

Welthandelsmacht

Chinas milliardenstarkes Megaprojekt einer »maritimen Seidenstraße« zwischen Ostasien und Europa ist weit vorangeschritten. Diesem Netzwerk von Schifffahrtslinien und Häfen hat die EU wenig entgegenzusetzen

Von Burkhard Ilschner

Die Volksrepublik investiert viele Milliarden, die Bundesrepublik ist in Sorge. Die chinesische »Belt and Road«-Initiative (BRI) veranlasst den deutschen Chefdiplomaten in Beijing, Michael Clauss, zu scharfen Tönen: Das Konzept sei »sinozentrisch«, kritisierte der Botschafter und verlangte im Namen Deutschlands und Europas mehr Mitsprache. Das wirft die Frage auf: Mit welchem Recht?

Mit der Initiative strebt die Volksrepublik China seit 2013 die Schaffung eines wirtschaftlichen und kulturellen Netzwerks von der eigenen Pazifikküste über Zentralasien, Arabien, Ostafrika und Nahost bis Westeuropa an, dessen Namensgebung eine bewusste Referenz an die alte »Seidenstraße« darstellt: Auch damals schon waren chinesische Waren – darunter eben auch die in Europa begehrte Seide – nicht nur über Land (auf der eigentlichen »Seidenstraße«) durch die Mongolei und Iran bis nach Syrien, sondern auch auf verschiedenen Seewege über den Indischen Ozean gen Westen bis nach Arabien und Ägypten gelangt. Einzig die bis 1869, dem Jahr der Eröffnung des Suezkanals, ja noch nicht durchgängig bestehende Verbindung zwischen dem Roten und dem Mittelmeer verhinderte einen durchgehenden Transport der Waren per Schiff.

Im Sommer dieses Jahres hat das »Internationale Maritime Museum Hamburg« in einer eindrucksvollen Sonderausstellung an die kommerziellen und kulturellen Beziehungen zwischen China und Europa entlang der »Maritimen Seidenstraße« zwischen dem 13. und 17. Jahrhundert erinnert. Die Schau ist eine Leihgabe des chinesischen Guangdong-Museums aus Guangzhou, der Metropole am Perlflossdelta: Es heißt, die vorangegangene Forschungsarbeit habe maßgeblich zur Entwicklung der BRI und zur Wiederbelebung der frühneuzeitlichen Idee eines überseeischen Netzwerks beigetragen.

In der Volksrepublik erwuchs daraus 2015 ein offizielles Konzept der Nationalen Entwicklungs- und Reformkommission. Es trägt den Titel »Vision und Aktionen zum gemeinsamen Aufbau des Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtels und der Maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts« und prägt damit auch die aktuellen Begriffe: Der »Seidenstraßen-Wirtschaftsgürtel« soll das neue Netzwerk transkontinentaler Landverbindungen sein, der Begriff »Maritime Seidenstraße« meint ein Netzwerk von Schifffahrtslinien und Häfen, an denen

chinesische Unternehmen beteiligt sind. Hinter diesem Terminus steht auch, wie es in dem von der Kommission erarbeiteten Papier heißt, die Absicht, »strategische Triebkräfte für die Hinterlandentwicklung« zu fördern, also Kooperationen mit anderen Ländern zum Aufbau einer an den Anforderungen der Hafenwirtschaft orientierten Infrastruktur anzustreben.

Beide Netze zusammen bilden die besagte »Belt an Road«-Initiative, die in den aktuellen Fünfjahresplan der Volksrepublik integriert wurde. Folgerichtig gilt sie damit als strategische Zielsetzung eigenen politischen Handelns, auch in der Absicht, andere Staaten in ein solches Netzwerk zu integrieren. Sie beschwört den »Geist der Seidenstraße« als historisches und kulturelles Erbe: »Frieden und Zusammenarbeit, Offenheit und Inklusivität, gegenseitiges Lernen und gegenseitiger Nutzen.« Daran wird sich China messen lassen müssen.

Von der Realität eingeholt

Der Umstand, dass Züge Container aus China bis nach Duisburg, Hamburg und Rotterdam transportieren, überrascht schon lange niemanden mehr. »China kommt schneller, als manch einer es wahrhaben will« - das formulierte ein Bremerhavener Logistikexperte in den späten 1980er Jahren: An der dortigen Hochschule wurde damals - die Sowjetunion befand sich in der Ära Gorbatschow im Umbruch - aus der Sicht westeuropäischer Hafenbetreiber über die Wiederbelebung der »Transsib«-Eisenbahn zwischen Moskau und Wladiwostok diskutiert. Dabei wurden auch die Möglichkeiten einer Verlängerung der Schienentrasse bis nach China oder eine Beschleunigung der Transporte über den Seeweg geprüft: von Fernost per Großschiff bis ins Mittelmeer und von dort entweder via »Short Sea Shipping« über Gibraltar oder über transalpine Trassen auf dem Landweg nach Nordwesteuropa.

Etliche dieser 30 Jahre alten Ideen sind heute - zu Lande wie zu Wasser - längst verwirklicht, andere von der Realität längst überholt worden, und das nicht immer zum gesellschaftlichen Nutzen: Erinnert sei hier beispielhaft an den oft beschriebenen, steuerlich hoch subventionierten Gigantismus westeuropäischer und nicht zuletzt deutscher Reeder, den China- bzw. Fernosthandel mit immer größeren Schiffen bis Nordwesteuropa zu organisieren und dabei hiesige Hafenstädte unter Druck zu setzen, ihre Terminals und Wasserwege diesem Vorhaben anzupassen. »Short Sea Shipping« zwischen mediterranen und hiesigen Häfen dagegen ist heute inzwischen meist dem intrakontinentalen Warenaustausch vorbehalten.

Im Frühjahr dieses Jahres prophezeite der Chef des halbstaatlichen norddeutschen Hafenlogistikers Eurogate, Thomas Eckelmann, der interkontinentale Warenverkehr von Ostasien nach Europa werde sich zunehmend auf den Mittelmeerraum konzentrieren. Daraus sprachen sehr wohl eigene Interessen. Denn für das »Transshipment« genannte Umladen vom Riesenfrachter mit 22.000 Standardcontainern (TEU) auf kleinere »Feeder« im Zuge von »Short Sea Shipping«-Konzepten - verfügt Eurogate über sieben ideale mediterrane Standorte zwischen Zypern und Gibraltar.

Schon während des Suezkanal-Ausbaus wurden Ausweichoptionen um die Südspitze Afrikas geprüft. Heute, im Zuge des Klimawandels, wird über Routen durch die nicht mehr ganzjährig vereiste Arktis geredet. Nur eines fand nicht

statt: eine breite Debatte über neue Konzepte zur Vernetzung einzelner Abschnitte der Ostasien-Europa-Verbindung – zur gegenseitigen Entlastung, zum gegenseitigen Nutzen. Dafür mussten erst die Chinesen ihre Initiative präsentieren.

Seither wird über die neue »Maritime Seidenstraße« zwar gesprochen, aber noch immer wird das Projekt der Volksrepublik überwiegend nur partikular, aus dem Blickwinkel der eigenen Interessen wahrgenommen, statt es als das zu sehen, was es ist: der Entwurf eines globalen Netzwerks. Und längst geht es dabei nicht mehr nur um Visionen. Das Konzept befindet sich bereits in Umsetzung. »Sinozentrik«-Kritik ist da ebenso fehl am Platze wie der Ruf nach »Mitsprache«. China begreift das Netzwerk der »Maritimen Seidenstraße« als ein Angebot zur Partizipation. Nur die Praxis kann daher zeigen, wie ernst Beijing seinen Hinweis auf die vermeintlichen historischen Werte friedlicher Zusammenarbeit meint.

Zaudern bei EU und BRD

Der frühere Bundespräsident Roman Herzog hatte bereits 1998 die (historische) Seidenstraße ein Beispiel für die gelungene Verbindung »grenzüberschreitender Verkehrssysteme mit kultureller Eigenständigkeit und regionalem Selbstbewusstsein« genannt. Daraufhin ging kein Ruck durch die Unternehmer, erfolgte keine eigenständige Initiative von deutscher (oder europäischer) Seite. Die musste erst 15 Jahre später von China ergriffen werden, um die Europäer zu einer Reaktion zu veranlassen.

Im Juni 2015 beschlossen die EU und China auf ihrem Gipfel in Brüssel, die Kooperation mit der Gründung einer »Konnektivitätsplattform« zu festigen. Damit sollten die »Investitionsoffensive der EU« und die chinesische Seidenstraßen-Initiative verbunden werden. Während allerdings die Volksrepublik die Infrastruktur Zentralasiens und jene für die Schifffahrtslinien auf dem Indischen Ozean für Transporte bis nach Europa im Blick hat, und diese Investitionen in Asien, Mittel- und Osteuropa begehrt sind, beschränkt die EU ihre »Offensive« auf den eigenen Wirtschaftsraum. Offen bleibe, heißt es in einem Papier des in Hamburg ansässigen Deutschen Asien-Instituts vom Dezember 2015, »wie divergierende Interessen zusammengeführt werden können«.

Brüssel hat sehr wohl zur Kenntnis genommen, dass China bereits vor Ausrufung der BRI mit der sogenannten 16-plus-1-Initiative einen regionalen Kooperationsansatz gestartet hat, der elf EU-Mitgliedsländer und fünf Beitrittskandidaten aus Mittel- und Osteuropa einschließt. Ein Problem wird darin offiziell nicht gesehen.

Die EU hat zwar den Charakter der BRI als »Entwicklungsstrategie und Rahmenaufgabe«, die auf Zusammenarbeit fokussiert sei, erkannt – aber über die erwähnte »Konnektivitätsplattform« hinaus bleibt es bislang bei floskelhaften Appellen, eine »blaue Partnerschaft« zwischen China und der Europäischen Union zu etablieren. Aktive Partizipation am längst wachsenden Netzwerk ist nicht wahrnehmbar.

Auch die Bundesrepublik übt sich in Zurückhaltung. Bei einer gemeinsamen Pressekonferenz mit dem chinesischen Staatspräsidenten Xi Jinping am 5. Juli in Berlin führte Bundeskanzlerin Angela Merkel lediglich aus, Deutschland habe »positiv die Anstrengungen zu der sogenannten Seidenstraßen-Initiative begleitet«, und äußerte die vage Hoffnung, dass bei einer Beteiligung eine »transparente Ausschreibung« gewährleistet sei. Auf der vom Bundeswirtschaftsministerium ausgerichteten 10. Nationalen Maritimen Konferenz im April dieses Jahres in Hamburg war von Chinas Plan keine Rede, und das, obwohl dort die maritime Wirtschaft versammelt war, um sich über globale Aktivitäten ihrer Branche zu verständigen.

Derweil pumpt China längst Geld entlang der »Maritimen Seidenstraße« in Häfen, Infrastruktur und punktuell auch in die militärische Absicherung in den Küstenstaaten. Es gibt unterschiedliche Schätzungen über die finanziellen Größenordnungen, letztlich dürfte der Betrag deutlich über der Marke von umgerechnet einer Billion US-Dollar liegen. Finanziert wird dies unter anderem über die 2015 gegründete »Asian Infrastructure Investment Bank« (AIIB), die ihren Sitz in Beijing hat. Der chinesische Staat hält an der Entwicklungsbank, die in Konkurrenz zu den von den USA dominierten Institutionen Weltbank, IWF und Asiatische Entwicklungsbank gegründet wurde, einen Anteil von 26,1 Prozent und besitzt damit ein Vetorecht. Auch die Bundesrepublik und andere EU-Staaten sind daran beteiligt.

China investiert nicht nur über die AIIB, sondern stellt Mittel für ausländische Infrastrukturprojekte auch auf direktem Wege bereit. So hat Beijing etwa den staatlichen »Seidenstraßen-Fonds« mit umgerechnet 20 Milliarden US-Dollar ausgestattet, staatliche Banken sagten weitere 55 Milliarden US-Dollar zu. Im Zentrum von Hongkong, im »China Overseas Building«, residiert mit der »Maritime Silk Road Society« eine Art PR-Agentur mit Vereinsstruktur, in der im Prinzip jeder Mitglied werden kann. Deren besonderes Augenmerk gilt vor allem jungen Berufstätigen und Studenten aus den ASEAN-Staaten, die ermutigt werden sollen, die entwicklungspolitischen Chancen der BRI zu unterstützen. Bislang scheint Beijing sehr genau darauf zu achten, die Kontrolle zu behalten – nicht nur in der AIIB.

Große Fortschritte

So oder so, das Projekt der »Maritimen Seidenstraße« zwischen Ostasien und Europa ist inzwischen weit gediehen, wie ein Blick auf die bisherigen Aktivitäten entlang der Route verrät.

Die Straße von Malakka, eine Meerenge zwischen Sumatra und Malaysia, ist nautisch und wirtschaftlich eine unverzichtbare Verbindung zwischen Südchinesischem Meer und Indischem Ozean, aber auch ein Nadelöhr, das es strategisch abzusichern gilt. Rund um Singapur – der Stadtstaat an der Südspitze der Malaiischen Halbinsel verfügt über den zweitgrößten Hafen der Welt, an dem Chinas Staatsreederei Cosco bereits Anteile besitzt – bauen chinesische Investoren im südostmalaysischen Johor Baru eine riesige Trabantenstadt für wohlhabende Chinesen, Dienstleister und Händler einschließlich einer Bahnverbindung bis Beijing.

Weil zu einer effektiven Absicherung auch Alternativen gehören, hat China einerseits Indonesien vorgeschlagen, den Bau von knapp 30 modernen Häfen entlang seiner diversen Küsten zu finanzieren. Andererseits soll in Kuantan im Osten Malaysias sowie in Malakka im Westen des Landes und zusätzlich in Kyaukpyu, an der Küste von Myanmar, in weitere Häfen investiert werden. Im benachbarten Bangladesch baut die Volksrepublik den Hafen von Chittagong aus sowie einen neuen Tiefwasserhafen in Sonadia.

Im Süden Sri Lankas hat China im Juli 2017 den Hafen von Hambantota zu 70 Prozent übernommen, er soll zum Knotenpunkt des künftigen Warenverkehrs zwischen Südostasien und Afrika werden. Indien verfolgt die Aktivitäten mit Skepsis - wegen Sicherheitsbedenken und aus Sorge, ein Aufschwung in Hambantota könne eigene Häfen ins Abseits drängen. Prompt war Indiens Regierungschef Narendra Modi dem erwähnten BRI-Gipfel im Mai ferngeblieben.

Im Südwesten Pakistans hat die Volksrepublik in Gwadar einen Tiefwasserhafen errichtet, der zwar abseits der »Maritimen Seidenstraße«, aber nahe der strategisch wichtigen Zufahrt zum Persischen Golf liegt. Er wird über eine Eisenbahnlinie an Chinas Südwestprovinz Xinjiang angebunden - Gesamtkosten beider Projekte umgerechnet 54 Milliarden US-Dollar - und soll Drehkreuz zwischen Ostasien, Arabien, Afrika und Europa werden. Via Bahnlinie können zudem chinesische Ölimporte transportiert werden, die derzeit noch per Schiff durch die Straße von Malakka müssen. Zur Deckung des eigenen Energiebedarfs investiert China übrigens in Pakistan in die Kohleverstromung.

Einen kleinen Brückenkopf leistet sich Beijing auf den Malediven, obwohl die Inselgruppe in der globalen Schifffahrtspolitik eher keine Rolle spielt: Der Ausbau des Flughafens und seine Anbindung an die Hauptstadtinsel Malé mittels einer riesigen Brücke wird von China sowohl finanziert als auch technisch realisiert.

Im tansanischen Bagamoyo, dem die Insel Sansibar vorgelagert ist, entstehen ein supermoderner Tiefwasserhafen, eine Satellitenstadt, ein Flugplatz und ein Industriegebiet. Das Zehn-Milliarden-Dollar-Projekt wird von China und Oman finanziert. Bagamoyo, etwa 60 Kilometer nördlich von Dar-essalam gelegen, soll nach Fertigstellung dieser Projekte mit dem Landesinneren vernetzt sein, von Mosambik bis Kenia sowie bis zur DR Kongo.

Mit chinesischem Kapital wurde auch ein Schienen- und Straßennetz vom Hafen im kenianischen Mombasa ins Binnenland und zur Hauptstadt Nairobi finanziert. China hat sich im Gegenzug das Recht einräumen lassen, für geschätzte 25,5 Milliarden Dollar nordöstlich von Mombasa den sogenannten Lamu-Komplex zu bauen - einen Megaport mit 32 Liegeplätzen samt angrenzender Industrieareale und neuen Verkehrskorridoren bis in den Südsudan und nach Äthiopien. Auch hier wird die Energieversorgung durch ein Zwei-Milliarden-Dollar-Kohlekraftwerk gesichert.

Auf dem Weg zum Mittelmeer hat China seit Sommer 2017 auch einen militärischen Stützpunkt - in Dschibuti am Golf von Aden, direkt neben den Marinehäfen anderer Großmächte. Offiziell soll die Militärbasis nur der

Pirateriebekämpfung sowie der Unterstützung von UN-Missionen in Afrika dienen.

Im Mittelmeer selbst hatte China vor einiger Zeit vergeblich versucht, auf Kreta Fuß zu fassen und in Timbaki einen großen Containerhafen zu bauen. Das dürfte sich erledigt haben, seit die Troika die Griechen unter Alexis Tsipras gezwungen hatte, der chinesischen Reederei Cosco den Hafen von Piräus zu überlassen, sozusagen als Brückenkopf im Mittelmeer. Die Chinesen investieren, der Umschlag nimmt zu - aber die Hafentarbeiter sehen sich gezwungen, »grundlegende Rechte« sowie »Arbeitsrechte und Tarifverträge gegen den Investor« zu verteidigen, wie es im Juni dieses Jahres auf einer von der Rosa-Luxemburg-Stiftung in Hamburg organisierten Diskussionsveranstaltung unter Hafentarbeitern hieß.

Anfang November hat Portugals Ministerin für Meeresangelegenheiten, Ana Paula Vitorino, in Begleitung von drei Dutzend Schiffahrtsmanagern in China über eine Beteiligung Portugals an der »Maritimen Seidenstraße« verhandelt. Umgerechnet etwa 2,5 Milliarden US-Dollar soll Beijing unter anderem in den Ausbau der Containerhäfen von Sines, Lissabon und Leixoes investieren: Portugal wolle sich »als globales logistisches Drehkreuz im Atlantik« aufstellen, sagt Vitorino - für China wäre das ein weiterer Brückenkopf auf der Route nach Nordwesteuropa.

Dort haben chinesische Firmen heute bereits etliche Beteiligungen, so etwa Cosco neben der in Piräus auch in Rotterdam, die SIPG als Hafenbetreiber von Shanghai im belgischen Zeebrugge; und CK Hutchison - ein privater in Hongkong ansässiger Konzern mit engen Bindungen an die KP-Führung in Beijing - sitzt in Rotterdam, Venlo, Duisburg, Felixstowe, Gdynia und Barcelona. Der Versuch eines chinesischen Konsortiums, in Hamburg Fuß zu fassen und einen fünften Containerterminal zu bauen und zu betreiben, ist zwar spontan auf breite Ablehnung gestoßen - erledigt ist die Sache damit aber längst nicht.

Laut einer Studie der Londoner Investmentbank Grisons Peak stellt China aktuell vier der zehn größten Hafenbetreiber der Welt sowie vier der 20 größten Schiffahrtlinien. Zudem sind fast zwei Drittel der 50 größten Häfen der Welt entweder in chinesischem Besitz oder abhängig von chinesischen Investitionen; 2010 habe das nur für ein Fünftel von ihnen gegolten.

»China kommt schneller, als manch einer es wahrhaben will.« Wer heute die chinesische BRI als Bedrohung thematisiert, hat eine Entwicklung verschlafen und frühzeitige Prognosen hiesiger Experten nicht ernst genommen. Wenn gegenwärtig über den chinesischen Plan einer »Maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts« geredet werden muss, dann nur, weil Beijing die Chancen einer derartigen Strategie schneller und klarer erkannt und angepackt hat als hiesige Politiker und Logistiker.

<https://www.jungewelt.de/blogs/rlk2018/324507>