



China-Programm

China-Programm / Stiftung Asienhaus (Hg.)

Silk road bottom-up: Regionale Perspektiven auf die ›Belt and Road Initiative‹

Impressum

Silk road bottom-up: Regionale Perspektiven auf die 'Belt and Road Initiative'

Herausgegeben von:

China-Programm/Stiftung Asienhaus

Hohenzollernring 52

50672 Köln, Deutschland

Koordination und Redaktion: Nora Sausmikat

Übersetzung: Joanna Klabisch

Redaktionelle Mitarbeit: Christopher Davy, Vivien Markert, Gisa Dang, Courtney Tenz, Lena Marie Hufnagel,
Frederik Schmitz und Mario Büscher

Unterstützt von MISEREOR

MISEREOR
● IHR HILFSWERK

Für den Inhalt sind ausschließlich die Autor*innen verantwortlich.

Diese Ausgabe ist eine Übersetzung einzelner Artikel der englischen Broschüre »Silk-road bottom-up« (2017).

Konzept und Gestaltung: Chanika Ronczka

Gesamtausstattung: Klartext Medienwerkstatt GmbH, Essen (www.k-mw.de)

Titelbild: Free Seide in der Seuk 5 ([FreeImages.com/Cecilia Reifschneider](http://FreeImages.com/Cecilia_Reifschneider))

Preis: 5,00 Euro

Bezug: Stiftung Asienhaus, Vertrieb, Hohenzollernring 52, 50672 Köln

E-Mail: vertrieb@asienhaus.de | *Tel.:* 0221-7116121-13 | *Fax:* 0221-716121-10

Alle Rechte vorbehalten

© Stiftung Asienhaus, Köln, Deutschland 2018

Abdruck und sonstige Nutzung sind nur unter Angabe der Verfasser*innen und der Quelle gestattet.

Diese Broschüre wurde unter der Creative-Commons-Lizenz 4.0 (CC BY-SA 4.0) veröffentlicht.

ISBN 978-3-933341-77-9

China-Programm/Stiftung Asienhaus (Hg.)

Silk road bottom-up: Regionale Perspektiven auf die ›Belt and Road Initiative‹





Vorwort

Asien, und insbesondere China, spielen für die Umsetzung der Nachhaltigkeits- und Entwicklungsziele und den Klimaschutz eine entscheidende Rolle. Dies ist sicher ein Grund, warum sich heute viele Wissenschaftler*innen, Politiker*innen und NGOs mit Chinas neuer Seidenstraßeninitiative – auch bekannt unter dem Namen Belt and Road Initiative (BRI) – beschäftigen.

Natürlich ist die BRI noch in der Entstehung begriffen und aufgrund ihrer Ausmaße und der in ihrem Namen geführten Vielzahl an Projekten sowie regionalen Abkommen zunächst schwer zu fassen. Nichtsdestotrotz wird klar, dass die Initiative bestehende regionale Kräfteverhältnisse verändern wird. Die Neue Seidenstraße soll Europa, den Mittleren Osten und Afrika fester an Asien und besonders an China binden. Durch sie erweitert China bestehende Bündnisse mit Entwicklungsländern, beispielsweise über die BRICS-Staaten oder die Shanghai Cooperation Organisation (SCO). Gleichzeitig bindet China Asien, Afrika und Europa näher an seine Vision eines weltumspannenden Handelsnetzes. Das entstehende hochkomplexe Netzwerk aus Infrastrukturprojekten und neuen Wirtschaftszonen soll Marktzugänge öffnen, Investitionsmöglichkeiten in Südostasien, Südasien und Zentralasien schaffen und Handel und Kooperation mit der EU fördern.

Die Stiftung Asienhaus möchte in ihrem Seidenstraßenprojekt die Effekte der Neuen Seidenstraße auf die Ent-

wicklungsperspektiven der teilnehmenden Länder untersuchen. Die vorliegende Broschüre ist eine Teilübersetzung der umfassenden und bedeutend detaillierteren englischen Ausgabe »Silk road bottom-up: Regional perspectives on the ›Belt and Road Initiative«. Im Fokus steht der Einfluss der Initiative auf bestimmte Regionen, ihre Bevölkerungen und die Umwelt. Zusammen mit unserem Ko-Herausgeber *chinadialogue* wollen wir die Chancen, Herausforderungen und Auswirkungen der BRI auf Umwelt, soziale Stabilität und internationale Beziehungen herausarbeiten.

Dadurch hoffen wir, den Diskurs über Entwicklungspolitik um eine Facette zu erweitern und dazu beizutragen, besser beurteilen zu können, welche Rolle die Volksrepublik als globaler Entwicklungspartner und Geberland spielt. Es sei außerdem gesagt, dass wir große Probleme hatten, regionale Stimmen in diese Publikation zu integrieren, insbesondere Stimmen aus den Kernländern der BRI. Offenbar hatten die zivilgesellschaftlichen Akteure vieler Staaten zu große Bedenken, sich zu beteiligen. Das bereitet uns große Sorge. Folglich fehlen in diesem Bericht einige wichtige Stimmen. Wir hoffen, dass die Meinungen dieser auf anderen Wegen Gehör finden.

2008 hat die chinesische Regierung den Slogan »One World, one Dream« bekanntgemacht – der auch als Aufforderung verstanden werden konnte, den Klimawandel

und andere globale Probleme gemeinsam zu lösen. 2013 wurde der Slogan schließlich in »China dream« umgewandelt. Silk Road bottom-up beschäftigt sich mit den Träumen von Chinas Nachbarn. Die Förderung von Infrastruktur ist heute wieder ein magisches Mantra geworden für den Glauben an ein bestimmtes Entwicklungsparadigma. Sicher muss man hier genau abwägen zwischen Kosten und Nutzen. Nach der Gründung der vorrangig auf Investitionen in Infrastruktur ausgelegten Seidenstraßeninitiative gründete nun auch die Weltbank die »Global Infrastructure Facility« (GIF).

Die infrastrukturellen Investitionen bergen zwei Hauptrisiken: Das erste Risiko besteht in der Entstehung von sozialem Leid und Umweltschäden. Das zweite Risiko ist die hohe Summe an Schulden, die die Zielländer der Investitionen auf sich nehmen müssen. Dafür ist es wichtig, bestimmte Regelungen zu etablieren, um eine gewisse Nachhaltigkeit zu erzeugen. Hierbei geht es nicht nur um China, sondern um alle industrialisierten Länder.

Im Februar 2017 hat das französische Parlament ein bahnbrechendes Gesetz verabschiedet, das die Sorgfaltspflicht von Firmen stärker in den Fokus stellt. Das Gesetz verlangt, dass die Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen für französische Unternehmen verpflichtend werden. Das bedeutet, dass Unternehmen in ihren weltweiten Geschäftsbeziehungen

nach dem Sorgfaltspflichtengesetz handeln müssen und ökologische und menschenrechtliche Risiken identifizieren und verhindern sollen. Dies bringt Frankreich und die politischen Entwicklungen zur Unternehmensverantwortung in globalen Geschäften einen großen Schritt weiter. Diese Art von Sorgfaltspflicht ist erstmalig vollständig in einem verbindlichen nationalen Gesetz verankert.

Solche Meilensteine machen Mut. Auf ihnen können wir aufbauen und ähnliche Initiativen für Deutschland und die EU fordern. Würden die BRI-Investitionen in einem solchen Rahmen erfolgen, wäre eine nachhaltige und faire Entwicklung wahrscheinlicher. Politische und gesellschaftliche Teilhabe, der Schutz der Umwelt und der Menschenrechte sind dabei wichtige Themen. Eine der Schlüsselfragen bleibt, ob die BRI das Modell einer selbstbestimmten, nachhaltigen Entwicklung für die teilnehmenden Länder zulässt.

Zum Schluss möchten wir allen Autoren dieser Broschüre für ihre Beiträge danken. Einen besonderen Dank sprechen wir auch unseren Praktikant*innen Frederik Schmitz, Vivien Markert und Mario Büscher aus. Ohne die Unterstützung aller Beteiligten wäre die Veröffentlichung nicht so schnell und in dieser Qualität zu Stande gekommen.

Köln, 15. Juni 2018

Dr. Nora Sausmikat (Stiftung Asienhaus)

Content

Vorwort	2
Die neue Seidenstraße in Pakistan – ein Mercedes-Benz für einen Steinzeitmenschen? Chancen und Herausforderungen für die Menschen in Gilgit-Baltistan <i>Carmen Brandt</i>	5
Chinas Geschäfte mit Land in Kambodscha und die Bedeutung der neuen Seidenstraße <i>Vivien Markert</i>	8
Nepals Träume von der Eisenbahnverbindung zwischen China und Indien <i>Ramesh Bhushal</i>	12
Sri Lankas neues Hongkong-Projekt: Ein Risiko für alle Beteiligten Chinesische Firmen im Wettlauf um den Bau einer riesigen Hafenstadt, die mit Dubai und Singapur konkurrieren kann <i>Liu Qin</i>	16
Was bringt Chinas Maritime Seidenstraße (MSR) für Vietnam? Einschätzungen der Zivilgesellschaft <i>Tam Nguyen</i>	19
Erstes ko-finanziertes Projekt der Seidenstraßenbank: Slum-Modernisierung in Indonesien <i>Indonesian Legal Resource Center, WALHI, Institute for Policy Research and Advocacy (ELSAM), Ecological Justice, TuK, INDIES, Ulu Foundation</i>	23
Die Seidenstraßenstrategie: Chinas Rolle für die Zukunft des türkischen Energiesektors Präsident Xis Selbstverpflichtung, eine Vorreiterrolle im Kampf gegen den Klimawandel anzunehmen, wird durch die Versuchung, in den türkischen Kohlesektor zu investieren, auf die Probe gestellt. <i>Arif Cem Gündoğan, Dr Ethemcan Turhan</i>	26
Autor*innen	29

Die neue Seidenstraße in Pakistan – ein Mercedes-Benz für einen Steinzeitmenschen?

Chancen und Herausforderungen für die Menschen in Gilgit-Baltistan

Carmen Brandt

Der China-Pakistan-Wirtschaftskorridor (CPEC) spielt in der Seidenstraßeninitiative Chinas eine zentrale Rolle und befindet sich derzeit im Aufbau. Er soll die Infrastruktur Pakistans modernisieren und seine Wirtschaft stärken. Allerdings ist das Projekt sehr umstritten, da es die Spannungen mit Indien und den verschiedenen ethnischen Gruppen innerhalb Pakistans verstärken könnte. Auch sind die Umweltauswirkungen ungeklärt, was Anlass zur Sorge gibt.

»Pakistan in die Neue Seidenstraßeninitiative zu integrieren ist, als ob man einem Steinzeitmenschen einen Mercedes-Benz geben würde«, sagt lachend Iqbal,¹ der gebürtig aus Gilgit stammt. Er erklärt, warum die Seidenstraßeninitiative letztendlich scheitern wird: Wenn die Straße von China aus in seine Heimatregion komme, würde sie unkontrollierbaren Erdbeben und Sturzfluten ausgesetzt sein. Falls die chinesischen Lastwagen, die zu Tausenden täglich durch Pakistan fahren sollen, nicht aufgrund von Naturkatastrophen im Norden festsitzen würden, wären sie dann auf ihrem Weg zum Hafen von Gwadar im Süden den Auswirkungen des anhaltenden Schia-Sunni-Konflikts, den immer wieder auflodernden Scharmützeln mit Taliban-Kämpfern oder dem gewalttätigen Kampf der Balutschi-Separatisten ausgesetzt. Abgesehen von diesen vermeintlich unkontrollierbaren Gefahren scheint Iqbal die Neue Seidenstraße wegen der negativen Auswirkungen, die er für seine Heimatregion befürchtet, selbst stoppen zu wollen.

Der Wirtschaftskorridor zwischen Pakistan und China (*China-Pakistan Economic Corridor*, CPEC) und die Investitionen der chinesischen Regierung in die dafür notwendige Infrastruktur (Kraftwerke, Straßen, Eisenbahnen, Pipelines etc.) im Gesamtwert von 62 Milliarden US-Dollar gehören zu den am kontroversesten diskutierten Themen im gegenwärtigen Pakistan. Während sich einige einen wirtschaftlichen Aufschwung erhoffen, befürchten andere,

dass ihr Land nur zu einem Spielball Chinas neuer Globalpolitik werden könnte. Eine der am stärksten betroffenen Regionen ist Gilgit-Baltistan (früher bekannt als »Northern Areas«), Pakistans nördlichste Region, in der rund zwei Millionen Menschen in den wenig erschlossenen Gebieten des Himalaya, Karakorum und Hindukusch leben.

Die umstrittene Region Gilgit-Baltistan

Schon die verschiedenen Namen für die Autobahn, die China und Pakistan verbindet – *National Highway 35*, *Karakoram Highway (KKH)*, *China-Pakistan Friendship Highway* und *Neue Seidenstraße* – spiegeln die vielfältigen Erwartungen der verschiedenen Interessengruppen wider. Ein Akteur, der in diesem Zusammenhang allerdings



Der Karakoram Highway zwischen Gilgit und Hunza (Foto: Carmen Brandt)

Pakistan



kaum erwähnt wird, ist Indien – ein »traditioneller Feind« Chinas und Pakistans. Die Unverzichtbarkeit der Karakorum-Strecke, die für den China-Pakistan-Korridor durch Gilgit-Baltistan führt, weckt bei indischen Politikern die Befürchtung, dass diese zwischen den beiden antagonistischen Nachbarn umstrittene Region für immer ein Teil von Pakistan werden könnte.

Im August 2017 warnte die indische Außenministerin Sushma Swaraj die pakistanische Regierung davor, dass Indien »den von Pakistan besetzten Teil Kaschmirs« (Pakistan occupied Kashmir, so der offizielle indische Ausdruck für diese Region) nicht aufgegeben habe; in Pakistan nennt man dieses Gebiet selbsterklärend »Azad Kaschmir«, d. h. »Freies Kaschmir« und »Gilgit-Baltistan«. Obwohl beide Regionen von Pakistan verwaltet werden, sind sie aufgrund ihres umstrittenen Status kein komplett integrierter Bestandteil des Staates.

Chinas beträchtliche Investitionen und das erwartete Engagement Pakistans könnten in der Tat die endgültige Integration von zumindest Gilgit-Baltistan als fünfte Provinz Pakistans beschleunigen. Mögliche Schritte in diese Richtung werden regelmäßig von pakistanischen Politikern diskutiert. Leider wird die Bevölkerung von Gilgit-Baltistan in diese Diskussionen nicht miteinbezogen.

Baltis als Staatsbürger zweiter Klasse in Gilgit-Baltistan

Während die indische Regierung Gilgit-Baltistan als Teil des indischen Bundesstaates Jammu und Kaschmir betrach-

Skardu Valley, das wirtschaftliche und politische Zentrum von Baltistan (Foto: Carmen Brandt)

tet, distanzieren sich die Einheimischen im Allgemeinen explizit von dieser geopolitischen Einheit und beklagen die gewaltsame Besetzung ihrer Region durch den Maharaja von Jammu und Kaschmir Mitte des 19. Jahrhunderts. Die Bevölkerung von Gilgit-Baltistan ist sehr heterogen und besteht aus verschiedenen ethnolinguistischen Gruppen – hauptsächlich Balti-, Burushaski-, Khowar-, Shina- und Wakhi-Sprechern. Nichtsdestotrotz hat die verfassungsrechtliche und wirtschaftliche Vernachlässigung dieser Region durch die pakistanische Regierung ein gemeinsames Gefühl von Zugehörigkeit gefördert, das aufgrund der unausgewogenen Investitionen im Rahmen des Chinesisch-Pakistanischen Wirtschaftskorridors gefährdet zu sein könnte.

Besonders gebildete Baltis, die wichtigste ethnische Gruppe im Osten der Region, blicken heute auf eine spezifische Geschichte zurück und sind stolz auf ihre ethnische Identität. Allein die Tatsache, dass die Neue Seidenstraße ihre Region nicht einmal streift, weckt berechtigte Befürchtungen, dass sie wirtschaftlich weiter benachteiligt werden, während die Region um Gilgit zunehmenden Investitionen entgegenblickt und somit Hoffnung auf wirtschaftlichen Wohlstand hegen darf. Sollte Gilgit-Baltistan in naher Zukunft tatsächlich komplett in den Staat Pakistan integriert werden, könnte der Wirtschaftskorridor (CPEC) zur Stärkung der Identität der Baltis aufgrund der empfundenen Degradierung zu Bürgern zweiter Klasse beitragen und damit zu ihrer Entfrem-



Straßenschilder am Ausgang von Gilgi (Foto: Carmen Brandt)

derung vom Rest der Region. Nach Ansicht vieler Bewohner von Gilgit ist dieser Neid von Seiten der Baltis jedoch nicht gerechtfertigt.

Hoffnungen und Ängste in Gilgit

Während unter den Menschen aus ärmeren sozialen Schichten Hoffnungen auf wirtschaftlichen Wohlstand und neue Beschäftigungsmöglichkeiten zu herrschen scheinen, sind die besser betuchten Einwohner Gilgits wie z. B. Iqbal wesentlich pessimistischer. Bereits der Bau des Karakorum-Highways (KKH) zwischen 1959 und 1979 hat gezeigt, dass die hierdurch geschaffenen Arbeitsplätze entweder unterbezahlt waren oder an chinesische Bürger bzw. Menschen aus anderen Teilen Pakistans gingen. Noch heute scheinen die meisten Unternehmen in Gilgit-Baltistan in der Hand von Paschtunen und Pandschabis zu sein. Iqbal ist überzeugt, dass auch in Zukunft die neuen Hotels, Tankstellen und Geschäfte entlang der Neuen Seidenstraße nicht von Einheimischen betrieben werden. Die Chinesen werden hierbei am meisten gefürchtet.

Iqbal zufolge wird ein hoher Zustrom von Chinesen nicht nur der ohnehin schon sensiblen Bevölkerungszusammensetzung verschiedener ethnischer und muslimischer Gruppen schaden, sondern auch einen völlig neuen Lebensstil mit sich bringen, der das Gesicht dieser Region für immer verändern könnte. Letztendlich könnte das Land entlang

der Neuen Seidenstraße zu einer Erweiterung des chinesischen Staates werden. Andere Sorgen betreffen die landwirtschaftlichen Produkte der Region wie Nüsse und Früchte, die in ganz Pakistan geschätzt werden. Was wird mit den Bäumen passieren, wenn sie den Abgasen chinesischer Lastwagen ausgesetzt werden?

Aber eine chinesische Investition, die von allen Menschen, die ich getroffen habe, sehr geschätzt wird, ist die des China-Pakistan-Freundschaftstunnels. Nachdem im Jahr 2010 Erdbeben den Fluss Hunza aufgestaut hatten und Teile des Karakorum-Highways zerstörten, entstand der heutige Attabad-See. Die fehlende Strecke des Highways musste mit zeitraubenden Fähren überquert werden. Die Einweihung der neuen Brücken und Tunnel im Jahr 2015 brachte eine große Erleichterung für die Menschen im Norden und Süden des Attabad-Sees.

Während für die Bewohner des Nordens ein uneingeschränkter Zugang zum Rest Pakistans unerlässlich ist, schätzen vor allem Menschen wie Iqbal eine unkomplizierte Reise nach China, wo sie beispielsweise mehr Alkoholsorten kaufen können als in Pakistan.

Anmerkungen

1 Der Name wurde geändert da CPEC ein hochsensibles Thema ist.

Chinas Geschäfte mit Land in Kambodscha und die Bedeutung der *neuen Seidenstraße*

Vivien Markert

Die Belt and Road Initiative (BRI) oder Seidenstraßeninitiative wurde 2013 durch den chinesischen Präsidenten Xi Jinping ins Leben gerufen. Kambodscha unterstützt diese Bemühungen massiv in der Hoffnung, von chinesischen Investitionen, insbesondere Infrastrukturprojekten, profitieren zu können. Chinas Engagement der letzten Jahre wirft jedoch zahlreiche Umwelt- und Menschenrechtsbelange auf, welche sich im Verlauf der BRI vervielfachen oder bereits existierende Probleme intensivieren könnten.

Bodengebundene Investitionen sind jedoch oft die Ursache für Landnahme – ein stetig wachsendes Problem in vielen südostasiatischen Ländern. Hierbei handelt es sich um die großflächige Übernahme von Landressourcen durch ausländische Investoren, die sich dadurch Agrargüter und Rohstoffe sichern. Diese Eingriffe gehen oft nur mit hohem Risiko für Umwelt und Menschen in den Zielländern von statten.

Die *Tirana Declaration* (2011) der *International Land Coalition* definiert großformatige Landnahmen als: » Akquise oder Konzession, die (...) (1) gegen Menschenrechte verstößt, (2) nicht auf freier, vorheriger und informierter Zustimmung der betroffenen Landnutzer basiert, (3) sich nicht auf gründliche Analysen stützt oder negative soziale, ökonomische und ökologische Auswirkungen hat (...), (4) nicht auf transparenten Verträgen basiert, welche klare und bindende Aussagen zu Aktivitäten, Beschäftigungsmaßnahmen und Vorteilsausgleichen umfassen, und (5) nicht auf effektiven demokratischen Planungsprozessen, unabhängiger Aufsicht und fundierter Teilhabe fußt.¹

Die Zielländer sind meist, so wie auch im Falle Kambodschas, arme Entwicklungsländer mit schwachen administrativen Strukturen zur Bodenverwaltung. Vertreter der Zivilgesellschaft sehen diese Landgeschäfte als Bedro-

hung für die Kommunen und eine Gefahr für die Ernährungssicherheit der betroffenen Länder und klassifizieren sie daher als neokolonialistisches Vorgehen.

Viele beteiligte Akteure betonen jedoch auch die Vorteile eines solchen Landhandels. Die *Food and Agriculture Organization (FAO)* der USA sehen in diesen Landinvestitionen vor allem für ärmere Länder eine große Chance, die eigene Wirtschaft und die Ernährungssicherheit zu stärken.

Chinas Landinvestitionen

Seit Beginn der »*Going Out Strategy*« im Jahr 2000 ermutigt die Regierung in Beijing die Unternehmer*innen, Auslandsinvestitionen und damit auch Landkäufe vorzunehmen.

Laut der Online-Datenbank *Land Matrix* werden die meisten Landkäufe in Laos (26) und Kambodscha (24) getätigt, um den Anbau von Kautschuk, Zuckerrohr und Palmöl zu ermöglichen. Kautschuk wird hauptsächlich in Chinas Automobilindustrie verwendet, Zuckerrohr und Palmöl als grüner Sprit oder in der Lebensmittelindustrie.

Land-Deal Regulationen und Titulierungsverfahren in Kambodscha

Bei den wenigsten Landverkäufen werden die Auswirkungen auf betroffene Kommunen mitbedacht. Mehr als die Hälfte des verkauften Landes ist Land, welches von lokal ansässigen Familien bestellt wird. Investoren und Regierungen argumentieren jedoch, dass das Land keinem offiziellen Besitzer zuzuordnen sei. Das ist auf die mangelhafte Administration der Boden- und Landverteilung in Kambodscha zurückzuführen. Seit 2001 ist es erst für Familien und Privatpersonen möglich, Landtitel zu erwerben. Dafür müssen sie nachweisen, dass sie betroffene Stück Land für über fünf Jahre bewohnt haben. Das



Abholzung in Kambodscha (Wikimedia CC BY-SA 3.0)

Gesetz unterscheidet Landtitel nach öffentlich-staatliches, staatlich-privates und privates Land sowie Land, das sich im Besitz von indigenen Gemeinschaften und Klöstern befindet.

Die Grenzziehung zwischen diesen Kategorien ist allerdings sehr unklar und Landtitel zu erhalten bleibt für viele ein schwieriges Unterfangen. Mit der Verlautbarung des Gesetzes wurden Hunderttausende Landbewohner, die auf unregistrierten öffentlichen Staatsland lebten, in die Illegalität gedrängt. Trotz eines Programms zur Landverteilung an die indigene Bevölkerung aus dem Jahre 2001 (*Indigenous Communal Land Titling Program*), erhielten bis zum Jahr 2013 keine 10 Gemeinden Landtitel für ihr Land.

Obwohl dieses Gesetz die Rechte indigener Gemeinschaften ganz besonders hervorhebt, werden die meisten davon in der Praxis ignoriert. Indigene Gemeinden sind daher besonders häufig von Landnahmen betroffen. Darüber hinaus wurde das Programm zur Vergabe von Landtiteln auf Provinzen beschränkt, das vorrangig von indigener Bevölkerung bewohnt wird und wo die kambodschanische Regierung ein großes Interesse an der Ausbeutung der natürlichen Ressourcen hegt. Das 2002 initiierte Programm zur Landverteilung (*Cambodian Land Administration and Distribution Program, LAMPD*)

formalisiert zwei verschiedene Konzessionen: ökonomische (*Economic Land Concessions, ELCs*) und soziale Landkonzessionen (*Social Land Concessions, SLCs*).

Die ELCs wurden häufig ohne das Wissen der Öffentlichkeit und ohne Transparenz über vertragliche Vereinbarungen an einheimische und ausländische Investoren vergeben. Die zügellose Vergabe der ELCs führte dazu, dass 20 bis 30 Prozent des kambodschanischen Bodens im Besitz von etwa einem Prozent der Gesamtbevölkerung sind. Das Programm sollte 2017 auslaufen. Nach einem Moratorium aber auf die Vergabe neuer ELCs wurde es durch das ‚beschleunigte Landregistrierungsverfahren‘ unter Order 1 abgelöst, welches 2012 startete.

Im Jahr 2008 wurde außerdem ein von der Weltbank und der deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH unterstütztes Landzuteilungsprojekt (*Land Allocation for Social and Economic Development, LASED*) initiiert. Es stellte sich jedoch heraus, dass das Projekt opportunistische Siedler und kleine Landraube förderte, es folgte im Jahr 2009 der Rückzug der Weltbank aus dem Projekt sowie dessen Beendigung im Jahr 2015. Die Weltbank plant gerade ein neues LASED Projekt, bei dem die GIZ möglicherweise ebenfalls wieder involviert sein wird.

Kambodscha

Die Richtlinien der Food and Agriculture Organization (FAO) der Vereinten Nationen

Bis zu 80 Prozent der kambodschanischen Bevölkerung leben in ländlichen Regionen und sind somit von Landwirtschaft abhängig. Etwa 23 Prozent des Bodens ist bebaubare Ackerfläche. Landinvestitionen, die keine Rücksicht auf lokale Gemeinschaften und marginalisierte Gruppen nehmen, haben daher Konsequenzen großer Tragweite.

Landverkäufe werden für gewöhnlich durch bilaterale Verträge (*Bilateral Investment Treaties, BIT*) ausgehandelt, wodurch internationale Investoren besonderen Schutz und zahlreiche Privilegien genießen. Diese umfassen den Schutz durch das Militär, eine Stabilisationsklausel, die sie von der Einhaltung von Sozial- und Umweltstandards befreit, sowie eine Einmischung des Staates verhindern.

Die FAO, die den verantwortungsvollen und nachhaltigen Umgang mit Landhandel fördert, führte im Jahr 2012 ihre eigenen Richtlinien ein (*FAO Guidelines on the Responsible Governance of Tenure VGGT*), um die Interessen und Rechte der betroffenen Bevölkerungsgruppen zu wahren. Diese Richtlinien sind allerdings nicht verpflichtend und es gibt keine Behörde, die ihre Einhaltung überprüft. Investoren berufen sich daher ausschließlich auf die für sie günstigen bilateralen Abkommen.

Die BRI-Infrastruktur als Tausch für Land?

Die Seidenstraßenstrategie (Belt and Road Initiative, BRI) verspricht Kambodscha eine Menge: steigende chinesische Investitionen in Infrastrukturprojekte wie den Bau von Straßen, Bahnlinien und Häfen sowie von Wasserkraftwerken. Die Initiative sichert zudem den Zugang zu Ressourcen, Fachwissen und Finanzen, welcher wiederum Kambodscha enger mit seinen direkten, aber auch mit weiter entfernt liegenden Nachbarn verknüpft. Da Kambodscha jedoch jetzt schon extrem stark von Waldrodung betroffen ist, könnte ein Ausbau der Infrastruktur negative Auswirkungen auf die Umwelt haben. Ein Beispiel ist die neue, gerade im Bau befindliche Schnellstraße, die Kambodscha mit Vietnam verbinden soll. Diese durchquert den Virachey National Park und wird dabei voraussichtlich schwere Schäden im Waldsystem verursachen. Die Wälder der Mekong Region stehen möglicherweise durch den

geplanten Bau von Dämmen vor ihrer Zerstörung, welche wiederum die Gefahr der Überflutung mit sich bringt und damit die notwendig werdende Umsiedlung lokaler Kommunen. Außerdem hätte dies eine Abnahme der Biodiversität zur Folge.

Zudem wird die Seidenstraßenstrategie Chinas Landinvestitionen beeinflussen. In der Vergangenheit wurden Landkäufe häufig im Tausch für die Unterstützung der kambodschanischen Infrastruktur, des Bergbaus und der Ölförderung vorgenommen. Daher wird das Versprechen, noch mehr in Kambodschas Infrastruktur zu investieren, zu einer Zunahme des Tauschhandels mit der Ressource Land führen. Dadurch wird außerdem die Abhängigkeit von China zunehmen.

Auswirkungen auf lokale Gemeinden und die Umwelt

In den letzten Jahren mehrte sich die Berichterstattung über Landverkäufe, die zu Landkonflikten und erzwungenen Umsiedlungen führten. Im Zeitraum von 2004 bis 2011 wurden geschätzte 300.000 Kambodschaner Opfer von Landnahmen, von 1990 bis 2008 wurden 26.000 Familien umgesiedelt. Derzeit droht 150.000 Kambodschanern eine Zwangsumsiedlung.²

Der Anbau von Kautschuk oder Zuckerrohr und illegales Roden verursachten bisher die größten sozialen Probleme und Umweltschäden. Im März 2017 berichtete die *Cambodia Daily* von massivem Fischsterben in Preah Vihear. Die lokale Bevölkerung sah die Quelle des Unglücks in den Zuckerrohrplantagen, die im Besitz der chinesischen Firma Rui Feng sind. Das Unternehmen wurde bereits im Jahr 2013 beschuldigt, Chemikalien in Wasserläufe zu pumpen. Derzeit wird wieder gegen diese Firma ermittelt, da einige der chinesischen Manager drei ihrer Arbeiter wegen Diebstahl verprügelt haben sollen, was einen Todesfall zur Folge hatte.³

Die chinesische Firma Lan Feng (Kambodscha) erwarb im Jahr 2011 die Konzessionen für über 9.000 Hektar Land in der nordkambodschanischen Provinz Preach Vihear. Seit 2004 werden dort Akazien, Kautschuk und Zuckerrohr angebaut. Gemäß einem Bericht in der *Phnom Penh Post* aus dem Jahr 2011 protestierten 135 Familien gegen diese erweiterte Investition, da sie dadurch seit Generationen genutztes Stammland aufgeben müssten. Eine Kompensation haben sie für diesen Verlust nicht erhalten.⁴



Umsiedlungslager von Andong, mehr als 1300 Familien leben hier 20 km entfernt von Phnom Penh
(Foto: Manfred Hornung, Heinrich-Böll Stiftung, Flickr, CC BY-SA 2.0)

Ein neues Gesetz zur Regelung von zivilgesellschaftlichen Vereinigungen (*Law on Associations and NGOs*) bewirkte die Einschränkung der Handlungsspielräume für zivilgesellschaftliche Akteure. Das erschwert natürlich auch den Kampf gegen dubiose Landinvestitionen. Obwohl SLCs und LASED Projekte die Interessen der lokalen Gemeinschaften und marginalisierten Gruppen sichern sollten, bewirkten sie bisher nicht viel. Tatsächlich ist die

Verteidigung der Lebensgrundlagen ländlicher Bevölkerungen jedoch auch ein globales Problem: Die Zeitung *The Guardian* erkor das Jahr 2017 als das »tödlichste Jahr« für Verteidiger*innen von Grund und Boden.⁵ Über 150 Menschen starben bei dem Versuch, das Land ihrer Kommunen, die natürlichen Ressourcen und ihre Tierwelt zu schützen.

Anmerkungen

- 1 Brot für die Welt, 2016. Land Rights Matter! Anchors to Reduce Land Grabbing, Dispossession and Displacement. Download: https://www.brot-fuer-die-welt.de/fileadmin/mediapool/2_Downloads/Fachinformationen/Analyse/Analysis_60_Land-Policy-Study.pdf, p. 12.
- 2 Asian NGO Coalition, 2016. Cambodia. [http://angoc.org/where-we-work/southeast-asia/cambodia/#PrettyPhoto\[787\]/0/](http://angoc.org/where-we-work/southeast-asia/cambodia/#PrettyPhoto[787]/0/)
- 3 Chhorn Phearun. Sugar Plantation in Preah Vihear Suspected in Mass Fish Deaths. *The Cambodia Daily*. 30.3.2017. <https://www.cambodiadaily.com/news/sugar-plantation-in-preah-vihear-suspected-in-mass-fish-deaths-127243/>
- 4 Khouth Sophak Chakrya. Villagers vs bulldozers. *The Phnom Penh Post*, 21.5.2012. <http://www.phnompenhpost.com/national/villagers-vs-bulldozers>
- 5 Matthew Taylor. 2017 on course to be deadliest on record for land defenders. 11.10.2017. <https://www.theguardian.com/environment/2017/oct/11/2017-deadliest-on-record-for-land-defenders-mining-logging>

Weitere Lektüre

Dwyer, M. (2015): The formalization fix? Land titling, land concession and the politics of spatial transparency in Cambodia. *Journal of Peasant Studies*, 1–26.

Neef, A. (2016): Cambodia's Devastating Economic Land Concessions. *East Asia Forum*. Available online at: <http://www.eastasiaforum.org/2016/06/29/cambodias-devastating-economic-land-concessions/>

Neef, A./ S. Touch (2016): Local Responses to Land grabbing and Displacement in Rural Cambodia. In: Price, S./ J. Singer (eds.) *Global Implications of Development, Climate Change and Disasters: Responses to Displacement from Asia-Pacific*. Routledge/ Earthscan, London & New York, pp. 124–141.

Nepals Träume von der Eisenbahnverbindung zwischen China und Indien

Ramesh Bhushal

Kathmandu steht im Zentrum des Disputes zwischen China und Indien über die Neue Seidenstraße. China plant eine Erweiterung seiner Eisenbahn von Tibet bis zur nepalesischen Grenze, was eine Verbindung durch Nepal bis nach Indien in Aussicht stellt.

In der nepalesischen Grenzstadt Rasuwa Ghadhi warten Hunderte von Lastwagen auf die Einfuhrerlaubnis nach Tibet. Die LKW-Fahrer transportieren Waren zwischen Kerung in Tibet und Nepals Hauptstadt Kathmandu. Sie wissen allerdings nie, wann das Startsignal zur Weiterfahrt eintrifft.

»Wir lassen sie die Brücke überqueren, wenn die Chinesen uns darum bitten, sonst stoppen wir sie«, sagt Dhruba Shrestha, ein Hilfsoffizier der nepalesischen bewaffneten Polizei, die an der Grenze stationiert ist.

Rasuwa Ghadhi ist derzeit der einzige Weg von Nepal nach Tibet. Nach dem Erdbeben im Jahr 2015 beschloss China, die Kodari-Route nach Nepal zu schließen und durch den Bergpass bei Rasuwa Ghadhi zu ersetzen. Allerdings ist die Infrastruktur auf der nepalesischen Seite mangelhaft. Außerdem dürfen nur Lkw-Fahrer mit einer Staatsbürgerschaft aus Rasuwa, einem Bezirk an der nepalesisch-chinesischen Grenze, über diese Route nach China einreisen. Die einzige Ausnahme ist der Besitz eines speziellen Visums der chinesischen Botschaft, was allerdings schwer erhältlich ist. Alternativ stellte die nepalesische Einwanderungsbehörde Tagespässe für Nepalesen aus. Diese Praxis wurde jedoch vor einigen Monaten eingestellt.

Weniger als 100 Meter vom kleinen Sicherheitsposten mit seinem Zinkdach und Blechzaun entfernt liegt die stillgelegte Festungsanlage Rasuwa (Rasuwa Fort). Sie wurde von dem ehemaligen Premierminister Jung Bahadur Rana, der 1855 in Tibet einmarschierte, erbaut. Gleich neben der Festung, die durch das Erdbeben schwer beschädigt

wurde, liegt auch das Finanzamt Nepals – auch in Trümmern. Dieser Ort ist zu einem wichtigen Ausgangspunkt für die ehrgeizige Seidenstraßenstrategie der chinesischen Regierung geworden.

Diese Strecke wird Nepal mit ganz Südasien und Zentralasien über die Qinghai-Tibet-Bahn verbinden, die nur 500 Kilometer von Shigatse entfernt ist. Chinas Plan ist es, das Schienennetz bis 2020 bis nach Kerung (auch bekannt als Gyirong/Kyirong), etwa 24 km entfernt, auszubauen.

Stillstand

»Ich warte seit zwei Wochen auf die Einfuhrerlaubnis. Wenn sie heute nicht kommt, dann morgen«, sagt der Lastwagenfahrer Rana Prasad Lamichhane. Das Warten ist seit der Schließung der Kodari-Grenze zu einem festen Bestandteil der Reise geworden, so dass unzufriedene Fahrer keine Wahl haben, außer die Zeit tot zu schlagen und Tee zu trinken.

Lokale Behörden sind frustriert über die nachlässige Haltung der nepalesischen Regierung bezüglich ihrer Handhabung des einzigen Tors nach Tibet. Ein Sicherheitsoffizier



Rana Bahadur Lamichhane wartet bereits seit zwei Wochen am Übergang Rasuwa Ghadhi, um nach Tibet einreisen zu dürfen (Foto: Nabin Baral)



Lastwagen warten drei Kilometer vor der nepalesisch-tibetischen Grenze auf die Zollabfertigung durch Nepals Sicherheitskräfte (Foto: Nabin Baral)

flucht in Nepali über das schlechte Management seiner Regierung. »Schau, diese Chinesen jenseits der Grenze, wie gut sie organisiert sind, wir haben nicht einmal eine Toilette, geschweige denn andere Einrichtungen«, sagt er unter der Bedingung der Anonymität.

Ein anderer Sicherheitsoffizier erlitt kürzlich eine schwere Beinverletzung, nachdem ein Felsbrocken von einer erdbebengeschwächten Klippe herunterrollte. Überreste des Erdbeugeschwächten Klippe herunterrollte. Überreste des Erdbeugeschwächten Klippe herunterrollte. Überreste des Erdbeugeschwächten Klippe herunterrollte. Es gibt sogar Gerüchte, dass Leichen unter den Trümmern liegen. All das baut Spannung auf.

Nepals Traum von der Eisenbahn

Als Großbritannien Indien regierte, richtete es für den Holztransport zwischen Nepal und Indien im Jahr 1927 den ersten Eisenbahnverkehr an der südöstlichen Grenze Nepals ein. Nachdem die Lieferungen zurückgegangen waren, begann die Bahn, Passagiere zu befördern. Dieser Betrieb wurde jedoch im Jahr 2014 wegen mangelnder Wartung und Rentabilität eingestellt.

Nach dem Ende der britischen Herrschaft gab es nur eine begrenzte Weiterentwicklung des Schienennetzwerkes. Eine Ausnahme bildete die im Jahr 2006 durch Nepal unterzeichnete Übereinkunft zum Bau einer Eisenbahnstrecke zwischen Europa und Chinas Pazifikhäfen (Trans Asian Railway Network Agreement). Derzeit hat das Land keinen funktionierenden Eisenbahnverkehr. Große Pläne auf dem Papier gibt es allerdings zuhauf.

Nepals neuer, auf 20 Jahre angelegter Plan zur Entwicklung der Eisenbahn zielt auf den Bau eines Schienennetzwerkes

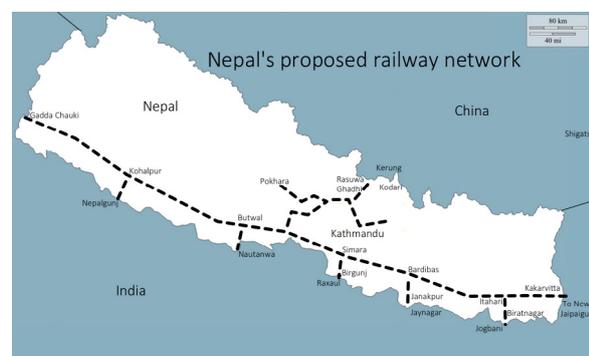
im Umfang von 4.000 Kilometern ab, darunter Gleise vom nördlichen Tibetplateau bis zu den Überschwemmungsgebieten des Ganges in Indien. Er beinhaltet zudem Pläne für ein neues siebenstöckiges Gebäude in Kathmandu, in dem die Regierung vor Kurzem eine Eisenbahnabteilung eingerichtet hat.

Prakash Upadhyay, Sprecher ebendieser Abteilung, erklärt, »Wir führen aktuell eine detaillierte Studie über den Bau einer Ost-West Bahnschneise. Von den sechs Gleisstrecken, die Indien bereitgestellt hat, werden voraussichtlich bereits im nächsten Jahr zwei in Betrieb sein. Der Streckenverlauf ist im Süden Nepals geplant. Wir haben die chinesische Regierung kontaktiert, um eine geeignete Firma zu finden, die die Möglichkeiten einer Kathmandu-Kerung Bahnstrecke ausloten soll. Wir hoffen, dieses Projekt bald beginnen zu können.«

In einem kleinen, gebirgigen Binnenstaat, der zwischen zwei riesigen Volkswirtschaften liegt, stellte der Bau einer Eisenbahn keine politische Priorität dar. Das änderte sich jedoch, als China sein Schienennetz durch die unwirtschaftlichen Gebiete Tibets bis nach Shigatse ausdehnte und später eine Erweiterung der Eisenbahn bis zur nepalesisch-chinesischen Grenze im Jahr 2020 ankündigte.

»Wenn die Chinesen sagen, dass sie es tun werden, dann tun sie es. Sie werden die Bahn nach Kerung bringen«, sagt Santosh Nepal, ein lokaler Lkw-Fahrer in Rasuwa Ghadhi, der häufig nach Kerung fährt. Er hat die Arbeit der Chinesen gesehen und ist beeindruckt.

Auch die nepalesischen Behörden sind zuversichtlich, dass es dazu kommen wird. »Wir waren in der Vergangenheit zu sehr auf Straßen fokussiert, aber die nördlichen Berge mit den südlichen Ebenen über ein Schienennetzwerk zu verbinden ist keine unmögliche Aufgabe. Wir sind zuver-



Das geplante Eisenbahnnetz in Nepal (Foto: chinadialogue)



Ein Lastwagen kurz vor der Einreise nach China an der Nepalisch-Tibetischen Grenze (Foto: Nabin Baral)

sichtlich, dass das bald Realität sein wird«, sagt Upadhyay, der hinzufügt, dass ein Service über die südliche Grenze im nächsten Jahr eröffnet werden soll.

Während das Eisenbahnnetz an der Nordgrenze in greifbarer Nähe liegt, sollen die Linien an der Südgrenze bis zum nächsten Jahr in Betrieb genommen werden. »Wir haben neue Bahngleise im südlichen Grenzgebiet gebaut und es ist sehr wahrscheinlich, dass das Land bis Anfang nächsten Jahres einen effektiven Bahnverkehr haben wird«, sagt Upadhyay zuversichtlich. Nach Fertigstellung wird die neue Strecke Kerung mit Kathmandu verbinden.

Können Züge defekte diplomatische Beziehungen beheben?

»Wenn Nepal in ein chinesisches Eisenbahnnetz eingebunden wird, kann es auf dem Landweg mit Europa verbunden werden«, tweetete Leela Mani Paudyal, Nepals Botschafterin in China, nach der Unterzeichnung eines Memorandum of Understanding zwischen den Ländern.

Die Zusammenarbeit mit den chinesischen Behörden zur Realisierung dieser Pläne wird allerdings eine Herausforderung sein.

Nepal will hierfür die Unterstützung Indiens, seines südlichen Nachbarn. Indien soll auch politisch unterstützend

bei der Umsetzung der neuen Verfassung von 2015 wirken. Allerdings sind die Beziehungen zwischen Nepal und Indien seit Bekanntmachung der Verfassung kompliziert geworden. Indien hat bekräftigt, dass die Forderungen der Bevölkerungen im Süden Nepals, z. B. zu Fragen der Staatsbürgerschaft, in das Dokument mit aufgenommen werden müssten.¹ Diese Bevölkerungsgruppen protestierten nach Bekanntmachung der Verfassungsreform (Anm. d. Hrsg.).

Die Blockade der Grenzübergänge wurde mit diesen Protesten in Verbindung gebracht. Das veranlasste den damaligen nepalesischen Premierminister K. P. Oli dazu, sich China anzunähern und Abkommen wie das des historischen Transithandelsvertrages abzuschließen.²

Genau in diese Zeit fällt die Zustimmung zur Seidenstraßenpläne durch die nepalesische Regierung, die dann im Mai 2017 offiziell genehmigt wurde. »China mag vielleicht versteckte Absichten in der One Belt, One Road Initiative haben, aber wir sollten aus diesem Grund allein nicht zögern, uns dieser Initiative anzuschließen und sie uns zu nutzen zu machen«, sagte Rabindra Adhikari, Vorsitzende des Parlamentarischen Entwicklungsausschusses.

Indien hat hinsichtlich der Seidenstraßeninitiative bereits Sorge bekundet und betrachtet den dirn vorgesehenen Wirtschaftskorridor China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) als Verletzung seiner Souveränität, da das Projekt auf dem umstrittenen Gebiet des von Pakistan verwalteten Kaschmir operiert. Indien versuchte Nepal und Bangladesch davon zu überzeugen, sich der Initiative nicht anzuschließen, doch ohne Erfolg.

In der Tat argumentieren einige, dass Indiens Bemühungen aussichtslos seien. »Es hat keinen Sinn, dass Indien das chinesische Seidenstraßen-Projekt boykottiert und Nachbarn wie Nepal unter Druck setzt, nicht daran teilzunehmen. Es lässt Indien nur gemein, boshaft und rückwärtsgewandt aussehen«, schrieb Dipak Gyawali, Nepals ehemaliger Wasserminister.³

Nepalesische Befürworter haben einen weiteren Grund zur Hoffnung, dass Indien sich der Initiative anschließen wird. »Technokraten in Indien wissen, wie wichtig es ist, das chinesische Kerung an das indische Schienennetz anzubinden. Es ist die geeignetste Strecke für einen Anschluss an die Trans-Asian Railways«, sagte Upadhyay.

Unter den drei Eisenbahnnetzen im Rahmen der Trans-Asiatischen Eisenbahn, die Asien mit Europa verbindet,

fällt Nepal an den südlichsten Punkt. Das Land ist auch eine wichtige Verbindung zwischen Shanghai und Moskau. Das südliche Netz verbindet Hongkong und Singapur über Indien und den Iran mit Spanien. »Wir befinden uns strategisch an einem sehr wichtigen geografischen Standort und können als Brücke zwischen zwei großen transasiatischen Eisenbahnnetzen fungieren«, fügte Upadhyay hinzu.

Obwohl sich Indien und China über die Seidenstraßenstrategie streiten, bleiben die Politiker in Nepal optimistisch. »Sobald eine Eisenbahnverbindung mit China hergestellt ist, können nepalesische Güter über das eurasische Transportnetzwerk auf internationale Märkte transportiert werden, was für die Überwindung unserer geopolitischen Zwänge unerlässlich ist. Ganz Südasien kann von diesem Netzwerk profitieren«, so Adhikari.

Herausforderungen

Obwohl auf dem Papier Schienen und Straßen die hohen Berge bereits überquert haben, sieht die Realität jedoch anders aus. Es warten viele Herausforderungen: Erdbeben sind auf der geologisch fragilen und erdbebengefährdeten Strecke ab Kerung keine Seltenheit.

Dank des Versprechens chinesischer Investoren sind finanzielle Engpässe weniger besorgniserregend als technische, so die Beamten. Die Eisenbahnabteilung sagt, dass etwa 90 Prozent der Kathmandu-Kerung-Bahn aus Brücken oder Tunneln bestehen wird. »Es stimmt, es gibt technische Herausforderungen auf unserer Seite, aber es ist nicht unmöglich, Kathmandu mit Kerung zu verbinden. Natürlich wird es aber nicht so einfach zu realisieren sein wie die Verbindung zwischen Kathmandu mit Birgunj an der Südgrenze«, so Upadhyay.

Nepals unzureichende Kompetenz und Erfahrung im Ausbau von Bahnnetzen sind bereits zu einem wichtigen Thema geworden. Man sucht Unterstützung bei Nachbarn und fördert Talente, die in diesem Sektor arbeiten sollen. »Ich bin Straßenbauingenieur, wurde aber jetzt mit der Arbeit an Schienennetzwerken beauftragt«, sagte Upadhyay. »Wir haben keine Erfahrung mit Eisenbahnen. Für uns ist es also Learning by doing. Da die Abteilung gerade erst eingerichtet wurde, steht jetzt erst mal das Personalwesen im Vordergrund«, fügte er hinzu.

Die Verbindung nach China führt durch eines der beliebtesten Reiseziele Nepals – den Langtang Nationalpark.

Nepal wird oft als illegaler Handelskorridor für Wildtiere von Südasien nach China und zurück genutzt. Parkbeamte betrachten die Eisenbahnpläne daher mit Argwohn, da sie den Handel mit geschützten Arten erleichtern.

»Wir sind uns des Problems bewusst und ein wenig besorgt. Die Aktivitäten haben über diese Route bereits zugenommen. Daher planen wir schon in diesem Jahr die Einrichtung einer separaten Wildtier-Kontrollstelle an der Grenze, um das Problem einzudämmen«, sagte Yubraj Regmi, Leiter des Langtang Nationalparks.

Aufgrund politischer Turbulenzen hat Nepal seit zwei Jahrzehnten keine Kommunalwahlen mehr abgehalten. Seitdem das Land seine 239 Jahre alte Monarchie abgeschafft und eine Republik gegründet wurde, wird es von ernannten Bürokraten regiert. In diesem Jahr (2017) sind Kommunalwahlen in drei Phasen geplant, wobei die letzte Phase am 18. September 2018 stattfindet. Zuvor gab es einige gravierende Kommunikationslücken zwischen Regierung und Bevölkerung. Neu gewählte Politiker hoffen, hier Abhilfe zu schaffen und freuen sich auf die Zusammenarbeit mit der Landesregierung bei Themen wie der Seidenstraßenstrategie.

»Mit den lokalen Gemeinden gab es sehr wenig Austausch [über die Seidenstraßenstrategie BRI]«, sagt Kaisang Tamang, Bürgermeister von Gosainkunda Gaunpalika, das an der chinesische Grenze liegt. »Aber wir haben kürzlich das Mandat des Volkes erhalten und sind bereit, unsere Rollen auszufüllen.«

Annotations

- 1 Einer der Hauptstreitpunkte war, wie schon bei den vorherigen Verfassungsprozessen, die vorgesehene Aufteilung des Landes in sieben Föderalstaaten. Vor allem die Vertreter*Innen der sich den Madeshi zugehörig fühlenden Nepalesen, aber auch der relativ großen Volksgruppe der Tharu protestierten gegen die Aufteilung, da sie um die angemessene Repräsentation ihrer Gruppe fürchteten. Siehe ausführlich hier: https://www.eu-china.net/uploads/tx_news/Nepal-Dialogforum_-_Der_aktuelle_Konflikt_um_die_Verfassung_Nepals.pdf
- 2 The Himalayan Times. Nepal China unterzeichnen Handelsvertrag und neun weitere Pakte. 22.3.2016. <https://thehimalayantimes.com/business/nepal-china-pen-transit-trade-treaty-nine-pacts/>
- 2 New Spotlight Nepal. Expandierender Drache, panischer Elefant. 23.6.2017. <https://www.spotlightnepal.com/2017/06/23/expanding-dragon-panickingelephant/>

Sri Lankas neues Hongkong-Projekt: Ein Risiko für alle Beteiligten

Chinesische Firmen im Wettlauf um den Bau einer riesigen Hafenstadt, die mit Dubai und Singapur konkurrieren kann

Liu Qin

Colombo Port City ist Sri Lankas größtes ausländisches Direktinvestitionsprojekt aller Zeiten. Es ist auch die bisher größte Investition Chinas in die Inselnation im Indischen Ozean und ein Flaggschiff der Belt and Road Initiative – ein neuer Hafen entlang der Seidenstraße.

Obwohl der Monsun die Arbeit gefährdet, graben und transportieren zwei Bagger rund um die Uhr Sand für die Baustelle, die einst zu Colombo Port City werden soll. An Land gelten strenge Sicherheits- und Fahrzeugkontrollen an den Werkstoren in der Nähe des lebhaften Geschäftsviertels von Colombo. Vor drei Jahren fiel hier der Startschuss für das Projekt, unter den wachsamen Augen von Chinas Präsident Xi Jinping und Sri Lankas damaligen Regierungschef Mahinda Rajapaksa.

Seitdem hat das Projekt einen Regierungswechsel sowie Proteste von Umweltschützern und Fischern überstanden, die die Arbeit für ein Jahr unterbrochen haben. Offizielle

Schätzungen der gesamten Direktinvestitionen belaufen sich auf 1,4 Milliarden US-Dollar, was weitere 13 Milliarden US-Dollar an sekundären Investitionen nach sich ziehen dürfte. Die Hafenstadt ist ein Gemeinschaftsprojekt von China Communications Construction (CCC) und der staatlichen Hafenbehörde von Sri Lanka.

Auf Sand gebaut

Das Projekt ist allerdings nicht ganz frei von Kritik, da das Land, auf dem dieses internationale Finanzzentrum mit seinen Einkaufszentren, Hotels, Hochhäusern, Schulen und Krankenhäusern entstehen soll, aus dem Indischen Ozean gewonnen wird. Der neue Hafen und die neue Stadt sind ein Megaprojekt, das Sri Lankas derzeit größtes Stadt- und Handelszentrum um 269 Hektar, etwa die Größe des Zentrum Londons, erweitern wird. Laut Regierungsvertretern sollen damit mehr als 83.000 Arbeitsplätze geschaffen werden und 270.000 Menschen Wohnraum bereitstellen. Die Regierung Sri Lankas setzt große Hoffnungen in diese



Eine Computer-Animation von Port City Colombo zeigt Wolkenkratzer, die auf einem vom Meer zurückgewonnenem Gebiet errichtet wurden (Foto: CHEC Port City Colombo (Pvt) Ltd)

neue Stadt. Sie nennt sie »Sri Lankas Hongkong« und signalisiert damit ihren Wunsch nach einem regionalen und globalen Finanzzentrum auf halbem Wege zwischen Dubai und Singapur.

Ranil Wickremesinghe, Sri Lankas Premierminister, teilte chinesischen Medien mit, dass das Projekt eine besondere Handels- und Finanzzone mit eigenen Finanz- und Justizsystemen sein wird, um einen effizienten Betrieb zu gewährleisten.

Wahlpolitik

Wickremesinghe war diesem Projekt gegenüber nicht immer so positiv. Während seinem Wahlkampf versprach er, das Projektvorhaben zu stoppen – und spiegelte damit die Bedenken von Umweltschützern und Fischern wider, die sich kritisch zu den Auswirkungen großflächiger Ausbaggerungen auf die Fischbestände und die Küstenerosion äußerten. Seine Regierung veranlasste die Arbeiten im März 2015 einzustellen, nur sechs Monate nach Baubeginn. Laut dem Minister für Entwicklungsstrategien und internationalen Handel, Malik Samarawickrama, fehle dem Projekt eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP): »In der Opposition forderten wir die damalige Regierung auf, die entsprechenden Umweltberichte zu veröffentlichen, erhielten aber keine Antwort«, zitierte ihn die chinesische Website Caixin.

Im Gegensatz zu China ist das Land in Sri Lanka in Privatbesitz, so dass Zwangsumsiedlungen, wie z. B. die Räumung von Land für die Olympischen Spiele in Peking, schwieriger sind und der Ausbau in der bestehenden Stadt Colombo nicht möglich war. Stattdessen wird nun Land aus dem Meer zurückgewonnen. Die Einstellung der Arbeit verursachte Tagesverluste in Höhe von 380.000 US-Dollar. Die chinesische Seite verlangte eine Entschädigung, die die sri-lankische Seite mit zusätzlichen 36 Hektar zurückgewonnenem Land zahlen wollte. Somit erhöhte sich neben der Gesamtfläche, die auf 269 Hektar wuchs, auch der Umfang der Baggerarbeiten. Bei der Landgewinnung und dem Bau werden insgesamt 650 Millionen Kubikmeter Sand verbraucht.

In der srilankischen Zeitung *Daily Mirror*, sagte Sajeewa Chamikara, Sprecherin der sri-lankischen Umweltgruppe *Environment Conservation Trust*, voraus, dass das Ausbaggern sowohl die marinen Ökosysteme als auch die Küste Sri Lankas schädigen wird. Sri Lanka hat bereits 85 Quadratkilometer Land durch Küstenerosion verloren.



Der Bau von Colombo Hafency (Foto: Liu Qin)

Dr. Ravindra Kariyawasam vom *Centre for Environment and Nature Studies* sagt, dass die geplante Hafenstadt die Küstenerosion verschärfen wird. Das Ausbaggern entlang der berühmten Negombo Lagune kann die Felsen beschädigen, die ihre Fundamente bilden, sagt Aruna Roshantha von der *All-Ceylon Fisheries Union*.

China Communications Construction hat daraufhin erklärt, dass es vier Jahre lang Vorbereitungsarbeit geleistet hat, bevor es das Abkommen mit der vorherigen Regierung unterzeichnete. Alles sei gemäß den Rechtsvorschriften, die das Land Sri Lanka vorab, durchgeführt worden. Man fügte hinzu, dass eine unabhängige Institution die UVP durchgeführt habe.

Am 9. März 2016 genehmigte das Kabinett Sri Lankas einen ergänzenden UVP-Bericht über das Projekt, vorgelegt von der zentralen Umweltbehörde.¹ Der Bericht wies verschiedene Beschwerden über die Umweltauswirkungen der Hafenstadt zurück und machte den Weg frei für eine Wiederaufnahme der Arbeiten. Laut Chamikara lässt das sri-lankische Recht keinen solchen »Nachtragsbericht« zu. Ein einheimischer katholischer Priester und entschiedener Gegner des Projekts, Pater Sarath Iddamalgodha, vermutet, dass die Bevölkerung so lange protestieren wird, bis der Bau für immer gestoppt wird.

Fehlendes Kapital

Während die Regierung die Schaffung eines globalen Finanzzentrums anstrebt, sind die lokalen Fischer über die Auswirkungen des Projekts auf ihre Existenz verärgert. In Uswetakeiyawa, einem nahegelegenen Fischerdorf, fan-

Sri Lanka



Bewohner des Fischerdorfes Uswetakeiyawa beklagen, dass es bisher keine Kompensation für Fangausfälle gab, die durch das Ausbaggern entstanden sind (Foto: Liu Qin)

den diese Existenzfragen ein großes Publikum. Fischer, die ihre Boote repariert hatten, zeigten auf die Baggerschiffe. »Sehen Sie, die Bagger der chinesischen Firma arbeiten 24 Stunden am Tag. Es gibt keine Möglichkeit für uns zu fischen, wir können unseren Lebensunterhalt nicht verdienen«, sagte einer.

Fische werden abgeschreckt und Netze oft durch Bagger beschädigt. Über 1.000 Haushalte sind am Ort des Bauvorhabens auf die Fischerei angewiesen. Nach eigenen Angaben sind an der Küste von Negombo die Einkommen von 10.000 Fischern von der Ausbaggerung betroffen. »Ursprünglich hieß es, dass die Arbeiten 10 Kilometer vor der Küste stattfinden würden. Jetzt sind sie nur noch 7,5 Kilometer entfernt«, sagte ein Fischer, der es ablehnte, namentlich genannt zu werden.

Ein, die chinesischen Partner begleitender, Beamter berichtete gegenüber einem *Caixin*-Reporter, dass die sri-lankische Regierung zugestimmt habe, die Baggergrenze zu senken, weil der Sand auf See knapp sei. Die Fischer wurden konsultiert, hieß es.

Die Gesprächspartner von *chinadialogue* (dem Ko-Herausgeber dieser Broschüre, Anm. d. Hrsg.) wiederum waren aufgebracht darüber, um ihre Stimmen betrogen worden zu sein: »Wir unterstützten die neue Regierung, weil sie das Projekt einstellen wollte. Sobald sie unsere Stimmen bekommen hatten, ließen sie es aber einfach wieder anlaufen.« Außerdem sei nicht eine der 100 Millionen Rupien, die der CCC bereits über die sri-lankischen Fischereibehörden gezahlt hat, bei ihnen angekommen. Ein 50-jähriger Fischer beschwerte sich: »Wir haben nur

Hunger und Wut. Diese Politiker haben die ganze Entschädigung eingesteckt.«

Das chinesische Unternehmen hat Entschädigungen in Höhe von 500 Millionen Rupien (3,2 Millionen US-Dollar) zugesagt, die über die sri-lankischen Fischereibehörden als Barzuschüsse, Versicherungen und eine neue Fischverarbeitungsanlage ausbezahlt werden sollen.

Risiken für chinesische Unternehmen

Nachdem das Kabinett den ergänzenden UVP-Bericht genehmigt hat und die Grabungsarbeiten wieder aufgenommen wurden, streben sri-lankische Behörden erneut die Akquise von chinesischen Investitionen an. Surath Wickramasinghe, ein Architekt und Vorsitzender der Sri Lankan Chamber of Construction Industry, meint, dass jedes Unternehmen, egal ob es ein Chinesisches, amerikanisches, japanisches oder Indisches sei, einen Dienst für Sri Lankas Entwicklung leisten könne. Er schwärmte, dass Chinas Seidenstraßeninitiative viele weitere chinesische Firmen dazu veranlassen wird, in Sri Lanka nach neuen Geschäftschancen zu suchen. Erst kürzlich habe man eine Delegation empfangen, die aus Vertretern von 50 Unternehmen bestand. Für chinesische Unternehmen stellt die sri-lankische Politik allerdings ein echtes Risiko dar: Die einjährige Sperrung der Hafenstadt war keine Ausnahme, sondern wurde nach dem Amtsantritt der neuen Regierung von ähnlichen Unterbrechungen begleitet.

Ein Projektmitarbeiter des CCC, der seinen Namen nicht nennen wollte, sagte: »Es finden sehr häufig Regierungswechsel statt. Auch im Jahr 2019 wird es eine weitere Wahl geben. Für uns ist es ein Wettlauf gegen die Zeit, um das Projekt so schnell wie möglich fertig zu stellen.«

»Regierungswechsel stellen ein echtes Risiko dar«, so Jin Jiaman, Geschäftsführerin des chinesischen Think Tanks *Global Environmental Institute (GEI)* gegenüber *chinadialogue*. »US-Politiker wenden sich gerne während einer Wahl gegen China. Nun stellen wir fest, dass China auch in vielen anderen Ländern ein Angriffsobjekt während der Wahlen ist – ein Trend, vor dem wir uns in Acht nehmen müssen.«

Anmerkungen

- 1 *Daily FT*. Umweltbericht genehmigt Colombo Port City. 5.1.2016. <http://www.ft.lk/article/516183/Environmental-report-clears-Colombo-Port-City>

Was bringt Chinas Maritime Seidenstraße (MSR) für Vietnam?

Einschätzungen der Zivilgesellschaft

Tam Nguyen

Durch die geografische Nähe, die Nähe zu China in politischer und historischer Hinsicht und die Anbindung an die Seidenstraße ist Vietnam in der Lage, Chancen, aber auch Herausforderungen in der Maritimen Seidenstraße (MSR) zu erkennen. Vietnam hegt große Hoffnungen in erster Linie auf finanzielle Mittel, die das marode und veraltete Infrastruktursystem sanieren sollen, aber das Land hat auch ernsthafte Bedenken hinsichtlich Chinas zunehmender Dominanz in der Wirtschaft, der Ineffektivität seiner Investitionen und seiner aggressiven militärischen Aktionen.

Die Maritime Seidenstraße und die Nachfrage nach besserer Infrastruktur in Vietnam

Für Vietnam ist die MSR-Initiative die Fortsetzung, Erweiterung und Verwirklichung der bisherigen Zusammenarbeit mit und Verpflichtungen gegenüber China. Das umfasst auf bilateraler Ebene das *Beibu Gulf Economic Rim Project*, die *Two Corridors and One Economic Belt Initiative*, und auf der regionalen Ebene das *Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program* und den *ASEAN Master Plan in Connectivity*. Vietnam versprach sich enorme Vorteile durch die Teilnahme an diesen Projekten.

Die MSR könnte sich insbesondere in der Entwicklung von Infrastruktur durch den Bau von Verkehrsnetzen innerhalb des Landes (insbesondere in der nördlichen Region, die drei Wirtschaftszentren umfasst: Ha Noi, Hai Phong und Quang Ninh) als nützlich erweisen. Hiermit könnte Vietnam mit anderen Ländern der Mekong Region und den zwei chinesischen Provinzen Yunnan und Guangxi verbunden werden.

Abgesehen davon ist der Bau von Energieinfrastruktur ein weiteres Schlüsselement der Zusammenarbeit. Durch die MSR könnten chinesische Investitionen in diesem Bereich zunehmen und schneller von statten gehen. Es wird erwartet, dass die Höhe der Investitionen für die MSR das Problem des fehlenden Kapitals in Vietnam ausgleichen wird.

Inländische Investoren, die entwicklungsfördernde Projekte ins Auge fassen, sind in Vietnam aufgrund niedriger Sparquoten, des langsamen Wirtschaftswachstums, dem Preisrückgang des Ölpreises, dem krisenanfälligen Finanzsystem und der rapide steigenden hohen öffentlichen Verschuldung extrem begrenzt.

Der Rückzug der amerikanischen Trump-Administration aus dem Trans-Pacific Partnership Abkommen (TPP) hatte einen klaren negativen Einfluss auf Vietnam als Zielland für ausländische Direktinvestitionen (FDI). Allerdings konnte überraschenderweise in manchen Industrien ein Anstieg der Direktinvestitionen verzeichnet werden, vermutlich zurückzuführen in Erwartung des Handelsabkommens.

Vor diesem Hintergrund werden Chinas Hilfe, Investitionen und Kredite, die im Rahmen der MSR eingesetzt werden, Vietnam bei der Erreichung seiner Entwicklungsziele zugutekommen. Zudem würde die Durchführung der Initiative die regionale Vernetzung steigern, einschließlich der physischen und finanziellen Integration in die Region sowie des personellen und kulturellen Austausches. Jedoch birgt die MSR auch diverse Risiken.

Die versteckte Zivilgesellschaft: Bedenken hinsichtlich der MSR

Bedenken über die Auswirkungen der MSR fußen hauptsächlich auf Vietnams Erfahrungen mit chinesischen Investitionen und historischen Lehrstücken aus der bilateralen



Anti-China Proteste in Vietnam (2011, Khánh Hmoong, flickr CC BY-SA 2.0)

Beziehung zwischen diesen beiden Ländern. Die Bedenken umfassen eine Bandbreite an Politikfeldern (Wirtschaft, Umweltschutz, Verteidigung, internationale Beziehungen) und werden von vielen unterschiedlichen Akteuren der Gesellschaft geteilt.

Da der politische Raum durch das Ein-Parteien Regime in Vietnam stark eingeschränkt ist, spielt die Zivilgesellschaft als Stimme des Volkes eine wichtige Rolle, obgleich sie in öffentlichen politischen Debatten marginalisiert wird. Daher kann die vietnamesische Wahrnehmung der MSR nur in Fragmenten dargestellt werden, hauptsächlich durch die einzelnen Reaktionen auf Chinas Verwicklung in die Entwicklung Vietnams.

Geteilte Sorgen über chinesischen Investitionen

Zunächst hat das schlechte Abschneiden chinesischer Investoren indirekt für eine negative Wahrnehmung der MSR gesorgt. Mangelnde Qualität, eine hohe Anzahl an Arbeitsunfällen durch mangelnde Sicherheitsvorkehrungen, langsame Durchführung der Bauvorhaben, massive Umweltschäden und steigende Investitionskosten weit über die ursprünglich geplanten Zahlen hinaus sind häufige Charakteristika vieler Infrastruktur- und Energieprojekte, die aktuell von chinesischen Firmen in Vietnam durchgeführt werden. China wird Vietnam im Rahmen

der MSR kostengünstiges Kapital anbieten. Aber die guten Kreditkonditionen könnten die Empfängerländer jedoch an Bedingungen binden, die sie zwingen, geringere Sicherheitsstandards für Arbeiter und die Nutzung qualitativ minderwertigen Materials aus China zu akzeptieren.

Der Vorsitzende der *Vietnam Association of Mechanical Industry*, Nguyen Van Thu, kam zu dem Ergebnis, dass chinesische Unternehmen häufig Verzögerungen zwischen 3 Monaten bis hin zu 3 Jahren in ihrer Projektabwicklung aufweisen, dass Projektcomponenten und Zulieferer gewechselt werden sowie die Qualität ihres Equipments mangelhaft ist.

Schlechte Erfahrungen mit Bauxit

Das Gros ernster Krisen im Bereich der Umweltverschmutzung in Vietnam wird mit chinesischen Investitionsprojekten in Verbindung gebracht. Jüngste Beispiele hierfür sind die Bauxit-Aluminium Projekte von Tan Rai und von Nan Co.

Morris-Jung, *University of California Berkley*, beobachtete, dass der massive Widerstand gegen chinesische Kooperationsprojekte hauptsächlich von zehn sozialen Gruppen ausgeht. Dazu gehören u.a. Wissenschaftler, inländische Medien, NGOs, pensionierte hochrangige Beamte und auch Angehörige der Nationalversammlung. Diesen Gruppen wird nachgesagt, die stärkste Konfrontation mit dem Ein-Parteien Staat zu suchen. Als wahrscheinlich einzige NGO in Vietnam, die sich vehement gegen das Bauxit-Projekt ausspricht, bietet *Consultancy on Development* eine seltene Plattform um die Umweltfolgen einer Nutzung von veralteten Technologien durch chinesische Investoren zu diskutieren. Aufgrund schlechter Erfahrungen mit chinesischen Unternehmern bei Infrastruktur- und Energieprojekten wird Vietnams Wahrnehmung möglicher Vorteile der MSR und AIIB Initiativen sich definitiv weiterhin verschlechtern.

Wachsende Abhängigkeit von China

Jegliche Ausdehnung und Beschleunigung der MSR z.B. in Form von finanzieller Unterstützung würde die Anwesenheit chinesischer Investoren vor Ort steigern. Bedenkt man, das chinesische Unternehmen bereits zahlreiche Bauaufträge sichern konnten, wird die Steigerung der Investitionen auch zu einem Anstieg der Nutzung chinesischer Technologien, chinesischen Materials und chinesi-

scher Arbeitskräfte in Vietnam führen. Nga Dao vom *Center for Water Resources Conservation and Development* schätzt, dass chinesische Unternehmen knapp 90 Prozent der gesamten Ausrüstung inklusive Arbeitskräfte für vietnamesische Wasserkraftwerke stellen.

Ein weiterer Punkt ist, dass die Förderung des Waren- und Dienstleistungsaustauschs zu einer Intensivierung der Handelsbeziehungen zwischen Vietnam und China führen könnte. Diese wiederum ist eine der Quellen für Vietnams Handelsdefizit, das mit 43,8 Millionen Dollar nicht nur ein Rekordhoch erreicht hat, sondern auch knapp die Hälfte des vietnamesischen GDP ausmacht.

Des Weiteren könnten chinesische Kredite die Staatsverschuldung verschlimmern. Laut Weltbank wurde Vietnams staatliche Schuldenstandsquote im Jahr 2016 auf 65 Prozent geschätzt, ein langjähriges Hoch. Durch die niedrige Verzinsung und die aufgeweichten Konditionen bieten sich chinesische Kredite jedoch besonders als Finanzierungsoption für öffentliche Infrastrukturprojekte an.

Lückenhafter nationaler Rechtsrahmen

Ein weiterer Grund zur Sorge ist der unlautere Wettbewerb, wenn die Seidenstraßenstrategie unterstützt wird. Bei Bauprojekten bringen chinesische Unternehmen die eigene Ausrüstung, Technologien und ungelernete Arbeitskräfte ins Land statt bereits vorhandene Bezugsquellen in Vietnam zu nutzen. Der Generaldirektor der Hai Phong Thermopower JSC, Tran Huu Nam, beanstandet, dass chinesische Investoren oft trickreiche Methoden verwenden, um die Vergabe von Unteraufträgen an vietnamesische Firmen zu vermeiden. So werden oft unmögliche Preise von Subunternehmen verlangt oder Rechnungen sehr spät beglichen.

Der Leiter des *Mechanical Engineering Institute*, Nguyen Chi Sang, bestätigt, dass die Quote vietnamesischer Beteiligungen in chinesischen Projekten des Energie- und Zementbereichs fast bei Null liegt.

Hinzu kommt, dass der rigide und unvollständige nationale Rechtsrahmen, insbesondere der *Bidding Act* zur Regelung von Ausschreibungen in Beschaffungsmaßnahmen, die Schwerpunkte lediglich auf das Endpreisangebot und die finanzielle Leistungsfähigkeit des Auftragnehmers legt, aber nicht auf die Qualität der Umsetzung. Das grenzt heimische Anbieter für die Teilhabe in infrastrukturellen Großprojekten aus und begünstigt chinesische Anbieter.

Zustrom chinesischer Migranten: die Gefahr des Rassismus

Betrachtet man die sozialen Faktoren, so könnte eine Unterstützung der MSR die illegale Einwanderung von ungelerneter Arbeitskräften aus China stark begünstigen.

Laut einer Studie des Soziologen Nguyen Van Chinh, *National University of Hanoi*, hat sich die Anzahl chinesischer Arbeiter*innen in Vietnam innerhalb von fünf Jahren mehr als verdreifacht, von 21.217 Personen in 2005 zu 75.000 Personen im Jahr 2010. Diese Zahlen bilden jedoch nicht die hohe Dunkelziffer an unregistrierten Arbeiter*innen ab, welche in vielen Projekten mehr zehnmals so hoch sein kann wie die Anzahl der registrierten Arbeiter*inne.

Ein solches Beispiel ist das Haiphong Wärmekraftwerk, bei dem von den 4000 chinesischen Arbeiter*innen nur 300 legal registriert waren. Viele ziehen von einem Projekt zum nächsten und führen so zu unkontrollierten Strömen chinesischer Arbeiter*innen in Vietnam. Diese Vorgänge werden den Lokalregierungen nicht gemeldet und führen zu sozialer Unruhe.

Zu ähnlichen Ergebnissen kam eine Studie aus dem Jahr 2015 von Morris-Jung, in der anti-chinesische Einstellungen deutlich zu Tage traten, insbesondere in Gegenden, wo chinesische Bergbaubetriebe tätig sind. Laut dem vietnamesischen Ministerium für Arbeit, Kriegsinvaliden und Sozialen Angelegenheiten gab es im Jahr 2013 insgesamt 77.359 Arbeiter*innen ausländischer Herkunft. Davon waren 40.529 Arbeiter*innen registriert und 31.330 unregistriert, die meisten waren chinesischer Abstammung.

Chinesische Projekte schaffen auch »chinesische Dörfer«, so beispielsweise geschehen in Dong Giang. Dort hat die Ansiedlung von chinesischen Arbeiter*innen, die für den Bau von zwei Wasserkraftwerken beauftragt wurden, zu großer Ablehnung in den umliegenden Dörfern geführt. Gemäß vietnamesischer Regularien dürfen Investoren nur Arbeitskräfte aus dem Ausland hinzuziehen, wenn keine vergleichbar qualifizierten inländischen Arbeitnehmer verfügbar sind. Chinesische Unternehmen umgehen diese Anforderung jedoch, indem sie hohe Standards setzen und infolgedessen Bewerbungen vietnamesischer Arbeiter*innen ablehnen.

Export von veralteter Technik und Energiesicherheit

Darüber hinaus bereitet die Unterstützung der Maritimen Seidenstraßeninitiative Sorge in Sicherheits- und Verteidigungsfragen. Pham Thi Loan, Mitglied des Haushaltsausschusses der Nationalversammlung, sagte: »Wenn chinesische Firmen weiterhin wesentliche Kontrolle über Energieverträge ausüben, bleibt die Energiesicherheit des Landes prekär«. Vietnams Energiesicherheit wird auch durch die mangelhafte Qualität und schleppende Durchführung von chinesischen Projekten bedroht. Das führt zu instabiler Versorgung mit Energie, hohen Wartungskosten und Umweltschäden. China wird beschuldigt, veraltete Technologien in seinen Auslandseinsätzen zu verwenden und die MSR könnte einer der Kanäle sein, mithilfe dessen solcherlei Technik nach Vietnam verstärkt exportiert werden könnte.

Bedenken bezüglich nationaler Sicherheit

Die infrastrukturelle Anbindung an benachbarte chinesische Provinzen wird finanzielle Investitionsströme zur Ausbeutung natürlicher Ressourcen vereinfachen. Besonders betroffen ist die Bergregion um Sapa, wo die lokalen Medien kaum in öffentliche Belange einbezogen werden und die lokale Regierungsführung schwach ausgeprägt sind. Die MSR ist aber auch deshalb besorgniserregend, da sie in den an China angrenzenden Provinzen chinesischen Investoren langjährige Landnutzungsrechte einräumt.

Chinesische Investoren haben etwa 300 Hektar Land in angrenzenden Provinzen gepachtet. Dazu gehören die Provinzen Lao Cai, Quang Ninh und Cao Bang, sowie die verteidigungsrelevanten Provinzen Ha Tinh, Nghe An und Quang Binh. Einige hochrangige Militärs befürchten, dass China eine Straße von Nord- nach Südvietnam plant, die sich bis nach Laos und Kambodscha erstrecken soll. China hat das dafür notwendige Land für 55 Jahre gepachtet und würde mit einer solchen Schneise die gesamte indochinesische Bergregion dominieren.

Zu Beginn des Jahres 2018 muss die vietnamesische Nationalversammlung das Gesetz über Sonderverwaltungs- und Wirtschaftseinheiten, das es ausländischen Investoren erlaubt, Flächen bis zu 99 Jahren zu pachten, aufschie-

ben. Dies liegt daran, dass sich das antichinesische Stimmungsbild im ganzen Land mit mehreren landesweiten Demonstrationen verbreitete. Viele befürchten, dass das Gesetz die langfristige Dominanz chinesischer Unternehmen in Sonderwirtschaftszonen erleichtern würde, was der nationalen Sicherheit schaden würde.

Ungewisser Nutzen?

Vietnam befindet sich hinsichtlich der Bewertung und Einordnung der MSR in einem Dilemma: einerseits besteht ein großer Bedarf an Investitionen in den Infrastrukturbereich, andererseits fürchtet man sich vor den hier beschriebenen negativen Auswirkungen. Im Vergleich zu anderen ASEAN Partnern sind die positiven und negativen Folgen chinesischer Investition in Vietnam viel ausgeprägter, bedingt durch die geografische Nähe und kulturell-politische Affinität zu China.

Die Kernfrage für Vietnam ist nicht, ob sie der Initiative beitreten soll, sondern wie das Land die Risiken einer steigenden Beteiligung Chinas an ihrer Wirtschaft reduzieren sowie den Nutzen chinesischer Investoren und Kreditflüsse maximieren kann. Diese Situation stellt die Führung der vietnamesischen Kommunistischen Partei, deren Legitimität durch eine Allianz mit der Chinesischen Kommunistischen Partei gestützt wird, vor viele Herausforderungen.

Um die negativen Auswirkungen chinesischer Teilhabe an der vietnamesischen Wirtschaft zu mindern, muss Vietnam neben seinem regulatorischen System auch seine Aufsichtsstrukturen verbessern. Eine solche Änderung würde viele bestehende Bedenken, z. B. die schlechte Performance chinesischer Investitionen, das fehlende Migrationsmanagement sowie unfaire Wettbewerbstaktiken adressieren.

Anmerkungen

- 1 Thanhnien News, 2010. Most of Vietnam's projects in Chinese hands www.thanhniennews.com/business/most-of-vietnams-major-projects-in-chinese-hands-15404.html
- 2 Bui, Hai Thiem (2013). The development of civil society and dynamics of governance in Vietnam's one party rule. *Global Change, Peace & Security: formerly Pacifica Review: Peace, Security & Global Change*. 25:1, 77–93.

Erstes ko-finanziertes Projekt der Seidenstraßenbank: Slum-Modernisierung in Indonesien

Indonesian Legal Resource Center, WALHI, Institute for Policy Research and Advocacy (ELSAM), Ecological Justice, TuK, INDIES, Ulu Foundation

Die Gründung der *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)* durch die chinesische Regierung im Jahr 2016 hat andere internationale Finanzinstitute, darunter die Weltbank und die Asian Development Bank, veranlasst, eine Reihe neuer Infrastruktur-Megaprojekte zu unterstützen, von denen einige mit der AIIB kofinanziert werden. Die Besorgnis über die oft erheblichen ökologischen und sozialen Auswirkungen solcher groß angelegten Infrastrukturentwicklungen wächst

Deutschland ist viertgrößter Aktionär der AIIB nach China, Indien und Russland. Allein deshalb spielt Deutschland eine entscheidende Rolle bei der Sicherstellung von Transparenz und der Einhaltung von wichtigen Umwelt- und Sozialstandards. Die Verantwortung Deutschlands ist besonders wichtig angesichts der jüngsten Festnahmen, des Verschwindenlassens und die Inhaftierungen von Hunderten von Menschenrechtsverteidigern, Umweltschützern, Anwälten des öffentlichen Rechts und Frauenrechtler*innen.

Viele der jetzigen AIIB-Projekte werden in dieser frühen Phase ihrer Tätigkeit von anderen internationalen Finanzinstitutionen kofinanziert. Mit einer relativ geringen Anzahl von Mitarbeitern ist die AIIB in hohem Maße auf die Schutzklauseln, die Überwachung und die Evaluierung durch andere Institutionen angewiesen. Trotz massiven Drucks, substanzielle Kreditziele zu erreichen, scheint die AIIB wenig von ihrer eigenen Prüfverfahren durchzuführen. Auch scheint sie nicht angemessen auf Bedenken der Zivilgesellschaft in Bezug auf ihre Investitionsprojekte zu reagieren.

In diesem Beitrag untersuchen wir eines der ersten Projekte der AIIB, das *Indonesian National Slum Upgrading Project (NSUP)*. Es handelt sich dabei um das erste mit der Weltbank kofinanzierte AIIB-Projekt und das erste AIIB-Projekt in Indonesien.

Indonesien ist der achtgrößte Anteilseigner der AIIB und strebt an, der größte Kreditnehmer der Bank zu werden. Die Auswirkungen dieses Projektes und die Reaktionsfähigkeit der AIIB auf zivilgesellschaftliche Kritik könnten einen Maßstab für künftige AIIB-Projekte setzen.

Das AIIB – Weltbank *Indonesia National Slum Upgrading Project*

Im Juli 2016 bewilligten die AIIB und die Weltbank im Rahmen des ehrgeizigen Programms, »100 Prozent Zugang« zu Trinkwasser und sanitären Einrichtungen sowie »0 Prozent Slums« in städtischen Gebieten zu garantieren, ein Darlehen in Höhe von jeweils 216,5 Millionen US-Dollar zur Finanzierung eines gemeinsamen fünfjährigen *National Slum Upgrading Project (NSUP)* in 154 indonesischen Städten. Dabei wurden die Richtlinien der Weltbank zugrunde gelegt wurden.

In Indonesien werden Projekte in Slums oft von Gewalt, Landnahme, Zwangsräumungen und der Verarmung von vertriebenen Bevölkerungsgruppen begleitet. So wird die offizielle Einstufung einer städtischen Siedlung als »Slum« gefürchtet und von den Bewohnern oft als Vorstufe zu gewaltsamen Zwangsräumungen verstanden.¹

Die Umsiedlung birgt wirtschaftliche und soziale Risiken für gefährdete Bevölkerungsgruppen in den Städten, oft einhergehend mit immensen negativen Auswirkungen gerade für Frauen. In den städtischen Gebieten Indonesiens haben Frauen eine Vielzahl von verschiedenen Einkommensquellen und Wirtschaftsstrategien, darunter Lebensmittelstände, Kioske, Schwerstarbeit oder die Muschelernte (in Küstenstädten). Viele Frauen nutzen ihre Häuser für einen wesentlichen Teil ihrer einkommensschaffenden Tätigkeiten und sehen sich bei Zwangsräumungen mit besonders negativen Folgen konfrontiert, darunter erhebliche Unterbrechungen der häuslichen Wirtschaftstätigkeit sowie ein erhöhtes Risiko von geschlechtsspezifischer Gewalt.

Indonesien



Ein Beispiel einer typischen Zwangsäumung (Foto: ZUMA Press, Inc. / Alamy Stock Photo)

Laut Berichten der Zivilgesellschaft litt das NSUP an einer Reihe von Problemen:

- Die von der AIB und der Weltbank geforderten **aussagekräftigen öffentlichen Konsultationen wurden nicht durchgeführt**.
- **Landgrabbing, Drohungen und Einschüchterung**. Lokale Gemeinschaften und indonesische NGOs, die Bedenken gegenüber NSUP äußern, haben Morddrohungen und andere Formen der Einschüchterung erhalten, ohne dass AIB oder WB darauf reagiert haben.
- **»Freiwillige Landspende«**. In den Projektdokumenten wird behauptet, dass es nicht zu Vertreibung kommen wird, weil die NSUP sogenannte »freiwillige Landspenden« einsetzt. Menschen, die in als Slums ausgewiesenen Gebieten leben, sollen ihr Land und ihre Häuser »freiwillig« aufgeben. Das ist angesichts des weit verbreiteten Einsatzes von Streitkräften, wie Militär, Polizei und bewaffneten Schlägern (»Preman«) für Vertreibungen in den städtischen Dörfern Indonesiens nicht glaubwürdig. Hinzu kommt die hohe Anzahl der bereits gemeldeten Drohungen gegen Personen, die sich kritisch zur Umsiedelung äußerten sowie die Unklarheit über den Landbesitz, da die Mehrheit (und die große Mehrheit der ärmeren Bevölkerungsschichten) keine Nachweise über Nutzungsrechte oder Grundbesitz vorweisen kann.
- **Keine Erhebung geschlechtsspezifischer Daten**. »Haushaltsvorstände« (meist Männer) werden in der Regel zur Datenerhebung herangezogen, so dass die ökonomischen Lebensgrundlagen von Frauen nicht mit erhoben werden. Die Kompensation von undokumentierten Vermögenswerten oder Lebensgrundlagen ist ausgeschlossen. Dies führt für die betroffenen Frauen unweigerlich zu ihrer Verarmung.
- **Falsche Einstufung der Risikokategorie**: Das NSUP-Projekt wurde zunächst als ein Projekt mit hohem Risiko und großen Auswirkungen (Kategorie A) eingestuft. Diese so genannte A-Kategorie zeigt an, dass das Projekt mit erheblichen ökologischen und sozialen Risiken behaftet ist und folgenreichen Umsiedlungen der indigenen Bevölkerung nach sich zieht. Im Jahr 2016, vor der Genehmigung durch die AIB, wurde das Projekt unerwartet auf ein Projekt mit gemäßigter Auswirkung (Kategorie B) »heruntergestuft«, was eine weitaus geringere ökologische und soziale Sorgfaltspflicht nach sich zieht. Es wurde behauptet, dass unfreiwillige Umsiedlungen vermieden und stattdessen sogenannte »freiwillige Landspenden« von Slumbewohnern erfolgen würden.
- **Rückgriff auf das indonesische Kreditnehmersystem ohne vorgeschaltete Beurteilung**. Es ist gut dokumentiert, dass Indonesiens »Kreditnehmersystem« hinsichtlich seiner Vorschriften zu Umwelt- und Sozialstandards deutlich schwächer ist als das der AIB und anderer internationaler Finanzinstitutionen, einschließlich der Weltbank. Die Gesetzeslage in Indonesien erfordert nicht, dass von Umsiedlungsmaßnahmen in Mittei-

denschaft gezogene Lebensgrundlagen wiederhergestellt werden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erfordert keine aussagekräftige Konsultation mit und Partizipation von den Betroffenen. Seit 2015 müssen Einwände gegen die Landnahme für ein Entwicklungsprojekt an den Gouverneur gerichtet werden, der maximal drei Arbeitstage Zeit hat, um auf etwaige Einwände zu reagieren. Keine Antwort bedeutet, dass der Widerspruch gegen Landnahme abgelehnt wird. Eine Frist von drei Tagen ist grotesk und unzureichend, um den Einwand gegen eine Landnahme sinnvoll zu beurteilen.

Fazit

Die AIIB scheint bei ihrer Entscheidung für dieses Projekt nicht die grundlegendsten Prüfverfahren (due diligence) durchgeführt zu haben. Angesichts der Verstöße gegen die Umwelt- und Sozialstandards der AIIB sowie die Schutzklauseln der Weltbank ist es unabdingbar, dass das NSUP vor jeder weiteren Auszahlung oder Umsetzung eine erneute vollständige Prüfung der AIIB durchläuft. Es ist unerlässlich, neue ökologische wie soziale Prüfverfahren durchzuführen, einschließlich der Rekategorisierung des Projekts auf den ursprünglichen Status der Kategorie A, der eine umfassende ökologische und soziale Bewertung erfordert.

Zivilgesellschaftliche Gruppen, die das Projekt überwachen, haben eine Reihe von Forderungen gestellt:

- **Keine Vertreibungen.** Die zweifelhafte Vorgabe der *Voluntary Land Donation*, die die »Slum«-Bewohner auffordert, ihr Land und ihre Häuser zu »spenden«, ist nicht glaubwürdig und muss eingestellt werden. Wenn die Zielsetzung eine »Aufwertung« städtischer Dörfer ist, muss die Zwangsumsiedlung, einschließlich der als freiwillige Landabgabe getarnten Spenden, aus diesem Projekt gestrichen werden.
- **Aussagekräftige öffentliche Konsultationen** mit den betroffenen Bevölkerungsschichten nach vollem Zugang zu Informationen über das Projekt.
- Eine **geschlechtsspezifische Erhebung und Analyse der Daten der vom Projekt betroffenen Personen, sowie ein geschlechterdifferenzierter Ansatz** zur Gewährleistung der vollen Partizipation und die Anerkennung der Rechte, einschließlich Landrechte, von Frauen. Andernfalls wird dieses Projekt wahrscheinlich zu einer erheblichen Verarmung von Frauen und Männern in 154 Städten führen.
- Eine Risikoeinschätzung der Sicherheitskräfte (**Security Force Risk Assessment**) ist notwendig, um das Risiko von Gewalt durch bewaffnete Kräfte, wie dem

Militär (TNI), der Polizei, dem Satpol, der bewaffneten Schläger (Preman) und anderen mit dem Projekt verbundenen Sicherheitskräfte zu bewerten. Es handelt sich hierbei um eine Bedingung der AIIB-Bank.

- Es muss ein **ausdrückliches rechtsverbindliches Verbot des Einsatzes von Gewalt und Drohung sowie von bewaffneten Sicherheitskräften gegen Bevölkerungsgruppen** geben. Drohungen oder Gewaltanwendungen gegen Personen oder zivilgesellschaftliche Organisationen müssen den Abbruch des Projekts nach sich ziehen. Das ist angesichts der bisherigen Bedrohungen, denen die Zivilgesellschaft und die betroffenen Gemeinden im Zusammenhang mit diesem Projekt ausgesetzt sind, besonders wichtig.
- Ein besonderes Augenmerk muss auf **Korruption** gelegt werden.

Diese Analyse ist größtenteils eine Zusammenfassung eines Berichts von ILRC, WALHI, ELSAM, Ecological Justice, TuK, INDIES und Ulu Foundation, »The WB-AIIB Indonesia National »Slum Upgrading« Project: Safeguard Violations and Weak Country Systems Analysis«, aus dem Jahr 2017, sowie Aktualisierungen durch die genannten Gruppen. Der Artikel wurde herausgegeben von Stephanie G. Fried.

Weiterführende Literatur

Ecological Justice, ILRC, WALHI, et al, »Social and Environmental Safeguards for Infrastructure Finance supported by Multilateral Development Banks: The case of Indonesian Infrastructure Financial Intermediaries, Funds, and Investments«, 2016.

Forbes, »China wages war on pollution while censoring activists«, <https://www.forbes.com/sites/sarahsu/2016/08/04/china-wages-war-on-pollution-while-censoring-activists/#1420d92b3e8d>

Jakarta Post, Forced evictions getting harsher, March 17, 2016. <http://www.thejakartapost.com/news/2016/03/17/forced-evictions-getting-harsher.html>

Annotations

- 1 Reuters Nachrichten: Laut dem Jakarta Legal Aid Institute, das vertriebenen Familien geholfen hat, gab es im vergangenen Jahr 113 Zwangsräumungen, wobei jede Runde typischerweise eine große Anzahl an Wohnungen umfasste. Insgesamt waren im Jahr 2015 8.145 Familien und 6.283 Kleinunternehmen betroffen, so die Gruppe. Weitere 325 Räumungen sollten in diesem Jahr stattfinden, sagte das Institut unter Berufung auf die Planunterlagen der Regierung.« <http://www.reuters.com/article/us-indonesia-landrights-slums-idUSKCN1201QK>, Sep 30, 2016; Rima News, Penggusuran dan Penggusuran di Era Ahok Jadi Gubernur Jakarta, 28 September 2016, <http://rimanews.com/nasional/peristiwa/read/20160928/305143/Penggusuran-dan-Penggusuran-di-Era-Ahok-Jadi-Gubernur-Jakarta>

Die Seidenstraßenstrategie: Chinas Rolle für die Zukunft des türkischen Energiesektors

Präsident Xis Selbstverpflichtung, eine Vorreiterrolle im Kampf gegen den Klimawandel anzunehmen, wird durch die Versuchung, in den türkischen Kohlesektor zu investieren, auf die Probe gestellt.

Arif Cem Gündoğan, Dr Ethemcan Turhan

Während in China die Konstruktion von heimischen Kohlekraftwerken zum Stillstand kommt und das Land aggressiv in den Markt der erneuerbaren Energien drängt, investiert es im Ausland immer noch in Kohle. Die Investitionen, die China in den nächsten Jahren in der Türkei tätigen wird, werden ein wichtiger Prüfstein für die Führungsambitionen im Energie- und Klimabereich sein.

In den letzten Jahren hat China seine bilateralen Beziehungen zur Türkei verstärkt. Die chinesischen Windenergiefirmen *Ming Yang* und *Goldwind* waren unter den acht internationalen Konsortien, die an einer Ausschreibung des türkischen Ministeriums für Energie und Natürliche Ressourcen für den Bau einer Ein-Gigawatt-Windenergieanlage im Juli 2017 teilnahmen. Die Sicherung ausländischer Energieverträge ist nun eine Top-Priorität für die Regierung um Präsident Erdoğan, in der Hoffnung, das türkische Haushaltsdefizit durch eine Verringerung der Abhängigkeit von Energieimporten auszugleichen. Hierzu will man die heimischen Energieressourcen, wie Wind- und Solarkraft, aber auch Kohle verwenden.

Da der Klimawandel durch die Verbrennung von kohlenstoffhaltigen Substanzen verursacht wird, kann China entweder einen Negativbeitrag zu diesem Vorgang leisten, indem es in Kohlekraftwerke investiert oder seine Energieinvestitionen dazu nutzen, die Türkei in eine nachhaltige Richtung zu lenken.

Engere Beziehungen

Am 9. Juli 2017 sprach Präsident Erdoğan auf dem 22. Welt-Erdöl-Kongress in Istanbul vor den dort versammelten Führern der globalen Ölindustrie.

In seiner Ansprache konstatierte er, dass sich die globale Nachfrage nach Energie bis 2050 verdoppeln würde und es der Türkei ein Hauptanliegen sei, heimische Energiequellen vollends auszunutzen. Das umfasse neben den Kohlereserven, die von geringer Qualität seien, weiterhin den Import von fossilen Brennstoffen. Chinesische Investitionen sollen bei der Realisierung dieser Pläne eine zentrale Rolle spielen.

Seit seiner Amtseinführung im Jahr 2015 reiste der türkische Minister für Energie und natürliche Ressourcen, Berat Albayrak, Erdoğan's Schwiegersohn, bereits mehrere Male nach China, um auf größere Energieinvestitionen in der Türkei zu drängen. Im März 2016 trafen sich Albayrak und der Chef der Staatlichen Energiebehörde Chinas Nur Bekri, um neue Kooperationsmöglichkeiten im Energiesektor auszuloten. Während diesem Besuch traf sich Albayrak auch mit einigen Giganten der chinesischen Kohleindustrie. Ein aktueller Newsletter der *Turkish Exporters Assembly* behauptet, dass die Türkei in ihrer Zusammenarbeit mit China »einen ordnungsgemäßen Rechtsrahmen etablieren sowie alle vorhandenen Handelsbarrieren beseitigen will, [und] eine effektive Zusammenarbeit im Bereich des Zollwesens und Standards anstrebt.«

Das Interesse besteht auf beiden Seiten. Das Interesse chinesischer Firmen, am türkischen Energiemarkt teilzuhaben ist groß, insbesondere seit der herbeigesehnten Verlautbarung des Investitionsförderprogramms (*Centres of Attraction Programme*) während des Ausnahmezustands im November 2016. Das Programm soll neue Investitionen durch zinsfreie Kredite und niedrig verzinsten Betriebskredite anregen. Es umfasst 23 Provinzen in Ost- und Südostanatolien, die durch extreme regionale ökonomische Disparitäten gekennzeichnet sind. Bis zum heutigen Zeitpunkt haben 53 chinesische Firmen, darunter 39 neue Marktteilnehmer, einen Antrag beim türkischen Ent-



Offen für Hanlde: Präsident Erdoğan spricht beim 22. World Petroleum Congress in Istanbul am 9. Juli 2017 (Foto: Presidency of the Republic of Turkey)

wicklungsministerium gestellt, um an diesem Programm teilnehmen zu können.

Engere Beziehungen im Energiesektor

Trotz gelegentlicher Rückschlägen haben die Türkei und China zweifelsohne engere Wirtschaftsbeziehungen aufgebaut. Von 2010 bis 2012 wurden mehrere bilaterale Vereinbarungen unterzeichnet, die das Handelswachstum fördern sollen. Diese fielen jedoch vorrangig zugunsten Chinas aus. Die Anzahl der Besuche hochrangiger Wirtschaftsdelegationen erhöhte sich entsprechend der engeren wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen China und der Türkei.

Im Jahr 2015 umfassten die Gesamtexporte der Türkei nach China 2,4 Milliarden US Dollar (15,8 Milliarden Yuan), lediglich ein Zehntel des Umfangs chinesischer Exporte in die Türkei, die bei 24,9 Milliarden US Dollar (164 Milliarden Yuan) lagen. Erdoğan hat auf diesen Handelsbilanzüberschuss hingewiesen und lud dazu ein, mehr chinesische Direktinvestitionen vorzunehmen. Heute ist China der weltweit zweitgrößte Handelspartner der Türkei nach Deutschland, und Haupthandelspartner in Ostasien.

Die Türkei bemüht sich um schnelle Investitionen in seinen Energiesektor und China möchte die Überproduktion im Energiesektor als Teil der Seidenstraßeninitiative abbauen. Die persönlichen Besuche von Erdoğan in China in den Jahren 2015 und 2017 haben zu Geschäften geführt, die auf einer Reihe von Abkommen beruhen, die schon 2012 unterzeichnet wurden. Unter anderem unterzeichneten die Hattat Holding und die chinesische AVIC International ein Abkommen über den Bau eines Kohlekraftwerks in der Region Amasra, einer der Orte, an dem es den stärksten

öffentlichen Widerstand gegen die Investitionsmaßnahmen gibt. Ein weiterer Akteur ist der Baukonzern Ağaoğlu, der für seine engen Beziehungen zur türkischen Regierung bekannt ist. Er hat sich mit dem chinesischen Windkraftanlagenhersteller Sinovel auf eine 600-Megawatt-Anlage im Wert von 1 Milliarde US-Dollar (6,6 Milliarden Yuan) geeinigt.

Sowohl der aktuelle Energieminister Berat Albayrak, wie auch sein Vorgänger Taner Yıldız, haben Verträge über Energieinvestitionen und technische Zusammenarbeit insbesondere für den Bereich Atomkraft und thermische Energiegewinnung mit China abgeschlossen. Während einem seiner letzten Besuche in China verkündete Minister Albayrak, dass die Türkei seine Stromkapazitäten im kommenden Jahrzehnt um mindestens 50 Gigawatt ausweiten müsse, welches Investitionen in Höhe von 100 Milliarden US Dollar (659 Milliarden Yuan) voraussetzte.

Diese Anstrengungen wurden schließlich durch ein exklusives Abkommen mit der *Chinese State Nuclear Power Technology Corporation* (SNPTC) gekrönt, das den Bau eines dritten Atomkraftwerkes in der Türkei mit einer Kapazität von fünf Gigawatt vorsieht. Zudem unterzeichneten türkische und chinesische Firmen im Jahr 2016 neue Handelsabkommen zum Kohleabbau, zum Bau von Wasserkraftwerken und Hochgeschwindigkeitszügen, die Direktinvestitionen (FDI) Chinas in der Türkei von 642,3 Millionen US Dollar (4,2 Milliarden Yuan) umfassten (2015 lagen die Direktinvestitionen bei 118 Mrd. US Dollar, Anm. d.Hrsq).

Das Drängen der Türkei, den Nutzen der heimischen Kohle zu maximieren, untergräbt die Möglichkeiten, Kohlenstoffemissionen zu reduzieren. Darüber hinaus enthalten die Verpflichtungen der Türkei im Rahmen des Pariser Klimaabkommen weder Ziele zur Senkung der Gesamtemissionen, noch den Plan, im Jahr 2030 einen Höchststand zu erreichen.

Tatsächlich könnten die Kohlenstoffemissionen der Türkei im Jahr 2030 doppelt so hoch sein wie noch 2012. Dies veranlasste die unabhängige Forschungsgruppe *Climate Action Tracker*, die Pläne der Türkei als »inadäquat« einzustufen.

Chinas Kohleinvestitionen in der Türkei

Die frühzeitige Ratifizierung des Pariser Abkommens hat Kohle – die weltweit schmutzigste Energiequelle – gezielt auf die globale Energieagenda gebracht. Die Einschränkung von Exportkrediten und die Abschaffung

Türkei

öffentlicher Finanzierungsmöglichkeiten für Kohleverstromung sind zentrale Themen multilateraler und internationaler Finanzinstitutionen.

Eine kürzlich durchgeführte Studie ergab, dass China zwischen 2007 und 2013 40 Prozent der öffentlichen Mittel für Kohleprojekte auf sich vereinte und die internationalen Kürzungen der öffentlichen Finanzen für Kohle durch die OECD-Mitglieder kompensieren dürfte.

China lenkt Unmengen an Staatsfinanzen in ausländische Kohleinvestitionen, besonders durch die *China Development Bank*, die *Export-Import Bank of China* und *SINOSURE*. Damit werden auch chinesische Thermalkraftsektoriesen, wie z. B. *Harbin Electric*, *Dongfang Electric* und *Shanghai Electric* unterstützt, die sich allesamt im Staatsbesitz befinden.

Chinas Handels und Produktionsüberschuss sowie soziale und ökologische Druckfaktoren zwingen das Land zu einer Restrukturierung seiner Wirtschaft und seines Energiesektors. Es ist erstaunlich, dass allein im Jahr 2015 die Anzahl der neuen Verträge für Bauprojekte zwischen China und Zielländern der Seidenstraßeninitiative ein Rekordhoch von 92,6 Milliarden US Dollar (610 Milliarden Yuan) erreichten. Ihr Schwerpunkt lag dabei auf Energieprojekten, insbesondere auf Kohlekraftwerken. Gemäß einer anderen Studie ist China zum Ende des Jahres 2016 in 240 Kohlekraftwerkprojekten weltweit involviert. Der Bogen umspannte 25 von 65 Partnerländern der Seidenstraßeninitiative. Die Leistungsfähigkeit betrug insgesamt 251 Gigawatt.

Ausländische Direktinvestitionen (FDI) in den türkischen Energiesektor steigen seit über einem Jahrzehnt dank vorteilhafter wirtschaftlicher Konditionen und politischer Unterstützung stetig an. In der Tat sind die Kosten der chinesischen Kohlefinanzierung für Entwicklungsländer, wie die Türkei, um einiges günstiger als die Finanzierungsmaßnahmen multilateraler Entwicklungsbanken und internationaler Finanzinstitutionen.

Es ist jedoch schwierig, die Finanzierung türkischer Kohleprojekte nachzuverfolgen, da die meisten chinesischen Institutionen solche Informationen nicht veröffentlichen. Der Mangel an demokratischer Rechenschaftspflicht ist bedrohlich groß in vielen Energieprojekten mit bilateraler Finanzierung.

Es gibt allerdings auch Ausnahmen. So eine Ausnahme bildet das Kohlekraftwerk *Hunutlu* in Adana, einer Stadt im Süden der Türkei. Es erhielt seine Baugenehmigung im Jahr 2015, begründet von der *Emba Elektrik Üretim AŞ*, einem türkisch-chinesischen Joint Venture bestehend aus der *Shanghai Electric Power Co Ltd*, *Avic-International Project Engineering Company*, und vier weiteren unbekanntem türkischen Investoren. Während 50,01 Prozent der Anteile der *Shanghai Electric Power* gehören, sind 2,99 Prozent in der Hand von *AVIC-International*. Die Anteile der türkischen Investoren belaufen sich auf 47 Prozent.

Eine Kernfrage ist, inwieweit diese bilateralen Abkommen genutzt werden, um stringente soziale und ökologische Standards zu umgehen, die sich als Nährboden für Widerstand bewiesen haben. Die türkische Regierung bevorzugt es, zwischenstaatliche Abkommen abzuschließen (wie im Fall des Vertrags des *Akkuyu* Atomkraftwerks mit Russland), da diese im Vergleich zu Handelsabkommen nicht so leicht aufkündbar sind. In zwischenstaatlichen Abkommen gibt die Türkei ihre territoriale Souveränität für eine bestimmte Zeit ab und festigt somit die daran geknüpften Handelsabreden. Vorgaben zum Umweltrecht sind somit nicht mehr voll und ganz umsetzbar.

Ausblick

Chinesische Firmen haben die Absicht verkündet, dass sie mindestens 92 neue Kohlekraftwerke in 27 Ländern bauen oder betreiben möchten. Drei davon sollen in der Türkei, nämlich in Amasra, Adana Hunutlu und Konya Ilgin, operieren.

Während Kohlekraftwerke in China zu einem Auslaufmodell werden und die chinesische Regierung Emissionshöchststände ins Auge fasst sowie verstärkt auf Energiegewinnung aus erneuerbaren Quellen setzt, verlagert das Land gleichzeitig seine Umweltkosten ins Ausland und zieht wirtschaftlichen Nutzen aus Kohleinvestitionen in Überseeprojekten. Diese werden mittels chinesischer Firmen, die in Ländern der Seidenstraßeninitiative ansässig sind, durchgeführt und von öffentlichen Geldern unterstützt.

Obwohl China im Einsatz von Solarenergie an der Weltspitze steht, könnten ihre großzügigen staatlichen Finanzierungsmodelle für Energiemaßnahmen, die auf fossilen Brennstoffen basieren, das Feuer autoritärer Entwicklungspolitik in Ländern wie der Türkei entfachen.

Die sich rapide wandelnde Außenpolitik der Türkei führt zu einer steigenden Abhängigkeit von chinesischen Geldern zur Finanzierung des Energiesektors, darunter Investitionen in Kohle. Hinzu kommt, dass die Türkei im Beitrittsprozess zur Europäischen Union (EU) großen Hürden ausgesetzt ist, verursacht durch den Verfall von Demokratie und Rechtsstaatlichkeit. Der Druck auf Unternehmen, sich an Umweltauflagen und soziale Richtlinien zu halten, wird daher in Zukunft höchstwahrscheinlich nachlassen.

Die öffentliche Debatte über die Verbindung von Klima und Energie ist in den Fokus der politischen Aufmerksamkeit gerückt. Es gibt einen Zusammenhang zwischen dem in China durch die Luftverschmutzung hervorgerufenen Dissens und der Bedrohung der Lebensgrundlagen und der Gesundheit der türkischen Bürger durch die umweltverschmutzenden Energie- und Bergbauprojekte.

Das Potenzial für China, seine Führungsrolle in der Klimapolitik unter Beweis zu stellen und die Türkei durch seine Investitionen auf den Weg zu sauberer Energie zu führen, ist groß. Es stellt sich die Frage, ob China sein Interesse an Kohleenergie bei Seite schieben kann und stattdessen die Türkei dazu anregen möchte, Optionen jenseits fossiler Brennstoffe wahrzunehmen, um eine gerechte Zukunft mit wenig fossilen Energieträgern zu sichern.

Weiterführende Literatur

Ergenc, C. (2015): Can two ends of Asia meet? An overview of contemporary Turkey-China relations. *East Asia*, Vol. 32, pp. 289–308

Altay, A. (2016): Turkey's foreign policy towards China. *Young Academics Program Policy Paper*, No. 3, Global Relations Forum

Hai Yue Liu et al. (2017): The determinants of Chinese outward FDI in countries along »One Belt One Road«. *Emerging Markets Finance and Trade*, Vol. 53, pp. 1374–1387.

Autor*innen

Ramesh Bhushal

hat einen Masterabschluss in Umweltwissenschaften mit einer Spezialisierung auf Gebirgslandschaften. Seit 10 Jahren arbeitet er als Journalist und ist zur Zeit Herausgeber des *South Asian Environmental Online* Magazins in Nepal. Er war außerdem Wissenschaftsreporter für den nepalesischen *BBC* veröffentlichte für *The Guardian*, *BBC* und andere internationale Medien.

Carmen Brandt

ist Juniorprofessorin für Südasienwissenschaften an der Universität in Bonn. Sie promovierte zum Thema: Darstellung von Wanderarbeitern in Bengal (die sogenannten *Bedes*) in fiktionaler und nicht-fiktionaler Literatur. Ihre aktuelle Forschung untersucht die soziokulturelle und soziopolitische Dimension von Schrift in Südasien, wobei sie Bewegungen in Bangladesch, Indien und Pakistan vergleicht.

Arif Cem Gündoğan

ist Doktorand in Earth System Science an der Middle East Technical University in der Türkei.

Liu Qin

ist wissenschaftliche Mitarbeiterin bei der bilingualen Onlineplattform *chinadialogue*.

Vivien Markert

machte ihren Bachelorabschluss in Sinologie und Soziologie an der Universität Tübingen. Ihre Forschungsschwerpunkte liegen auf chinesischen Landinvestitionen, Sicherheitdiskurse und Identitätspolitik in Xinjiang. Derzeit absolviert sie den Masterstudiengang »East Asian Politics and Society«, ebenfalls in Tübingen.

Tam Nguyen

hat internationale Ökonomie an der Universität für Außenwirtschaft in Hanoi, Vietnam, studiert. Später arbeitete sie am *Development and Policy Research Centre* in Vietnam, bevor sie Staatswirtschaft, Jura und Politik an der Leuphana Universität in Lüneburg im Master studierte. Momentan arbeitet sie am *German Institute of Global and Area Studies* (GIGA) in Hamburg.

Nora Sausmikat

ist Leiterin des China Programms der Stiftung Asienhaus. Sie ist habilitierte Sinologin.

Dr. Ethemcan Turhan

forscht als Post-Doktorand am Environmental Humanities Labor am KTH Royal Institute of Technology in Schweden. Er war Stipendiat des Mercator International Policy Center in Istanbul und arbeitete dort zu Klimawandel.

Über diese Broschüre

Asien, und insbesondere China, spielen für die Umsetzung der Nachhaltigkeits- und Entwicklungsziele und den Klimaschutz eine entscheidende Rolle. Dies ist sicher ein Grund, warum sich heute viele Wissenschaftler*innen, Politiker*innen und NGOs mit Chinas neue Seidenstraßeninitiative – auch bekannt unter dem Namen Belt and Road Initiative (BRI) – beschäftigen. Die Stiftung Asienhaus möchte in ihrem Seidenstraßenprojekt die Effekte der Neuen Seidenstraße auf die Entwicklungsperspektiven der teilnehmenden Länder untersuchen. Die vorliegende Broschüre ist eine Teilübersetzung der umfassenden und bedeutend detaillierteren englischen Ausgabe »Silk road bottom-up: Regional perspectives on the ›Belt and Road Initiative««. Im Fokus steht der Einfluss der Initiative auf bestimmte Regionen, ihre Bevölkerungen und die Umwelt. Zusammen mit unserem Ko-Herausgeber *chinadialogue* wollen wir die Chancen, Herausforderungen und Auswirkungen der BRI auf Umwelt, soziale Stabilität und internationale Beziehungen herausarbeiten.

公正 Socially just

环保 Environmentally sound



Über die Stiftung Asienhaus

Die Stiftung Asienhaus setzt sich für die Verwirklichung der Menschenrechte, für die Stärkung gesellschaftlicher und politischer Teilhabe, sowie für soziale Gerechtigkeit und den Schutz der Umwelt ein. Sie fordert von Politik und Wirtschaft die Verwirklichung sozialer, ökologischer und menschenrechtlicher Standards. Sie arbeitet zur Verwirklichung dieser Ziele mit zivilgesellschaftlichen Organisationen in Europa und Asien zusammen.

Die Organisation wurde 1992 unter dem Namen »Asienstiftung« gegründet. Seit Oktober 2012 befindet sich das Büro des Asienhauses in Köln.

Über *chinadialogue*

Chinadialogue ist eine unabhängige non-profit Organisation mit Sitz in London und Zweistellen in Peking, Delhi und Sao Paulo. Die Hauptaktivität von *chinadialogue* besteht in dem Betreiben der Internetseite chinadialogue.net. Die bilinguale Plattform fördert das globale Verständnis der Umweltauswirkungen des Aufstiegs Chinas. Dazu werden fundierte Artikel, Kommentare und Analysen von Autoren aus dem In- und Ausland veröffentlicht.