bleibt einzuschätzen, dass die „Neue Seidenstraße“ durchaus berechtigte Hoffnungen nährt, den Handel mit dem fernen China auf der Zugstrecke weiter intensivieren zu können, doch fehlen einstweilen in die Zukunft weisende Investitionen. Polen bleibt dasjenige EU-Land, das auf dem aus China kommenden Schienenweg am schnellsten erreicht werden kann, was tatsächlich ein großer Vorteil gegenüber immer stärker werdender Konkurrenz in der Nachbarschaft ist. Allerdings spricht die zu erwartende Dimension eindeutig dafür, die Weichen in der Verkehrspolitik mit geeigneten Investitionen klar in die Richtung des schienenengebundenen Güterverkehrs zu stellen. Wer zudem im Alltag Polens überlastete Fernstraßen kennt, wird schnell ein weiteres Argument anführen können.

Dr. Holger Politt leitet das Büro Warschau der Rosa-Luxemburg-Stiftung.

Polen bleibt das EU-Land, das auf dem aus China kommenden Schienenweg am schnellsten erreicht werden kann



Foto: miangonda, Getty Images

Wichtiger Punkt der Seidenstraße in Europa: der Hafen von Piräus, Griechenland

Der „Kopf des Drachen“ und die Suche nach dem Goldenen Vlies

Der Hafen von Piräus ist der größte Griechenlands, der siebtgrößte der Welt und für China ein verheißungsvolles Gut. Von Despina Papageorgiou

In der chinesischen Kultur sind Drachen ein zentrales Symbol für verheißungsvolle und respekteinflößende Mächte. Den „Kopf des Drachen“ beim Projekt der „Neuen Seidenstraße“ repräsentiert nach den Worten des chinesischen Präsidenten Xi Jinping der Hafen von Piräus.

Noch bevor die Troika das überschuldete Griechenland im großen Maßstab zum Ausverkauf öffentlichen Eigentums zwang, hatte sich China 2008 weitsichtig erste Anteile am Hafen gesichert. Dessen geografische Lage am Schnittpunkt dreier Kontinente bot einen idealen Zugang zu Europa, Chinas zweitgröß-

tem Handelspartner. Zumal über 80 Prozent des chinesischen Handels mit der EU über den Seeweg abgewickelt werden. Verglichen mit nordeuropäischen Häfen lässt sich so eine Woche Fahrtzeit – und viel Geld – sparen.

Seit 2008 hat sich die Zusammenarbeit so vertieft, dass Befürchtungen laut wurden, Griechenland könne Chinas Trojanisches Pferd für Europa werden. Verstärkt wurden sie durch Griechenlands Blockadehaltung gegenüber einer UN- und zwei EU-Erklärungen, die China kritisierten. Die bereits enge Zusammenarbeit wurde „besiegelt“, als beide Länder 2018 eine Vereinbarung zur gemeinsamen

Fortführung der Arbeiten an der „Neuen Seidenstraße“ unterzeichneten und Griechenland ein Jahr später offiziell der chinesischen 16+1-Initiative mit zentral- und osteuropäischen Ländern beitrug. Der chinesische Kapitalfluss der letzten Jahre in die griechische Wirtschaft wird auf mehr als 7,5 Milliarden Euro geschätzt – davon 1,8 Milliarden Euro allein für den Hafen.

Im Jahr 2008 sicherte sich das chinesische Staatsunternehmen China Ocean Shipping Company (COSCO), der Gesamtkapazität nach die drittgrößte Container-Reederei der Welt, für 490 Millionen Euro einen 35-Jahre-

Pachtvertrag für die Hälfte des Hafens von Piräus (Pier II und den später gebauten Pier III). 2016, als die Privatisierung in Griechenland bereits in vollem Gange war, verkaufte das Land schließlich seinen größten Hafen und überließ COSCO für 280,5 Millionen Euro 51 Prozent der Anteile. Das chinesische Unternehmen übernahm effektiv die Kontrolle über die Hafenverwaltung (OLP) und das verbliebene Containerterminal (Pier I) bis 2052. Der größte europäische Passagierhafen mit 20 Millionen Passagieren jährlich befand sich nun in chinesischer Hand. Der Vertrag über 368,5 Millionen Euro sieht vor, dass COSCO nach fünf Jahren weitere 16 Prozent der Anteile erhalten soll, wenn das Unternehmen im Zeitraum von zehn Jahren Investitionen von 350 Millionen Euro tätigt.

2019 stieg Piräus zum Mittelmeerhafen mit dem größten Containerumschlag auf, der griechische Staat strich 5,4 Millionen Euro an Konzessionsabgaben ein, und angeblich sind 3.000 Arbeitsplätze entstanden. Doch ist das auch für Arbeiter*innen eine Erfolgsgeschichte?

2009 wurde die COSCO-Tochter Piraeus Container Terminal (PCT) gegründet, um Pier II und III zu betreiben. Die dort Beschäftigten wurden größtenteils per Outsourcing rekrutiert, Hafendarbeiten wurden an das chinesische Unternehmen D-Port vergeben, das seinerseits mehrere Subunternehmen unter Vertrag nahm – mit entsprechenden Konsequenzen für die Rechte der Arbeiter*innen. Ein ehemaliger Angestellter sprach öffentlich über fehlende Toilettenpausen, so dass sich die Betroffenen in Flaschen erleichtern mussten, haarsträubende Arbeitsschutzbedingungen und kurzfristig anberaumte Arbeitseinsätze. Berichte bestätigten seine Angaben, 2012 klagte er gegen COSCO. 2013 erhoben Hafendarbeiter*innen in einem offenen Brief an den griechischen Präsidenten ähnliche Vorwürfe. Im Juli 2014 traten COSCO-Angestellte erstmals in der Geschichte des Unternehmens in Streik. Wie sich zeigte, arbeiteten sie bis zu 16 Stunden am Tag, Arbeitsunfälle wurden nicht gemeldet, und Dutzende von ihnen waren als „Feigen- und Rosinenpacker“ registriert.

Es gelang den Beschäftigten, die Gewerkschaft der Containerumschlagsarbeiter*innen im Hafen von Piräus (ENEDEP) zu gründen, die Pausen, einen Tagesmindestlohn und eine Mindestanzahl an Tageslöhnen pro Monat durchsetzen konnte. Bis dahin hatten die verschiedenen Subunternehmen nach unterschiedlichen Lohnsystemen gezahlt. Allerdings blieb das Tageslohnsystem ohne Anrechnung von Wochenenden und Feiertagen in Kraft.

2017, nachdem die Chines*innen die volle Kontrolle über OLP und Pier I übernommen hatten, dehnte eine neue allgemeine

Regelung die Arbeitszeit von 7,5 Stunden am Tag/37,5 Stunden in der Woche auf 8 beziehungsweise 40 Stunden aus und sah eine Sieben-Tage-Arbeitswoche ohne Wochenend- oder Feiertagszulage, „flexible“ Arbeitsformen und vereinfachte Entlassungen vor. Allerdings agiert COSCO nicht in einem Rechtsvakuum, denn die SYRIZA-Regierung hatte im Februar 2017 ein Gesetz verabschiedet, das Beschäftigte privatisierter Häfen vom Nationalen Hafendarbeiterregister ausnimmt. Dadurch sind sie von bestimmten Leistungen ausgeschlossen, da sie etwa nicht mehr zur Kategorie der schweren und gesundheitsgefährdenden Berufe (VAE) zählen. 2018 gelang es der ENEDEP nach einer Reihe von Streiks, alle Hafendarbeiter*innen per Ministerialerlass in diese Kategorie aufnehmen zu lassen. Allerdings hat sich nicht nur die Umsetzung verzögert, sondern der Hellenische Unternehmerverband hat beim Obersten Verwaltungsgericht Griechenlands auch einen Antrag auf Aufhebung des Erlasses für die Arbeiter*innen an Pier II und III gestellt.

Die Streiks sollten auch einen Tarifvertrag durchsetzen, doch D-Port weigerte sich, mit ENEDEP zu verhandeln.

Die Arbeiter*innen warfen D-Port vor, eine eigene „Gewerkschaft“ gegründet zu haben, die die Vereinbarung zum Erhalt des

Status quo unterzeichnete und angeblich Gewerkschafter*innen an Leib und Leben bedrohte. Im April 2020 beschloss COSCO, die „operationale Zusammenführung“ der Piere II und III mit Pier I weiter voranzutreiben und auch dessen Management PCT zu unterstellen. Die bis dahin bei OLP Beschäftigten befürchteten eine Verschlechterung ihrer Arbeitsbedingungen. Besonders nachdem COSCO im Juni 2020 eine offene Ausschreibung für ein Subunternehmen veröffentlicht hat, das Arbeiten an Pier I übernehmen soll.

COSCO hat auch Pläne zum Bau einer Werft in die Wege geleitet, obwohl dies Berichten zufolge sowohl dem Konzessionsvertrag als auch Umweltvorschriften widerspricht. Die lokale Industrie, bestehend aus rund 450 Schiffsreparaturbetrieben und 1.500 Zulieferern mit circa 27.000 Beschäftigten, ist COSCO entschieden entgegengetreten. Alle Gewerkschaften im Bereich Schiffsreparatur verbündeten sich mit der Hellenischen Vereinigung der Kurzstrecken-Schiffseigner, damit die OLP-Hafenverwaltung die kürzlich angehobenen Preise wieder senkt.

2018 hatte COSCO einen von den griechischen Behörden weitgehend genehmigten 600-Millionen-Euro-„Masterplan“ für den Hafen von Piräus vorgestellt. Einschließlich eines 136 Millionen Euro teuren neuen Kreuzfahrtschiff-Terminals im Süddareal. Allerdings werden 95 Prozent dieser Kosten über den Nationalen Strategischen Rahmenplan aus EU-Geldern bezahlt. Am Terminal könnten bis zu

vier Kreuzfahrtschiffe der neuesten Generation mit über 400 Meter Länge anlegen. Trotz entsprechender Umweltbedenken wurde im Februar 2020 der offizielle Startschuss gegeben, und im April, inmitten der Pandemie, begannen die Arbeiten. OLP erklärte, durch zwei Ministerialbeschlüsse (2013, 2018) die vollständige Genehmigung erhalten zu haben, obwohl Berichten zufolge die erforderliche Strategische Umweltprüfung (SUP) und die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) fehlen.

Am 6. Mai enthüllte das Meeresschutzinstitut Archipelagos: „Die unkontrollierte Entsorgung Tausender Tonnen giftiger Sedimente in die Fischereigebiete des Saronischen Golfs [...] birgt ein beträchtliches Risiko für Ökosysteme und öffentliche Gesundheit.“ Die meisten Oppositionsparteien (DiEM25, SYRIZA, KINAL) thematisierten das Problem im Parlament. Im Juni 2020 stoppte das Oberste Verwaltungsgericht vorübergehend die Baggarbeiten – nicht aber die Entsorgung des ausgehobenen Materials. Zudem wandte sich der Archäologische Zentralrat Griechenlands 2019 gegen den „Masterplan“, mit Verweis darauf, dass das Einkaufszentrum, das schwimmende Schiffsreparaturdock und das gigantische Luxushotel die Altertümer in diesem historischen Viertel beeinträchtigen könnten. Ein früheres Problem hat das Misstrauen noch verstärkt: Der 2017 abgeschlossene Bau des neuen Öl-Piers bedeutete – zusammen mit der starken Zunahme des Containerverkehrs – die bevorstehende Reaktivierung aller 149 Öltanks für Schiffsbetankung, einschließlich derer, die schon lange außer Betrieb waren. Die lokale Bevölkerung fordert seit Jahren deren Verlagerung, da sie nur wenige Meter von Wohnhäusern und Schulen entfernt stehen. Anwohner*innen atmen Gift, Dieseldämpfe und Chemikalien ein, während sie die Angst vor der Brandgefahr begleitet.

Ein 2013 in der griechischen Finanzkrise eingeführtes Programm gewährt Bürger*innen aus Drittländern eine fünfjährige Aufenthaltserlaubnis, wenn sie Immobilien im Wert von mindestens 250.000 Euro erwerben. Bis März 2020 hatten 18.603 Chines*innen, weit mehr als Bürger*innen irgendeines anderen Landes, dieses „Goldene Visum“ erhalten. Das Europäische Parlament und die Europäische Kommission haben sich gegen das aktuell wegen der Pandemie pausierende Programm gestellt. Der Markt wurde zwar wiederbelebt, doch Immobilienpreise und Mieten sind gestiegen. Hauseigentümer*innen haben davon profitiert, von der Krise getroffene Mieter*innen hingegen werden verdrängt.

Griechenland erlebt in der Tat eine Odyssee, doch am Goldenen Vlies, das der COSCO-Vorsitzende Xu Lirong versprochen hat, erfreuen sich offenbar andere.

Despina Papageorgiou ist freie Journalistin und arbeitet in Athen.

Übersetzung: Daniel Fastner und Utku Mogultay für Gegensatz Translation Collective

2019 stieg Piräus zum Mittelmeerhafen mit dem größten Containerumschlag auf

Schwenk nach Asien

USA und China: ein Konflikt, der das 21. Jahrhundert prägen wird Von Ingar Solty

Wir befinden uns in einem neuen globalen Rüstungswettlauf, der von den militärisch dominanten NATO-Staaten ausgeht und von China längst, allerdings von einem erheblich niedrigeren Niveau ausgehend, ähnlich beantwortet wird. Das Land, das sich von der einstigen Werkbank der Welt zu einem Hochtechnologie-Rivalen entwickelt hat, steht zunehmend im Fokus westlicher Aggressionen.

Die USA befinden sich schon seit Obamas „Schwenk nach Asien“ 2012 auf einem Konfrontationskurs. Obamas Außenministerin Hillary Clinton erhob den US-Hegemonialanspruch, als sie vom 21. Jahrhundert als „Amerikas pazifischem Jahrhundert“ sprach. Obamas Politik der Einbindung durch Eindämmung, die vor allem auf bilateralen Militärbündnissen beruht und den Westpazifik in einem Maße hochgerüstet hat wie seit Ende des Zweiten Weltkriegs nicht mehr, ist von der Trump-Administration um einen speziellen Wirtschaftskrieg ergänzt worden. Dieser zielt darauf ab, Chinas Staatsinterventionismus, also seinen Erfolgsgaranten, zu unterbinden, den Hochtechnologie-Rivalen in einer untergeordneten Stellung in der Hierarchie der internationalen Arbeitsteilung zu halten und auf den westlichen, marktgetriebenen Entwicklungsweg festzulegen. Mittel zum Zweck ist die Abkopplung Chinas von den internationalen Lieferketten. Dies gilt insbesondere für Mikrochips, die für die fünfte Mobilfunkgeneration und alle abgeleiteten Zukunftstechnologien wie „autonomes Fahren“, „Smart City“ und so weiter elementar sind und die das „Reich der Mitte“ noch nicht selbst produzieren kann.

Die EU ist 2019 auf den US-Kurs eingeschwenkt und hat China zum „systemischen Rivalen“ erklärt. Der Druck der USA auf die europäischen NATO-Staaten, ihre Rüstungsausgaben gefälligst auf zwei Prozent ihres jeweiligen Bruttoinlandsprodukts zu steigern, wird in Europa nicht von allen dankend angenommen und für eigene Aufrüstungsmaßnahmen und globale Ambitionen genutzt, die unter den Stichworten „Neue Macht – neue Verantwortung“ und „Europas strategische Autonomie“ seit fast einem Jahrzehnt immer offensiver formuliert und mit der Schaffung von Grundlagen für eine EU-Armee im Rahmen der „Ständigen strukturierten Zusammenarbeit“ und des „Europäischen Verteidigungsfonds“ auch vorangetrieben worden sind.

Die Aufrüstung in Europa ist zugleich Element einer transatlantischen Arbeitsteilung: Die Europäer sollen den relativ abgestiegenen USA bei ihrer Konfrontationspolitik gegen China den Rücken freihalten, indem sie die Kosten der westlichen Konfrontationspolitik gegen Russland und militärischer Aben-

teuer an den erweiterten europäischen Außengrenzen tragen. Die Konfrontation gegen China dient dabei dem Zweck, das aufstrebende Ex-Entwicklungsland mit militärischen und nichtmilitärischen Zwangsmitteln in einer untergeordneten Stellung in der US- und westlich dominierten Weltwirtschaft zu halten. Durch die transatlantische Arbeitsteilung wird China darum zu einem Gegenstand deutscher und europäischer Politik, egal, was man von den inneren Verhältnissen in China hält. Tatsächlich wird der USA-China-Konflikt das 21. Jahrhundert konfigurieren und tut es schon jetzt. Die Aggression des Westens zielt also darauf ab, Chinas starken Staatsinterventionismus zurückzudrängen, der sich daran festmacht, dass China seine gesellschaftliche Entwicklung viel stärker plant und sie weniger dem Markt, das heißt den Profitkalkulationen privatkapitalistischer Konzerne überlässt. Die USA brandmarken dies als „illegale Staatssubventionen“. Dieser Staatsinterventionismus ist jedoch relevant, wenn wir es damit ernst meinen, die drohende Klimakatastrophe noch zu verhindern. Denn während man in der EU bis hinein ins linke Bürgertum vornehmlich auf „technologischen Optimismus“ (Programm der Grünen oder „Green Deal“ der Von-der-Leyen-Kommission) und neoliberale Marktösungen, also die Selbstheilungskräfte der Industrie setzt, sind die chinesischen Staatsressourcen eine Voraussetzung für Chinas durchaus widersprüchlichen Weg in die „Öko-Zivilisation“. Dieser setzt insbesondere auf Hochgeschwindigkeitszüge, erneuerbare Energien und – immerhin – ÖPNV-E-Mobilität statt, wie im Westen, individualisierter, also Auto-Mobilität. Ohne diese Form der Mobilitätsplanung und das 2017 erlassene Zulassungsverbot für fossile Verbrennungsmotoren ab 2030 sähe China, das Land mit der größten Mittelklasse der Welt, indes so aus wie Indien und andere vergleichbare (Schwellen-)Länder, in denen die Mittelklassen den „American Way of Life“ kopieren müssen, weil kein Privatunternehmer die gigantischen Infrastruktur-Investitionen unternähme, die nötig sind, um etwa Hochgeschwindigkeitszüge erst einmal systematisch zu entwickeln und dann in Serie gehen zu lassen. Der Markt versagt gegenüber der Klimakatastrophe.

Der Westen steht heute am Scheideweg und vor der Entscheidung, Chinas Staatsinterventionismus entweder zu unterbinden oder nachzuahmen. Daraus haben sich Risse in den herrschenden Klassen des Westens ergeben, die durch die Corona-Krise noch vertieft wur-

den. Für die Linke bedeutet das die Chance, sich diese Risse zunutze zu machen, um den Einstieg in den sozialökologischen Systemwechsel vorzubereiten. Klar sein muss: Ohne die erfolgreiche Durchsetzung eines sozial(istisch)en Green New Deal im Westen, der das Verhältnis von Staat und Markt auch hier ganz grundlegend zugunsten des Staates, das heißt der demokratischen Kontrolle und Planung, verschiebt, wird die Menschheit die Klimakatastrophe nicht abwenden können. In diesem Sinne ist China ein Partner. Klar sein muss auch: Siegen im USA-China-Konflikt die USA und die „Marktzivilisation“, dann stirbt – zugespitzt formuliert – das Klima.

Der Rüstungswettlauf und die Konfrontationspolitik gegen China müssen beendet werden. Sie befördern nicht nur die Gefahr eines großen Krieges, mit dem im Pentagon längst gerechnet wird. Sie binden auch wichtige finanzielle Ressourcen, die sowohl im Westen als auch in China für den sozialökologischen Systemwechsel hin zu einer klimagerechten Produktionsweise benötigt werden. Notwendig ist, sich dafür einsetzen, dass die deutsche und die europäische Außenpolitik zu einer neuen „Ostpolitik“ umorientiert werden, die sich an den gemeinsamen Zielen einer Diplomatie, die wechselseitiges Misstrauen abbaut, der globalen Abrüstung sowohl nuklearer als auch konventioneller Waffen und der Umlenkung der frei werdenden Ressourcen in Richtung gemeinsamer Schritte zur Bearbeitung von sozialer Frage und Klimakrise orientiert. China hat mit seinem starken Staatsinterventionismus durchaus beachtliche Erfolge

Der globale Rüstungswettlauf und die Konfrontationspolitik gegen China müssen beendet werden

in Sachen Armutsbekämpfung – seit 1978 wurden 770 Millionen Menschen aus der Armut geholt – und ökologische Produktionsweise vorzuweisen. Die neue „Ostpolitik“ sollte entsprechend von der Annahme beseelt sein, dass es grundsätzlich unterschiedliche Wege gibt, Menschheitsprobleme, die uns alle betreffen und die nicht vor Nationalstaatsgrenzen

halt machen, zu bearbeiten, damit man voneinander lernen kann. Die Hoffnung wäre, dass man in einem solchen Rahmen einander auch kritisieren kann, ohne den Anspruch zu erheben, dem jeweils anderen sein subjektiv besseres System aufzudrücken.

Dr. Ingar Solty ist Referent für Außen-, Friedens- und Sicherheitspolitik am Institut für Gesellschaftsanalyse der Rosa-Luxemburg-Stiftung und Autor von „Der kommende Krieg. Der USA-China-Konflikt und seine industrie- und klimapolitischen Konsequenzen“.

