

Hörspiel Feature Radiokunst

Das Feature

Viren und Welthandel

Die Neue Seidenstraße im Zeitalter der Pandemie

Autor: Harald Brandt

Regie: der Autor

Redaktion: Wolfgang Schiller, Wolfram Wessels und Michael Lissek

Produktion: SWR/Deutschlandfunk 2022

Erstsendung: Dienstag, 01.02.2022, 19.15 Uhr

Es sprachen: Hannah von Peinen und Harald Brandt

Ton und Technik: Robert Schreml

Urheberrechtlicher Hinweis

Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt und darf vom Empfänger ausschließlich zu rein privaten Zwecken genutzt werden.

Die Vervielfältigung, Verbreitung oder sonstige Nutzung, die über den in §§ 44a bis 63a Urheberrechtsgesetz geregelten Umfang hinausgeht, ist unzulässig.

©  Deutschlandradio

- unkorrigiertes Exemplar -

O-Ton 1

3'47 - 4'28

IGS_HH_2_Weg durch die Lagerhallen nach draußen
Dornia und Eggers**Henning Eggers:**

Wir sind im Hamburger Hafen, wir haben Stückgut aller Couleur. Alles, was irgendwo über Container bewegt wird, sehen wir hier. Das heißt, es ist sehr, sehr vielschichtig. Wir haben hier kleinere Paletten, hier sehen wir Autoreifen, Fässer, Elektronik, alles was irgendwo... bewegt wird.

Interviewer:

Da könnten auch Sachen dabei sein, die von China jetzt kommen?

Henning Eggers:

Absolut, ganz klar. Ja, also hauptsächlich, eigentlich fast alles, kann man sagen.

Thorsten Dornia:

Hamburg als Drehscheibe traditionell für die China-Verkehre. Wenn Bremerhaven immer traditionell ein bisschen nordamerikalastig war, so war Hamburg... ist Hamburg traditionell ein bisschen chinalastig oder asienlastiger.

*Atmo 1**29_DR1011 Außenlager IGS Hamburg_Maschinen, Stimmen, Container*

Autor: "Im Moment ist die Situation sehr angespannt", sagt Henning Eggers, der Marketingleiter der Firma IGS Schreiner auf dem Weg durch die Lagerhallen des Hamburger Hafens. Auch sein Kollege Thorsten Dornia, der beim Bremer Logistikunternehmen Brelog als Managing Director tätig ist, spricht von Verzögerungen und Ausfällen im globalen Handelssystem. Brelog und IGS sind mittelständische Speditionsunternehmen, die vor allem beim Warentransport

zwischen China und Westeuropa eng zusammenarbeiten.
Die Neue Seidenstraße ist für die beiden norddeutschen
Unternehmer tägliche Realität.

Ansage (Übersetzerin):

Viren und Welthandel – Chinas Neue Seidenstraße im
Zeitalter der Pandemie
Feature von Harald Brandt

O-Ton 2

30' - 31'47
29_DR1000

Marcel Fratzscher:

Meine Sorge ist, dass wir gerade dabei sind, in einen neuen
Kalten Krieg zwischen den USA und China zu kommen.
China wird zunehmend selbstbewusst und verteidigt
zunehmend seine Interessen und hat auch zunehmend
internationale und globale Ambitionen. Die Seidenstraße ist
ja nur ein Beispiel davon.

Autor:

Marcel Fratzscher, Direktor des Deutschen Instituts für
Wirtschaftsforschung, DIW in Berlin

Marcel Fratzscher:

China ist seit geraumer Zeit im Ausland sehr aktiv, um
Regierungen dem Westen abspenstig zu machen, indem man
sehr großzügig Kredite gibt, um an Bodenschätze zu
kommen, aber auch um sich Loyalität zu kaufen. Und USA
und Europa halten dagegen... im Augenblick nicht sehr
konsequent und nicht sehr konsistent. Widersprechen sich
da häufig. Der Unterschied zum Kalten Krieg zwischen der
Sowjetunion und den USA oder dem Westen und dem Osten
zwischen den 40ern und in den 80er-Jahren war, dass man
hier letztlich zwei Welten hatte, die mehr oder weniger
unabhängig voneinander existiert hatten.... Der Osten wollte
autark sein, keine westlichen Produkte benötigen. Und das
ist der Unterschied heute. China weiß, es braucht für den
wirtschaftlichen Erfolg den Westen, wo es seine Produkte

hin exportieren kann, wo es auch von lernen kann,
Technologien importieren kann und umgekehrt.
Auch wir sind abhängig geworden von China. Wenn Sie sich
mal die deutsche Wirtschaft anschauen, wie viel wir nach
China exportieren, die großen Automobilhersteller...
Volkswagen erzielt 40 Prozent seiner Gewinne in China,
dann zeigt das, wie stark die Abhängigkeit geworden ist.

Atmo 2

29_DR1011 Außenlager IGS Hamburg_Maschinen, Stimmen, Container

Autor: Belt and Road Initiative – BRI heißt das gigantische
Infrastrukturprojekt, dass China 2013 ins Leben gerufen
hat. Es geht um den Bau neuer Schienenwege zwischen
Ostasien und Westeuropa, es geht um den Ausbau von
Häfen, um die Einrichtung neuer Freihandelszonen in
Afrika, Asien, Europa und Südamerika.
Im Herbst 2021 wurde eine direkte Zugverbindung zwischen
Shanghai und Hamburg eingeweiht.

O-Ton 3 1'24 - 2'06
29_DR1010 IGS Hamburg
Dornia und Eggers
Thorsten Dornia:
Das ist neu. Ansonsten sind das ja die Abfahrtsorte, die
vielleicht nicht jedermann bekannt sind aus China.

Autor: Thorsten Dornia...

Thorsten Dornia:
Aber jetzt ist es neu, wo man sagt
Produktionsschwerpunkt... Standort in Shanghai und dann
direkt ein Zug auf Hamburg. Der ist jetzt vor ein oder zwei

Wochen das erste Mal gefahren und wird dann diese Ballungszentren miteinander direkt verbinden. Shanghai mit seiner Produktionsregion um Shanghai rum, dann hier mit dem norddeutschen Raum. Ansonsten ging ja auch noch neben Hamburg viel nach Duisburg oder nach Nürnberg direkt. Aber diese Verbindung, wie sie auch so klassisch per Seeschifffahrt – Shanghai – Hamburg – das ist das, was man traditionell so kennt. Das wird jetzt auch per Bahn abgebildet.

Atmo 3

Containerzug

Autor: Über 50 Züge aus China wurden im Duisburger Hafen im April 2020 pro Woche entladen. Mehr als vor Beginn der Coronakrise, sagt Erich Staake, der bis Mitte 2021 Vorstandschef der Duisburger Hafen AG war. Duisburg ist stolz darauf, einer der Endpunkte der Neuen Seidenstraße zu sein. Erich Staake erklärt, wie die Züge fahren.

O-Ton 4 16'57 - 19'02
Yellowtec Duisburg
Erich Staake

... über Russland, also Kasachstan, Russland, Weißrussland, Polen, Deutschland... das ist auch die Strecke, die man die New Silk Road, die Neue Seidenstraße nennt... Wenn wir heute über den Schienengüterverkehr zwischen China und Europa sprechen, dann wird der zu über 80% über die New Silk Road abgewickelt.... Dann besuchte Xin Jinping Herrn Nasarbejev, den Präsidenten von Kasachstan, das ist nach meiner Kenntnis 2013 gewesen, im Herbst, und verkündet zum ersten Mal diese "One Belt, One Road"-Strategie, wo die New Silk Road ja integraler Bestandteil, bzw. der wichtigste Bestandteil ist. Denn die maritime Seidenstraße gab's ja

immer. Die Schiffe sind ja immer durch den Suezkanal und dann durchs Mittelmeer entweder in die Mittelmeerhäfen oder Richtung Rotterdam, Hamburg gefahren. Dann war der 2014 hier, Xi Jinping, also auf Europa-Reise..... Er wollte gerne einen Zug aus Chongqing hier persönlich empfangen. Ist auch live im ersten chinesischen Staatsfernsehen übertragen worden. Mittlerweile müssen alle Schüler der zweiten Klasse in China, hab' ich mir sagen lassen, diesen live-stream – 20 Minuten, glaub ich, ist das Programm – sich anschauen.

Atmo 4

Duisport Containerterminal

Autor: In einem Café in Neukölln treffe ich den China-Experten Jacob Mardell.

Im Berlin Policy Journal veröffentlichte er die Berichte einer Reise, die ihn 2019 und 2020 durch alle asiatischen Länder geführt hat, die Teil der Belt and Road Initiative – BRI sind. Über 60.000 Kilometer war er auf der Straße, der Schiene und mit dem Frachtschiff unterwegs. Er versuchte herauszufinden, wie die vielen Infrastrukturprojekte, die China angestoßen hat, konkret umgesetzt werden und welche Auswirkungen sie auf das Leben der Menschen haben.

Was hat er auf dieser Reise über die Neue Seidenstraße gelernt?

O-Ton 5 4'42 - 6'42
29_DR1004

Jacob Mardell

So I'm not sure I did learn anything about the way that BRI... I just confirmed a suspicion that what China is up to, China's involvement in different countries is very context dependent.

Übersetzung: Ich bin mir nicht sicher. Chinas Engagement in verschiedenen Ländern ist sehr vom jeweiligen Kontext abhängig. Wie die Seidenstraßenprojekte jeweils umgesetzt werden, hängt stärker von der lokalen Politik und der regionalen Dynamik ab als von Peking.

And how BRI projects are rolled out depends more on local politics and regional dynamics than it does some grand strategy coming from Beijing.

And I think that's probably one of the key things that I want to highlight talking about in the BRI is that when we were writing about it from Brussels or from Washington, D.C., there's a tendency to overestimate the sort of Beijing's capacity to translate strategy into concrete reality.

Übersetzung: Vielleicht überschätzen wir die Fähigkeit Pekings, eine Strategie in die Realität umzusetzen... Vielleicht ist „Die Seidenstraße“ erst mal nur ein Synonym für die chinesische Außenpolitik im Allgemeinen.

Personally, I just take it to be a synonym for Chinese foreign policy in general. I mean, it's a label that can be applied to anything that China calls public goods. Global public goods.

Übersetzung: Es ist ein Label für alles, was China als öffentliches Gut oder Gemeinschaftsgut bezeichnet. Globales Gemeinschaftsgut.... Im Wesentlichen ist es ein Name, den China für das verwendet, was es der Welt anbietet.

So anything it's... it's essentially a name that China has put to what it offers the world.

Atmo 5

Digitale Seidenstraße

Autor: Wie Jacob Mardell hat auch die Sinologin Katja Drinhausen in China studiert und gearbeitet. In ihrer Forschung am "Mercator Institute for China Studies – MERICS" in Berlin beschäftigt sie sich mit dem Schutz von Bürgerrechten und mit der Entwicklung des Cyberraums in China. Mit rund 20 Experten aus unterschiedlichen Disziplinen ist MERICS das größte unabhängige Forschungsinstitut in Europa, das sich mit dem modernen China beschäftigt. Die verschiedenen Aspekte der Belt and Road Initiative stehen im besonderen Fokus der Forscher – auch die Folgen der so genannten „digitalen Seidenstraße“...

O-Ton 6

22'21 - 25'10

28_DR982 Merics Berlin

Katja Drinhausen

Fangen wir einfach erst mal mit dem Wort „digitale Seidenstraße“ an. Das ist ein bisschen ähnlich wie bei dem Großprojekt Seidenstraße, dass es erstmal ein politisches Modeschlagwort ist, wo die chinesische Regierung ganz viele verschiedene Initiativen drunter fasst. So ist es auch bei der digitalen Seidenstraße, man kann die nicht einfach abgrenzen... da fallen Kooperationen im Wissensaustausch darunter, da fallen Datenzentren in den Ländern drunter, da fallen auch drunter, wenn chinesische Unternehmen eben in den Ländern das Telekommunikationsnetz aufbauen.... Im Prinzip alles, was irgendwie mit Vernetzung und

Konnektivität zu tun hat.... Vieles von dem ist per se nicht schlecht oder quasi rein für den Transport von Überwachung gedacht... wenn China jetzt für gute Preise und zum Teil noch gefördert mit Krediten im globalen Süden Internet aufbaut - wo ja auch ganz klar ist, und auch Teil von UN-Plänen, dass diese Infrastruktur da sein soll, um eben Entwicklung zu fördern - dann ist daran erstmal nicht soviel Gefährliches für die Gesellschaften. Gleichzeitig ist es aber so, dass für die chinesische Regierung, also auch innenpolitisch, vom eigenen Regierungsverständnis her, dieser praktische Nutzen zur Digitalisierung der Wirtschaft, Wirtschaftswachstum, E-Commerce, usw. Hand in Hand geht, dass man eben diese digitale Infrastruktur eben auch für soziale Kontrolle nutzt. Wenn man in chinesische Partnerstaaten guckt, die Teil der Belt and Road Initiative sind, dann gibt es da besonders viele Smart City Kooperationen, und Smart City heißt dann oft auch Safe City. Und gerade unter diesem Label wird vor allem mit Staaten kooperiert, die geringeren Wert auf den Schutz der Privatsphäre legen und eher autoritär gesteuert sind.

Atmo 6

Digitale Seidenstraße

Autor: Die Bausteine für den Aufbau digitaler Infrastrukturen kommen häufig aus China – Großrechner, Chips, Kameras – und werden von Unternehmen wie Brelog und IGS über die Neue Seidenstraße nach Deutschland und in andere europäische Staaten geliefert.

Wie läuft das im Detail ab? Thorsten Dornia schlägt vor, die neue Bahnstrecke Shanghai-Hamburg als Beispiel zu wählen.

Atmo 7

Hauptlager IGS, Hamburg

Dornia und Eggers

O-Ton 7 13'30 - | 16'20 - 16'45 | - 14'55
29_DR1010_IGS Hamburg

Thorsten Dornia:

Shanghai, Großraum Shanghai... irgendwo in der Umgebung ist dann die Ware vorhanden, die soll zum Zeitpunkt X hier sein, und dann fällt – bedingt durch die Transitzeiten und das Budget für die Ware – fällt dann die Entscheidung... sagen wir, es ist die Bahn. Das wichtigste ist für uns der Cutoff... im Bahnterminal in Shanghai.... Cutoff bedeutet, wann der Container spätestens im Terminal eingetroffen sein muss, damit er operativ den Zug bekommt und abgefahren werden kann.

Henning Eggers:

In der Regel ist es so, dass die Container oder das Equipment dem Carrier gehören... im Seefrachtbereich sind das die Reeder und im Bahnfrachtbereich die Rail Operator, die die Zugfracht durchführen.

Thorsten Dornia:

... Der Container wird normalerweise beim Kunden beladen... fünf, sechs Tage vor Abfahrt des Zuges.... Er wird zum Kunden in Shanghai gefahren. Der übernimmt die Containerstauung, die Ladungssicherung. Und danach ist es dann die Aufgabe, den Container in der entsprechenden Zeitvorgabe wieder im Terminal anzuliefern.... das ist das, was wir mit dem Kunden absprechen.... und letztendlich kommt die Expertise von IGS, die den Bahnverkehr managen...

[Schnitt DLF]

Atmo 10

S-Bahn Berlin

Autor: Der globale Warenaustausch wird von politischen Aspekten überschattet. Als in Litauen im November 2021 ein Vertretungsbüro Taiwans eröffnete, kam es zu diplomatischen Streitigkeiten. Die Ankündigung dieses Schritts hatte schon im Sommer dazu geführt, dass China seinen Botschafter aus Vilnius abzog und die litauische Botschafterin in Peking zur Ausreise zwang. Der Import litauischer Waren wurde blockiert, und auch bereits bezahlte Ware aus China wurde nicht mehr nach Litauen ausgeliefert.

Helena Legarda, Spezialistin für chinesische Sicherheits- und Verteidigungspolitik am Mercator Institut in Berlin war schon bei unserem ersten Treffen 2020 überzeugt, dass die Konflikte zwischen Europa und China zunehmen werden.

O-Ton 10 9'04 - 11'32
29_DR984 Merics Berlin
Helena Legarda

What you have is a lot of people in position of power and influence in our days who are very invested in China... because of business interests. And that is that old narrative, that used to dominate China policy and it still does to a certain extent in Europe, in the US, in most of the world. The idea of the big chinese opportunity.

Übersetzung: Viele mächtige Menschen dachten und denken immer noch an China als große wirtschaftliche Chance. Das ist das alte Narrativ.

China has a huge market, we are going in and make so much money. And perhaps, through engagement in the future, we will get some convergence in terms of political systems or at least behaviour in the international arena.

Übersetzung: Sie dachten, vielleicht nähern sich durch den Handel ja auch die politischen Systeme an...

That has not happened. That has been proven to be a false hope. We haven't seen convergence, China never said, they are going to converge, we were just not listening.

Übersetzung: Das war eine Hoffnung, die sich nicht erfüllt hat.

And the sense of "we are just going into China and make so much money because it's a huge market", that's also not really been the case for the majority of European and even American companies. Sure, some of them do, but a lot of them don't.

Übersetzung: Und so viel Geld kann man in China auch gar nicht machen.

We had multiple cases of German companies, European companies having to pull out of China, because they were actually not making money. And that isn't just a free market, the market in China is very closed off, and there is a lot of regulations and kind of favourable treatment for Chinese companies, and especially for state-owned companies, and it becomes really difficult for foreign companies to break into that market.

Übersetzung: Der chinesische Markt ist sehr reguliert, und staatseigene, chinesische Firmen werden in der Regel bevorzugt...

The idea of "let's not alienate China, let's not make China angry, let's not speak out on what's happening in Hongkong or what's happening in Xinjiang, because China may

retaliate against our businesses and then how are we going to make money?". And that is something, that comes up a lot here in Europe.

Übersetzung: China dürfe man nicht verärgern, und man sollte keine Menschenrechtsverstöße ansprechen: Diese Meinung gibt es häufig in Europa. Aber langsam merkt man, dass diese Sichtweise auf China nicht funktioniert hat.

What we are seeing now is a bit of awakening, I guess, in Europe, in the US, to the idea, that that policy, that old narrative, that old view of relations with China hasn't worked.

Autor: Der veränderte Blick auf China hat auch mit den Vorgängen in der autonomen Region Xinjiang zu tun, über die man nicht hinwegsehen kann, wenn man sich die Einhaltung der universellen Menschenrechte auf die Fahne geschrieben hat. Ein internationales Konsortium investigativer Journalisten veröffentlichte 2019 Unterlagen aus dem Inneren der Chinesischen Kommunistischen Partei, die belegen, wie religiöse Minderheiten im Nordwesten Chinas verfolgt und insbesondere die muslimische Volksgruppe der Uiguren in Massenlagern interniert wird. In einem Beitrag der Deutschen Welle aus dem Jahr 2019 spricht der China-Experte Adrian Zenz von der "systematischen Internierung einer ganzen ethno-religiösen Minderheit", die vom Ausmaß her "vermutlich die größte seit dem Holocaust" sei.

Die wirtschaftliche Macht Chinas führe aber dazu, dass immer mehr Länder über Menschenrechtsverletzungen hinwegsähen, und sich vom Ideal einer humanen und

gerechten Form der Globalisierung abwendeten, meint Jacob Mardell bei unserem Gespräch in Neukölln. Als Beispiel nennt er die Ukraine.

O-Ton 11 15'10 - 18'38
29_DR1004 Café Berlin Neukölln
Jacob Mardell

It just doesn't appear as a threat to them. China's a trade partner and it's a potential, uh, sort of pole in more independent Ukrainian foreign policy.

Übersetzung: China ist für die Ukraine ein Partner für eine unabhängigere Außenpolitik...

Um, so let's just Ukraine and then if you go to Africa or countries that have still associate the West and Europeans with colonialism, and at the same time, China is talking about the global south and south south relations.

Übersetzung: Dasselbe gilt für manche afrikanische Länder, in denen westliche Handelspartner noch immer mit Kolonialismus assoziiert werden...

I think it's quite a compelling narrative. (...) And the other thing is, sort of regardless of values and sentiments, I don't think a lot of smaller countries are in a position to choose between the US and China and to say no to Chinese money.

Übersetzung: Davon abgesehen, können es sich viele kleinere Länder gar nicht leisten, zwischen den USA und China zu wählen und dem chinesischen Geld eine Absage zu erteilen...

And I mean, you have a Xinjiang issue, the sort of silence of Muslim countries on, um, you know, the genocide in Xinjiang is a good case in point where, you know, China can boast in sort of terms of number of countries supporting it.

Übersetzung: Das Schweigen der muslimischen Länder zum
Völkermord an den Uiguren ist ein gutes Beispiel dafür...

... My point is there are more countries supporting China
and what it's doing in Xinjiang than they are opposed to it,
including a large number of Muslim countries.

Übersetzung: Es gibt mehr Länder – auch muslimische – die Chinas
Vorgehen gegen die Uiguren stillschweigend hinnehmen als
solche, die dazu klar Stellung beziehen.

Atmo 11

IGS Hamburg, Außenlager

Autor: Die Züge zwischen Shanghai und Hamburg oder anderen
deutschen Endpunkten müssen auf der Strecke mehrfach
umgeladen werden. Der Grund ist die unterschiedliche
Spurweite: In Russland und den ehemaligen
Sowjetrepubliken beträgt die Spurweite 1520 Millimeter, in
China und in Westeuropa gilt die Regelspur von 1435
Millimetern.

O-Ton 12 24'10 - 26'13
29_DR1010_IGS Hamburg
Henning Eggers
Dann passieren wir die... weißrussische Grenze und landen
in Brest an dem Grenzübergang, dort in Malaszewicze in
Polen... da wird umgeschlagen und dann erfolgt der
Weitertransport... umgespurt, ja... da steht eine
Wagengruppe bereit und die Container werden auf eine

Wagengruppe mit der europäischen Breite... der Container wird komplett umgeladen. Dann folgt der Weitertransport und der Zug kommt beispielsweise hier – wir waren ja am Beispiel Shanghai Hamburg – kommt dann an einer der Terminals hier in Hamburg rein, z.B. in Hamburg Billwerder, wo ein Großteil der Container ankommt. Der ist dann abnahmebereit irgendwann. Also es erfolgt dann die Freigabe des Operators, je nachdem wie der Incoterm ist, also die Einkaufsbedingungen. Wenn zum Beispiel Brelog den Carrier bezahlt hat, dann gibt der Carrier den Container frei und wir als IGS können mit unserem Nahverkehr den Container dann zu unserem Lager hier trucken und hier entladen, die Ware palettieren, je nach Kundenanforderungen kommissionieren, konsolidieren. Und dann erfolgt von unserem Lager aus die Weiterverteilung deutschland- und europaweit... auf dem Landweg, also je nach Bestimmungsort.

[Schnitt DLF]

Atmo 13

Berlin, S-Bahn Savignyplatz

Autor: Im Dezember 2021 veröffentlichte das Mercator Institut für Chinastudien – MERICS einen Ausblick auf das Jahr 2022. Das Hauptziel Beijings werde in den kommenden Monaten darin bestehen, Stärke und Stabilität zu demonstrieren und größere Störungen der Vorbereitungen für den 20. KPC-Parteitag im November zu vermeiden. China werde sich auf innenpolitische Fragen konzentrieren und – auch aufgrund der Null-Covid-Strategie – auf absehbare Zeit abgeschottet bleiben. Angesichts der verstärkten westlichen

Militärpräsenz im indo-pazifischen Raum und wachsender internationaler Unterstützung für Taiwan werde Beijing seine militärischen Machtdemonstrationen wohl noch verstärken.

Wie sehr wirkt sich die innenpolitische Lage Chinas auf den Rest der Welt aus? Marcel Fratzscher vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung.

O-Ton 14 30'46 - 32'39
29_DR985

Marcel Fratzscher

China ist systemrelevant, also wenn China eine Krise hätte, dann hätte die gesamte Weltwirtschaft ein riesiges Problem. China ist vielleicht noch nicht so systemrelevant wie die USA, weil in den USA, nicht nur von der Größe der Volkswirtschaft sondern auch weil wichtige Technologien dort entwickelt werden und die USA in vieler Hinsicht ein Vorreiterrolle einnehmen. Was China noch nicht so hat. Aber China ist immer noch die verlängerte Werkbank der Welt, viele Dinge werden in China gefertigt, China liefert Vorleistung für viele Produkte, und wenn's nicht China ist, dann sind es die Länder um China herum... Vietnam... die mittlerweile im Textilbereich sehr viel produzieren aber auch sehr eng von China abhängen. Wir leben mittlerweile in einer tripolaren Welt, also einer Welt... USA und Einflussphäre, China und Chinas Einflussphäre vor allem in Asien und – noch – ein Europa, also der dritte Pfeiler der Weltordnung. Zugegebenermaßen ein immer schwächerer Pfeiler dieser Weltordnung. Und das ist für mich die große Frage... weniger, was passiert mit China sondern vielmehr, was passiert mit Europa? Also, China ist systemrelevant, wird es auch bleiben, die Seidenstraße ist letztlich ein Versuch Chinas, wirtschaftlich, politisch seine Bedeutung gerade auf dem asiatischen und hin zum europäischen Kontinent auszuweiten, zu stärken... ist für uns Europäer auch 'ne riesige Chance, enger mit Asien zu kooperieren, nur... wir Europäer müssen uns mal überlegen, wie wir auch unsere Interessen wahren, und sollten mal überlegen, ob wir

nicht vielleicht ähnliche Initiativen haben, wie wir unsere Einflussosphäre sichern können.

[Schnitt DLF]

Atmo 15

IGS Außenlager_Hamburg

Autor: Der Bahntransport über die Neue Seidenstraße ist fest in chinesischer Hand, meint Thorsten Dornia beim Gang durch das Außenlager der Firma IGS im Hamburger Hafen. Es sind chinesische Container und chinesische Züge, die hier fahren. Nur die großen Reedereien hätten in Bezug auf den Containertransport über See noch eine gewisse Unabhängigkeit. Container sind mittlerweile ein wertvolles Gut, IGS Schreiner hat in Nürnberg eine eigene Werkstatt, um beschädigte Container zu reparieren und wieder auf die Reise zu schicken.

O-Ton 16 5'42 - 9'36
29_DR001011_Außenlager IGS Hamburg
Dornia und Eggers

Interviewer:

Und bei dem Container, der gerade abgesetzt wurde... Rhodos ist...

Thorsten Dornia:

... ein Leasing Unternehmen. Das ist ein Container, der durch Reedereien temporär geleast werden kann...

Henning Eggers:

... und hat wahrscheinlich irgendwas bei 25 Tonnen

geladen... Was man hier sieht, ein Siegel... und diese Nummer wird mit den Schiffspapieren abgeglichen. Hier ist es so, dass wir die einzelnen Schritte per Fotodokumentation aufnehmen... hat was mit Haftung zu tun... in welchem Zustand ist die Ware aus welchem Container bei uns angekommen.

Interviewer:

Das Siegel wird dann, wenn der Container fertig beladen ist... in Shanghai, um bei unserem Beispiel zu bleiben, drangemacht?

Henning Eggers:

Die Ware muss ja hier verzollt und versteuert werden, gerade wenn's Drittlandware ist.... Wir können hier das Siegel dann brechen. Wenn das noch nicht der Fall sein sollte und der Zoll eine Beschau anordnet, dann wird das Siegel im Beisein des Zolls hier geöffnet, und der Zoll nimmt sich dann vor stichprobenartig Kartons oder die Ware zu prüfen... zwecks Feststellung von Fälschungen, ob's Modeartikel sind oder irgendwelche Elektroartikel, da passiert ja einiges.

Interviewer:

Aber normalerweise brechen Sie hier das Siegel?

Henning Eggers:

Ja, der Container wird in der Regel am Terminal hier verzollt, teilweise können wir den Container auch in unserem Lager zur Verwahrung nehmen und dann 90 Tage hier... unsere Läger sind auch als Zolllager geführt. Wir können hier auch Drittlandware für den Weitertransport in die Schweiz, nach Norwegen oder nach Russland, in Transit irgendwohin... liquiditätsschonend – was die Kunden entsprechend nutzen – zwischenlagern. Aber es ist eben ein Großteil für den europäischen Markt bestimmt.

Thorsten Dornia:

Und hier sehen wir... der Container sieht gut aus... ich hätt' gedacht, taufriech, aber hier steht, er ist manufactured im April 2012, also ein relativ alter Container. 13 Jahre, und dafür muss ich sagen, sieht er noch echt gut aus. Da haben wir ganz andere Dinge schon gesehen.

Interviewer:

Kann man sehen, wo der hergestellt wurde?

Thorsten Dornia:

Ja, hier kann man es sehen...

Interviewer:

United Kingdom steht hier...

Thorsten Dornia:

Ja, das ist der Owner und hier ist der Manufacturer... zur großen Überraschung: Chongjing, China.

Interviewer:

Wer hätte das gedacht?!

Thorsten Dornia:

Ja, eine totale Überraschung!

Atmo 16

Berlin, Reinhardtstraße – vor dem alten Luftschutzbunker

Autor: Der Physiker Giorgio Franceschini ist Referent für Außen- und Sicherheitspolitik an der Heinrich-Böll-Stiftung in Berlin. Coronabedingt treffen wir uns vor dem ehemaligen Reichsbahnbunker in der Reinhardtstraße. An der Betonwand des Bunkers hinter uns sind noch die Spuren der Kämpfe um Berlin gegen Ende des Zweiten Weltkriegs zu sehen. "Eine passende Kulisse für ein Gespräch über die aktuellen Gefahren", meint Giorgio Franceschini. Wie schätzt er die Lage im indo-pazifischen Raum ein? Könnten die Spannungen zwischen China und den USA zu einem neuen Weltkrieg führen?

O-Ton 17

4'43 - 6'07

Yellowtech

Giorgio Franceschini

Die Chinesen haben neben den Mittelstreckenraketen, mit denen sie dominant in ihrer Region auftreten wollen, auch Interkontinentalraketen, mit denen sie strategische Ziele im US-Kernland ins Visier nehmen. Und es ist klar, dass in einer größeren nuklearen Konfrontation die Chinesen schon haben durchschimmern lassen, dass amerikanische Populationsziele dann ins Visier genommen werden könnten.

Das wäre dann aber schon der vollständige Nuklearkrieg, das Horrorszenario, während... in einem regional begrenzten Krieg die Chinesen wohl eher mit Mittelstreckenraketen versuchen würden, strategische militärische Ziele der Amerikaner zu treffen.... Bei diesen Mittelstreckenraketen, die sie entwickeln, sind einige nuklear bestückt, sehr viele konventionell... das ist übrigens auch ein Problem, weil der angegriffene Staat nicht genau weiß, ob das, was da heranfliegt, konventionell oder nuklear bestückt ist... und oft vom Schlimmsten ausgehend, vielleicht noch bevor eine Rakete einschlägt, zu radikalen Gegenmaßnahmen greift. Also all das sind keine guten Entwicklungen.

Atmo 17

Berlin Hauptbahnhof

Autor: Helena Legarda vom Mercator Institut meint, dass das Narrativ der kommunistischen Partei ganz wesentlich von der Notwendigkeit bestimmt sei, die Legitimität ihrer Macht zu untermauern.

O-Ton 18 DR984 39'34 - 41'12
Helena Legarda
A lot of the legitimacy of the Communist Party of China is based on the fact that China went through a century of humiliation, and then the communist party come in, they defeated the Japanese and they are bringing China back to its former glory.

Übersetzung: Die Kommunisten haben China nach einem Jahrhundert der Erniedrigung wieder stark gemacht. China war nur sehr kurze Zeit *keine* Weltmacht.

So, China in their eyes is not a rising power, it's a returning power. China was here, foreign powers knocked it down, but it deserves to be back here, that's its natural position ... The ultimate goal for China is to increase its influence in the global system, to participate in the reform of the international order... to basically not just have a voice but be able to decide.

Übersetzung: China möchte nicht *eine* Stimme unter den Weltmächten sein; es möchte in der Lage sein, die internationalen Regeln, die ihm nicht passen, eigenständig zu ändern.

China wants to reform all the parts of the global order that do not work for them.

Atmo 18

IGS Hamburg_Hauptlager

Autor: Im ersten Jahr der Covid-19 Pandemie wuchs der Anteil des Warentransports auf der Schiene zwischen China und Europa auf 5 Prozent. Der Großteil, 90 Prozent, wird nach wie vor auf See transportiert. Die seit dem Beginn der Pandemie unaufhörlich steigenden Transportkosten machen den Warentransport auf dem Seeweg aber immer teurer.

O-Ton 19 34'32 - 35'50
29_DR1010_IGS Hamburg
Dornia und Eggers
Thorsten Dornia
Der Auslöser war natürlich die Pandemie.... Im Moment

kann man sagen... wieder unsere Lieblings Strecke Shanghai Hamburg... ist eine Seefracht, die, sagen wir mal vor einem Jahr ungefähr bei 1.500 Dollar gelegen hat... pro 40 Fuß Container auf der Strecke von Shanghai nach Hamburg. Das sind die großen Container.

Und da ist es jetzt nicht unüblich, dass so ein Container nicht mehr 1.500, sondern 15.000 Dollar kostet. Oder wenn ihre Ware eilig ist und sie darauf angewiesen sind, dann kann auch schon mal das an die 20.000 Dollar ran gehen, nur für den Seefrachtweg.

Henning Eggers:

Das sind große Herausforderungen und natürlich immense Kosten... der Kunde muss für sich entscheiden, lohnt sich das noch?

Ich habe zum Teil Kunden... wo der Warenwert im Container schon durch die immensen Logistikkosten quasi aufgeessen wird.

Atmo 19

Berlin, Reinhardtstraße_vor dem alten Luftschutzbunker

Autor: Die Sorge vor einer militärischen Auseinandersetzung zwischen China und den USA trübt den Welthandel. Im Falle eines größeren Konflikts könnte das Verhalten Russlands eine entscheidende Rolle spielen. Giorgio Franceschini

O-Ton 20 32'14-33'25
Yellowtec

Giorgio Franceschini

Die Russen und die Chinesen sind eng aneinander gerückt die letzten Jahre, sie kooperieren auch militärisch immer intensiver, aber beide Seiten haben ein gewisses Unbehagen. Ich glaube, das Unbehagen der Russen ist, dass sie bereits zu Zeiten der Sowjetunion eine Sicherheitspartnerschaft mit

China hatten. Allerdings war damals Moskau der große Bruder und Peking der kleine Bruder, und jetzt hat sich das Kräfteverhältnis umgedreht. Russland fühlt sich als Juniorpartner in dieser neuen Allianz insofern unwohl, weil sie sagen, "ja, wir haben ein gemeinsames strategisches Interesse, nämlich die USA zu schwächen, aber es gibt sehr viele Politikfelder, wo wir eben nicht Hand in Hand gehen, wo wir entgegengesetzte Interessen haben, und wenn wir sehen, dass unser großer Bruder immer stärker wird, haben wir auch ein Problem." Deshalb ist es sicherlich keine Liebeshochzeit, die wir hier beobachten zwischen Peking und Moskau, sondern eher so 'ne Zweckgemeinschaft, die auch einen sehr engen Wirkungsbereich hat, nämlich "wir wollen, so wir das können gemeinsam, 'nen bisschen die Amerikaner schwächen." Mehr ist da nicht.

Atmo 20

Containerzug Rheinbrücke

Autor: Wenn die europäischen Staaten und die unterschiedlichen Player in Deutschland eine gemeinsame Chinapolitik verfolgen würden, wäre das auch wirtschaftlich effektiver. Das Konkurrenzverhalten zwischen den norddeutschen Häfen könnte beendet werden. Nur gemeinsam kann man dem wachsenden chinesischen Einfluss etwas entgegensetzen.

O-Ton 21 5'25 - 7'23
IGS_HH_2_Hauptlager
Dornia und Eggers

Henning Eggers:

Im Gespräch ist, dass die regionalen Interessen verschmelzen und man eher die Deutsche Bucht stärken möchte. Das heißt, die Häfen sich zusammenschließen, da

gibt es ja... Ideen, wie sich beispielsweise die Hamburger Terminal Betreiber mit denen aus Bremen, Bremerhaven und auch Wilhelmshaven zusammen engagieren und in irgendeiner Art und Weise kooperieren können.

Thorsten Dornia:

Um so wichtiger ist es, dass innerhalb von Deutschland ein runder Tisch gebildet wird. Riesen politisches Thema, wie stellt sich die deutsche Hafenwirtschaft für die Zukunft auf. Von Konkurrenz zu Kooperation.

Interviewer:

Das wäre jetzt ein Moment des Wandels.

Thorsten Dornia:

Das ist ein Moment des Wandels, und der wird auch von immer mehr führenden Stakeholdern forciert und begrüßt.

Atmo 21

Berlin

Autor: Im Oktober 2021 bekannte sich der amerikanische Präsident Jo Biden überraschend deutlich zur Verpflichtung der USA, die Inselrepublik Taiwan im Falle eines chinesischen Angriffs zu verteidigen. Das Weiße Haus machte wenig später allerdings klar, dass Bidens Aussage keine Abkehr von der bisherigen Politik bedeute. Die Beziehungen zu Taiwan seien durch den "Taiwan Relations Act" von 1979 geregelt, sagte ein Sprecher.

Man werde Taiwan in seinem Recht zur Selbstverteidigung weiter unterstützen und sich einseitigen Änderungen des Status Quo entgegenstellen. Der Sprecher wollte nicht kommentieren, ob sich Präsident Biden bei der CNN-Veranstaltung missverständlich geäußert habe.

Die Chancen auf eine friedliche Lösung des seit Jahrzehnten schwelenden Konflikts werden nicht größer, meint Helena Legarda.

O-Ton 22 33'50 - 35'33
29_DR1003

Helena Legarda

What happened in Hong Kong as also I think changed the the dynamics a little bit. I mean, one country, two systems is dead.

Übersetzung: Was in Hongkong geschehen ist, hat die Dynamik verändert. "Ein Land, zwei Systeme" ist tot.

And what we are getting from Beijing, from the Chinese government is that, yes, they would prefer peaceful reunification. But they don't renounce the use of force.

Übersetzung: Peking hätte gerne eine friedliche Wiedervereinigung mit Taiwan, schließt aber den Einsatz militärischer Gewalt nicht aus.

So that's the last resort. Beijing doesn't want a conflict in the region, and it certainly does not want a war with the U.S. And with the US signalling that it would get involved to some extent. Even Japan has been signalling that they would get involved because it's very important also for their own security... and military invasion of Taiwan or a military attack against Taiwan could potentially turn into a much larger conflict....

Übersetzung: Die Annexion Taiwans durch die Volksrepublik China würde wahrscheinlich einen viel größeren Konflikt bedeuten, in den auch die USA und Japan verwickelt sein werden. Aber diese Eskalationsstufe ist noch nicht erreicht.

I mean, that's a few steps ahead of escalation.

Atmo 22

IGS Hamburg_Außenlager

Autor: Der Einfluss Chinas auf die deutsche Infrastruktur werde immer größer, meint Thorsten Dornia. Das hänge auch mit den Erwartungen der Konsumenten in Deutschland und in Europa zusammen.

O-Ton 23

42'12 - 43'19

29_DR1010_IGS Hamburg

Thorsten Dornia

Insbesondere natürlich das schöne Beispiel hier bei der Bahnfracht, wo wir... gar nicht eigene Züge operieren können. Wir können selbst nichts auf die Bahn bringen. Wir sind auf chinesische Partner angewiesen... die Infrastruktur wird aus China heraus bezahlt, also nicht die deutsche Infrastruktur, aber der Länder, die auf dem Reiseweg liegen. Das ist natürlich eine gewisse Abhängigkeit.

Und dann ist es ja immer die Frage heutiger Zeit im E-Commerce. Wir möchten alles frei Haus bekommen und das ist dann diese sogenannte Franka Tour, sprich, wer ist der Frachtzahler? Wir möchten es zuhause angeliefert bekommen. Wir möchten selbst keine Verantwortung für den Transportweg tragen.

Und so übernehmen das natürlich die chinesischen Unternehmen gerne für uns und machen quasi frei Haus Anlieferung in Deutschland. Was natürlich bedeutet, dass die im großen Maße auf ihre chinesischen Unternehmen setzen und wir mehr oder weniger aufpassen müssen, dass wir kein Erfüllungsgehilfe nur noch sind in 10 bis 20 Jahren.

Atmo 23

Berlin

Autor: Ähnlich wie Giorgio Franceschini war auch Helena Legarda 2020 noch der Überzeugung, dass die militärische Zusammenarbeit von Russland und China eher eine abschreckende Wirkung auf den Westen haben sollte. Ein Jahr später nuanciert sie ihre Einstellung.

O-Ton 24 46'22 - 48'52
29_DR1003_Merics Berlin

Helena Legarda

(...) My sense is that Russia would only get involved in a U.S. China conflict in East Asia or Taiwan or the South China Sea if it felt that this was... sort of the big geopolitical confrontation. This is where it will be decided who will be in the lead when it comes to the global order going forward.

Übersetzung: Russland würde sich in einen Konflikt zwischen den USA und China nur einmischen, wenn es dabei wirklich um eine Neuordnung der globalen Machtstrukturen ginge.

In that case, I could imagine that Russia would take China's side. If that's not the case, if this is sort of a more limited aims conflict I could see Russia maybe publicly supporting Beijing, but not necessarily getting involved militarily.

Übersetzung: Bei kleineren Auseinandersetzungen würde Russland zwar auf der Seite Chinas stehen, sich aber militärisch raushalten.

I think that would have a lot of consequences, both primary and secondary, intended and unintended. If you've got a U.S. China conflict in East Asia somewhere, say, over Taiwan, if Russia gets involved, this is already... well on the way of a world war of some sort.

Übersetzung: Sollte sich Russland militärisch einmischen, wäre das der Anfang eines neuen Weltkrieges.

Russia gets involved, and then my sense is Europe and other NATO allies would be forced to get involved, too. And this is very fast, very massive escalation. And Russia knows this for sure.

Übersetzung: Aber Russland weiß das.

So I think they'll be careful.

Atmo 24

Hamburg Hafen

Autor: Wir befinden uns in einer Zeit des Umbruchs, sagen meine Gesprächspartner von Brelog und IGS Schreiner in Hamburg.

Als im März 2021 der Frachter Ever Given nach einer Havarie für mehrere Tage den Schiffsverkehr im Suezkanal lahmlegte, wurde deutlich, wie fragil die internationalen Warenströme sind.

O-Ton 25 39'28 - 40'30 /48'47 - 49'27
29_DR1010_IGS Hamburg

Thorsten Dornia

Was wir die letzten 10 Jahre gesehen haben, war eine Zeit der Extreme.

Wir waren lange Jahre auf einem Seefrachtniveau, was für die Reedereien ruinös war. Da wurden ja auch hohe Verluste gezeichnet. Da war es nachhaltig so nicht möglich, eine Reederei zu betreiben. Es war aber unser aller wirtschaftlicher Anreiz, natürlich immer optimiert einzukaufen und das Produkt möglichst günstig dem Verbraucher anzubieten.

Da wurden die letzten 5 Dollar verhandelt, da war die Reederei, sage ich mal, der Verlierer über eine gewisse Zeit. Jetzt hat sich das komplett gedreht. Jetzt hat der Kunde, der

Verbraucher die große Herausforderung. Ich denke, wenn es einfach nicht diese Extreme gibt, sondern wenn es einen gesunden Mittelwert gibt, der alle Marktteilnehmer gut existieren lässt, dann wird das höchstwahrscheinlich die Wahrheit sein. Ob sich das einpendelt? Das werden wir, denke ich mal, in nächsten 24 Monaten sehen.

Die Dimensionen sind halt so groß, der Hebel ist so gewaltig, auch wenn Sie jetzt noch mal auf die politischen Spannungen da ansprechen. Wir sehen, was das jetzt bedeutet hat, wenn ein Kanal mal ein paar Tage gesperrt ist, oder wenn es in einem Hafen, einem großen Terminal, ein Corona Ausbruch gibt... weil es da einige Infizierte gibt. Wir haben gesehen, dass es in der gesamten Lieferkette für sehr, sehr viele Unternehmen direkt eine Verwerfung hat. Da mögen wir uns nicht vorstellen, was für Dimensionen das annimmt, wenn da politische Herausforderung auf uns zukommen.

O-Ton 26 31'47 - 32'32
29_DR1000

Marcel Fratzscher

Und das ist auch meine Hoffnung, dass diese Abhängigkeit den Menschen, den Entscheidern, die wirklich da das Schicksal in der Hand halten, bewusst macht: Wir sind aufeinander angewiesen. Deshalb lasst uns miteinander sprechen, lasst uns kooperieren. Lasst uns auch gewisse Vielfalt tolerieren.

Wir können die großen Herausforderungen unserer Zeit, ob das wirtschaftlich ist, die digitale Transformation, der Klimaschutz, Geflüchtetenwellen, geopolitischen Konflikt, das sind alles globale Herausforderungen, die man nur gemeinsam lösen kann. Das muss den Chinesen genauso bewusst sein wie den Amerikanern und uns Europäern.

ABSAGE: Viren und Welthandel – Die Neue Seidenstraße im Zeitalter der Pandemie

Feature von Harald Brandt

Es sprachen: Hannah von Peinen und Harald Brandt

Ton und Technik: Robert Schreml

Regie: Harald Brandt

Redaktion: Wolfram Wessels und Michael Lissek

Produktion: SWR / Deutschlandfunk 2022