



DIE NEUE SEIDENSTRASSE

Rechtsanwalt Florian Wolff, Frankfurt
Leiter China Desk bei GÖRG

BRAK-WEBINAR „THE ONE BELT, ONE ROAD INITIATIVE“

Mit einem Volumen von 212 Milliarden Euro war China im Jahr 2020 weltweit der wichtigste Handelspartner Deutschlands. Bereits seit 2015 hat die Volksrepublik die USA als wichtigsten Handelspartner abgelöst. Das allein verdeutlicht, dass die wirtschaftliche Entwicklung Chinas und insbesondere des ehrgeizigen Infrastrukturprojekts „One Belt, One Road Initiative“ (BRI) für wirtschaftsberatende Anwält:innen von höchstem Interesse sind.

Folgerichtig veranstaltete die BRAK gemeinsam mit LAWASIA (einem Netzwerk von Rechtswissenschaftler:innen, Wirtschaftsanzwält:innen, Richter:innen und Schiedsrichter:innen der ASEAN-Region) am 26.8.2021 ein Webinar zum Thema „The One Belt, One Road Initiative – Across Central Asia to Europe“. Auf dem Panel waren Jurist:innen aus China, Kasachstan, Usbekistan, Deutschland und Malaysia, die eine Einführung in die BRI aus Sicht ihrer Länder gaben. Knapp 150 Zuhörer:innen, u.a. Rechtsanzwält:innen, Richter:innen und Rechtswissenschaftler:innen aus mehr als zwanzig Jurisdiktionen, vornehmlich der ASEAN-Region, haben sich zur umfangreichen Bestandsaufnahme der jüngsten Entwicklungen des so ambitionierten wie kontroversen chinesischen Projekts zugeschaltet.

Eröffnet wurde das Webinar mit einem Grußwort des Vizepräsidenten der BRAK, Rechtsanwalt Dr. Christian Lemke. Er wies auf die hohe gegenseitige wirtschaftliche Abhängigkeit beider Länder hin und bot einen ersten Überblick über die Projekte der BRI und die relevante Rolle, welche die Anwaltschaft hierbei spielt. Sodann gaben die Expert:innen einen Einblick in die anwaltliche Tätigkeit bei der Umsetzung von Großprojekten in den einzelnen Ländern Südost- und Zentralasiens.

Die Pandemie hat zu einer deutlichen Verlangsamung der im Bau befindlichen Projekte geführt. Grenzkontrollen, Lieferschwierigkeiten und dadurch verursachter Materialmangel haben viele Bauprojekte verzögert, wenn nicht ganz zum Stillstand gebracht. Aufgrund einer im Spätsommer 2021 in Südostasien wieder aufflammenden Infektionswelle dauern diese Belastungen bis heute an. Entsprechend stehen aus anwaltlicher Sicht die komplexe internationale Vertragsgestaltung bei Bau und Finanzierung der Projekte im Mittelpunkt, die diese Risiken einer Pandemie angemessen regeln sollen.

Auch spielte im Rahmen der Vorträge die Streitschlichtung, insbesondere von pandemiebedingten Auseinandersetzungen, eine bedeutsame Rolle. Es haben sich diverse Mediationsinstitutio-

Bild: SB Stock/istock.com

nen gegründet, die Mediation spezifisch für BRI-Projekte anbieten. Dabei besteht nach wie vor Skepsis, chinesische Schiedsgerichtsinstitutionen mit der Streitschlichtung zu betrauen. Viele westliche Vertragspartner bestehen daher zumeist auf nicht-chinesische Schiedsorte in der Region, allen voran Singapur.

Die Vorträge der Kolleg:innen aus Malaysia, Usbekistan und Kasachstan verdeutlichten, dass die BRI in diesen Ländern nicht lediglich als ein Projekt der Infrastruktur und Logistik wahrgenommen wird, sondern als ein langfristiges Projekt der Zusammenarbeit auch in vielen anderen Bereichen, von denen zurzeit das Gesundheitswesen im Zentrum steht. Nur so war z.B. für viele Länder Südost- und Zentralasiens ein früher Zugang zu Impfstoffen möglich. Zudem steht die BRI für eine verstärkte Kooperation mit China im Bildungswesen und dem Umweltschutz.

EINE DEUTSCHE PERSPEKTIVE AUF DIE BRI

Vor diesem Hintergrund musste eine Bewertung der BRI durch einen deutschen Vertreter der Anwaltschaft deutlich distanzierter ausfallen. Deutschland hat sich, wie die meisten europäischen Partner, vehement dagegen entschieden, in irgendeiner Weise der Initiative beizutreten.

Umgekehrt hat es aber die deutsche Bundesregierung immer vermieden, zu schrille Töne gegenüber der BRI anzuschlagen. Ganz im Gegenteil ist Deutschland z.B. der größte nicht-asiatische Gesellschafter der AIIB Asian Infrastructure Investment Bank, die u.a. einzelne Projekte der BRI finanziert. Auch die sehr regelmäßigen Regierungskonsultationen zwischen Peking und Berlin, zuletzt im April 2021, offenbarten, dass man bei aller Reserviertheit auf wirtschaftlicher und infrastruktureller Ebene weiter intensiv zusammenarbeiten will.

Aus deutscher Sicht ist die überragende Bedeutung des Ausbaus der schienengebundenen Landwege zwischen den industriellen Schwerpunktregionen im Osten Chinas und dem Westen Europas nicht zu leugnen. Dieses zentrale Element, auf das die sonst logistisch von der Weltwirtschaft abgehängten zentralasiatischen Ländern bauen, könnte auch Westeuropa als Chance dienen, näher an diese Weltregion heranzurücken. Diverse Zugverbindungen existieren bereits, z.B. zwischen der zentralchinesischen Riesenstadt Chongqing und Duisburg. Im kasachisch/chinesischen Grenzgebiet befindet sich heute einer der größten Güterbahnhöfe der Welt, den zwei von drei Containerzügen zwischen China und Europa passieren.

Außerdem investiert China erhebliche Summen in den Seetransport. Neben dem Ausbau des griechischen Hafens in Piräus wird am Wilhelms-

havener JadeWeserPort ein „China Logistic Hub“ errichtet. Dieses Güterverkehrszentrum, in welches das Unternehmen China Logistic 100 Millionen Euro investieren will, soll u.a. die Lieferketten in der verarbeitenden Industrie, allen voran der Automobilindustrie, verbessern.

BEDENKEN

Nicht nur in Deutschland, sondern auch in den Ländern Zentralasiens und Südasiens gibt es Bedenken gegen die BRI, die bei der Diskussion im Anschluss an die Vorträge nicht unerwähnt bleiben durften.

Aus Sicht der EU ist die Frage der transparenten Vergabe der Aufträge an Bau- und Ingenieurunternehmen zu nennen. Tatsächlich werden die Aufträge im Rahmen der BRI selten in einem dem europäischen Vergaberecht genügendem Verfahren vergeben, was einer unmittelbaren Beteiligung von Mitgliedsländern der EU an diesen Projekten im Wege stehen dürfte. Auch in vielen osteuropäischen Ländern wird dies zunehmend kritisiert. Oft bleiben auch die negativen ökologischen Folgen einiger Projekte unerwähnt.

Daneben ist die Frage der Übervorteilung kleinerer Länder durch das mächtige China zu problematisieren. Sind derartige Investitionsvolumina, die zumeist mit Staatsschulden der betreffenden Länder finanziert werden, sinnvoll und langfristig vertretbar? Führen diese Projekte nicht in eine Überschuldung der Zielländer, die sie handlungsunfähig machen und dem Willen Chinas ausliefern?

An diesem Vorwurf der chinesischen Schuldendiplomatie entbrannte sich im Rahmen des Webinars eine angenehm kontroverse Diskussion. Chinesische Vertreter wiesen darauf hin, dass man in einigen Fällen weniger von einer „Debt Trap Diplomacy“ als einem „Creditor's Trap“ sprechen müsse. Weiterhin wiesen die chinesischen Vertreter zu Recht auf Untersuchungen hin, die zeigen sollen, dass Infrastrukturprojekte des Westens diverse Länder ebenfalls in eine Schuldenfalle gelockt haben.

FAZIT

Die über die letzten zwei Jahrzehnte immer enger gewordene Verbindung zwischen Westeuropa/Deutschland und China erfordert es, dass sich Europa insbesondere im Bereich des Ausbaus der Logistikinfrastruktur nicht lediglich ablehnend gegenüber der BRI positioniert. Zugleich dürfen die bestehenden rechtlichen, geopolitischen und ökologischen Bedenken auf deutscher und europäischer Ebene nicht unerwähnt bleiben. Diesen oft schwierigen Diskussionsprozess mit allen Beteiligten zu führen, mit Respekt aber auch Selbstbewusstsein für den westeuropäischen Standpunkt, ist die Herausforderung im Umgang mit China.