



Quelle: © Dorey Soren, Reuters.

[Frankfurter Allgemeine Zeitung, 06.08.2018, S.18](#)

# Wie reagieren auf Chinas Offensive?

Gabriel Felbermayr

## Die „neue Seidenstraße“ vom Gelben Meer bis zum Atlantik birgt riesiges ökonomisches Potential, aber auch Gefahren. Europa muss sich aktiv einbringen, sonst verliert es den Anschluss, und China kann Zentralasien kolonisieren.

---

China investiert gewaltige Summen in Asien, Europa und Afrika. Durch die „Belt and Road Initiative“ (BRI) sollen 1000 Milliarden Dollar in Infrastrukturprojekte investiert werden. Das Projekt der „neuen Seidenstraße“ bezeugt den wiedererlangten Status Chinas als wirtschaftliche und politische Großmacht, die ihren Einfluss auf dem eurasischen Superkontinent und in der Welt geltend macht. Die Gürtel-Offensive BRI hat keine geringere Ambition als die Schaffung eines eurasischen Wirtschaftsraumes, der vom Gelben Meer an der Ostküste Chinas bis an den Atlantik reicht. Eurasien umfasst 92 Länder, mit etwa 4,6 Milliarden Menschen und einer Wirtschaftsleistung von 50 Billionen Dollar im Jahr, fast 60 Prozent des Weltsozialproduktes. Dazu kommt der afrikanische Kontinent, der in den BRI-Planungen ebenfalls eine wichtige Rolle spielt.

Die Verbesserung der Verbindungen der beiden starken Pole des eurasischen Raumes – die Ostküste Chinas und Westeuropa – birgt gigantische Wohlfahrtspotentiale. Sie birgt aber auch enorme Gefahren für unsere Zukunft. Denn wer diesen Raum wirtschaftlich dominiert, beherrscht die Weltwirtschaft der Zukunft.

Wer nächtliche Satellitenaufnahmen der Welt betrachtet, sieht, dass die Welt sehr ungleich beleuchtet ist. Der chinesische Osten strahlt hell; je weiter der Blick vom Gelben Meer in den Westen schweift, umso matter werden die Farben, bis sich 2000 Kilometer im asiatischen Landesinneren Dunkelheit ausbreitet. Westlich des Urals tauchen dann punktuell helle Flecken auf, die umso heller und größer werden, je näher man den Grenzen der Europäischen Union kommt. Am stärksten leuchtet das Satellitenbild in den Ballungszentren Westeuropas.

Das kaufkraftbereinigte Pro-Kopf-Einkommen in den reichsten Küstenstädten Chinas, zum Beispiel in Suzhou am Jangtsekiang, liegt nur mehr knapp unter jenem in München. Betrachtet man das Bruttoinlandsprodukt in laufenden Dollar, so liegen die Vereinigten Staaten und die EU noch jeweils um 40 Prozent vor China. Gemessen in Kaufkraftparitäten, hat das Reich der Mitte schon eine deutlich höhere Wirtschaftskraft als jeweils die EU und Amerika. Aber egal wie man genau misst, die Trends sind klar. Die gängigen Langfristprognosen, zum Beispiel die der OECD, sehen China im Jahr 2045 bei 25 Prozent der globalen Wirtschaftsleistung; die Europäische Union läge dann bei etwa 15 Prozent, und die Vereinigten Staaten bei 18 Prozent.

Mit diesem Anteil läge China wieder bei jenem Wert, den die wirtschaftshistorische Forschung für das Spätmittelalter schätzt. Damals kam das Reich der Mitte auf zirka 100 Millionen Einwohner und auf 25 bis 30 Prozent der globalen Wirtschaftskraft. Im Vergleich dazu entfielen auf die heutigen G-7-Länder damals gerade mal 10 Prozent der globalen Wirtschaftsleistung, und ihre Bevölkerung machte 60 Millionen Menschen aus. Nach den Opiumkriegen war der Anteil Chinas am Weltbruttoinlandsprodukt gegen Ende des 19. Jahrhunderts auf nicht viel mehr als vier Prozent geschrumpft; in den frühen 1980er Jahren, nach Maos verheerenden Experimenten, machte der Anteil bloß 2 Prozent aus. China war bettelarm.

Seither hat China einen gewaltigen Aufholprozess hingelegt, der als „große Konvergenz“ (Richard Baldwin) beschrieben wird. Aus historischer Perspektive kann man sagen, dass China seinen in den vergangenen Jahrhunderten verlorenen Status nun wieder zurückgewinnt.

Die Satellitenbilder zeugen aber auch von einer großen Ungleichheit der wirtschaftlichen Entwicklung im eurasischen Raum. Der Westen Chinas, vor allem die Provinz Xinjiang mit ihrer uigurischen Bevölkerung, ist weiterhin bettelarm. Die ehemaligen sowjetischen Teilrepubliken an Chinas Grenze, wie Tadschikistan, Kirgistan oder Usbekistan, gehören zu den ärmsten der Welt. Gleiches gilt für Afghanistan und Pakistan. Russland, einst dominante Macht im zentralasiatischen Raum, ist, ökonomisch gesehen, wenig mehr als eine Regionalmacht; der OECD-Prognose zufolge wird Russland im Jahr 2045 nicht einmal mehr als 3 Prozent der globalen Wirtschaftskraft aufbringen.

Der Raum zwischen Chinas Ostküste und Westeuropa ist derzeit also wirklich nicht viel mehr als ein Zwischenraum. Er ist unterentwickelt und mancherorts eine Brutstätte islamistischer Fanatiker. Seine politische Instabilität ist eine Bedrohung für die Sicherheit Chinas, aber auch, sicher in geringerem Ausmaß, Europas. In gewisser Weise spielt Zentralasien für China eine ähnliche Rolle wie Afrika für Europa: grassierende Armut, politische Instabilität und die Folgen des Klimawandels fordern pragmatische Strategien der wirtschaftlichen Entwicklung.

China kann hierbei auf eine lange Tradition des Einflusses in Zentralasien zurückblicken. Im späten 13. Jahrhundert reichte das Reich der Mongolen von der südchinesischen Insel Hainan bis nach Mitteleuropa. Und die Pax Mongolica ermöglichte für einige wenige Jahrzehnte, einen bisher ungekannten wirtschaftlichen Austausch innerhalb Eurasiens. Die historische Figur von Marco Polo und seine Reise nach Peking, an den Hof von Kublai Khan, dem Begründer der Yuan Dynastie, steht stellvertretend für diese Episode. In dieser Zeit kamen auch wichtige technologische Impulse aus China nach Europa, etwa der Buchdruck, das Papiergeld oder das Schießpulver. Für Italien, aber auch für Städte entlang der Transitrouten – der Seidenstraße – war das eine Periode vergleichsweise großen Wohlstands. Spätestens mit dem Fall Konstantinopels im Jahre 1453 ging diese Phase aber zu Ende; die Seidenstraße verlor ihren wirtschaftlichen Wert,

und Europas Fernhandel orientierte sich um: Statt die asiatischen Märkte auf dem Landweg im Osten zu suchen, suchte man sie auf dem Seeweg im Westen zu erreichen.

Seit dem Ende der Sowjetunion hat sich der Handel der EU mit Asien, allen voran China, extrem dynamisch entwickelt. 2017 betrug das Handelsvolumen der EU mit dem historischen „Großchina“ (die Volksrepublik, Hongkong, Macau, Taiwan, die beiden Koreas und die Mongolei) zirka 770 Milliarden Euro. Das europäische Handelsvolumen mit Nordamerika (Vereinigte Staaten, Kanada, Mexiko) belief sich ziemlich genau auf denselben Wert, wächst aber wesentlich weniger dynamisch. In den nächsten zehn Jahren könnte der China-Handel um weitere 80 Prozent zulegen; jener mit Nordamerika um vergleichsweise magere 30 Prozent. Und während der Ausbau der eurasischen Infrastruktur den China-Handel noch weiter beleben könnte, überwiegen wenigstens derzeit die hemmenden Faktoren im transatlantischen Handel.

Die „Belt and Road Initiative“ hat das Potential, den eurasischen Handel zu transformieren. Noch wird er fast zur Gänze auf dem Seeweg und in kleinerem Maß per Flugzeug abgewickelt. Mit Zügen wird dem Wert nach noch nicht einmal drei Prozent des Warenhandels zwischen der EU und China transportiert.

Aber der Landweg wird wichtiger. Allein von 2014 bis 2017 hat sich der auf der Schiene abgewickelte China-Handel der EU wertmäßig verfünffacht, während der Gesamtgüterhandel um knapp 20 Prozent zugelegt hat. Verglichen mit Seetransport, dauert ein Schienentransport von den Küstenstädten Ostchinas bis an den Rhein halb so lang, ist ökologisch vorteilhafter und kommt viel billiger als Flugfracht. Gelänge es, die Schienenkapazitäten so auszubauen, dass ein deutlich höherer Anteil des europäischen Asien-Handels mit Zügen abgewickelt würde, könnten beide Seiten ökonomisch profitieren. Chinesische Fabriken könnten sehr viel umfassender als bisher in die industriellen Wertschöpfungsnetzwerke Europas eingebaut werden.

Die Transportkosten (inklusive Versicherungskosten) machen im Durchschnitt derzeit etwa acht Prozent des Warenwertes im EU-China-Handel aus; gelingt eine Halbierung und legt man gängige Handelselastizitäten zugrunde, so könnte der langfristige Zuwachs im Güterhandel bei zirka 25 bis 30 Prozent liegen. Wir sprechen hier von zusätzlichem Handel im Ausmaß von 200 Milliarden Euro und mehr, und zwar in jedem zukünftigen Jahr.

In einer Zeit, in der sowohl die Eurozone als auch China enorme Sparüberschüsse in Form von Leistungsbilanzüberschüssen aufweisen – gemeinsam fast 600 Milliarden Dollar – und in der die wissenschaftliche Literatur immer stärker nachweist, dass mangelnde Infrastruktur für die Bremsung des Welthandels deutlich wichtiger ist als die verbleibenden – und sogar die neuen – Zollbarrieren, gibt es an der prinzipiellen Sinnhaftigkeit der geplanten Infrastrukturinvestitionen wenig Zweifel. Vielmehr stellt sich die Frage, wie die wirtschaftlichen Potentiale, die sich durch die infrastrukturelle Erschließung Eurasiens ergeben, verteilt werden.

Welche Anteile kann sich Europa sichern? Was bleibt für die Transitstaaten? Klar ist, wenn Europa sich nicht mit Geld und politischem Gestaltungswillen einbringt, und zwar massiv, wird China kaum Anreize verspüren, offene Systeme zu schaffen, von denen alle profitieren. Dann wird die Verteilung der Gewinne für Europa – und wohl auch für seine Anrainerstaaten – nicht vorteilhaft sein. Nicht selten wird behauptet, das BRI-Projekt sei für das Reich der Mitte das Vehikel, um den nahen chinesischen Westen in eine Art Kolonialbeziehung zu zwingen, mit dem Ziel der Ausbeutung und nicht der wirtschaftlichen Entwicklung. Ähnliche Behauptungen werden allerdings auch im Kontext der europäischen Afrika-Politik oder der Lateinamerika-Politik der Vereinigten Staaten gemacht. Diese Unterstellungen sind nicht ganz unbegründet, wie die Geschichte zeigt. Gegenseitige moralische Anschuldigungen sind aber kein guter Ausgangspunkt für eine solide europäische Ostpolitik.

Natürlich verfolgt China keine altruistische Außen- oder Außenhandelspolitik, ganz so, wie die anderen Mächte auch. Es investierte große Summen und geht erhebliche wirtschaftliche Risiken ein, um seinen Einfluss und seinen Wohlstand zu mehren. Es geht bei der Verfolgung seiner langfristigen Ziele strategisch vor. Das kann man China kaum vorwerfen. Umgekehrt muss sich Europa fragen, warum es auf die drängenden Fragen, die sich an seiner Ostgrenze auftun, keine Antworten bereithält: An der Peripherie häufen sich Krisen – in der Ukraine, in Moldau, in der Türkei, in Syrien. Was passieren soll, wenn der letzte Diktator Europas, der weißrussische Präsident Lukaschenka abdankt, weiß keiner. Ob und wie schnell der Westbalkan in die EU integriert werden soll, ist auch noch unklar. Wen wundert es, wenn angesichts solcher Visionslosigkeit die genannten Länder froh sind, wenn sie mit Chinas Hilfe konkrete Projekte mit sichtbarem Nutzen für die eigene Bevölkerung umsetzen können.

Die 16 + 1 Initiative, in der China mit 16 mittel- und osteuropäischen Ländern, darunter elf EU-Mitgliedern, wirtschaftliche Kooperationsprojekte voranbringen will, ist nicht nur ein Beispiel für das wachsende Machtbewusstsein Pekings, sondern auch der Ausdruck der außenpolitischen Schwäche der EU. Am Ende könnte es möglicherweise sogar für Deutschland besser sein, wenn China Osteuropa stabilisiert, als wenn die Länder sich selbst überlassen bleiben.

Europa darf die ökonomischen Trends nicht missachten. China, das fast dreimal so viel Bevölkerung hat wie ein durch den Brexit verkleinertes EU-Europa, wird sich mit der Rolle eines Schwellenlandes nicht zufriedengeben. Sein Aufstieg wird weitergehen, und erst im der Mitte dieses Jahrhunderts den Höhepunkt seiner relativen wirtschaftlichen Macht erreichen. Sich dagegen zu stemmen wäre sinnlos. Was wir brauchen, ist eine Art „Entente“, eine Verständigung, ein *modus vivendi*, in dem sich alle wiederfinden. Europa muss aufhören, in China politischen Wandel herbeiführen zu wollen, ohne dafür die Kraft zu haben. Wenn man in der „Belt and Road Initiative“ offene Verfahren bei der Vergabe der

Aufträge und beim Betrieb der Infrastruktur haben will, dann kommt man mit reinen Moralpredigten nicht weiter; was es braucht, ist eine maßgebliche finanzielle Beteiligung. Und um eine solche vernünftig zu strukturieren, braucht es eine ernsthafte Oststrategie, die sich an den Interessen der EU orientiert, aber den Ausgleich mit China im Blick hat. Sonst droht in der Tat die Kolonialisierung Zentralasiens und vielleicht sogar Osteuropas durch China.

---

**Prof. Gabriel Felbermayr, Ph.D.**, leitet das Ifo-Zentrum für Außenwirtschaft und lehrt an der Universität München.

Alle Rechte vorbehalten © Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt am Main. Vervielfältigungs- und Nutzungsrechte für F.A.Z.-Inhalte erwerben Sie auf [www.faz-rechte.de](http://www.faz-rechte.de)