



merics
Mercator Institute
for China Studies

Größenwahn

Ob Staudamm oder Riesenbrücke: China kann es nicht groß genug haben. Das lohnt sich.

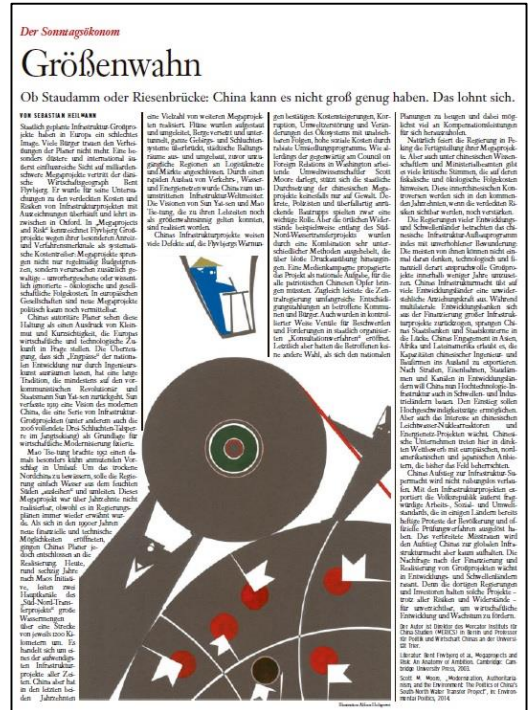
Von Sebastian Heilmann

(Dieser Artikel erschien in leicht veränderter Fassung am 15. März 2015 in der Rubrik „Sonntagsökonom“ der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung.)

Staatlich geplante Infrastruktur-Großprojekte haben in Europa ein schlechtes Image. Viele Bürger trauen den Verheißungen der Planer nicht mehr. Eine besonders düstere und international äußerst einflussreiche Sicht auf milliarden schwere Megaprojekte vertritt der dänische Wirtschaftsgeograph Bent Flyvbjerg. Er wurde für seine Untersuchungen zu den verdeckten Kosten und Risiken von Infrastrukturprojekten mit Auszeichnungen überhäuft und lehrt inzwischen in Oxford. In „Megaprojects and Risk“ kennzeichnet Flyvbjerg Großprojekte wegen ihrer besonderen Anreiz- und Verfahrensmerkmale als systematische Kostentreiber: Megaprojekte sprengen nicht nur regelmäßig Budgetgrenzen, sondern verursachen zusätzlich gewaltige – unvorhergesehene oder wissentlich ignorierte – ökologische und gesellschaftliche Folgekosten. In europäischen Gesellschaften sind neue Megaprojekte politisch kaum noch vermittelbar.

Chinas autoritäre Planer sehen diese Haltung als einen Ausdruck von Kleinmut und Kurzsichtigkeit, die Europas wirtschaftliche und technologische Zukunft in Frage stellen. Die Überzeugung, dass sich „Engpässe“ der nationalen Entwicklung nur durch Ingenieurskunst ausräumen lassen, hat eine lange Tradition, die mindestens auf den vorkommunistischen Revolutionär und Staatsmann Sun Yat-sen zurückgeht. Sun verfasste 1919 eine Vision des modernen China, die eine Serie von Infrastruktur-Großprojekten (unter anderem auch die 2006 vollendete Drei-Schluchten-Talsperre im Jangtsekiang) als Grundlage für wirtschaftliche Modernisierung fixierte.

Mao Zedong brachte 1952 einen damals besonders kühn anmutenden Vorschlag in Umlauf: Um das trockene Nordchina zu bewässern, solle die Regierung einfach Wasser aus dem feuchten Süden „ausleihen“ und umleiten. Dieses Megaprojekt war über Jahrzehnte nicht realisierbar, obwohl es in Regierungsplänen immer wieder erwähnt wurde. Chinas Planer gingen jedoch entschlossen an die Realisierung, als sich seit den 1990er Jahren neue finanzielle und technische Möglichkeiten eröffneten. Heute, rund sechzig Jahre nach Maos Initiative, leiten zwei Hauptkanäle des „Süd-Nord-Transferprojekts“ große Wassermengen über eine Strecke von jeweils 1.200 Kilometern um. Es handelt sich um eines der aufwendigsten Infrastrukturprojekte aller Zeiten. China aber hat in den letzten beiden Jahrzehnten eine Vielzahl von Megaprojekten realisiert. Flüsse wurden aufgestaut und umgeleitet, Berge versetzt und untertunnelt, ganze Gebirgs- und



Schluchtensysteme überbrückt, städtische Ballungsräume aus- und umgebaut, zuvor unzugängliche Regionen an nationale Logistiknetze und Märkte angeschlossen. Durch einen rapiden Ausbau von Verkehrs-, Wasser- und Energienetzen wurde China zum unumstrittenen Infrastruktur-Weltmeister. Die Visionen von Sun Yat-sen und Mao Zedong, die zu ihren Lebzeiten noch als größtenwahnsinnig gelten konnten, sind realisiert worden.

Chinas Infrastrukturprojekte weisen viele Defekte auf, die Flyvbjergs Warnungen bestätigen: Kostenexplosion, Korruption, Umweltzerstörung und Ökosystem-Veränderungen mit unabsehbaren Folgen, hohe soziale Kosten durch rabiate Umsiedlungsprogramme. Wie allerdings der Umweltwissenschaftler Scott Moore (gegenwärtig Council on Foreign Relations, Washington) darlegt, stützt sich die staatliche Durchsetzung der chinesischen Megaprojekte keinesfalls nur auf Gewalt. Dekrete, Polizei und überfallartig anrückende Bautrupps spielten in der Tat eine wichtige Rolle. Aber die örtlichen Widerstände entlang des Süd-Nord-Wassertransferprojekts wurden durch eine Kombination sehr unterschiedlicher Methoden ausgehebelt, die über bloße Druckausübung hinausgingen. Eine massive Medienkampagne propagierte das Projekt als nationale Aufgabe, für die alle patriotischen Chinesen Opfer bringen müssten. Zugleich leistete die Zentralregierung umfangreiche Entschädigungszahlungen an betroffene Kommunen und Bürger. Auch wurden in kontrollierter Weise Ventile für Beschwerden und Forderungen in staatlich organisierten „Konsultationsverfahren“ eröffnet. Letztlich aber hatten die Betroffenen keine andere Wahl, als sich den nationalen Planungen zu beugen und dabei möglichst viel an Kompensationsleistungen für sich herauszuholen.

Natürlich feiert die Regierung in Peking die Fertigstellung ihrer Megaprojekte. Aber auch unter chinesischen Wissenschaftlern und Ministerialbeamten gibt es viele kritische Stimmen, die auf gewaltige fiskalische und ökologische Folgekosten der Projekte hinweisen. Diese innerchinesischen Kontroversen werden sich in den kommenden Jahrzehnten, wenn die verdeckten Risiken manifest werden, noch verstärken.

Die Regierungen vieler Entwicklungs- und Schwellenländer aber betrachten das chinesische Infrastruktur-Aufbauprogramm mit unverhohlener Bewunderung: Die meisten von ihnen können nicht einmal daran denken, technologisch und finanziell derart anspruchsvolle Großprojekte innerhalb weniger Jahre umzusetzen. Chinas Infrastrukturmacht übt auf viele Entwicklungsländer eine unwiderstehliche Anziehungskraft aus. Während multilaterale Entwicklungsbanken sich aus der Finanzierung großer Infrastrukturprojekte zurückzogen, sprangen Chinas Staatsbanken und Staatskonzerne in die Lücke. Chinas Engagement in Asien, Afrika und Lateinamerika erlaubt es, die Kapazitäten chinesischer Ingenieur- und Baufirmen ins Ausland zu exportieren. Nach Straßen, Eisenbahnen, Staudämmen und Kanälen in Entwicklungsländern will China nun Hochtechnologie-Infrastruktur auch in Schwellen- und Industrieländern bauen. Den Einstieg sollen Hochgeschwindigkeitszüge ermöglichen. Aber auch das Interesse an chinesischen Leichtwasser-Nuklearreaktoren und Energienetz-Projekten wächst. Chinesische Unternehmen treten hier in direkten Wettbewerb mit europäischen, nordamerikanischen und japanischen Anbietern, die bisher das Feld beherrschten.

Chinas Aufstieg zur Infrastruktur-Supermacht wird nicht reibungslos verlaufen. Mit den Infrastrukturprojekten exportiert die Volksrepublik äußerst fragwürdige Arbeits-, Sozial- und Umweltstandards, die in einigen Ländern bereits heftige Proteste der Bevölkerung und offizielle Prüfungsverfahren auslösten. Das verbreitete Misstrauen wird den Aufstieg Chinas zur globalen Infrastrukturmacht aber kaum aufhalten. Die Nachfrage nach Finanzierung und Realisierung von Großprojekten wächst in Entwicklungs- und Schwellenländern rasant. Denn die dortigen Regierungen und Investoren halten solche Projekte – trotz der Risiken und gesellschaftlicher Widerstände – für unverzichtbar, um wirtschaftliche Entwicklung und Wachstum zu fördern.

Sebastian Heilmann

Der Autor ist Direktor des Mercator Instituts für China-Studien (MERICS) in Berlin und Professor für Politik und Wirtschaft Chinas an der Universität Trier.

Literatur:

Bent Flyvbjerg et al., Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

Scott M. Moore, "Modernization, Authoritarianism, and the Environment: The Politics of China's South-North Water Transfer Project", in: Environmental Politics, 2014.