

## Stichwort: Belt&Road Initiative

*“The Belt connects the land  
The road moves on the sea  
The promise that they hold  
Is joint prosperity  
We’re breaking barriers  
We’re making history  
The world we’re dreaming of  
Starts with you and me.”*

*“When trade routes open up  
That’s when the sharing starts  
Resources changing hands  
And shipping auto parts  
Ideas start to flow  
And friendship starts to form  
Then things impossible  
All become the norm.”*

Singende Kinder aus verschiedenen Ländern, überwiegend hellhäutig und blond, „drücken ihre Dankbarkeit aus“, heißt es theatralisch in einem staatlich gesponserten YouTube-Video ([https://www.youtube.com/watch?v=H6Adz\\_arAYE](https://www.youtube.com/watch?v=H6Adz_arAYE)), vor den gemalten Kulissen mit Hochgeschwindigkeitszügen und Containerschiffen, Skylines und Kamelen in bunter Landschaft. Der Refrain „Jetzt kommt die Zukunft“ bringt die Werbebotschaft der neuen Seidenstraßen auf den Punkt: der Ausbau von Handelsrouten schafft Wohlstand und Freundschaft – oder: Eine andere Welt ist möglich, mit chinesischen Merkmalen.

Seither bauen zahlreiche chinesische Städte mit eigenen Verbindungen nach Europa an der „Eurasischen Landbrücke“, mit Partnerstädten wie Warschau, Lyon, Hamburg, Madrid, London und Tilburg. Im Schnitt ist die Fahrt mit zwei Wochen doppelt so schnell wie der Seeweg. Neben der „Eurasischen Landbrücke“ gehen von China wie die Speichen eines Rades weitere geplante Verkehrsverbindungen und Wirtschaftskorridore aus: durch Pakistan zum Persischen Golf, durch Myanmar und Bangladesch nach Indien und zum Indischen Ozean, durch Südostasien nach Singapur, durch die Mongolei nach Sibirien. Die neuen Routen erschließen Zugänge jenseits der Grenzen zu Absatzmärkten und Rohstofflieferanten in Zentralasien, im Nahen Osten, in Europa oder in Südostasien.

Gleichzeitig und parallel zu den Landwegen, dem „Belt“, sind praktisch alle Länder in Ostasien, Südostasien, dem Indischen Ozean und Ostafrika dabei, Häfen zu modernisieren, zu planen oder zu bauen, meist mit Hilfe chinesischer Gelder und Unternehmen. Die internationalen Seewege durch das Chinesische Meer, die Straße von Malakka und den Indischen Ozean bis nach Europa, die Peking zur „Maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts“, der „Road“, erklärt hat, sind nach wie vor die Transportkorridore, die am intensivsten genutzt werden.

Die Resonanz auf die Initiative war gewaltig. Beim ersten Gipfeltreffen im Mai 2017, dem *Belt & Road Forum on International Cooperation*, kamen annähernd 30 Staats- und Regierungschefs nach Peking, darunter Wladimir Putin, Recep Tayyip Erdogan, der philippinische Präsident Rodrigo Duterte, Griechenlands Alexis Tsipras sowie rund fünf Dutzend weitere Delegationen. Außer der Neugier auf die konkreten Konturen und Implikationen der kühnen Ideen, die da aus Beijing verkündet wurden, und der Furcht, den Zug zu verpassen, lockte auch der ausgelobte Beitrag Chinas zur Finanzierung: Umgerechnet bis zu einer Billion US-Dollar sollen für die Umsetzung bereitgestellt werden.

*Auszug aus der Einleitung zu: Uwe Hoering, Der Lange Marsch 2.0. Chinas Neue Seidenstraßen als Entwicklungsmodell. Hamburg (VSA-Verlag) 2018*