

Alte Seidenstraße in neuem Gewand Chinas Globalisierungsoffensive

Auto- und Eisenbahnen werden die Kamele ersetzen:
Rast einer Karawane am Karakorum,
dem Herz der Seidenstraße
(Foto: Flickr/fdecomite,
Lizenz: CC BY 2.0, Febr. 2010)

 Stiftung
Asienhaus
China-Programm und
Universität Duisburg-Essen

Eine alte Karawanen-Handelsroute sorgt weltweit für große Verunsicherung: Die »neue« Seidenstraße, seit 2013 offizielle Investitionsstrategie der VR China und seit 2016 von der neuen Investitionsbank AIIB gestützt. Zentrale Motive sind Rohstoffhunger, Absatzmärkte sowie sichere Handelsrouten. Nicht nur die USA und die EU entwerfen transregionale Wirtschaftsblöcke, die VR China hat sich nun mit einem »eigenen« Masterplan positioniert. Die Seidenstraßenstrategie ist bisher nur ein diffuses Konzept, aber die ganze Welt spricht schon darüber.

In den 1990er Jahren verfolgte Peking die Strategie, Investitionen aus dem Ausland einzuwerben. Seit dem Jahr 2000 ist es dazu übergegangen, chinesische Unternehmen offensiv zu Auslandsinvestitionen zu ermutigen – die »Going out«-Strategie war geboren.

China schuf Allianzen und handelte Freihandelsabkommen aus, insbesondere mit asiatischen Nachbarstaaten. Schritt für Schritt wurde der »Traum eines wiedererstarkten Chinas« – so der Slogan von Staatspräsident Xi Jinping zu seinem Amtsantritt im Jahr 2013 – in politische Praxis umgesetzt.

Zusammenführung regionaler Strategien

Die OBOR-Strategie ist Ergebnis zweier Entwicklungen:

1. So hatte China nach dem Zerfall der Sowjetunion die Beziehungen zu seinen Nachbarn überdenken müssen. 1996 regte Peking die Shanghai-Five-Group aus China, Russland und den drei neuen Staaten Kirgistan, Kasachstan und Tadschikistan an. Daraus entstand 2001 die *Shanghai-Organisation für Zusammenarbeit*, der auch Usbekistan angehört. Gemeinsam mit der russischen »Eurasischen Wirtschaftsunion« (EAWU, Zusammenschluss Kasachstan, Russland, Weißrussland, Armenien, Kirgistan) ist sie eine wirtschaftlich mächtige Allianz.

2. Auf dem EU-China-Gipfel Ende Juni 2015 in Brüssel beschlossen beide Seiten, ihre Zusammenarbeit mit der Gründung einer gemeinsamen »Konnektivitätsplattform« auszuweiten. Damit werden zwei Flaggschiff-Programme miteinander verbunden, die Investitionsoffensive der EU, die den wirtschaftlichen Abschwung bremsen und Zahl der Beschäftigten um bis zu 1,5 Millionen Arbeitskräfte steigern soll, und die chinesische Seidenstraßen-Initiative.

Besonders die Entwicklung der Infrastruktur im europäischen Raum erfordert eine Gesamtplanung und einheitliche Standards. Es wurde eine Arbeitsgruppe aus Vertretern des Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI, oder auch »Juncker-Plan«) und des chinesischen Silk Road Fonds gegründet. Der EFSI ist unter dem Dach der Europäischen Investitionsbank (EIB) angesiedelt. Der EFSI

kann Großprojekte finanzieren, bis 2020 sollen mindestens eine halbe Billion Euro mobilisiert werden. Steuerzahler in Deutschland und Europa sollen, so der Plan, für die staatlichen Bürgschaftsprogramme der Investitionen haften. Auch chinesische Investoren können sich finanziell beteiligen.

Die Transportpolitik zählt zu den wichtigsten strategischen gemeinsamen Politiken der EU. Die EU ist denn auch sehr an der eurasische Landbrücke interessiert, die durch den Ausbau von Eisenbahn- und Autobahnnetzen den Handel zwischen Europa und Asien intensivieren könnte. Von vielen Beobachtern wird erwartet, dass China eine führende Rolle bei der Entwicklung der eurasischen Landbrücke einnehmen wird.

Diskrepanzen zwischen Selbst- und Fremdbildern

Die offizielle Präsentation der OBOR-Initiative hatte unter internationalen Beobachtern zunächst für Verstörung gesorgt.

NGOs kritisieren, dass diese Strategie nur dem Abbau der Überkapazitäten Chinas (Bsp. Stahl) diene sowie klimaschädigende Investitionen in fossile Energieträger forcieren. Andere sehen einen Zusammenhang mit dem US-amerikanischen »pivot to Asia«, der Ausbau der sichtbaren Präsenz der USA in der Region. Sie interpretieren OBOR als Gegengewicht zur geplanten »Transpazifischen Partnerschaft« (TPP). Die chinesische Regierung hingegen betont unablässig, dass OBOR weder als exklusiver, elitärer Staaten-Club konzipiert noch gegen andere Länder oder Staatengruppen gerichtet sei.

Eine dritte Gruppe internationaler Analysten wiederum argumentiert, dass die OBOR-Pläne Chinas nationalen Entwicklungsinteressen dienen und nicht mit direkten globalen Machtansprüchen zu verwechseln seien. So sieht der im März verabschiedete 13. Fünf-Jahres-Plan (2016–2020) umfassende Reform- und Restrukturierungsmaßnahmen für das Wirtschaftssystem der VR China vor. Eine Umsteuerung weg von einem ressourcenintensiven Wachstum hin zu einer nachhaltigen Entwicklung zeichnet sich ab. Auslöser dieser Umsteuerung in Richtung Nachhaltigkeit ist ein Bewusstsein für die negativen sozio-ökologischen Begleiterscheinungen des Wachstums sowie die Erfahrung der unmittelbaren Verwundbarkeit der chinesischen Wirtschaft durch Krisen und Erschütterungen des globalen Wirtschafts- und Finanzsektors.

Dies hat einen Umbau der chinesischen Entwicklungsstrategie nach sich gezogen: Der neue Fünf-Jahres-Plan setzt auf Innovation (Stichwort: Made in China 2025) und den Ausbau des privatwirtschaftlichen Sektors. Um unabhängiger von »globalen« Wirtschafts- und Finanzmarktentwicklungen planen zu

können und die Gefahr einer »Ansteckung« durch globale Krisen zu minimieren, soll der chinesische Renminbi zu einer internationalen, wenn auch weiterhin nicht frei konvertierbaren Währung aufgebaut werden. In den IWF-Währungskorb wurde der Renminbi im Herbst 2016 bereits aufgenommen. Auch beim Aufbau »neuer« Banken und Investitionsfonds unter chinesischer Ägide dürfte er eine wichtige Rolle spielen.

Doch jeder Schritt der VR China weckt »alte« und evoziert »neue« Bedrohungsperzeptionen, auch innerhalb Chinas: Das seit 2013 laufende Experiment mit (derzeit noch lokal begrenzten) Freihandelszonen beispielsweise könnte zum Aufstieg Shanghais zu einem neuen Zentrum internationaler Renmini-Transaktionen führen. Dann aber würde Hongkong seine Schlüsselrolle als aktuelles Finanzdrehkreuz für internationale Renminbi-Geschäfte einbüßen. Die Führungsriege der Sonderverwaltungszone Hongkong betont, Hongkong sei aktiv in die von Peking entworfenen OBOR-Netzwerke mit einzubinden. Es

zeichnet sich schon jetzt eine sichtbare Verschärfung der Konkurrenz zwischen den chinesischen Provinzen und Wirtschaftsregionen ab.

Im Zuge der OBOR-Initiative fordert die VR China gleichberechtigte Mitsprache- und Mitgestaltungsrechte in den internationalen Institutionen ein. Wie der chinesische Außenminister betont, möchte China zur Harmonie einer globalen Symphonie beitragen. Ein harmonisches Zusammenspiel aber setzt die Einstimmung aller Beteiligten auf ein gemeinsames Referenzsystem voraus – ob ein solcher »globaler« Wertekonsens, der auch die partikularen innerchinesischen Interessen widerspiegelt, gefunden werden kann, bleibt abzuwarten. Die folgenden Beiträge beleuchten die OBOR-Initiative unter politischen, ökonomischen und sozio-ökologischen Gesichtspunkten. Ziel ist es, die Multidimensionalität und die zahlreichen Facetten der Initiative aufzuzeigen und auf etwaige Gefahren oder Risiken hinzuweisen.

Dr. Nora Sausmikat, Prof. Nele Noessel

Was ist OBOR?

Das Milliardenprojekt der »Neuen Seidenstraße«, auf Chinesisch »yi dai, yi lu« (»**One Belt, One Road**«, kurz OBOR), steht für ein interkontinentales Infrastrukturnetzwerk aus ländlichen und maritimen Seidenstraßen, das die wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen China, dem asiatischen, afrikanischen und europäischen Raum intensivieren soll. Der Seeweg spielt dabei eine zentrale Rolle und verknüpft China über den Indischen Ozean mit Afrika. Transregionale Transportnetze (Eisenbahn, Hochgeschwindigkeitslinien, Straßennetze) sollen geschaffen, Häfen und Flughäfen ausgebaut beziehungsweise modernisiert werden. Zusätzlich sind zahlreiche Öl- und Gaspipelines sowie Telekommunikationsnetzwerke geplant. Wirtschaftsabkommen mit Kasachstan in Höhe von 20,5 Milliarden Euro, die Finanzierung der Nord-Südstraßenverbindung in Pakistan für ca. 300 Millionen Euro oder auch die Beteiligung an der Eisenbahnverbindung zwischen Ungarn und Serbien sind Beispiele des neuen transregionalen Netzwerkes.

OBOR ist seit 2013 Teil der offiziellen außenpolitischen Rhetorik Pekings. Die Staaten entlang der Seidenstraße fungieren als »Bausteine« in einem Netzwerk von Wirtschaftskorridoren und Freihandelszonen. Die Initiative umfasst derzeit insgesamt sechs Wirtschaftskorridore, die in den nächsten Dekaden kontinuierlich durch Infrastrukturprojekte wachsen und wie Puzzleteile zusammengefügt werden sollen.

65 Staaten sollen sich an OBOR beteiligen, gut die Hälfte der globalen Bevölkerung. Das Gesamtumsatzvolumen wurde 2015 mit ca. 1.100 Mrd. US-Dollar kalkuliert, was dem 21-fachen Umfang des Marshallplans entspricht. Finanziert werden soll das Projekt durch den New Silk Road Funds und die asiatische Infrastrukturinvestmentbank (AIIB).

Dabei ist die Idee einer wiederbelebten Seidenstraße nicht neu. In den 1990er Jahren hatte die EU bereits ein Projekt initiiert, welches sich auf die historische Seidenstraße bezog. TRACECA wurde 1993 durch die EU, Armenien, Aserbaidschan, Georgien, Kasachstan, Kirgistan, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan gegründet. TRACECA steht für »Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia« (»Verkehrskorridor Europa-Kaukasus-Asien«) und wird noch heute als »Seidenstraße des 21. Jahrhunderts« bezeichnet. 2011 taufte Hillary Clinton ein Hilfsprogramm der Vereinigten Staaten für Afghanistan auf den Namen »New Silk Road Initiative«, welches später auf Zentral- und Südasien ausgedehnt wurde.

OBOR ist also nicht das erste Projekt, welches die Seidenstraße aufgreift. China nutzt den positiv konnotierten Mythos der »Seidenstraße«, um die globalen Entwicklungspläne zu legitimieren.

Sascha Andree, Genoveva Köhler, Tim Vogt



»Lean, clean and green« – Chinas neue Investitionsbank

Eine schlanke, saubere und grüne Bank versprach der amtierende Präsident der Asian Infrastructure and Investment Bank (AIIB) Jin Liqun auf dem Weltwirtschaftsforum in Davos im Januar dieses Jahres. Auf der Website der Bank wird bereits mit dem Slogan geworben. Kein aufgeblähter Apparat, verantwortungsbewusst, korruptionsfrei, und natürlich auch umweltbewusst.

Hier lohnt es sich, einen Blick in die im Februar dieses Jahres verabschiedeten Umwelt- und Sozialstandards (Environmental and Social Framework, ESF) der Bank zu werfen, um die Erfolgsaussichten der sauberen und grünen Agenda der Bank einschätzen zu können.

Die USA werfen der AIIB vor, die in den letzten Dekaden etablierten Umwelt- und Sozialstandards nach unten abschmelzen, ein »race to the bottom« (Robert Wihtol 2015). Sie unterstellen Beijing außerdem, mit der AIIB in eine direkte Konkurrenz zur Weltbank und der Asiatischen Entwicklungsbank (ADB) zu treten. Entsprechend heftig protestierten die USA gegen die Mitgliedschaft europäischer Länder in der AIIB, wie Deutschland und Großbritannien.

All diese Vermutungen widerlegen sich aber durch den Fakt, dass die Weltbank und die ADB eng mit der AIIB zusammen arbeiten und viele Projekte kofinanzieren.

Umwelt- und Sozialstandards sind Vorgaben, die sich Banken für die Finanzierung von Projekten geben. Diese internen Verfahrensvorschriften sind zwingend notwendig, um Mensch und Umwelt vor den potentiell negativen Effekten von Infrastrukturprojekten zu schützen. Die Erfahrung zeigt, dass zu niedrige, beziehungsweise unzureichend umgesetzte oder kontrollierte Standards, zu massiven Menschenrechtsverletzungen und Umweltverschmutzungen führen.

Befürchtet wird, dass sich Entwicklungs- und Investitionsbanken im Werben um Kreditnehmer gegenseitig in Bezug auf diese Standards unterbieten. Sollte die AIIB keine angemessenen Standards verwenden, könnten sich die Infrastrukturprojekte nicht nur negativ auf die Umwelt, Arbeits- und Menschenrechte auswirken, sondern auch zu einer globalen Senkung von Schutzstandards führen.

Als Gründungsmitglied kann Deutschland seinen Einfluss geltend machen und Erfahrung und Know-how einbringen, um hohe Standards sicher zu stellen.

Die Umwelt- und Sozialstandards der AIIB

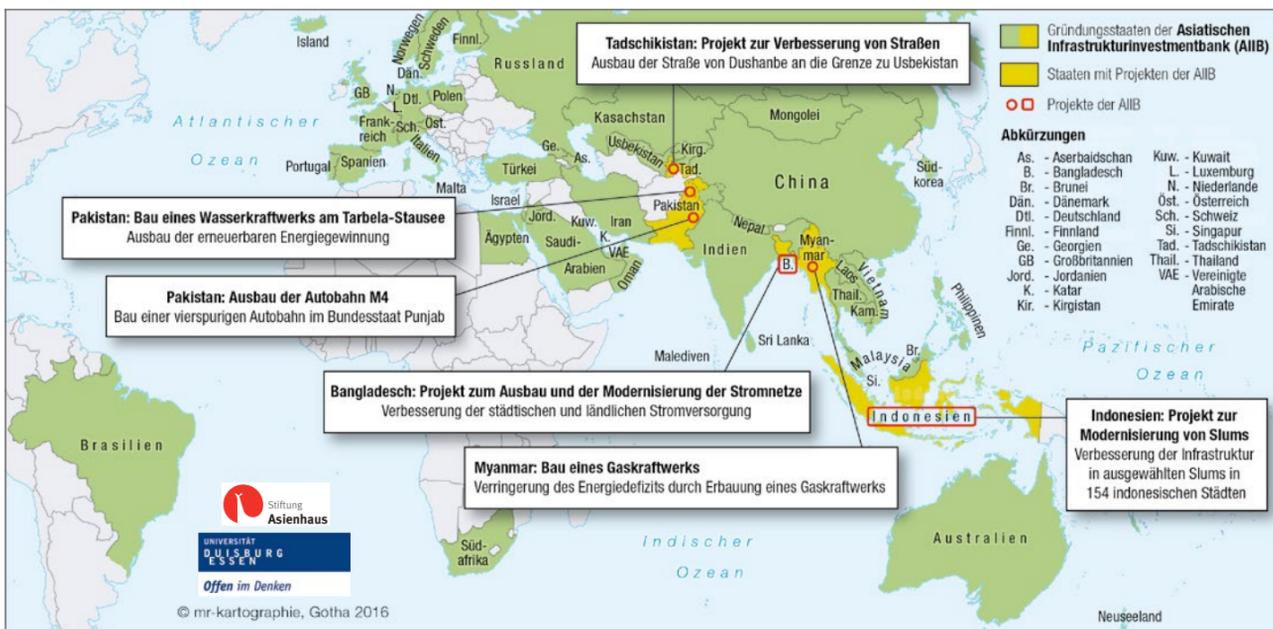
Die Umwelt- und Sozialstandards der AIIB wurden im Environmental and Social Framework Ende Februar 2016 festgelegt und sollen 2019 – basierend auf den bis dahin gesammelten Erfahrungen – entsprechend angepasst werden.

Es verwundert nicht, dass sich viele der Umweltrichtlinien an den Weltbankstandards orientieren, stammt doch der Chefdesigner aus der Weltbank. Der Deutsche Bundestag hat in einem Sachstandsbericht die Sozial- und Menschenrechtsstandards, die Beschwerdemechanismen und Transparenzvorschriften der Weltbank und der AIIB verglichen. Auch verschiedene asiatische und europäische NGOs haben den Entwurf der ESF kommentiert und wurden teilweise in den Konsultationsprozess mit eingebunden.

Für die Prävention von Umweltverschmutzung verweist das Rahmenwerk der AIIB auf die von der Weltbank ausgearbeiteten Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsrichtlinien (EHSGs) und garantiert deren Anwendung. In einigen Bereichen ist die neu gegründete Institution anderen Entwicklungsbanken voraus und agiert bereits als progressiver Normsetzer.

tiell überwiegt« und damit durchgeführt werden darf. Unklar dabei bleibt, wie die Bank Umweltschutzmaßnahmen bewertet und die Kosten-Nutzen-Analyse aufstellt. Folglich besteht die Möglichkeit einer willkürlichen Bewertung und einer Überbewertung von ökonomischen Vorteilen zulasten des Umweltschutzes, was es Kreditnehmerländern ermöglichen könnte, Projekte ohne große Rücksicht auf die Umwelt durchzuführen.

Während die AIIB und Weltbankstandards beim Verbot von Zwangsarbeit nahezu deckungsgleich sind, bestehen Unterschiede beim Schutz der Arbeitnehmerrechte. Hier haben die Regeln der AIIB erheblichen Nachbesserungsbedarf. Im Gegensatz zu gegenwärtigen Weltbankstandards bietet die AIIB Arbeitnehmern keinen Schutz vor repressiven nationalen Gesetzen, welche Arbeitnehmerorganisationen unterdrücken oder Tarifverhandlungen unterbinden, sondern verpflichtet



Wo besteht Verbesserungsbedarf?

Das ESF der AIIB weist aber auch einige Defizite auf, insbesondere im Bereich des Arbeitnehmer- und Umweltschutzes.

Bei der Bewertung von Umweltschutzmaßnahmen räumt sich die AIIB selbst einen großen Ermessensspielraum ein. So entscheidet die Bank aufgrund einer eigens aufgestellten Kosten-Nutzen-Analyse, ob der Nutzen einer Infrastrukturmaßnahme die Umweltkosten »substan-

den lokalen Partner lediglich sich an nationale Vorschriften zu halten.

Ebenfalls defizitär ausgestaltet zeigt sich der Schutz vor Diskriminierung am Arbeitsplatz. Hier bleibt die chinesische Investitionsbank sehr vage. Es besteht zwar ein Verbot von Diskriminierung und eine Verpflichtung zu Chancengleichheit, gleicher und fairer Behandlung, die Finanzinstitution spezifiziert jedoch Praktiken der Diskriminierung. Darüber hinaus umfasst der Arbeitnehmerschutz

sind. Diese drei Kriterien stellen dabei einen unklaren und unzureichenden Minimalschutz dar.

Die Weltbank stellt hingegen durch das Hinzuziehen weiterer Konventionen – der *Worst Forms of Child Labour Convention* und der *United Nations Convention on the Rights of the Child* (UNCRC) – sicher, dass Kinder keinen als gefährlich eingestuft Tätigkeiten nachgehen dürfen, und konkretisiert, was darunter zu verstehen ist. Darüber hinaus legen die beiden zusätzlichen Konventio-

Standards während der Projektimplementierung verantwortlich. Dies führt zu einer Informationsabhängigkeit der AIIB gegenüber ihren Partnern. Zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht ersichtlich, wie die AIIB die Maßnahmen der Kreditnehmer kontrollieren will. Mit Blick auf die Zukunft wird sich durch die konkrete Implementierung und Überwachung der Umwelt- und Sozialstandards der AIIB zeigen, wie grün und sauber die Bank tatsächlich ist.

Alexander Domianus, Gabriel Weber

Deutsche Mitverantwortung

Die AIIB will Milliardensummen in große Infrastrukturprojekte investieren. Solche Vorhaben können Lebensqualität verbessern. Sie haben oft aber auch eine dunkle Seite. Dazu gehören Zerstörung der Umwelt und Zwangsumsiedlungen, wie bei großen Bergbau- und Staudammprojekten. Die Risiken dabei werden oft auf schutzlose Bevölkerungen abgewälzt. Wenn es an Transparenz fehlt, dienen solche Investitionen auch als Magnet für Korruption und unsaubere Geschäfte.

Die von der AIIB verabschiedeten Umwelt- und Sozialstandards ermöglichen den Entscheidungs-

trägern in den oftmals undemokratischen Ländern, wo die Projekte gebaut werden sollen, weitgehenden Ermessungsspielraum. Der öffentliche Zugang zu Informationen zu den Projekten und ein effektiver Beschwerdemechanismus, an den sich Betroffene richten können, sind fundamental, um dem möglichen Missbrauch öffentlicher Gelder und sozialen und ökologischen Problemen entgegen zu wirken.

Die AIIB Mitgliedsstaaten müssen in beiden Bereichen noch wegweisende Entscheidungen fällen. Die vorläufige Informationspolitik der AIIB will Projektinformation erst nach der Bewilligung von Projekten öffentlich machen. Das schließt eine Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Vorbereitung von Projekten aus, obwohl sie gerade hier bei der Einschätzung von Umwelt- und Sozialrisiken eine bedeutende Rolle spielen muss.

Analog zu anderen multilateralen Banken ist auch ein Beschwerdemechanismus vorgesehen. Allerdings soll er Teil einer Abteilung werden, die auch für Evaluierung, Monitoring und weitere Bereiche zuständig sein soll. Die internen Interessenkonflikte sind vorhersehbar. Wenn die Abteilung ein Projekt als gut evaluiert, wird sie kaum in der Lage sein, eine Beschwerde zum gleichen Projekt unabhängig zu begutachten.

Die Funktionsweise des Beschwerdemechanismus muss noch erarbeitet werden. Allerdings sind erste Andeutungen der Abteilung, dass das Bestehen auf das Einhalten von Standards (*compliance*), ein westliches Konzept sei, das in Asien anders gehandhabt würde, wenig ermutigend. Angesichts der fehlenden demokratischen Rechte bei vielen der AIIB Kreditnehmer, muss ein effektiver Beschwerde-

mechanismus dafür sorgen können, diejenigen, die Beschwerden einreichen, vor Repressalien zu schützen.

Die Umwelt- und Sozialstandards der AIIB klammern bisher zentrale Bereiche aus, die in **separaten Strategiepapieren** behandelt werden sollen. Zunächst soll eine Strategie zum Energiesektor entwickelt werden. Es ist begrüßenswert, dass es Dank der Intervention Deutschlands und anderer nicht-regionaler Mitgliedsstaaten, einen öffentlichen Konsultationsprozess zu dieser Strategie geben soll. Es wird vor allem darum gehen, ob die AIIB fossile Energien, wie Kohle, sowie Atomkraft fördern wird.

China reduziert zwar Investitionen in Kohleprojekte im eigenen Land, ist aber massiv an der Ausbreitung solcher Großprojekte von Indonesien bis Pakistan beteiligt. Damit wird der erhöhte Ausstoß von

Treibhausgasen dieser Länder über Jahrzehnte hinweg festgeschrieben. Die AIIB stellt sich als *lean, clean and green* dar. Ob sie sich tatsächlich, was die Finanzierung von fossilen Energien angeht, von China, ihrem maßgebenden Anteilseigner, abgrenzen wird, steht offen.

Die nicht-regionalen AIIB Mitgliedsstaaten tragen eine besondere Verantwortung für die Geschäfte der AIIB. Ihre Mitgliedschaft verleiht Peking zum ersten Mal Glaubwürdigkeit an der Spitze einer multilateralen Bank. Trotz vorhersehbarer Widerstände ist es ihre Aufgabe dafür zu sorgen, dass AIIB Investitionen transparent, umweltfreundlich und sozialverträglich sind und nicht vornehmlich dem Export chinesischer Überkapazitäten und den geostrategischen Interessen Pekings dienen.

Korinna Horta, Urgewald



Neue Seidenstraße: Das Tor zum Westen

Im äußersten Westen Chinas, in der chinesischen Autonomen Region Xinjiang, entsteht derzeit in Horgos eines der bedeutendsten Infrastrukturprojekte der neuen Seidenstraße.

Die Stadt Horgos liegt an der Grenze zwischen Xinjiang und Kasachstan. Hier gab es schon zu Zeiten der historischen Seidenstraße einen Grenzübergang sowie in Zeiten, als die beiden kommunistischen Großmächte China und Sowjetunion noch miteinander auskamen, einen florierenden Handel. Jetzt soll der Grenzort in neuem Glanz erstrahlen und das Tor in den Westen wieder eröffnen. Vor einigen Jahren wurde Horgos hierzu der Stadtstatus verliehen und mehr als drei Milliarden US-Dollar investiert (\$3.25 Milliarden), um den Tourismus anzukurbeln und die Stadt zum internationalen Finanzdienstleistungs-, Handels- und Logistiknotenpunkt auszubauen.

Die Grenzstadt gilt als die wichtigste Transitstation für den Wirtschaftskorridor der neuen eurasischen Landbrücke, die »neue Seidenstraße«. Kasachstan und die Volksrepublik China haben Verträge über mehrere Milliarden Dollar abgeschlossen, und vor einigen Monaten wurde Chinas erster »Inlandshafen«, »Khorgos-East Gate« fertiggestellt, der größte Güter-Umschlagsplatz der neuen Seidenstraße Chinas. Er umfasst 5,740 Hektar, einen Industrie- und Innovationspark, Lagerhallen, Business-Center sowie mit dem Horgos International Border Cooperation Center Chinas erste Freihandelszone, in der Unternehmen Zollgebühren erlassen werden, die Steuersysteme vereinheitlicht sind und TouristInnen duty-free einkaufen können.

Dazu kommt eine Hochgeschwindigkeits-Zugverbindung. Bereits jetzt ist der Transport auf dem Landweg nach Europa erheblich kürzer geworden: Ein Zug aus China benötigt heute bis Duisburg weniger als zwei Wochen – ein Viertel der Zeit, die der Seeweg beansprucht. Zurück fährt er gefüllt mit Luxusgütern aus Europa für Chinas wachsende Mittelschicht. Und die Zahl der Züge zwischen China und Europa nimmt zu: 2016 sollen es 42.000 Container sein, 2011 waren es gerade einmal 2.000. »Inlandshäfen« wie Khorgos Gate werden dabei immer wichtiger, weil keine direkten Zugverbindungen auf der Strecke existieren. Da die Spurbreiten der Schienen in China, Europa und der ehemaligen Sowjetunion unterschiedlich sind, muss die Fracht unterwegs mehrfach umgeladen werden.

Während in Horgos, auf der chinesischen Seite, inzwischen eine Stadt mit 85.000 Einwohnern und ersten Hochhäusern entsteht, sich neue Unternehmen ansiedeln und Wohnblöcke und Einkaufszentren gebaut werden, herrscht auf der kasachischen Seite der Grenze noch gähnende Leere. Hier stellt sich die Frage, ob China mit dem neuen Konzept »Yidai, Yilü« – »One Belt- One Road«, tatsächlich die wirtschaftsstrategische Vision verfolgt, Länder und Menschen in Asien und Europa zusammen zu bringen oder ob es sich bei OBOR um ein Projekt ausschließlich zum Vorteil Pekings handelt.

Die muslimischen Uiguren fürchten um ihre Heimat

Die größte Volksgruppe Xinjiangs, die Uiguren, sieht in der rasanten Entwicklung ihrer Heimat nicht nur Vorteile. In den vergangenen Jahrhunderten wurden mehrfach erfolgreiche Versuche unternommen, die Unabhängigkeit von China zu erreichen. Die Uiguren haben eine eigenständige kulturelle Identität, gehören zu den Turkvölkern, sind sunnitische Muslime und haben eine eigene



Sprache (Uigurisch). Es leben 8,4 Millionen Uiguren in China, fast alle von ihnen in Xinjiang. Die Ressentiments der Uiguren gegenüber den Chinesen wurden durch die gezielte Ansiedlung von Han-Chinesen verstärkt und haben, wie Peter Irwin, Projektkoordinator des Weltkongresses der Uiguren, berichtet, separatistische Bewegungen in Gang gesetzt.

Der Konflikt fordert Opfer auf beiden Seiten

Von dem über Jahrzehnte andauernden Konflikt zwischen den muslimischen Uiguren und den Han-Chinesen gibt es natürlich zwei Versionen. Peking verspricht, Xinjiang durch wirtschaftliche Anreizstrukturen zum Wohle aller zu entwickeln. Die Uiguren dagegen sind der Meinung, dass ihre rohstoffreiche Region von Peking ausgebeutet wird, denn das erwirtschaftete Geld aus dem lukrativen Geschäft durch die neue Seidenstraße kommt kaum bei den Uiguren an. Viel mehr profitieren die Chinesen aus dem Osten und die in Xinjiang angesiedelten Han-Chinesen von diesem Aufschwung. Die Region Xinjiang ist reich an Erdöl,

OBOR als Garant für Harmonie im Land?

Die Hoffnungen auf neue Arbeitsplätze für die uigurische Bevölkerung durch die OBOR-Initiative sind gering. Dies liegt vor allem an den bisherigen Erfahrungen. So gibt es immer wieder Auseinandersetzungen darüber, bei der Einstellung neuer Mitarbeiter in neu eröffneten Produktionsstandorten und Fertigungsanlagen eine bestimmte Quote von Uiguren zu berücksichtigen. Trotz des autonomen Status der Region sind die bedeutendsten Posten in den Verwaltungen mit Han-Chinesen besetzt. Laut Peter Irwin, Projektkoordinator des Weltkongresses, sind im Xinjiang-Aufbaukorps, welches gegründet wurde, um die Grenzen zu festigen und die Wirtschaft anzukurbeln, 2,7 Millionen Menschen eingestellt, davon sind jedoch nur 7 Prozent Uiguren. Daher reagieren die Uiguren auf die neue Seidenstraße eher mit Skepsis. Viel wichtiger wäre ihnen, laut Ümit Hamit, die Umsetzung der per Gesetz garantierten Glaubensfreiheit (Interview mit Ümit Hamit, Vizepräsident des Weltkongresses der Uiguren, 15.9.2016).



Der Konflikt, zwischen dem von Traditionen geprägten Leben der muslimischen Uiguren und der Modernität aus Chinas Osten, ist in Urumqi auch im Alltag sichtbar.

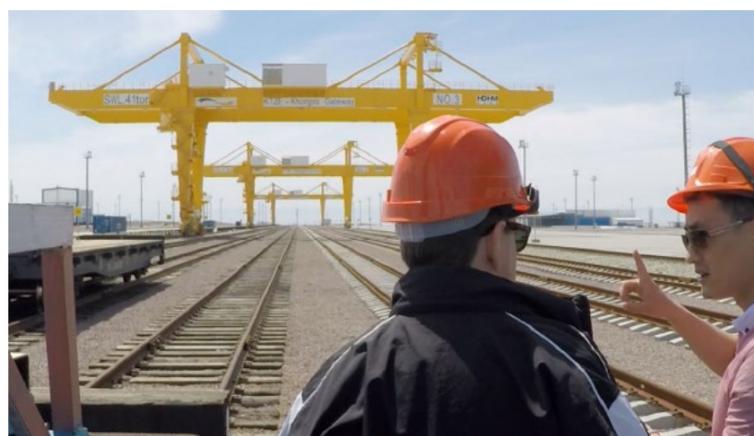
Erdgas, Kohle, Uran sowie Platin und China versucht alles, um diesen Reichtum für sich zu beanspruchen.

Die Entwicklung in Horgos und Xinjiang geht einher mit der Zuwanderung einer großen Zahl von Migranten aus anderen Teilen Chinas, während die Arbeitslosigkeit unter den Uiguren zunimmt. Laut Ümit Hamit, Vizepräsident des Weltkongresses der Uiguren, der im Exil in München sitzt, sind rund 70 Prozent der Uiguren in China arbeitslos, 90 Prozent leben unterhalb des Existenzminimums. In der Region ist die Bevölkerung der Han-Chinesen auf mittlerweile 20 Millionen gestiegen. Somit sind die Uiguren zur Minderheit im eigenen Land geworden.

Den großen Wellen der Urbanisierung und Modernisierung fallen auch die Kultur, die Sprache und traditionelle Wohnviertel der Uiguren zum Opfer. Es gibt sogar Versuche die Uiguren zu sinisieren. Hierzu gehört das Verbot von Kopftüchern, von Bärten, des Ramadans und des Rufs des Muezzins zum Gebet. So kam es in den vergangenen Jahren immer wieder zu Unruhen, Ausschreitungen und Anschlägen, die zahlreiche Opfer auf beiden Seiten forderten. Was sich tatsächlich zuträgt, ist schwer zu überprüfen, da es kaum unabhängige Berichte in internationalen Medien über Xinjiang gibt. Die Berichte aus uigurischen Quellen und den chinesischen Staatsmedien über die Vorkommnisse und Opferzahlen gehen weit auseinander.

Pekings Entwicklungsstrategie trägt Früchte

Peking versucht seit 2000 gezielt, seine Jahrzehnte lang vernachlässigten Gebiete im Westen zu fördern, um die ethnischen Spannungen und Konflikte zu beruhigen. Wirtschaftliche Anreizstrukturen und politischer Druck sorgen für die Ansiedlung von Unternehmen aus dem Osten des Landes, die für einen wirtschaftlichen Aufschwung der Region sorgen. Ausländische Investitionen werden gefördert, Bauland freigegeben und der Marktzugang für bestimmte Industriezweige erleichtert. Es werden Arbeitsplätze geschaffen und soziale Sicherungssysteme ausgebaut. Bessere Bildung, Jobs, Sozialleistungen und Infrastruktur ermöglichen auch für Uiguren Karrieren und Lebensverhältnisse, die noch vor Generationen undenkbar waren. Doch trotz zweistelliger jährlicher Steigerungsraten erreicht das verfügbare Einkommen nur 80 Prozent des Landesdurchschnitts. Während urbane Zentren enorme Wachstumsraten aufweisen und der Lebensstandard für alle Bevölkerungsschichten, auch für die Uiguren, steigt, erhöht sich zugleich die Ungleichheit zwischen städtischen und ländlichen Gebieten, so Connor Malloy, Experte für Xinjiang. 2010 veröffentlichte die Regierung in Peking zudem ihre neuen Entwicklungsstrategien: Unter anderem wird die zweisprachige Bildung im Land ausgebaut, um den turksprachigen Uiguren



Das Tor zum Westen der Neuen Seidenstraße, Khorgos-East Gate, soll die Unruhe-region Xinjiang wirtschaftlich voranbringen.

Anschluss an die wirtschaftlichen Entwicklung zu gewähren. Bis 2020 sollen alle SchülerInnen Mandarin beherrschen. Uigurische Kritiker prangern an, dass solche Maßnahmen ihre Kultur und Sprache gefährden.

Dennoch scheint die Idee Pekings, eine wirtschaftliche und infrastrukturelle Entwicklung könne Unruhen verringern, einleuchtend. Ein Mantra das auch die westliche Entwicklungszusammenarbeit lange Jahre unermüdlich wiederholt hat. Peking ist bemüht die nationale Einheit zu stärken, und dabei auch die uigurischen Minderheit einzubeziehen. Zu diesem Zwecke werden zum Beispiel muslimische Schulen wie das Islamic Institute of China gegründet und uigurische Gelehrte gefördert, vorausgesetzt sie haben keine separatistischen Ambitionen. Es gibt Berichte über die Absicht, 200.000 Funktio-

näre, vor allem Han-Chinesen, für mehrere Monate in Xinjiang bei uigurischen Arbeitern und Bauern unterzubringen. Ihnen soll die uigurische Kultur nähergebracht werden, um das Misstrauen zwischen den beiden Völkern zu verringern und die Gewaltspirale zu durchbrechen. Exilorganisationen wie der Weltkongress der Uiguren, so Peking, würden hingegen dem Interesse an einem friedlichen Zusammenleben innerhalb Chinas, das auf beiden Seiten bestehe, schaden.

Es bleibt abzuwarten, wie sich Xinjiang entwickelt und ob der andauernde Konflikt zwischen Uiguren und Peking durch die neue Seidenstraße und ihr »neues Dubai« (Follath 2016), das Khorgos East-Gate, entschärft wird.

Linda Kramer, Ramona Hägele,
Karte: Lydia Koslowski

Chinas Seidenstraßen-Initiative – Chancen oder Risiken für Südostasien?

Als die chinesische Regierung im Jahr 2003 ihre Strategie des »friedlichen Aufstiegs« ankündigte, sicherte sie ihren südostasiatischen Nachbarn zu, dass ihre Interessen nicht beeinträchtigt würden. Vielmehr werde ein wirtschaftlich noch stärker entwickeltes China besser in der Lage sein, die Länder in der Region zu unterstützen. Einem ähnlichen Argumentationsmuster folgt Chinas OBOR-Initiative. Wie reagieren die Regierungen in Südostasien auf diese neue Initiative? Sehen sie eher die Chancen oder die Risiken?

Im Herbst 2013 stellten die höchsten chinesischen Regierungsvertreter die Seidenstraßen-Initiative auf dem ASEAN-China-Gipfel in Brunei (Ministerpräsident Li Keqiang) und im indonesischen Parlament (Präsident Xi Jinping) vor. Beide warben für eine engere regionale Zusammenarbeit im Handel und beim Ausbau der Häfen-, Schienen- und Straßenverbindungen. Die chinesische Regierung kündigte an, ihren neu gegründeten Silk Road Fund und die neuen regionalen Investitionsbanken zur Finanzierung einzusetzen. Allein für den Ausbau der Häfen in Myanmar, Indonesien und Malaysia sind 6,4 Mrd. USD vorgesehen.

Ökonomische Kooperation, ohne Sicherheitspartnerschaft?

Das Werben Chinas findet vor dem Hintergrund regionaler Konfliktpotentiale statt. Die Konfrontation zwischen China, das Anspruch auf rund 80 Prozent des Südchinesischen Meeres erhebt, verstärkte sich vor allem mit den Philippinen und Vietnam. Diese führte dazu, dass lediglich 19 Prozent der Vietnamesen ein positives China-Bild haben (2015, PEW Research) Doch sowohl die Philippinen als auch Vietnam sind inzwischen zu Zugeständnissen bereit. So veröffentlichten China und Vietnam im September anlässlich des Besuchs des vietnamesischen Ministerpräsi-

denten in China ein Kommuniqué, in dem beide Seiten den Willen zur friedlichen Beilegung von Differenzen im Südchinesischen Meer betonten. Auch der neue philippinische Präsident Duterte zeigte Anfang September die Bereitschaft zu einem Versöhnungskurs mit China.

Südostasiens Wirtschaft im Windschatten Chinas

Der Handel zwischen China und den südostasiatischen Ländern hat sich zwar schnell entwickelt, doch hat China stärker davon profitiert als die meisten ASEAN-Staaten. Vietnams Ausfuhren nach China stiegen beispielsweise seit 2010 um mehr als 20 % pro Jahr, gleichzeitig verdoppelte sich Vietnams Defizit im Handel mit China. Die Konkurrenz mit chinesischen Industrieprodukten ist enorm groß. Auch die Abhängigkeit von chinesischen Schlüsselkomponenten und Industriegütern für die verarbeitende Industrie Vietnams hat weiter zugenommen. Gleichzeitig ist China für Vietnam der wichtigste Absatzmarkt für Reis, Holz, Rohöl und andere Rohstoffe geblieben. Der Ausbau der Infrastruktur im Rahmen der OBOR-Initiative bietet Vietnam die Chance, Handel und Investitionen auszuweiten. Die vietnamesische Regierung betont stets ihre Unabhängigkeit von China, doch zwingt das enorme militärische und wirtschaftliche Übergewicht des Nachbarn Vietnam zu Kompromissen. Mit dem Zugeständnis der chinesischen Seite, Differenzen bei der Erschließung des Südchinesischen Meeres friedlich beizulegen, hat auch die Bereitschaft Vietnams zugenommen, sich der OBOR-Strategie anzuschließen.

Margot Schüller, Tam Nguyen



Seidenstraßen, Perlenschnüre und ein Tunnel durch den Everest – Chinas neue Wirtschaftskorridore

Hohe Erwartungen und Skepsis

Seit 2013 werden die meisten der neuen Großprojekte sowohl im chinesischen Inland wie auch in der erweiterten Nachbarschaft unter dem Schirmkonzept der »One Belt, One Road« (OBOR) zusammengefasst. Mit zum gegenwärtigen Zeitpunkt etwa 65 beteiligten Staaten mit einer Gesamtbevölkerung von 4,4 Milliarden Menschen, etwa 55% des Welt-Bruttosozialprodukts und 75% der bekannten fossilen Energie-reserven handelt es sich bei OBOR um ein riesiges Infrastrukturprojekt. Und sicherlich ist OBOR zunächst einmal genau das: Ein Rahmen für die breitgefächerte Vielfalt verschiedenster Projekte zwischen China und Westeuropa, die Infrastruktur in Ost- und Zentralasien schaffen sollen – grenzüberschreitende Straßen, Eisenbahnlinien, Pipelines, Glasfaserkabel, künstliche Wasserstraßen.

Durch die verbesserte Anbindung der wirtschaftlich schwachen zentral- und westchinesischen Provinzen an den Rest Chinas und an neue Märkte im Ausland will die Regierung die Wanderung von arbeitsintensiven Industriesektoren von der Küste ins Landesinnere anregen. Eine ausgebaute Transportinfrastruktur und verbesserte wirtschaftspolitische Bedingungen für den internationalen Handel in der Region sollen darüber hinaus in den Nachbarländern neue Absatzmärkte für die weiterhin exportorientierte chinesische Industrie schaffen. Die chinesische Regierung und Presse werden nicht müde,

den offenen, kooperativen und zwanglosen Charakter von OBOR zu betonen und sich gegen Vergleiche mit dem US-amerikanischen Marshall Plan zu verwahren.

Neue Wirtschaftskorridore

Die chinesische Wirtschaft ist hochgradig abhängig von Energie- und Rohstoffzulieferungen. Etwa 60 bis 80% der chinesischen Öl- und Flüssiggasimporte erfolgen auf dem Seeweg – ein Großteil davon durch die Straße von Malakka. Die Straße

von Malakka zwischen der Malaiischen Halbinsel und der Nordküste der Insel Sumatra verbindet den Indischen Ozean mit dem Südchinesischen Meer und dem Pazifik. China ist zwingend auf die Passierbarkeit dieser Meerenge angewiesen, kann sie jedoch nicht direkt kontrollieren. Im Konfliktfall, so die chinesischen Befürchtungen, könnten die USA und ihre Verbündeten diese Seestraße leicht blockieren und China von einer seiner wichtigsten wirtschaftlichen Lebensadern abschnei-

den. OBOR wird damit zu einem Baustein, durch den diese systemische Verwundbarkeit minimiert werden soll. Kürzere und sicherere Transportrouten senken zudem die Transportkosten: China sucht den Anschluss an den Indischen Ozean – nicht zuletzt über den pakistanischen Tiefwasserhafen Gwadar, der seit 2015 an China verpachtet ist und durch die chinesische staatseigene Firma China Overseas Port Holding Company (COPHC) betrieben wird. Eine direkte Pipeline oder eine Güterzugverbindung zwi-

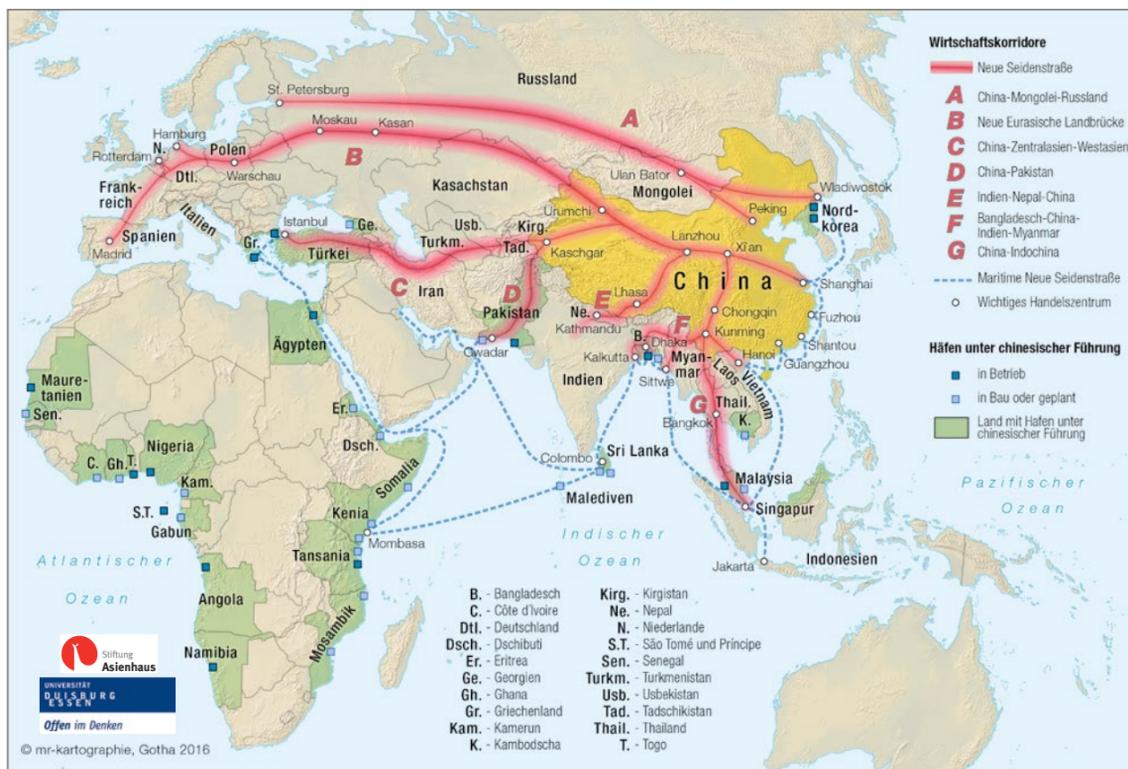
schen Gwadar und der chinesischen Stadt Kashgar in der Provinz Xinjiang könnte die Transportdistanz für Öl aus dem Nahen Osten von 12.000 km auf unter 2.400 km verringern.

Gefürchtete Perlenkette

Neben den 4 neuen Korridoren wurden der *China-Pakistan Korridor*, zu dem auch der Hafen von Gwadar gehört, und der *Bangladesch-China-Indien-Myanmar Korridor* in Teilen schon realisiert.

Nach dem Erdbeben in Nepal 2015 wurde ein weiterer Korridor zu OBOR hinzugefügt, der Indien-Nepal-China Korridor, nach ersten Plänen bestehend aus neuen Straßen und Schienenverbindungen zwischen den drei Staaten. Nepal ist eines von mehreren Südasiaten Ländern, in denen Indien und China um Einfluss wetteifern. Unter der Regierung des nepalesischen Premierministers Khadga Prasad Oli unterzeichneten Nepal und China einen Deal, der die Verlängerung von Chinas Tibet-Bahnlinie bis Kathmandu in Nepal erlaubt. Die spektakulärste Idee ist der Bau eines Eisenbahntunnels durch den Mount Everest (Saigal Dasgupta 2015). Darüber hinaus enthält das Abkommen langfristige Vereinbarungen über Erdölimporte und die Schaffung von Sonderwirtschaftszonen für chinesische Firmen – zum Missfallen Indiens. Aus indischer Sicht wäre Nepal eine weitere »Perle« auf einer Kette chinesischer Projekte – nicht nur im Rahmen der Land- und Seewege der neuen Seidenstraße, mit der China seine eigene Einflussphäre auszuweiten und seinen südwestlichen Konkurrenten einzukreisen versucht.

Julia Fleck, Tanja Walter, Thilo Vogt



Die maritime Seidenstraße und die chinesische Außen- und Sicherheitspolitik

Die chinesische Regierung arbeitet mit Hochdruck an der Umsetzung ihrer Pläne zum Auf- und Ausbau der maritimen Seidenstraße, die für die aufstrebende Exportnation von besonderer Bedeutung ist. Doch die aktive Präsenz Chinas im Südchinesischen Meer erhöht auch das Konfliktpotential in der Region. Die Philippinen wandten sich schließlich an den Ständigen Schiedsgerichtshof in Den Haag.

Dieser veröffentlichte am 12. Juli 2016 sein Urteil zum Inselstreit im Südchinesischen Meer. In seiner Urteilsbegründung kommt der Gerichtshof zu dem Ergebnis, dass eine exklusive Nutzung der von China beanspruchten Riffe und Territorien, vor allem der Spratly-Inseln, historisch nicht nachweisbar und begründbar sei. Der Anspruch

über die betroffenen Gebiete wurde damit eindeutig der klagenden Partei, den Philippinen, zugesprochen. Die chinesische Führung betonte bereits vor der Urteilsverkündung mehrfach, dass sie den Schiedsspruch keinesfalls akzeptieren werde. China demonstriert seinen Machtanspruch im Südchinesischen Meer durch immer neue Militärmanöver. Zukünftig soll die Luftwaffe regelmäßige Patrouillen fliegen. Auch werde China den Bau von Einrichtungen auf den Spratly-Inseln »niemals mittendrin stoppen«, betonte Chinas Marinechef Admiral Wu Shengli.

Die Beziehungen zwischen China und den Staaten der Region Südostasien sind durch ungelöste historische Konflikte und geostrategische Konkurrenz belastet. Die angestrebte Kooperation und

engere Entwicklungszusammenarbeit im Rahmen der maritimen Seidenstraßen-Initiative sollen das belastete Vertrauensverhältnis nachhaltig verbessern. Ob der Ausbau der Wirtschaftskooperation zur Entspannung des territorialen Konflikts im Südchinesischen Meer beitragen wird, ist jedoch fraglich. Dem entgegen steht die Perzeption einer Neuausrichtung der chinesischen Außen- und Sicherheitspolitik, die von den kleineren Staaten der Region als zunehmend »assertiv«-expansionistisch eingestuft wird.

Die VR China wiederum sieht sich ihrerseits eingekreist und mit einer Neugestaltung ihres sicherheitspolitischen Umfeldes in der Region konfrontiert. In der 2015 vorgelegten Militärstrategie werden drei Sicherheitsdilemmata besonders hervorgehoben: Die

zunehmenden Spannungen auf der koreanischen Halbinsel, die japanisch-amerikanische Kooperation und die »illegale Besetzung chinesischer Riffe und Inseln« durch andere Staaten der Region. China reagiert auf diese »neuen« Herausforderungen mit einem gezielten Ausbau der Marine, deren Aktionsradius offiziell ausgeweitet worden ist und sich nicht länger allein auf die chinesischen Hoheitsgewässer beschränkt. China hat mit dem Bau eigener Flugzeugträger begonnen.

Insbesondere seit der Machtübernahme Xi Jinpings im Jahr 2012/2013 tritt die VR China außenpolitisch sehr viel selbstbewusster auf. Das Konzept des »Chinesischen Traums« sieht vor, das Land wieder als Großmacht aufzustellen. Diesen Status hatte China, so die offizielle Geschichtsschreibung der VR

China, im Zuge der Opiumkriege (1839–1842) eingebüßt.

Die Grundzüge der »Neuen Seidenstraße« sind bereits lange vor dem innerchinesischen Machtwechsel konzipiert worden. Nun fügt es sich nahezu nahtlos in die Neufassung der chinesischen Außen- und Sicherheitspolitik ein. Begleitet wird die Implementierung der chinesischen »Neuen Seidenstraße« durch den gezielten Ausbau der chinesischen Soft Power. Die chinesische Regierung vollzieht hierbei einen durchaus gewagten Balanceakt zwischen vertrauensbildenden Maßnahmen und regionaler Kooperation auf der einen Seite und der militärischen Aufrüstung, die die Gefahr einer neuen Rüstungsspirale birgt, auf der anderen Seite.

Nina Voß, Marco Cox



Alle Publikationen können unter www.eu-china.net oder www.asienhaus.de abgerufen bzw. bestellt werden. Sie finden dort ebenso weitere Hintergrundinformationen zu chinaspezifischen Fragestellungen mit Fokus auf Menschenrechte, nachhaltige soziale und ökologische Entwicklung und Völkerverständigung. Kontakt: <nora.sausmikat@asienhaus.de>

Publikationen des China-Programms

- **Bürgerengagement in China: Zivilgesellschaft auf dem Prüfstand**, Stiftung Asienhaus, Redaktion Welt-Sichten
- **Chinesische Arbeitswelten – in China und in der Welt**, Stiftung Asienhaus in Zusammenarbeit mit dem Forum Arbeitswelten e. V. und express (Hg.)
- **Chinas Rohstoffhunger. Perspektiven der Zivilgesellschaft**, Nora Sausmikat (Hg.)
- **Chinas Landwirtschaft/Biologische Landwirtschaft in China/Neue Perspektiven für Chinas Bauern**, Stiftung Asienhaus
- **Menschenrechte in China: Was hat sich seit der Verfassungsänderung im Jahr 2004 getan?** Annika Tomzak

Impressum



Herausgeber: **China-Programm** der Stiftung Asienhaus, Hohenzollernring 52, 50672 Köln; <www.asienhaus.de/china/>
 Redaktion & Texte: China-Programm/Universität Duisburg-Essen (V.i.S.d.P.) Nora Sausmikat, Nele Noesselt
 Dankeschön für die Unterstützung: mr-kartographie, sowie Julia Fleck, Tanja Walter, Thilo Vogt, Nina Voß, Marco Cox, Margot Schüller, Tam Nguyen, Linda Kramer, Ramona Hägele, Korinna Horta, Alexander Domianus, Gabriel Weber, Sascha Andree, Genoveva Köhler, Tim Vogt, Connor Malloy, Lydia Koslowski, Uwe Hoering
 Gesamtausstattung: Klartext Medienwerkstatt GmbH, Essen; <www.k-mw.de>
 Druck: taz, Oktober 2016

Für den Inhalt der Publikation ist allein das China-Programm der Stiftung Asienhaus verantwortlich. die hier dargestellten Positionen geben nicht den Standpunkt von Misereor wieder.

Gefördert von



Menschenrechtsarbeit unterstützen!

Über jede Unterstützung unserer Arbeit freuen wir uns. Die Stiftung Asienhaus ist eine gemeinnützige Stiftung und arbeitet unabhängig. Auch kleine Spendenbeiträge helfen uns sehr, unsere Informations- und Bildungsarbeit fortzuführen. Ihre Spende ist steuerlich absetzbar.

Unsere Bankverbindung lautet:

Stiftung Asienhaus
 Bank für Sozialwirtschaft
 BLZ 370 20 500
 Kontonummer 82 04 100
 IBAN DE 27 3702 0500 0008 2041 00
 BIC/SWIFT BFSWDE33XXX

www.eu-china.de
www.asienhaus.de/china/

