Es gab viele Leserbriefe zum einschlägigen Artikel "Seidenstraße. Glänzende Augen dank der üblichen Gedankenlosigkeit". Es gab zustimmende und heftig ablehnende Leserbriefe. Da der Artikel vom 12. März offensichtlich provozierend formuliert war, reagierten einige NDS-Leser entsprechend heftig. Ich war also entweder unhöflich oder ich habe einen Kern getroffen, nämlich die ein ganzes Stück weit irrationale Bewunderung für das Projekt Seidenstraße. Kritisch reagiert haben auch Menschen, deren Grundanliegen ich teile. Dieses hatte ich im zweiten Absatz meines Beitrags schon formuliert: „Die Seidenstraße kann ein völkerverbindendes Projekt werden, das zudem vielen Menschen in bisher darniederliegende Volkswirtschaften zwischen China und Europa Arbeit und Brot bringen könnte." Manche Leser haben diese positive Einlassung vermutlich überlesen. **Albrecht Müller**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/190502_Leser-Mails_und_ein_Versuch_der_Einordnung_zur_Seidenstrasse_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Die Leserbriefzusammenstellung hat lange auf meinem Computer geruht. Tut mir leid. Aber das hat auch etwas Gutes, denn mit der Konferenz zum Thema, die in der vergangenen Woche in Peking stattfand, ist das Thema noch einmal richtig präsent geworden. Zur Berichterstattung von der Konferenz hier beispielhaft ein Artikel bei Zeit Online und einer aus der Süddeutschen Zeitung „Vorfahrt auf der Seidenstraße".

Ich werde im Folgenden zunächst auf einige Hauptargumente eingehen und dann werden Leserbriefe nacheinander wiedergegeben, nur im Notfall mit einer Anmerkung versehen.

Anmerkungen zur Diskussion um das Projekt Seidenstraße:

A. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass es sich hier nicht zuallererst um ein verkehrspolitisches, sondern um ein geopolitisches Projekt handelt. Es kann in der Tat wie schon erwähnt etwas Völkerverbindendes haben.
B. Das Projekt kann auch deutlich machen, dass wir sinnvollerweise in einer multipolaren Welt leben. Mit der Konferenz in Peking Ende April hat China demonstriert, dass es andere Nationen mit an den Tisch bringen kann.
C. Die Konferenz in Peking hat gezeigt, dass das Projekt Seidenstraße losgelöst von der Frage, ob dieses Projekt verkehrspolitisch, ökologisch und handelspolitisch sinnvoll ist,

eine fantastische Public Relations Aktion Chinas ist. Das Projekt Seidenstraße vermittelt eine Klammer um vieles andere. Es hat dabei auch noch den Vorteil, dass jeder und jede, die das gut finden, sich inhaltlich vorstellen können, was sie wollen. Das Projekt ist eine große Sammelbox, oder anders ausgedrückt: eine grandiose Projektionsfläche.

D. In der Debatte um die Seidenstraße gibt es eine Reihe von Menschen, die schon deshalb positiv auf dieses Projekt reagieren, weil sie meinen, dieses täte den USA weh. Die USA und andere Seenationen seien dagegen, weil ihre Oberhoheit über den Seeverkehr und damit ihre Möglichkeit, Chinas Zugang zu den Meeren zu kontrollieren, entwertet würde. Außerdem würden sie die Multipolarität fürchten, jedenfalls nicht wünschen.
   Falsch sind diese Einschätzungen nicht.
E. Es wird daran erinnert, dass das Projekt auch gut zum Angebot von Putin im Deutschen Bundestag im September 2001 passt, einen gemeinsamen Wirtschaftsraum von Wladiwostok bis nach Lissabon zu schaffen. Von einem großen gemeinsamen Binnenmarkt wird gesprochen. Es schwärmt dann auch mancher Mensch von dieser Idee großer, dynamisch wachsender Handelsbeziehungen, der ansonsten nicht gerade begeistert ist von Freihandelsabkommen. Das gilt, obwohl beidem die gleiche Grundidee zugrunde liegt: Handel, Warenaustausch sei per se gut.
F. Das ist ja alles schön und gut, aber die Erklärung und auch die Umsetzung einer solchen gemeinsamen Wirtschaftsraum-Idee von Europa bis nach Ostasien sagt ja noch nicht, dass es ökonomisch und ökologisch sinnvoll ist, über so weite Strecken viele Güter zu transportieren. Ich poche im Text vom 12. März auf die Berechtigung des Gedankens, dass Verkehrsvermeidung heute höchste Priorität haben sollte.
   Und ich ergänze: Die Qualität und Bedeutung der Zusammenarbeit von Peking bis nach Europa, und von Wladiwostok bis nach Lissabon hängt nun wahrlich nicht vom Handelsvolumen ab. Anders ausgedrückt: Wenn es gelingen würde, unter der Fahne „Seidenstraße“ zu einer wirklichen politischen und kulturellen Zusammenarbeit von China bis nach Europa und nach Afrika zu kommen, wenn es gelingen würde, in diesem großen Raum Kriege zu verhindern und friedlich miteinander auszukommen, dann wäre das ein Riesenerfolg. Das gilt völlig unabhängig von den Bedenken zur weiteren Globalisierung der Wirtschaftsbeziehungen statt der notwendigen Regionalisierung.
G. In diesem Kontext muss auch darauf hingewiesen werden, dass für den Verkehr das gleiche gilt wie für andere Teile der Produktion eines Gutes – Verkehr ist Teil der Produktion: die vollen Kosten müssen angelastet werden. Das gilt heute zu aller erst und zentral für den Luftverkehr, es gilt für den Seeverkehr, für den Straßenverkehr und es gilt auch für den Schienenverkehr. Die Kosten des Infrastrukturaufbaus sollten

anteilig auf die verschiedenen Transportleistungen umgelegt werden. Auch das wiederum gilt für den Luftverkehr wie für die Eisenbahn, für den Straßengüterverkehr und für den Seeverkehr. Und auch für die Transporte über Pipelines.
Da offensichtlich viele Leute marktwirtschaftlich denken, muss darauf hingewiesen werden, dass zur Marktwirtschaft auch ehrliche Kalkulationen gehören und diese Kalkulationen nicht die variablen Kosten allein, sondern auch die Fixkosten – umgelegt – enthalten sollten.

H. Es ist noch eine nüchterne Einschätzung der Wirkung eines Binnenmarkts für die Entwicklung der wirtschaftlichen Möglichkeiten eines Landes angebracht: Es gibt nun schon seit einigen Jahren einen europäischen Binnenmarkt. Hat diese Tatsache den Menschen zum Beispiel auf dem Balkan geholfen, Arbeit zu finden und einigermaßen gut zu leben? Die Tatsache, dass dies in nahezu allen Ländern des Balkan nicht gelungen ist, sollte den Schwärmern vom Binnenmarkt zwischen Peking und Duisburg, zwischen Wladiwostok und Lissabon zu denken geben. Hoffentlich ein bisschen.

I. Jahrelang hat der Westen es versäumt, den Völkern in den sogenannten Entwicklungsländern ausreichend zu helfen, ihre eigene Infrastruktur zu entwickeln und auf eigenen Beinen zu stehen. Und jetzt, nachdem China entdeckt hat, wie wichtig und positiv bewertet Investitionen in die Infrastruktur anderer Völker und Länder sind, machen sich Politiker im Westen Sorgen wegen Chinas Einfluss auf Entwicklungsländer. Das ist typisch für die Verlogenheit vieler westlicher Politiker.

J. Im Zusammenhang mit der Pekinger Konferenz ist jetzt von westlicher Seite vor allem vor der Gefahr gewarnt worden, dass die von China mit Investitionen bedachten Völker sich verschulden, sich „überschulden“ und in Abhängigkeit geraten. Von einer Schuldenfalle ist die Rede. Ausgerechnet die Chefin des Internationalen Währungsfonds mahnte in Peking zur Vorsicht bei Kreditvorgaben an finanzschwache Länder. – Das sind so heuchlerische Einlassungen, dass man lachen könnte. Die USA haben mit Unterstützung der Weltbank und wahrscheinlich auch des IMF systematisch daran gearbeitet, andere Völker mittels korrupter Präsidenten in die Überschuldung zu treiben und sie damit so abhängig zu machen, dass die politischen Führungen dieser Länder nach der Pfeife der USA tanzten.
Dazu gibt es ein einschlägiges Buch:


JOHN PERKINS
Bekenntnisse eines Economic Hit Man
Unterwegs im Dienst der Wirtschaftsmafia
Erweiterte Neuausgabe
GOLDMANN


Über die wahren Drahtzieher hinter den Kulissen von Politik und Wirtschaft
»Mit Krediten Länder zu ruinieren war meine Aufgabe.«
John Perkins
»Eine Bombe.
Jemand, der selbst tief in unsere imperialistische Regierungs- und Konzernstruktur verquickt war, findet den Mut, unmissverständlich deren Funktionsweise aufzudecken.«
John E. Mack, Harvard-Professor und Pulitzer-Preisträger
»Ein Thriller, bei dessen Lektüre man sich wünscht, alles wäre nur Fiktion.«
Greenpeace Magazin
Der internationale Bestseller in erweiterter Neuausgabe
Übersetzt von Heike Schlatterer und Hans Freundl
GOLDMANN
ISBN 978-3-442-15918-5
FSC
BUCH KAISER
www.goldmann-verlag.de

Der Autor, John Perkins, wird auf der Rückseite des Buches zitiert: „Mit Krediten Länder zu ruinieren war meine Aufgabe." – Das wissen all jene, die jetzt gegenüber Pekings Absicht, anderen Völkern mit Infrastrukturprojekten und ihrer Finanzierung zu helfen, Bedenken anmelden.

K. Der Westen pocht auf Marktzugang für nichtchinesische Firmen. Es dürften nicht „vor allem chinesische Staatsfirmen beim Bau von Brücken und Straßen zum Zug kommen." – Das ist genauso heuchlerisch. Perkins beschreibt in seinem Buch, dass er als Economic Hit Man auch darauf zu achten hatte, dass die Aufträge der zu verschuldenden Länder an amerikanische Firmen gehen, an Bechtel zum Beispiel.

Ein grobes Fazit: Es gibt gute friedenspolitische und politische Gründe für ein Projekt wie die Seidenstraße. Mit der üblichen Euphorie für dieses Projekt haben diese Überlegungen aber wenig zu tun.

Nun aber zu den Leserbriefen:

1. Leserbrief

Lieber Albrecht Müller,

besten Dank für Ihren heutigen überzeugenden Artikel über den Kosovo-Krieg von 20 Jahren

Das hat mich von beißender Kritik an einem anderen Artikel von Ihnen abgehalten. Nur ganz kurz:

Ihr Seidenstraßen-Artikel ist völlig daneben. Die Neue Seidenstraße ist ein gigantisches Friedensprojekt von China. Zivilwirtschaftliche Zusammenarbeit zum beiderseitigen Nutzen. Das ist ein dynamisches Standbein der im Wachstum begriffenen multipolaren Weltordnung.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr Dr. Dietrich Schulze

---

2. Leserbrief

… das Seidenstraßenkonzept krempelt die Welt um und wir wollen keine Ahnung von den Implikationen haben.

In der „Akte Moskau“ habe ich die Entstehungsgeschichte beschrieben, nachdem 1993 der kasachische Eisenbahnminister mit einer Riesen-Landkarte bei mir auftauchte. Mit den Unterschriften von Deng, Nakasone,

Bush sen., John Major und anderen war darauf die Route zwischen der Insel Luzon und London aufgezeichnet.

Jahrlang verband mich eine enge Zusammenarbeit mit Wolfgang Roth, EIB in Luxemburg, in dieser Frage.

Bonn hatte andere Sorgen und so ist das auch heute. Die Route löst tendenziell den Seetransport ab und damit die Kontrolle des Welthandels durch die Seemächte. Die Gegend um Shanghai ist die Werkbank der Welt geworden, wo mittelständische Unternehmen mal 5-10 000 Mitarbeiter haben. Vor den Folgen des Produktionsstandortes dürfen wir ebensowenig die Augen verschließen wie der Ausdehnung chinesischer Manipulationsstrategien. Die Seidenstraße ist eine Herausforderung kosmischen Ausmaßes.

Beste Grüße
Willy Wimmer

---

3. Leserbrief

… der Artikel zur Seidenstraße erscheint mir zu kurz gegriffen. Der Ausbau der Seidenstraße ist nach Meinung namhafter Wirtschaftsanalysten nur Teil eines erheblich größeren Projekts. Ich habe darüber unter anderem schon in meinem Buch *„Die Eroberung Europas durch die USA“* (Westend Verlag, 2017, S. 133f) geschrieben. Und hier ein Auszug aus meinem Beitrag *„Russland gehört zur europäischen Familie“* in dem Buch „Warum wir Frieden und Freundschaft mit Russland brauchen“ (S. 39):

„Namhafte Wirtschaftsanalysten beklagen, dass sich die deutsche Wirtschaft nicht an dem „größten Wachstumsprojekt der neueren Geschichte“ beteiligen kann: nämlich an dem sogenannten „One Belt, One Road“-Projekt. Das scheint erst langsam in die Berliner Politik Eingang zu finden, nachdem sich die Mitglieder der „Shanghai Cooperation Organisation“ (SCO) im Juni 2018 in Qingdao/China getroffen und sich Ihrer Zusammenarbeit versichert haben, insbesondere Wladimir Putin und Xi Jinping. Worum geht es dabei?

Moskau und Peking planen im Rahmen der 2001 gegründeten SCO unter Einbeziehung der

übrigen BRICS-Länder den Aufbau eines interkontinentalen Infrastruktur-Netzes von Moskau über Sibirien und Wladiwostok bis nach China und Indien. Dazu gehört die verkehrsmäßige und wirtschaftliche Erschließung bisher peripherer Regionen. Gelingt dies, würde unabhängig von den Flugzeugträgern der USA ein gigantischer Binnenmarkt entstehen, und zwar mit der Folge, dass die Vereinigten Staaten nur noch eine übermäßig hochgerüstete Regionalmacht zwischen Pazifik und Atlantik wären. Von China werden für dieses Vorhaben, das auch den Ausbau der Seidenstraße umfasst, mehr als eine Billion Dollar zur Verfügung gestellt. Die USA versuchen, dieses Projekt mit allen Mitteln zu boykottieren, unter anderem durch die allein dem eigenen Vorteil dienende Abspaltung Westeuropas von Russland sowie durch die Entziehung von Wirtschaftskraft. Die Sanktionen, unter denen die deutsche Wirtschaft besonders leidet, sind eine von zahlreichen Maßnahmen."

Natürlich ist die Dominanz der Chinesen mit ihrer Überproduktion, für die immer weitere Absatzmärkte benötigt werden, zu berücksichtigen (ebenso die von Albrecht Müller genannten Aspekte), außerdem der militärisch-strategische Komplex. Für Russland, das an dem Projekt beteiligt ist, dürfte es nach der Trennung von Westeuropa schwer sein, der chinesischen Imperialpolitik standzuhalten. Damit könnte im Osten Russlands eine – von den USA offenbar angestrebte – konfrontative Situation entstehen. Dem müsste eine Neuorientierung der europäischen Politik Rechnung tragen, was jedoch sträflicher Weise nicht geschieht. Insofern steht Wladimir Putin mit dem Rücken zur Wand. …

Wolfgang Bittner

Von Wolfgang Bittner erschien jetzt auch noch ein längerer Beitrag siehe hier:

Die Neue Seidenstraße
Das größte Wachstumsprojekt der neueren Geschichte, das Deutschland verschlafen hat.
Quelle: Wolfgang Bittner bei KenFM

---

4. Leserbrief

Lieber Herr Müller,

ich denke, diesmal sind es die NachDenkSeiten, die einem Denkfehler unterliegen. Denn es ist ein Fehler, die Seidenstraße nur unter dem Gesichtspunkt des Warenverkehrs und der

damit verbundenen Umweltverschmutzung zu sehen. Die Seidenstraße ist ein geopolitisches Projekt, welches das bisherige Imperium, das sich vor allem auf seine Militär- und vor allem Seemacht stützt, mit einem andersgeartetem Gegengewicht konfrontiert.

Die Andersartigkeit besteht im landgestützten Teil. Der verbindet viele Länder miteinander auf positive Weise (win-win) und nicht durch Gewalt (militärisch und wirtschaftlich). Die Straßen und Eisenbahnlinien können in einem Land, das die Seidenstraße durchquert, nur existieren, wenn sie dort wohlgelitten und gewinnbringend sind. Sie hat also eine verbindende, friedensstiftende Funktion. Böswillige Mächte, die mit Sanktionen und Wirtschaftskrieg versuchen, die Entwicklung der Seidenstraße zu bremsen, um ihre Vormachtstellung in der Welt zu verteidigen, werden es mit ihrer Methode in der Welt immer schwerer haben. Ich glaube, es ist diese Erwartung, die dem Projekt einen solchen Schwung verleiht.

Und derentwegen auch meine Augen feucht glänzen, wenn ich mir das Projekt anschaue.

Mit freundlichen Grüßen
Bernhard Meyer

---

5. Leserbrief

Liebes Nachdenkseiten-Team,

ich denke, das Projekt Seidenstraße wird an ganz banalen Orientierungsschwierigkeiten scheitern, da die Planer offenbar nur eine ungefähre Vorstellung der Lage ihrer Zielorte haben, siehe Karte …



Viele Grüße
Christian Brunzel

---

6. Leserbrief

Sehr geehrter, lieber Herr Müller,

ich gebe ihnen völlig recht, dass ein weiteres Ausbauen der weltweiten Handelsströme angesichts der damit einhergehenden Umweltzerstörung absolut anachonistisch ist. Leider wird das von unseren Medien aber nicht unter diesem Gesichtspunkt kritisiert, sondern lediglich unter dem Aspekt „der böse Chinese möchte die Weltherrschaft“.

Hierzu hat Arte vor einigen Wochen zwei Dokus ausgestrahlt, die in ihrer propagandistischen Art tatsächlich schon fast an Goebbels denken lassen, obwohl mir so ein Nazi-Vergleich nicht leicht fällt. Diese Einseitigkeit, der Feindbild-Aufbau und das völlige Ausblenden der Machenschaften der US-Amerikaner bzw. des Westens in ähnlichen Situationen, lassen einen wortlos und kopfschüttelnd zurück.

Wahrscheinlich haben Sie sie bereits gesehen, aber hier nochmal die Links:

Der tausendköpfige Drache und China – die Welt des Xi Jinping (leider nur noch auf Youtube)

Mit herzlichen Grüßen aus Taufkirchen
Martin Sutor

---

7. Leserbrief

Liebe Redakteure,

und dass Rotterdam nicht an der Ostsee liegt, scheint auch noch keinem (Chinesen) aufgefallen zu sein…

Beste Grüße
Annette Luckmann

---

8. Leserbrief

Sehr geehrter Herr Müller

In Ihrem Kommentar machen sie auf eine Reihe von Forderungen aufmerksam, denen ich mich vollkommen anschließe: Regionalisierung von Produktion und Verbrauch, sowie Reduktion des Verkehrs, insbesondere des Luftverkehrs. Auch Ihre Ansicht, dass Handel nicht zwangsläufig gut sein muss, teile ich durchaus.

Trotzdem halte ich es für falsch, das Infrastrukturprogramm der BRI (China's "Belt and Road Initiative") rundum abzulehnen, und für besonders falsch, es nur aus der deutschen Perspektive, von Duisburg aus, um in Ihrer Bildlichkeit zu bleiben, zu sehen. Ich glaube, dass man nicht sehr konsistent argumentiert, wenn man, was ich tue und was die NDS, etwa indem sie immer wieder Beiträge des von mir sehr geschätzten Winfried Wolf bringen, ebenfalls tun, für den Ausbau des Schienenverkehrs und die Verlagerung auf diesen eintritt, jedoch zugleich diesen Ausbau für die Länder Asiens und Osteuropas, in denen die BRI das vorsieht, ablehnt. Das sind Regionen, in denen es bisher kaum eine entsprechende Infrastruktur gibt. Eine solche aufzubauen stellt im Rahmen der wirtschaftlichen Entwicklung, die man diesen Ländern doch nicht verwehren kann, eine sinnvolle Maßnahme

dar, die geeignet wäre, in diesem Zusammenhang den Straßen- und Luftverkehr zu ersetzen. Natürlich ist es dazu angezeigt, die großen Achsen durch regionale Netze zu ergänzen. Doch jene bringen immerhin eine Technik ins Spiel, die sonst keine Chance gehabt hätte.

Gerade wenn man, wofür ich auch plädiere, den Umfang des Handels über weite Strecken vermindern möchte, bietet die Bahn innerhalb der zusammenhängenden eurasisch-afrikanischen Landmasse doch eine Alternative zum See- und Luftverkehr an. Dass der Luftverkehr unter ökologischen Gesichtspunkten keine gute Sache ist, wird weithin akzeptiert, doch auch der ungleich energieeffizientere Seeverkehr hat das Problem, dass er mit regenerierbarer Energie kaum zu betreiben ist. Das einzige Verkehrsmittel, das einigermaßen energieeffizient arbeitet und, via Fahrleitung, relativ leicht mit erneuerbarer Energie zu versorgen ist, ist die elektrisch angetriebene Eisenbahn, die zudem ein verkleinertes Transportvolumen ungleich schneller und flexibler abwickeln könnte.

Die Eisenbahnprojekte im Zusammenhang der BRI können deshalb durchaus sinnvoll sein, zumal es dabei ja nicht nur darum geht, Container von Beijing nach Duisburg oder umgekehrt zu transportieren, sondern auch einen regionalen Austausch, z. B. zwischen und in den zentralasiatischen Ländern, mit dem und im Iran, ebenso bezüglich der Türkei, Pakistans, etc. zu verbessern.

Nicht ohne Sie nachdrücklich zu ermutigen, Ihre unerhört wertvolle arbeit fortzusetzen grüße ich Sie vielmals

Rainer Fischbach

---

9. Leserbrief

Sehr geehrter Herr Müller.

Danke für Ihre Arbeit. Die Nachdenkseiten geben mir die Anregungen, die man zum sinnstiftenden Nachrichtenkonsum braucht.

Wie Sie richtig anmerken, können die Waren per Frachter sehr viel billiger in der Welt verteilt werden. Ich finde vor allem die Eisenbahnprojekte zu Lande sehr interessant, weil viele ehemalige Kolonien noch heute mit den alten und heruntergekommenen Gleisen ihren innerländischen Verkehr bewältigen müssen.

Dass die Strecken alle, wenigstens an einer Zielstation einen Hafen haben, sollte man den Projekten schon aus allgemeinen verkehrsplanerischen Gründen nicht übermäßig dick ankreiden. Anders als der Westen, verzichten die Chinesen bisher darauf, über ein Schuldnerentmündigungssystem wie dem des IWF, die Regierungen direkt und quasi als Missionierungshauptaufgabe zu korrumpieren.

Subventionierte Agrarprodukte aus reichen Ländern und Textilien aus Armutsausbeutungsregionen fluten schon seit Jahren die Märkte der Entwicklungsländer. Da sehe ich kein denkbares Zurück. Bisher versuchen die Chinesen auf die regionalen Kräfte ausgleichend und befriedend zu wirken und nicht wie die USA und die alten europäischen Kolonialstaaten seit vielen Jahrzehnten, religiöse Fanatiker als Unruhestifter und Proxykrieger gegen widerständige (sozialistisch orientierte) Regierungen einzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen
Thilo Brai

---

10. Leserbrief

Lieber Herr Müller,

Ihre Bewertung des Projektes Neue Seidenstraße enthält leider einige zu starke Vereinfachungen und verlangt eine wesentlich differenziertere Sichtweise aus sehr unterschiedlichen Blickwinkeln.

Zunächst mal zu den Stichworten Globalisierung versus Verkehrswende, wo Sie ja prinzipiell die richtigen grundsätzlichen Aussagen treffen.

Seit 1990 hat sich der Güterverkehr in Deutschland verdreifacht, bei prinzipiell gleicher Bevölkerungszahl und gleicher Wirtschaftskraft. Ein weiteres starkes Wachstums wird prognostiziert, was man auch an dem ungebremsten Neubau von Logistikzentren sehen kann. Vor allem deshalb – zusammen mit der gleichzeitig erfolgten Verdoppelung des Personenverkehrs – gilt es Konzepte zur Verkehrsvermeidung zu entwickeln, wie von Ihnen dargestellt. Allerdings wird bei den derzeitigen Wachstumsprognosen vor allem auf weiteres Exportwachstum Deutschlands und den sich ausweitenden Internethandel gesetzt.

Neben der erforderlichen Verkehrsvermeidung geht es aber auch um eine möglichst weitgehende Verlagerung des vorhandenen Verkehrs auf umweltfreundliche bzw.

emissionsarme Verkehrsträger. Und hier erweist sich das Projekt Seidenstraße durch die Bevorzugung der Schiene als eindeutig positiver gegenüber dem übrigen Verkehrsaufkommen, das durch die Globalisierung bedingt ist.

Doch bei dem Projekt Seidenstraße geht es auch um etwas völlig anderes. Das o.g. drastische Wachstum des Verkehrsaufkommens vollzieht sich innerhalb einer EU, die als Friedensprojekt bezeichnet wird, aber im Kern auf Ausgrenzung von Mitgliedsländern in der Peripherie und erpresserischen "Freihandelsabkommen" beruht, wie sie insbesondere mit westafrikanischen Ländern bestehen.

Die EU steht eben nicht für eine "europäische Idee", sondern für imperiale Beherrschung, vor allem mit der wirtschaftlichen Stärke Deutschlands, was auch eine Inflationierung der Verkehrsströme zur Folge hat.

Der 2010 erfolgte Vorschlag von Putin, eine harmonische Wirtschaftsgemeinschaft von Lissabon bis Wladiwostok zu schaffen, wurde hierzulande eher als Fiktion behandelt. Sehr real ist hingegen das chinesische Konzept eines eurasischen Wirtschaftsraumes mit der Infrastruktur der „neuen Seidenstraße". Dass ein wachsender Teil der Warenlieferungen aus China bereits auf der Schiene nach Europa rollt mit Duisburg als einer der wichtigsten Endpunkte, ist durchaus im Sinne einer Ökologischen Verkehrsverlagerung. Um die eurasischen Wirtschaftsbeziehungen kooperativ weiter zu entwickeln, müssten Deutschland und die EU jedoch China als Kooperationspartner statt Konkurrenten ansehen.

Genau das stößt aber aktuell auf großen Widerstand bei der politischen Klasse hierzulande. China hat bereits mit der Entwicklung seiner Wirtschaftsbeziehungen zu afrikanischen Ländern aufgezeigt, dass dieses zu fairen Konditionen erfolgen kann. Das bedeutet etwas völlig anderes als z.B. der Export von Hähnchenschenkeln aus Massentierhaltung nach Westafrika, wo man sich wegen aufgezwungener EPA-"Freihandelsverträge" ökonomisch nicht wehren kann, dortige Wirtschaftsstrukturen zerstört werden und damit auch wesentlich zu Fluchtbewegungen in EU-Länder beigetragen wird.

Ob man in der deutschen Politik bereit ist, die neue Seidenstraße als Prototyp fairer Wirtschaftsbeziehungen ohne Handelskriege und Wirtschaftssanktionen, wird damit zur Nagelprobe.

Die von Ihnen aufgeführte Kritik wird damit natürlich nicht gegenstandslos, kann aber ebenso wenig maßgebend sein, wie z.B. bei den Kontroversen um Nordstream 2. Auch hier könnte man zu Recht ökologische Einwände zur Nutzung der Ostsee für Röhrensysteme auf dem Meeresboden geltend machen. Die Alternative zu Nordstream 2 heißt aber: US-

Flüssiggas aus Fracking, das als eine der schlimmsten Umweltverbrechen weltweit anzusehen ist.

Es geht sowohl bei der neuen Seidenstraße wie auch bei Nordstream 2 um die Frage: Handelskriege und Wirtschaftssanktionen als Methode imperialer Politik oder Multipolarität mit friedlichen Beziehungen zu wirtschaftlichen starken Ländern eines gesamten eurasischen Wirtschaftsraumes. Letzteres gilt es gemäß US-Strategie zu verhindern.

Herzliche Grüße
Karl-Heinz Peil

---

11. Leserbrief

Sehr geehrter Herr Müller,

Sie haben hier ein sehr wichtiges Thema angerissen, was meiner Meinung nach auch viel zu wenig differenziert, beleuchtet sowie durchdacht wurde; auch bei den Freidenkermedien.

Und wenn es zur Diskussion stand z.B. bei KenFM oder durch ein Dirk Müller, dann war der Tenor überwiegend positiv bis euphorisch gestimmt.

Also, der Punkt, dass durch gemeinsame Projekte eine hohe Wahrscheinlichkeit generiert wird, dass Nationen zueinander finden, darüber brauchen wir nicht zu streiten.

Jedoch sollte doch eine Grundsatzanalyse über vernünftige Nachhaltigkeit in Zeiten des nähernden Klimakollapses unbedingt von Nöten sein.

Sie sprachen ja von Denkfehler und einen Gewaltigen sehe ich, dass man der Annahme ist, wenn das Imperium USA dagegen ist und mit „Klauen und Zähnen“ dieses Projekts der Seidenstraße sabotiert, dann ist die allgemeine Denkweise, dass es automatisch gut sein soll; völlig absurd.

Ich vermisse viele notwendige Fragen bei dieser Angelegenheit:

Was sind die primär fundamentalen Interessen der Akteure? Substantielle Nachhaltigkeit in der Aufbauhilfe der Regionen durch erneuerbare Energiekonzepte? Oder sind das wieder nur Wirtschaftsinteressen die einhergehen mit Ausbeutung von natürlichen Ressourcen sowie menschliche „Billigarbeit“?

Wenn Wirtschaftsinteressen primär ganz oben auf der Agenda stehen, dann kann jeder der noch bei vernünftigem Sachverstand ist logisch die Konsequenzen nachvollziehen, oder zumindest seinen Archiv an Lebenserfahrung Revue passieren lassen.

Ist China eine aufstrebende Wirtschaftsmacht die hegemoniale Interessen betreibt?

Was verbirgt sich hinter der Diskrepanz, dass die Weltbank sowie der IWF (beide Instrumente des aktuellen Hegemons USA) dieses Projekt gutheißen?

Ist es nicht so, dass der Turbokapitalismus Chinas jetzt viel zu heiß gelaufen ist und man unbedingt ein „Ablassventil“ braucht, damit eine bevorstehende Explosion verhindert werden kann? Was passiert in einer Nation mit ca. 1,4 Mrd. Menschen, wenn in der Vergangenheit ungefähr 40-50% aus der Armut in die Mittelschicht gehoben wurde und nun wieder ein Abstieg in die Armut droht?

Kann ein Riesenreich wie China überhaupt sich „Gelben Westen“ wie Frankreich leisten, geschweige billigen? Sind die Dimensionen zwischen Europa und China den Freidenkern bewusst?

Nun werden sicherlich viele sagen, dass China jetzt weltweit führend in der Entwicklung sowie im Aufbau erneuerbaren Energiegewinnung ist und viele Regionen eine „grüne Revolution“ beschert hat.

Hier fällt mir ein Beispiel ein: Laos. Dort wurde von Seitens Chinas den Staat Laos in der Entwicklung moderner Wasserkraftanlagen, sowohl monetär als auch technologisch, unter die Arme gegriffen; wunderbares tolles Projekt!

Nebenbemerkung: hier handelt sich bestimmt nicht um ein selbstloses Hilfprojekt Chinas.

Nur man vergisst die eigenen Denkfehler als zu gerne.

Was passiert, wenn man den oberen Lauf des Mekongs abriegelt? Werden dadurch nicht Stauseen erzeugt? Wie sahen Fauna und Flora vor den Staudammprojekten aus? Was machen Menschen die dort beheimatet waren? Welche Lebensgrundlagen liefert der Mekong für alle Lebewesen entlang des Flusses? Sind die Anrainerstaaten bzw. Menschen die im unteren Lauf des Mekongs leben, begeistert?

Nun man ist immerhin einigermaßen energieautark und kann billig seine Elektrogerätschaften betreiben, aber im Gegenzug muss man seine Lebensmittel von nun an aus anderen Regionen beziehen und zusätzlich muss man sich vor Sabotage des Nachbarn

schützen.

Natürlich ist das nur meine Perspektive auf dieses Thema, wünschen würde ich gerne eine breitgefächerte Diskussion für dieses Thema.

Mit herzlichen Grüßen,
Son

---

12. Leserbrief

Sehr geehrter Herr Müller,

Mit Ihrem Beitrag vom 12.3. über die Neue Seidenstraße liegen Sie völlig falsch.

Zuerst habe ich mich sehr darüber geärgert. Später konnte ich mir ein süffisantes Lächeln nicht verkneifen: Herr Müller und die Nachdenkseiten gegen die Neue Seidenstraße, in Einheitsfront mit chinafeindlichen EU-Bonzen und mit Donald Trumps rechtsradikalen Ministern …. Dass ich das noch erleben durfte….

Dabei haben Sie den Sinn dieses Projekts tatsächlich ansatzweise verstanden, das beweist Ihr Satz: „Zweifellos enthält das Projekt Elemente, die begrüßenswert sind: Arbeit und Brot für Menschen in bisher darniederliegenden Volkswirtschaften zwischen China und Europa, die Völkerverbindung und Völkerverständigung, die Zusammenarbeit sehr verschiedener Menschen und Volkswirtschaften."

Aber dann folgt dieser Satz: „Ansonsten aber widerstrebt das Projekt allem, was WIR heute für notwendig halten müssen: Regionalisierung der Produktion und des Verbrauchs, kleinräumigere Arbeitsteilung, Vermeidung von zusätzlichem Güterverkehr und der mit der internationalen Arbeitsteilung verbundenen Ausweitung des Luftverkehrs."

Dieser Satz ist falsch formuliert! Er müsste lauten: „Ansonsten aber widerstrebt das Projekt allem, was WIR VON DEN NACHDENKSEITEN heute für notwendig halten.

Das ist IHRE Meinung, aber woher wollen Sie wissen, dass diese Meinung für die ganze Welt die richtige ist? Wissen Sie, wie Menschen in China, Russland, Indien, Kasachstan, Weissrussland und und und darüber denken? Woher nehmen Sie sich das Recht, diese Meinung über das Wohl der vielen hundert Millionen Menschen in all den Ländern zu stellen, die von der Seidenstraße profitieren? Weil „wir" mehr Regionalisierung der

Produktion und weniger Verkehr wollen, sollen wir diesen Abermillionen Menschen „Arbeit und Brot“ verweigern?? Für mich klingt das nach Rassismus in Reinkultur.

Die meisten Leute kapieren nicht, worum es bei der Neuen Seidenstraße geht – sogar viele, die die Idee gut finden. Das ist KEIN VERKEHRSPROJEKT! Es ist ein Projekt, den Lebensstandard für alle Menschen auf der Erde zu heben, so wie China in den letzten Jahrzehnten 7-800 Millionen Menschen aus der Armut befreit hat – eine unglaubliche, in der Menschheitsgeschichte einmalige Leistung. Die Chinesen wissen, wie sie das geschafft haben: INFRASTRUKTUR. Und damit wollen sie jetzt weltweit Entwicklungs- und Schwellenländern beistehen, getreu den alten, aber immer noch gültigen und moralisch vorbildlichen Prinzipien der friedlichen Koexistenz.

Sicher spielen auch andere Erwägungen eine Rolle, wie neue und größere Absatzmärkte (es geht nicht um Geschenke, sondern um „Win-Win“, wie die Chinesen sagen) und die Verlagerung wichtiger außenwirtschaftlicher Lebensadern vom Meer aufs Land, da die USA unverfroren mit einer Sperrung des Südchinesischen Meers drohen. Aber wer sagt: „Die suchen ja nur neue Absatzmärkte“, der denkt westlich (genauer gesagt freimarktwirtschaftlich). Die Chinesen denken nicht so.

Ich habe mir angewöhnt, bei jeder Überlegung, die andere Teile der Welt betrifft, die Frage zu stellen: Ertappe ich mich dabei, dass ich den anderen meine Sichtweise aufzwingen will, so wie das die Europäer 500 Jahre lang mit zweifelhaftem Erfolg getan haben? Diese Frage sollten Sie sich auch stellen.

(Übrigens: China zu unterstellen, die Luftbelastung vergrößern zu wollen, ist wohl ein schlechter Scherz. China ist weltweit der Spitzenreiter in E-Mobilität.)

Mit freundlichen Grüßen, Werner Hartmann

---

13. Leserbrief

Sehr geehrter Herr Müller,

in dem Artikel „Seidenstraße. Glänzende Augen dank der üblichen Gedankenlosigkeit.“ sprechen Sie einen validen Punkt an. Aber auch eben nur einen.

Sie haben Recht, dass eine Ausweitung des Güterverkehrs nicht gerade erstrebennswert ist.

Darum geht es meiner Meinung nach jedoch gar nicht.

Der Handel mit China findet ja längst statt. Zur Zeit mittels des Schiffsverkehrs oder per Flugzeug. Wenn dieses über den Landweg erfolgen könnte, wäre das meines Erachtens nach für die Umwelt sogar weniger schädlich. Ausserdem könnten etliche Länder auf dem Wege (Zwischenstationen) davon profitieren.

Es geht meiner Ansicht nach in der aktuellen Diskussion weniger darum, ob bzw. wieviel Handel wir treiben, sondern mit wem. Die USA sind gegen die Seidenstraße. Sie sind dagegen, dass der eurasische Wirtschaftsraum zusammenwächst. Warum? Weil das deren Vormachtstellung in der Welt schwächen würde. — Eben genau darum sollten wir jedoch dafür sein!

Die aktuelle Diskussion um Huawei hat denselben Hintergrund. Ja, vielleicht wäre es möglich, Computer ohne Technologie aus China herzustellen… Aber ohne Technologie aus den USA? Das sehe ich nicht. Und sagen Sie jetzt bitte nicht, die USA betrieben keine Wirtschaftsspionage… (Gruß an Snowden.)

Es sollte natürlich nicht darum gehen, einen Hegemon gegen einen anderen auszutauschen. Damit wäre gar nichts gewonnen. Es sollte vielmehr darum gehen, mehrere Akteure im Spiel zu halten, um eben keinen davon zu mächtig werden zu lassen. Vor allem sollten wir uns nicht vorschreiben lassen, mit wem wir Handel treiben. Dies betrifft genau so auch den Handel mit dem Iran und Russland (Nord Stream 2).

Doch zurück zur Seidenstrasse. Im aktuellen Diskurs ist immer nur vom Export aus China die Rede. Aber ist die Seidenstraße denn wirklich als Einbahnstraße geplant? …

AKFoerster AKFoerster.de