

Zwischen ‚Belt‘ und ‚Road‘

Indiens Nordosten im ungeahnten Rampenlicht

Uwe Hoering

Mit der im Herbst 2013 verkündeten Neue Seidenstraßen-Initiative (*Belt & Road Initiative*) macht China Indiens eigenen Ambitionen auf eine regionale, wirtschaftliche und politische Vormachtrolle zunehmend Konkurrenz. Dabei verfolgen beide Regierungen eine ähnliche Entwicklungsstrategie: Sich durch den Ausbau der Infrastruktur neue Absatzmärkte, Investitionsmöglichkeiten und Zugang zu Ressourcen zu sichern. Dadurch soll der wirtschaftliche Wachstumsimpuls aufrechterhalten sowie der Anspruch eines Global Players behauptet werden, oder zumindest eines gleichberechtigten Hegemon in den globalen Machtverschiebungen.

Indiens Premierminister Narendra Modi fehlte trotz Einladung beim großen Seidenstraßen-Gipfel, dem *Belt and Road Forum on International Cooperation* Mitte Mai 2017 in Beijing, im Unterschied zu Wladimir Putin und zahlreichen anderen Staats- und Regierungschefs aus Zentral-, Süd- und Südostasien. Das hochrangige Treffen wurde publizistisch von viel Tam-Tam begleitet. Die chinesische Regierung wollte ihrer Initiative welt-

weite Aufmerksamkeit verschaffen. Die Neue Seidenstraßen-Initiative soll die Länder Asiens, Afrikas und Europas auf dem Landweg (*Belt*) und dem Seeweg (*Maritime Silk Road*) durch Bahnstrecken, Pipelines, Fernstraßen und Telekommunikation verbinden und so die Voraussetzungen für Wirtschaftskorridore und -zonen schaffen. Demonstriert werden sollte auch, wie breit die Unterstützung dafür ist. Im Vorfeld hatte Modi unter anderem geklagt, China würde mit dieser Initiative „die Souveränität anderer Nationen aushöhlen“. G. Parthasarathy, früherer indischer Hochkommissar für Pakistan, warnte vor Chinas Politik einer „strategischen Einhegung“.

Umzingelt!

In offiziellen chinesischen Verlautbarungen werden stets der wechselseitige Nutzen für alle Beteiligten (*win-win*), die Kooperation und eine Abstimmung mit nationalen Entwicklungsstrategien betont und geopolitische Absichten explizit bestritten. Doch beim Blick auf die Landkarte kann man schon den Eindruck bekommen, dass Indien durch die Neue Seidenstraßen-Initiative rund herum eingestrickt wird von neuen Verkehrsverbindungen, die im Konfliktfall militärisch genutzt werden könnten. Handels- und Investitionsabkommen und die Schaffung von Wirtschaftskorridoren hat China mit zahlreichen

Podiumsdiskussion „One Belt, One Road: The Global Implications“ beim *Belt and Road Forum* in Dalian, V.R. China. 2017

Bild: World Economic Forum bei flickr.com (CC BY-NC-SA 2.0)





Ländern der Region verhandelt oder schon abgeschlossen.

So wächst im Indischen Ozean die Kontrolle Chinas über den Seeweg von Asien in den Mittleren Osten und nach Ostafrika durch die Maritime Seidenstraße. Sie verläuft im weitesten Sinne durch indische Hoheitsgewässer. Ebenso werden zahlreiche Häfen an der Route ausgebaut oder modernisiert. Sri Lanka nimmt dabei eine strategische Stellung ein. Colombo Port City gilt als Leuchtturmprojekt der Initiative. Für Sri Lanka ist es das bislang größte ausländische Investitionsvorhaben und für China die größte Investition auf der Insel im Indischen Ozean. Auf halber Strecke zwischen Dubai und Singapur, könnte es als regionales und globales Handels- und Finanzzentrum den beiden Genannten Konkurrenz machen, so die hochfliegenden Vorstellungen.

Auf dem Landweg hat China inzwischen die Bahnstrecke von Xining, Hauptstadt der westchinesischen Provinz Qinghai, über Tibets Hauptstadt Lhasa bis Xigaze kurz vor der nepalischen Grenze ausgebaut. In Kathmandu wird bereits davon geträumt, dass sie dereinst verlängert wird bis nach Indien. Dadurch würden indische Bundesstaaten wie Bihar, Uttarakhnad und Uttar Pradesh für chinesische Unternehmen in Reichweite rücken. Nepal würde als Transitland profitieren und seine Abhängigkeit von Indien verringern können.

Die problematischste Route für Indien führt von Kashgar in Chinas westlichster Provinz Xinjiang durch Pakistan zur Hafenstadt Gwadar. Dieser China-Pakistan-Economic-Corridor (CPEC) verläuft teilweise durch Gebiete, die zwischen Pakistan und Indien umstritten sind. Milliarden an Investitionen wurden nicht nur in den Ausbau des Hafens von Gwadar sowie in Verkehrsverbindungen und Pipelines nach Westchina vereinbart, sondern auch für zahlreiche Kraftwerke, Agrarbetriebe und Industrien.

Indische Parallelplanungen

Diese Pläne stellen gleichzeitig eine Konkurrenz zu ähnlichen Initiativen dar, die Indien seinerseits vorantreibt. Ein *North-South Transport Corridor* (NSTC) beispielsweise, der bereits seit dem Jahr 2000 in der Diskussion ist. Der NSTC soll Indien besser mit dem Iran, Russland und dem Kaukasus verbinden und Pakistan umgehen. Über indische beziehungsweise iranische Häfen wie Kandla, Bandar Abbas und Chabahar würde eine der Hauptrouten der Öl- und Gastransporte, der Persische Golf, durch einen Handelskorridor mit dem Kaspischen Meer verbunden, ebenfalls ein wichtiges Öl- und Gasfördergebiet. Der Korridor soll sich bis nach Moskau und St. Petersburg fortsetzen, mit Abstechern wie etwa einer neuen Bahntrasse zwischen Iran, Turkmenistan und Kasachstan.

Enthusiasmus sieht wohl anders aus. Veröffentlichung von Modis Gegenprogramm „Sagarmala“ (Ozean-Girlande) am 14. April 2016 in Mumbai.

Bild: Narendra Modi flickr.com (CC BY-SA 2.0)

Im Rahmen des Projekts *Sagarmala* will Indien zahlreiche Häfen im Indischen Ozean und Schiffsverbindungen ausbauen, Straßen- und Bahnstrecken schaffen. Geplant ist ebenso die Modernisierung des Hafens in Trincomalee (Sri Lanka) und des Hafens Sittwe (Myanmar). Die Inselgruppe der Andamanen und Nicobaren soll zur „Sicherheits- und Handelszone“ werden. Das sieht stark nach einer Kopie der chinesischen „Perlenkette“ in Form von Häfen rund um den Indischen Ozean aus. Gedacht ist ebenso an eine moderne Gewürzroute (*Spice Route*), ausgehend von Kerala. Sie könnte alte Handelsverbindungen mit über 30 Ländern wiederbeleben, dem Tourismus aufhelfen und kulturelle Beziehungen stärken.

Im September 2014 stellte Premierminister Narendra Modi zudem mit *Mausam* (Monsun) ein weiteres Projekt vor, das sich leicht als Konkurrenz interpretieren lässt. Die Zeitschrift *The Diplomat* bezeichnete dieses Projekt als „die bedeutsamste außenpolitische Initiative, um China etwas entgegenzusetzen.“ Indien greift seine historische Rolle als Drehscheibe für den Handel im Indischen Ozean auf, als Schiffe mit den Monsun-Win-

den zwischen Afrika, der Arabischen Halbinsel, dem Süden Irans und Ländern in Süd- und Südostasien pendelten. Allerdings blieb es nach dieser Ankündigung relativ ruhig um dieses Vorhaben, das eigentlich ab März 2017 Fahrt aufnehmen sollte. Inzwischen scheint es im Dickicht bürokratischer und politischer Zuständigkeiten stecken geblieben zu sein.

Für eine ernsthafte Konkurrenz fehlen Indien indes nicht nur die wirtschaftlichen Kapazitäten, derartige Initiativen umzusetzen, sondern auch finanzielle Mittel. Im Unterschied dazu kann China eine ausgefeilte Technologie etwa bei seinen Hochgeschwindigkeitszügen anbieten, ferner Baufirmen mit Erfahrungen in Großprojekten, weltweit operierende Hafenbetreiber und Reedereien. Zudem stellt die Regierung in Beijing Milliardenbeträge bereit, um Partnerregierungen für die Umsetzung der zahlreichen Seidenstraßen-Projekte zu gewinnen. So wurden an Usbekistan, Kasachstan, Pakistan, Bangladesch und Sri Lanka Kredite in zweistelliger Milliardenhöhe vergeben und das häufig zu Vorzugsbedingungen. Eine Anschubfinanzierung für Projekte kann über die von China

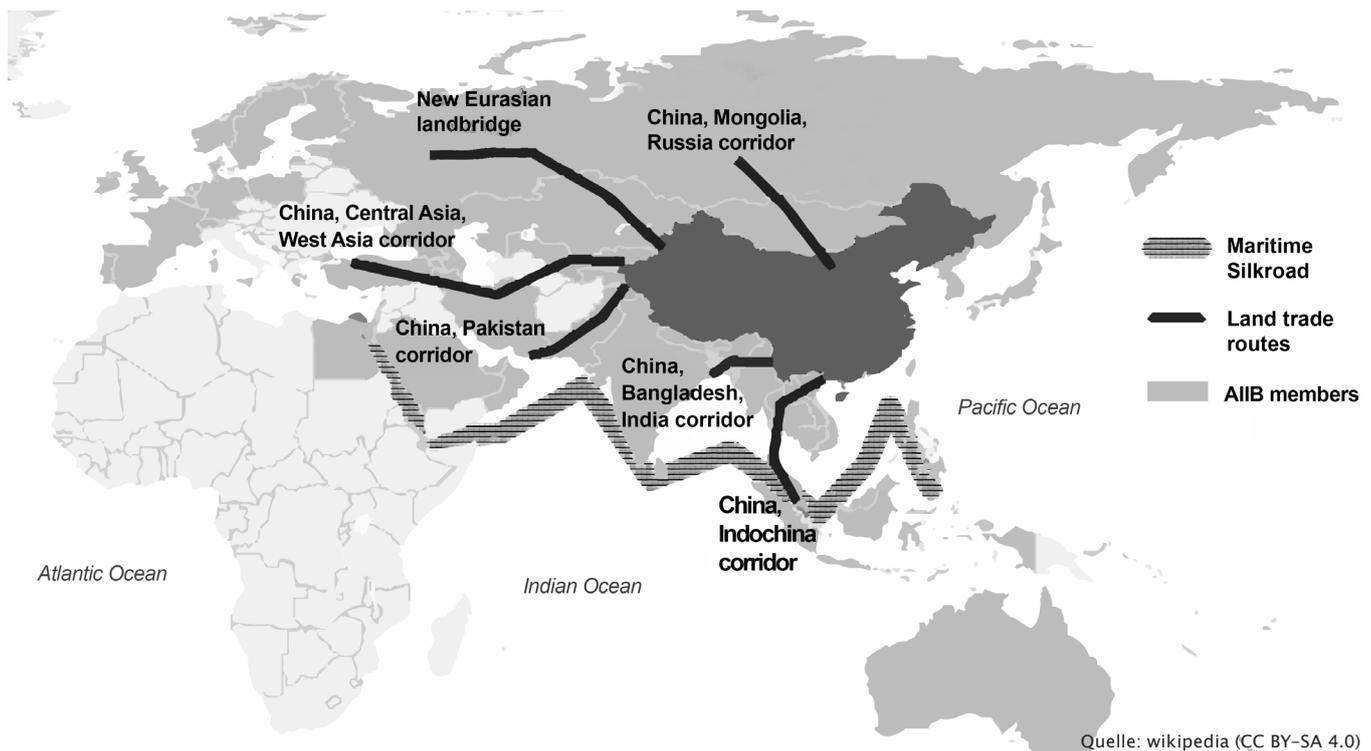
ins Leben gerufene und kontrollierte *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) bereitgestellt werden. Weitere Finanzmittel sind über den *Silk Road Fund* und staatlich kontrollierte Banken abrufbar, die Kredite nicht nur nach wirtschaftlichen Kriterien sondern auch nach politischen Wünschen der Regierung in Beijing vergeben. In diesem ungleichen Kampf „sieht Indien zunächst wie der große Verlierer aus“, heißt es in dem Papier „Südasiens neu denken“ der Stiftung Wissenschaft und Politik.¹

Grenzüberschreitende Entwicklungszusammenarbeit

Deshalb befürworten auch in Indien zahlreiche Personen und Einrichtungen eine Zusammenarbeit mit China beim Ausbau der „Konnektivität“ (Verbindungsichte) in der Region. Der Investitionsbedarf dafür ist enorm. Südasiens und die zentralasiatischen Nachbarländer gehören zu den Regionen, die wirtschaftlich am wenigsten integriert sind. Warum sollen die unterschiedlichen Initiativen sich nicht ergänzen anstatt zu konkurrieren? Eine Abstimmung der drei BRICS-Mitglieder China, Indien und Russland würde bei den en-

ormen Kosten und der Überwindung der zahllosen, nicht nur logistischen und finanziellen Hindernisse, zweifelsohne Sinn machen. Konkret vorgeschlagen wird zum Beispiel, Modis Leuchtturmprojekt *Mausam* mit der Maritimen Seidenstraße abzustimmen. Bahnstrecken in Zentralasien im Rahmen des NSTC könnten den *Belt* der chinesischen Seidenstraße im Bereich der Landstrecken zwischen China und Europa ergänzen und erweitern. Vorbild ist Russland, das trotz eigener Vormacht-Interessen in Zentralasien zum hofierten Partner Chinas in der Seidenstraße-Initiative geworden ist, und im Gegenzug für die in Aussicht stehenden Milliarden-Investitionen den Weg für Güterzüge mit Waren für Westeuropa freigegeben hat.

Ähnlich argumentieren Wissenschaftler/-innen des pakistanischen *Centre for International Peace and Stability* in Islamabad. Durch eine Beteiligung an CPEC könnte sich Indien einen schnelleren, billigeren und erweiterten Zugang nach Afghanistan, Zentralasien, China und dem Mittleren Osten verschaffen – mit großen wirtschaftlichen Vorteilen. Der Wirtschaftskorridor würde die bishe-





Narendra Modi und Xi Jinping, Juni 2016

Bild: Narendra Modi flickr.com (CC BY-SA 2.0)

rige Konfrontation durch eine wechselseitige Abhängigkeit ersetzen und könnte sonderbare Bettgenossen zusammen bringen („bring together odd bedfellows“).² Die Ideenschmiede *Observer Research Foundation* (ORF) in New Delhi berichtet von einem Seminar mit chinesischen und indischen Wissenschaftlern im Januar 2016: „Unter Regierungen wird zunehmend anerkannt, das für Grenzregionen nationale Entwicklungsprogramme nicht ausreichen und eine grenzüberschreitende Entwicklungszusammenarbeit wichtig ist“.³

Beispiele für eine gemeinsame Kooperation von Pakistan, Indien und China, die über gemeinsame wirtschaftliche Interessen das politische Misstrauen überwinden könnten, gibt es. Indien und Pakistan sind Gründungsmitglieder der AIIB, beide traten im Juni 2017 der *Shanghai Cooperation Organisation* (SCO) bei. Auch Russland und mehrere zentralasiatische Länder sind hier Mitglieder. China würde die SCO gerne zu einem Wirtschaftsverbund ausbauen. „China ist in einer einflussreichen Position, um die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Pakistan und Indien zu verändern“, meinen die Wissenschaftler vom *Centre for International Peace and Stability*. Christian Wagner von der

Stiftung Wissenschaft und Politik sieht in den zahlreichen Infrastrukturprojekten, in denen die Länder der Region in wechselnden Konstellationen und teils neuen Allianzen zusammenarbeiten, den „vermutlich wichtigsten Faktor, der langfristig eine neue politische Geographie in Südasiens entstehen lassen könnte.“⁴

Der Nordosten Indiens als Wirtschaftskorridor

Ein Vorbild für eine solche Zusammenarbeit zwischen Indien und China könnte der *BCIM Economic Corridor* werden, einer der Wirtschaftskorridore, die im Rahmen der Seidenstraßen-Initiative entstehen sollen. Benannt nach den Anfangsbuchstaben der vier beteiligten Länder Bangladesch, China, Indien und Myanmar wird bereits seit den 1990er Jahren über den Korridor gesprochen. Erst mit der politischen Öffnung in Myanmar und der Seidenstraßen-Initiative bestehen jedoch Aussichten für eine Umsetzung.

Für China, das bereits den ersten Streckenabschnitt zwischen Kunming, der Hauptstadt der südwestchinesischen Provinz Yunnan, und Ruili an der Grenze mit Myanmar vierspurig ausgebaut hat, würde der Korridor neue Märkte und besseren Zugang zu Rohstoffquellen auch in Nordostindien erschließen. Myanmar braucht insbesondere für die Entwicklung seiner nördlichen Regionen einen Ausbau der Infrastruktur. Auch für Bangladesch könnte die Kooperation bei der Umsetzung seines ehrgeizigen Programms helfen, bis 2021 zu einem Land mit oberem Einkommen (*upper middle-income country*) zu werden. Bisher abhängig vom großen Nachbarn Indien, möchte sich die Regierung in Dhaka durch intensive Kontakte gen Osten neue Spielräume verschaffen.

Die geplante Verbindung zwischen Kunming und Kolkata würde auch Indien in seine Pläne passen. Parallel zur wirtschaftlichen Liberalisie-

rung entstand in den 1990er Jahren die *Look East Policy*, die stärkere wirtschaftliche und außenpolitische Orientierung nach Südostasien. Der Zugang zu boomenden Märkten in der ASEAN-Region spielte dabei ebenso eine Rolle wie der Wunsch, dem Rivalen China nicht das Feld zu überlassen. Zudem könnten die nordostindischen Bundesstaaten von einer Sackgasse zu einem Wirtschaftskorridor werden, der Indien mit Südostasien und China verbindet. Von Nagaland und Mizoram ist es ebenso weit nach Kunming wie nach Kolkata, ganz zu schweigen von Delhi oder Mumbai. Investitionen in Infrastruktur und Wirtschaft sind dringend erforderlich.

Große indische Unternehmen haben bereits ihr Interesse daran bekundet. Im Jahr 2012 gründete der Dachverband der indischen Industrie (*Confederation of Indian Industry*) den *BCIM-Business Council*. Dieses Beratungsgremium soll Vorschläge erarbeiten, um den Landweg zu öffnen, den Handel zu stärken, den Abbau von Rohstoffen wie Gas, Kohle, Bauxit, Kupfer und Holz sowie den Ausbau der Wasserkraft zu beschleunigen und den Aufbau industrieller Wachstumszonen voranzutreiben. Als eine Art Testlauf für die rund 3.000 Kilometer lange Strecke fand im Jahr 2013, gesponsert vom Dachverband der Indischen Industrie und dem Tata-Konzern, die Auto-Rally K2K (*From Kolkata to Kunming*) statt. Sie stand unter dem Slogan „Baue Bindungen auf, stärke Freundschaften“ (*Building Bonds, Fostering Friendship*).

Die Kooperation und der geplante Korridor kommen jedoch nur langsam voran. Das liegt zum einen am schwierigen Terrain im Norden Myanmars und in den nordostindischen Bundesstaaten. Administrative Strukturen, auf denen eine wirtschaftliche Entwicklung aufbauen könnte, sind wenig entwickelt und häufig korrupt. Weiterhin schwelen

zahlreiche ethnisch-politische Konflikte und Auseinandersetzungen, die gelegentlich wieder aufbrechen. In Myanmar gibt es aber auch Widerstand gegen eine noch weiter wachsende chinesische Dominanz und entsprechende Bestrebungen, den Einfluss zu bremsen.

Zudem bestehen Befürchtungen, dass der Norden Myanmars oder der Nordosten Indiens im besten Fall zu Transitregionen würden, im schlimmsten Fall die Ausbeutung ihrer natürlichen Ressourcen durch die besseren Transport- und Investitionsbedingungen verstärkt würde. Weder die politischen Vertreter der Regionen, erst recht nicht zivilgesellschaftliche Organisationen oder Bevölkerungsgruppen, sind bislang an den Planungen und Gesprächen beteiligt. Überlegungen über eine nachhaltige Entwicklung oder Umwelt- und Sozialstandards für zukünftige Großprojekte und Investitionen spielen in den Top-Down-Planspielen von Staat und Konzernen keine Rolle.

Anhaltendes Misstrauen

Gegenwärtig sind es vor allem die Vorbehalte der indischen Zentralregierung, die die Umsetzung bremsen: Das hat zum einen wirtschaftliche Gründe. Während eigene Exporte nach China erschwert und behindert würden, so die Klage, könnte ein leichter Marktzugang für chinesische Importe das klaffende Handelsbilanzdefizit weiter vergrößern. Ob der BCIM-Korridor Indiens *Go East*-Ambitionen tatsächlich beflügeln oder nicht vielmehr den chinesischen Einfluss in Myanmar und Bangladesch weiter stärken würde, ist nicht ausgemacht. Die Gespräche kamen insofern lange Zeit nicht von der Stelle. Erst im April 2017 beschlossen die vier Regierungen, bis 2018 eine Umsetzungsstrategie auszuarbeiten.

Gleichzeitig hält Delhi an seinen eigenen Initiativen fest und treibt sie voran. Nachdem unter Modi die

Go East-Parole zum *Act East*-Vorhaben aktualisiert wurde, baut Indien auch gen Osten an eigenen Infrastrukturprojekten. So stellte die Regierung umgerechnet 256 Millionen US-Dollar bereit, um gemeinsam mit der Asiatischen Entwicklungsbank (ADB) Planungen für eine „Trilaterale Schnellstraße“ wiederzubeleben. Sie soll zunächst den Nordosten Indiens via Myanmar mit Märkten in Thailand verbinden. Das Projekt könnte später nach Kambodscha, Laos und Vietnam weiter geführt werden. Auch das Verkehrsprojekt *Kaladan*, das Mizoram mit dem Hafen Sittwe in Myanmar verbinden soll, würde Nordostindien Zugänge zum Golf von Bengalen verschaffen, ohne auf China angewiesen zu sein.

Schwerer wiegen insgesamt das politische Misstrauen und die ungelösten Grenzstreitigkeiten mit China. Die anfänglichen Annäherungsversuche der Modi-Regierung sind schnell verpufft. Chinesische U-Boote im benachbarten Sri Lanka, die Übernahme des Hafens von Colombo durch chinesische Konzerne, über den Indien einen großen Teil seines Außenhandels abwickelt, der Ausbau der strategischen Partnerschaft Beijings mit Islamabad im Rahmen von CPEC, der Verkauf von acht U-Booten an Pakistan und ähnliche Entwicklungen verstärkten in Indien die Furcht vor einer Umzingelung. Der Doklam-Zwischenfall, der militärische Schaukampf an der Grenze von Bhutan und China im Sommer 2017, zeigte das nach wie vor bestehende Eskalationspotential. Auch die Aufrüstung der chinesischen Marine, die aggressiv vorgebrachten Territorialansprüche Beijings im Südchinesischen Meer und die Signale vom 19. Parteitag der Kommunistischen Partei Chinas (Oktober 2017) dürften geeignet sein, die Warnungen zu bestärken. Der Parteitag postulierte Chinas Aufstieg zu mehr globaler Größe. Chinas wiederholte Beteuerung, die Seidenstraßen-Initiative sei – ohne geopolitische Hintergedanken – nur ein

Angebot zu wirtschaftlicher Zusammenarbeit, Entwicklung, guter Nachbarschaft und Freundschaft zwischen den Menschen, darf also bezweifelt werden. Umso mehr, als der Nordosten Indiens nicht unbedingt ein wirtschaftliches, dafür ein geostrategisches Herzstück in all diesen Planungen darstellt.

Zum Autor



Uwe Hoering ist Politikwissenschaftler und Autor und arbeitet seit Anfang der 1980er Jahre zu Entwicklungsthemen, unter anderem mit Bezug auf Südasiens.

Literaturhinweise

China-Programm der Stiftung Asienhaus (Hg.), *Wohin führen die Neuen Seidenstraßen?* Chinas ‚Belt and Road Initiative‘, August 2017. Bezug: Stiftung Asienhaus, Vertrieb, Hohenzollernring 52, 50672 Köln; als pdf: https://www.eu-china.net/uploads/tx_news/Broschuere_Chinas_Belt_and_Road_Initiative_Wohin_fuehren_die_neuen_Seidenstrassen_2017_02.pdf

China-Programm der Stiftung Asienhaus/ chinadialogue (Hg.), *Silk Road Bottom-Up. Regional voices on the Belt and Road Initiative*, 2017. Bezug: siehe oben; als pdf: https://www.eu-china.net/uploads/tx_news/Broschuere_Silk_Road_Bottom-Up_2017_V02.pdf

Endnoten

- ¹ Christian Wagner, *Südasiens neu denken*. SWP-Aktuell 45, Juni 2017, S. 4.
- ² Tughral Yamin und Waseem Iftikhar, *To Join or Not to Join: The Corridor Conundrum for India*. In: CPEC: Macro and Micro Economic Dividend for Pakistan and the Region. Islamabad Policy Research Institute 2017, 96ff.
- ³ *Continental and Maritime Silk Routes: Prospects for India-China Cooperation*. ORF Special Report, January 2016.
- ⁴ Siehe Angabe zu Fußnote 1.