

## Geopolitik in den internationalen Beziehungen

Scholvin, Sören

Veröffentlichungsversion / Published Version

Arbeitspapier / working paper

**Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:**

GIGA German Institute of Global and Area Studies

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Scholvin, S. (2014). *Geopolitik in den internationalen Beziehungen*. (GIGA Focus Global, 9). Hamburg: GIGA German Institute of Global and Area Studies - Leibniz-Institut für Globale und Regionale Studien. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-408662>

### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

### Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

## ***Geopolitik in den internationalen Beziehungen***

Sören Scholvin

Nicht nur deutsche Medien warnen angesichts des Ukraine-Konfliktes vor „gefährlichen geopolitischen Spielen“. Die Außenpolitik von China wird von Experten der Stiftung Wissenschaft und Politik und der Helmut-Schmidt-Universität als „Rückkehr der Geopolitik“ gewertet.

### **Analyse**

Der Begriff Geopolitik wird sowohl in den Medien als auch in weiten Teilen der Politikwissenschaft als Synonym für gewaltträchtige und skrupellose Machtpolitik verwendet. Amerikanische und britische Wissenschaftler verstanden unter Geopolitik ursprünglich hingegen eine Analyse politischer (und wirtschaftlicher) Phänomene, die sich auf geographische Kausalfaktoren konzentriert.

- Die negative Konnotation des Begriffes Geopolitik ergibt sich aus seiner Verwendung in nationalkonservativen Kreisen der Weimarer Republik sowie seiner Prägung in den Vereinigten Staaten durch Henry Kissinger und Zbigniew Brzezinski.
- Geopolitik als Analyse von Politik (und Wirtschaft) in Hinblick auf räumliche Rahmenbedingungen beleuchtet substanzielle Kausalfaktoren, die von zurzeit gängigen Ansätzen in Politikwissenschaft und Politischer Geographie vernachlässigt werden.
- So hängt beispielsweise die geringe wirtschaftliche Verflechtung der südamerikanischen Länder auch mit Entfernungen, physischen Barrieren und unzureichender Verkehrsinfrastruktur zusammen. Geographische Gegebenheiten helfen, Chancen, Grenzen und Motive der *Tripartite-Free Trade Area* in Afrika zu verstehen.
- Geographische Rahmenbedingungen allein liefern keine überzeugenden Erklärungen. Statt vereinfachender geodeterministischer Ansätze bedarf es einer Betrachtung des Zusammenspiels von räumlichen Grundlagen und sozialen Einflussfaktoren. Dies leistet die „Realistische Geopolitik“.

*Schlagwörter: Geopolitik, regionale Integration, Tripartite-Free Trade Area, Brasilien, Südafrika*

## Geopolitik – eine problembelastete Disziplin

Der Begriff Geopolitik, bei zwischenstaatlichen Konflikten immer wieder und angesichts diverser aktueller Krisenherde von der Ukraine über den Irak und Syrien bis zu umstrittenen Inselgruppen im Südchinesischen Meer zurzeit verstärkt verwendet, blickt auf eine rund hundertjährige Geschichte zurück: In Anlehnung an Friedrich Ratzel, den Ziehvater der Anthropogeographie im deutschen Sprachraum, definierte der nationalkonservative schwedische Staatswissenschaftler Rudolf Kjellén Geopolitik als Lehre von Staaten als Lebensformen. Diese kämpfen fortwährend gegeneinander um Raum, um ihre Existenz zu sichern. Die Ideen des Sozialdarwinisten Kjellén wurden in der Zeit zwischen den Weltkriegen von deutschen und österreichischen Geographen aufgegriffen. Wie auch die Nationalsozialisten vertraten sie die Ansicht, dass das Deutsche Reich „Raum zum Leben“ brauche und ihm dies durch den Versailler Vertrag verwehrt werde. Karl Haushofer und seine Kollegen der *Zeitschrift für Geopolitik* definierten das Fach als „Lehre von der Erdbundenheit der politischen Vorgänge“ (1928: 27). Otto Maull betonte, Vertretern der Geopolitik gehe es darum, selbst Politik entsprechend den „Raumerfordernisse[n] des Staatslebens“ zu gestalten (1936: 31).<sup>1</sup>

Politikberater setzten sich während des Kalten Krieges intensiv mit Geopolitik auseinander. Sie erklärten räumlich-strategische Aspekte der amerikanisch-sowjetischen Konfrontation – zum Beispiel in Form der Domino-Theorie oder des Konzeptes des „weichen Unterleibs“ der Sowjetunion. Insbesondere die Ideen des amerikanischen Außenministers Henry Kissinger und des Nationalen Sicherheitsberaters Zbigniew Brzezinski verdeutlichen, dass sich Geopolitik zu einer vereinfachten Form der realistischen Theorie der internationalen Beziehungen entwickelte. Für Kissinger war Geopolitik eine Betrachtungsweise der internationalen Beziehungen, die sich gegen idealistische Ansätze richtete. Angewandte Geopolitik ziele darauf ab, nationale Interessen in einer Welt zu verfolgen, in der lediglich das

Gleichgewicht der Mächte ein Mindestmaß an Stabilität biete. Brzezinski untersuchte in diesem Sinn auch nach Ende der Blockkonfrontation die strategische Bedeutung verschiedener Teile der Welt für die Vereinigten Staaten. Er verortete mögliche Bedrohungen der amerikanischen Hegemonie und leitete entsprechende räumliche Machtstrategien ab.

Es ist leicht nachvollziehbar, dass auch die von Brzezinski und Kissinger geprägte Geopolitik auf vehemente Kritik stößt. Bereits 1976 schrieb Yves Lacoste, Geopolitik „diene zunächst der Kriegsführung“ beziehungsweise der (räumlichen) Machtexpansion von Staaten. Zahlreiche Geographen haben im Zuge des Aufstieges des Konstruktivismus versucht, den angeblichen ideologischen Gehalt geopolitischer Konzepte und Theorien aufzuzeigen. Sie unterstellen, Vertreter der Geopolitik träfen bewusst Falschaussagen, um verborgene Interessen zu verwirklichen. Der Geopolitik in ihrer Gesamtheit wird diese Pauschalkritik jedoch nicht gerecht. Sie ignoriert zudem, dass auch die Kritiker der Geopolitik in ihrem Bestreben, vermeintlich unterdrückten Akteuren Gehör zu verschaffen, äußerst parteiische Positionen einnehmen.

Während sich Geopolitik im deutschen Sprachraum in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts als sozialdarwinistische Pseudowissenschaft entwickelte, untersuchten amerikanische und britische Geographen und Politikwissenschaftler die Bedeutung räumlicher Gegebenheiten wie Entfernung, physische Barrieren und Rohstoffvorkommen für politische Prozesse. Der Brite Halford Mackinder (1904) argumentierte, dass dem Inneren der eurasischen Kontinentalmasse, dem *Heartland*, im 20. Jahrhundert eine herausragende strategische Bedeutung zukomme. Die Eisenbahn als Transportmittel ermögliche erstmals, in dieser Region vorhandene Ressourcen zu erschließen. Gleichzeitig sei dieser Teil der Welt außer Reichweite feindlicher Seestreitkräfte – eine quasi natürliche Festung enormen Ausmaßes. Aufgrund dieser geographischen Rahmenbedingungen prognostizierte Mackinder den Aufstieg der kontinentalen Mächte, also des Deutschen Reiches und des zaristischen Russlands beziehungsweise der Sowjetunion. Nicholas Spykman, in den 1930er und 1940er Jahren Direktor des Instituts für Internationale Studien der Universität Yale, passte Mackinders Überlegungen an den Zweiten Weltkrieg und die sich abzeich-

<sup>1</sup> Es wäre falsch, diese Traditionslinie der Geopolitik als deckungsgleich mit dem Nationalsozialismus und Haushofer, Maull und andere Geographen als graue Eminenzen hinter der von den Nationalsozialisten betriebenen Expansion zu betrachten. Allerdings gilt die deutschsprachige Geopolitik zu Recht als eines der erschreckendsten Beispiele dafür, wie Forscher versuchten, mit dem Nationalsozialismus anzubündeln, um so die ihnen vorschwebende Weltordnung zu verwirklichen.

nende Blockkonfrontation an. Spykman (1942) forderte ein dauerhaftes Engagement der Vereinigten Staaten im *Rimland*, dem Saum der eurasischen Kontinentalmasse. Damit sollten die kontinentalen Mächte eingedämmt werden. Ob das Deutsche Reich oder die Sowjetunion die Vereinigten Staaten herausfordere, sei als politisches Detail unerheblich. Geographie – beispielsweise die Lage möglicher Bündnispartner im *Rimland* oder räumliche Barrieren wie das Himalaya-Gebirge – stelle den wichtigsten weil beständigsten Kausalfaktor in den internationalen Beziehungen dar.

Die von Mackinder und Spykman begründete Traditionslinie der Geopolitik ist, wie im Folgenden gezeigt werden soll, auch heute noch relevant. Sie wirft ein Licht auf bedeutsame Zusammenhänge, die sowohl die Politische Geographie als auch verschiedene Schulen der politikwissenschaftlichen Forschung zu den internationalen Beziehungen weitgehend ignorieren. Allerdings sollte Geopolitik geodeterministische Erklärungsmuster vermeiden und stattdessen das Zusammenspiel von geographischen und sozialen Faktoren anerkennen. Eine solche Realistische Geopolitik geht davon aus, dass Lage, physisch-geographische Faktoren und von Menschen gemachte materielle Strukturen im Raum einen Rahmen für das Handeln menschlicher Akteure setzen. Dieser Rahmen gibt gewisse Optionen, zum Beispiel (außen)politische Strategien, vor (Scholvin 2014).

### **Geographische Hemmnisse der Wirtschaftsintegration in Südamerika**

Eine zentrale Annahme in der gegenwärtigen Forschung zu aufstrebenden Mächten des Globalen Südens (*Emerging Powers*) lautet, dass diese Länder wirtschaftlich eng mit ihren Nachbarn verbunden sind. Sie beeinflussen daher die Entwicklung ganzer (Sub-)Kontinente: Wenn Regionalmächte wie Brasilien und Südafrika prosperieren, profitieren ihre Nachbarländer von beträchtlichen Wirtschaftsimpulsen. Stagniert die brasilianische beziehungsweise die südafrikanische Wirtschaft, kommt es auch in den Nachbarländern nicht zu einer positiven Entwicklung (Kappel 2010; Stamm 2004). Ob aufstrebende Mächte überhaupt wirtschaftlich eng mit ihren Nachbarländern verflochten sind und auf diesem Weg Impulse für ihre Region erzeugen, ist nur selten überprüft worden. Mit Blick auf die regionalen Verflechtungen der

südamerikanischen Länder – und damit einhergehend die regionale Integration – hat Sean Burges (2005) anhand von Außenhandelsstatistiken herausgearbeitet, dass die Länder des Kontinentes wenig Handel untereinander betreiben, oftmals binnenmarktorientiert sind und sich zunehmend auf europäische, fernöstliche und nordamerikanische Handelspartner ausrichten.

Eine geopolitische Untersuchung zeigt die Gründe für die geringen Wirtschaftsverflechtungen in Südamerika auf: Sowohl Brasilien als auch der südamerikanische Kontinent haben beträchtliche territoriale Ausmaße. Die Stadt Recife im brasilianischen Nordosten ist mit einer Luftlinienentfernung von 3.100 Kilometern näher an Monrovia im westafrikanischen Liberia als an Quito in Ecuador (4.900 Kilometer). Die Ballungsgebiete Rio de Janeiro und São Paulo, also die beiden Bundesstaaten, die zusammen 45 Prozent des brasilianischen Bruttoinlandsproduktes ausmachen, liegen im Südosten des Landes. Während von São Paulo nach Buenos Aires in Argentinien 2.250 Kilometer Wegstrecke zurückzulegen sind, beträgt die Entfernung von São Paulo nach Lima in Peru fast 5.000 Kilometer. Hinzu kommen erhebliche physische Barrieren, die Brasilien von den Ballungsräumen Chiles, Ecuadors, Kolumbiens, Perus und Venezuelas trennen: In den Anden sind selbst die wichtigsten Gebirgspässe bei starkem Schneefall nicht passierbar. Der Pegel des Amazonas und seiner Nebenarme steigt einmal jährlich um bis zu neun Meter. Brücken werden unterspült. Binnenhäfen sind wochenlang nicht nutzbar. Ganzjährig erschweren sich verlagernde Sandbänke die Binnenschifffahrt. Wegen des tropischen Klimas wuchern durch den Regenwald geschlagene Trassen für Eisenbahnlinien und Überlandstraßen schnell zu. Starkregenereignisse machen Erd- und Schotterpisten, teils sogar asphaltierte Straßen, unbenutzbar (Scholvin und Malamud 2014).

Anfang dieses Jahrtausends zeigten Studien der Interamerikanischen Entwicklungsbank (BID) und der Wirtschaftskommission für Lateinamerika und die Karibik (CEPAL), dass Probleme mit der Verkehrsinfrastruktur Zusatzkosten von 170 USD pro LKW-Ladung von Argentinien nach Brasilien verursachten. Diese Kosten begrenzen den Handel. Grenzkontrollen hielten den Güterverkehr zwischen diesen beiden Ländern durchschnittlich 30 bis 36 Stunden auf (Sánchez und Tomassian 2003). Dabei sind Argentinien und Brasilien vergleichsweise gut

auf dem Landweg verbunden. Je weiter man von Rio de Janeiro und São Paulo nach Nordwesten fährt, desto dünner und schlechter befestigt wird das Straßennetz (siehe Abbildung 1). Lokaler Bedarf für eine dichte Verkehrsinfrastruktur besteht bei einer Bevölkerungsdichte von nur 4,5 Einwohnern pro Quadratkilometer in Brasiliens Nordregion nicht. Gebirgspässe in den Anden sind schmal, steil und ein beträchtliches Sicherheitsrisiko. Es gibt lediglich zwei transkontinentale Achsen. Sie befinden sich größtenteils in miserablen Zustand: den Interozeanischen Highway vom Süden Perus über Rio Branco nach Cuiabá in Brasilien und den Panamerikanischen Highway von der kolumbianisch-panamaischen Grenze über Santiago de Chile und Buenos Aires bis nach Feuerland.

Generell ist das Straßennetz der südamerikanischen Länder dünn: Brasilien kommt auf 19 Kilometer Straße pro 100 Quadratkilometer Landesfläche. In Bolivien sind es sieben, acht in Paraguay und zehn in Peru. Die Vereinigten Staaten, deren Territorium ebenfalls dünn besiedelte Regionen aufweist, erreichen einen Wert von 67. Europas größte Volkswirtschaften weisen rund 180 Kilometer Straße pro 100 Quadratkilometer Landesfläche auf.<sup>2</sup> Transporte mit der Eisenbahn leiden unter einem noch dünneren Netz. Zudem variieren die Spurweiten sowohl innerhalb einzelner Länder als auch von Land zu Land. Ecuador, Kolumbien, Peru und Venezuela sind überhaupt nicht miteinander per Eisenbahn verbunden. Die 1910 von Santiago de Chile nach Mendoza in Argentinien gebaute Bahnlinie ist außer Betrieb, seitdem sie vor 30 Jahren von einer Lawine beschädigt wurde.

Mit anderen Worten, Entfernungen, physische Barrieren und mangelhafte Verkehrsinfrastruktur sprechen gegen enge intraregionale Wirtschaftsverflechtungen. Die meisten südamerikanischen Länder sind aufgrund geographischer Gegebenheiten außenwirtschaftlich maritim orientiert. Beim maritimen Handel sprechen erneut Entfernungen gegen regionale Verflechtungen. So muss man von Brasiliens größtem Hafen Santos nach Callao in Peru mehr nautische Meilen zurücklegen als nach Miami in den Vereinigten Staaten. Guayaquil in Ecuador liegt weiter von Santos entfernt als Le Havre in Frankreich. Die Karibikhäfen Kolumbiens und Venezuelas sind deutlich näher

am Süden der Vereinigten Staaten als an Brasiliens Südosten gelegen. Aufgrund dieser geographischen Gegebenheiten verwundert es nicht, dass sich Brasilien politisch eher anderen aufstrebenden Mächten des Globalen Südens als Südamerika zuwendet.

**Abbildung 1: Physische Barrieren und Verkehrsinfrastruktur in Südamerika**



Quelle: Eigener Entwurf.

### Die Tripartite-Free Trade Area aus geopolitischer Sicht

Ein ebenso interessanter Fall ist Afrika. Vor sechs Jahren erklärten die 26 Mitgliedsstaaten des Gemeinsamen Marktes für das östliche und südliche Afrika (Comesa), der Ostafrikanischen Gemeinschaft (EAC) und der Entwicklungsgemeinschaft des südlichen Afrika (SADC), eine gemeinsame Freihandelszone schaffen zu wollen. Die anvisierte *Tripartite-Free Trade Area* verfügt über drei in wirtschaftlicher Hinsicht vergleichsweise fortschrittliche, große Akteure: Ägypten, Kenia und Südafrika. Diese Länder zeichnen sich durch einen im afrikanischen Vergleich hohen Industrialisierungsgrad, einige international wettbewerbsfähige Branchen und einen sich rasch entwickelnden, an den afrika-

<sup>2</sup> Informationen der Weltbank, online: <<http://data.worldbank.org/indicator/IS.ROD.DNST.K2>> (18. November 2014).

nischen Markt angepassten Dienstleistungssektor aus. Während Ägypten bisher wenig Einfluss auf die Gestaltung der *Tripartite-Free Trade Area* genommen hat, werden Kenia und Südafrika als regionale Führungsmächte der EAC und SADC entscheidend für die ersten Schritte zur transkontinentalen Freihandelszone sein.

Ein geopolitischer Blickwinkel hilft, die Motive von Südafrika hinsichtlich der regionalen Wirtschaftsintegration zu erfassen. Neben bedeutenden Energievorkommen verfügt der ostafrikanische Raum über für südafrikanische Einzelhandelsketten und Telekommunikationsunternehmen interessante Absatzmärkte. Südafrika selbst leidet seit Jahren unter Stromknappheit. Die Strompreise betragen im Jahr 2013 0,61 Rand pro Kilowattstunde – ein für südafrikanische Verhältnisse hoher Preis. Anfang dieses Jahrtausends lag er bei nur 0,13 Rand. Bis 2018 dürfte er auf 0,89 Rand steigen. Im März 2014 musste der staatliche Stromversorger Eskom Stadtteile von Johannesburg und Kapstadt zeitweise vom Netz nehmen. Betroffen war auch O.R. Tambo International – der größte Flughafen des Landes. Zusätzlich zu einem massiven Ausbau des heimischen Kraftwerkparcs ist Südafrika bestrebt, innerhalb der SADC regionale Gasvorkommen und Wasserkraftpotenziale für sich nutzbar zu machen. Nach Aussagen der Wirtschaftsorganisation TradeMark Southern Africa (2012) könnte Äthiopien über die *Tripartite-Free Trade Area* mit Südafrika verbunden werden. Dort wird zurzeit eine beeindruckende Expansion des Stromsektors vorangetrieben mit dem ausdrücklichen Ziel, Strom unter anderem nach Südafrika zu exportieren.

Außerdem besitzt Südafrika keine nennenswerten Ölvorkommen. Es bezieht 27 Prozent seiner Ölimporte aus Iran, was angesichts der Sanktionen des Westens bereits zu diplomatischen Spannungen mit den Vereinigten Staaten geführt hat. Mit einem Anteil von 20 Prozent ist das politisch wenig stabile Nigeria Südafrikas drittwichtigster Lieferant.<sup>3</sup> Doch für Südafrika eröffnet sich mittlerweile die Chance, Ölimporte durch Kooperation mit anderen afrikanischen Staaten politisch abzusichern. Der Südsudan ist seit seiner Unabhängigkeit bestrebt, Pipelines über Kenia zum Indischen Ozean zu bauen, um nicht mehr auf den Sudan als Transitland angewiesen zu sein. Der in Südafrika

regierende Afrikanische Nationalkongress (ANC) hat zudem gute Beziehungen zur Regierungspartei des Südsudans, der Sudanesischen Volksbefreiungsbewegung (SPLM). Durch die Verbindung der EAC mit der SADC und insbesondere die durch im Rahmen der *Tripartite-Free Trade Area* koordinierten Infrastrukturprojekte könnte Südafrika in naher Zukunft den Südsudan und dessen Ölvorkommen in die eigene Einflussosphäre einbeziehen. Angola, der zweitgrößte Ölexporteur im subsaharischen Afrika, ist ebenfalls von großer strategischer Bedeutung. So unternahm Jacob Zuma seine erste offizielle Reise als Präsident Südafrikas nach Luanda. Außenministerin Maite Nkoana-Mashabane sprach von Angolas enormer Bedeutung für die Versorgungssicherheit ihres Landes mit Öl. Immerhin elf Prozent der südafrikanischen Ölimporte werden heute durch Angola gedeckt.

Gleichzeitig steht jedoch die wirtschaftliche Integration in einem Raum vom Kap bis nach Kairo vor enormen geographischen Hürden. Infolgedessen beträgt der innerafrikanische Handel lediglich rund elf Prozent des Außenhandels der afrikanischen Staaten, auch wenn er absolut gesehen seit Beginn dieses Jahrtausends ein beträchtliches Wachstum von 30 Mrd. auf 130 Mrd. USD verzeichnet hat (UNCTAD 2013). Nicht zu Unrecht betonte ein leitender Mitarbeiter des südafrikanischen Ministeriums für Handel und Industrie im Gespräch mit dem Verfasser dieses GIGA Focus im Januar 2014, dass es zunächst wichtig sei, grundlegende Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen, um regionale Wertschöpfungsketten zu befördern. Das südliche Afrika wird momentan lediglich von zwei Transportachsen durchzogen: Der Coast2Coast Highway erstreckt sich vom Hafen Walvis Bay in Namibia über Südafrikas Wirtschaftszentrum Gauteng nach Maputo in Mosambik. Der Nord-Süd-Korridor reicht von Durban und Richards Bay – den mit Abstand größten Häfen der Region im südafrikanischen KwaZulu-Natal – über Gauteng bis zum Kupfergürtel im kongolesisch-sambischen Grenzgebiet. Ein Ostzweig des Nord-Süd-Korridors verläuft bis zum Hafen Dar es Salaam in Tansania. Noch vor fünf Jahren warteten LKWs an der sambisch-simbabwischen und simbabwisch-südafrikanischen Grenze 39 beziehungsweise 34 Stunden auf dem Weg nach Norden und je elf Stunden gen Süden (Curtis 2009). Mittlerweile wurde zumindest am Grenzübergang von Simbabwe nach Südafrika ein gemeinsa-

<sup>3</sup> Informationen der Energy Information Administration, online: <[www.eia.gov/countries/analysisbriefs/South\\_africa/south\\_africa.pdf](http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/South_africa/south_africa.pdf)> (18. November 2014).

mer Zollposten eingerichtet, den LKWs unter Sonderbehandlung in fünf Stunden passieren können. Jenseits solcher Leuchtturmprojekte bleibt die transregionale Verkehrsinfrastruktur mangelhaft: Die Korridore, die Malawi mit Häfen in Mosambik verbinden, sind über weite Strecken nicht asphaltiert. Die Bahnlinie von Dar es Salaam nach Sambia wird nahezu regelmäßig durch Schlammlawinen blockiert.

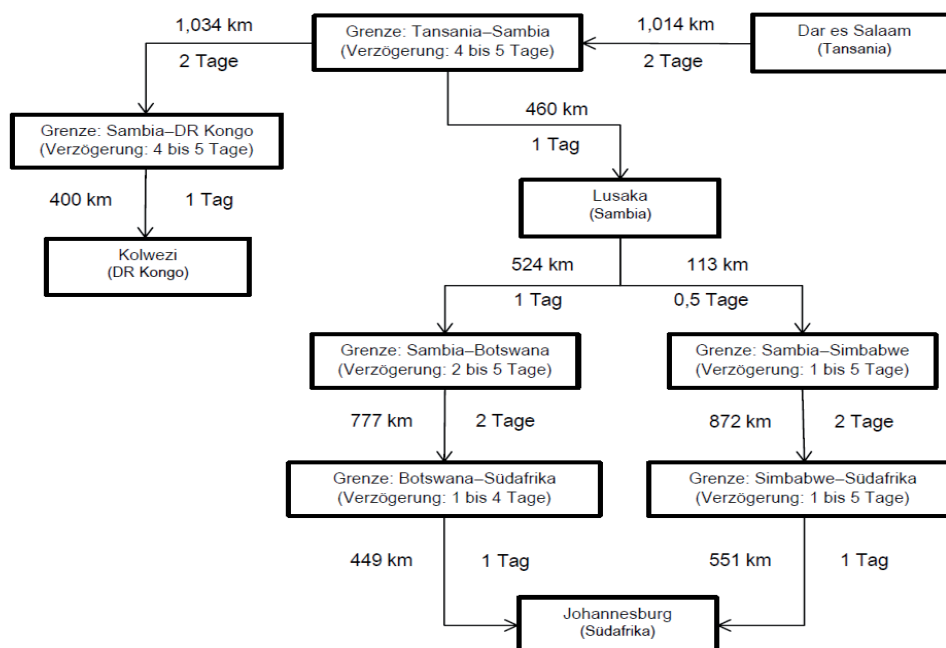
Entscheidende Hemmnisse für transregionale Verkehrskorridore und somit auch für regionale Integration sind zunächst physische Barrieren. In der EAC und im SADC-Raum trennt die sogenannte Große Randstufe einen zumeist schmalen Küstenstreifen schroff von den Plateaulandschaften des Hinterlandes. Höhenunterschiede von mehreren Hundert Metern müssen auf vertikalen Entfernungen von wenigen Kilometern überbrückt werden. Durch Ostafrika zieht sich mit dem Ostafrikanischen Graben eine tektonische Verwerfung mit vergleichbar ungünstigen Reliefeigenschaften. Sie trennt unter anderem Sambia von Tansania. Der Regenwald des Kongo-Beckens stellt eine schier unüberwindbare Barriere im Norden dar. Während der Regenzeit sind Straßen nicht nur dort, sondern auch in Mosambik nicht passierbar. Hinzu kommen die bereits im SADC-Raum erheblichen Entfernungen und, wie Abbildung 2 zeigt, beträchtlichen Zeitverluste an Grenzübergängen.

### Mehr als nur geographische Faktoren

Wie das Beispiel des Zeitverlustes an Grenzposten entlang des Nord-Süd-Korridors andeutet, gibt es zahlreiche nichtgeographische Faktoren, die Integrationsprozesse in Afrika und Südamerika hemmen. Entfernung, physische Barrieren und Verkehrsinfrastruktur wirken mit politischen, sozialen und wirtschaftlichen Faktoren zusammen, beispielsweise einer wenig effizienten Zollabfertigung. Insgesamt erhöhen sich so Transportzeit und -kosten stark. Dass brasilianische Unternehmen geographisch gegebene Chancen wie die beträchtlichen Öl- und Gasvorkommen in Argentinien, Bolivien und Venezuela nicht stärker für Investitionen nutzen, hängt mit den extremen Wechselkursschwankungen der Währungen dieser drei Länder und geringer Rechtssicherheit für ausländische Investoren zusammen. Transkontinentale Verkehrswege werden in Kolumbien durch Narcoguerrillas blockiert. In Ostafrika dürfte der Lamu-Korridor, das wohl wichtigste geplante Verkehrsinfrastrukturprojekt um den Südsudan an die EAC anzubinden, kaum erfolgreich sein, wenn militärische und terroristische Gewalt im kenianisch-somalischen Grenzgebiet anhält.

Man darf also geographische Gegebenheiten nicht überbewerten. Der intraregionale Handel in Südamerika ist auch deshalb so gering, weil die meisten Länder der Region über eine wenig

Abbildung 2: Entfernungen und Transportzeit entlang des Nord-Süd-Korridors



Quelle: Leicht verändert nach Scholvin 2014: 137.

diversifizierte, auf mineralische Rohstoffe fokussierte Exportstruktur aufweisen. Zu Beginn dieses Jahrtausends machten weniger als zehn Produkte gut die Hälfte des Exportes der südamerikanischen Länder mit Ausnahme Brasiliens aus. Auch heute erreichen einzelne Produkte wie Gas in Bolivien (41%), Kupfer in Chile (36%), Rohöl in Ecuador, Kolumbien und Venezuela (57%, 25% beziehungsweise 94%), Gold in Guayana (23%) und Aluminium in Surinam (56%) hohe Anteile an den Gesamtexporten (Scholvin und Malamud 2014). Ursachen hierfür sind nicht nur geologische Gegebenheiten: ohne umfangreiche Rohstoffvorkommen kein monostruktureller Außenhandel. Auch die wirtschaftsgeschichtliche Entwicklung Südamerikas – die seit der Kolonialzeit bestehende Einbindung des Kontinentes in die Weltwirtschaft als Rohstofflieferant – spielt eine wichtige Rolle, wie unter dem Schlagwort „Entwicklung der Unterentwicklung“ bereits in den 1960er und 1970er Jahren nachgewiesen wurde. Mit Blick auf die *Tripartite-Free Trade Area* sind der Zugang zu Erdöl des Südsudan und das Wasserkraftpotenzial Äthiopiens zweifellos von Bedeutung, wohl aber weniger relevant als nichtgeographisch begründete Motive. Aus Sicht der südafrikanischen Regierung bietet regionale Wirtschaftsintegration die Möglichkeit, die bisher national beschränkte Industriepolitik auf einen Großteil des afrikanischen Kontinentes auszuweiten. So möchte man regionale Wertschöpfungsketten befördern und dynamische Märkte für südafrikanische Unternehmen erschließen.

Mit anderen Worten: Eine Stärke der Realistischen Geopolitik liegt darin, dass sie sich nicht auf geographische Kausalfaktoren beschränkt, sondern deren Zusammenspiel mit sozialen Faktoren anerkennt. Geographie wird dabei als vorgegebener Rahmen für politische und wirtschaftliche Strategien gesehen. Innerhalb dieses Rahmens verfügen Staaten und Unternehmen über verschiedene Optionen. Die Realistische Geopolitik nimmt an, dass sich Entscheidungsträger rational verhalten, sprich ihre Strategien den geographischen Gegebenheiten anpassen. So versuchen sie zum Beispiel, die Chancen für regionale Wirtschaftsverflechtungen in Afrika und Südamerika zu nutzen, indem sie nichtgeographische Hürden wie die ineffiziente Zollabfertigung und Wechselkursschwankungen beseitigen wollen. Auch geographische Barrieren wie die Anden und der Ostafrikanische Graben können teilweise durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur überwunden werden.

## Literatur

- Burges, Sean W. (2005), *Bounded by the Reality of Trade: Practical Limits to a South American Region*, in: *Cambridge Review of International Affairs*, 18, 3, 437-454.
- Curtis, Barney (2009), *The Chirundu Border Post: Detailed Monitoring of Transit Times*, SSATP Discussion Paper, 10.
- Haushofer, Karl et al. (1928), *Über die historische Entwicklung des Begriffs Geopolitik*, in: Karl Haushofer et al. (Hrsg.), *Bausteine zur Geopolitik*, Berlin: Vowinkel, 3-28.
- Kappel, Robert (2010), *On the Economics of Regional Powers: Comparing China, India, Brazil, and South Africa*, GIGA Working Paper, 145, online: <[www.giga-hamburg.de/workingpapers](http://www.giga-hamburg.de/workingpapers)> (18. November 2014).
- Mackinder, Halford J. (1904), *The Geographical Pivot of History*, in: *Geographical Journal*, 23, 4, 421-444.
- Maull, Otto (1936), *Das Wesen der Geopolitik*, Leipzig: Teubner.
- Sánchez, Ricardo J., und Georgina C. Tomassian (2003), *Identificación de obstáculos al transporte terrestre internacional de cargas en el Mercosur*, Santiago de Chile: CEPAL.
- Scholvin, Sören (2014), *The Geopolitics of Regional Power: Geography, Economics and Politics in Southern Africa*, Farnham: Ashgate.
- Scholvin, Sören, und Andrés Malamud (2014), *Is There a Geoeconomic Node in South America?: Geography, Politics and Brazil's Role in Regional Economic Integration*, ICS Working Paper, 2.
- Spykman, Nicholas J. (1942), *America's Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power*, New York: Harcourt.
- Stamm, Andreas (2004), *Schwellen- und Ankerländer als Akteure einer globalen Partnerschaft: Überlegungen zu einer Positionsbestimmung aus deutscher entwicklungspolitischer Sicht*, DIE Discussion Papers, 1.
- TradeMark Southern Africa (2012), *Regional Solutions to Providing Electricity in the COMESA-EAC-SADC Tripartite Region*, Pretoria: TradeMark Southern Africa.
- UNCTAD (2013), *Economic Development in Africa 2013: Intra-African Trade – Unlocking Private Sector Dynamism*, online: <[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aldcafrica2013\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aldcafrica2013_en.pdf)> (18. November 2014).



## ■ Der Autor

Sören Scholvin ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Wirtschafts- und Kulturgeographie der Leibniz Universität Hannover und assoziierter Mitarbeiter am GIGA Institut für Afrika-Studien. Seine Monographie *The Geopolitics of Regional Power: Geography, Economics and Politics in Southern Africa* ist im November 2014 bei Ashgate erschienen.

E-Mail: <scholvin@wigeo.uni-hannover.de>, Webseite: <www.wigeo.uni-hannover.de/soeren\_scholvin.html>.

## ■ GIGA-Forschung zum Thema

Im GIGA Forschungsschwerpunkt 4 „Macht, Normen und Governance in den internationalen Beziehungen“ befasst sich das Forschungsteam „Außenpolitische Strategien im multipolaren System“ u.a. mit den politischen und wirtschaftlichen Beziehungen Brasiliens und Südafrikas zu ihren Nachbarstaaten.

## ■ GIGA-Publikationen zum Thema

Flemes, Daniel, und Leslie Wehner (2012), *Strategien südamerikanischer Sekundärmächte*, GIGA Focus Lateinamerika, 4, online: <www.giga-hamburg.de/giga-focus/lateinamerika>.

Flemes, Daniel, und Elisa Seith (2014), *Südafrikas regionale Herausforderer*, GIGA Focus Afrika, 7, online: <www.giga-hamburg.de/giga-focus/afrika>.

Garzón, Jorge, und Almut Schilling-Vacaflor (2012), *Infrastrukturprojekte zwischen geopolitischen Interessen und lokalen Konflikten*, GIGA Focus Lateinamerika, 10, online: <www.giga-hamburg.de/giga-focus/lateinamerika>.

Hein, Wolfgang, und Robert Kappel (2014), *Raum, Welt, Wirtschaft: Andreas Predöhl – eine deutsche Wissenschaftlerkarriere*, GIGA Working Papers, 252, online: [www.giga-hamburg.de/workingpapers](http://www.giga-hamburg.de/workingpapers).

Scholvin, Sören (2012), Regionale Führungsmächte und ihre Regionen: Südafrika aus Perspektiven der Geopolitik, in: Daniel Flemes, Dirk Nabers und Detlef Nolte (Hrsg.), *Macht, Führung und regionale Ordnung: Theorien und Forschungsperspektiven*, Baden-Baden: Nomos, 75-97.

Sören Scholvin (Hrsg.) (2015), *A New Scramble for Africa?: The Rush for Energy Resources in Sub-Saharan Africa*, Farnham: Ashgate [im Erscheinen].

Scholvin, Sören, und Peter Draper (2012), The Gateway to Africa?: Geography and South Africa's Role as an Economic Hinge Joint between Africa and the World, in: *South African Journal of International Affairs*, 19, 3, 381-400.



Der GIGA *Focus* ist eine Open-Access-Publikation. Sie kann kostenfrei im Netz gelesen und heruntergeladen werden unter <[www.giga-hamburg.de/giga-focus](http://www.giga-hamburg.de/giga-focus)> und darf gemäß den Bedingungen der *Creative-Commons-Lizenz Attribution-No Derivative Works 3.0* <<http://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/de/deed.en>> frei vervielfältigt, verbreitet und öffentlich zugänglich gemacht werden. Dies umfasst insbesondere: korrekte Angabe der Erstveröffentlichung als GIGA *Focus*, keine Bearbeitung oder Kürzung.



Das **GIGA German Institute of Global and Area Studies** – Leibniz-Institut für Globale und Regionale Studien in Hamburg gibt *Focus*-Reihen zu Afrika, Asien, Lateinamerika, Nahost und zu globalen Fragen heraus. Ausgewählte Texte werden in der GIGA *Focus* International Edition auf Englisch veröffentlicht. Der GIGA *Focus* Global wird vom GIGA redaktionell gestaltet. Die vertretenen Auffassungen stellen die der Autoren und nicht unbedingt die des Instituts dar. Die Autoren sind für den Inhalt ihrer Beiträge verantwortlich. Irrtümer und Auslassungen bleiben vorbehalten. Das GIGA und die Autoren haften nicht für Richtigkeit und Vollständigkeit oder für Konsequenzen, die sich aus der Nutzung der bereitgestellten Informationen ergeben. Auf die Nennung der weiblichen Form von Personen und Funktionen wird ausschließlich aus Gründen der Lesefreundlichkeit verzichtet.

Redaktion: Robert Kappel; Gesamtverantwortlicher der Reihe: Hanspeter Mattes; Lektorat: Silvia Bücke;

Kontakt: <[giga-focus@giga-hamburg.de](mailto:giga-focus@giga-hamburg.de)>; GIGA, Neuer Jungfernstieg 21, 20354 Hamburg

**G I G A** *Focus*  
German Institute of Global and Area Studies  
Leibniz-Institut für Globale und Regionale Studien

IMPRESSUM