

DIE NEUE SEIDENSTRASSE





VORWORT

Vor zehn Jahren rief der chinesische Präsident das »geostrategische Jahrhundertprojekt« aus. Er nannte es »die Neue Seidenstraße«, wohl wissend, mit diesem Namen positive Assoziationen an vergangenen Reichtum zu wecken. Etwas weniger glamourös ist die synonyme Bezeichnung »Belt-and-Road-Initiative« (BRI).

Dieses Buch beginnt in Europa und führt den Leser auf eine Reise zu den Empfängerländern des chinesischen Geldes: Es geht über den Karakorum Highway von Xinjiang nach Pakistan, nach Teheran und Istanbul, wo China längst der wichtigste Handelspartner ist und chinesische Unternehmen den Ton angeben. Südostasien bindet Peking mit Zugstrecken und Pipelines immer enger an sich. Und es geht nach Khorgos in Kasachstan, zum größten Container-Trockenhafen der Welt, wo Container aus Chongqing kommend nach Duisburg auf der Schiene transportiert werden.

Entlang der Maritimen Seidenstraße besucht das Buch die Straße von Malakka, Pipeline-Terminals in Myanmar, einen chinesischen Hafen in Sri Lanka und die alte Hafenstadt Mombasa in Kenia; von dort soll ein chinesischer Zug einmal alle großen Hauptstädte Afrikas miteinander verbinden.

Und es geht darum, was das chinesische Geld in diesen Ländern bewirkt und anrichtet. Denn zehn Jahre später ist die Erfolgsbilanz dieses Projekts durchwachsen – aus Sicht der Empfängerländer, um die es in diesem Buch vor allem geht, aber auch für Peking selbst. Aus einem angestrebten Win-win-Verhältnis wurde ein Win-lose oder sogar ein Lose-lose, weswegen das Geld mittlerweile nicht mehr so locker sitzt wie zu Anfang der Neuen Seidenstraße.

In Bukhara und Samarkand, den ehemaligen Zentren der alten Seidenstraße, geht es um die Frage, wie dieser Reichtum verfallen konnte, und um tektonische Verschiebungen des Welthandels. Auf der Digitalen Seidenstraße versucht Peking zur Cyber-Großmacht zu werden und globale Standards für das 21. Jahrhundert zu etablieren.

Die »Neue Seidenstraße« ist ein schmutziges Projekt. Wer genauer hinsieht, merkt schnell, dass hinter Pekings Investitionen etwas anderes steckt als Brücken und Wirtschaftswachstum. Die Initiative ist für das neue China unter Xi Jinping ein Machtinstrument, um seinen Einfluss global auszubauen: Auf den Autobahnen und Zugstrecken werden nicht nur chinesische Waren transportiert, sondern auch Ideologie und Dominanz. Mit Krediten, Netzwerken und Produkten schafft die kommunistische Partei Chinas neue Abhängigkeiten. Telekommunikations-Netzwerke, erbaut von chinesischen Staatsunternehmen wie Huawei, spähen für die KP. Geld macht die – oft korrupten – Entscheider gefügig. Absatzmärkte werden abhängig von chinesischen Billigprodukten. Diktatoren lieben die chinesische Überwachungstechnik und das schnelle Geld, denn

Menschenrechte und Umweltschutz spielen dabei keine Rolle. Nach und nach dehnt Peking so seinen Einfluss über die eigenen Landesgrenzen aus, unterstützt autoritäre Regimes und untergräbt Demokratien.

Bei all der Kritik aber ist die Neue Seidenstraße kein maliziöses, boshaftes Projekt, sondern Symptom für veränderte Machtverhältnisse und den Wiederaufstieg Asiens. Oft sind weniger die chinesischen Kredite das Problem als vielmehr der Mangel an Alternativen. Um diese zu schaffen, ist allerdings ein genaueres Hinsehen nötig.

Dieses Buch erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Zahlreiche Orte und Länder wären dafür noch zu bereisen. Hoffentlich aber kann es einen Beitrag dazu leisten, die Effekte und Wirkungen des chinesischen Geldes vor Ort zu verstehen und sie gleichzeitig in das große Ganze einzuordnen: als Teil eines der größten geostrategischen Projekte der Geschichte.



○ *Budapest*

UNGARN

○ *Belgrad*

SERBIEN

MONTENEGRO

GRIECHENLAND

○ *Athen*



1.

AM ENDE DER NEUEN SEIDENSTRASSE

»Die Initiative ist ja nicht das, was manche in Deutschland glauben, es ist keine sentimentale Erinnerung an Marco Polo.«

BUNDESAUSSENMINISTER SIGMAR GABRIEL 2018

Die Diplomaten staunten nicht schlecht, als sie im Juni 2017 wie jedes Jahr beim Menschenrechtsrat der Vereinten Nationen in Genf Klage über die Lage in China erheben wollten. Zu einer gemeinsamen Erklärung kam es nicht, weil ausgerechnet das kleine Griechenland blockierte. »Unproduktive und oftmals selektive Kritik gegenüber bestimmten Ländern erleichtert die Förderung der Menschenrechtssituation in diesen Staaten nicht«, lautete die Begründung eines griechischen Diplomaten. Zwar machte man trotz der desaströsen humanitären Situation in Provinzen wie Xinjiang und Tibet gute Geschäfte mit China. Doch auf verbale Kritik an der Menschenrechtssituation in China konnte man sich stets einigen. Das war nun vor-

bei: Beim EU-China-Gipfel wurden die Menschenrechte nicht öffentlich angesprochen; und auch am 4. Juni, zum Jahrestag des Tiananmen-Massakers, äußerte sich die EU nicht. Der Trend sei »extrem beunruhigend«, urteilte Amnesty International.

Ein Jahr zuvor hatte sich ein chinesisches Staatsunternehmen im griechischen Hafen Piräus eingekauft. Und auch wenn es keinen Beweis für eine direkte Einflussnahme Chinas auf das Abstimmungsverhalten Griechenlands gibt, liegt der Verdacht doch nahe.

»Wir brauchen Investitionen«, sagte Fotis Provatas, der Vorsitzende der griechisch-chinesischen Handelskammer, im Frühjahr 2018. Griechenland besitze keine Industrie und sei hochverschuldet. »Und von den Chinesen bekommen wir sie.« Für ihn ist ein Kampf im Gange. Ein Krieg um 5-G-Technologie und künstliche Intelligenz, um Marktzugänge und eigentlich um die Vormachtstellung im 21. Jahrhundert. Das kleine Griechenland müsse da irgendwie überleben und für sich das Beste herauschlagen.

Vom Fenster seines Büros versperrten damals bereits Kreuzfahrtschiffe die Sicht auf die Ägäis. Bis zu 14 solcher schwimmenden Fabriken können mittlerweile am Hafen anlegen. Die Gäste kommen nicht selten aus China. Denn seit 2017 fliegt Air China direkt von Peking nach Athen. Chinesische Touristikunternehmen bringen zahlungskräftige Kunden, denen die griechischen Inseln als Inbegriff von Romantik überhaupt gelten. Chinesische Immobilienunternehmen wie Wanda bauen dafür die entsprechenden Hotels und Shoppingmalls.

Es sind All-inclusive-Investitionen aus Peking, fast alle finanziert von der China Development Bank, einer der größten Banken Chinas und der Welt, und dabei fest in den Händen der Kommunistischen Partei. Die Unternehmen, die in Griechenland investieren, unterstehen direkt ebenfalls dem chinesischen Staat oder sind Töchter von Staatsunternehmen. Sie bilden ein Cluster, und es ist nur mehr als wahrscheinlich, dass diese Unternehmen sich untereinander absprechen und konzertiert vorgehen. Dahinter steht ein politischer Plan, mit dessen Hilfe chinesische Unternehmen langfristig in Europa Fuß fassen sollen.

Griechenland ist für Peking ein Sprungbrett nach Mitteleuropa und in den südlichen Mittelmeerraum. Die Krise war für die Chinesen eine großartige Kaufgelegenheit. Dabei konzentrierten sie sich auf bestimmte Schlüsselbranchen. Der chinesische Hafenbetreiber China Ocean Shipping Company (Cosco) kaufte sich in zwei Tranchen 2008 und 2016 in den Athener Hafen ein, der im Zuge der Krise privatisiert wurde. Er betreibt nun zwei von drei Terminals. Im Sommer legte Cosco noch einmal nach und besitzt nun 67 Prozent des Hafens. 2017 erwarb der chinesische Netzbetreiber State Grid eine 24-prozentige Beteiligung am griechischen Stromnetz. Außerdem investierten Chinesen in den Tourismus und in Immobilien. Dabei hilft das griechische Golden-Visa- Programm: Wer für mehr als 250.000 Euro eine Immobilie erwirbt, bekommt eine fünfjährige Aufenthaltserlaubnis obendrauf – Schengen-Visa inklusive. Das ist gerade für die chinesische Oberschicht sehr attraktiv.

Die großen und wegen ihrer Staatsnähe berüchtigten Konzerne Huawei und ZTE sind mit Forschungslaboren und Kooperationen mit chinesischen Universitäten im Land vertreten. Zur Frage, ob weitere Investitionen geplant sind, schweigt sich Handelskammerchef Provatas aus. Immer wieder betont er aber, auch die Amerikaner würden ihre Netzwerkdienstleister zur Spionage einsetzen. Warum sollte man das den Chinesen verwehren, schwingt ungesagt darin mit.

Tatsächlich hatte man damals in Griechenland nur wenig gegen die Gäste aus Fernost. Laut einer Umfrage des griechischen Kappa-Instituts von 2017, sagten 40 Prozent der Griechen, man solle die Beziehungen zu China ausbauen – nur die Russen punkten höher. Ein Jahr zuvor bezeichneten 82 Prozent der Griechen die Beziehungen zur EU als freundlich. Mittlerweile ist der Anteil etwas zurückgegangen.

Von der EU und den Amerikanern fühlt man sich dabei eher im Stich gelassen. »Das Problem ist: Von dort bekommen wir keine Investitionen«, sagt Provatas, der früher einmal stellvertretender Bürgermeister von Athen war.

Das Engagement Chinas beim Athener Hafen gilt als Erfolgsgeschichte. Die Menge an umgeschlagenen Containern stieg von 0,8 Millionen 2009 auf 4,9 Millionen 2018. Von 2017 auf 2018 allein nahm die Menge um 190 Prozent zu, wohl weil China Güterströme umgeleitet hatte. Im Mai 2022 vermeldete der Hafen sogar den größten Profit seiner Geschichte. Selbst die Gewerkschaftler, scharfe Gegner jeglicher Privatisierungsprogramme, sagen: Mit dem

neuen chinesischen Management komme man eigentlich gut aus. Nick Georgiou, der damalige Präsident der Hafentarbeiter-Gewerkschaft in Piräus, beklagt zwar, dass der neue Betreiber lieber auf Zeitarbeitsfirmen zurückgreife, muss aber zugeben, dass seit der Übernahme niemand entlassen wurde. Tatsächlich wurden sogar mehr Leute eingestellt.

Griechenland ist ein wichtiger Brückenkopf in der von Peking entworfenen Neuen Seidenstraße, jenem Netz von Infrastrukturprojekten und Investitionen, das der chinesischen Wirtschaft den Exportweg über Land und See nach Europa sichern soll. Seit 2014 flutet Peking zentralasiatische Staaten von Kasachstan, Pakistan bis Iran mit Milliardeninvestitionen. Ein Netz aus Häfen, Straßen und Zugstrecken zieht sich langsam über den Kontinent Richtung Nordwesten.

Dabei ist das, was dabei für Griechenland abfällt, eine eher kleine Summe. Knapp zehn Milliarden Euro hat Peking seit 2005 dort investiert. Nach Deutschland floss im selben Zeitraum das Vierfache. Provatias aber ist sich sicher: »Das ist erst der Anfang.«

Einige hundert Kilometer weiter nördlich wurde 2022 mit chinesischem Geld eine Straße fertiggestellt: Mit einer Länge von 41 Kilometern, einer Bauzeit von acht Jahren und Kosten von einer Milliarde US-Dollar gilt die Autobahn in Montenegro als eine der teuersten der Welt. Das liegt auch daran, dass die Strecke über Schluchten, Täler und durch zahlreiche Berge führt. Luftaufnahmen zeigen spektakuläre Szenen: insgesamt 20 Brücken, von denen