

## I. Die historische Seidenstraße

### Alte Seidenstraße

200 Jahre vor unserer Zeitrechnung hatten die Kaiser der chinesischen Han-Dynastie ein Interesse daran, Bündnisse mit zentralasiatischen Reichen abzuschließen. Durch die politischen und diplomatischen Beziehungen entstanden Karawanenstraßen in den Westen Chinas. Die Han-Dynastie ließ die Verbindung systematisch ausbauen und über den Pamir hinaus verlängern, um einen Anschluss an bereits bestehende Handelsstraßen Zentral-, West- und Südasiens zu erhalten.



<http://ddc.arte.tv/unsere-karten/eine-neue-seidenstrasse>

Ausgangspunkt der Hauptroute der so genannten „Seidenstraße“ war Chang'an, die Hauptstadt des Han-Imperiums. Von da aus verlief die Karawanenstraße zwischen der Wüste Gobi und dem Hochland von Tibet und umging die Wüste Takla-Makan im Norden oder im Süden. Wenn die beiden Wege in Kashi (Kaschgar) wieder zusammentrafen, lagen hinter den transportierten Gütern etwa 3500 Kilometer und eine fünfmonatige Reisezeit – und einige menschliche Opfer, aufgrund von Wassermangel, Sandstürmen oder Wegelagerern. Die Hauptroute durchquerte dann Zentralasien und erreichte schließlich das

Mittelmeer. Erst später kamen zu den Karawanenstraßen über Land Handelswege über das Meer hinzu.

Bei „der Seidenstraße“ handelt es sich keineswegs um eine einzige Route, sondern vielmehr um ein Geflecht aus Handelsstraßen. Die Hauptstrecke soll etwa 10.000 Kilometer lang gewesen sein. Eine Karawanenreise von China zum Mittelmeer und zurück dauerte etwa sechs bis acht Jahre. Die Händler nutzten deshalb meist nur Teilstrecken und tauschten unterwegs – etwa in Samarkand – ihre Waren mit anderen Händlern aus.

Die Seidenstraße florierte über Jahrhunderte und machte viele Städte Asiens reich, allerdings waren die beliebten Handelsrouten stets umkämpft und forderten viele Opfer. Die Seidenstraße wurde immer unsicherer, was einen Rückgang des Handels zur Folge hatte. Nach dem 9. Jahrhundert blieb der Handel immer noch sehr rege, verlor allerdings seine frühere Bedeutung. Der Ausdehnung des Mongolischen Reiches im 13. Jahrhunderts ist es zu verdanken, dass die Seidenstraße nochmals eine Blütezeit erlebte, denn die Mongolenherrscher garantierten in den unterworfenen Gebieten eine relativ stabile Verwaltung und Sicherheit des Handels. Allerdings war dieses Aufblühen nur von kurzer Dauer. Zum einen verschärfte sich der Konflikt der christlich geprägten Europäer mit der islamischen Welt. Zum anderen setzte die Entdeckung neuer Seewege nach Indien, Südost- und Ostasien der historischen Rolle der Seidenstraße für den Fernhandel ein Ende.

Der Name „Seidenstraße“ impliziert schon, dass China vor allem Seide lieferte, über deren Herstellung es bis ins fünfte Jahrhundert das Monopol hatte. Dafür erhielt es Gold, Metalle und Edelsteine. Insgesamt wurde eine große Vielzahl von Waren gehandelt, aber es fand auch ein großer Austausch kultureller und geistiger Güter statt! So gelangte z.B. das Wissen zur Herstellung von Papier und Schwarzpulver in den Westen und andersherum das Wissen zur Fertigung von hochwertigem Glas nach China. Zugleich wurden auf den Handelswegen aber auch Krankheitserreger mittransportiert. So kam die Beulenpest nach Europa, die Mitte des 14. Jahrhunderts ein Viertel bis ein Drittel der europäischen Bevölkerung auslöschte.

Von großer Bedeutung für die Weltgeschichte ist die Ausbreitung der Religionen entlang der Seidenstraßen, denn die wurden auch von Missionaren und Pilgern genutzt. Den bedeutendsten Einfluss auf das chinesische Geistesleben hatte der Buddhismus, der vom Indischen Subkontinent aus nach Zentralasien und China gelangte. Das Christentum breitete sich ebenso aus wie Zoroastrismus, Manichäismus und Islam. Die Seidenstraße war also weit

mehr als nur ein Straßennetz, sie war Schauplatz eines Kulturaustauschs über gewaltige Entfernungen hinweg.

### **Name und Mythos**

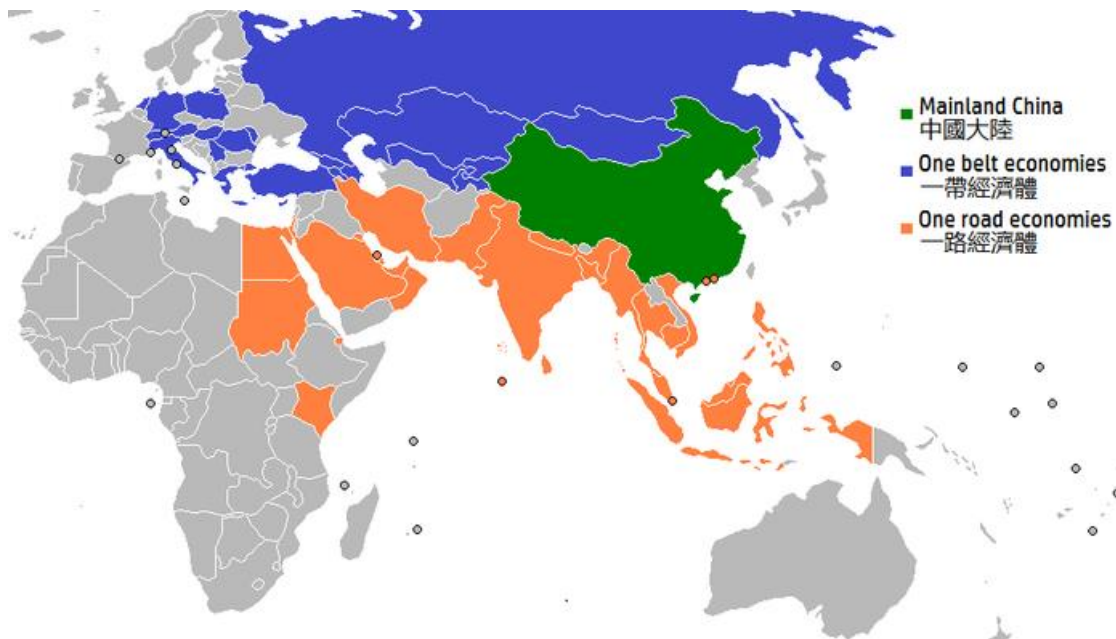
Der Begriff der „Seidenstraßen“ (im Plural!) wurde erst 1877 vom deutschen Geografen Ferdinand von Richthofen geprägt. Seine Wortschöpfung wurde später in andere Sprachen übernommen (z.B. Englisch: Silk Road).

Dass die Seidenstraße ins europäische Kollektivgedächtnis eingegangen ist, hat sie jedoch vor allem einer Person zu verdanken. Um 1300 wurde das „Livre des merveilles du monde“ veröffentlicht, in dem ein gewisser Marco Polo von seiner Reise in fremde Länder erzählt. Er war ein junger venezianischer Kaufmann, der 1271 seinen Vater und seinen Onkel auf die lange Reise nach China begleitete. Laut seinem Bericht gewann er in Peking das Vertrauen des Herrschers Kublai Khan, der ihn für 17 Jahre als Gesandten und Statthalter verwendete. 1292 bis 1295 kehrte er auf dem Seeweg über den Vorderen Orient nach Venedig zurück.

Marco Polos Erzählung ist eine Mischung aus Reisebericht und Abenteuererzählung, in dem Fakten, Märchen und Mythen untrennbar verwoben sind. Die heutige Forschung geht davon aus, dass er die Reise in Wahrheit nie gemacht hat. Als Spross einer Handelsfamilie konnte er in Konstantinopel Menschen aus aller Herren Länder treffen und dort seine Informationen bekommen. Zweifellos war Marco Polo aber ein sehr interessierter und offener Mensch, dessen Reisebericht das europäische Weltbild nachhaltig beeinflusst hat. Dieser Mythos der Seidenstraße ist es auch, an den das chinesische Milliardenprojekt unserer Gegenwart anknüpft.

### **Maritime Seidenstraße**

Auch entlang der One Road-Länder wird die Infrastruktur massiv ausgebaut werden, die Implementierung des Plans hat bereits begonnen. China plant Investitionen in Hafenanlagen und Werften beispielsweise in Bangladesch, Sri Lanka, den Malediven und Pakistan. Es geht aber nicht nur um „harte“ Infrastruktur aus Asphalt, Beton und Stahl. Auch der Ausbau von Kommunikation und Informationsaustausch sowie der politischen und wirtschaftlichen Kooperation ist ein zentraler Aspekt.



<https://www.heise.de/tp/news/China-Der-Traum-von-einer-neuen-Seidenstrasse-3715136.html>

## Südostasien

Süd- und Südostasien sind sehr interessant für China, weil es sich um direkte Nachbarschaft handelt. Die Interessenlage ist geprägt von dem derzeit gestärkten Staatenbund der ASEAN, der Association of South East Asian Nations. Sie wollen ihre Kooperation verstärken und bis 2025 eine Freihandelszone errichten, auch um sich von China abzugrenzen, denn sie sind dem großen Nachbarn gegenüber eher misstrauisch. Hinzu kommt, dass Japan in Südostasien als ein direkter Wettbewerber Chinas im Rennen um wirtschaftlichen und politischen Einfluss gilt. Zudem belasten Territorialstreitigkeiten im Südchinesischen Meer die Beziehungen in der Region. Besonders das chinesische Verhältnis zu Vietnam und den Philippinen ist sehr angespannt. In diesem Kontext wird Chinas Außenpolitik oft als offensiv angesehen und China als eine Großmacht, die ihre Größe und wirtschaftliche Übermacht dazu einsetzt, ihren Einflussbereich auszudehnen. China dagegen möchte diese Probleme vom Projekt der Neuen Seidenstraße getrennt halten und die OBOR-Initiative nutzen, um neue, positive Impulse zur Kooperation und friedlichen Konfliktlösung zu geben. Kritiker halten dagegen, dass die chinesische Präsenz vor Ort den Konflikt weiter anheizt, und werfen China expansionistische Absichten vor.

Trotz allem sind chinesische Investitionen durchaus willkommen. Allein für den Ausbau der Häfen in Myanmar, Indonesien und Malaysia sind 6,4 Mrd. USD vorgesehen. In Laos baut China eine Eisenbahnverbindung mithilfe eines Kredits über 7,2 Mrd. Dollar, während das BIP von Laos sich auf 8,3 Mrd. Dollar beläuft.

Allerdings verläuft die Implementierung der Bauprojekte, wie überall entlang der neuen Seidenstraßen, nicht reibungslos. 2014 musste ein 20 Mrd. Dollar schweres Eisenbahnprojekt in Myanmar aufgrund des massiven Protests der Bevölkerung gestoppt werden. Auch im übrigen Asien gibt es Sicherheitsprobleme, deshalb gibt es Stimmen, die den militärischen Schutz der Projekte fordern.

## Südasiens

In Südasiens hat China einen großen Nachbarn und auch Kontrahenten, nämlich Indien. Indien fühlt sich zunehmend von den OBOR-Projekten in angrenzenden Staaten eingekreist, die auch als eine „Perlenkette“ bezeichnet werden, die sich wie eine Schlinge um Indiens Hals legt. So will China besonders eng mit Myanmar, Bangladesch und Sri Lanka zusammenarbeiten und hat auch Verträge mit Nepal und den Malediven abgeschlossen.

Der eigentliche Dorn in Indiens Auge ist aber Chinas Kooperation mit Pakistan. Chinas Wirtschaft ist hochgradig abhängig von Energie- und Rohstoffzulieferungen aus dem Nahen und Mittleren Osten. Ein Großteil der Transporte erfolgt auf dem Seeweg durch die Straße von Malakka. Diese liegt aber zwischen der Malaiischen Halbinsel und Sumatra und kann von den Chinesen nicht direkt kontrolliert werden. Im Konfliktfall könnten die USA und ihre Verbündeten diese Seestraße leicht blockieren, so chinesische Befürchtungen. Daher sucht China nach Alternativen, allein schon deshalb, weil eine Landverbindung erheblich kürzer und zeitsparender wäre. Der pakistanisch-chinesische Wirtschaftskorridor soll Abhilfe schaffen. Eine direkte Verbindung zwischen dem Hafen Gwadar und der chinesischen Stadt Kashgar könnte die Transportdistanz für Öl aus dem Nahen Osten von 12.000 km auf unter 2.400 km verringern. Mit einer Gesamtlänge von 3000 km soll der Korridor die Seidenstraße zu Land mit der maritimen Route verbinden. Voraussichtlich werden sich die Gesamtkosten für den Aufbau des Korridors auf 45 Milliarden US-Dollar belaufen, das ist rund ein Fünftel des pakistanischen BIP und etwa das Zehnfache der US-amerikanischen Investitionen in dem Land. Das Vorzeigeprojekt soll 2030 fertiggestellt werden.

Indien steht dem Projekt deshalb so feindlich gegenüber, weil der Korridor durch die Krisenregion Kaschmir führen soll, die zwischen Indien und Pakistan aufgeteilt ist, auf die aber beide Staaten einen Anspruch erheben. So wurde kein indischer Vertreter zum Seidenstraßenforum im Mai entsandt, und Delhi ließ verlauten, es könne kein Projekt akzeptieren, das seine Souveränität infrage stelle. Außerdem kritisiert Indien das fehlende „finanzielle Verantwortungsbewusstsein“ der Seidenstraßen-Initiative und warnte die beteiligten Länder vor dem Fall, dass China eines Tages seine Kredite zurückbezahlt haben will. Indien geht sogar noch einen Schritt weiter und hat eine Gegeninitiative zur Neuen Seidenstraße lanciert, das sogenannte Mausam-Projekt. Dieses zielt auf kulturellen Austausch der Staaten rund um den Indischen Ozean, hat aber keine wirtschaftliche Schlagkraft. Generell hat Indien seit dem Amtsantritt von Premierminister Narendra Modi 2014 seine außenpolitischen Aktivität gegenüber Afghanistan, Bangladesch, Pakistan und Sri Lanka spürbar verstärkt. Außerdem unterzeichneten Indien und die USA 2015 eine „Joint Strategic Vision“. Darin heißt es, beide Länder würden gemeinsam die wirtschaftliche Integration vorantreiben, um Süd, Südost- und Zentralasien miteinander zu verbinden. Andererseits ist Indien Gründungsmitglied der AIIB und will es sich nicht mit China verscherzen.

## Afrika

Afrika steht im Zentrum der chinesischen Auslandsinvestitionen. Die geförderten Infrastruktur- und Entwicklungsprojekte auf dem afrikanischen Kontinent haben finanziell mittlerweile eine dreistellige Milliardenhöhe erreicht. Auffällig ist die Konzentration auf Hafenentwicklungsprojekte vor allem an der Küste zum Indischen Ozean und am Südatlantik. Beim Chinesisch-Afrikanischen Kooperationsforum (FOCAC) in Johannesburg 2015 hatte Präsident Xi Jinping zehn übergreifende Pläne für die Zusammenarbeit skizziert, u.a. für Industrie, Landwirtschaft, Infrastruktur, Umwelt, Handel, Armutsbekämpfung und öffentliches Gesundheitswesen. Die afrikanischen Staaten begrüßen das chinesische Engagement.

## II. Die Neue Seidenstraße Chinas

Das Milliardenprojekt der »Neuen Seidenstraße«, auf Chinesisch »yi dai, yi lu« (»One Belt, One Road«, kurz OBOR), steht für ein interkontinentales Infrastrukturnetzwerk aus ländlichen und maritimen Seidenstraßen. Es soll die wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen China, dem asiatischen, afrikanischen und europäischen Raum intensivieren. Die Idee der Neuen Seidenstraße belebt die ursprüngliche Seidenstraße wieder, die einst zwischen dem 3. Jhd. v. Chr. und dem 15. Jhd. China und Europa verband.

Das bedeutende interkontinentale Infrastrukturnetzwerk besteht aus zwei Pfaden:

Erstens verbindet Wirtschaftsgürtel („Silk Road Economic Belt“) den Nordwesten Chinas mit Europa, der auf den historischen Prototypen aufbaut. Zweitens verknüpft die maritime Seidenstraße („21th Century Maritime Silk Road“) China und Europa über Südostasien, Indien und Afrika. Der Seeweg zieht seine Inspiration aus den Ostafrikaexpeditionen des chinesischen Admirals Zheng He während der Ming Dynastie (1368-1644). Die Neue Seidenstraße umfasst transregionale Transportnetze (Eisenbahn, Hochgeschwindigkeitslinien, Straßennetze), Ausbau und Modernisierung von Häfen und Flughäfen und Bau von Öl- und Gaspipelines sowie Telekommunikationsnetzwerke. Die Initiative umfasst derzeit insgesamt sechs Wirtschaftskorridore: China-Mongolei-Russland-Korridor; Neue Eurasische Landbrücke; Zentralchinesischer-Westasiatischer Asienkorridor; China-Pakistan Korridor; Bangladesch-China-Myanmar-Korridor; Indochina Korridor (siehe Abbildung 1). Insgesamt umfasst das Projekt ca. 65 Staaten, d.h. über die Hälfte der globalen Bevölkerung. Das Gesamtumsatzvolumen wurde 2015 mit ca. 1.100 Mrd. US-Dollar kalkuliert, was dem 21-fachen Umfang des Marshallplans entspricht. Das Projekt wird durch Fonds und multilaterale Banken finanziert, wie der New Silk Road Funds, der 20 Milliarden schwere „China-ASEAN Investment Cooperation Fund“, der drei Milliarden schwere „Investment Cooperation Fund“ zwischen Zentral- und Osteuropäischen Ländern und China und die eigens zur Finanzierung der OBOR-Initiative gegründete asiatische Infrastrukturinvestmentbank (AIIB) und die BRICS New Development Bank.

Erstmals stellte der Staatschef Xi Jinping die Neue Seidenstraßeninitiative bei seinem Staatsbesuch in der kasachischen Hauptstadt Astana im September 2013. Die Staaten



entlang der Seidenstraße fungieren als »Bausteine« in einem Netzwerk von Wirtschaftskorridoren und Freihandelszonen (Abbildung 2). Die ursprüngliche Version des Megaprojektes wurde in demselben Jahr auch in Indonesien vorgestellt. Sie richtete sich zunächst auf ASEAN. Mit dem im Herbst 2015 gegründeten Aktionsplans des Außenministeriums Chinas nahm das Projekt eine inklusive Gestalt an, das auf die Mitarbeit Europas angewiesen ist.

Abbildung 1 Sechs Wirtschaftskorridore



Quelle: Stratfor Worldview: *The Grand Design of China's New Trade Routes*, 24. Juni. 2015.

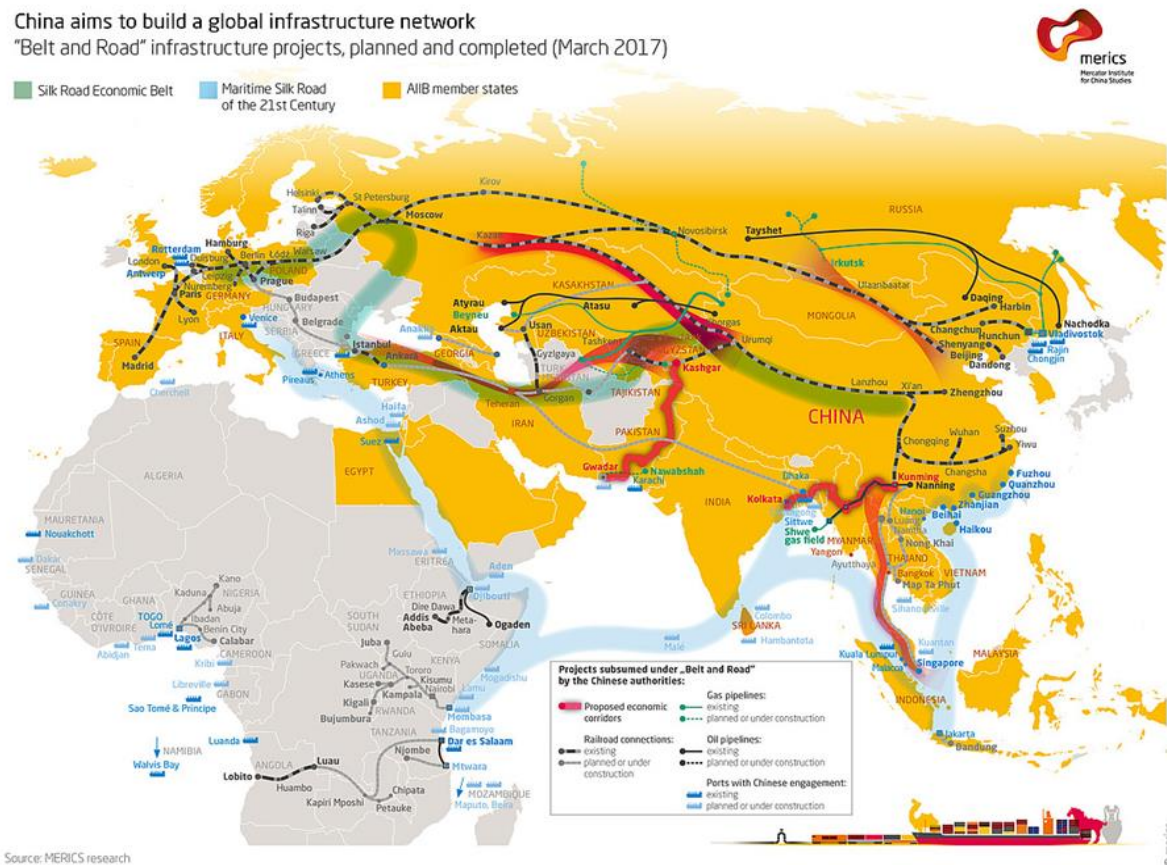
### Bi- und multilaterale Mechanismen

Das Wirtschaftsabkommen mit Kasachstan in Höhe von 20,5 Milliarden Euro, die Finanzierung der Nord-Südstraßenverbindung in Pakistan für ca. 300 Millionen Euro oder auch die Beteiligung an der Eisenbahnverbindung zwischen Ungarn und Serbien sind Beispiele des neuen transregionalen Netzwerkes. OBOR wird über ein Netzwerk von unterschiedlichen, teilweise überlappenden, Institutionen und mehrdimensionalen Mechanismen vorangetrieben. Sie werden sowohl bilateral als auch multilateral, in



verschiedenen Regionalforen, aber auch auf kommunaler Ebene und unter Einbindung von staatlichen wie privaten Unternehmen wirken. Dies bedeutet, dass die Umsetzung von OBOR wie im Fall von Polen, sowohl bilateral zwischen Warschau und Peking, als auch multilateral im Kontext der EU und im Rahmen des „16+1“-Formats (darunter fallen 11 zentral und osteuropäische Staaten, fünf Balkan Staaten und China) verhandelt wird. Das Treffen findet mindestens einmal im Jahr zwischen China und den Ländern Mittel- und Osteuropas statt. Gleichzeitig befinden sich mittlerweile auch polnische Kommunen in einem eigenen OBOR-Dialog mit chinesischen Städten.

Abbildung 2 – China Mapping



Quelle: Merics (2016), <https://www.merics.org/de/merics-analysen/china-mapping/seidenstrassen-initiative/>

## Was sind die Treiber der Initiative?

Die Seidenstraße stellt einen Wendepunkt in der chinesischen Wirtschaftspolitik da. China ist seit 2010 die zweitgrößte, seit 2014 die größte in Kaufkraft gemessene Volkswirtschaft der Welt. **Das alte Wachstumsmodell** aus Export und Investition hat ausgedient. Der Fokus auf Export und staatliche Investitionen führten zu einem massiven Anstieg der Verschuldung von Unternehmen und einem Rückgang der Binnennachfrage. Die Niedrigzinspolitik der Banken wurde auf dem Rücken der Sparer ausgetragen. Heute überlastet die Ein-Kind-Politik die Sozialsysteme, der demographische Wandel die Rentensysteme Chinas.

Die Seidenstraße soll der Wirtschaft Impulse geben. China erhofft sich mit ihrer Hilfe, die wirtschaftspolitischen, außen-und sicherheitspolitischen und innenpolitischen Probleme zu beheben. Indem das Projekt durch Propagandamaßnahmen an die glorreichen Zeiten der alten Seidenstraße anknüpft, legitimiert Xi damit die Kommunistische Partei und seine Erfolge auf der internationalen Ebene.

**Innenpolitisch** soll das Konzept Proteste und Unruheherde z.B. in der autonomen Provinz Xinjiang verringern, indem die Partei ihren Einfluss ausweitet. So dient die neue Seidenstraße der Partei als Instrument, ihre Stellung im chinesischen Volk zu legitimieren. Es soll die Urbanisierung weiter vorangetrieben und die Stellung der Wanderarbeiter verbessert werden, die durch das starre Haushaltsregistrierungssystem, sogenannte Hukousystem, verhindert wird. Xi hofft auf wachsende Nachfrage aus dem Ausland, die auf diese Weise die ökonomische Expansion nachhaltig erhalten wird. Wichtigstes Instrument zur Erreichung des chinesischen Traums ist die neue Seidenstraße. Weitere wichtige Schritte sind eine Reform des Fiskal- und des Finanzsystems und Umstrukturierung von Staatsunternehmen.

Das Konzept ist auch eine **Illustration der chinesischen Philosophie** internationaler Beziehungen, nach der alle Partnerländer Gewinner sind. Es geht bei dem Konzept auch darum, China als gütige und wohlwollende Großmacht darzustellen. Es sollen so negative Eindrücke über Chinas selbstbewusstes Vorgehen (sichtbar in den territorialen Streitigkeiten im Südchinesischen Meer) neutralisieren. So wird das Image Chinas in seinen Nachbarstaaten aufpoliert.

**Außenpolitisch** versucht China mit der neuen Seidenstraße, die chinesische Diplomatie und soft power zu verstärken. Chinesische Experten geben dem Projekt den Titel „Chinesische

Version des Marshall Plans“. Das Konzept ist eine Art, Chinas Expansion in einer attraktiven Form zu verpacken. Expansion wird als Teilelement von multilateraler Kooperation dargestellt, die für alle beteiligten Partner lohnenswert ist. Auf diese Weise reduziert China die mögliche Skepsis in Ländern die Objekte dieser Expansion sind.

## **Resümee**

Laut dem chinesisches Staatsrat für Außerpolitische Fragen, Yang Jiechi, fördert das gigantische Megaprojekt des 21. Jahrhunderts „den Geist des Friedens, von Offenheit, Inklusivität, wechselseitige Lernprozesse und Win-Win-Kooperation“. Aufgrund der geopolitischen und –ökonomischen Auswirkungen auf Europa und die vagen Formulierungen i.S. der chinesischen Philosophie der internationalen Beziehungen lassen sich die konkreten Einflüsse durch die Projekte nur schwer messen.

Interessanterweise ist die Idee einer wiederbelebten Seidenstraße jedoch nicht neu. In den 1990er Jahren hatte die EU bereits ein Projekt initiiert, welches sich auf die historische Seidenstraße bezog. TRACECA wurde 1993 durch die EU, Armenien, Aserbaidschan, Georgien, Kasachstan, Kirgistan, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan gegründet. TRACECA steht für „Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia“ („Verkehrskorridor Europa-Kaukasus-Asien“) und wird noch heute als „Seidenstraße des 21 Jahrhunderts“ bezeichnet. 2011 taufte Hillary Clinton ein Hilfsprogramm der Vereinigten Staaten für Afghanistan auf den Namen „New Silk Road Initiative“, welches später auf Zentral- und Südasien ausgedehnt wurde.

## **III. Finanzierung und Umsetzung**

Bei der Seidenstraße handelt es sich um ein Projekt, welches rund eine Billionen Euro schwer ist. In den letzten zwei Jahren hat China begonnen, die ersten Baustellen ins Visier zu nehmen. Finanziert wird das Projekt unter anderem durch die eigens für das Projekt gegründeten New Silk Road Funds aus 40 Mrd. US-Dollar und der asiatischen Infrastrukturinvestmentbank (AIIB), der 77 Staaten angehören (u.a. Deutschland, Frankreich, Norwegen...). Im Jahr 2015 sah die AIIB vor, allein 800 Milliarden Euro für Investitionen in mehr als 900 Projekten freizugeben. Anlässlich des Gipfeltreffens (14.+15.05.) zur

Seidenstraße fügte Chinas Staats- und Parteichef Xi Jinping weitere 113 Milliarden Euro hinzu.

Bisher ging China in die Vorleistung und Staatschef Xi kündigte in seiner Rede beim Gipfeltreffen an, den Ende 2014 mit 40 Milliarden US-Dollar gegründeten „Seidenstraßenfonds“ um weitere fast 15 Milliarden US-Dollar aufzustocken. Die China Development Bank und die Export-Import-Bank, zwei weitere Investoren, müssen neue Spezialkredite für Infrastrukturprojekte im Gesamtumfang von umgerechnet 55 Milliarden Dollar vergeben. Xi bat auch neben der neu gegründeten AIIB, die Weltbank und Asiatische Entwicklungsbank (ADB) um Finanzierungs-Mithilfe. Darüber hinaus gibt es zahlreiche bilaterale Finanzabkommen und Kreditvereinbarungen, um Infrastrukturprojekte voranzutreiben. Im Zuge der chinesischen Bemühungen wurde der Begriff OBOR auch explizit in viele bilaterale Absichtserklärungen aufgenommen – so auch in den Aktionsrahmen für die deutsch-chinesische Zusammenarbeit von 2014.

Die AIIB will Milliardensummen in große Infrastrukturprojekte investieren. Solche Vorhaben können Lebensqualität verbessern. Sie haben oft aber auch eine Schattenseite. Dazu gehören Zerstörung der Umwelt und Zwangsumsiedlungen, wie bei großen Bergbau- und Staudammprojekten. Die Risiken dabei werden oft auf schutzlose Bevölkerungen abgewälzt. Wenn es an Transparenz fehlt, dienen solche Investitionen auch als Magnet für Korruption und unsaubere Geschäfte. Die von der AIIB verabschiedeten Umwelt- und Sozialstandards ermöglichen den Entscheidungsträgern in den oftmals undemokratischen Ländern, wo die Projekte gebaut werden sollen, weitgehenden Ermessungsspielraum. Der öffentliche Zugang zu Informationen zu den Projekten und ein effektiver Beschwerdemechanismus, an den sich Betroffene richten können, sind fundamental, um dem möglichen Missbrauch öffentlicher Gelder und sozialen und ökologischen Problemen entgegen zu wirken.

Die AIIB Mitgliedsstaaten müssen in beiden Bereichen noch wegweisende Entscheidungen fällen. Die vorläufige Informationspolitik der AIIB will Projektinformation erst nach der Bewilligung von Projekten öffentlich machen. Das schließt eine Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Vorbereitung von Projekten aus, obwohl sie gerade hier bei der Einschätzung von Umwelt- und Sozialrisiken eine bedeutende Rolle spielen muss.

Umsetzung

Gebaut wurden bisher Frachtbahnlinien bis nach Europa, Zugsysteme in Afrika, wie die 750 Kilometer-Strecke von Äthiopien nach Djibouti. Weitere afrikanische und asiatische Zugverbindungen sind im Bau, von Mombasa nach Nairobi in Kenia und von China nach Laos und Thailand.

Hafenbau und Hafenübernahmen sind Spezialitäten chinesischer Industriepolitiker. Zu den chinesischen Projekten gehört Piräus in Griechenland, Gwadar in Pakistan und Djibouti. Dort bauen zurzeit statt einheimische Arbeiter rund 10.000 Chinesen einen strategischen Hafen für China, dies merkte der deutsche Entwicklungsminister Gerd Müller kritisch an, als er Peking besuchte.

#### **IV. Zentralasien, Russland und Amerika**

Für die Verwirklichung des OBOR-Projekts im Rahmen des chinesischen Traums musste China vor der Haustür anfangen: Der Landweg nach Europa führt zwangsweise über Zentralasien. Zu den zentralasiatischen Staaten gehören aus europäischer Sicht klassischerweise Kasachstan, Kirgisistan, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan. Alle diese Staaten sind ehemalige Sowjetrepubliken. Diese Länder sollten das Kerngebiet des Silk Road Economic Belt werden.

China war in der Region nicht gut vernetzt und musste in der Region erstmal einen regionalen Verbund schaffen: Die Shanghaier Organisation für Zusammenarbeit (SOZ), in der Russland, China, Kasachstan, Kirgisistan, Tadschikistan und Usbekistan (und seit 2017 auch Indien und Pakistan) Mitglied sind wurde 2001 gegründet und ist das einzige von China initiierte Kooperationsformat. Die Organisation ging aus der 1996 gegründeten Shangai-Five-Gruppe hervor, die nach dem Zerfall der Sowjetunion offene Grenzfragen klären sollte. Die SOZ hat es sich zum Ziel gesetzt, gegen die „drei bösen Kräfte“, nämlich Terrorismus, Separatismus und Extremismus, zu kämpfen. Hierbei wird vor allem die Minderheit der Uiguren ins Auge gefasst.

Für die Errichtung des Silk Road Economic Belt hat China sich auf diese Gruppe gestützt, es hieß, man könne die Seidenstraße nicht allein wiederbeleben.

Im September 2013 unternahm Xi Jinping dann eine zehntägige Reise durch Zentralasien und verkündete schließlich an einer kasachischen Universität in Astana den Aufbau des Silk Road Economic Belt: Die ökonomischen Beziehungen zu den zentralasiatischen Staaten sollten verbessert werden, um die Region zu stabilisieren und so in der Folge China Richtung Westen zu öffnen. Das Investitionsvolumen der Vereinbarungen, die auf dieser Reise geschlossen wurden, beträgt 48 Mia. US-Dollar. Von chinesischer Seite wird allerdings selten der Begriff „Zentralasien“ oder „zentralasiatische Staaten“ benutzt. Man spricht vorrangig von „Eurasien“, um das Feld für mögliche neue Mitgliedsstaaten so weit offen wie möglich zu halten.

Auf diesem Teil der Seidenstraße hat der wirtschaftliche Aufbau auch sehr gut geklappt:

- Laut IWF ist China seit 2013 wichtigster Handelspartner der Region, das Handelsvolumen beträgt 50 Mia US-Dollar. Anfang des Jahrtausends waren es noch 1,8 Mia Dollar.
- China exportiert in die Region vor allem Konsumgüter und Haushalts- und Elektrogeräte sowie industrielle Maschinen und importiert Rohstoffe, Erdöl und Erdgas: So wurde zum Beispiel eine Pipeline von kaspischen Meer in Kasachstan nach China gebaut und seit Ende 2014 befindet sich eine neue Pipeline zwischen Turkmenistan und China im Bau (1.800 km, die jährlich ca. 40 Mrd Kubikmeter Gas nach China transportieren soll).
- Es wurden Infrastrukturabkommen im Wert von 48 Mia Dollar mit Kasachstan, Usbekistan und Kirgisistan geschlossen.
- In Korgas in Kasachstan hat die kasachische Eisenbahngesellschaft 900 Mia Dollar, an dem sich eine chinesische Provinz mit 600 Mia Dollar beteiligt hat, in einen Trockenhafen investiert, um ein effizienteres Umfrachten von chinesische auf kasachische Züge zu ermöglichen. Die Zahl der umgeschlagenen Frachtcontainer hat sich dort zwischen 2011 und 2014 verzehnfacht. Außerdem gibt International Centre of Boundary Cooperation, das zur Hälfte auf chinesischem und zur Hälfte auf kasachischem Territorium liegt, soll ein Drehscheibe für Wirtschaft und Tourismus werden und Bürger beider Staaten können sich in dieser Zone 30 Tage lang ohne Visum aufhalten. Ende 2012 wurde dort auch eine chinesisch-kasachische Bahnstrecke fertiggestellt.



- Viele Projekte werden oftmals über die von China dominierte Asian Infrastructure Investment Banc abgewickelt, Bsp.: Bau einer Autobahn von der tadschikischen Hauptstadt Duschanbe an die Grenze zu Usbekistan

Mit der wirtschaftlichen Zusammenarbeit mit zentralasiatischen Staaten verfolgt China verfolgt auch innenpolitische Interessen:

- Die chinesische Provinz Xinjiang grenzt an Russland, die Mongolei, Kasachstan, Kirgisistan und Tadschikistan, Indien und Pakistan. Die Provinz gehört erst seit 1884 zum Herrschaftsbereich Chinas. Zentralasiatische Minderheiten (Kasachen, Usbeken und Kirgisen und vor allem die muslimischgläubigen Uiguren) stellen einen hohen Anteil der Bevölkerung. Es gab immer wieder Sezessionsversuche, die auf die Gründung einer unabhängigen Republik Ostturkestan abgerichtet waren.
- Mithilfe des Silk Road Economic Belt wollte China auch in dieser Region „für Ruhe sorgen“ und Xinjiang als „eurasische Landbrücke“ nutzen. Die Regionen Westchinas hängen im Vergleich zu den Küstenregionen wirtschaftlich zurück. Dafür sollte in der Region durch ökonomischen Wachstum Sicherheit und Stabilität geschaffen werden, damit im zweiten Schritt eine Öffnung erfolgen kann und die Region enger an China gebunden werden kann. Dafür war die Shanghaier Organisation für Zusammenarbeit (die gegen die „drei bösen Kräfte“ kämpft, was für China bedeutet, dass auch die zentralasiatischen Mitgliedsstaaten gegen die Uiguren in ihren Ländern vorgehen) sowie der Silk Economic Belt sehr nützlich.
- Es ist gelungen, die Provinz wirtschaftlich und gesellschaftlich enger an China zu binden und den Handel der Provinz mit den zentralasiatischen Staaten entscheidend zu stärken: 2011 wurden 78% des Gesamthandels der Provinz mit zentralasiatischen Staaten der Region abgewickelt. Xinjiang ist inzwischen zum neuen Zentrum der Großregion geworden: Die Stadt Kashgr wurde zur einer Sonderwirtschaftszone, die Provinzhauptstadt Urumchi wurde zum wichtigsten Ausgangspunkt des Handels mit Zentralasiens und die größte Handelsmesse Chinas findet dort jährlich statt. Urumchi ist auch für den Flugverkehr in der Region ein wichtiges Drehkreuz geworden.
- China verfolgt mit dem Aufbau des Silk Economic Belt also auch innenpolitische Interessen.

Wenn man von Zentralasien spricht, muss immer auch die Rolle Russlands einbezogen werden:

- Russland hat seit Ende des Kalten Krieges seine Beziehungen zu China kontinuierlich ausgebaut. In den 1960er-1980er Jahren wurden vor allem bilaterale Spannungen abgebaut, seit den 1990er Jahren wird dort, wo sich Interessen überlappen, zunehmend kooperiert. Diese Politik der Annäherung Russlands an China hat seit der Ukrainekrise einen neuen Schub bekommen. Manche sagen sogar, die Annäherung an China sei nicht mehr nur eine Ergänzung der Westpolitik Russlands, sondern eine Umorientierung und Umkehr vom Westen.
- Russland hat in der Region eigene Interessen, die Staaten in Zentralasien sind ehemalige Sowjetrepubliken. Seit der Öffnung Chinas hat sich das Verhältnis zunehmend zu Russlands Ungunsten entwickelt, so ist das BIP Chinas vier Mal so groß wie das von Russland. China hat Russland in der Region den Rang abgelaufen, schon 2012 war Chinas Handelsvolumen mit Zentralasien 45,3 Mia US-Dollar größer als Russlands (31,4 Mia US-Dollar).
- Russland hatte in der Region die Eurasische Wirtschaftsunion, die aus der Eurasischen Wirtschaftsgemeinschaft hervorgegangen ist, gegründet. Zur Eurasischen Wirtschaftsunion gehören Russland, Kasachstan, Kirgisistan, Tadschikistan und Weißrussland. Russland gehen zunehmend die Mittel aus, auf die geoökonomischen Verschiebungen in Zentralasien angemessen zu reagieren. Schließlich wurde die 2015 Eurasische Wirtschaftsunion im Rahmen eines Kooperationsabkommen in die SOZ eingegliedert. Dies wird teilweise so gedeutet, als wäre Russland in die Rolle eines Juniorpartners geraten.

USA: Die OBOR-Initiative wird vor allem aus amerikanischer Sicht oft gerne als Reaktion auf die 2011 angekündigte „pivot to Asia“-Strategie der Obama-Regierung gesehen.

- Zu dieser Strategie gehört TPP (Transpazifische Partnerschaft), das 2016 von zwölf Staaten, darunter mit den USA und Japan zwei wichtige Rivalen Chinas, unterzeichnet wurde. Die Obama-Regierung verkündete auch, bis 2020 60% der amerikanischen Luft- und Seestreitkräfte in Asien zu stationieren. Außerdem hatte Washington 2011 seine New Silk Road Strategy verkündet, die sich mit Afghanistan als Ausgangspunkt aus zentral- und Südostasien konzentrieren soll. Im Rahmen dieses Projekts wurde vor allem im

Energiesektor investiert (1,7 Mia US-Dollar in Energieprojekte, Abkommen wie Almaty Consensus oder Cross-BorderTransport Accord zwischen Afghanistan, Tadschikistan und Kasachstan). Das Investitionsvolumen blieb allerdings weit hinter dem Chinas zurück. Weiterhin konkurrieren China und die USA um die Vorherrschaft im westlichen Pazifik: China rüstet dort seine Flotte auf während die USA Schutzmacht vieler südostasiatischer Staaten sind.

- Die Amtsübergabe in Donald Trump hat die Dynamik allerdings stark verändert: Die isolationistische Ausrichtung seiner Politik hat zu einem Austritt aus dem TPP-Abkommen geführt. Es ist daher zu erwarten, dass die USA sich aus dem asiatischen Raum zurückziehen oder zumindest ein weniger starkes Gegenwicht zu China darstellen werden.

Widerstand: Es formiert sich zunehmend Widerstand gegen das OBOR-Projekt.

- China gilt in Sachen Entwicklungsarbeit als „pragmatisch“, man hält sich nicht an internationale Konventionen. Es wird wenig Rücksicht auf die lokale Bevölkerung oder die Umwelt genommen. In Zentralasien arbeitet China mit der lokalen politischen Elite zusammen, es werden immer wieder Korruptionsvorwürfe laut. Die Bevölkerung vor Ort kritisiert zunehmend, dass meist keine lokalen Arbeitskräfte beschäftigt werden, sondern die Bauarbeiter aus China stammen. Dies Phänomen hat nennt sich „Myanmarsyndrom“: In Myanmar brachte die Bevölkerung ihren Unmut wegen Umweltbedenken zum Ausdruck, so dass der Bau einer geplanten Eisenbahnverbindung im Wert von 20 Mia. US-Dollar gestoppt werden musste. (Dies stellt allerdings einen Extremfall dar.)
- Auch in Zentralasien, das traditionell sehr russlandfreundlich ist, hat China es verpasst, aktiv um Rückhalt in der Bevölkerung zu werben, der Unmut dort wächst: Chinesische Firmen und Arbeiter werden angefeindet, Medien berichten häufig kritisch. In Kasachstan kam es im April 2016 zu landesweiten Demonstrationen gegen Pläne, Land an chinesische Bauern zu verpachten. Gleichzeitig gab es in Kirgisistan Proteste, nachdem Regierungspräsident Temir Sarijew einen Großauftrag an eine chinesische Firma vergeben hatte.

## V. Europa als Profiteur der OBOR Initiative?

Die Neue Seidenstraße orientiert sich ganz maßgeblich nach Europa. Das kurz- bis mittelfristige Ziel ist die Verbesserung der ökonomischen Beziehungen mit den zentralasiatischen Staaten. Wohingegen langfristig China die Öffnung nach Westen hin Richtung Türkei und Europa zum Ziel hat. Für den Staatschef Xi Jinping bestehen viele Gemeinsamkeiten und ähnliche Interessen mit der EU. Er erhofft sich, besseren Zugang zum europäischen Markt zu erhalten. Europa ist Chinas größter Handelspartner weltweit.

China bemüht sich um stärkere Beziehungen zu europäischen Ländern, wie mit Frankreich und Deutschland. Seit 2008 sind die chinesischen Investitionen in Europa von 50 Mrd. auf 200 Mrd. US Dollar im Jahr 2015 gestiegen. So plant der chinesische Ministerpräsident Li Keqiang, den Wachstumsfonds der Europäischen Kommission mit 315 Mrd. US Dollar finanziell zu unterstützen. China ist Europas wichtigster Handelspartner in Asien. Europa ist Chinas wichtigster Handelspartner weltweit. Seit 2009 modernisiert das chinesische Logistik Unternehmen COSCO den griechischen Hafen Piräus. Weitere Ausbauprojekte und Modernisierungen von Häfen betreffen Belgien, die Niederlanden, Kroatien, Slowenien, Italien, Portugal, Spanien, Lettland und Litauen. Desweiteren sind bei der Gründung der Asiatischen Infrastrukturinvestmentbank (AIIB) zur maßgeblichen Finanzierung der Neuen Seidenstraße vierzehn europäische Staaten beteiligt.

### **An wen richtet sich die Initiative grundsätzlich in Europa?**

Die Initiative richtet sich ganz besonders an Zentral- und Osteuropa und an Südeuropa (siehe Abbildung). So nutzt China gezielt die 16plus1 Gespräche, um die OBOR Initiative gezielt voranzubringen. An den Gesprächen nehmen jährlich 16 zentral- und osteuropäische Länder wie Ungarn und die Ukraine teil. Eine Plattform für explizit südeuropäische Länder gibt es bislang nicht. China richtet sich an Länder wie Griechenland individuell zu anstatt an die EU als Ganzes. Dies führte aus europäischer Sicht zur Sorge um Chinas Taktik des „Teilen und Herrschens“ auf Grundlage des Fehlens einer gemeinsamen europäischen Strategie.

Aus chinesischer Sicht liegt die Bedeutung Osteuropas erstens in seiner geographischen Lage. (1.) Es kann als Transitgebiet in der Initiative China Zugang zum Westeuropäischen Markt und als Eingangstor zu westeuropäischen maritimen und Inlandshäfen fungieren. (2.) Zweitens können die zentralosteuropäischen Länder gezielt genutzt werden, um chinesische

Produkte zu verbessern und zu vermarkten bevor sie komplett auf dem gesamten europäischen Markt verkauft werden. Aus europäische Perspektive ist das Projekt ist besonders für zentralosteuropäische Länder attraktiv. Die Infrastruktur in Zentralosteuropa ist unterentwickelt. China bietet mit der Seidenstraße den Ländern an, durch die Modernisierung der Elektrizität von Eisenbahnstrecken, die Infrastruktur zu verbessern.

### **Implikationen für Europa**

Die Implikation der Neuen Seidenstraße in Europa sind vielschichtig. Europäische Regierungen zeigen unterschiedliche Reaktionen. Die Haltung ist grundsätzlich abwartend. Der Konkrete Einfluss auf Europa ist bis jetzt begrenzt. Eine Erste Auseinandersetzung mit der Initiative stellt die „Konnektivitätsplattform“ dar, die im Juni 2015 auf dem EU-China Wirtschaftsgipfel ins Leben gerufen wurde. Ein zweiter Schritt ist die Gründung eines EU-China „co-funding mechanism“ (CFM) zur Finanzierung chinesischen Projekten in Europa. Langfristig gesehen, wird das Konzept zu einem Kernelement einer Neuauflage der internationalen Ordnung. Dem britischen geopolitischen Analyst Halford Mackinder zufolge, verschiebt sich die USA in die Rolle einer „isolierten Insel“. Die Seidenstraße erlaubt Eurasien, sich in das Zentrum der menschlichen Zivilisation zu entwickeln, die globalen geopolitischen und globalen Landschaften langfristig zu ändern. Dies könnte im Hinblick auf das *Transatlantic Trade and Investment Partnership* TTIP die Beziehungen zwischen der EU und China stärken, und TTIP ersetzen. Angesichts der bedrohlichen autoritären Entwicklungen in Polen und Ungarn und externen Entwicklungen in Richtung illiberale Demokratie in Russland, den USA und in der Türkei. Was China immer betont ist die Nichteinmischung in inneren Angelegenheiten. Hierbei unterstreicht China sein erstarktes Selbstbewusstsein und leitet eine neue Phase der Globalisierung ein. China scheut nicht mehr als Weltmacht aufzutreten und den Westen in die Schranken zu verweisen.

Interessanterweise ist die Idee einer wiederbelebten Seidenstraße jedoch nicht neu. In den 1990er Jahren hatte die EU bereits ein Projekt initiiert, welches sich auf die historische Seidenstraße bezog. TRACECA wurde 1993 durch die EU, Armenien, Aserbaidschan, Georgien, Kasachstan, Kirgistan, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan gegründet. TRACECA steht für „Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia“ („Verkehrskorridor Europa-Kaukasus-Asien“) und wird noch heute als „Seidenstraße des 21 Jahrhunderts“ bezeichnet. 2011 taufte Hillary Clinton ein Hilfsprogramm der Vereinigten Staaten für Afghanistan auf

den Namen „New Silk Road Initiative“, welches später auf Zentral- und Südasien ausgedehnt wurde.

## **Resümee**

Die Verbesserung der Infrastruktur entlang des Wirtschaftsgürtels hat das Potential zu ökonomischem Wachstum und regionaler Stabilität in Eurasien beizutragen. OBOR bietet Europa die Möglichkeit, ihre geostrategischen Ambitionen in Zentralsien verstärkt zu forcieren. Die maritime Seidenstraße wird der EU langfristig abverlangen, einen direkten Standpunkt in Bezug auf die Inselstreitigkeiten im Südchinesischen Meer im Sinne einer regelbasierten internationalen Ordnung einzunehmen.

Wenn OBOR als „das ambitionierteste Infrastruktur- und Sicherheitsprojekt der Welt heute ist“, dann kann es für die EU vorteilhaft sein, zunächst die Strategien und Instrumente wie die Europäische Nachbarschaftspolitik und die Maritimen Sicherheitsstrategie mit OBOR zu verbinden. Dennoch bleibt der Skeptizismus in Europa vorherrschend. OBOR scheint die Unterscheidung von Zentrum-Peripherie zwischen China und seinen Nachbarstaaten weiteranzutreiben. Der „Chinesische Marschallplan“ trägt das Risiko in sich, dass China's Staatskapitalismus mit den staatseigenen Unternehmen und Banken durch OBOR unterstützt wird. Obwohl sich China als wohlwollende Großmacht neuen Typs darstellt, wurden u.a. der militärische Ausbau und die massiven Landreklamationen Chinas im Südchinesischen Meer negativ besonders in Asien aufgenommen.

## **VI. Deutschland**

Laut dem chinesischen Botschafter (Shi Mingde), hat sich die Einstellung Deutschlands gegenüber der Seidenstraßen-Initiative in den vergangenen Jahren stark verändert: „Von einem Betrachter-Standpunkt zu einem positiven Teilhaber.“ Bundeskanzlerin Angela Merkel sei auch die erste Politikerin in den westlichen Ländern, die die Initiative in der Öffentlichkeit unterstützte.



Als Angela Merkel kürzlich beim Gipfeltreffen in Peking jedoch nicht persönlich erschien und ihre Wirtschaftsministerin schickte, kamen an diesen überzeugten Aussagen Zweifel auf.

### **Allgemeine Informationen zur deutsch-chinesischen Zusammenarbeit:**

Die Bundesrepublik Deutschland und die Volksrepublik China haben 1972 erste diplomatische Beziehungen aufgenommen. In den zurückliegenden Jahren haben sich diese Beziehungen zu großer Vielfalt, beachtlicher Dichte und zunehmender politischer Substanz entwickelt. China ist mit einem Handelsvolumen von rund 170 Mrd. Euro der wichtigste Wirtschaftspartner Deutschlands in Asien und Deutschland ist wiederum Chinas wichtigster Handelspartner in Europa.

Der Umbau der bisher exportgetriebenen chinesischen Wirtschaft hin zu einem nachhaltigen, innovationsgetriebenen Wachstum und einer Stärkung des Binnenkonsums bietet für die deutsche Wirtschaft allgemein große Chancen. Die deutsche Wirtschaft engagiert sich bis heute deutlich stärker in China als China in Deutschland, was nicht zuletzt den unterschiedlichen Entwicklungsstand beider Volkswirtschaften widerspiegelt. Derzeit sind in Deutschland etwas mehr als 1000 chinesische Unternehmen tätig. Dem stehen über 5.000 deutsche Unternehmen in China gegenüber. Insgesamt haben deutsche Unternehmen bis heute um ein Vielfaches mehr in China investiert als umgekehrt, allerdings sind stark gestiegene chinesische Aktivitäten feststellbar, auch aufgrund der globalen Investitionsstrategie der chinesischen Regierung („Going-Global-Strategie“). Im Jahr 2016 haben chinesische Übernahmen in Europa mit einem rekordverdächtigen geschätzten Volumen von 35 Mrd. Euro stattgefunden. Davon wurden etwa 11 Mrd. EURO (31%) in Deutschland investiert.

Angesichts der wachsenden Unsicherheitsfaktoren in der Welt und den noch nicht bewältigten Folgen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise kommt der Zusammenarbeit und Abstimmung der beiden strategischen Partner Deutschland und China eine immer größere Bedeutung zu. China sieht Deutschland nicht nur wirtschaftlich, sondern auch politisch als seinen Schlüsselpartner in Europa. Regelmäßige hochrangige politische Abstimmung und dynamische Handelsbeziehungen, Investitionen, Umweltzusammenarbeit, kultur- und wissenschaftspolitische Zusammenarbeit prägen die Beziehungen. Seit 2004 werden die deutsch-chinesischen Beziehungen daher auch als "Strategische Partnerschaft in globaler Verantwortung" bezeichnet. Seit 2011 finden regelmäßige

Regierungskonsultationen statt, zuletzt im Juni 2016, an der die beiden Kabinette unter Leitung der Regierungschefs zusammenkommen.

Trotz der insgesamt positiven Entwicklung dieser bilateralen Beziehungen bestehen weiterhin grundsätzliche Meinungsunterschiede im Bereich der Menschenrechte, insbesondere zu den persönlichen Freiheitsrechten.

### **Zu dem Gipfeltreffen in Peking:**

Die chinesische Seite war auf die Aufnahme europäischer Anliegen wie mehr Marktzugang, Kritik an Verzerrungen durch staatliche Hilfen oder an Überkapazitäten in der Stahlindustrie nicht eingegangen. Bundeswirtschaftsministerin Brigitte Zypries sagte: "Wir wollten gerne, dass der freie und offene Handel aufgenommen wird". "Das hat uns gefehlt." Bei ihren Gesprächen in Peking, darunter auch mit dem chinesischen Handelsminister (Zhong Shan), setzte sich Zypries für mehr Marktöffnung und faire Wettbewerbsbedingungen für deutsche Unternehmen ein. "Wir würden uns konkrete Schritte der chinesischen Regierung wünschen, was freien Handel und die Zulassung deutscher Unternehmen auf dem chinesischen Markt angeht", sagte sie.

### **Zu der Strecke**

Insgesamt beträgt der Weg der Seidenstraße von Chongqing bis Duisburg 11.179 Kilometer. Eine weitere Zugverbindung endet in Hamburg. Tagtäglich kommen allein aus Yiwu, in Ostchina, zwei Güterzüge nach Duisburg. Das wichtigste Argument ist dabei die Zeit: Gut zwei Wochen ist der Zug von China nach Duisburg unterwegs, mindestens fünf Wochen benötigt das Containerschiff. Denn durch die unterschiedliche Spurweite der Eisenbahn in Russland müssen die Container zweimal umgeladen werden. Auch deshalb ist die Durchschnittsgeschwindigkeit des Zuges mit rund 40 Stundenkilometern sehr niedrig. Das Frachtflugzeug wäre zwar noch schneller, ist aber deutlich teurer als der Zugtransport. Auch wenn es keine offiziellen Preislisten gibt: Etwa 4000 Euro soll ein Containertransport per Zug aus China nach Duisburg kosten.

Logistikexperten berichteten diesbezüglich, dass es am Anfang des Projekts eine gewisse Skepsis bezüglich der Sicherheit gab. Teure Güter auf eine derart lange Reise etwa durch Kasachstan oder Russland zu schicken, war Spediteuren nicht immer geheuer. Bislang ist auf der Route Duisburg-Chongqing jedoch kein Container „abhandengekommen“. Dabei helfen unter anderem Satellitentechnik und elektronisch kontrollierte Plomben an den

Containertüren. Zudem wird die Ware oft als harmloses Handelsgut deklariert, um nicht an der falschen Stelle Aufmerksamkeit zu erregen. Experten gehen davon aus, dass sich die Zahl der Züge aus China nach Duisburg in den kommenden zwei Jahren verdoppeln wird. Im Duisport kommen derzeit etwa 20 Zugverbindungen in der Woche an oder starten von hier aus.

### **Genauer zu NRW**

Duisburgs Oberbürgermeister Sören Link sagte, der 2011 eingerichtete Güterzug zwischen Chongqing und dem Duisburger Hafen, die sogenannte neue Seidenstraße, hat dafür gesorgt, dass die Metropole Ruhr noch attraktiver für die chinesische Wirtschaft geworden ist.“ (November 2015)

Statistiken bekräftigen dies: Nordrhein-Westfalen ist das Zentrum für deutsch-chinesische Zusammenarbeit: Mehr als 1000 chinesische Unternehmen haben hier ihren Sitz und machen NRW zum mit Abstand wichtigsten Zielland chinesischer Investoren in Deutschland. Im April 2015 reiste die ehemalige Ministerpräsidentin Hannelore Kraft nach China. Ein Schwerpunkt der Reise war die engere wirtschaftliche Kooperation mit der im Westen gelegenen Partner-Provinz Sichuan, die durch die neue Seidenstraße direkt mit NRW verbunden ist. In der Hauptstadt Chengdu (neben Shanghai, Beijing, Nanjing und Guangzhou) hat NRW.INVEST ein Verbindungsbüro eröffnet.

Ebenso läuft die Planung für die Errichtung des NRW-Centers im selben Ort, bei der auf einer Gesamtfläche von mehr als 541.000 qm ein gemischtes Gewerbe- und Wohngebiet nach neuem deutschen Standard und den Ansprüchen deutscher Investoren entstehen soll.