

Belt and Road Initiative (BRI)

Chinas Staatschef *Xi Jinping* will das „Reich der Mitte“ bis 2049 zur neuen Weltmacht führen. Dazu soll die alte Seidenstraße zu neuem Leben erweckt werden. *Belt and Road Initiative* heißt das Megaprojekt, das in den nächsten Jahren die Weltwirtschaft massiv verändern wird.



Dipl.-Hdl. Lars Wächter
ist Studienrat an der Reichspräsident-Friedrich-Ebert-Schule, der Berufsschule in Fritzlar. Bevorzugte Forschungsgebiete: Wirtschaftsgeschichte, Geschichte der VWL und BWL, Handelsbetriebslehre, Berufsausbildung.

Stichwörter: Seidenstraße, China, Belt and Road Initiative, Xi Jinping, Globalisierung

1. Einleitung

Seit der Antike war **China** eine hochentwickelte Zivilisation, deren Wirtschaft und technische Innovationskraft die des Abendlandes übertraf. Auch aufgrund der Einbindung in regionale und **globale Handelsnetze** war China „für lange Jahrhunderte die führende Wirtschaftsnation und Zivilisation der Welt“ (Gottwald, 2018, S. 65). *Xi Jinping*, Chef der Kommunistischen Partei und Staatspräsident der Volksrepublik China, will das „Reich der Mitte“ bis zum Jahr 2049, dem 100. Geburtstag der Volksrepublik, mit einer neuen Seidenstraße zur **alten Stärke** führen.

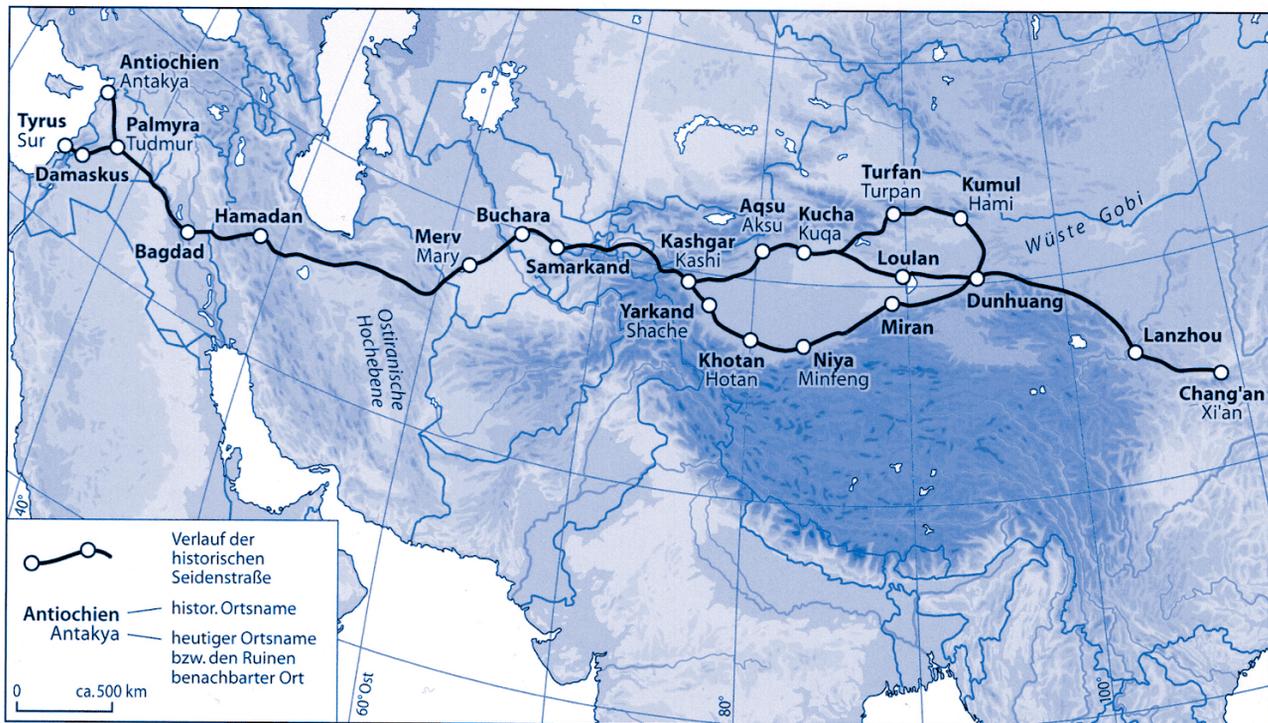
2. Die Seidenstraße

Als „Seidenstraße“ werden Handelsrouten bezeichnet, die seit etwa 100 v. Chr. den Fernen Osten mit den Mittelmeerlandern verbunden haben. Ursprünglich war die Seidenstraße keine Schöpfung von Kaufleuten; vielmehr wurde über diese Handelsrouten „ein staatlicher Handel abgewickelt“ (Brockhaus, 1997, S. 605). Die Seidenstraße begann bei Chang’an, führte nach Lanzhou und folgte der chinesischen Mauer bis nach Dunhuang, das als westliches Tor Chinas galt. Dort teilte sich die Seidenstraße in zwei **Routen**: Eine lief am südlichen Rand der Wüste Taklamakan entlang, die andere am nördlichen Rand. Bei Kashgar tra-

fen die nördliche und südliche Route zusammen. Von da an verlief der Anschluss nach Westen über Samarkand (Usbekistan). Weiter ging es durch die iranische Hochebene in das Zweistromland, von wo es Verbindungen nach Syrien und zu den Häfen Tyrus und Antiochien am Mittelmeer gab (vgl. Hahn, 2009, S. 10; Abb. 1).

Eine Karawanenreise von China bis zum Mittelmeer und zurück dauerte etwa sechs bis acht Jahre. Allerdings legten die Händler diese Routen nicht vollständig zurück; der Handel wurde über zahlreiche Zwischenhändler abgewickelt. An den Schnittstellen wichtiger Routen bildeten sich Handelszentren heraus. Städte, die an den Handelsrouten lagen, machte der Handel „unermesslich reich“ (vgl. Brockhaus 2005, S. 391). Dass der Warenaustausch zwischen China, Asien und Europa florierte, lag nicht zuletzt auch an den **Waren** selbst. Chinesische Produkte, die aufgrund äußerst leistungsfähiger Produktionsmethoden von höchster Qualität waren, waren sehr beliebt und wurden sogar bis nach Rom gehandelt. Neben der Seide, die den Handelsrouten ihren Namen gab, wurden noch andere Waren gehandelt, z. B. Elfenbein, Jade, Gold, Porzellan, Tee und Pelze. Außer den Kaufleuten bereisten auch Pilger und Mönche die Seidenstraße, und so fand neben dem Handel mit Gütern auch ein **kultureller Austausch** statt (z. B. die Verbreitung des Buddhismus in China).

In der Geschichte der Seidenstraße gab es mehrere Phasen des Stillstands. Politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen und enorme Steuerlasten erschwerten den Warentransport über die Landwege. Im späten Mittelalter brach der Handel über die Seidenstraße ein. Nach der Entdeckung des Seeweges von Europa nach Indien (und damit auch nach China) durch *Vasco da Gama* entwickelte sich zunehmend der **Seehandel**, der schon chinesische Kaufleute auf der „maritimen Seidenstraße“ bis an die afrikanische Ostküste geführt hatte. Wie schon in alten Zeiten ging auch hier die Initiative vom Staat aus. Unter Führung des berühmten Admiral **Zheng He** (1371–1433), der mit seiner Flotte Expeditionen nach Indien, in den Persischen Golf, das Rote Meer und an die Ostküste Afrikas durchführte, stieg China im 15. Jh. zur Handelsgrößmacht auf. Im



Quelle: Hahn (2009), S. 10.

Abb. 1: Die Routen der Seidenstraße

17. Jh. fand mit dem Zusammenbruch der Ming-Dynastie die Seidenstraße ihr endgültiges Ende.

3. Belt and Road – Die neue Seidenstraße

2017 stellte der chinesische Präsident **Xi Jinping** offiziell das Jahrhundert-Projekt seiner neuen Seidenstraße vor, womit er an die alte Seidenstraße und die Expeditionen von **Zhen He** anknüpft. **Belt and Road Initiative (BRI)** lautet der offizielle Name dieses großangelegten Infrastrukturprojekts, mit dem **Xi** seinen Anspruch unterstreicht, China bis zum Jahr 2049 zur globalen **Wirtschaftsmacht** zu machen. „Gürtel“ und „Straßen“ sollen über den Landweg und den Seeweg China mit dem Westen verbinden (Abb. 2):

- Die **Landroute** (*Silk Road Economic Belt*) verläuft von China über Zentralasien und Russland nach Europa, wo auch deutsche Städte eine Rolle spielen: Hamburg mit seinem „Tor zur Welt“ und Duisburg, das über den größten europäischen Binnenhafen verfügt. Zudem hat sich Nürnberg ins Spiel gebracht und „will erklärtermaßen ein europäischer Knotenpunkt an der neuen Seidenstraße werden“ (Ritzer, 2019, o. S.).
- Der **Seeweg** (*Maritime Silk Road*) führt vom Chinesischen Meer über den Indischen Ozean, das Rote Meer und den Suezkanal in das Mittelmeer nach Europa.

„Das Ziel, das wir uns für die Straßen- und Gürtel-Initiative gesetzt haben, ist der Bau von sechs größeren Wirtschaftskorridoren“, so **Xi** auf dem **BRI**-Gipfel im Mai 2017 in Peking (zit. n. Sommer, 2019, S. 212). Dazu will China 65 Länder

in das Projekt einbinden, d. h. etwa 4,5 Mrd. Menschen, 70 % der Weltbevölkerung, 55 % des weltweiten Bruttosozialprodukts und 75 % der globalen Energiereserven. (vgl. Atilgan/Ertl, 2018, S. 2). Die Kosten dieses gewaltigen Infrastrukturprogramms sollen nach internationalen Schätzungen etwa 1.000 Milliarden (1 Billion) US-Dollar betragen.

Zum Aufbau der **Wirtschaftskorridore** setzt China folgende Schwerpunkte:

- Bau von Straßen, Brücken, Schnellzugverbindungen und Häfen
- Bau von Kraftwerken, Staudämmen und Glasfasernetzen
- Schaffung eines Freihandelsraums
- Förderung der Völkerverständigung (z. B. durch „Konfuzius-Institute“)
- Konvertibilität der Währungen (Stärkung des Renminbi).

3.1. BRI aus chinesischer Sicht

In den offiziellen Dokumenten des chinesischen Außen- und Handelsministeriums finden sich verheißungsvolle, romantisch-verklärende Formulierungen und äußerst **vage ökonomische Zielformulierungen**: „Die Konnektivitätsprojekte im Rahmen des Konzepts ‘Ein Gürtel und eine Straße’ werden die Anpassung und Kopplung von Entwicklungsstrategien der betroffenen Länder vorantreiben, das Marktpotenzial in den betroffenen Regionen entfalten, Investitionen und Konsum fördern sowie Nachfrage und Arbeitsplätze schaffen. Darüber hinaus werden der Austausch und das

Die neue Seidenstraße

Bahnstrecken  vorhanden  geplant **Häfen**  vorhanden  geplant  Seeweg



Quelle: Mercator Institute for China Studies, SZ vom 26.04.2019, S. 9.

Abb. 2: Die Routen der neuen Seidenstraße

gegenseitige Lernen zwischen verschiedenen Kulturen verbessert, damit die Völker der betroffenen Länder einander kennen lernen, vertrauen und respektieren sowie gemeinsam ein harmonisches, friedliches und wohlhabendes Leben genießen. [...] China will mehr Verantwortung übernehmen und Pflichten erfüllen, sofern es in seinen Kräften steht, und einen noch größeren Beitrag zu Frieden und Entwicklung der Menschheit leisten.“ China sieht in der BRI „eine grandiose Wirtschaftsvision für die betroffenen Länder, die sich durch Offenheit und Zusammenarbeit auszeichnet. [...] Die Erleichterung von Investition und Handel wird weiter verbessert, ein Netzwerk hochwertiger Freihandelszonen wird entstehen, die wirtschaftlichen Beziehungen werden enger gestaltet und das gegenseitige politische Vertrauen wird vertieft. Durch den umfassenderen und intensivieren Kulturaustausch werden verschiedene Kulturen voneinander lernen und miteinander verkehren sowie Frieden und Freundschaft pflegen“ (zit. n. Hoering, 2018, S. 150 ff.).

3.2. Risiken von BRI

In seinen Reden bemüht Xi immer wieder **historische Vorbilder** wie Admiral *Zheng He*. Doch der war keineswegs nur ein großer Entdecker und Kulturbotschafter. Er unterwarf oder stürzte Herrscher anderer Staaten, brachte sie als Gefangene nach China und ersetzte sie durch chinafreundliche Statthalter. Seine Erkundungsfahrten „dienten teils der Sicherung von Handelswegen gegen Piraten, teils waren es auch Machtdemonstrationen, durch die heimgesuchte Regionen tributpflichtig wurden“ (Hoering, 2018, S. 90). Die **Parallelen** zu heute sind augenscheinlich. China fordert von den beteiligten Staaten ein bedingungsloses Bekenntnis zu dem Projekt und die Unterzeichnung eines sogenannten „Memorandum of Understanding“. Kurzgefasst: China duldet keine Mitbestimmung, keine Transparenz, keine Kritik. Chinas Interessen stehen im Vordergrund und sollen respektiert werden. Demokratie, Menschenrechte und westliche Werte werden als störend empfunden (vgl. Sommer, 2019, S. 248).

Die an BRI beteiligten Schwellen- und Entwicklungsländer konnten bereits praktische **Erfahrungen** sammeln. Exemplarisch seien einige genannt:

- Politische und wirtschaftliche Abhängigkeiten werden verstärkt (z. B. durch Kredite an Schwellen- bzw. Entwicklungsländer, die bereits hoch überschuldet sind).
- Regionale Entwicklungskonzepte werden verdrängt (z. B. werden Projekte nicht durch einheimische Arbeitskräfte bewerkstelligt, sondern durch chinesische Arbeiter).
- Chinesische Investoren erhalten Kontrolle über Ressourcen (z. B. Gas aus Turkmenistan, Erdöl aus Kasachstan).
- Verstöße gegen Umweltschutzbestimmungen führen zu massiven Umweltschäden (z. B. Raubbau an Wäldern).
- Die Interessen lokaler Bevölkerungsgruppen werden durch Korruption und rücksichtslose Geschäftspraktiken missachtet (z. B. Enteignungen, Umsiedlungen)
- Investoren werden geschützt, indem Gesetze, Institutionen und Rechtsprechung auf die Anforderungen chinesischer Konzerne zugeschnitten werden.
- Menschenrechtsverletzungen und schlechte Arbeitsbedingungen sind die Regel. So werden beispielsweise „Löhne und Sozialstandards [...] niedrig gehalten, Arbeits- und Gewerkschaftsrechte eingeschränkt oder verweigert, Umweltstandards gelockert und Gefährdungen ignoriert. In vielen Fällen führt dies zu Repressionen gegen lokale Bevölkerungen, [...] Umweltschützer, Menschenrechtsgruppen und Medien, die auf Missstände hinweisen“ (Hoering, 2018, S. 41).

Die chinesische Sichtweise auf **Menschenrechte** erklärte der chinesische Botschafter *Shi Mingde* in einem Interview: „Der Westen hat keinen alleinigen Anspruch auf Demokratie und Menschenrechte. [...] unsere sozialistische Marktwirtschaft hat 700 Millionen Menschen aus der Armut befreit – das war die größte Leistung zum Schutz der Menschenrechte in China. [...] Wir akzeptieren nicht, dass der Westen allein den Maßstab setzt. Sie haben Ihr System, wir haben unser System – keines dieser Systeme ist vollkommen“ (Ziedler, 2018, o. S.).

4. Fazit

Was BRI tatsächlich leisten wird, kann nicht vorhergesagt werden. Jedoch bestehen für die beteiligten Länder nicht zu unterschätzende Risiken. Im Gegensatz zu den offiziellen Beteuerungen verfolgt China konsequent eigene ökonomische, politische und geo-strategische Interessen. Was man den Chinesen zugestehen muss: Sie verfügen über einen langfristigen „**Masterplan**“, der stringent verfolgt wird – während zeitgleich die Europäische Union immer stärker auseinanderdriftet und weit entfernt davon ist, zukunftssträchtige Projekte zu initiieren.

Literatur

- Atilgan, C., Ertl, V.*, Belt and Road Initiative – Chinas neue Seidenstraße im Mittelmeer, 2018. Online im Internet: https://www.kas.de/wf/doc/kas_52928-1522-1-30.pdf (Abrufdatum: 07.08.2019).
- Brockhaus* – Die Bibliothek, Die Weltgeschichte, Bd. 2, Antike Welten (bis 600 n. Chr.), Leipzig, Mannheim 1997.
- Brockhaus* – Wissenswelten, Bd. 1, Geschichte, Religion, Philosophie, Leipzig, Mannheim 2005, S. 390–394.
- Gottwald, J.-C.*, Die Wirtschaft der Volksrepublik China, in: J. Kerwer, A. Röming (Hrsg.), Die Volksrepublik China – Partner und Rivale, Wiesbaden 2018, S. 63–106.
- Hahn, B.*, Welthandel – Geschichte, Konzepte, Perspektiven, Darmstadt 2009.
- Hoering, U.*, Der Lange Marsch 2.0 – Chinas neue Seidenstraßen als Entwicklungsmodell, Hamburg 2018.
- Ritzer, U.*, Es fährt ein Zug von Nürnberg nach Chengdu, in: Süddeutsche Zeitung, 15.06.2019. Online im Internet: <https://www.sueddeutsche.de/bayern/franken-seidenstrasse-1.4485040> (Abrufdatum: 07.08.2019).
- Sommer, T.*, China First – Die Welt auf dem Weg ins chinesische Jahrhundert, 2. Aufl., München 2019.
- Ziedler, C.*, Der Westen kann nicht mehr alles alleine bestimmen, in: Stuttgarter Zeitung vom 18.05.2018. Online im Internet: <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.interview-mit-chinas-botschafter-in-berlin-der-westen-kann-nicht-mehr-alles-alleine-bestimmen.aff8f89b-4c35-4870-a170-9fb37ff72f2b.html> (Abrufdatum: 07.08.2019)