

Chinas Weg auf der Neuen Seidenstraße

Zur strategischen Entwicklung zwischen Asien und Europa

Kai A. Simon

China hat sich in den letzten Jahrzehnten zu einer bedeutenden Wirtschaftsmacht entwickelt. Die Kombination eines rigiden politischen Systems mit einer weitgehenden wirtschaftlichen Liberalisierung hat sich, bei allen aus westlicher Perspektive existierenden demokratischen Defiziten, zu einem wirtschaftlichen Erfolgsmodell entwickelt. So hat sich das chinesische Bruttoinlandsprodukt im Zeitraum 2000 bis 2019 von 1,2 auf 14,1 Billionen US-Dollar mehr als verzehnfacht. Gleichzeitig wuchsen die Handelsüberschüsse mit den USA und anderen Staaten signifikant.

Mit der zunehmenden wirtschaftlichen Macht entwickelte China ein neues Selbstbewusstsein und begann, einen Hegemonialanspruch im ostasiatischen Raum zu entwickeln. Damit ging auch ein deutlicher Ausbau der militärischen Fähigkeiten einher. Ende 2017 wurden US-Strategiepapiere in den Bereichen Sicherheit, Verteidigung und Handel veröffentlicht, in denen China erstmals als strategischer Wettbewerber eingestuft wird.

Die stärker werdende Rolle Chinas als Produktionsstandort und Exportmacht und die Globalisierung von Handelsbeziehungen und -wegen führt nicht nur zu einer zunehmenden Abhängigkeit anderer Staaten von in China hergestellten Waren und zum Teil auch Rohstoffen wie Seltenen Erden, sondern zu einer gleichermaßen zunehmenden Abhängigkeit Chinas von freien Handelsrouten für den Export von Fertigprodukten und den Import von Rohstoffen, unter anderem Öl.

Seeweg-Sperrungen sind schnell möglich

Aufgrund der geografischen Lage führen alle Seehandelswege von und nach China durch das Ost- oder Südchinesische Meer. So werden unter anderem 80 Prozent der chinesischen Ölimporte auf dem Seeweg durch den Sund von Malakka und das Südchinesische Meer. Diese Seewege sind jedoch an sogenannten Choke Points mit relativ geringem Aufwand zu sperren. Als Choke Points werden natürliche Verengungen bezeichnet, an denen sich die Durchfahrt mit begrenzten Mitteln einschränken oder ganz verhindern lässt.



Im Fall China gehören hierzu im Bereich des Südchinesischen Meeres die Straße von Malakka und die Spratly-Inseln sowie im Ostchinesischen Meer die Babuyan- und Ryukyu-Inselgruppen sowie die Enge zwischen Südkorea und Japan. Eine Sperrung dieser Wege würde China effektiv vom internationalen Seeverkehr abschneiden.

Aus chinesischer Perspektive gibt es drei einander nicht ausschließende strategische Optionen:

1. Beherrschung der Inseln, die im Zugang zum Pazifik bzw. Indischen Ozean liegen.

Während die Inseln im Ostchinesischen Meer zum Staatsgebiet anderer Staaten gehören, entspann sich um die Spratly-Inseln im Südchinesischen Meer seit Jahren ein Streit. Die Spratlys bestehen aus 100 Riffen, Atollen und kleinen Inseln und liegen entlang einer wichtigen Schifffahrtsroute. Weiterhin vermutet man unterseeische Öl- und Gasvorkommen. Die Republik China (Taiwan), Vietnam und die Volksrepublik China erheben jeweils Anspruch auf die gesamte Inselgruppe, während Brunei, Malaysia und die Philippinen jeweils einen Teil der Inseln für sich beanspruchen.

2. Einflussnahme auf Länder, die Choke Points kontrollieren.

Eine politische oder wirtschaftliche Einflussnahme auf die unmittelbaren Anrainerstaaten ist nur bedingt möglich.

Zwar gibt es kein starkes politisches Gegengewicht, da der Verband Südostasiatischer Staaten (ASEAN) sich hier nicht positioniert. Gleichzeitig befinden sich nicht alle Staaten in einem Verhältnis zu China, das als Mittel zum Aufbau politischen Drucks nutzbar wäre. Zudem würde ein solches Szenario auch zu einer deutlichen Annäherung der betroffenen Staaten an die USA führen, was aus chinesischer Sicht zu vermeiden ist.

3. Etablierung alternativer Transportwege bei gleichzeitiger Ausweitung des wirtschaftlichen Einflusses – die „Neue Seidenstraße.“

Die seit 2013 existierende Initiative „One Belt, One Road“ umfasst verschiedene Projekte mit dem Ziel, einerseits die vorhandenen Handelswege weiter auszubauen, andererseits neue Transportwege zu erschließen. Dabei teilen sich die Projekte in zwei Hauptbereiche:

- Landwege mit der Bezeichnung Silk Road Economic Belt,
- Seewege, die unter dem Namen Maritime Silk Road zusammengefasst werden.

Die Neue Seidenstraße reicht bis Duisburg

Das Projekt der Neuen Seidenstraße ist mit einem Volumen von bis zu einer Billion US-Dollar die derzeit größte welt-

weite Infrastrukturinitiative mit dem Ziel, neue Verbindungen zwischen Asien, Afrika und Europa zu etablieren. Gleichzeitig gibt es jedoch keine detaillierte Definition der darin enthaltenen Detailprojekte, sodass eine eindeutige Abgrenzung zu anderen Projekten nur bedingt möglich ist, zumal aus Gründen der für Seidenstraße-Projekte möglichen staatlichen Förderung auch eine teilweise Umetikettierung stattfindet.

Die derzeitige Planung umfasst sechs Landkorridore von Asien nach Europa sowie eine maritime Route, die auch Afrika zum Teil miteinbezieht. Die Landkorridore sind dabei nicht als reine Transportstrecken zu verstehen, sondern bilden die infrastrukturelle Basis für einen Wirtschaftsgürtel entlang der Neuen Seidenstraße. In Deutschland spielt dabei der Duisburger Binnenhafen als Umschlagpunkt für den Weitertransport in andere europäische Länder eine wichtige Rolle. Nach offizieller Lesart der Zielbeschreibungen dient die Initiative einer Wohlfühl- und indirekt auch der Friedenssicherung. Allerdings werden China neben den offiziellen Zielen auch weitere, nicht gleichermaßen kommunizierte Ambitionen unterstellt. Dazu gehören außer der allgemeinen Förderung der chinesischen Wirtschaft und des Exports auch die Erschließung neuer Märkte für Dienstleistungen im Bereich des Infrastrukturaufbaus und deren Finanzierung über Kredite sowie die verstärkte Kontrolle der Logistikketten zwischen Asien und Europa. Darüber hinaus spielt auch die Sicherung der Energie- und Rohstoffversorgung und die Reduzierung der Abhängigkeit von einzelnen Versorgungswegen, insbesondere durch die maritimen Choke Points, eine Rolle.

Dies geht Hand in Hand mit den übergreifenden sicherheitspolitischen Zielen der



China beansprucht zahlreiche Inseln im südchinesischen Meer für sich

chinesischen Volksrepublik. Diese zielen einerseits auf eine starke militärische Präsenz im pazifischen Raum, um dort den Hegemonialanspruch auch militärisch untermauern zu können, andererseits auf den Aufbau einer langfristigen globalen wirtschaftlichen Dominanz.

Die Neue Seidenstraße und die Corona-Pandemie

Obwohl China als Ausgangspunkt der Corona-Pandemie gilt, ergeben sich für das Land aus der derzeitigen Krise auch politische und wirtschaftliche Chancen. Derzeit positioniert sich China gegenüber den Corona-betroffenen europäischen Staaten mit Hilfslieferungen als verlässlicher und solidarischer Partner. Dies gilt insbesondere für die Länder, die sich ak-

tiv an der Seidenstraßen-Initiative beteiligen. Für die Zeit nach Corona wird China das in politisches Kapital umwandeln und seine Position in Europa weiter zu stärken versuchen.

In eigener redaktioneller Verantwortung

Dr. Kai A. Simon ist sicherheitspolitischer Beauftragter des Kreises Schwarzwald-Baar-Heuberg im Verband der Reservisten der Deutschen Bundeswehr. Der Artikel basiert auf einem vom Verfasser gehaltenen Vortrag im Rahmen eines jährlich von der Gesellschaft für Sicherheitspolitik und dem Verband der Reservisten der Deutschen Bundeswehr gemeinsam veranstalteten sicherheitspolitischen Seminars.



Gesellschaft für Sicherheitspolitik e.V.

53111 Bonn, Wenzelgasse 42, Tel.: (0228)652556. E-Mail: geschaeftsstelle@gsp-sipo.de

Internet: www.gsp-sipo.de, Facebook: www.facebook.com/GSPSipo; Twitter: @GSPSipo

Sicherheitspolitische Öffentlichkeitsarbeit für Jedermann

Die GSP widmet sich als unabhängiger und überparteilicher Verein mit ihren rund 100 Sektionen, unterstützt von über 6.000 Mitgliedern, der Vermittlung sicherheitspolitischen Verständnisses in der Bevölkerung.

Veranstaltungsangebot

Die Sektionen als Hauptträger unserer Öffentlichkeitsarbeit veranstalten Vorträge, Seminare, Symposien und Kongresse sowie Informationsbesuche und Exkursionen für alle interessierten Bürger.

Gemeinnützigkeit

Die GSP ist wegen ihrer besonders förderungswürdigen satzungsgemäßen Aufgaben durch Freistellungsbescheid des Finanzamtes Bonn-Innenstadt Steuernummer 205/5764/0498, als gemeinnützig und spendenfähig anerkannt worden.

Spendenkonto

Sparda-Bank eG Köln IBAN DE53 3706 0590 0200 6402 20

Präsident: Prof. Dr. Johannes Varwick

Geschäftsführer: Reiner Wehnes

Vereinsregister-Nr.: 5684, Amtsgericht Bonn

Gliederung/Kontakt

Die GSP gliedert sich in 7 Landesbereiche und 3 selbstständige Sektionen, die direkt dem Vorstand unterstellt sind. Sie erreichen sie wie folgt:

Landesbereich Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg (Tel.: 04331/696174)

Landesbereich Niedersachsen und Bremen (Tel.: 04761/70121)

Landesbereich Nordrhein-Westfalen (Tel.: 0172/3034560)

Landesbereich Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland (Tel.: 0172/2362627)

Landesbereich Baden-Württemberg (Tel.: 0711/605555)

Landesbereich Bayern (Tel.: 08239/7114)

Landesbereiche Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen (Tel.: 030/36289697)

Selbstständige Sektion Bonn (Tel.: 0151/155677401)

Selbstständige Sektion Berlin (Tel.: 0176/23366939)

Selbstständige Sektion Brüssel: bruessel@gsp-sipo.de