

Uwe Behrens

# DER UMBAU DER WELT

Wohin führt  
die Neue Seidenstraße?

**edition ost**

### ***Über das Buch***

Vor etwa einem Jahrzehnt initiierte Peking das größte Infrastrukturprojekt der Menschheitsgeschichte. Es betrifft alle Kontinente, Australien und die Arktis ausgenommen. Was steckt dahinter? Uwe Behrens beschreibt alle Vorhaben, die laufenden wie die geplanten, und die Absichten, die damit verfolgt werden. Dabei setzt er sich gleichzeitig mit Unterstellungen und Behauptungen auseinander, die dagegen sprechen.

### ***Über den Autor***

Uwe Behrens, promovierter Logistiker, lebte und arbeitete 27 Jahre in China. Darüber berichtete er sehr kenntnisreich und kompetent in seinem Bestseller »Feindbild China. Was wir alles nicht über die Volksrepublik wissen«. Als Unternehmer und Manager war er auch beteiligt an den Anfängen der Neuen Seidenstraße. Er analysiert hier Pläne und Intentionen, die mit der *Belt and Road Initiative* verbunden sind.

**Sämtliche Inhalte dieser Leseprobe sind urheberrechtlich geschützt.  
Sie dürfen ohne vorherige schriftliche Genehmigung  
weder ganz noch auszugsweise kopiert, verändert, vervielfältigt  
oder veröffentlicht werden.**

edition ost im Verlag Das Neue Berlin –  
eine Marke der Eulenspiegel Verlagsgruppe Buchverlage

ISBN Buch 978-3-360-02804-4  
ISBN E-Book 978-3-360-51051-8

1. Auflage 2022  
© Eulenspiegel Verlagsgruppe Buchverlage GmbH, Berlin

Umschlaggestaltung: Verlag, Peter Tiefmann

[www.eulenspiegel.com](http://www.eulenspiegel.com)

# Inhalt

- 9 Vorwort
  
- 13 **Die historische Seidenstraße als Vorlage**
- 20 Jahre der Kriege und des Hungers und die Alternative
- 29 Die Geschichte wiederholt sich
- 34 Die erste Renaissance der Seidenstraße
- 38 Chinesischer Propaganda-Coup?
- 49 Investitionen auf der Neuen Seidenstraße
  
- 53 **Die Neue Seidenstraße und wichtige internationale Organisationen zur Unterstützung der BRI**
- 54 Brasilien, Russland, Indien, China und Südafrika (BRICS)
- 54 Die Shanghaier Organisation für Zusammenarbeit (SCO)
- 56 Eurasische Wirtschaftsunion (EAEU)
- 57 Chinesisch-Afrikanisches Kooperationsforum (FOCAC)
- 58 Gemeinschaft der Lateinamerikanischen und Karibischen Staaten (CELAC)
- 59 17+1-Initiative
- 62 Institutionen zur Finanzierung der BRI
- 63 Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)
- 64 Regionale umfassende Wirtschaftspartnerschaft (RCEP)
  
- 68 **Die maritime Seidenstraße**
- 79 Häfen der Perlenkette
  
- 95 **Diverse Seidenstraßen und einzelne Abschnitte**
- 95 Die arktische Seidenstraße
- 96 Russland
- 103 Mongolei
- 105 Kasachstan
- 112 Usbekistan
- 114 Turkmenistan

- 116 Kirgisistan
- 118 Tadschikistan
- 119 Afghanistan
- 122 Pakistan
- 124 Indien
- 125 Nepal
- 127 Iran
- 131 Türkei
  
- 134 **Tor zur Neuen Seidenstraße, die Provinz Xinjiang**
  
- 143 **Wege übers Land – die Straßen der *Belt and Road Initiative* in Südostasien**
- 148 China – Myanmar (West-Route)
- 149 Pan Asian Railway (zentrale Route)
- 151 Vietnam (Ost-Route)
- 152 Kambodscha
- 154 Philippinen
- 155 Indonesien
- 157 Bangladesch
  
- 159 **Die *Belt and Road Initiative* in Afrika**
- 163 Afrikanische Union und Chinesisch-Afrikanisches Kooperationsforum
- 167 Investitionen
- 170 Panafrikanische Freihandelszone
- 173 Industrialisierung
- 175 Landwirtschaft
- 176 Ausgewählte Projekte
- 178 Digitalisierung
- 180 Gesundheitswesen
- 181 Bekämpfung der Armut
- 183 Sicherheit
- 184 Chinas Reputation in Afrika

- 186 **Die Neue Seidenstraße in Europa**
- 198 **Lateinamerika**
- 204 Pazifik
- 205 **Digitale Neue Seidenstraße**
- 218 **Die Neue Seidenstraße und der Klimawandel**
- 226 **Die Neue Seidenstraße der Gesundheit**
- 234 **Die Schuldenfalle und der Neokolonialismus**
- 241 **Build Back Better World und Gobal Gateway**
- 247 **Harmonie statt Hegemonie**

## Vorwort

Es gibt inzwischen eine Reihe von Publikationen zur Neuen Seidenstraße, elektronische und Printmedien berichten darüber. Und je nach Standort des Autors oder der Autorin wird entweder ablehnend oder positiv geurteilt. Es dominieren die tendenziell kritisch-distanzierenden Urteile, was wohl ursächlich darauf zurückzuführen ist, dass die Verfasser die offizielle Sicht der westlichen Staaten in Bezug auf die Volksrepublik China und deren Kommunistischer Partei teilen. Die Vorgaben des Mainstreams – die Freiheit des Wortes her oder hin – lassen wenig Raum für ein differenziertes, objektives Urteil. Und oft mangelt es auch an Sachkenntnis.

Ich reklamiere für mich, erstens frei im Denken und im Urteil zu sein, weil ich weder dem Mainstream noch irgendwelchen Vorgaben folgen muss. Und zweitens kann ich auf Kenntnisse und Erfahrungen zurückgreifen, die ich in einem halben Jahrhundert beruflicher Tätigkeit auf dem Gebiet internationaler Transportökonomie gesammelt habe. Ich habe zum Thema studiert und promoviert und fast dreißig Jahre auf diesem Feld in der Volksrepublik China und auch in Indien gearbeitet. Ich habe in den beiden volkreichsten Staaten gelebt, die sich in Geschichte und Gesellschaft gewaltig unterscheiden. Ihre Traditionen und ihre Vorstellungen von der Zukunft habe ich ebenso kennengelernt wie deren Blick auf den »demokratischen Westen«, der sich selbst als Krönung der menschlichen Zivilisation versteht.

Kurzum, ich meine hinlänglich Kenntnisse in verschiedenen Kulturen gesammelt zu haben, die mir ein qualifiziertes Urteil erlauben. Ich kann Zustände und Entwicklungen bewerten etwa in Asien und im christlich-abendländischen Kulturkreis, in welchem der Kapitalismus geboren wurde, zur Blüte gelangte und sich im 20. Jahrhundert zum Beherrscher der Welt aufschwang.

In China leben vier Mal so viele Menschen wie in den USA und doppelt so viele wie auf unserem Kontinent Europa. Das ist eine nicht zu bestreitende Tatsache. Diese etwa 1,4 Milliarden Chinesen teilen den Wunsch aller Erdbewohner, in Frieden und Wohlstand glücklich und zufrieden zu leben. Wenn die Chinesen auch nur halb so gut leben wollen wie wir Europäer oder die Amerikaner (womit es gewiss recht unterschiedliche Vorstellungen von Wohlstand gibt), so hat dies eine logische Konsequenz: Die Volksrepublik China muss ihre Wirtschaftskraft derart steigern, dass sie am Ende die stärkste Wirtschaftsmacht der Welt sein wird. Und der Zusammenhang von Ökonomie und Politik führt zwangsläufig dazu, dass die Volksrepublik China auch eine politische Weltmacht, eine Supermacht werden wird.

Und nicht minder nüchtern und rational ist auch der Umkehrschluss. Wenn man verhindern möchte, dass also die Chinesen annähernd so gut leben können wie die Amerikaner und die Europäer, dass sie also wieder in Armut und Not vegetieren wie im 19./20. Jahrhundert – dann muss man politisch, ökonomisch und militärisch dafür sorgen, dass China sich nicht entwickelt.

Das ist keine Demagogie, sondern Realität.

Die westlichen Industriestaaten, insbesondere die USA, unternehmen alles, um Chinas Entwicklung zu be- und zu verhindern. Ein Konkurrent soll ausgeschaltet werden.

Das kapitalistische Selbstverständnis richtet sich auch gegen andere Staaten und Kontinente, aber diese Auseinandersetzung, diese Verhinderungsstrategie des reichen Westens richtet sich insbesondere gegen China. Die Volksrepublik muss eingehegt werden, um die ökonomische und damit die politische Vorherrschaft des Westens auf der Welt zu sichern.

Dabei dient die Ideologie, die vermeintliche Auseinandersetzung zwischen Demokratie und Diktatur, nur als Nebelvorhang. Und die Legitimation liefert das eurozentristische Weltbild – nämlich die Vorstellung, dass die in diesem Kulturkreis entstandene Form gesellschaftlichen Zusammenlebens als Erfolgsmodell überall praktiziert werden könnte und not-

falls auch mit Waffengewalt durchgesetzt werden müsste. Die Heilslehre von *freedom and democracy*, von *nation building*, von Menschenrechten ist die propagandistische Verhüllung ausschließlich ökonomischer Interessen. Sie schließt andere Formen gesellschaftlichen Zusammenlebens aus. Vor allem dann, wenn die kapitalistischen Eigentums- und Produktionsverhältnisse grundsätzlich in Frage gestellt und darum überwunden werden sollen.

Die Volksrepublik China geht andere Wege. Sie folgt als jahrtausendealte Kulturnation eigenen historischen wie gegenwärtigen Erfahrungen. Sie adaptiert die Überlegungen ihrer eigenen Denker wie die der ganzen Welt. Und sie nimmt auch in der Ökonomie Anleihen in der Vergangenheit. Etwa bei der Wiederbelebung der Seidenstraße – ein Begriff, den übrigens ein deutscher Geograf im 19. Jahrhundert kreierte. Damit bezeichnete der Forschungsreisende Freiherr Ferdinand von Richthofen ein Netz von Karawanenstraßen, das China und Europa miteinander verband. Mehr als anderthalbtausend Jahre lang zogen Kaufleute, Gelehrte und Handwerker von Ost nach West und von West nach Ost, um miteinander zu handeln und voneinander zu lernen. Sie überwandten über sechstausend Kilometer unter oft widrigen Bedingungen, aber zum gegenseitigem Vorteil. Verschiedene geostrategische Entwicklungen führten zum Ende des produktiven Austausch. Auch soll der »Schwarze Tod« daran mit Schuld gewesen sein – über die Seidenstraße sollen auch die Pestbakterien von Asien nach Europa gekommen sein.

Die chinesische Führung hat Vorstellungen von einer *Neuen Seidenstraße* entwickelt. 2013 stellte Xi Jinping den Auf- und Ausbau einer internationalen Handels- und Infrastruktur vor, in die – inzwischen – über 140 Staaten Asiens, Afrikas und Europas eingebunden sind. Der Plan trägt die Bezeichnung *Pinyin Yīdài Yīlù*, was so viel wie »Ein Gürtel, eine Straße« bedeutet (englisch: *One Belt, One Road*, abgekürzt mit den drei Buchstaben BRI für die inzwischen international übliche Benennung *Belt and Road Initiative*). In seiner Komplexität – bezogen sowohl auf seine räumliche Ausdehnung als auch auf

die Tätigkeitsfelder – ist es das größte Infrastrukturprogramm, das es jemals in der Geschichte gab.

Im nachfolgenden Text werde ich alle Aspekte dieses Programms und die damit verbundenen Intentionen darstellen. Und mich, wie angekündigt, dem Gegenstand anders nähern als andere Autoren. Nämlich vorurteilsfrei, sachlich-kritisch, faktengestützt und frei von christlich-abendländischem Dünkel.

*Uwe Behrens,  
Island, im Februar 2022*

# Die historische Seidenstraße als Vorlage

1877 veröffentlichte Freiherr Ferdinand von Richthofen einen fünfbändigen Reisebericht über seine mehrjährigen Forschungsreisen nach und durch China. Darin benutzte er den Begriff »Seidenstraße« zum ersten Male. Er bezeichnete damit Handelsrouten, auf denen chinesische Seide aus dem Han-Reich (206 v. u. Z. bis 220 u. Z.) nach Zentralasien transportiert worden war.

Obwohl der Kartograph nicht einmal alle Verkehrsverbindungen betrachtet hatte, übernahmen andere Forscher und Wissenschaftler diese Bezeichnung für ein in Wahrheit ganzes Geflecht von Handelsrouten und trugen damit ihren Teil zum Mythos über den sagenhaften Reichtum im Osten bei. Wie eben auch zu Narrativen über die Verbreitung von Religionen, von politischen und militärischen Allianzen.

Was wir im Allgemeinen unter dem Begriff »Seidenstraße« verstehen – nämlich eine Route, eine Verkehrsverbindung von A nach B und dergleichen –, trifft sowohl zu, ist aber auch irreführend. Tatsächlich existierte eine Vielzahl von Transportwegen zwischen Asien, Zentralasien und Europa, auf denen Waren gehandelt wurden und über die sich Kulturen und Religionen ausbreiteten. Sie waren das Band, das geopolitische und geostrategische Allianzen begründen half. Erste historische Belege und archäologische Beweise über den Handel von chinesischer Seide zwischen China und dem heutigen Europa reichen zurück bis 1200 v. u. Z., es war die Zeit der Shang-Dynastie (1766–1046 v. u. Z.) In Ägypten fand man eine in Seide gehüllte Mumie, die dreitausend Jahre alt war. Das bedeutete, dass bereits damals Handelswege von Fernost nach Ägypten existierten.

Historiker datieren die Erfindung der Seidenproduktion auf 3000 Jahre v. u. Z. und gehen davon aus, dass mit der Domestizierung des Kamels als Reit- und Lastentier ein interkontinentaler Handel möglich wurde. Mit den Persern und später den Turkvölkern traten Vermittler zwischen Ost und West in die Geschichte.

Schriftliche Aufzeichnungen über den Verlauf der Routen liegen aus der Zeit der Han-Dynastie vor. Angefertigt hatte sie der chinesische Gesandte Zhang Qian (gestorben 113 v. u. Z.), der im Auftrage des Kaisers nach Zentralasien reiste, um mit – im heutigen Gebiet Usbekistans und Afghanistans lebenden – nomadischen Stämmen Allianzen gegen die »Hunnen« – eine Gruppe zentralasiatischer Reitervölker – zu schließen. Aus seinen Berichten wissen wir, dass der Handel über viele Handelsstationen, Oasen-Städte, kulturelle, religiöse und politische Zentren lief. Es ist anzunehmen, dass ein Ballen Seide mehrere Jahre unterwegs war, zwischendurch den Eigentümer mehrmals wechselte, bevor sich in Rom die aristokratischen Damen damit schmücken konnten.

Diese traditionelle Han-Dynastie-Route verlief von der damaligen chinesischen Hauptstadt Chang'an (heute Xi'an), über Wuwei, durch den Hexi-Korridor, über Dunhuang und Turpan in der Wüste Gobi, nach Urumqi in der heutigen Provinz Xinjiang und weiter durch das kasachische Grasland. In der Oasenstadt Dunhuang teilte sich die Route nach Süden und nach Norden, beide führten um die Wüste Taklamakan herum. Die eine ging weiter über Kaschgar, Samarkand, Buchara nach Mali im heutigen Iran. Von dort zogen die Händler nach Teheran, Bagdad bis nach Rom und später Venedig.

Die andere Route führte über Kaschgar südlich über das Karakoram nach Islamabad im heutigen Pakistan.

Während der Han-Dynastie entwickelte sich der Handelsaustausch mit den Völkern Zentralasiens und mit Europa geradezu sprunghaft. Er war natürlich auch ein Instrument außenpolitischer Bemühungen. Deshalb tauschte man nicht nur Waren – Seide, Jade, Porzellan –, sondern auch Waffen, mit denen sich militärische Bündnisse und freundschaftliche

Allianzen bilden ließen. Der Handel vollzog sich nicht auf einer Einbahnstraße, es flossen nicht nur Gold und Silber aus dem Römischen Reich ins Reich der Chinesen. Nach Europa kamen etwa auch Pferde asiatischer Rassen und Obstsorten aus Europa nach Asien, beispielsweise die Wassermelone (Xigua, was »Westmelone« bedeutet) und die Tomate (Xihongshi, das heißt »rote Frucht aus dem Westen«).

Die etwa vierhundert Jahre der Han-Dynastie gelten als die klassische Ära der antiken »Seidenstraße«. Zu jener Zeit existierten am Mittelmeer, in Mesopotamien, in Persien, in Zentralasien und in China große Imperien, die die Handelsrouten absicherten. Mit dem Erstarken verschiedener nomadischer Völker und dem Verschwinden von Imperien wurde der Verkehr auf der »Seidenstraße« zunehmend unsicherer und gefährlicher. Belegt ist dies beispielsweise durch eine Reise des chinesischen Mönchs Zhang Qian, die er im Jahre 147 v. u. Z. im Auftrag des chinesischen Kaisers nach Zentralasien antrat. Er kehrte erst nach dreizehn Jahren zurück und verlor alle 98 Mitglieder seiner Delegation.

Die Geschichte der »Seidenstraße« spiegelt sehr gut die These wider, dass dem Handel stets Kulturen und Religionen folgen. Schon vor der Zeitenwende breiteten sich griechische und persische Religionen nach Zentralasien aus – die Säulen von König Ashoka, der im 3. Jahrhundert v. u. Z. das erste indische Großreich begründete, weisen Inschriften in Griechisch und Aramäisch auf. Vom Westen nach Osten kamen die griechischen Götter und die persischen Religionen, später auch der Buddhismus, das Christentum sowie der Islam. Umgekehrt erschien im Westen das Gedankengut der chinesischen Philosophen und das Wissen der Chinesen von der Herstellung des Papiers und des Schießpulvers.

Der griechische Historiker Herodot (480–429 v. u. Z.) erwähnte die Kontakte, und in chinesischen Museen kann man griechische Kunstwerke bewundern, die in Gräbern in den Wüstenoasen Turfan und Dunhuang gefunden wurden. Eine nicht unbedeutende Rolle spielte auch Alexander der Große, der griechische König und Heerführer, der 336 v. u. Z. bis nach

Indien marschierte und mit dessen Herrschaft das Zeitalter des Hellenismus in Europa begann. Zu jener Zeit verbreitete sich über die »Seidenstraße« auch der Buddhismus bis nach China.

Der Untergang der Han-Dynastie und des Römischen Reiches führten zu einem deutlichen Rückgang des Handels auf der »Seidenstraße«. Es gab praktisch nur noch Tauschhandel – *barter trade* genannt – zwischen den Oasen und nomadisierenden Stämmen des zentralasiatischen Graslandes. Erst während der Tang-Dynastie (618 bis 907 u. Z.) konsolidierte sich die Macht Chinas wieder, und der Handel nahm wieder zu.

Von außerordentlicher Bedeutung für die weitere kulturelle Entwicklung Chinas war die Reise des chinesischen Mönchs Xuan Zhang nach Westen. Zwischen 630 und 643 reiste er über den chinesischen Teil der »Seidenstraße« durch Afghanistan, Indien bis nach Sri Lanka und zurück über den Seeweg nach Südchina. Er sammelte buddhistische Schriften, die bis dahin in China noch nicht bekannt waren. Xuan Zhang brachte 657 Texte mit, die er im Auftrage des Kaisers übersetzte. In der Folge verbreitete sich der Buddhismus rasant, was von der daoistischen Führungsschicht in China akzeptiert wurde. Die buddhistischen Grotten in Kuche, Turpan oder Dunhuang lassen uns heute die Aktivitäten auf der »Seidenstraße« erahnen. Die mehreren Hundert Höhlentempel nahe der Stadt Dunhuang, bekannt als Mogao-Grotten, gehören zum Weltkulturerbe.

Im 9. Jahrhundert erschien der Islam auf der Weltbühne. Es entstanden im westlichen Teil der »Seidenstraße« verschiedene Kalifate, die sich zwar gegenseitig bekämpften, aber trotzdem den Warenaustausch förderten.

Die Ausbreitung des Islams nach Osten wurde gestoppt durch eine kriegerischen Auseinandersetzung zwischen einer islamischen und einer chinesischen Armee 751 u. Z. bei Taras, im heutigen Kirgisistan gelegen. Es war der Höhepunkt eines Jahrzehnte andauernden Konfliktes zwischen Arabern und Chinesen. Und es war, wie sich aber erst später erweisen sollte, eine der Entscheidungsschlachten der Weltgeschichte: Dadurch zog der Islam in die Turkvölker, weshalb heute Zentralasien zur islamischen Welt zählt.

# Die Neue Seidenstraße und wichtige internationale Organisationen zur Unterstützung der BRI

Die *Belt and Road Initiative* wird von keinem Ministerium in Peking zentral geführt und gesteuert, auch existiert keine solche Projekt-Behörde. Die Vorhaben sind integraler Bestandteil der Regierungspolitik und darum im Fünfjahrplan und den daraus abgeleiteten Planungsdokumenten fixiert. Das betrifft alle Ebenen. Das *Office of the Leading Group on Promoting the Implementation of Belt and Road Initiatives* als Kontrollinstanz ist der Nationalen Entwicklungs- und Reformkommission unterstellt. Diese Führungsgruppe, geleitet von einem Stellvertreter des Ministerpräsidenten, wacht über die Einhaltung der nationalen Richtlinien. Das zentrale Arbeitsorgan ist die im April 2018 gebildete *China International Development Cooperation Agency* (CIDCA), die an die Stelle der Abteilung für Auslandshilfe des Handelsministeriums (MOFCOM) trat.

An Formulierung und Umsetzung der einzelnen Vorhaben sind verschiedene chinesische Regierungsbehörden beteiligt, darunter die Nationale Entwicklungs- und Reformkommission sowie das Außen-, das Handels- und das Kulturministerium. In den Provinzen besorgen dies nachgeordnete Einrichtungen.

Auf internationaler Ebene existieren multilaterale Kooperationsplattformen, die die Vorhaben der *Belt and Road Initiative* tragen oder unterstützen: die Asiatisch-Pazifische Wirtschaftsgemeinschaft (*Asia-Pacific Economic Cooperation*, APEC), die Vereinigung südostasiatischer Länder (*Association of Southeast Asian Nations*, ASEAN), die Zentralasiatische Regionale Wirtschaftskooperation (*Central Asia Regional Economic Cooperation*, CAREC), die BRICS (Brasilien, Russland,

Indien, China, Südafrika) sowie die Gemeinschaft der Lateinamerikanischen und Karibischen Staaten (*Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños*, CELAC).

### **Brasilien, Russland, Indien, China und Südafrika (BRICS)**

Der lose Zusammenschluss dieser wirtschaftlich aufstrebenden Staaten dient der Koordinierung von gemeinsamen Interessen zur weiteren gegenseitigen Unterstützung der Entwicklung, aber insbesondere auch um die Interessen gegenüber Investoren aus dritten Staaten zu koordinieren. Seit 2009 treffen sich die Staatsschefs einmal jährlich.

2014 wurde von den BRICS-Staaten die *New Development Bank* als Alternative zur Weltbank und zum Internationalen Währungsfonds (IWF) gegründet. Ihr sollen 50 Milliarden Dollar als Kreditvolumen für Infrastrukturprojekte der BRI zur Verfügung stehen. Daneben wird die Bildung einer Sonderrücklage in Höhe von 100 Milliarden für wirtschaftliche Turbulenzen erwogen.

Obgleich sich die Investitionsbedingungen aufgrund politischer Veränderungen in den BRICS-Staaten und des Niedergangs vieler Rohstoffpreise veränderten, verlor der Zusammenschluss nicht seine globale Bedeutung.

### **Die Shanghaier Organisation für Zusammenarbeit (SCO)**

Sie wurde am 15. Juni 2001 auf Initiative Chinas als eine eurasische Union von sechs Staaten – China, Russland, Tadschikistan, Kasachstan, Kirgisistan und Usbekistan – gegründet. Der Sitz der *Shanghai Cooperation Organisation* (SCO) befindet sich, obgleich der Name anderes aussagt, in Peking.

Auf dem Gipfeltreffen 2017 in Astana (Kasachstan) wurden Indien und Pakistan als weitere Mitglieder aufgenommen. Afghanistan, Belarus, Iran und die Mongolei haben Beobachterstatus. Auf dem Gipfel in Duschanbe im September 2021

beantragte der Iran die Vollmitgliedschaft. Aserbaidschan, Armenien, Kambodscha, Nepal, die Türkei und Sri Lanka firmieren als Dialogpartner. Ferner bekundeten Ägypten, Bangladesch, Syrien und die Ukraine vor etlichen Jahren Interesse an einer Zusammenarbeit. Ob das Interesse aufgrund der innenpolitischen Veränderungen in den letzten beiden Staaten noch besteht, darf bezweifelt werden.

Seit Dezember 2004 hat die SCO als Staatenbündnis, das 40 Prozent der Weltbevölkerung umfasst, Beobachterstatus bei den Vereinten Nationen.

Die ursprüngliche Gründungsidee betraf Sicherheitsfragen in den Grenzregionen zentralasiatischer Staaten. Das war Monate vor dem Anschlag auf die Twin Towers in New York, der 2001 US-Präsident Bush veranlasste, den »Krieg gegen den Terror« zu eröffnen. Dennoch sieht man in den USA das Bündnis kritisch und denunziert es als Anti-NATO – und zweiten Warschauer Pakt, der sich gegen die USA und deren Einfluss richte. Auf dem Gipfel in Qingdao (China) im Juni 2018 verabschiedeten die Mitglieder ein Programm zur gemeinsamen Bekämpfung von Terrorismus, Separatismus und Extremismus, womit anderslautenden Behauptungen widersprochen wurde.

Allerdings nahmen schon vor der offiziellen Verkündung der »Neuen Seidenstraße« Fragen der wirtschaftlichen Zusammenarbeit breiten Raum in diesem Bündnis ein. Nach 2013 wurden die Prinzipien der BRI in die Tätigkeit der SCO integriert.

Als Hauptziele ihrer zwischenstaatlichen Zusammenarbeit formulierten sie nunmehr:

- a) Stärkung des gegenseitigen Vertrauens und der Nachbarschaft unter den Mitgliedsstaaten;
- b) Förderung der effektiven Zusammenarbeit in den Bereichen Politik, Handel, Wirtschaft, Forschung, Technologie und Kultur sowie auf den Gebieten von Bildung, Energie, Transport, Tourismus und Umweltschutz;
- c) gemeinsame Anstrengungen für Frieden, Sicherheit und Stabilität in der Region;

d) Entwicklung einer demokratischen, fairen und rationalen neuen internationalen politischen und ökonomischen Ordnung.

Die Innenpolitik der SCO ist durch die Grundsätze des gegenseitigen Vertrauens, des gegenseitigen Nutzens, der Gleichheit, der gegenseitigen Konsultation, der Achtung der kulturellen Vielfalt und des Willens zur gemeinsamen Entwicklung geprägt. Die Außenpolitik hingegen hält an den Prinzipien der Blockfreiheit, der Offenheit und der Nichtausrichtung auf Drittländer fest.

Damit stellt die SOC eine von jeglicher Diskriminierung und Ausgrenzung freie Plattform für die wirtschaftliche, technische, wissenschaftliche und kulturelle Zusammenarbeit, aber auch für die Kooperation in Sicherheitsfragen dar. Jährlich finden Gipfeltreffen auf den Ebenen der Staatsoberhäupter oder der Regierungschefs statt. Daneben erfolgen Arbeitstreffen der verschiedenen Bereiche.

Arbeitsorgane der SOC sind das Sekretariat in Peking und das Anti-Terrorismus-Büro in Taschkent.

### **Eurasische Wirtschaftsunion (EAEU)**

Das ist ein seit Januar 2015 bestehendes wirtschaftliches Bündnis, dem Russland, Kasachstan, Kirgisistan, Armenien und Belarus angehören. Durch die Infrastruktur-Projekte der BRI entstehen neue Transportverbindungen zwischen den Ländern der *Eurasian Economic Union* (EAEU) und den südasiatischen Ländern der ASEAN-Gruppe wie Thailand, Kambodscha, Singapur und Indonesien, wodurch sich neue Handlungsoptionen entwickeln werden. Bislang bestanden nur Handelsverbindungen über lange Seewege oder per Luftverkehr.

Erstmals sind durch die Anbindung der EAEU und der ASEAN-Länder an das chinesische Verkehrsnetz, insbesondere das Eisenbahnnetz, direkte Transportverbindungen möglich. Für Länder wie Kasachstan, Kirgisistan, Armenien und Belarus ergeben sich vollkommen neue Handlungsoptionen. Darum fin-

den Verhandlungen über ein Freihandelsabkommen zwischen diesen Staaten statt. Ein entsprechendes MOU wurde bereits 2018 unterzeichnet. Dreh- und Angelpunkt ist die Entwicklung der Neuen Seidenstraße.

Kasachstan schloss – gemeinsam mit der EAEU – zusätzliche Freihandelsabkommen mit dem Iran, mit Serbien, Singapur und Vietnam. Mit Ländern Südostasiens ist Kasachstan im Gespräch.

All diese Abkommen ergänzen sich mit den Infrastrukturprojekten der *Belt and Road Initiative*.

### **Chinesisch-Afrikanisches Kooperationsforum (FOCAC)**

Da China zum größten Handelspartner des afrikanischen Kontinents wurde, ergab sich die Notwendigkeit, die wechselseitigen Interessen zu koordinieren. China ergriff die Initiative und rief 2000 das Chinesisch-Afrikanische Kooperationsforum (*Forum on China-Africa Cooperation*, FOCAC) ins Leben. Bis auf Swasiland (seit 2018 Eswatini), das zu Taiwan diplomatische Beziehungen unterhält, gehören dem Forum alle afrikanischen Staaten an.

Das Forum soll die Interessen der afrikanischen Länder im Verkehr mit China koordinieren und fördern. Dabei handelt man nach den im SCO praktizierten Grundsätzen: gegenseitiges Vertrauen, gegenseitiger Nutzen, Gleichheit, Achtung der kulturellen Vielfalt, der Wille zur gemeinsamen Entwicklung.

Das FOCAC organisiert seit 2018 auch die Afrikanische Freihandelszone (*African Continental Free Trade Area*, AfCFTA), es ist die größte der Welt mit inzwischen 52 Mitgliedsländern. Sie vertreten etwa 1,2 Milliarden Menschen. Das Abkommen sieht zunächst vor, dass die Mitglieder die Zölle für 90 Prozent der Waren abschaffen und damit den freien Zugang zu Rohstoffen, Waren und Dienstleistungen auf dem gesamten Kontinent ermöglichen.

Auf dem achten FOCAC-Treffen im September 2018 in Peking bekräftigte der chinesische Staatspräsident Xi Jinping

die Absicht, eine »umfassende strategische und kooperative Partnerschaft« mit Afrika zu entwickeln. Ausdruck dafür sei die Umsetzung von zehn großen Kooperationsplänen, die alle wesentlichen Aspekte der Zusammenarbeit umfassten: Industrialisierung, Modernisierung der Landwirtschaft, Entwicklung der Infrastruktur, finanzielle Kooperation, »grüne« Entwicklung, Unterstützung von Handel und Investments, Armutsbekämpfung, öffentliche Gesundheit, kultureller und personeller Austausch sowie die Zusammenarbeit für Frieden und Sicherheit.

### **Gemeinschaft der Lateinamerikanischen und Karibischen Staaten (CELAC)**

Das Bündnis entstand 2010 in Mexiko als Gegenentwurf zur Organisation amerikanischer Staaten (OAS), die von den USA dominiert wird. Der *Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños* (CELAC) gehören alle Staaten Lateinamerikas und der Karibik außer USA und Kanada an.

Auch die CELAC folgt den gemeinsamen Grundsätzen des gegenseitigen Vertrauens, des gegenseitigen Nutzens, der Gleichheit, der gegenseitigen Konsultation, der Achtung der kulturellen Vielfalt und des Willens zur gemeinsamen Entwicklung.

Am 8./9. Januar 2015 fand ein gemeinsamer Gipfel der CELAC in Peking statt. Anlass für die von China initiierte Tagung mit der CELAC war die Förderung der wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Zusammenarbeit zwischen diesen Staaten und der Volksrepublik. China erhofft sich durch die Zusammenarbeit mit der CELAC einerseits die Entwicklung von potenten potentiellen Handelspartnern, aber andererseits auch einen größeren Einfluss in der Region.

Peking kündigte an, im kommenden Jahrzehnt rund 250 Milliarden Dollar in Mittel- und Südamerika und der Karibik zu investieren, wodurch sich das wechselseitige Handelsvolumen verdoppeln würde. Beabsichtigt sind umfangreiche

Investitionen in die Infrastruktur und in die verarbeitende Industrie, um neben Rohstoffen auch verarbeitete Produkte von dort beziehen zu können.

Da die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse in den Ländern der CELAC instabil sind, entwickelte sich die Kooperation mit China bisher nur marginal.

## **17+1-Initiative**

2012 formierte sich eine Wirtschaftsgruppe, die aus vorwiegend einstigen Ostblockstaaten sowie der Volksrepublik China, eben +1, bestand. Das erste Treffen fand in Budapest auf Initiative Pekings statt und sollte die Kooperation zwischen China und mittel- und osteuropäischen Ländern (*Cooperation between China and Central and Eastern European Countries*, CEEC oder 17+1) entwickeln helfen. Bereits 2011 hatte ein mehrtägiges, bilaterales Treffen zwischen dem ungarischen Premier Orban und dem chinesischen Premier Jiabao stattgefunden, bei dem Ungarn wirtschaftliche Unterstützung wie der Kauf von Staatsanleihen und Investitionen zugesichert worden war.

Die Mehrheit der beteiligten Staaten teilte die Erfahrungen des Scheiterns des sowjetischen Sozialismusmodells, des rigorosen Kulturbruchs danach und die Schwierigkeiten des Systemwechsels. China hatte sich in den sechziger Jahren aus der sowjetischen Hegemonie gelöst und wehrte sich seit Jahren erfolgreich gegen die Vereinnahmung durch eine andere Hegemonialmacht, die USA. China verfügte über wirtschaftliche und politische Erfahrungen, die es auf der Suche nach einem eigenständigen Weg gemacht hatte. Die wollte sie weitergeben, ohne sich dabei selbst zum Lehrmeister aufzuschwingen. Bei allen Hilfen hieß es stets, dass China kein Modell für die Welt sei. Die Chinesen wollten nicht missionieren, sondern anderen helfen, damit es am Ende allen und gemeinsam besser gehe.

Der Zeitpunkt für die Gründung schien nach der Finanzkrise 2008/09 günstig. Sie traf alle Länder in Zentral- und Osteuropa,

und die EU bot keine wirkliche Hilfe. Sie war mit sich selbst beschäftigt. China hingegen war aber dank seiner unabhängigen Finanzpolitik in der Lage und bereit, mit freien Industrie- und Baukapazitäten sowie finanziellen Mitteln zu helfen.

Zu dieser Gruppen gehören die EU-Mitgliedsstaaten Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien, Kroatien, Rumänien und Bulgarien sowie die Nicht-EU-Mitglieder Bosnien, Serbien, Montenegro, Albanien und Nordmazedonien. 2019 schloss sich noch Griechenland als Vollmitglied an, sodass aus 16+1 nunmehr 17+1 wurde.

Das Ziel war und ist eine enge Zusammenarbeit auf dem Gebiet von Investments, der Landwirtschaft, des Handels, des Transports, der Unterhaltung von e-Handelsplattformen sowie des wissenschaftlichen und kulturellen Austauschs und der gegenseitigen Unterstützung bei der wirtschaftlichen Entwicklung. Wie auch in anderen internationalen Zusammenschlüssen gelten die üblichen Prinzipien: gegenseitiges Vertrauen und gegenseitiger Nutzen.

Die Initiative Chinas rief Kritik in Brüssel hervor, da die EU darin eine Einmischung in ihre Politik und ihre Interessen sah. Insbesondere Berlin und Paris fürchteten um ihren Einfluss.

Die realen Ergebnisse nach einem Jahrzehnt sind allerdings gering. Das Gesamtvolumen der chinesischen Investitionen in diesen europäischen Ländern betrug bis 2018 lediglich 7,1 Milliarden Dollar. In Serbien allein betrug 2019 das Investitionsvolumen aus China 10 Milliarden Dollar.

Nach Angaben von UNCTADstat, der statistischen Datenbank der UN-Konferenz für Handel und Entwicklung, wickelten im Durchschnitt diese Länder lediglich 1,2 Prozent ihres Außenhandels mit China ab. Hingegen sind die schärfsten Kritiker dieses Gremiums weitaus stärker engagiert: Deutschland mit 6,3, Großbritannien mit 4,4 und Frankreich mit 3,5 Prozent. Das zeigt die ganze Heuchelei. In elf westeuropäische EU-Staaten investierte China 125 Milliarden, also erheblich mehr als in die Gruppe der 17, die wegen ihrer Verbindungen zur Volksrepublik kritisiert wurden und werden.

Allerdings haben sich die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Europa und China insgesamt nicht in der erwarteten Weise entwickelt, sie blieben hinter den erwarteten Vorstellungen zurück. Der Handel ist nach wie vor nicht ausgeglichen. 2016 wurden lediglich 58 Prozent von dem erreicht, was man geplant hatte, nämlich 100 Milliarden Dollar. China bezieht hauptsächlich landwirtschaftliche Produkte aus diesen 17 Staaten, China liefert überwiegend Konsumgüter. Für die lokalen Landwirtschaften in Europa spielt das dennoch eine herausragende Rolle. Auch deshalb sind die mit der *Belt and Road Initiative* verbundenen infrastrukturellen Maßnahmen für den Land- und Seeweg für diese Länder von großer Bedeutung.

Neben den wirtschaftlichen Belangen werden auch Sport- und Kultur-Projekte – Stadien, Hotels, Museen und ähnliches – verhandelt. Jährlich findet ein Business-Forum auf der Ebene der Regierungschefs statt. Der 8. China-Mittel-Ost-Europa-Gipfel fand im April 2019 statt, danach kam die globale Pandemie. An dem Treffen im kroatischen Dubrovnik nahmen – neben den Regierungschefs – an die tausend Vertreter von 360 Firmen und Banken teil. Eine der wichtigsten Vereinbarungen während dieses Meetings war die Einrichtung von chinesischen Bankenfilialen in weiteren Mitgliedsländern, die Projekte fördern sollten, welche von der EU nicht gefördert werden.

Neben dem Gipfeltreffen erfolgen regelmäßig Beratungen der Chefs der Zentralbanken, der Transportminister sowie spezieller Unterorganisationen.

Allen hier aufgeführten multilateralen Organisationen oder Plattformen ist gemein, dass sie gleichberechtigt agieren. Keines der beteiligten Länder hat eine wichtigere Stimme als andere, niemand ist *Primus inter pares* oder gar Führungsmacht.

## Institutionen zur Finanzierung der BRI

Die Finanzierung der BRI erfolgte in den zurückliegenden Jahren mindestens zur Hälfte über die vier großen staatlichen Banken: die *Industrial und Commercial Bank of China*, die *China Construction Bank*, die *Agricultural Bank of China* und die *Bank of China*.

Die zweite Position bei der Finanzierung der Neuen Seidenstraße hatte die *China Development Bank* inne – sie lieferte 30 bis 40 Prozent des Kreditvolumens. Die *Export-Import Bank* lieferte die restlichen 10 Prozent.

Ein spezieller Seidenstraßen-Fonds (*Silk Road Fund*) mit 10 Milliarden Dollar wurde im Dezember 2014 von der Asien-Infrastruktur und Investment-Bank (*Asian Infrastructure Investment Bank*, AIIB) und der *New Development Bank* (NDB) gebildet. Im Mai 2017 wurde er um 14,5 Milliarden aufgestockt.

Die *Bank of China* (BoC) und die *China Construction Bank* (CCB) bieten vor allem Handelskredite und Garantien für Ausschreibungen im Bausektor an.

Mit den Funds der *China Development Bank* (CBD) und der *China Export and Import Bank* (Eximbank) werden subventionierte Regierungskredite (*Government Concessional Loans*, GCL) und begünstigte Kredite für Käufer von chinesischen Exportwaren (*Preferential Export Buyers Credits*, PEBC) vergeben.

Die *Industrial and Commercial Bank of China* (ICBC) ist als Geber weitgehend kommerzieller Kredite aktiv.

Die Exportrisiken werden über die staatliche chinesische Versicherungsgesellschaft *Sinosure* abgesichert.

Um das gesamte BRI-Projektvolumen von geschätzten vier bis acht Billionen US-Dollar zu finanzieren, werden verschiedene Finanzierungskanäle wie BRI-Anleihen, private Kapitalinvestitionen und öffentlich-private Partnerschaften (PPP), aber auch Investitionen in staatliche Unternehmen (SOE) genutzt.