

Das Ende des atlantischen Westens: Die „Neue Seidenstraßeninitiative“ als Projekt einer eurasischen Weltordnung

von Ulrich Menzel

Die Drei-Länder-Tagung der politikwissenschaftlichen Fachverbände Deutschlands, Österreichs und der Schweiz des Jahres 2019 an der ETH Zürich wird sich dem Thema „Das Ende des Westens? Liberale Ordnungen unter Druck“ widmen. Auch wenn der Obertitel noch mit einem Fragezeichen versehen ist, so reagiert die deutschsprachige akademische Zunft doch mit einiger Verspätung auf einen Prozeß, der seit Jahren absehbar ist und unter dem Begriff „Second American Decline“, ablesbar an dem immer größer werdenden Doppeldefizit von Außenhandel und Haushalt, diskutiert wurde. Eine negative Handels- oder gar Leistungsbilanz ist Ausdruck nachlassender internationaler Wettbewerbsfähigkeit und verlangt zu ihrem Ausgleich eine positive Kapitalbilanz, also die Verschuldung gegenüber dem Ausland, ein steigendes Haushaltsdefizit ist der Ausdruck, daß die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bzw. das daraus resultierende Steueraufkommen immer weniger in der Lage ist, die öffentlichen Güter, die der Staat bereit stellt, zu finanzieren. Im Falle der USA gilt das insbesondere für die internationalen öffentlichen Güter Sicherheit, die diese nahezu kostenlos für die übrige Welt zur Verfügung stellen.¹

Auch wenn beide Trends seit mehreren Präsidentschaften manifest sind und sich bereits in rückläufigen Militärausgaben auf allerdings sehr hohem Niveau manifestieren, gerieten sie hierzulande doch erst so richtig ins öffentliche Bewußtsein, seit Trump die daraus aus seiner Sicht notwendigen Konsequenzen zieht, indem er das so bequeme Free- oder Cheapridertum gerade der Hauptkonkurrenten der USA in Frage stellt. Trump ist zwar ungebildet und unzivilisiert, aber nicht blöd und hat zumindest verstanden, was ihm seine Berater als Kernbotschaft vermittelt haben: Die USA stehen vor dem klassischen Dilemma zwischen Positionsverlust als führende Wirtschaftsmacht und Statusverlust als liberale Ordnungsmacht. Wollen sie ihren Status behaupten und weiter die Fahne des Liberalismus hochhalten, verlieren sie ihre Position als Wirtschaftsmacht und erwirtschaften, gemessen am Aufwand, immer weniger

¹ Zum Argument vgl. Ulrich Menzel, Die Ordnung der Welt. Berlin 2015

Ressourcen, die notwendig sind, den Status zu exekutieren. Reagieren sie protektionistisch auf den Verdrängungswettbewerb von Seiten asiatischer und europäischer Länder, um die Position als Wirtschaftsmacht zu behaupten, und isolationistisch, um die Kosten für ihre internationalen Verpflichtungen zu reduzieren, verlieren sie den Status als Führungsmacht. Auf den wirtschaftlichen folgt der hegemoniale Niedergang. Trump ist fest entschlossen, das Dilemma im Sinne des America first aufzulösen in der trügerischen Hoffnung, daß der Neoisolationismus hilft, Amerika wieder groß zu machen, hat der Isolationismus in den USA doch eine lange Tradition und wurde erst 1941 mit dem Kriegseintritt für die nächsten 70 Jahre aufgegeben.

Da auch die vorhergehende Führungsmacht, die schon mehrere Etappen des British Decline durchlaufen hat, wild entschlossen scheint, mit dem Brexit ihre Form des Isolationismus, zumindest gegenüber dem europäischen Kontinent, zu verfolgen, sieht sich der alte europäische Westen einer mehrfachen Herausforderung gegenüber – dem drohenden Handelskrieg mit den USA bei gleichzeitigem Druck, mehr für die Rüstung auszugeben in einer Situation, in der der europäische Einigungsprozeß nicht nur an die Grenzen von Erweiterung und Vertiefung gestoßen ist, sondern sogar ein Rückschritt droht, wobei die separatistischen Tendenzen in Ost- und Südosteuropa andere Ursachen haben als in Großbritannien.

Weniger öffentliche Aufmerksamkeit gefunden hat demgegenüber der parallel ablaufende Prozeß, daß China dabei ist, in eine internationale Position zurückzukehren, die es vor fast 600 Jahren, genau 1436, mit seinem freiwilligen Isolationismus, ausgedrückt im Verbot des Überseehandels, der Abwrackung der Kriegsmarine, der Schleifung der Marinebasen und Werften und der Wiederaufnahme des Baus der Großen Mauer aufgegeben hatte. Eine Konsequenz war der Niedergang des Tributsystems, der chinesischen Vorstellung von Weltordnung mit China als dem Land der Mitte. Auch wenn Autoren wie Frank (ReOrient)² schon lange darauf hingewiesen haben, die Great Divergence-Debatte³ das Thema aus umgekehrter Perspektive aufgreift und ich 2015 die These aufgestellt habe, daß China die USA in den Jahren 2030-35 als Führungsmacht ablösen wird, so scheint es derzeit, daß der Vorgang sich rascher vollziehen wird. Trump scheint freiwillig bereit, das Feld zu räumen und China hat eingesehen, daß sein seit 2003 verkündeter „peacefull rise“ nicht weiter mit

² Andre Gunder Frank, ReOrient: Global Economy in the Asian Age. Berkeley 1998.

³ Ulrich Menzel, Die große Divergenz und der Wiederaufstieg Asiens. In: Thomas Ertl u.a. (Hrsg.), Europa als Weltregion. Wien 2014, S. 215-239.

dem Status des Freeriders vereinbar ist. China wird aber nicht einfach die internationale Rolle der USA übernehmen, wie diese 1945 im Hinblick auf Großbritannien verfahren sind, sondern strebt die Restauration einer alten Weltordnung chinesischer Prägung an, die wenig mit der uns vertrauten und so bequemen liberalen amerikanischen gemein hat, dafür aber viel mit einer bürokratischen Ordnungsvorstellung, die in mancher Hinsicht an das alte Tributsystem erinnert.

Während die USA vor dem hegemonialen Dilemma stehen, steht China vor dem Dilemma des Freeriders. Der welthistorisch beispiellose wirtschaftliche Aufstieg seit der Öffnung des Landes im Jahre 1978 mit trotz des zunehmenden Basiseffekts nahezu zehnpromzentigen jährlichen Wachstumsraten, eindrucksvolle Bestätigung der Take off-These von Walt Rostow, war nicht zuletzt möglich, weil man unter Verweis, noch Entwicklungsland zu sein, trotz Öffnung keineswegs auf die liberale, sondern auf die Karte des bürokratischen Entwicklungsstaates gesetzt hat. Freihandel als grundsätzliches ordnungspolitisches Dogma ist eine Ideologie. Er ist immer nur gut für den, der an der Spitze der internationalen Wettbewerbsfähigkeit steht. Das galt selbst für das Mutterland des Freihandels erst seit den 1840er Jahren oder für die USA erst seit 1945. In allen erfolgreichen Fällen nachholender Industrialisierung (Deutschland, USA, Japan etc.) wurde die Aufstiegsphase protektionistisch abgesichert. Ob so auch der Abstieg abgewendet werden kann, ist eine Frage, die Trump gerade zu beantworten sucht. Der chinesische Aufstieg war auch deshalb möglich, weil man sich wie Europa oder Japan als Freerider der USA eingerichtet hat, die die Kosten für die internationalen öffentlichen Güter getragen haben. Die Garantie des Prinzips Freiheit der Meere, an dem auch die chinesischen Containerschiffe oder Öltanker aus dem Persischen Golf partizipieren, haben die amerikanischen Trägerflotten gewährleistet

Das Freerider-Dilemma ist die Konsequenz der Art und Weise, wie Trump das hegemoniale Dilemma auflöst. Würde China weiter im Status des Freeriders verharren, um die Kosten für die internationale Ordnung zu sparen, müßte es hinnehmen, daß diese Ordnung nicht mehr so funktioniert, wie man es gewohnt war. Der aufziehende amerikanisch-chinesische Handelskrieg macht das deutlich. Gibt es aber den Status des Freeriders auf, muß es auch die Kosten übernehmen, was zu Lasten des weiteren Aufstiegs geht. Die bisherige Zwischenlösung, das amerikanische Doppeldefizit durch chinesische Anleihen zu finanzieren, reicht Trump nicht mehr, zumal er das als Abhängigkeit von China interpretiert. China löst sein Dilemma auf, indem es nicht einfach den Status der liberalen Führungsmacht von den USA übernimmt, sondern

eine alternative Ordnung errichtet, die nicht auf die gesamte Welt betrifft, sondern die alte eurasische Entwicklungsschiene, wie sie etwa von Abu-Lughod als erstes Welt-system vor Beginn der europäischen Welteroberung beschrieben wurde.⁴ Deshalb vollzieht es seit der Gründung der Volksrepublik 1949 notgedrungen den dritten ordnungspolitischen Schwenk. In der Ära Mao Zedongs setzte man auf einen radikalen Isolationismus, in der Ära Deng Xiaopings seit 1978 auf eine schrittweise Öffnung bei reguliertem Zugang und außenhandelsgetriebenes Wachstum und in der Ära Xi Jin-pings seit 2013 mit der „Neuen Seidenstraßeninitiative“ (NSI) auf eine eurasische Ex-pansion, die sich neben dem Handel auf Kredite und Auslandsinvestitionen stützt. Das hegemoniale Dilemma wird aufgelöst, indem China viel Geld in die Hand nimmt, nicht um mittels einer neuen Internationalen Organisation internationale öffentliche Güter wie zuvor die USA, sondern um über eine Kette von bilateralen Abkommen „Clubgüter“ bereit zu stellen, die nicht allen, sondern nur denen zur Verfügung ste-hen, die bereit sind, Mitglied im „Club“ der Länder entlang der Neuen Seidenstraße zu werden.⁵ Wichtigstes und offen propagiertes Clubgut ist „Konnektivität“. Damit ist nicht nur die Integration und Präzision der Infrastrukturen aus Eisenbahnen, Fernstraßen, Pipelines, Stromleitungen, Glasfasern etc. auf der Seidenstraße ge-meint, sondern auch der institutionelle Rahmen aus Normen, Standards, Zollformali-täten, Quarantänebestimmungen, Investitionsschutzabkommen, Zahlungsmodalitä-ten u.a., die notwendig sind, den Warenverkehr zu beschleunigen und Industrieparks entlang der neuen Wirtschaftskorridore zu errichten.

Auch wenn die seit 2013 zur NSI veröffentlichten Reden und Dokumente wenig sys-tematisch, umfassend und transparent im Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung der einzelnen Vorhaben sind, was auch an der trotz Zahlenfixiertheit blumigen chine-sischen Sprache bzw. der Inkompetenz der Übersetzer liegen mag, so ist doch zu-mindest seit den „Visionen und Aktionen zum gemeinsamen Aufbau des Wirtschafts-gürtels entlang der Seidenstraße und der maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhun-derts“⁶ und dem Dokument des „Büros der Forschungsgruppe“ für „Die `Neue

⁴ Janet L. Abu-Lughod, Before European Hegemony: The World System A.D. 1250-1350. New York 1989.

⁵ Öffentliche Güter sind durch Nichtausschließbarkeit und Nichtrivalität, Clubgüter durch Ausschließ-barkeit und Nichtrivalität definiert.

⁶ Vom 4.10.2015 unter www.china-botschaft.de/det/yidayiludet/1253699.htm.

Seidenstraßeninitiative` : Konzept, Praxis und Chinas Beitrag“⁷ klar, um was es gehen soll und vor allem klar, **wie** China die „Visionen“ verwirklichen will.

Schon zu Zeiten Marco Polos gab es den territorialen Ast der Seidenstraße auf den Karawanenwegen vom Asowschen Meer nördlich und südlich des Kaspischen Meeres durch Zentralasien oder Persien bis zur alten chinesischen Kaiserstadt Xian bzw. nach Peking am Rand der Steppe. Auf ihrem Höhepunkt, der Ära der Pax Mongolica, sorgten die Mongolen, zugleich Yuan-Dynastie in China, für die notwendige Infrastruktur aus Karawansereien, Wasserstellen und Postverbindungen und die Sicherheit auf den Routen. Die Italiener waren zuständig für die institutionelle „Konnektivität“, indem italienische Maße, Gewichte, Münzen und Kreditbriefe Gültigkeit auf dem langen Weg von Genua oder Venedig via Karakorum bis Peking besaßen. Das Öffentliche Gut Sicherheit lieferte die Kavallerie der Mongolen, das öffentliche Gut wirtschaftliche Stabilität die italienischen Fernhändler. Es gab aber auch schon damals den maritimen Ast, den Marco Polo bei seiner Rückreise nutzte, von den Küstenhäfen durch das Südchinesische Meer, die indonesische Inselwelt, die Straße von Malakka, entlang der indischen Küsten des Golf von Bengalens und des Arabischen Meeres und von dort durch den Persischen Golf, den Euphrat aufwärts zur Syrischen Küste bzw. durch das Rote Meer und das Nildelta zum Mittelmeer. Auch wenn bereits während der Song-Zeit chinesische Djunken bis an die ostafrikanische Küste gelangten, so gab es doch zur See anders als zu Lande keine Ordnungsmacht, sondern ein Netz von Routen, das von chinesischen, indischen (gujaratischen) und arabischen Fernhändlern befahren und lediglich durch die Saison der Monsunwinde bestimmt wurde. Auf dem maritimen Ast kamen die Italiener erst im Mittelmeer ins Spiel.

Das System brach zusammen mit Ausbruch der Pest Mitte des 14. Jhs., die sich binnen eines Jahres von China auf den Karawanenwegen wie den Seerouten bis nach Westeuropa ausbreitete – ein wesentlicher Faktor für den Untergang des Mongolenreiches. Lange bevor sich die Portugiesen von Westen auf die Suche des Seewegs nach Indien um Afrika herum machten, um das alte System auf neuer Route zu restaurieren und den osmanischen Zwischenhandel zu umgehen, versuchten die Ming sich an der Restauration des Systems von Osten, wobei sie aber nicht nur wirtschaftliche, sondern auch politische Interessen, nämlich den Ausbau den Tributsystems,

⁷ Peking: Verl. f. Fremdsprachige Lit. 2015.

verfolgten. Tributsystem hieß regelmäßige Aufwartung von Tributgesandtschaften in Peking über festgelegte Routen und der Vollzug des Koraus als Symbol der Unterwerfung unter die chinesische Oberhoheit, die Investitur neuer Herrscher durch den chinesischen Kaiser, die Übernahme des chinesischen Kalenders, die Vergeltung der Tributwaren durch chinesische Gegengeschenke, die deren Wert oftmals übertrafen, faktisch ein Staatshandel und in der Tendenz eine internationale Arbeitsteilung, bei der China Rohstoffe bezog und Fertigwaren (Tee, Seide, Porzellan, Druckerzeugnisse u.a. lieferte. China ließ sich seinen Status als Ordnungsmacht etwas kosten.

Während die chinesischen Landexpeditionen, um die zentralasiatischen Völker tributpflichtig zu machen, nur bedingt erfolgreich waren, weil China nicht über die Pferdepopulation verfügte, die Steppenvölker dauerhaft zu unterwerfen, ein Grund warum man sich stattdessen hinter der Großen Mauer verschanzte, waren die Seeexpeditionen sehr erfolgreich. Zwischen 1403 und 1433 wurden unter dem Kommando des Admiral Zheng He sieben große Flottenverbände ausgesandt, die auf den aus der Song-Zeit bekannten Routen bis an die ostafrikanische Küste und die Eingänge zu Persischem Golf und Rotem Meer gelangten. Es gibt Indizien, daß sie die Südspitze Afrikas aus östlicher Richtung umfahren haben, 100 Jahre bevor die Portugiesen im Indik aufgekreuzt sind. Die Restauration des Tributsystems bedeutete, daß zwischen 1420 und 1435 etwa 40-60 Staaten tributpflichtig waren, zwischen 1400 und 1430 etwa 40 Gesandtschaften pro Dekade allein aus Südostasien ihre Aufwartung machten. An strategischen Punkten wurden Stützpunkte unterhalten, manchmal in die Innenpolitik der tributpflichtigen Staaten interveniert und eine Art Konsularsystem überall dort unterhalten, wo sich bereits Chinatowns etabliert hatten, vor Ort die lokalen Akteure des Tributhandels.

Nach einer heftigen Kontroverse zwischen der „gelben Fraktion,“ dem konservativen Mandarinat, und der „blauen Fraktion“, den weltoffenen modernisierungswilligen Eunuchen vom Schlage Zheng Hes wurde die Expansion auf radikale Weise gestoppt mit der Konsequenz, daß auch die Zahl der Tributstaaten wieder zurück ging bis auf einen kleinen Rest unmittelbarer Nachbarn am Ende der Kaiserzeit. Als die Portugiesen etwa 70 Jahre später in den Indik eindrangen um den Estado da India als neues Ordnungssystem zu gründen, trafen sie auf ein machtpolitisches Vakuum. Wäre Vasco da Gama auf die Kriegsdjunken Zheng Hes getroffen, hätte er keine Chance gehabt. So konnte um das Jahr 1500 von niemand gehindert die europäische Welteroberung beginnen und die Vorherrschaft der Seemächte über die

Landmächte, auch wenn deren Hinterland lange Zeit undurchdringlich blieb. Auf die Portugiesen folgten die Niederländer, auf die Niederländer die Engländer und auf diese zuletzt die Amerikaner, während die eurasischen Landmächte, die Osmanen, die Safawiden und die Moguln dem westlichen Druck Tribut zollen mußten, vermochte China sich bis 1842 der Öffnung zu erwehren, wurde bis auf die Vertragshäfen auch nicht in einem förmlichen Sinne kolonialisiert. Letztere wirkten bis in die 1930er Jahre sogar modernisierungsfördernd und gaben der „blauen Fraktion“ neuen Auftrieb, bis in der Mao-Ära die „gelbe Fraktion“ wieder die Oberhand gewann.

Die hier nur skizzierten globalen Trends bilden die Folie dessen, auf das Xi Jinping, neuer Vertreter der „blauen Fraktion“, abzielt. Wieder geht es wie bei den frühen Ming um die Restauration der alten Landrouten quer durch Eurasien und der Seerouten durch das Becken des Indiks. Zu Land greift man auf die bestehende, aber z.T. marode Infrastruktur, etwa die Transsibirische Eisenbahn, zurück, will diese aber modernisieren und kapazitär so ausbauen, daß der Kostenvorsprung des Seehandels durch die drastische Reduzierung der Fahrtzeiten nach Europa ausgeglichen wird. Auch wird so das Nadelöhr des Suezkanals entlastet. Ergänzt werden soll die Eisenbahn durch neue Fernstraßen für den Containertransport, den Bau von Pipelines für Öl und Gas sowie den Ausbau der Energie- und Kommunikationsinfrastruktur. Beispielhaft ist die bereits bestehende regelmäßige Verbindung zwischen Chongqing und Duisburg via Urumqi, Kasan und Moskau. Ende 2016 gab es bereits 39 Schnellbahnverbindungen für den Gütertransport nach Europa mit etwa 3000 Zügen, die 14 Städte in 9 europäischen Ländern anfahren. Die Konnektivität bezieht sich aber nicht nur auf die Integration der bestehenden Eisenbahnlinien, sondern wie zu Zeiten der Italienischen Fernhändler auf den institutionellen Überbau. Neu ist, daß die Transportwege quer durch Eurasien ergänzt werden durch sog. Wirtschaftskorridore von Nordostchina durch die Mongolei nach Sibirien, Westchina zum Ural bzw. über Iran und Türkei zum Mittelmeer und von Südwestchina durch Indochina nach Singapur. Bereits im Bau ist der Korridor von Kashgar ganz im Westen über den alten Karakorum Highway durch das Indus-Tal zum neuen Hafen Gwadar am Arabischen Meer. Damit eröffnet sich eine alternative Verbindung zwischen dem Persischen Golf und China, der nicht mehr den Weg durch das Nadelöhr der Malakka-Straße benötigt. Auch ist bis 2025 eine schiffbare Verbindung über den Mekong von Kunming bis in den Süden Vietnams geplant. Die kontinentale Hauptroute soll von Xian in Zentralchina über Urumqi, Bischek, Taschkent, Duschanbe, Teheran und Ankara verlaufen

– eine grandiose Wiederauflage der Bagdad-Bahn in umgekehrter Richtung. Ein östlicher Schlenker durchquert den Balkan bis Moskau und von dort über Minsk und Warschau nach Rotterdam und Antwerpen.⁸

So werden drei Wirtschaftsgürtel entstehen von Nordwest- und Nordchina durch Zentralasien und Rußland bis zur Ostsee, von Nordwestchina durch Zentral- und Westasien zum Persischen Golf und zum Mittelmeer und von Südwestchina durch Indochina zum Indik. Wirtschaftskorridor heißt aber nicht nur Konnektivität für den Durchgangsverkehr und Energieversorgung, sondern Wachstumsanreize in den Korridoren selber zu schaffen, und die Voraussetzung, daß China dort Industrieparks gründen kann, in die Fertigung für den Export nach Europa ausgelagert wird, um Transportkosten zu sparen und das steigende Lohnniveau in China zu unterbieten. Dazu gehört auch das sog. Landgrabbing zur Versorgung des chinesischen Markts mit Nahrungsmitteln und pflanzlichen Rohstoffen. Alles das ist aus der Geschichte des europäischen Kolonialismus und den Anfängen der Schwellenländerdiskussion nur zu bekannt.

Der zweite Ast der NSI ist die maritime Seidenstraße auf den alten, schon seit der Song-Zeit befahrenen, Routen von den Küstenhäfen durch das Südchinesische Meer, die Malakka-Straße, Sri Lanka mit Abzweig nach Kalkutta. Von Sri Lanka verläuft die Hauptroute via Male quer durch den Indik bis Mombasa und Dar es Salam bzw. über Djibouti durch das Rote Meer und den Suez-Kanal nach Piräus und Venedig. Über Brenner und Gotthardt wird der Kreis zum Ende der kontinentalen Route geschlossen. Geplant ist von Djakarta auch eine Abzweigung Richtung Südpazifik bis Neuseeland. Ferner deutet sich die alternative Route um das Kap der Guten Hoffnung an, um den Engpaß des Suezkanals zu umgehen. Analog zum Wirtschaftsgürtel geht es auch hier um die Modernisierung, den Ausbau oder die komplette Neuanlage der maritimen Infrastruktur aus Häfen und deren Anbindung an das Hinterland durch Eisenbahn und Fernstraßen. Auch auf der maritimen Seidenstraße gibt es mit den Treaty Ports im Becken des Indiks historische Vorbilder, die bereits im 15./16. Jhd. von den Portugiesen mit ihren Faktoreien und Forts auf der Carreira da India genutzt und nachgeahmt wurden.

⁸ Zur graphischen Darstellung vgl. Peter Brödner, Chinas „neue Seidenstraße“ – weltgrößtes Projekt zivilwirtschaftlicher Entwicklung. Karlsruhe, 5.10.2017 unter www.stttweb.de/files/civil/Doku20171005pb.pdf

Prominente Beispiele bereits realisierter bzw. im Bau befindlicher Vorhaben sind der Hafen von Hambantota auf Sri Lanka, der Ausbau von Male (Malediven), Gwadar in Pakistan, Kyaukpyu in Myanmar und Piräus. Chinesische Beteiligungen an den Hafengesellschaften gibt es in Dar es Salam, Kuala Lumpur, Karatchi, Suez, Istanbul, Venedig, Rotterdam auf der zentralen Route und Walfish Bay, Luanda, Sao Tomé und Príncipe, Lagos, Lomé und Nouakschott als „Perlenkette“ auf der Route um Afrika herum. Djibouti ist ein besonders spektakulärer Fall, weil es am Eingang des Rosten Meeres die bislang einzige chinesische Marinebasis in Übersee beherbergt und dort diverse Projekte – zwei Flughäfen (Luftwaffenbasis?), ein neuer Hafen in Ghoubet, ein Öl-Terminal und eine Mautstraße geplant sind. Eine ganz neue Eisenbahn, die Addis Abeba, die Hauptstadt von Äthiopien mit Djibouti verbindet, ist bereits in Betrieb. In Addis Abeba hat China einen großen Industriepark gegründet, in dem Schuhe und Textilien gefertigt werden, die via Rotes Meer und Suezkanal nach Piräus oder Venedig verschifft werden und mit der Eisenbahn nach Westeuropa gelangen. Ein bereits in Angriff genommenes Bindeglied auf der Balkanroute ist die Modernisierung der Eisenbahnlinie von Belgrad nach Budapest und der Bau von zwei Autobahnabschnitten in Makedonien. Daß Äthiopien ein Schwerpunkt chinesischer Aktivitäten in Afrika ist, unterstreicht das Engagement beim Bau des Great Renaissance Dams, der das Wasser des Blauen Nils aufstaut, um Energie zu gewinnen und womöglich landwirtschaftliche Erschließungsflächen zu bewässern. Wichtige chinesische Akteure bei der SDI sind die Chinese Ocean Shipping Co. (COSCO), die sich auf den Betrieb von Häfen spezialisiert hat, oder die China Merchants Holding Int. Globalisierung à la chinoise heißt demnach, daß der Staat deren Verlauf regelrecht in materieller und institutioneller Hinsicht inszeniert und die Regeln bestimmt, unter denen sie sich vollzieht.

Bemerkenswert ist, was die chinesischen Dokumente zur NSI verschweigen. Die gesamte Westliche Hemisphäre (USA, Kanada, Lateinamerika) findet keine Erwähnung und unterstreicht die These, daß es explizit nur um die Wiederbelebung der alten eurasischen Entwicklungsschiene geht und nicht um eine Strategie zur Durchdringung der ganzen Welt. Bis auf eine knappe Erwähnung der Marinebasis in Djibouti, die unverfänglich mit dem Hinweis auf die Piraterie am Horn von Afrika legitimiert wird, spielt die militärische Dimension, also das Clubgut „Sicherheit“ auf den Land- und Seerouten keine Rolle. Verschwiegen wird, daß China dabei ist, eine Trägerflotte in Dienst zu stellen, die schwerlich der Landesverteidigung, sondern als künftige

Alternative zur 5. und 7. US-Flotte dem eigenen Schutz der Seerouten durch das Becken des Indiks dient. Verschwiegen werden der Flugplatzbau und die Stationierung von Raketen auf künstlichen Inseln im Südchinesischen Meer (und in Djibouti), die als wohlfeile Zwischenlösung dienen. Womöglich gibt es Planungen für weitere Marinbasen in Hambantota (Sri Lanka), Male (Malediven), Kyaukpyu (Myanmar) und Gwadar (Pakistan). In diesem Zusammenhang fällt auf, daß Indien als Konkurrent in der Region keine Erwähnung findet und auch auf dem prominent inszenierten Seidenstraßengipfel 2017, wo Putin oder Erdogan besonders hofiert wurden, demonstrativ fehlte. Bis auf Kalkutta als Endpunkt des Wirtschaftskorridors ab Kunming spielen indische Häfen in der NSI keine Rolle, obwohl sie doch bei der alten maritimen Seidenstraße wie bei dem portugiesischen Estado da India im Zentrum gestanden haben. Die Seeroute von Kuala Lumpur über Hambantota und Male quer durch den Indik nach Djibouti erweckt eher den Eindruck, daß Indien systematisch umgangen werden soll.

Das „Wie“ wird erst so richtig klar, wenn man sich mit der Frage beschäftigt, welche Mechanismen, Hebel und Anreize China bei der Realisierung der NSI einsetzt. Leider bleiben die Dokumente in dieser zentralen Frage besonders vage und unvollständig. Deutlich wird nur, daß der entscheidende Hebel der Kredit ist. Selber angekündigt hat es in der Summe einzelner Vorhaben ein Volumen von 900 Mrd. US\$, wobei unklar ist, über welchen Zeitraum die Kredite eingesetzt werden sollen. Eine aktuelle westliche Untersuchung⁹, in der alle einschlägigen Pressemeldungen summiert werden, kommt als Obergrenze auf kaum vorstellbare 8 Billionen US\$ über den Zeitraum von 20 Jahren. Empfänger der Kredite sind demnach 68 Länder mit z.T. fraglicher Bonität, davon 14 in Ost- und Südostasien, 13 in Zentralasien, 17 in Mittelost und Afrika und 24 in Ost- und Südosteuropa. Länder in Westeuropa, Nord- und Südamerika und im Pazifik sind nicht darunter. Offeriert werden die Kredite zum Neubau oder zur Modernisierung der genannten Projekte zu Lande und zu Wasser und zwar vornehmlich an solche Länder, die sich gerade durch eine marode oder unzureichende Infrastruktur auszeichnen. Die Aussicht auf eine moderne Infrastruktur, die auch der Binnenentwicklung des jeweiligen Landes zu Gute kommt, ist der Köder, daß die chinesischen Kredite gerne genommen werden. Das gilt selbst für EU-Mitglieder wie Griechenland oder Ungarn. Neben den bereits bestehenden Banken und Versicherungen

⁹ John Hurley/Scott Morris/Gailyn Portelance, Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective. Center for Global Development March 2018. = Policy Paper 121.

(China Development Bank, Ex-Im Bank, Industrial Commercial Bank of China, Export Credit Insurance) wurden 2015 die Asian Infrastructure Investment Bank mit einem Starkapital von 100 Mrd US\$ und der Seidenstraßen-Investment Fonds mit 57 Mrd. US\$ gegründet. Chinas Banken oder die von ihm kontrollierten internationalen Institutionen stellen aber nicht nur die Kredite zur Verfügung, mit der Realisierung der Projekte werden chinesische Baufirmen beauftragt, die nicht nur die Ingenieure, sondern ggf. auch die Bauerbeiter mitbringen. Aus China stammen auch die Ausrüstungen für die neuen Eisenbahnen, Kraftwerke und Telekommunikationseinrichtungen. Insofern wirkt die NSI wie ein grandioses Konjunkturprogramm für China und hilft, dort nicht ausgelastete Kapazitäten von Bau- und Stahlfirmen auszulasten. In den Industrieparks sind wiederum chinesische Verarbeitungsbetriebe engagiert, die örtliche Arbeitskräfte beschäftigen, um die Lohndifferenz zum Mutterland auszunutzen. So läßt sich trotz steigender Löhne in China der komparative Vorteil geringere Arbeitskosten wahren.

In etlichen der genannten Länder ist China zum größten Gläubiger geworden, was sich bereits im politischen Wohlverhalten bis in die EU hinein äußert, wie das Beispiel Griechenland zeigt. Unter den 68 Ländern wurden 8 als überschuldet identifiziert: Djibouti, Kirgisistan, Laos, Malediven, Mongolei, Montenegro, Pakistan und Tadschikistan – fast alle Länder, die bei der NSI strategische Zwischenglieder bilden. Als Sicherheit akzeptiert China die Pacht des mit Hilfe seines Kredits gebauten Hafens in Sri Lanka für 99 Jahre oder die Abtretung von 1158 qkm im umstrittenen Grenzgebiet zu Tadschikistan. Auch diese Usancen erinnern an die „gepachteten“ Vertragshäfen der Kolonialmächte im 19. Jahrhundert. Auch in dieser Hinsicht hat China viel vom Ausland „gelernt“.

Was sind die Konsequenzen? China verfolgt eine geopolitische Strategie, die wie weiland Halford Mackinder das eurasische „Herzland“ ins Zentrum seiner Weltpolitik stellt und das „Große Spiel“ um die Kontrolle des Herzlandes wieder aufnimmt. Über seine kreditfinanzierten Projekte wird es in allen denkbaren Dimensionen zum wichtigsten, womöglich sogar exklusiven, Akteur in den kleinen Ländern entlang der Neuen Seidenstraße als Banker, Bauunternehmer, Spediteur, Hafenbetreiber, Versicherer, Lieferant von Ausrüstungen, Betreiber von Industrieparks und insgeheim womöglich als Sicherheitsfirma. Über die Bereitstellung der vielzitierten „Konnektivität“ liefert es das Clubgut „wirtschaftliche Stabilität“. Ob es auch in der Lage sein wird, das Clubgut „militärische Sicherheit“ in den Zonen fragiler Staatlichkeit entlang der

kontinentalen Seidenstraße zu liefern, muß sich noch zeigen. Ansätze in dieser Richtung sind bereits erkennbar, insofern erwogen wird, „Schutztruppen“ (zum Schutz chinesischer Investitionen) nach Pakistan zu entsenden. Damit geraten kleinere asiatische und ostafrikanische Länder in Abhängigkeit von China. Dieser Effekt deutet sich sogar in osteuropäischen Ländern innerhalb und außerhalb der EU an. Damit akzentuiert China das innereuropäische Gefälle und treibt latent einen Keil in die EU bzw. zwischen die EU und die beitrittswilligen Länder vom Westbalkan bis zur Türkei, die in der Orientierung Richtung China die alternative Chance zur Modernisierung ihrer Infrastruktur sehen.

Für China bedeutet die Konzentration auf Eurasien, daß es den Rücken frei bekommt im eskalierenden Handelskonflikt mit den USA, weil diese nicht mehr im gleichen Maße als bevorzugtes Ziel chinesischer Kapitalanlagen im Ausland benötigt werden und weil sich neue Absatzmärkte erschließen. Es bedeutet schließlich, daß die von Trump aufgekündigte liberale Weltwirtschaftsordnung weiter zerfällt, weil China trotz Lippenbekenntnissen nicht bereit ist, das von den USA hinterlassene Vakuum zu füllen, sondern nur gewillt ist, die Führungsrolle für den Club der Länder der NSI zu übernehmen. Es geht auch nicht um eine liberale, sondern um eine bürokratisch administrierte Ordnung, in der der chinesische Staat bzw. die Kommunistische Partei Chinas in alter Tradition des Tributsystems die Regeln vorgibt. Es wird nicht verhandelt mit den Partnern, sondern politisches Wohlverhalten, die moderne Form des Koutaus, honoriert. Nicht umsonst werden die autoritär regierten Länder Asiens und Afrikas umworben und in Osteuropa solche mit autoritären Neigungen. China ist dort auch deshalb attraktiv, weil es demonstriert, daß sich Modernisierung entgegen der Annahme der westlichen Modernisierungstheorie ohne Demokratisierung verwirklichen läßt. Und es stellt, für afrikanische und asiatische Despoten besonders attraktiv, deren Rentenorientierung nicht in Frage und stellt keine Forderungen nach „good governance“. Alles zusammen die chinesische Version von soft power. Insofern deutet sich sogar ein globaler ordnungspolitischer Paradigmenwechsel an, der die hierzulande wenig populäre These bekräftigt, daß Globalisierung nicht gleichbedeutend mit Ausbreitung des Kapitalismus im Weltmaßstab sein muß. Im Licht der NSI ist es noch lange nicht ausgemacht, ob künftig die Logik des Profits oder die Logik der Rente die Ordnung der Welt bestimmt. Ob Trump diese Risiken und Nebenwirkungen seines Neoisolationismus durchschaut, darf bezweifelt werden.

Ob die NSI in jeder Hinsicht ein Erfolgsmodell wird, ist noch lange nicht ausgemacht, steht sie doch vor großen Problemen und Unwägbarkeiten. Ob Rußland sich tatsächlich im chinesischen Sinne instrumentalisieren läßt, darf bezweifelt werden, auch wenn die Kooperation mit China angesichts des wieder eskalierenden Ost-West-Konflikts und der westlichen Sanktionen reizvoll ist. Auch deshalb dürfte China künftig die Einbeziehung des Irans und Türkei vorziehen. als Völlig unklar ist die Rolle Indiens bei dem großen Spiel. Es bleibt in den chinesischen Planungen nicht nur weitgehend außen vor, sondern hält sich auch selber demonstrativ abseits, zumal Pakistan dabei ist, in eine Anhängigkeit von China zu geraten. Hier kündigt sich ein chinesisch-indischer Hegemonialkonflikt im Becken des Indiks an, dürfte Indien doch kaum die chinesischen Aktivitäten in Sri Lanka, Pakistan, den Malediven oder Ostafrika gefallen. Ob sich alle Länder der ASEAN-Gruppe instrumentalisieren lassen, ist ebenfalls fraglich – nicht nur wegen des Konflikts um die Hoheitsrechte im Südchinesischen Meer.¹⁰ Hier deutet sich analog zu Europa an, daß China auch hier einen Keil in die ASEAN treibt zwischen den alten Mitgliedern und den neuen Beitrittsländern wie Laos, Kambodscha und Vietnam entlang des Mekong-Korridors.

Auch bei der Konnektivität hapert es noch an einem wichtigen Punkt, solange der internationale Zahlungsverkehr auf der Neuen Seidenstraße in US\$ abgewickelt wird. Bis der Yuan den US\$ als Weltgeld oder als Clubgut, nämlich als Zahlungsmittel auf den Routen der Neuen Seidenstraße, abgelöst hat, wird noch einige Zeit verrinnen. Auch dies dürfte eine Aufgabe der von China dominierten Finanzinstitutionen sein.

Fraglich ist auch, ob China wie seinerzeit die Mongolen in der Ära der Pax Mongolica in der Lage ist, für die Sicherheit auf den Landrouten der Neuen Seidenstraße in den Zonen fragiler Staatlichkeit zu sorgen, ist diese doch die elementare Voraussetzung für jegliche Konnektivität. Auffällig ist jedenfalls, daß die besonders fragilen Staaten wie Afghanistan oder der Komplex Irak/Syrien bei der Routenführung umgangen werden, was schon fast zwangsläufig die Kooperation mit Pakistan, dem Iran und der Türkei verlangt. Daß das elementare Sicherheitsproblem auch den chinesischen Strategen geläufig ist, machen die neuesten SIPRI-Zahlen deutlich. Demnach sind die chinesischen Militärausgaben seit 2008 um 110 Prozent gestiegen und haben sich 2017 auf 228 Mrd. US\$ belaufen. Auch wenn die amerikanischen Ausgaben mit

¹⁰ Margot Schüller/Nguyen Tam, Vision einer maritimen Seidenstraße: China und Südostasien. GIGA Focus global Nr. 7, 2015.

610 Mrd. US\$ noch weit darüberliegen, so hat der Abstand auch deshalb abgenommen, weil sie seit 2008 um 14 Prozent gefallen sind. Bezogen auf die weltweiten Rüstungsausgaben bedeutet das, daß der Anteil der USA nur noch 35 Prozent und der Anteil Chinas als zweitgrößter Militärmacht bereits 13 Prozent beträgt.¹¹ Die Zeiten, in denen die Hälfte der weltweiten Militärausgaben auf die USA entfallen sind, der beste Indikator für Hegemonie überhaupt, sind unwiderruflich vorbei. Es gehört deshalb nicht viel Phantasie dazu zu kalkulieren, wann nicht nur die Wirtschaftsleistung, sondern auch der Militäraufwand den amerikanischen übertroffen hat. China selber hat das Jahr 2049, den hundertsten Geburtstag der Volksrepublik, als Zielmarke ausgegeben, wann es die Führungsrolle übernimmt. Man kann davon ausgehen, daß dieser Punkt viel früher erreicht wird, zumal der Anspruch sich nicht wie im Falle der USA auf die gesamte Welt, sondern (vorläufig) nur den Club der NSI bezieht.

Das große Spiel ist wiedereröffnet. Der alte atlantische Westen droht auf der Strecke zu bleiben, weil Trump dessen Einheit in Frage stellt, weil die EU bröckelt und weil China bereitsteht, sich als Partner Europas anzubieten. Auf die atlantische Orientierung folgt so womöglich dessen eurasische ReOrientierung.

¹¹ SIPRI, zitiert nach Frankfurter Rundschau vom 2.5.2018.