

Im Nordwesten Pakistans bauen chinesische Arbeiter eine Fernstraße, die das von Bergen umschlossene Westchina mit dem Meer verbinden soll

CHINAS

TEXT: GEORG FAHRION
MITARBEIT: CLAUDIUS HECKING UND VOLKER PABST

China gräbt die Welt um. Eine neue Seidenstraße wird gebaut, von Schanghai bis nach Duisburg. Wer das ganze Bild sieht, erkennt: Es geht hier um nichts weniger als die Restauration eines Weltreichs

NEUER PLAN

imago

Auf eine rosige Zukunft! Beim Abendbankett des OBOR-Forums prostet Chinas Präsident Xi Jinping den versammelten Staatenlenkern zu



V

Vielleicht ist es nur die Hitze der Scheinwerfer, die Xi Jinping einen feinen Schweißfilm aufs Gesicht legt. Andererseits ist heute ein wichtiger Tag für Chinas Präsidenten.

Xi steht am Rednerpult, die Bühne ist mit Hunderten roten Blumen geschmückt. Im Saal zu seinen Füßen sitzen Repräsentanten von 130 Staaten, darunter Putin, Erdogan, Tsipras, Orban, Duterte. Alle sind sie eigens nach Peking gereist, um Xi und seine wichtigste Initiative zu feiern – oder wie er selber es an diesem Morgen im Mai ausdrückt: das „Projekt des Jahrhunderts“.

Um ihre Gäste zu beeindrucken, haben die Chinesen nichts dem Zufall überlassen. Schon Tage zuvor wurden Kraftwerke und Fabriken abgeschaltet, damit kein Smog den blauen Himmel über Peking verschleiert. Frisch angelegte Blumenbeete sind überall zu sehen, im Diplomatenviertel Sanlitun haben sie sogar Palmen gepflanzt – in einer Stadt, in der es im Winter bis zu minus 15 Grad kalt wird.

Alle paar Meter wachen Polizisten am Straßenrand, um neugierige Bürger abzuwimmeln, die sich die Hälsen verrenken nach den Staatskassen mit den bunten Standarten.

Seit den Olympischen Spielen 2008 hat Peking keine Show dieser Dimension mehr erlebt. Vorhang auf für das „Belt and Road Forum for International Cooperation“.

Belt and Road oder in Langform: „One Belt, One Road“ oder ganz kurz: OBOR. Ein Gürtel, eine Straße. Der Name so sperrig, wie es sich für Technokratenchinesisch gehört. Gemeint sind eine Vielzahl an Bauprojekten zu Land sowie eine Schiff-

fahrtsstraße zur See, die zusammen wie ein Gürtel die Erd- und Wassermassen Eurasiens verbinden sollen.

2013 erstmals vorgestellt, ist OBOR das größte Infrastrukturprogramm aller Zeiten – und gleichzeitig Chinas geostrategischer Masterplan, mit dem es die Weltwirtschaft neu ordnen will. 1 000 Mrd. Dollar sollen nach dem Willen Pekings in neue Eisenbahnstrecken, Pipelines, Kraftwerke, Straßen und Häfen fließen – ein Netzwerk von Java bis Kasachstan, von Dschibuti bis Duisburg.

Vom Erfolg des Projekts hängt ab, wie die Geschichte über Xi urteilen wird. Gelingt es ihm, China wieder zu einem Land zu machen, dessen Macht und Ansehen an die besten Tage der Kaiserzeit heranreichen, zum sprichwörtlichen Reich der Mitte, zum Zentrum der Welt? Denn nicht weniger ist sein Ziel.

Die Chinesen versprechen eine „neue Seidenstraße“ – angelehnt an die antike Handelsroute, die jahrhundertlang Zentralasien, den Nahen Osten und Europa verband und erst nach 1514 in Vergessenheit geriet, als portugiesische Händler China auf dem Seeweg erreichten.

Wer das Schlagwort von der neuen Seidenstraße hört, wird an Kamelkarawanen denken, die Stoffe und Gewürze durch die Wüste schaukeln, oder an Marco Polo, der auf dem Rückweg aus China angeblich die Nudel nach Italien mitbrachte. Genau das ist die propagandistische Stärke des Begriffs: Er klingt aufregend, nicht beängstigend, nach einer Abenteuerreise, an deren Ende Ruhm und Reichtum winken.

Fragt sich nur, für wen.

Als Xi zu seiner großen Rede ansetzt, entwirft er mit sonorer Stimme das Bild einer vernetzten Welt, in der „Milch und Honig fließen“. Seine Botschaft: Mögen die Kontinente zusammenrücken, die Märkte sich öffnen, der Handel neue Blüten treiben! Wohlstand, Völkerefreundschaft, Frieden – kein Buzzword, das Xi nicht fallen lässt. „Wir werden der Welt und allen unseren

Völkern echten Mehrwert bringen!“ Während der Beifall noch braust, verlässt Xi die Bühne. Nun sind die Gäste dran. Einer nach dem anderen treten sie ans Rednerpult.

„Präsident Xi gebührt Dank für diese Initiative, die sehr vielversprechend ist und zur rechten Zeit kommt“, sagt Wladimir Putin. „Ich habe sie von Anfang an unterstützt.“

„Lassen Sie mich betonen, welche Bedeutung Griechenland ihr beibringt“, sagt Alexis Tsipras.

„Ich überbringe euch die Liebe und den Respekt aller Bürger der Türkei“, sagt Recep Tayyip Erdogan. „Dies ist die Art Initiative, die dem Terrorismus ein Ende setzen wird.“

„Indeed, ihr Umfang ist bahnbrechend“, sagt der britische Schatzkanzler Philip Hammond. „In diesem Unterfangen ist Großbritannien für China ein natürlicher Partner.“

„Wir loben und bewundern China“, sagt Pakistans Premier Nawaz Sharif.

Es ist ein bizarres Schauspiel. Was treibt all diese Vertreter stolzer Nationen dazu, sich vor Xi in den Staub zu werfen?

Um das zu begreifen, sollte man sich einen anderen Teil der Seidenstraße ansehen.

D

„Dieser Ort ist die Brücke zwischen Asien und Europa“, sagt Fu Chengqui. Der 67-jährige Chinese – schlohweißes Haar, gebräunter Teint – blickt über sein Reich: den Hafen von Piräus. Sonnenstrahlen lassen das azurblaue Wasser glitzern, Möwen kreischen, am Kai gegenüber rollen Autos auf die Passagierfähren. Nicht weit entfernt stapeln ein →

Dutzend turmhohe, halbautomatische Kräne im Sekundentakt tonnenschwere Stahlkästen auf bis zu 300 Meter lange Containerfrachter. Auf den Hebmachines stehen chinesische Schriftzeichen. Hier macht Captain Fu, wie alle den Hafenchef nennen, das ganz große Business.

Als Griechenland 2009 in die Euro-Schuldenkrise taumelte, mietete sich Captain Fu im Auftrag seines Arbeitgebers Cosco in Piräus ein. Der staatliche chinesische Logistikkonzern übernahm den Betrieb eines abgewrackten Terminals in einem Hafen, der jahrzehntelang vernachlässigt worden war, misstrauisch beäugt von Gewerkschaftern und Lokalpolitikern, die schmutzige Geschäfte befürchteten.

Sie lagen falsch. Die Chinesen krepelten das Terminal komplett um: investierten, modernisierten, schufen Jobs. Heute gilt Piräus als der modernste Containerhafen der EU. Der Frachturnschlag hat sich seit Coscos Einstieg verachtfacht, bis Ende 2018 soll er um ein weiteres Drittel zulegen. Chinesische Konzerne beliefern von hier aus Süd-, Südost-, künftig auch Mitteleuropa.

Vor dem Gebäude der Hafeneinfahrt weht neben dem blauweißen griechischen Banner auch die rote Fahne Chinas. Seit knapp einem Jahr sind die Chinesen nicht mehr bloß Pächter, sondern Eigentümer. Im August 2016 haben sie die Mehrheit an Piräus übernommen, für 280,5 Mio. Euro. Ein Schnäppchen für sie, aber die griechische Regierung brauchte dringend Geld. „Piräus“, sagt Captain Fu, „ist ein wichtiges Drehkreuz für One Belt, One Road.“

Die Geschichte ist ein Paradebeispiel für Xis Initiative. Ein darbender Staat, in diesem Fall Griechenland, benötigt dringend Investitionen. Das Land hat möglicherweise sogar etwas Attraktives anzubieten, in diesem Fall eine perfekte Geografie: Piräus ist der einzige große Tiefwasserhafen zwischen Sueskanal und Bosphorus. Es traut sich aber kein Investor an dieses pro-

blembelegte Land heran, denn die wirtschaftlichen und politischen Risiken sind beträchtlich. Vielleicht fehlen die Mittel, vielleicht fehlt die Vorstellungskraft.

Die Chinesen sehen den strategischen Nutzen, sie haben zwei Vorteile: Durch ihre Investitionen in Afrika haben sie im letzten Jahrzehnt gelernt, in schwieriger Umgebung zu operieren. Und: Sie können ihre Staatsunternehmen in Bewegung setzen, wo private zaudern. Nicht nur der Piräus-Betreiber Cosco ist ein volkseigener Betrieb. Auch das Geld kam vom Staat: Wie Captain Fu bestätigt, hat die China Development Bank (CDB) den Deal finanziert.

DIE NEUE GEOÖKONOMIE

Wo andere Großmächte Geopolitik betreiben, betreibt China Geoökonomie. Peking investiert dort, wo sonst kaum jemand hingeht.

Wer traut sich zum Beispiel an ein Land wie Pakistan heran? Fast nur die Chinesen, die dort einen ganzen Wirtschaftskorridor entwickeln, Straßen- und Eisenbahnverbindungen bis ins westchinesische Kaschgar bauen, dazu Kraftwerke und den Tiefseehafen Gwadar am Arabischen Meer. Wer investiert zum Beispiel in einem Land wie Myanmar? Wieder die Chinesen, die vom neuen Ölterminal Kyaukpyu am Golf von Bengalen zwei Pipelines ins chinesische Anning gelegt haben.

Für China ist das aus vielen Gründen hoch attraktiv. Oft bauen chinesische Unternehmen die Projekte, mit chinesischen Arbeitern und chinesischen Materialien. Das

Durch das chinesische Ruili wird Erdöl von Myanmar bis nach Anning gepumpt – dort sitzt Chinas Petroindustrie

In Piräus bei Athen brummt das Containergeschäft für den staatlichen chinesischen Logistikkonzern Cosco

bringt nicht nur Jobs und Umsätze, sondern auch Abnehmer – für Chinas Überkapazitäten bei Stahl und Zement, für Chinas Technologien, etwa bei Schnellzügen oder Kraftwerken. Und wer Marktführer ist, definiert die Standards. Die Wartungsverträge übernehmen die Chinesen auch gerne.

Zudem verschafft OBOR China die Luft, die das Land braucht, um seine Wirtschaft umzubauen. Grün, smart, digital soll sie werden, mit Roboterlaboren statt Kohleminen, mit E-Autos statt billiger Elektronik. „Made in China 2025“ nennt sich diese Politik. Um die Wertschöpfungskette hinaufzuklettern, haben Chinas Unternehmen zuhauf Wettbewerber im Ausland gekauft, auch in Deutschland. Doch die Transformation dauert. Hilfreich, wenn man derweil die alten Wachstumstreiber ins Ausland exportieren kann. So kauft sich China Zeit.

Nicht zuletzt werden die neuen Verkehrswege die benachbarten Märkte erschließen. In Europa führten einst alle Wege nach Rom. In Asien führen sie künftig nach Peking.

Einer dieser Wege beginnt jetzt mit einem europäischen Brückenkopf: Piräus. Auch in Griechenland wollte kaum jemand sein Geld stecken – außer eben die Chinesen. Und die haben dort weit mehr vor, als nur ein Containerterminal zu betreiben.

Das offenbarte sich spätestens 2013, als Premier Li Keqiang den Hafen besuchte – und en passant ein Partnerschaftsabkommen mit Athen abschloss. Der chinesische Mobilfunkgigant Huawei, hieß es darin, solle eines seiner Logistikkreuzer in Griechenland aufbauen, zudem werde die chinesische Entwicklungsbank CDB die klamme Regierung in Athen bei der Privatisierung griechischer Staatsunternehmen „unterstützen“. Kaum vorstellbar, dass dabei nicht chinesische Unternehmen zum Zug kommen könnten.

In Piräus brummt der Betrieb. „Die Schifffahrtsbranche ist zufrieden damit, wie Cosco den Hafen →



Eirini Yourioumis, picture alliance/Yang Linhua - Imaginichina

Im armen Laos bauen die Chinesen eine Schnellzugrasse – sie schließt eine Lücke zwischen Singapur und Chinas Provinz Yunnan



betreibt“, sagt Vassilis Korkidis, der Chef der örtlichen Handelskammer. „Es gibt kaum noch Streiks, die Frachter werden pünktlich abgefertigt, das Geschäft wächst. Cosco hat den Hafen revitalisiert.“

Wie Korkidis denken mittlerweile viele Griechen. Schließlich ist Piräus eine der wenigen wirtschaftlichen Erfolgsgeschichten, die das Land zu erzählen hat. Dass Cosco dabei im Dienst der Volksrepublik die Kontrolle über den geostrategisch vielleicht wichtigsten Ort der Nation übernommen hat, nehmen sie schulterzuckend hin.

Genau das ist der Grund, warum sich die ausländischen Regierungschefs auf dem OBOR-Forum so um die Gunst Pekings bemühen: Alle wollen ein Stück vom großen Kuchen. Obwohl sie natürlich wissen, dass die Chinesen an ihren eigenen Vorteil denken. Aber warum sollte man ihnen das ankreiden, wenn sie gleichzeitig die Wirtschaft ihrer Gastländer ankurbeln?

„Was wir zu erreichen hoffen, ist ein neues Modell der Win-win-Zusammenarbeit“, sagt Xi. Vielleicht stimmt das ja.

Die Asiatische Infrastruktur-Investmentbank.

Aus dem Eckbüro im 15. Stock geht der Blick hinaus auf die Türme des Pekinger Bankenviertels. Joachim von Amsberg kommt herein: schlank, graue Schläfen, entspannter Gestus. Der Deutsche hat 25 Jahre lang bei der Weltbank gearbeitet. Heute ist er Vizepräsident der AIIB, zuständig für Politik und Strategie.

Anfang 2016 legte die Bank los. „Wir sind eine Organisation, die ganz gezielt die Finanzierung von Infrastrukturprojekten sicherstellen soll“, erklärt von Amsberg. „Die Weltbank beispielsweise finanziert sehr viele Politikreformen, das haben wir nicht vor.“

Schon lange stört es die Chinesen, dass die wichtigsten multilateralen Finanzinstitutionen von ihren Rivalen dominiert werden: der Internationale Währungsfonds (IWF) und die Weltbank von Amerikanern und Europäern, die Asiatische Entwicklungsbank von den Japanern. →

F

Financial Street, Xicheng-Distrikt, Peking. Das elegante Hochhaus mit der Nummer B9 hat seit einiger Zeit einen neuen Mieter. Noch ist das Unternehmen eher ein Start-up, seine gerade mal 100 Mitarbeiter belegen nur eine einzige Etage. Doch weil es jetzt schon so viel Prestige verspricht, haben sie den Firmennamen ganz oben an der Fassade befestigt. Da steht in roten Lettern: AIIB.

Adam Dean/The New York Times/Red/Redux/laif

Dieses Ungleichgewicht erschwert die Durchsetzung ihrer eigenen Agenda. Von Amsberg: „Also sagten sich die Chinesen: Jetzt versuchen wir es mal selbst. Und schauen, ob wir hier eine multilaterale Bank aufbauen können, in der wir eine führende Rolle spielen.“

Die USA waren konsterniert. Eine Entwicklungsbank, in der China der Boss ist? Lasst die Finger davon, mahnten sie ihre Verbündeten. Ohne Erfolg: Zu den mittlerweile 77 Mitgliedern gehören auch Deutschland, Frankreich und Großbritannien. Sie machen mit, weil die Umwelt- und Sozialstandards der AIIB nicht niedriger sind als bei anderen multilateralen Gebern – und weil die Bank darauf beharrt, dass Ausschreibungen allen Unternehmen weltweit offen stehen.

Das ändert nichts daran, dass die Volksrepublik die Institution dominiert: Sie hat das meiste Kapital eingezahlt und verfügt über 28 Prozent der Stimmen. Um eine Grundsatzenscheidung zu blockieren, reichen 25 Prozent, da geht gegen Peking nichts. Und natürlich sitzt auch auf dem Chefsessel ein Chinese: Bankpräsident Jin Liqun.

Die AIIB wird in zwei Jahren 20 Mrd. Dollar Cash in der Kasse haben, eingezahlt von ihren Mitgliedern. „Wir ermöglichen es Privatanlegern, unsere Anleihen zu kaufen“, sagt von Amsberg. „So werden wir unser Kapital vielfachen.“ 100 Mrd. Dollar – mehr als passabel, selbst verglichen mit der mächtigen Weltbank, die auf 240 Mrd. Dollar kommt.

Aber immer noch ist es nur ein Bruchteil jener 1 000 Mrd. Dollar, die China für das Seidenstraßenprojekt anpeilt. Peking wird dafür noch eine Reihe anderer Quellen anzapfen. So wurde 2014 eigens ein mit 40 Mrd. Dollar ausgestatteter Seidenstraßenfonds gegründet, und auf dem OBOR-Forum verspricht Xi, weitere 14,5 Mrd. Dollar in diesen Topf zu stecken. Die Staatsbanken CDB und Export-Import Bank of China (Eximbank) haben Reuters zufolge bereits

In Sri Lanka besucht eine Delegation hochrangiger chinesischer Politiker einen Hafen. Bauherr: China

In Pakistan wird ein Tunnel durch das Karakorum-Gebirge gebaut – als Teilstück der Fernstraße nach China

Kredite in Höhe von 200 Mrd. Dollar vergeben, weitere 55 Mrd. Dollar sind angekündigt. Dazu sollen private Gelder eingeworben werden. Wie das ablaufen könnte, ließ sich im Mai erahnen. Wenige Tage vor dem Peking-Forum war die chinesische HNA-Gruppe zum größten Anteilseigner der Deutschen Bank aufgestiegen. Zwei Wochen danach verkündeten die Frankfurter, sie würden gemeinsam mit der CDB 3 Mrd. Euro für Seidenstraßenprojekte zur Verfügung stellen.

Ob die Gesamtsumme je zusammenkommt, weiß trotzdem niemand. Die Chinesen ficht das nicht an. Sie legen einfach los, gemäß der alten chinesischen Weisheit: tasten den Schritten den Fluss überqueren.

Die AIIB, betont von Amsberg, empfangt keinerlei Weisungen der chinesischen Regierung. „Wir haben das Mandat, in Infrastruktur in Asien zu investieren“, sagt er dann. „Das überlappt sich natürlich mit dem Mandat von One Belt, One Road.“

Bisher hat die Bank 13 Projekte kofinanziert. Darunter eine Gaspipeline vom Kaspischen Meer bis nach Südeuropa, Stromnetze in Bangladesch, ein privates Gaskraftwerk in Myanmar, eine Straße, die Tadschikistan mit Usbekistan verbindet, die Erweiterung eines Staudamms in Pakistan. Die neue Seidenstraße nimmt Form an. Und einer ihrer Ausläufer reicht sogar bis nach Nordrhein-Westfalen.

Als Xi Jinping 2014 zum ersten Mal Deutschland besuchte, äußerte er einen überraschenden Wunsch: Er wolle Duisburg sehen. Um genauer zu sein, den Güterbahnhof im

Duisburger Hafen, dem größten Binnenhafen Europas.

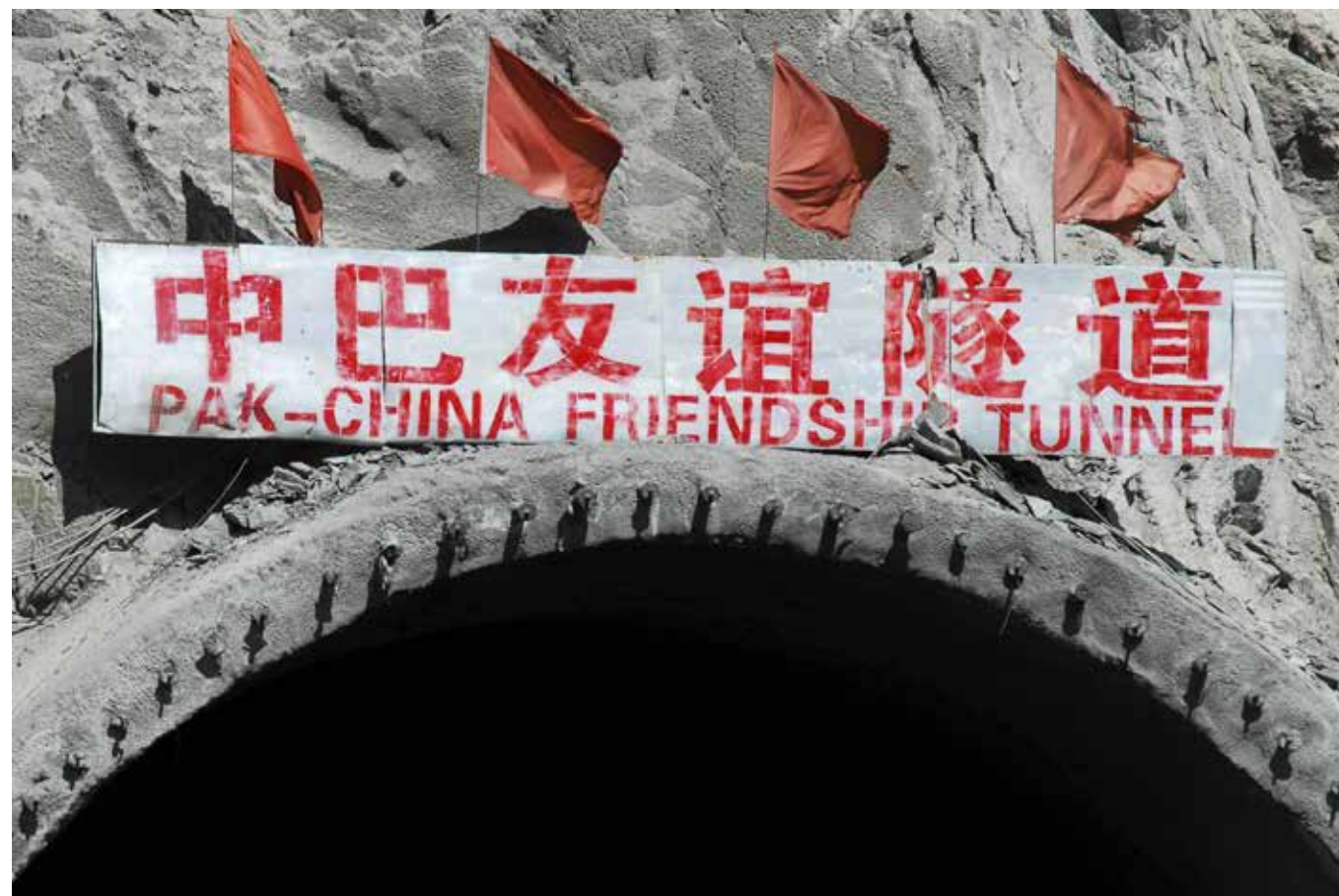
Der Wunsch ging in Erfüllung. In Duisburg begrüßte Xi ein kostümiertes Empfangskomitee, das seidene Drachen neben einer mit Girlanden dekorierten Lokomotive schwenkte. Der zugehörige Zug war 16 Tage lang unterwegs gewesen und hatte 10 300 Kilometer zurückgelegt. Losgefahren war er in Chongqing, am anderen Ende der Seidenstraße. Die neu eingerichtete Bahnverbindung ist halb so teuer wie Luftfracht und doppelt so schnell wie der Seeweg. So strategisch denkt China: In Duisburg ist das Ende einer Bahnstrecke, die im eigenen Land beginnt.

V

Von Amsberg, der deutsche Banker an der Spitze der AIIB, wirkt beschwingt, wenn er über seine neue Aufgabe spricht. „Die Gelegenheit habe ich mit großer Freude ergriffen und es bis heute keinen Tag bereut“, sagt er. „Es macht einfach Spaß, eine neue Institution aufzubauen.“

„Institution Building“ – dieser Begriff fällt für gewöhnlich, wenn irgendwo die Ordnung zerfallen ist und wiederaufgebaut werden muss. Hier ist es anders: China schafft sich eine eigene, alternative Ordnung. Vom Westen weitgehend unbeachtet werkelt die Volksrepublik an einem internationalen System, dessen entscheidende Stellen sie selbst besetzt.

Neben der AIIB wäre da etwa die Shanghai Cooperation Organisation (SCO). China, Russland, eine Reihe zentralasiatischer Staaten und – seit ihrem Beitritt im Juni 2017 – auch Pakistan und Indien besprechen in dieser Runde →



Getty Images, Xinhua News Agency

sicherheitspolitische Fragen. Es geht vor allem um den Kampf gegen den Terrorismus.

Manchmal wird die SCO als „Anti-NATO“ apostrophiert. Das ist irreführend, denn sie ist kein Militärbündnis, erst recht keins mit Beistandspflicht. Eher handelt es sich um die Keimzelle einer asiatischen Sicherheitsarchitektur, bei der weder die USA noch ihre Verbündeten als Beobachter dabei sind.

Auch im Handel zeichnen sich institutionelle Verschiebungen ab. Donald Trump hat den Chinesen ein Riesengeschenk gemacht, als er drei Tage nach Amtsantritt den Rückzug der USA aus dem transpazifischen Freihandelsabkommen TPP ankündigte. Barack Obama hatte dessen Vorzüge einst so begründet: „TPP erlaubt es den USA und nicht Ländern wie China, die Verkehrsregeln des 21. Jahrhunderts zu schreiben.“

Nach dem Exit der USA können nun gleich die Verkehrszeichen neu aufgestellt werden. China sieht die Chancen für seine eigene Freihandelszone deutlich gestiegen. Die Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) wird seit 2013 verhandelt, noch 2017 soll der Abschluss kommen. Neben China sind die zehn südostasiatischen ASEAN-Staaten dabei, außerdem Japan, Südkorea, Indien, Australien und Neuseeland. 3,5 Milliarden Menschen, die 2016 rund 31 Prozent des weltweiten BIP erwirtschafteten. Kommt RCEP, wäre es die größte Freihandelszone der Welt.

TPP sollte Investitionen absichern, geistiges Eigentum schützen, Dienstleistungen regulieren. RCEP dagegen will in erster Linie Handelsbarrieren wie Zölle beseitigen, Umwelt- oder Arbeitsstandards spielen eine Nebenrolle. Das Abkommen ist auf Chinas Bedürfnisse ausgerichtet, nicht die des Westens: Chin-Norm statt DIN-Norm, wenn man so will.

Mit Blick auf seine Bank drückt es AIIB-Vize von Amsberg etwas positiver aus: „Die Tatsache, dass China eine multilaterale Institution schaf-

fen kann – und das bisher auch ausgesprochen gut läuft –, das schafft Vertrauen und stärkt das multilaterale System. Weil dieses System jetzt weniger davon abhängt, ob die USA da weiterhin führend tätig sind. Es funktioniert auch, wenn ein anderes Land die Führungsrolle übernimmt.“

Klingt gut. Doch an anderen Enden der Seidenstraße zeigt sich, dass China neben dem feinen auch das grobe Besteck der Macht nutzt.

E

Es gibt nicht viele Flughäfen, auf deren Zufahrtsstraßen vor wilden Elefanten gewarnt wird. Vielleicht ist der Mattala Rajapaksa International Airport im Süden von Sri Lanka sogar der einzige. Schutzzäune sollen die Dickhäuter fernhalten, die sich aus dem Dschungel der umliegenden Nationalparks hierher verirren. Normalerweise würde der Fluglärm die scheuen Tiere vertreiben. Bloß: Es gibt hier leider kaum Fluglärm.

Nur eine einzige Airline fliegt Mattala täglich an, Flydubai, eine Billiggesellschaft aus den Emiraten. Nur ab und an landet eine Maschine aus China oder Indonesien. Mehr als zwei Flüge pro Tag stehen so gut wie nie auf der Anzeigetafel. Inlandsflüge gibt es gar keine. Mattala gilt als der am schlechtesten ausgelastete internationale Flughafen der Welt.

Am Komfort liegt es nicht. Der Flughafen ist brandneu, er öffnete erst 2013. Lichte Abflughalle, glänzende Steinböden. Ähnlich sieht es 20 Kilometer entfernt aus, im Küstenstädtchen Hambantota. Den neuen Containerhafen laufen 20 bis 30 Schiffe pro Monat an, ein Wert weit unter seiner Kapazitätsgrenze.

Ein Vierteljahrhundert lang hatte auf Sri Lanka ein Bürgerkrieg getobt. Als er 2009 ein äußerst brutales Ende fand, war die Infrastruktur der Insel weitgehend zerfallen – und der damalige Präsident Mahinda Rajapaksa international isoliert. „Wir brauchten nach dem Krieg Geld für unsere Entwicklung“, sagt der Ökonom Sidath Kalyanaratne, der die Forschungsabteilung der Entwicklungsbank von Sri Lanka leitet. „Außer China gab uns keiner etwas.“ Er fügt hinzu: „Wir hätten aber umsichtiger damit umgehen müssen.“

Präsident Rajapaksa war vor allem an der Entwicklung seiner Heimatregion gelegen, wo heute viele Großbauten seinen Namen tragen. Die Wirtschaftlichkeit der Projekte? Nachrangig. Auch den Kreditgeber China leiteten wohl andere Argumente. Erstens ging der Auftrag zum Bau des Containerhafens an chinesische Ingenieursfirmen. Zweitens liegt Hambantota an der Südspitze der Insel, wo eine der geschäftigsten Seehandelsrouten der Welt verläuft. Die maritime Seidenstraße. China baut hier gezielt Stützpunkte auf.

Schon Zheng He ging 1406 auf Sri Lanka an Land, auf der ersten seiner insgesamt sieben Reisen. Der legendäre Admiral, eine Art Kolumbus der chinesischen Seefahrt, segelte in einer Flotte von 60 Schiffen, mit 30 000 Mann an Bord. Er sah Indien, den Persischen Golf, Mosambik. Es war eine Zeit großer maritimer Macht, die endete, als in China ein neuer Kaiser den Thron bestieg, der das Interesse an der Außenwelt verlor und die Schatzflotte einmotten ließ.

Dass China im Jahr 2017 wieder im Indischen Ozean präsent ist, knüpft im kollektiven Gedächtnis an Admiral Zheng He an: ein kraftvolles Narrativ mit innenpolitischer Wirkung. Es macht die Chinesen stolz.

„Wir haben keine Absicht, in die inneren Angelegenheiten anderer Länder einzugreifen, unser Gesellschaftssystem und Entwicklungsmodell zu exportieren oder anderen unseren Willen aufzuzwingen“, ver-

sichert Xi dem Forum in Peking. „Im Rahmen der Belt-and-Road-Initiative werden wir nicht auf überholte geopolitische Spielchen zurückgreifen.“

Die Entwicklung auf Sri Lanka spricht eine andere Sprache. Das Land schuldet China inzwischen 8 Mrd. Dollar, was etwa einem Achtel seiner Außenstände entspricht. Große Tranchen werden in den kommenden Jahren fällig. 2015 geriet Sri Lanka in eine erste Zahlungs Krise. Was tun? Das Land wandte sich an den IWF. Der gab ein Hilfspaket in Höhe von 1,5 Mrd. Dollar. Und verlangte als Gegenleistung Privatisierungen. Und so gehören heute 80 Prozent des Hafens von Hambantota der China Merchants Port Holdings, einem teilstaatlichen Konglomerat mit Sitz in Hongkong. Der Kaufvertrag beinhaltet, dass das Unternehmen im Hinterland des Hafens eine Sonderwirtschaftszone entwickeln darf, auch ein Kreuzfahrtterminal ist geplant. Diese Erweiterungen könnten Hambantota endlich profitabel machen – nur jetzt eben zum Wohle der chinesischen Mehrheitseigner.

Von Mao stammt der Anspruch, die politische Macht komme aus den Gewehrläufen. Unter Xi kommt sie aus den Betonmischern. Denn Sri Lanka ist kein Einzelfall. Ob etwa das kleine Laos mit seinem BIP

von knapp 16 Mrd. Dollar wirklich so sehr von einer neuen Schnellbahntrasse profitieren wird, dass es eine Investition von 6 Mrd. Dollar rechtfertigt? Ende 2016 war Baubeginn. Laos zahlt nicht die gesamten Baukosten, musste aber trotzdem Kredit aufnehmen. Der Geber? Chinas Eximbank. Der IWF hat Laos bereits vor Überschuldung gewarnt.

DIE MOSAIKSTEINE ERKENNEN

Peking kann es recht sein. Der Abschnitt schließt eine Lücke zwischen Singapur und der chinesischen Provinz Yunnan. Die Technologie, die Baufirma: aus China, genau wie fast alle Bauarbeiter, von denen hier bis zu 100 000 beschäftigt werden sollen. Und sollte Laos in Zahlungsverzug geraten, findet sich möglicherweise ein Interessenausgleich: Das Land hat keinen Küstenzugang und keine eigenen maritimen Interessen. Im Kreis der ASEAN-Staaten hält Laos seinem Gläubiger China schon jetzt den Rücken frei, wenn es um dessen umstrittene Besitzansprüche im Südchinesischen Meer geht.

Selbst in Europa genießt China mittlerweile einen Einfluss, den es ohne OBOR nicht hätte. So brachte die EU im Juni keine gemeinsame Position zu Chinas Menschenrechts-

bilanz zuwege. In der Vergangenheit hatten es die Europäer wiederholt scharf verurteilt, dass unter Xi Dissidenten verfolgt werden, sie waren stolz auf ihre klare Sprache. Diesmal aber wollte ein Mitgliedsland partout nicht zustimmen: Griechenland. Ein Schelm, wer dabei an Captain Fu und den Hafen von Piräus denkt.

Xi Jinping hat recht: One Belt, One Road ist Chinas Projekt des Jahrhunderts. Ein Zug kommt in Duisburg an. In Peking wird eine Entwicklungsbank gegründet. Ein griechischer Hafen wird saniert, ein anderer auf Sri Lanka von einem chinesischen Konglomerat übernommen. In Laos entsteht eine Schnellbahntrasse. Versprengte Ereignisse?

Eher Mosaiksteine, die sich zu einem Gesamtbild fügen, zu Chinas großem Ziel, in einem Netzwerk um den Erdball die Schaltstellen der Weltwirtschaft zu kontrollieren.

„Weltherrschaft“ ist eine Vokabel für James-Bond-Filme. Aber China strebt nach Hegemonie. Xi will die Restauration des Reichs der Mitte.

Im vergangenen Jahr reiste ein Bundesminister nach China. Im Regierungsflieler fragte jemand, wie sich die außenpolitischen Strategien Deutschlands und Chinas voneinander unterscheiden. Die Antwort des Ministers: „China hat eine.“ ◇