

Die Neue Seidenstraße - Chinas Weg zur führenden imperialistischen Weltmacht

VON JONATHAN FRÜHLING

Im Mai 2017 lud China zum Gipfeltreffen des „Belt and Road Forums“ ein und die Welt kam: Über 100 Staaten, teilweise sogar vertreten durch ihre Regierungschefs, nahmen an dem Treffen teil. Alle wollen mitprofitieren an der „Neuen Seidenstraße“, dem größten Investitionsprogramm seit dem Marshallplan (Wiederaufbau Westeuropas nach dem Zweiten Weltkrieg), welches von China 2013 ausgerufen wurde. Die Bezeichnung „Seidenstraße“ ist eine propagandistische Anlehnung an die berühmte historische Seidenstraße, die in der Antike und dem frühen Mittelalter Ostasien mit Europa verband. China betont damit auch den wirtschaftlichen Charakter des Projektes.

Um die Intention Chinas zu verstehen müssen wir zunächst auf Chinas eigene Wirtschaft schauen. Seit einigen Jahren versucht China unabhängiger von der Weltwirtschaft und damit krisensicherer zu werden. Deshalb hat es die Infrastruktur des eigenen Landes massiv ausgebaut und die entlegenen Regionen im Westen des Landes entwickelt und mit dem bevölkerungsreichen Osten verbunden. Dieses Entwicklungsmodell, welches China ein stabiles Wachstum von zuletzt immerhin knapp 7% beschert hat, ist nun im eigenen Land an seine Grenzen gestoßen. Momentan kann das Wirtschaftswachstum nur mit einer massiven Staatsverschuldung aufrecht erhalten werden.

Die neue Seidenstraße ist der Versuch ähnliche Projekte in ca. 65 Ländern der Erde zu verwirklichen. Geplant sind Bahntrassen, Häfen, Straßen, Pipelines, Güterumschlagsplätze und Stromleitungen. Geographisch wird in die Richtungen Südostasien, Pakistan, vor allem aber dem zentralasiatischen Raum mit Perspektive in den Nahen Osten und nach Europa geplant. Auch Afrika hat für China als Rohstofflieferant und Absatzmarkt Relevanz und ist deshalb mit eingeschlossen. Dies alles wird als „on Road“ bezeichnet, während geplante Häfen für den Ausbau der Seewege entlang der Routen Europa, Afrika → Asien als „on Belt“ bezeichnet werden.

Was verbirgt sich nun alles hinter der Politik einer neuen Seidenstraße? Zum einen verfolgt China damit auch innenpolitische Interessen. Chinas gewaltige Provinz im Westen des Landes (Xinjiang) ist von einer Reihe ethnischer Minderheiten bewohnt, die teilweise bis heute die Unabhängigkeit fordern. Durch eine handelsbedingte Entwicklung der Region erhofft sich China eine Stabilisierung. Tatsächlich hat sich die Hauptstadt Ürümqi schon zu einem Flugdrehkreuz und dem wichtigsten Handelszentrum Zentralasiens entwickelt.

Im Fokus stehen jedoch vor allem wirtschaftlichen Interessen. China möchte seine Handelswege auf dem Land ausbauen, um notfalls etwas unabhängiger vom leicht

angreifbaren Seeweg zu werden. Vor allem aber würden so Importe und Exporte schneller werden. Dies und der Ausbau der Seewege sollen die Versorgung Chinas mit Rohstoffen sichergestellt. Natürlich will China die Projekte vor allem von chinesischen Firmen umsetzen lassen. So holt China das investierte Geld ins eigene Land und kann seine gewaltigen Überkapazitäten im Stahl- und Baugewerbe abbauen. Sehr wichtig ist aber auch die außenpolitische Komponente des „On Belt, On Road“-Programms. China möchte die betreffenden Staaten stabilisieren, an sich binden und somit zu Verbündeten in der Auseinandersetzung mit den USA machen. Die Seidenstraße soll deshalb auch zu bilateralen Handelsabkommen führen. Es geht also auch darum international an Einfluss zu gewinnen.

International gibt es geteilte Meinungen zu dem Projekt, je nachdem, wie nützlich oder schädlich die Staaten das Projekt für sich einschätzen. Die Staaten, in die die Investitionen fließen sollen, erhoffen sich natürlich einen Aufbau ihrer Infrastruktur (Zentralasien, Südostasien, Afrika, Pakistan). Russland ist einer der stärksten Befürworter, da Russland unabhängiger vom Westen werden will und auf Investitionen aus China erhofft. Von diesen ist jedoch bisher wenig angekommen. Außerdem ist die neue Seidenstraße ein Stück weit auch ein Konkurrenzprojekt zu Russlands „Eurasischer Wirtschaftsunion“ (Freihandelsabkommen zwischen Russland und den meisten zentralasiatischen Staaten). Die europäischen Staaten, allen voran Deutschland, fordern, sich ebenfalls an den Bauvorhaben beteiligen zu können. Dies wurde von China jedoch selbstbewusst abgelehnt, was Deutschland verärgerte. Die USA sind mit Japan die entschiedensten Gegner des Projektes, da sie eine Stärkung ihres größten Konkurrenten befürchten. Die USA hat mit TTIP (Freihandelsabkommen für Europa und Nordamerika) und TTP (Freihandelsabkommen für Nordamerika und die Pazifikregion) versucht China auszuschließen, fahren aber unter Trump zunehmend einen protektionistischen Kurs. Auch Indien steht dem Projekt skeptisch gegenüber. Erstens sollen keine Investitionen nach Indien fließen, zweitens werden Straßen, Bahnstrecken und Häfen in dem mit Indien verfeindeten Pakistan vorangetrieben. Diese sollen sogar teilweise durch die Region Kaschmir führen, die von Indien beansprucht wird. Die chinesisch-indischen Beziehungen haben sich zuletzt auch wegen Grenzstreitigkeiten im Himalaja verschlechtert. Da Indien ein bevölkerungsreiches und aufstrebendes Land ist, ist es sehr relevant, ob es sich zukünftig auf die Seite der USA oder auf die Chinas schlagen wird. Bisher hat es diese Entscheidung noch nicht getroffen.

Allerdings gibt es bei Chinas großen Ambitionen auch einige Haken. Gewaltige Infrastrukturprojekte beanspruchen auch einen gewaltigen zeitlichen Aufwand. Es wird wohl noch 10 Jahre dauern, bis die Arbeiten an der neuen Seidenstraße richtig in Gang kommen. Auch die bisher sehr wage Planung muss bis dahin konkretisiert werden.

Weiter ist die Finanzierung bei weitem nicht gesichert. Zwar will China den Wert von bis zu 1 Billionen investieren, nötig sind nach Schätzungen aber zwischen 4,5 und 26 Billionen. Einen Teil soll auch die Asiatische Infrastrukturinvestmentbank (AIB) leisten. Sie ist das chinesische Konkurrenzprojekt zum IWF und der Weltbank, die beide von

den USA dominiert werden. China ist jedoch zweifellos auf die Unterstützung anderer Staaten angewiesen. Es bleibt außerdem abzuwarten, ob China in der Lage sein wird, die verschiedenen Einzelinteressen der teilhabenden Staaten zu befriedigen. Diese werden nämlich nur mitmachen, wenn sie selbst einen Zugewinn davon haben, was China gebetsmühlenartig versichert. Desweiteren könnte die Instabilität einiger Staaten, wie z.B. Afghanistans, aber auch einiger Staaten Zentralasiens, das Projekt bedrohen. Dabei zeigte sich 2010 in Kirgisistan, dass China bisher unfähig war, auf entsprechende Krisen militärisch in seinem Interesse zu reagieren.

Nebenbei regt sich auch Widerstand in der Bevölkerung gegen Chinas rücksichtslose Politik, die Vertreibungen und schwere Umweltschäden mit einschließt.

Umweltaktivisten und die lokale Bevölkerung protestieren, in Pakistan gab es sogar einen Anschlag von Islamisten auf eine Hafenbaustelle am indischen Ozean.

Die Seidenstraßevisionen Chinas zeigen, dass Chinas Kooperationen mit den zentralasiatischen Staaten als Erfolg gewertet werden und es sich auch deshalb weiter in diese Richtung orientieren will. Außerdem beweisen sie, dass China mittlerweile selbstbewusst genug ist, offen mit Weltmachtambitionen aufzutreten und hofft, sich mittelfristig als führende Imperialistische Macht etablieren zu können. Die USA dagegen würde zweifelsohne weiter an Boden verlieren, wenn China seine Ziele verwirklichen kann. Wie erfolgreich das gesamte Projekt wird und welche Staaten sich in einen zukünftigen chinesischen Block einreihen werden, wird sich allerdings erst in einigen Jahren zeigen.