

Die „Neue Seidenstraße“, das Breitspur-Projekt und die Bedeutung für Österreich und Wien

Dr. Andreas Höferl

Wien, im Februar 2019

Inhaltsübersicht:

Chinas Wirtschaftspolitik	S. 4
Chinas will stärkste Industrienation der Welt werden	
China will IT-Supermacht werden	
Das Projekt „Neue Seidenstraße“	S. 9
Der Ausbau des See- und Landweges nach Afrika und Europa	
Die Finanzierung der „Neuen Seidenstraße“	
Der Ausbau der „Neuen Seidenstraße“ ist bereits voll im Gang	
Konkurrierende Projekte und Kritik an Chinas Expansion	
Europa und die „Neue Seidenstraße“	S. 20
Der Bau der „Neuen Seidenstraße“ ist auch in Europa bereits im Gang	
Österreich und die „Neue Seidenstraße“	S. 27
Österreichs Handel mit China	
Bewertung der „Neuen Seidenstraße“ für Österreich	
Das Breitspur-Projekt nach Österreich	S. 32
Das Projekt und sein aktueller Stand	
Bewertung des Breitspur-Projekts	
Risiken für das Projekt	
 Autorennachweis	 S. 41

„Wenn der Wind der Veränderung weht,
bauen die einen Mauern und die anderen Windmühlen.“

Chinesisches Sprichwort

Chinas Wirtschaftspolitik

Chinas Politik war über Jahrhunderte durch weitgehende Isolation gegenüber dem Ausland geprägt. Eine Industrialisierung wie in Europa fand kaum statt, was das Land schwächte und ab dem 19. Jahrhundert zum Ziel imperialistischer Expansionen anderer Mächte machte. Diese Isolierung dauerte bis in die Regierungszeit von Mao Zedong. Bis 1971 gab es zudem ein Wirtschaftsembargo der USA.

Erst **ab den 1980er Jahren** führte das Land unter Deng Xiaoping langsam marktwirtschaftliche Regeln ein und betrieb eine **Politik der wirtschaftlichen Öffnung**, um von modernen Industrienationen zu lernen. Im Vordergrund standen damals noch die Lösung des Ernährungs- und Bekleidungsproblems der Bevölkerung. Die Erwartung, der Technologietransfer ins Land werde heimische Firmen international konkurrenzfähig machen, erfüllte sich jedoch nicht. 1992 wurde die „**sozialistische Marktwirtschaft**“ als Ziel verkündet, was den Beginn wirtschaftlicher Aufwärtsentwicklung ausgehend vor allem von den Städten bedeutete.¹ Viele öffentliche Unternehmen wurden privatisiert und die Gründung privatwirtschaftlicher Betriebe erlaubt.

Ab der Jahrtausendwende erfolgte ein weiterer grundlegender Strategiewechsel. Mit dem Beitritt zur WTO 2001 ging China dazu über, das **Engagement chinesischer Firmen im Ausland** zu fördern. Parallel dazu erfolgte der massive Ausbau von Infrastruktur im ganzen Land. Es war der Beginn des bis heute andauernden enormen Aufschwunges. Die chinesischen Auslandsinvestitionen nahmen sprunghaft zu und stiegen in den letzten Jahren auf weltweit etwa 180 Mrd. USD (2016), davon 35 Mrd. USD in der EU.^{2,3}

Das mit 1,4 Milliarden Menschen bevölkerungsreichste Land der Welt will und wird (so Prognosen) sein **BIP** von derzeit (2017) 12,24 Billionen USD **bis 2030** auf 26,5 bis 36,1 Bio. USD **mehr als verdoppeln**, womit es zunächst die EU (2017 17,58 Bio. USD) und in Folge auch die USA (2017 19,39 Bio. USD, Prognose für 2030 23,5 bis 25,5 Bio. USD) als **Weltwirtschaftsmacht Nummer 1 bereits in 10 Jahren** ein- und überholen wird.⁴ China ist bereits heute die Nummer 1 beim Export von Gütern (2,27 Bio. USD)⁵ und hat damit die EU (1,88 Bio. USD) und die USA (1,55 Bio. USD) überholt.⁶ China ist auch die Nummer 2 beim Import von Gütern.⁷

Nicht übersehen sollte man allerdings auch die Entwicklungen im bevölkerungsreichen und aufstrebenden Indien, das sich bis zur Jahrtausendmitte neben China, den USA und der EU als vierte große Weltwirtschaftsmacht etablieren will und wird.

Chinas Mittelschicht ist die zahlenmäßig größte der Welt und wird 2022 1 Milliarde Menschen erreichen mit einer enormen Kaufkraft.⁸ 1949 gehörte China noch zu den ärmsten Ländern der Erde. Heute wird China bereits zu den Ländern mit Einkommen im oberen Mittelfeld gezählt. Es wird damit gerechnet, dass sich die Durchschnittseinkommen Chinas und der EU sehr rasch angleichen werden. In Metropolen wie Shanghai liegen die Reallöhne heute bereits bei durchschnittlich (!) 7.500 USD monatlich.⁹ Der

¹ https://de.wikipedia.org/wiki/Wirtschaftsgeschichte_der_Volksrepublik_China

² Brand Eins 10/17, S. 99

³ Technology Review Special 2017, S. 83

⁴ Weltbank und IWF

⁵ https://de.wikipedia.org/wiki/Welthandel/Tabellen_und_Grafiken

⁶ <https://de.statista.com/themen/2340/aussenhandel-von-eu-und-euro-zone/>

⁷ Heinz Fischer, Vorwort, in : Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 11

⁸ [Chinas Mittelschicht jetzt die größte der Welt](#). FinanzmarktWelt, 14. Oktober 2015

⁹ http://german.china.org.cn/txt/2018-02/27/content_50613934.htm

World Wealth Report wies für China 2016 bereits über 1 Million Dollar-Millionäre aus - was fast so viele wie Deutschland -, und über 300 Dollar-Milliardäre.¹⁰

BIP in Billionen USD, Schätzungen IWF und Weltbank, Prognosen von PWC:

	2000	2007	2017	2030	2050
USA	10,35	13,86	19,39	23,5-25,5	34,1-41,4
EU	9,26	12,91	17,58	?	?
JAPAN	4,73	4,51	4,87	5,5-6,0	6,8-7,9
Deutschland	1,95	3,44	3,68	4,6	6,4
CHINA	1,37	2,75	12,24	26,5-36,1	49,9-61,1
BRASILIEN	0,64	1,40	2,06	5,0	9,2
INDIEN	0,47	1,24	2,60	17,1	42,2
RUSSLAND	0,26	1,30	1,58	4,7-4,8	7,1-7,6
INDONESIEN	0,16	0,43	1,02	5,5	12,2

Chinas will stärkste Industrienation der Welt werden

Seit wenigen Jahren ist Chinas erklärtes Ziel, bis 2049 – dem 100. Jahrestag der Kommunistischen Revolution – die stärkste Industrienation der Welt zu sein.¹¹ Hewlett-Packard, IBM, Dell, Microsoft, Nintendo, Olympus, Panasonic, Pioneer, SAP oder Siemens produzieren schon heute nicht nur den größten Teil ihrer Hardware in China (vor allem in Shenzhen bei Hongkong), sondern verlagern zunehmend auch ihre Softwareproduktion nach China. 2017 wurden 90 % aller Smartphones, 80 % aller Computer und 60 % aller Fernseher weltweit in China hergestellt.¹²

China ist längst nicht nur die verlängerte Werkbank Europas und der USA. Ende 2016 konnte China auf 227.365 gültige patentierte Erfindungen verweisen, alleine 2016 wurden 118.725 Patente angemeldet.¹³ China fördert 98 % der Seltenen Erden, die vor allem in Schlüsseltechnologien verwendet werden, und besitzt mehr als ein Drittel der globalen Vorkommen an Seltenen Erden.¹⁴ Die Vision von Staatspräsident Xi Jinping ist, die Forschungskraft seines Landes bei Schlüsseltechnologien wie High Performance und Cloud Computing, optische Quanten-Verschlüsselung für Hochsicherheitskommunikation, künstliche Intelligenz, Big Data, Prozessor- und 5G-Technologien zu bündeln und dem Land **ein eigenes Innovationsprofil** zu geben.

China hat seine Forschungsausgaben seit dem Jahr 2000 auf rund 400 Mrd. USD jährlich verzehnfacht, womit es den USA demnächst den ersten Rang weltweit ablaufen wird.¹⁵ So plant China den weltgrößten Teilchenbeschleuniger, der doppelt so groß sein wird wie jener des CERN bei Genf und 2028 in Betrieb

¹⁰ <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/arm-und-reich/world-wealth-report-fast-1-2-millionen-millionaere-in-deutschland-14303348.html>

¹¹ Brand Eins 10/17, S. 97

¹² https://de.wikipedia.org/wiki/Volksrepublik_China

¹³ Helmut Leopold: Digital China und die Cyber Silk Road, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 143

¹⁴ https://de.wikipedia.org/wiki/Metalle_der_Seltenen_Erden

¹⁵ Technology Review, September 2017, S. 95

gehen soll.¹⁶ Die *Southern University of Science and Technology (SUSTech)* gilt international als aufgehender Stern am Forschungshimmel und zieht ForscherInnen aus aller Welt an.¹⁷ Zumindest 10 chinesische Universitäten zählen bereits zu den globalen Eliteuniversitäten.¹⁸ Seit Jahrzehnten entsendet China unzählige StudentInnen ins Ausland - Schätzungen zufolge etwa 4 Millionen in den letzten 40 Jahren -, um Knowhow nach China zu holen. Auch heute studieren mehr als 500.000 Chinesinnen und Chinesen in den USA und Kanada, in Japan, Australien und Südostasien und auch über 100.000 in Europa.¹⁹ Seit 2009 belegen Chinas SchülerInnen regelmäßig Spitzenplätze in den PISA-Tests.²⁰

China hat sich eine Reihe von wirtschaftlichen Leitinitiativen gesetzt, mit der die wirtschaftliche Entwicklung gefördert werden soll, die „Neue Seidenstraße“ ist nur eine von mehreren.²¹ Die Leitinitiative *Made in China 2025* etwa soll innovative Wertschöpfung und technologische Autonomie fördern. 10 Bereiche wurden dabei identifiziert: Automotive, Anlagenbau, Luftfahrt, Robotik, Maritime High Tech, Eisenbahntechnik, E-Mobilität, IT und Medizingeräte. Um das zu erreichen, werden nicht nur enorme Fördersummen aufgewendet, wird High-Tech-Einkauf im Ausland betrieben, sondern es werden auch Marktbarrieren für ausländische Unternehmen errichtet. Es wird damit gerechnet, dass durch diese Initiative High-Tech-Staaten wie Japan, Südkorea, aber auch Deutschland und viele europäische Staaten wie auch Österreich unter Druck kommen werden.²² Ein Beispiel: Mit der vom chinesischen Verkehrsflugzeughersteller Commercial Aircraft Corporation of China (COMAC) entwickelten Maschine *C919*, die 2017 ihren Jungfernflug hatte, werden *Boeing* und *Airbus* ernsthafte Konkurrenz bekommen.^{23 24} Denn China plant, seinen Bedarf von etwa 6.000 Verkehrsflugzeugen in den nächsten beiden Jahrzehnten aus eigener Produktion zu decken.²⁵ In China sind derzeit nicht weniger als 50 Flughäfen in Bau, südlich von Peking auch der größte der Welt für bis zu 130 Mio. Passagiere.²⁶

Investments in grüne Technologien sind seit 2011 ein Kernelement der chinesischen Fünfjahrespläne. Kein Land investiert heute mehr in Solar-, Wind- und Wasserenergie als China. 360 Mrd. USD sollen in den Jahren 2015 bis 2020 in den Ausbau von Ökoenergien fließen.²⁷ Zwei Jahre lang (2016-2018) gab es sogar ein Verbot für den Bau von Kohlekraftwerken, über 1.000 Kohlegruben wurden stillgelegt.²⁸ China hat auch alle wesentlichen Klimaschutzabkommen ratifiziert und mit der „Grünen Mauer“ auf einer Fläche so groß wie Deutschland das größte Wiederaufforstungsprojekt der Menschheitsgeschichte gestartet.²⁹ Schon heute sind in China 200 Millionen e-bikes unterwegs.³⁰ Seit 2016 ist China Weltmarktführer bei Elektroautos.³¹ Bis 2020 will China jährlich 2 Millionen Elektroautos produzieren und fördert den

¹⁶ Technology Review, September 2017, S. 95

¹⁷ Technology Review, September 2017, S. 95

¹⁸ [China's Ivy League : C9 League](#), China Daily, 2009.

¹⁹ Brand Eins 10/17, S. 103

²⁰ PISA-Studie 2015, OECD 2016

²¹ Peter Buchas: Die Neue Seidenstraße: Tauglich für Chinas Gesamtstrategie?, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 200

²² Andreas Breinbauer: Die Belt and Road Initiative – eine selektive holistische Betrachtung, Präsentation bei der MA 23 am 15.10.2018

²³ Technology Review Special 2017, S. 83

²⁴ [https://de.wikipedia.org/wiki/Commercial Aircraft Corporation of China](https://de.wikipedia.org/wiki/Commercial_Aircraft_Corporation_of_China)

²⁵ <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/airbus-wie-china-zur-neuen-luftfahrt-supermacht-werden-will-1.3574513>

²⁶ https://de.wikipedia.org/wiki/Volksrepublik_China

²⁷ Technology Review, September 2017, S.90

²⁸ <https://www.klimareporter.de/international/china-baut-wieder-kohlekraftwerke>

²⁹ https://de.wikipedia.org/wiki/Chinas_Gr%C3%BCne_Mauer

³⁰ Laurenz Awater, Gerald Renger, The New China, in: innova management studies

³¹ [Elektromobilität: China fährt der Konkurrenz davon.McKinsey-Studie, 2016](#)

Kauf mit umgerechnet 6.300 Euro.^{32 33} Zudem müssen Autos mit Verbrennungsmotoren einen Tag pro Woche pausieren. Namen wie *BYD Auto* sollte man sich merken.³⁴ Dass China bereits heute leistungsfähigere Autobatterien (50 GWh p.a.) herstellt als *Tesla* (35 GWh p.a.), ist nur ein Beispiel von vielen, dass sich China technologisch längst auf der Überholspur gegenüber den USA, Japan oder Europa befindet.³⁵ *Tesla* hat allerdings auch die – noch bestehenden – Absatzchancen für E-Autos in China erkannt und baut ein Werk in Shanghai, in dem ab 2020 jährlich 500.000 Autos gebaut werden sollen.³⁶ Während sich Europa also noch mit Dieselskandalen beschäftigt und sich die USA mit aller Gewalt Erdölreserven zu sichern trachten, erobert China mit Innovationen und neuen Technologien die Welt. Wenn China seinen Vorsprung bei Elektroautos ausbaut, werde Europas Automobilindustrie einem „*disruptiven Wandel*“ unterworfen, wodurch große Teile europäischer Industrie und des Handels bedroht sind.³⁷

China will IT-Supermacht werden

Schon bis 2030 will sich China zur IT-Supermacht machen.³⁸ Der Telekomausrüster *Huawei*³⁹ und der Computerhersteller *Lenovo*⁴⁰ zählen schon heute zu den innovativsten Unternehmen der Welt.⁴¹ *Huawei* hat Mitte 2018 *Apple* als zweitgrößten Handyhersteller der Welt abgelöst. Der weltgrößte Hersteller von Gesichtserkennungssoftware ist mit *Megvii* ebenfalls ein chinesisches Unternehmen.⁴² *Ping An*, neben der *Allianz* und *Axa* der größte Versicherungskonzern der Welt, hat in China die Gesundheits-App *Good Doctor* entwickeln lassen, die mit zehntausenden MedizinerInnen zusammenarbeitet, Zugriff auf Patientendaten erlaubt und damit bereits hunderten Millionen ChinesInnen erhebliche Qualitätsschritte in der Gesundheitsversorgung ermöglicht hat.⁴³

Tencent (Social Media)⁴⁴, *Alibaba* (Online Handel)⁴⁵ und *Baidu* (Suchmaschine)⁴⁶ sind bereits heute die äußerst erfolgreichen chinesischen Pendanten zu *Facebook*, *Amazon* und *Google*. *Tencent* erwirtschaftete 2017 einen Umsatz von mehr als 35 Mrd. USD und einen Gewinn von mehr als 10 Mrd. USD. *Alibaba* steigerte seinen Umsatz 2018 auf rd. 40 Mrd. und seinen Gewinn ebenfalls auf über 10 Mrd. USD. Beide Unternehmen notieren an Börsen und gehören bereits zu den 50 wertvollsten Unternehmen der Welt. *Tencent* wurde 1998 mit amerikanischem Risikokapital gegründet, hält mittlerweile Beteiligungen auch an russischen, indischen und amerikanischen Internetfirmen und ist einer der größten Aktionäre des amerikanischen Elektroautoherstellers *Tesla*. Auch *Alibaba* expandiert global und plant weltweit sechs Verteilzentren, um Lieferzeiten zu verkürzen und Transportkosten zu verringern.

³² Technology Review, September 2017, S. 99

³³ <https://www.golem.de/news/elektromobilitaet-china-subventioniert-elektroautos-mit-grosser-reichweite-1802-132789.html>

³⁴ https://de.wikipedia.org/wiki/BYD_Auto

³⁵ Technology Review, September 2017, S. 89

³⁶ Der Standard, 8.1.2019, S. 17

³⁷ Hans Häuslmayer, Manfred Gronalt: Standortdiskurs 1520 – Management Summary, S. 2

³⁸ Helmut Leopold: Digital China und die Cyber Silk Road, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 140

³⁹ <https://de.wikipedia.org/wiki/Huawei>

⁴⁰ <https://de.wikipedia.org/wiki/Lenovo>

⁴¹ Laurenz Awater, Gerald Renger, The New China, in: innova management studies

⁴² Technology Review Special 2017, S. 83

⁴³ Technology Review, September 2017, S. 96

⁴⁴ <https://de.wikipedia.org/wiki/Tencent>

⁴⁵ https://de.wikipedia.org/wiki/Alibaba_Group

⁴⁶ <https://de.wikipedia.org/wiki/Baidu>

2016 hat China eine Broadband China-Strategie ins Leben gerufen und dafür über 180 Mrd. USD zur Verfügung gestellt. Das gesamte Land soll mit 100-MB-Glasfaserkabeln und 4G-Mobilnetz versorgt werden.⁴⁷ Spektakuläre Erfolge hat Chinas IKT-Industrie mit dem *Sunway TaihuLight* erzielt, dem von 2016 bis 2018 schnellsten Supercomputer der Welt.⁴⁸ Und mit Mozi, dem ersten Experimental-Satelliten für Quantenkommunikation, der 2016 in den Orbit gebracht wurde. Im September 2017 wurde das erste quantenverschlüsselte Telefonat zwischen WIEN und Peking geführt, denn am Projekt sind auch die Österreichische Akademie der Wissenschaften mit Anton Zeilinger und die Uni WIEN beteiligt.⁴⁹

China entwickelt generell ein starkes Engagement im **Weltall**: in Südwestchina steht seit 2016 das größte Radioteleskop der Welt mit einem Durchmesser von mehr als 500 Meter.⁵⁰ Anfang Jänner 2019 landete die erste Mission überhaupt auf Rückseite des Mondes (*Chang'e 4*). Bis 2020 soll ein eigenes Satelliten-navigationsystem BeiDou (Großer Bär) fertiggestellt sein.⁵¹ Und nach dem Betriebsende der ISS im Jahr 2024 könnte China das einzige Land der Erde mit einer permanenten Raumstation sein (*Tianhe-1*), von der aus zudem eine bemannte Mission zum Mars geplant wird.^{52 53} 2030 soll die erste bemannte Mond-landung Chinas erfolgen.⁵⁴

Weitere Leitinitiativen sind, mit einer Bildungsreform und Entrepreneurship Grundlagen für neue Wertschöpfung zu schaffen, mit *Green Tech* Gesundheit und neue Geschäftsmodelle zu fördern. Hohen Stellenwert haben auch wirtschaftliche Rahmenbedingungen wie die weitere Urbanisierung (55 % der Bevölkerung Chinas leben bereits heute in Städten,⁵⁵ China hat über 150 Millionenstädte⁵⁶), weiters Antikorruption und Rechtssicherheit. Auch friedlicher Aufstieg durch Kooperationsstabilität ist eine Leitinitiative Chinas. Und eine über China hinaus bekannte und wirkende Leitinitiative ist **die Neue Seidenstraße**.

⁴⁷ Helmut Leopold: Digital China und die Cyber Silk Road, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 142

⁴⁸ https://de.wikipedia.org/wiki/Sunway_TaihuLight

⁴⁹ <https://www.golem.de/news/anton-zeilinger-wissenschaftler-kommunizieren-quantenverschlueselt-1709-130370.html>

⁵⁰ Der Standard, Forschung Spezial, 2.1.2019, F3

⁵¹ [https://de.wikipedia.org/wiki/Beidou_\(Satellitennavigation\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Beidou_(Satellitennavigation))

⁵² Technology Review, September 2017, S. 95

⁵³ <https://de.wikipedia.org/wiki/Tiangong>

⁵⁴ Der Standard, Forschung Spezial, 2.1.2019, F2

⁵⁵ Laurenz Awater, Gerald Renger, The New China, in: innova management studies

⁵⁶ Karen Eggleston, Jean Oi und Wang Yiming: *The Political Economy of Urbanization in China*. In: Karen Eggleston, Jean C. Oi und Wang Yiming (Hrsg.): *Challenges in the process of China's urbanization*. APARC Walter H. Shorenstein Asia-Pacific Research Center, Stanford 2017, ISBN 978-1-931368-41-4, S. 3.

Das Projekt „Neue Seidenstraße“

Im Herbst 2013 kündigte der damals neue chinesische Staatspräsident Xi Jinping in zwei Reden eine „Neue Seidenstraße“ als „Projekt des Jahrhunderts“ an.⁵⁷ „One Belt, One Road“ (OBOR) ist der Ausbau von Transportinfrastruktur in China selbst, in Asien und von China ausgehend nach Europa, Afrika und den „Rest der Welt“ auf dem Land- und auf dem Seeweg und damit der Aufbau eines umfassenden Infrastruktur- und Handelsnetzwerkes. Es ist regional nicht begrenzt, es gibt keinen fixen Plan, es ist ein „work in progress“.⁵⁸ Es geht also nicht nur um eine Art Wiederbelebung der alten Transportwege zwischen China und Europa, sondern auch um die Entwicklung von Infrastruktur in China selbst und seinen Nachbarstaaten.⁵⁹ ⁶⁰ In diesem Projekt sollen mehr als 60 Staaten mit zusammen 4,4 Milliarden Menschen, das sind etwa 60 % der Weltbevölkerung, miteinander verbunden werden. Diese Staaten haben zusammen 55 % der globalen Wirtschaftsleistung und 75 % aller Rohstoffressourcen.⁶¹

Es sollen gewaltige Summen zum Einsatz kommen. Die Schätzungen der Investitionen reichen mittlerweile bis zu 8 Billionen USD ⁶² ⁶³ ⁶⁴, die aus chinesischen und internationalen Banken, Fonds, Sparguthaben und chinesischen Währungsreserven kommen sollen, womit es **das größte Wirtschaftsprogramm aller Zeiten** wäre, das – so die Einschätzung von *McKinsey* - auch den *Marshall-Plan*, den Wiederaufbau Europas nach dem 2. Weltkrieg, weit übertreffen würde.⁶⁵ Schätzungen zufolge werden jährlich bis zu 100 Mrd. USD in Projekte außerhalb Chinas investiert, was aber marginal sei gegen die etwa 150 Mrd. USD, die in China monatlich investiert würden.⁶⁶ Seriöse Schätzungen gehen davon aus, dass Chinas Handelsvolumen mit den Ländern der *Neuen Seidenstraße* 2,5 Billionen USD erreichen könnte, was einer Verdoppelung gegenüber heute entspräche.⁶⁷ China verspricht dabei also durch das Projekt in erster Linie wirtschaftliche Entwicklung. Und das ist für fast alle Staaten attraktiv, auch für weniger bis gar nicht demokratische.

⁵⁷ Georg Zanger: Der Markt ist nicht den Kapitalisten vorbehalten, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 120

⁵⁸ National Development and Reform Commission im März 2015

⁵⁹ Heinz Fischer, Vorwort, in : Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 13

⁶⁰ Andreas Breinbauer, Reinhold Schodl, Sandra Eitler: Studie „Neue Seidenstraße“, Präsentation an der FH des Bfi-Wien im Frühjahr 2018

⁶¹ Otto Schwetz: Der Seeweg – Die multimodale Anbindung des Donauraums an intensivierte Seewege und Häfen: Chancen und Risiken, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 132

⁶² Josef Baum: Wird die Neue Seidenstraße grau oder grün?, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 92

⁶³ Stefan Barisitz (OeNB), Präsentation bei einer EURAC-Tagung am 31.5.2018 in Bozen: <http://www.eurac.edu/de/research/center-for-advanced-studies/Conferences/Pages/silkroad.aspx>

⁶⁴ Andreas Breinbauer: Die Belt and Road Initiative – eine selektive holistische Betrachtung, Präsentation bei der MA 23 am 15.10.2018

⁶⁵ Helmut Leopold: Digital China und die Cyber Silk Road, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 137

⁶⁶ Andreas Breinbauer: Die Belt and Road Initiative – eine selektive holistische Betrachtung, Präsentation bei der MA 23 am 15.10.2018

⁶⁷ Bernhard Müller: One Belt, One Road, Many Cities? Die Bedeutung der Neuen Seidenstraße für die urbanen Zentren, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 172

Der Ausbau des See- und Landweges nach Afrika und Europa

China richtet seinen Blick nach Europa und Afrika auf der Suche nach neuen Absatzmärkten, weil es enorme Überkapazitäten seiner Infrastrukturunternehmen, in der Stahlerzeugung und –verarbeitung, in der Bauwirtschaft, an Arbeitskräften und zunehmend auch bei Produkten hat.⁶⁸ Verstärkt wird diese expansive Wirtschaftsstrategie Richtung Westen auch durch den Handelskrieg mit den USA, die 2017 ein Handelsbilanzdefizit von bereits 370 Mrd. USD mit China hatten,⁶⁹ und andererseits durch den Abschluss Chinas von der „Transpazifischen Partnerschaft“ (TPP), einem Handelsabkommen zwischen ost-asiatischen, nord- und südamerikanischen Staaten.⁷⁰

Für China ist die EU schon heute der wichtigste Handelspartner und auch für die EU ist China der zweitgrößte Handelspartner nach den USA. Die Importe der EU aus China haben in den letzten 10 Jahren (von 2006 bis 2016) von 196 auf 345 Mrd. Euro zugenommen und sind damit um 149 Mrd. Euro bzw. 75 % gestiegen. Die Exporte der EU nach China haben sich in den letzten 10 Jahren (von 2006 bis 2016) von 64 auf 170 Mrd. Euro sogar verdreifacht und haben um ca. 106 Mrd. Euro zugenommen. Insgesamt ist der Handelsüberschuss Chinas mit der EU von 132 Mrd. Euro vor 10 Jahren auf heute 175 Mrd. Euro angewachsen.⁷¹ Allein im Jahr 2017 ist das gesamte Handelsvolumen der EU mit China (Exporte und Importe zusammengerechnet) um weitere 58 Mrd. Euro (11 %) auf 573 Mrd. Euro angewachsen, womit es nur mehr geringfügig kleiner ist als das Handelsvolumen der EU mit den USA (631 Mrd. Euro).⁷² **China wird also sehr bald für die EU der wichtigste Handelspartner sein.**

Die Hauptinteressen Chinas im Projekt *OBOR* sind einerseits und **vor allem der Ausbau des Seeweges nach Afrika und ins Mittelmeer**, auf dem heute über 90 % des Güterverkehrs zwischen Asien und Europa stattfindet und auch in Zukunft stattfinden wird. Mehr als 23 Mio. Container (TEU) werden zwischen Europa und Asien jährlich auf dem Seeweg transportiert, auf dem Landweg sind es erst einige hunderttausend. **Der Seeweg ist zwar länger als der Landweg (16.000 statt 10.000 km), auch langsamer (35 statt 15 Tage), aber wesentlich billiger und leistungsstärker als die Bahn.** Große Containerschiffe transportieren heute schon rund 20.000 Container, wofür mehrere hundert Eisenbahnzüge nötig wären. Durch den Transport in solch riesigen Mengen werden die Kosten minimiert.⁷³ Ein Container von Asien nach Europa kostet nur zwischen 1.000 und 3.000 USD, Am Spotmarkt, wenn Kapazitäten frei sind sogar nur etwa 200 USD.⁷⁴ Der Transport einer Flasche Wein im Container von Australien nach Europa kostet heute nur noch 12 Cent.⁷⁵ Vorteile hat der Bahntransport dann, wenn es um rasche Lieferfristen und wertvolle Güter geht (Elektronik, Computer, Bürotechnik, Industrieanlagen oder Autos), da es auf See jedes Jahr zum Verlust von bis zu 10.000 Containern kommt. Die drei größten Containerschiff-Reedereien der Welt kommen (noch) aus Europa (*APM-Maersk* aus Dänemark, *MSC* aus der Schweiz und *CMA CGM* aus Frankreich), aber bereits gefolgt von *COSCO* aus China. Die mit Abstand größte Containerschiffflotte besitzt Deutschland mit über 1.700 Schiffen.⁷⁶

⁶⁸ Heinz Fischer, Vorwort, in : Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 12

⁶⁹ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/218275/umfrage/gesamtwert-des-us-warenhandels-mit-china/>

⁷⁰ Kurt Bayer: Europa, geh voran!, in: Wiener Zeitung, 19.4.2018, S. 16

⁷¹ Präsentation ÖBB-VD Ing. Mag. Andreas Matthä beim ÖVG-Forum „Die Neue Seidenstraße“ am 31.1.2018

⁷² <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/handel-zwischen-eu-und-china-verdreifacht-15513452.html>

⁷³ <https://de.wikipedia.org/wiki/Containerschiff>

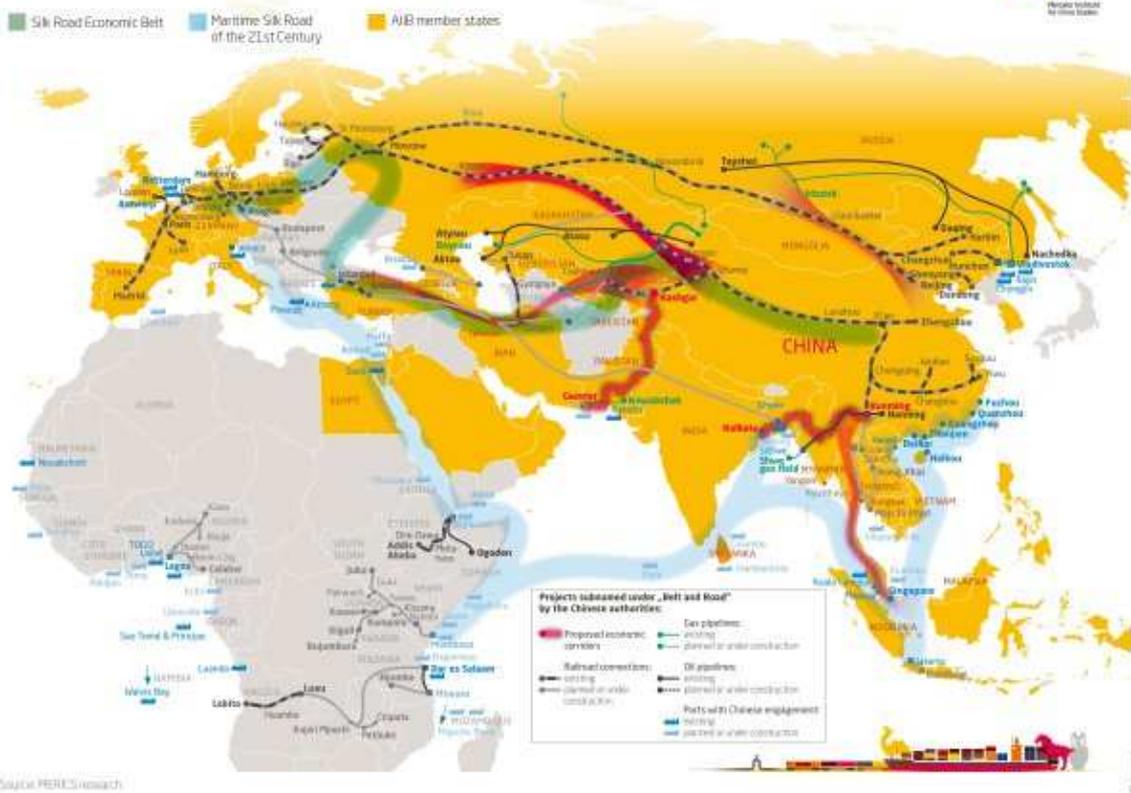
⁷⁴ Interview mit Ing. Mag. Marko Koren, ÖBB-Infrastruktur, am 26.1.2019

⁷⁵ <https://de.wikipedia.org/wiki/Containertransport>

⁷⁶ <https://de.wikipedia.org/wiki/Containerschiff>



China aims to build a global infrastructure network "Belt and Road" infrastructure projects, planned and completed (March 2017)



Die **21th Century Maritime Silk Road (MSR)** beginnt im südchinesischen Meer, an dem drei der vier großen Industriezonen Chinas (Peking-Shenyang, Shanghai und Hongkong)⁷⁷ liegen und wo bereits 7 der 10 größten Containerhäfen der Welt (Shanghai, Hongkong, Shenzhen, Ningbo, Guangzhou, Qingdao und

⁷⁷ Präsentation ÖBB-VD Ing. Mag. Andreas Matthä beim ÖVG-Forum „Die Neue Seidenstraße“ am 31.1.2018

Tianjin) liegen.⁷⁸ Die *MSR* verläuft von dort nach Haiphong (Vietnam), durch die Meerenge von Malakka (mit Singapur) nach Sittwe (Myanmar), Dhaka (Bangladesh), Kalkutta (Indien), Colombo (Sri Lanka), Gwadar (Pakistan) und weiter durch den Indischen Ozean. Dort führt der Seeweg einerseits Richtung Afrika nach Mombasa in Kenia (von dort weiter am Landweg nach Nairobi als zentralem Logistiknoten für Zentralafrika), andererseits in den Golf von Oman mit der von China ausgebauten Stadt samt Hafen Duqm (Oman)⁷⁹ bzw. Bandar Abbas (Iran), bzw. durch das Rote Meer und den Suez-Kanal Richtung Mittelmeer und seine Häfen. Durch den Ausbau des Suez-Kanals vor wenigen Jahren können ihn auch die größten Containerschiffe passieren.

Auf dem Landweg sind die Hauptinteressen Chinas, die Bahnverbindungen nach Europa leistungsfähiger zu machen und dadurch Transportzeiten und -kosten zu senken.

- Ausgehend von der Industrieregion Peking-Shenyang soll der ***China-Mongolia-Russia Economic Corridor*** ausgebaut werden, der durch die Mongolei und Russland nach Nord- und Westeuropa führt. Er schließt dort an den *Nordsee-Ostsee-Korridor* an, einen von 9 großen europäischen Transportkorridoren.
- Von der Industrieregion um Shanghai sowie der *West Triangle Economic Zone* im Landesinneren um Chengdou, Xi'an und Chongqing nehmen der ***China-Central Asia-West Asia Economic Corridor*** und der ***New Eurasia Land Bridge Economic Corridor*** ihren Ausgang. Die beiden Korridore führen zunächst durch den zentralasiatischen Raum (v.a. Kasachstan), um sich dort zu teilen. Ein südlicher Ast verläuft durch den Iran über Ankara bis Istanbul (*China-Central Asia-West Asia Economic Corridor*), wo er einerseits an den *Orient-Östliches Mittelmeer Korridor* der EU, andererseits an den Seeweg Anschluss findet. Ein nördlicher Ast (*New Eurasia Land Bridge Economic Corridor*) verläuft durch Russland über Moskau nach Warschau, wo er wiederum über den *Nordsee-Ostsee-Korridor* Anschluss nach West- und Südwesteuropa findet und weiter bis zu den Häfen Duisburg (dem größten Binnenhafen der Welt) und zu den drei mit Abstand größten Containerhäfen Europas Hamburg, Rotterdam und Antwerpen.

Die Position der eurasischen Staaten zum Projekt der *Neuen Seidenstraße* ist überwiegend positiv. Die Länder weisen Aufholbedarf in allen Infrastrukturbereichen und sehen Chancen für ihre wirtschaftliche Entwicklung.⁸⁰

Seit 2008 bestehen Güterzugverbindungen von China nach Europa und retour (*Trans-Eurasia-Express*)⁸¹. Anfang 2017 gab es rund 40 regelmäßige Zugverbindungen zwischen verschiedenen Städten Chinas und Europas. Den mit Abstand größten Container-Umsatz macht bisher Duisburg, das als Investitionsstandort für chinesische Firmen immer attraktiver wird.^{82 83} Im Bereich des Hafens Duisburg werden jährlich rund 130 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. Von Duisburg aus fahren heute bereits 25 Züge pro Woche beladen mit Autos und Konsumgütern nach China. Deutschland exportiert jedes Jahr Autos im Wert von mehr als 20 Mrd. Euro nach China und in ähnlich großen Summen auch elektrische und elektronische Geräte bzw. Maschinen.⁸⁴ Duisburg ist auch an Logistik- und Industrieparks bei Istanbul und Minsk beteiligt, um sich als europäischer Player der „Neuen Seidenstraße“ zu stärken.⁸⁵ Auch in Minsk soll ein

⁷⁸ <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2017#rankings>

⁷⁹ <https://www.zdf.de/nachrichten/heute/duqm-im-oman-vom-nest-zur-metropole-100.html>

⁸⁰ Julia Grübler, Robert Stehrer: Wirtschaftliche Potenziale für Österreich entlang der Neuen Seidenstraße, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 44

⁸¹ <https://de.wikipedia.org/wiki/Trans-Eurasia-Express>

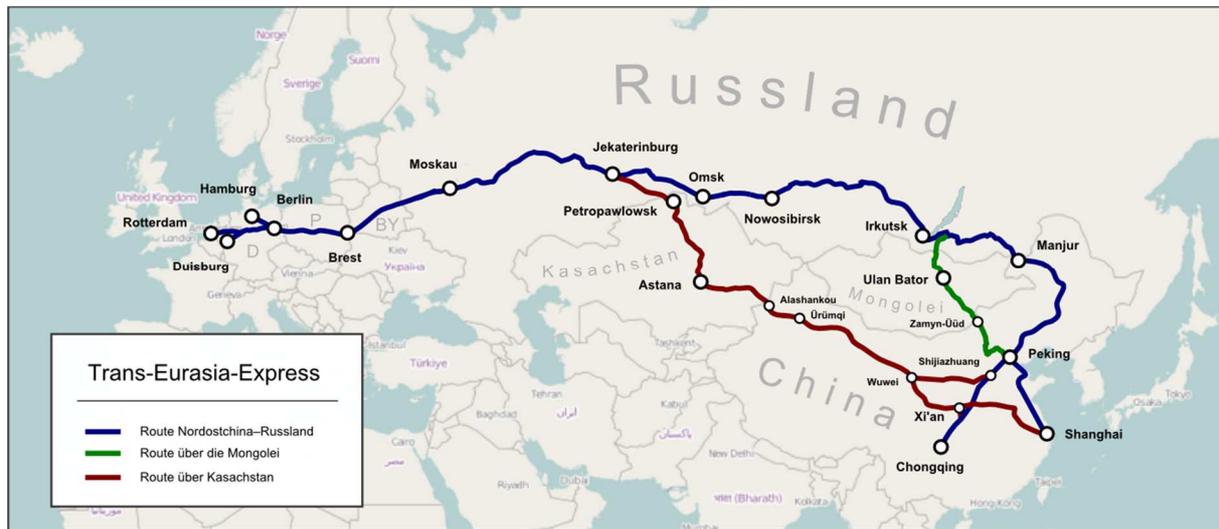
⁸² Bernhard Müller: One Belt, One Road, Many Cities? Die Bedeutung der Neuen Seidenstraße für die urbanen Zentren, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 164

⁸³ https://de.wikipedia.org/wiki/Duisburg-Ruhrorter_H%C3%A4fen

⁸⁴ <https://www.auwi-bayern.de/Asien/China/export-import-statistik.html>

⁸⁵ Hans Häuslmayer, Manfred Gronalt: Standortdiskurs 1520 – Management Summary, S. 3

großer Verteilknoten für Europa entstehen.⁸⁶ Am 12. April 2018 startete auch eine Zugverbindung von Chengdou nach WIEN.



Weitere Bahnprojekte Chinas im Rahmen der *Neuen Seidenstraße* sind Richtung Süd- und Südasiens ausgerichtet. Es sind das der *China-Pakistan Economic Corridor*, der China einen Zugang zum Indischen Ozean und von dort weiter Richtung Afrika und Europa ermöglichen soll, weiters der *Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor* sowie der *China-Indochina Peninsula Economic Corridor*.⁸⁷

Die Stärkung der Leistungskraft der Bahnverbindungen ist nicht nur eine Frage des Baus von Strecken.

- Obwohl ein beträchtlicher Teil der eurasischen Strecke elektrifiziert ist, bestehen unterschiedliche Stromsysteme. Das russische und das Bahnnetz ehemaliger Sowjetstaaten werden mit 3.000 Volt Gleichstrom betrieben, viele westeuropäische, darunter auch das österreichische, mit 15.000 Volt Wechselstrom, Chinas Bahnnetz und das vieler osteuropäischer Staaten fährt mit 25.000 Volt Wechselspannung.⁸⁸
- Auch der Unterschied zwischen der russischen Breitspur (1.520 mm) und der in West- und Mitteleuropa, aber auch in China verbreiteten Normalspur (1.435 mm) bzw. das Umladen von Fracht oder der Achswechsel kosten Zeit. China, West- und Osteuropa, die Türkei, der Iran und Afghanistan haben die Normalspur, dazwischen haben die Mongolei, Russland und die ehemaligen Sowjetstaaten in Zentralasien einschließlich der Ukraine, Weißrussland und der baltischen Staaten, aber auch Finnland als ehemaliger Teil des Russischen Reichs, die russische Breitspur.⁸⁹
- Es gibt keinen nahtlosen Zugbetrieb zwischen Asien und Europa, auch weil die erlaubte Zuglänge zwischen max. 750 m in Europa und 2-3 km in Russland bzw. China variiert.⁹⁰
- Es gibt Unterschiede in den höchstzulässigen Achslasten und Streckenabschnitte mit starken Neigungen.

⁸⁶ Hans Häuslmayer, Manfred Gronalt: Standortdiskurs 1520 – Management Summary, S. 5

⁸⁷ Präsentation Doz. Mag. Dr. Stephan Barisitz (OeNB) beim ÖVG-Forum „Die Neue Seidenstraße“ am 31.1.2018

⁸⁸ https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Bahnstromsysteme

⁸⁹ https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Spurweiten

⁹⁰ Klaus-Jürgen Uhl: Die Seidenstraße, eine Herausforderung für die Bahn, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 84

- Es gibt für Bahnunternehmen keinen freien Zugang zur Infrastruktur anderer Korridore. Die meisten Bahnunternehmen entlang der *Neuen Seidenstraße* sind staatlich. Sie haben wenig unternehmerischen Spielraum oder Anreize, sich dem Wettbewerb zu stellen.⁹¹
- Es gibt durch Grenzübergänge und –kontrollen sowie bürokratische Formalitäten erhebliche Verzögerungen. Zwischen China und Europa entstehen derzeit allein dadurch etwa 4 bis 5 Tage Zeitverlust. Durch den Wegfall solcher Grenzkontrollen werden andererseits auch Arbeitsplatzverluste befürchtet.⁹²
- Lange Bahnstrecken bedeuten ein erhöhtes Sicherheitsrisiko durch Diebstähle.⁹³ Chinas Sicherheitsfirmen investieren daher bereits entlang der neuen Strecken.⁹⁴
- Und eine große logistische Herausforderung ist auch die Rückführung leerer Container, zumal aus China derzeit auf der Bahn um 25 % mehr Container nach Europa kommen als nach Osten transportiert werden.⁹⁵ Auf dem Seeweg sind es noch mehr, die leer nach China zurücktransportiert werden. Weil die Logistiker Interesse haben, dass Container gefüllt werden, könnten auch die Containerpreise auf der Bahn von Europa nach Asien und China weiter fallen.⁹⁶

Die Finanzierung der „Neuen Seidenstraße“

Zur Finanzierung der gewaltigen Investitionen in die *Neue Seidenstraße* werden verschiedene Finanzinstrumente eingesetzt, die vielfach China gehören oder von China initiiert wurden. So wurde 2014 der mit 50 Mrd. USD dotierte staatliche chinesische *Silk Road Fund* gegründet.⁹⁷ Im gleichen Jahr hat China ein internationales Finanzinstitut vorgeschlagen, das 2015 eingerichtet wurde: Die *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*. Sie ist im Besitz von bereits 84 Ländern (darunter die meisten EU-Mitgliedstaaten) und zu ihren Gründungsmitgliedern gehört auch Österreich (mit 500 Mio. USD).⁹⁸ Anlass der Gründung war die Unzufriedenheit Chinas mit der Dominanz der USA in der *Weltbank* und dem *Internationalen Währungsfonds*, zu denen die *AIIB* nun im Wettbewerb steht. Nicht Mitglied der *AIIB* sind daher die großen Wirtschaftsmächte USA und Japan. Die Bank verfügt über ein Kapital von etwa 100 Mrd. USD. 2014 wurde auch die *New Development Bank* (ehemals *BRICS Development Bank*) von Brasilien, Russland, Indien, China und Südafrika als weitere Alternative zu *Weltbank* und *IWF* gegründet und mit 50 Mrd. USD für Projekte der *Neuen Seidenstraße* dotiert.⁹⁹

Dazu kommen eine Reihe sehr gut dotierter chinesischer **Entwicklungsbanken** (u.a. *EXIM Bank*, *China Development Bank*, *China Bank of Construction*). Außerdem die mittlerweile größte Bank der Welt, die *Industrial and Commercial Bank of China ICBC*, die vor allem chinesische Firmen bei der Akquise im Ausland unterstützt. Weiters die *Bank of China*, Währungsreserven (in Höhe von bis zu 500 Mrd. USD), viele

⁹¹ Klaus-Jürgen Uhl: Die Seidenstraße, eine Herausforderung für die Bahn, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 82

⁹² Klaus-Jürgen Uhl: Die Seidenstraße, eine Herausforderung für die Bahn, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 83 f.

⁹³ Klaus-Jürgen Uhl: Die Seidenstraße, eine Herausforderung für die Bahn, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 85

⁹⁴ <https://www.merics.org/de/blog/chinese-mercenaries-are-tightening-security-belt-and-road>

⁹⁵ Klaus-Jürgen Uhl: Die Seidenstraße, eine Herausforderung für die Bahn, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 85

⁹⁶ Interview mit Mag. Gerrit Thell, MA 23, 14.1.2019

⁹⁷ <https://de.wikipedia.org/wiki/Seidenstra%C3%9Fen-Fonds>

⁹⁸ https://de.wikipedia.org/wiki/Asiatische_Infrastrukturinvestmentbank

⁹⁹ https://de.wikipedia.org/wiki/New_Development_Bank

Sparguthaben und hohe Exporterlöse.¹⁰⁰ 90 % der Finanzierungsquellen stünden realiter ausschließlich chinesischen Firmen zur Verfügung, weshalb davon auszugehen ist, dass ein Großteil der Investitionen in die *Neue Seidenstraße* durch chinesische Firmen erfolgen wird.¹⁰¹ Die Staatsverschuldung Chinas liegt bei nur 48 Prozent gemessen am BIP.¹⁰²

2017 beschloss die AIIB auch eine Energiestrategie, die einerseits den Energiezugang von Staaten und Regionen grundsätzlich erhöhen will, andererseits den Übergang zu einem weniger kohlenstoffintensiven Energiemix erleichtern möchte. Gemeinsam mit dem vom chinesischen Umweltministerium erarbeiteten *Belt and Road Ecological and Environment Cooperation Plan* erklärt sich, weshalb das chinesische Engagement zum Aufbau der *Neuen Seidenstraße* nicht nur Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur umfasst, sondern auch in eine nachhaltige Energieversorgung.¹⁰³

Ein anschauliches praktisches Beispiel dafür ist Pakistan. Die zum Teil bereits realisierten und geplanten Projekte im Rahmen des *China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)* sollen einen Gesamtumfang von bis zu 60 Mrd. USD haben.¹⁰⁴ Kernstücke des über 2.000 km langen Korridors von der chinesischen Grenze quer durch Pakistan bis an den Indischen Ozean sind eine Autobahnverbindung von Nord nach Süd und die Bahnverbindung von Chinas Grenze zum wichtigen, von China erbauten neuen Öl- und Container-Hochseehafen Gwadar, die 2020 fertig sein gestellt werden soll.¹⁰⁵ China „erkauft“ sich damit einen Zugang zum Indischen Ozean. Etwa die Hälfte der chinesischen Investitionen geht aber in den Aufbau der Energieversorgung Pakistans: so wurde etwa der weltgrößte Solarpark Bahwalpur mit 1.000 MW Leistung in einer pakistanischen Wüstenregion errichtet.¹⁰⁶ Pakistan rechnet durch das chinesische Engagement mit einer zusätzlichen Wirtschaftsleistung von 2 bis 2,5 % und etwa 700.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen.

Der Ausbau der „Neuen Seidenstraße“ ist bereits voll im Gang

Die Neue Seidenstraße ist keine Vision, ihr Ausbau ist bereits voll im Gang. Über 100 „Belt&Road“-Abkommen mit ebenso vielen Staaten sind nach Aussagen des chinesischen Botschafters in Österreich Li Xiaosi bereits unterzeichnet.¹⁰⁷ Khorgos an der chinesisch-kasachischen Grenze etwa wurde mit einer Investitionssumme von etwa 6,5 Mrd. USD zu einem riesigen Containerumschlagplatz ausgebaut, wo zwischen der chinesischen Normalspur und der kasachisch-russischen Breitspur umgeladen wird. Eine Hochgeschwindigkeitsbahn von über 800 km Länge mit Investitionskosten von 15 Mrd. USD ist zwischen Moskau und Kasan in Bau. Mit 12 Mrd. USD chinesischem Geld werden auch die Erdgasgewinnung sowie der Erdgastransport aus der nordwestsibirischen Halbinsel Jamal gefördert. Die seit Jahrhunderten schwierigen Beziehungen zwischen Russland und China sind also einer Kooperation gewichen.

¹⁰⁰ Präsentation Doz. Mag. Dr. Stephan Barisitz (OeNB) beim ÖVG-Forum „Die Neue Seidenstraße“ am 31.1.2018

¹⁰¹ Andreas Breinbauer: Die Belt and Road Initiative – eine selektive holistische Betrachtung, Präsentation bei der MA 23 am 15.10.2018

¹⁰² https://de.wikipedia.org/wiki/Volksrepublik_China

¹⁰³ Josef Baum: Wird die Neue Seidenstraße grau oder grün?, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 106

¹⁰⁴ <https://www.dw.com/de/china-treibt-wirtschaftskorridor-durch-pakistan-voran/a-38964812>

¹⁰⁵ <https://de.wikipedia.org/wiki/Gwadar>

¹⁰⁶ Josef Baum: Wird die Neue Seidenstraße grau oder grün?, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 99 f.

¹⁰⁷ Präsentation beim ÖVG-Forum „Die Neue Seidenstraße“ am 31.1.2018

Ebenfalls 12 Mrd. USD investiert China seit 2010 in Djibouti und Äthiopien, u.a. in den Eisenbahnausbau. Weitere 5 Mrd. USD werden seit 2014 in den Ausbau des Hafens von Colombo auf Sri Lanka investiert. 2,5 Mrd. USD in den Ausbau der Karakorum-Autobahn zwischen China und Pakistan.¹⁰⁸ Und mit den selbst entwickelten Hochgeschwindigkeitszügen hat China bereits Ausschreibungen nicht nur in Südostasien, sondern auch in der Türkei gewonnen.¹⁰⁹ In der Türkei sollen über 18.000 km Bahn mit einem Investitionsvolumen von rd. 30 Mrd. USD und chinesischer Hilfe ausgebaut werden.¹¹⁰ Über 80.000 km Hochgeschwindigkeitsbahnen sollen durch das Projekt *Neue Seidenstraße* insgesamt weltweit gebaut werden, die Hälfte davon bis 2025. China hat bis dato mit zum Teil revolutionären Bautechnologien (etwa für den Brückenbau) schon mehr als 20.000 km realisiert.^{111 112 113}

Manche Projekte wurden allerdings auch schon ausgesetzt, wie ein rund 20 Mrd. USD umfassendes Eisenbahnprojekt in Malaysia, das mit chinesischen Krediten hätte finanziert werden sollen. Malaysia fürchtet, in die chinesische Schuldenfalle zu geraten.

Mit seinen Infrastrukturprojekten wagt sich China auch in Länder und Regionen, „wo sonst keiner hingeht“,¹¹⁴ weil die Lage instabil ist oder weil die Regionen technisch kaum erschlossen sind. Peking sieht beispielsweise in Afrika nicht nur Probleme, wie das Europa meist tut, sondern vor allem die Chancen.¹¹⁵ Die **Entwicklungsstrategie Chinas in Afrika** unterscheidet sich deutlich von der europäischen sogenannten Entwicklungszusammenarbeit.¹¹⁶ Durch Infrastrukturinvestitionen erkaufte sich China Zugang zu Rohstoffen. Dazu kommt ein bewusst geförderter Handel aus und nach China. China will langfristig auch arbeitsintensive Produktionen nach Afrika auslagern, dessen Bevölkerung bis 2050 auf 2 Milliarden Menschen anwachsen wird. China verfolgt diese Strategie bereits seit der Jahrtausendwende. Infrastrukturinvestitionen werden meist durch chinesische Unternehmen abgewickelt. 2017 hat China beispielsweise den wichtigen ostafrikanischen Hafen Mombasa mit Kenias Hauptstadt Nairobi durch eine 480 km lange Eisenbahnstrecke verbunden. Nairobi soll ein wichtiger Verkehrs- und Handelsknotenpunkt in Afrika werden. 2018 hat China mit einer 750 km langen elektrifizierten Bahnstrecke auch Äthiopien – das mit 105 Mio. EinwohnerInnen nach Nigeria bevölkerungsreichste Land Afrikas - mit Djibouti am Roten Meer verbunden.¹¹⁷ In Nigeria soll ein riesiges Wasserkraftwerk mit einem chinesischen Kredit in Höhe von 5 Mrd. USD errichtet werden.¹¹⁸ Beteiligt ist China auch schon an afrikanischen Häfen wie Dar es Salaam (Tansania) oder Lagos (Nigeria). Das chinesische Engagement hat zudem zum Ziel, die Urbanisierung in Afrika zu fördern, einen wesentlichen Faktor für wirtschaftliche Entwicklung.

Im September 2018 hat Chinas Präsident Xi angekündigt, man wolle in den nächsten Jahren 60 Mrd. USD in Afrika investieren, vor allem in Eisenbahnlinien, Wasserkraftwerke, Ölpipelines und Minen (v.a. Kupfer und Coltan). Ins Geschäft kommt China dabei häufig durch Bestechung korrupter Regierungen,

¹⁰⁸ Präsentation Doz. Mag. Dr. Stephan Barisitz (OeNB) beim ÖVG-Forum „Die Neue Seidenstraße“ am 31.1.2018

¹⁰⁹ Brand Eins 10/17, S. 98

¹¹⁰ „12 für Wien – Die Neue Seidenstraße“, Papier der WK-Wien, Nov. 2017, S.11

¹¹¹ Brand Eins 10/17, S. 100

¹¹² Josef Baum: Wird die Neue Seidenstraße grau oder grün?, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 97

¹¹³ <https://www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/maschinenbau/diese-mobile-monster-maschine-baut-bruecken-in-china/>

¹¹⁴ Helmut Leopold: Digital China und die Cyber Silk Road, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 138

¹¹⁵ Bernhard Müller: One Belt, One Road, Many Cities? Die Bedeutung der Neuen Seidenstraße für die urbanen Zentren, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 162

¹¹⁶ https://de.wikipedia.org/wiki/Chinas_Entwicklungsfinanzierung_f%C3%BCr_Afrika

¹¹⁷ Bernhard Müller: One Belt, One Road, Many Cities? Die Bedeutung der Neuen Seidenstraße für die urbanen Zentren, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 163

¹¹⁸ Wiener Zeitung, 24./25.11.2018, S. 7

günstige Kredite, aber auch Waffenlieferungen und militärische Beratung und Ausbildung. Auch interessieren China Arbeitsbedingungen wenig. Eine ähnliche Strategie verfolgt mittlerweile auch Russland, das ebenfalls an den Rohstoffen Afrikas interessiert ist und vor allem Atomkraftwerke baut. China überschwemmt Afrika allerdings auch mit Billigwaren und erschwert dadurch das Leben afrikanischer Unternehmen. Ähnlich übrigens wie Europa, das durch den Export von in der EU hochsubventionierten Agrarprodukten die Entwicklung der afrikanischen Landwirtschaft hemmt.¹¹⁹ 15 Jahre chinesisches Engagement in Afrika haben jedenfalls wesentlich deutlichere Spuren hinterlassen, als ein halbes Jahrhundert westlicher Entwicklungshilfe.¹²⁰

Konkurrierende Projekte und Kritik an Chinas Expansion

Neben dem chinesischen Projekt der *Neuen Seidenstraße* gibt es auch andere damit **konkurrierende Programme anderer Mächte zum Ausbau von Transportkapazitäten in Eurasien:**¹²¹

- Der *International North–South Transport Corridor (INSTC)* wurde bereits 2002 von Russland, dem Iran und Indien initiiert, um auf dem See- und Landweg die Transporte in diesem Bereich zu erleichtern und zu erhöhen.¹²²
- Die *New Silk Road Initiative (NSRI)* der USA wurde 2011 angekündigt und umfasst vor allem Transport- und Energieprojekte in Zentralasien.¹²³

Beide Projekte sind regional wesentlich begrenzter als die *Neue Seidenstraße*. Im Gegensatz zum

- indisch-japanischen *Africa-Asia-Growth-Corridor* (auch *Freedom Road*), der als Reaktion auf das Seidenstraßen-Projekt 2017 ins Leben gerufen wurde und die Zusammenarbeit von Japan und Indien mit Afrika befördern soll.¹²⁴ Beide Staaten stehen in Konkurrenz zu China. Sie boykottieren dessen Bemühungen für die *Neue Seidenstraße*, weil sie selbst schon Wirtschaftsmacht sind, wie Japan, das zudem Verbündeter der USA ist und Territorialkonflikte mit China im südchinesischen Meer hat, oder am Weg sind, eine wirtschaftliche Großmacht zu werden, wie Indien, das wiederum mit Pakistan, einem engen Verbündeten Chinas, wegen Kaschmir seit Jahrzehnten in Konflikt steht.

Vor allem die USA sehen China mittlerweile als strategischen Konkurrenten. Die Politik der Einbindung Chinas wurde aufgegeben und durch eine Strategie der Eindämmung ersetzt.¹²⁵ Der *Handelskrieg* der USA mit China hat zum Ziel, diesen Aufstieg Chinas zur größten Volkswirtschaft zu bremsen, welche bislang die USA waren. Mit 1. Jänner 2019 traten Importzölle in Höhe von 25 % auf chinesische Waren im Gesamtwert von etwa 200 Mrd. USD in Kraft, womit vor allem die chinesische Industrie geschwächt werden soll. Damit soll es gelingen, dass internationale (darunter viele US-amerikanische) Elektronik-Unternehmen, die in China auch für den US-Markt produzieren, stärker in Länder außerhalb Chinas ausweichen.¹²⁶ ¹²⁷ Die USA haben kein Interesse daran, dass sich mit der wirtschaftlichen Bedeutung Chinas auch die Machtverhältnisse und Regeln der Weltwirtschaft, des Handelns und der Weltpolitik insgesamt

¹¹⁹ Wiener Zeitung, 15./16.12.2018, S. 4

¹²⁰ Johannes Dieterich: Afrikas gierige Helfer, in: Frankfurter Rundschau, 4.1.2015

¹²¹ Präsentation Doz. Mag. Dr. Stephan Barisitz (OeNB) beim ÖVG-Forum „Die Neue Seidenstraße“ am 31.1.2018

¹²² https://en.wikipedia.org/wiki/International_North%E2%80%93South_Transport_Corridor

¹²³ https://en.wikipedia.org/wiki/New_Silk_Road_Initiative

¹²⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/Asia-Africa_Growth_Corridor

¹²⁵ Minxin Pei: Die Grenzen der chinesischen Charmeoffensive, in: Der Standard, 22.11.2018, S. 35

¹²⁶ Wiener Zeitung, 2.1.2019, S. 4

¹²⁷ <https://www.zeit.de/wirtschaft/2018-08/handelskrieg-usa-china-donald-trump>

ändern. *Weltbank*, *IWF* und *WTO* stehen stark unter dem Einfluss der USA und sträuben sich bislang, aufstrebende Nationen stärker mitreden bzw. mehr Finanzmittel zukommen zu lassen. Sie verteidigen das „westliche“, von den USA vorgegebene Modell einer sehr ungebremsten und vor allem den USA dienenden Marktwirtschaft. China dagegen positioniert sich mit Freihandel, Globalisierung und alternativen neuen Finanzierungsinstrumenten als Gegengewicht zu den USA, die seit der neuen Administration Trump auf wirtschaftlichen Protektionismus setzen.

Befürchtet wird allgemein auch, dass auf die ökonomische auch eine geopolitische Expansion Chinas folgen wird, kulturell und vor allem militärisch, die über die bisherigen regionalen territorialen Interessen und Konflikte - mit Taiwan, den Philippinen, Vietnam, Malaysia, Brunei, Japan oder Südkorea – weit hinausgehen könnten. Chinas Armee müsse Kriege bestreiten und gewinnen können, bestätigte Chinas Staatspräsident Xi Jinping im Oktober 2018.¹²⁸ Und auch die Errichtung einer ersten Militärbasis Chinas im Ausland in Djibouti am Horn von Afrika im Jahr 2017 nährt die Befürchtung.¹²⁹ China hatte 2017 nach den USA (mit ca. 610 Mrd. USD) mit rd. 228 Mrd. USD die mit Abstand zweithöchsten Militärausgaben der Welt.¹³⁰ ¹³¹ China zählt zu den 5 offiziellen Atommächten neben den USA, Russland, Frankreich und Großbritannien, wird bald über 5 Flugzeugträger verfügen¹³² (mehr haben nur Japan und die USA) und ist ein ständiges Mitglied des Weltsicherheitsrates.

China ist ein autoritär regiertes Land. *Amnesty International* wirft China die Verletzung grundlegender Menschenrechte vor. In China werden mehr Todesstrafen vollzogen als in jedem anderen Land der Welt.¹³³ Auch eine Gewaltenteilung wie in der westlichen Welt existiert nicht. Kritisiert wird auch die massive Zensur der Medien. *Reporter ohne Grenzen* stuft die Pressefreiheit im Land auf Platz 176 von 180 ein.¹³⁴ Nicht zu unterschätzen sind auch die Milliarden-Beträge, die China in die Stärkung seiner globalen Medienpräsenz investiert, um sich wohlwollende Berichterstattung zu erkaufen.¹³⁵ Die modernen Informationstechniken ermöglichen China zudem, einen nahezu perfekten Kontrollstaat zu errichten. Im Aufbau begriffen ist ein Sozialkredit-System, ein auf verschiedenste Datenbanken zugreifendes, online betriebenes Rating- oder Scoring-System, bei dem die Kreditwürdigkeit, das Strafregister und das soziale und politische Verhalten von Unternehmen, Personen und Organisationen bewertet werden.¹³⁶ Ziel ist, die chinesische Gesellschaft durch eine umfassende Überwachung zu mehr „Aufrichtigkeit“ im sozialen Verhalten zu erziehen. Sprich: wer sich nicht an die Regeln hält, muss allerorts mit Nachteilen für sich und seine Familie rechnen wie höheren Steuern, Reisebeschränkungen, Nachteile bei der Wohnungssuche, am Arbeitsplatz, beim Schulbesuch der Kinder bis zur Verringerung der Internetgeschwindigkeit u.v.a.m.¹³⁷

Umstritten ist auch die Rolle der regierenden Kommunistischen Partei. Trotz Reise- und Gewerbefreiheit weisen Chinaexperten darauf hin, dass in China keineswegs die freie Marktwirtschaft regiert, vielmehr

¹²⁸ <https://www.msn.com/de-at/nachrichten/politik/%E2%80%9Em%C3%BCssen-uns-auf-krieg-vorbereiten%E2%80%9C-an-der-s%C3%BCdfanke-chinas-spitzt-sich-ein-konflikt-gef%C3%A4hrlich-zu/ar-BBPACUn>

¹²⁹ Peter Buchas: Die Neue Seidenstraße: Tauglich für Chinas Gesamtstrategie?, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 204

¹³⁰ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/157935/umfrage/laender-mit-den-hoechsten-militaerausgaben/>

¹³¹ Military expenditure by country, in constant (2016) US\$ m., 2009-2017, in SIPRI Yearbook 2018.

¹³² https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Flugzeugtr%C3%A4ger

¹³³ https://de.wikipedia.org/wiki/Menschenrechte_in_der_Volksrepublik_China

¹³⁴ [Press release RSF's 2018 Index Asia – Pacific democracies threatened by China's media control model](#), Reporter ohne Grenzen, 25. April 2018.

¹³⁵ *Wiener Zeitung*, 4.1.2019, S. 19

¹³⁶ <https://de.wikipedia.org/wiki/Sozialkredit-System>

¹³⁷ *Technology Review*, September 2017, S. 92

sprechen sie von einem autoritären „Kader-Kapitalismus“: Wirtschaftlich erfolgreich seien meist Unternehmer mit guten Beziehungen zu den Mächtigen, aus deren Reihen sie auch oft hervorgehen. Dadurch sei Chinas Wirtschaft auch für Korruption anfällig. China gehört zu den ostasiatischen Staaten mit den stärksten Korruptionsproblemen.¹³⁸ Auch die informelle Diskriminierung ausländischer Unternehmen in China soll in den letzten Jahren wieder zugenommen haben.¹³⁹

¹³⁸ Claudia Derichs, Thomas Heberer: Die politischen Systeme Ostasiens. 3. Auflage. Springer VS, Wiesbaden 2013, S. 144 ff.

¹³⁹ Andreas Breinbauer, Sandra Eitler, Reinhold Schodl: Chinas Brücke nach Europa, in: VNL-Magazin, Frühling 2018, S. 24

Europa und die „Neue Seidenstraße“

Die EU ist uneins gegenüber China bzw. dem Projekt der *Neuen Seidenstraße*. Eine gemeinsame Strategie der EU wurde im Herbst 2018 angekündigt.

Auf der einen Seite steht Skepsis, weil die *Neue Seidenstraße* als ein von China initiiertes und gestaltetes Projekt gesehen wird und daher in erster Linie China nutzen soll. In Deutschland sah man in dem Projekt zeitweilig sogar den Versuch, ein umfassendes System zur Prägung der Welt im chinesischen Interesse zu etablieren, auf das eine europäische Antwort entwickelt werden müsse, um eigene Interessen zu wahren.¹⁴⁰ Dabei ist China der wichtigste Außenhandelspartner Deutschlands. Das Handelsvolumen (Exporte und Importe) betrug 2017 187 Mrd. Euro. Auch Frankreich meint, man könne China das gigantische Projekt nicht überlassen: Je nachdem, welche Regeln für dieses Vorhaben gelten, werde es ein Projekt der Zusammenarbeit oder der Herrschaft sein. Beide Länder haben eine kritische Haltung zu chinesischen Direktinvestitionen in ihren Ländern und der EU.

Die Ursache dafür liegt erst wenige Jahre zurück: es waren 2016 die Übernahme des großen Augsburger Roboterherstellers *Kuka* (mit ca. 13.000 MitarbeiterInnen)¹⁴¹ durch den chinesischen Technologiekonzern *Midea* sowie des deutschen Maschinen- und Anlagenbauers für Gummi und Kunststoffe *Krauss-Maffei-Group*¹⁴² durch Chinas größtes Chemieunternehmen *ChemChina*.¹⁴³ *ChemChina* hatte bereits 2015 den italienischen Reifenhersteller *Pirelli* gekauft.¹⁴⁴ China würde alles kaufen, was angeboten wird, hieß es damals, weshalb EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker 2017 sogar Blockademöglichkeiten gegen chinesische Investitionen in Europa erwog.¹⁴⁵ Große Industrienationen hatten die EU-Kommission ersucht, Regeln für zulässige Beschränkungen auszuarbeiten. Als „kritische“ Infrastruktur wurden und werden insbesondere Softwarefirmen sowie Verkehrs- und Energieinfrastruktur gesehen. Mitte 2018 haben sich die EU und China auf neue Regeln für chinesische Investitionen geeinigt: die Staaten dürfen die Auswirkungen auf die Sicherheit und öffentliche Ordnung prüfen, es ist auch innerhalb der EU eine gegenseitige Informationspflicht und ein Einspruchsrecht anderer Mitgliedstaaten vorgesehen.¹⁴⁶ Über einen längeren Zeitraum (2000-2017) betrachtet sind die ausländischen Direktinvestitionen der EU und China im jeweils anderen Gebiet allerdings sehr ausgeglichen.¹⁴⁷

In Europa werden durch die Expansion Chinas auch die Verschuldung und mögliche Abhängigkeit von chinesischen Investoren befürchtet. Weiters ein unfairer Wettbewerb durch mangelnde Transparenz, Subventionen und Protektionismus, die direkte Vergabe von Aufträgen Chinas an ihre staatlichen oder staatsnahen Unternehmen in China wie auch in Europa, die Ausführung von Projekten durch chinesische Arbeitskräfte, die Untergrabung von Arbeitsgesetzen sowie die Förderung von Korruption und autoritären Regimen.¹⁴⁸ Die Initiative laufe "der EU-Agenda für die Liberalisierung des Handels entgegen und verschiebe das Kräfteverhältnis zugunsten subventionierter chinesischer Unternehmen" hieß es im April

¹⁴⁰ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/service/bulletin/rede-des-bundesministers-des-auswaertigen-sigmar-gabriel--782350>

¹⁴¹ [https://de.wikipedia.org/wiki/Kuka_\(Unternehmen\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Kuka_(Unternehmen))

¹⁴² <https://de.wikipedia.org/wiki/Krauss-Maffei>

¹⁴³ <https://de.wikipedia.org/wiki/ChemChina>

¹⁴⁴ Brand Eins 10/17, S. 99

¹⁴⁵ Der Standard, 4.1.2018, S. 17

¹⁴⁶ <https://www.handelsblatt.com/politik/international/neue-regeln-eu-staaten-legen-streit-um-investitionen-aus-china-bei/22687980.html?ticket=ST-986261-GuBp6UcKt9LXaiXBcJbp-ap4>

¹⁴⁷ Andreas Breinbauer, Sandra Eitler, Reinhold Schodl: Chinas Brücke nach Europa, in: VNL-Magazin, Frühling 2018, S. 24

¹⁴⁸ Julia Grübler, Robert Stehrer: Wirtschaftliche Potenziale für Österreich entlang der Neuen Seidenstraße, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 44

2018 in einer gemeinsamen Stellungnahme von 27 der 28 EU-Botschafter in Peking. Allein Ungarn trug den Text nicht mit. Die Initiative Chinas verfolge vor allem eigene politische Ziele wie die Reduktion von Überkapazitäten, den Ausbau von Chinas Rolle in internationalen Märkten, die Schaffung neuer Exportmärkte und die Sicherung des Zugangs zu Rohstoffen, hieß es in der Erklärung.¹⁴⁹ Die Uneinigkeit der EU zeigte sich auch am unkoordinierten Beitritt einzelnen Mitgliedstaaten zur AII/B.

Auf der anderen Seite werden vor allem die Chancen gesehen, würden die neuen Infrastrukturprojekte und Transportlinien doch auch Europa und seiner Exporte nutzen, verlaufen sie doch in beide Richtungen. Kurz- und mittelfristig ergäben sich außerdem Geschäftsmöglichkeiten in den noch vorhandenen High-Tech-Lücken Chinas. Man sieht auch die Möglichkeit von Direktbeteiligungen an Infrastrukturprojekten durch spezifisches Knowhow. *„If China and Asia in general get richer this is not a problem for the rest of the world, but an opportunity ... This is one lesson from the worldwide success story seen after World War II. When the United States of America helped Europe, also the U.S.A. profited“*, sagte etwa OeNB-Gouverneur Ewald Nowotny bei einer Konferenz im Dezember 2018.¹⁵⁰

Die EU-Außenbeauftragte Federica Mogherini kündigte im September 2018 eine Strategie der EU-Kommission an, mit der Europa und Asien besser vernetzt werden sollen. Grundlage müsse dabei ein regelbasierter und -gebundener Ansatz sein. Asien sei die Region mit der größten Nachfrage nach Infrastruktur und dem höchsten vorhergesagten Wachstum der Welt. Die Idee sei es daher, eine verbesserte Vernetzung für Asien, für Europa und für den gesamten Planeten nutzbar zu machen. Gedacht ist an eine Zusammenführung der Verkehrs-, Daten- und Energienetze, unter anderem also auch eine Verbindung der Transeuropäischen Transportkorridore mit den asiatischen Korridoren.¹⁵¹

Der Bau der „Neuen Seidenstraße“ ist auch in Europa bereits im Gang

Während große Industrienationen Europas noch abwartend sind, ist der Bau der *Neuen Seidenstraße* auch in Europa bereits im Gang. Italien etwa hat sich in den letzten beiden Jahren aktiver für die Einbeziehung seiner Häfen Venedig, Triest oder Ravenna in den Planungsprozess zum Ausbau der *Maritimen Seidenstraße* eingesetzt.¹⁵² Gemeinsam mit den Adria-Häfen Koper (Slowenien) und Rijeka (Kroatien) wurde eine strategische Partnerschaft und Zusammenarbeit bei Infrastrukturinvestitionen vereinbart (NAPA), um die Häfen vor allem für den Containerumschlag aus Fernost aufzurüsten und – durch die kürzeren Seeweg nach Asien - ein Gegengewicht zu den Nordseehäfen zu schaffen.¹⁵³ Zusammen haben die fünf Häfen (2015) 114 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen (etwa so viel wie Duisburg oder Hamburg) sowie 2,1 Mio. TEU (Standardcontainer). Portugal hat 2018 mit China ein Abkommen geschlossen über den Ausbau seines Atlantikhafens Sines zu einem der größten Containerhäfen Europas.¹⁵⁴

Staatliche chinesische Gesellschaften wie die *China Merchants Holdings* und die Reederei *COSCO (China Ocean Shipping Company)* – mittlerweile die viertgrößte der Welt – halten bereits Beteiligungen an Mit-

¹⁴⁹ <https://kurier.at/wirtschaft/neue-seidenstrasse-eu-kritik-an-chinas-programm-wird-lauter/400022266>

¹⁵⁰ Konferenz „Connecting Europe and Asia“, 14.12.2018 in Wien

¹⁵¹ <https://www.euractiv.de/section/finanzen-und-wirtschaft/news/mogherini-unveils-eu-response-to-new-silk-road/>

¹⁵² Laszlo Flamm: Mittel- und Osteuropa und die Neue Seidenstraße, in : Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 76

¹⁵³ <https://www.logistik-express.com/haefen-koper-ravenna-triest-und-venedig-gruenden-napa/> und <http://www.portsofnapa.com/>

¹⁵⁴ <https://www.nzz.ch/wirtschaft/ein-hafen-soll-in-den-himmel-wachsen-ld.1344606>

telmeerhäfen in Ägypten (Port Said), Israel (Haifa, Ashdod) und der Türkei sowie an zumindest 10 Seehäfen Europas (u.a. Valencia und Bilbao in Spanien, Vado in Italien, Zeebrügge in Belgien).¹⁵⁵ Die Wirtschaftsbeziehungen zwischen China und Israel gedeihen so gut, dass dies mittlerweile den Unmut der USA weckt.¹⁵⁶ 10 % der Containerterminals in europäischen Häfen seinen bereits in chinesischen Händen.¹⁵⁷ Über diese Beteiligungen haben sie bereits Anschlüsse an mehrere Transeuropäische Transportkorridore. Die Mittelmeerhäfen werden damit definitiv durch die vor allem chinesischen Investitionen und verstärkten Gütertransporte Bedeutung gegenüber den Nord- und Ostseehäfen hinzugewinnen.¹⁵⁸

¹⁵⁹

Der chinesische Staatspräsident Xi nannte Griechenland „das Tor zu Europa“. Im Juli 2016 hat COSCO die Mehrheit am griechischen Hochseehafen Piräus erworben und weiter ausgebaut (um bisher insgesamt knapp 400 Mio. Euro), nachdem man bereits seit 2008 einen Pachtvertrag hatte.^{160 161} Der Containerumsatz hat sich in dieser Zeit auf beachtliche rund 4 Mio. TEU (Standardcontainer) verzehnfacht. Piräus ist damit auf dem Weg, sehr bald der größte Containerhafen des Mittelmeers zu werden und Algeciras und Valencia (beide in Spanien) als Nr. 1 abzulösen. In Piräus werden Container teils auf kleinere Schiffe umgeladen, die Häfen im Schwarzen Meer, Mittelmeer oder Atlantik anlaufen, teils auf die Bahn Richtung Mitteleuropa. Zugleich wird Piräus durch China zu einem großen Kreuzfahrtterminal ausgebaut.¹⁶² Mit rund 18 Mio. Passagieren ist Piräus bereits der größte Passagierhafen Europas.¹⁶³ Auch für den Hafen von Saloniki wurde bei der griechischen Privatisierungsbehörde bereits das beste Angebot gelegt, womit Griechenland einerseits zum Knotenpunkt für den weiteren Seetransport und andererseits zu einem zentralen Verbindungsstück zwischen dem Seeweg aus China und weiteren Landtransportwegen nach Europa entwickelt wird.^{164 165} In Griechenland wurden von China bereits mehr als 4 Mrd. Euro investiert.¹⁶⁶ Griechenland dankt China dieses Engagement ebenso wie Ungarn bereits mit zunehmender politischer Unterstützung.

Innerhalb Europas steht der Westbalkan im Zentrum der chinesischen Investitionsoffensive. Die Region wird von China als eine Brücke zum europäischen Binnenmarkt gesehen. Chinesische Investitionen fördern hier den Aufholprozess, die Modernisierung der Infrastruktur, die Kaufkraft und den Konsum.

2014 wurde die „16+1“-Initiative osteuropäischer Staaten ins Leben gerufen.¹⁶⁷ In ihr sind alle 11 osteuropäischen und baltischen EU-Mitglieder vereint, außerdem Albanien, Bosnien-Herzegowina, Mazedonien, Montenegro und Serbien. Österreich hat einen Beobachterstatus. Mittlerweile gibt es bereits Verträge mit oder Absichtserklärungen von China für Infrastrukturinvestitionen von rund 13 Mrd. Euro wie

¹⁵⁵ Otto Schwetz: Der Seeweg – Die multimodale Anbindung des Donauraums an intensivierte Seewege und Häfen: Chancen und Risiken, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 133

¹⁵⁶ Der Standard, 29.1.2019, S. 5

¹⁵⁷ Andreas Breinbauer: Die Belt and Road Initiative – eine selektive holistische Betrachtung, Präsentation bei der MA 23 am 15.10.2018

¹⁵⁸ Akademie für Raumforschung und Landesplanung: Spatial and Transport Development in European Corridors – Example Corridor: Orient/East-Med, Position Paper of the ARL, S. 5, Hannover, 2019

¹⁵⁹ Interview mit Mag. Gerrit Thell, MA 23, 14.1.2019

¹⁶⁰ U.a. Präsentation Alice Radzyner MSc (OeNB) beim ÖVG-Forum „Die Neue Seidenstraße“ am 31.1.2018

¹⁶¹ Julia Grübler, Robert Stehrer: Wirtschaftliche Potenziale für Österreich entlang der Neuen Seidenstraße, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 39

¹⁶² Salzburger Nachrichten, 4.1.2019, S. 6

¹⁶³ https://de.wikipedia.org/wiki/Hafen_von_Pir%C3%A4us

¹⁶⁴ Julia Grübler, Robert Stehrer: Wirtschaftliche Potenziale für Österreich entlang der Neuen Seidenstraße, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 44

¹⁶⁵ Otto Schwetz: Der Seeweg – Die multimodale Anbindung des Donauraums an intensivierte Seewege und Häfen: Chancen und Risiken, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 132

¹⁶⁶ Der Standard, 4.1.2018, S. 17

¹⁶⁷ vgl. u.a. Der Standard, 27.11.2017, S. 2

etwa eine Hochgeschwindigkeitsstrecke von Belgrad nach Budapest, wodurch die Fahrzeit von 8 auf 2,5 Stunden verkürzt werden soll.^{168 169 170} Nachdem Ende 2018 allerdings kein Anbieter die veranschlagten Kosten einhalten konnte, muss die Ausschreibung neu erfolgen. In Budapest kreuzen sich 3 von 9 trans-europäischen Verkehrs- und Bahnkorridoren, womit Budapest über sehr gute Verbindungen nach Süd-, West- und – via Bratislava - auch nach Nordeuropa verfügt. **Ungarn** war das erste Land, das einen expliziten Seidenstraßenvertrag unterzeichnet hat. Es strebt nicht nur nach eigenen wirtschaftlichen Beziehungen mit China, sondern hat auch eine politische Ausrichtung eingenommen, die von zahlreichen Kommentatoren als eine politisch-ideologische Stütze Chinas gesehen wird. Ungarns Premierminister Orban ist ein oft und gerne gesehener Gast in China.¹⁷¹

Chinas Premierminister Li Keqiang hat beim 16+1-Gipfel in Riga 2016 einen **CEE-Projektfonds von bis zu 50 Mrd. Euro angekündigt**, vor allem für Energie-, Autobahn- und Bahnprojekte, die durch die *Industrial and Commercial Bank of China (ICBC)* finanziert werden sollen.^{172 173} Die Strecke Belgrad – Budapest soll zusammen mit einer weiteren Strecke über Skopje (Nord-Mazedonien) und Saloniki bis Piräus die Hauptachse einer neuen sehr **leistungsfähigen Bahnverbindung vom Mittelmeer nach Mitteleuropa** (sog. „**Balkan-Seidenstraße**“) nach Budapest und weiter nach Prag und Hamburg werden.^{174 175} Auch die tschechische Hauptstadt ist in verschiedenen chinesischen Plänen als wichtiger Verkehrsknoten für Mitteleuropa eingezeichnet.¹⁷⁶ Schon in den vergangenen Jahren haben eine Harmonisierung der Grenzverfahren und eine gemeinsame Grenzabfertigung in den Westbalkanstaaten zu einem signifikanten Anstieg internationaler Züge geführt.¹⁷⁷ In Serbien hat China bereits eine Brücke über die Donau finanziert.¹⁷⁸ Mit chinesischer Hilfe werden auch bereits eine Autobahn von Belgrad zum Hafen Bar in Montenegro, Autobahnen in Mazedonien, Bosnien-Herzegowina und Albanien gebaut und Kraftwerke in Bosnien und Rumänien.¹⁷⁹ Chinesische Investitionen konzentrieren sich auf Nicht-EU-Staaten und machen in Serbien bereits 8 %, in Albanien 10 %, in Montenegro und Rumänien jeweils 26 % und in Bosnien-Herzegowina sogar 48 % aller Direktinvestitionen aus.¹⁸⁰

Chinesische Finanzierungen sind in Südosteuropa willkommen, weil sie unkomplizierter zu bekommen sind als EU-Programme, aber auch weil sich Nicht-EU-Mitglieder nicht an gemeinsame EU-Politik, -Ziele und -Strategien gebunden fühlen. Und während die EU nur Zuschüsse gewährt, vergibt China Darlehen.

¹⁶⁸ Der Standard, 4.1.2018, S. 17

¹⁶⁹ Helmut Leopold: Digital China und die Cyber Silk Road, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 139

¹⁷⁰ Andreas Breinbauer, Sandra Eitler, Reinhold Schodl: Chinas Brücke nach Europa, in: VNL-Magazin, Frühling 2018, S. 25

¹⁷¹ Laszlo Flamm: Mittel- und Osteuropa und die Neue Seidenstraße, in : Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 73

¹⁷² <https://derstandard.at/2000068525428/Wie-sich-China-mit-gigantischen-Investitionen-Einfluss-in-Europa-erkauft>

¹⁷³ „12 für Wien – Die Neue Seidenstraße“, Papier der WK-Wien, Nov. 2017, S.16

¹⁷⁴ Julia Grübler, Robert Stehrer: Wirtschaftliche Potenziale für Österreich entlang der Neuen Seidenstraße, in : Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 49

¹⁷⁵ Laszlo Flamm: Mittel- und Osteuropa und die Neue Seidenstraße, in : Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 74

¹⁷⁶ Georg Zanger: Der Markt ist nicht den Kapitalisten vorbehalten, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 123

¹⁷⁷ Klaus-Jürgen Uhl: Die Seidenstraße, eine Herausforderung für die Bahn, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 87

¹⁷⁸ Helmut Leopold: Digital China und die Cyber Silk Road, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 139

¹⁷⁹ Der Standard, 4.1.2018, S. 17

¹⁸⁰ Präsentation Alice Radzyner MSc (OeNB) beim ÖVG-Forum „Die Neue Seidenstraße“ am 31.1.2018

Dass diese Staaten die Chancen der *Neuen Seidenstraße* früher erkannt haben als Österreich liege – so der frühere Finanzminister Hannes Androsch –, auch daran, dass Österreich seit Jahren keine Außenpolitik mache. Österreich sei von allen Mitgliedern der EU auch innerhalb der EU am schlechtesten vernetzt.¹⁸¹ Auch als Chinas Staatschef Xi Jinping im Mai 2017 zum ersten großen Seidenstraßen-Gipfel rief, kam Ungarns Ministerpräsident Orban, Österreich war hingegen nur auf Botschaferebene vertreten.¹⁸²

Mit Ungarn, der Slowakei, Finnland und Litauen versuchen derzeit auch andere Länder, sich als Endpunkt bzw. Transithub der *Neuen Seidenstraße* zu positionieren.¹⁸³ Daher wird auch noch weiter im **Norden Europas** von China investiert: Bis 2024 sollen die Hauptstädte von Finnland (Helsinki) und Estland (Tallinn) mit einem 100 km langen Eisenbahntunnel verbunden werden. Chinesische Investoren bringen 10 der benötigten 15 Mrd. Euro auf.¹⁸⁴

Die chinesischen Investitionen ergänzen bzw. konkurrieren die erheblichen Investitionen der EU und ihrer Mitgliedstaaten in den Ausbau ihrer eigenen Transeuropäischen Transportnetze (TEN-T). In den letzten beiden Jahrzehnten wurden durch die EU und ihre Mitgliedstaaten bereits hunderte Milliarden Euro investiert. Von 2021 bis 2030 sollen weitere 750 bis 1.500 Mrd. EUR investiert werden.^{185 186} Zweck ist, diese Transportnetze noch leistungsfähiger zu machen, den umwelt- und klimaschonenden Güteraustausch auszubauen, die auch in Europa bestehenden Unterschiede bei Spurbreiten von Bahnen (vor allem auf der iberischen Halbinsel) in Richtung Normalspur anzugleichen und vor allem den EU-Binnenmarkt zu fördern.

Vor allem beim *Orient-Östliches Mittelmeer-Korridor*, der von den deutschen Nord- und Ostseehäfen (Hamburg und Rostock) quer durch Europa mit den wichtigen Metropolregionen WIEN und Budapest durch EU-Staaten zu den griechischen Häfen (Saloniki und Piräus) verläuft, konkurrieren die Investitionen Chinas jene der EU. Die EU investiert hier in EU-Staaten und zudem in eine etwa 265 km längere Strecke, China dagegen vor allem – aber nicht nur – in die kürzere „Balkan-Seidenstraße“ durch Nicht-EU-Staaten. Die Fahrzeiten durch den gesamten Korridor sollen jedenfalls von derzeit etwa 2 auf 1 ½ Tage verkürzt werden. Man rechnet mit bis zu 150 Güterzügen täglich.¹⁸⁷ Deshalb **empfehlen Experten eine starke Europäische Antwort in Form von Infrastrukturinvestitionen der EU in dieser Region.**¹⁸⁸ Die Metropolregionen WIEN und Budapest können durch den Ausbau des Korridors jedenfalls mit einer weiteren Aufwertung rechnen.¹⁸⁹

Auch eine Studie des *Wiener Instituts für Internationale Wirtschaftsvergleiche (WIIW)* plädiert für Investitionen in eine „**Europäische Seidenstraße**“, um selbst die Transportkapazitäten aus Westeuropa vor allem nach Osteuropa und Russland zu stärken. Die nötigen Investitionen zur Verbesserung der Transport-, aber auch der Energie- und IKT-Infrastruktur in Osteuropa in Höhe von rund 2.900 Milliarden Euro würden erhebliche Impulse für Exporte, Wachstum und Beschäftigung erbringen.¹⁹⁰

¹⁸¹ Hannes Androsch: Welthandel kann und darf nie eine Einbahnstraße sein, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 197

¹⁸² Wiener Zeitung, 24.10.2017, S. 17

¹⁸³ Hans Häuslmayer, Manfred Gronalt: Standortdiskurs 1520 – Management Summary, S. 5

¹⁸⁴ Bernhard Müller: One Belt, One Road, Many Cities? Die Bedeutung der Neuen Seidenstraße für die urbanen Zentren, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 170

¹⁸⁵ Connecting Europe an Asia – Building blocks for an EU Strategy, Europäische Kommission, 19.9.2018, S. 1

¹⁸⁶ Mario Holzner, Philipp Heimberger, Artem Kochnev: Die „Europäische Seidenstraße“, Wien, Juli 2018

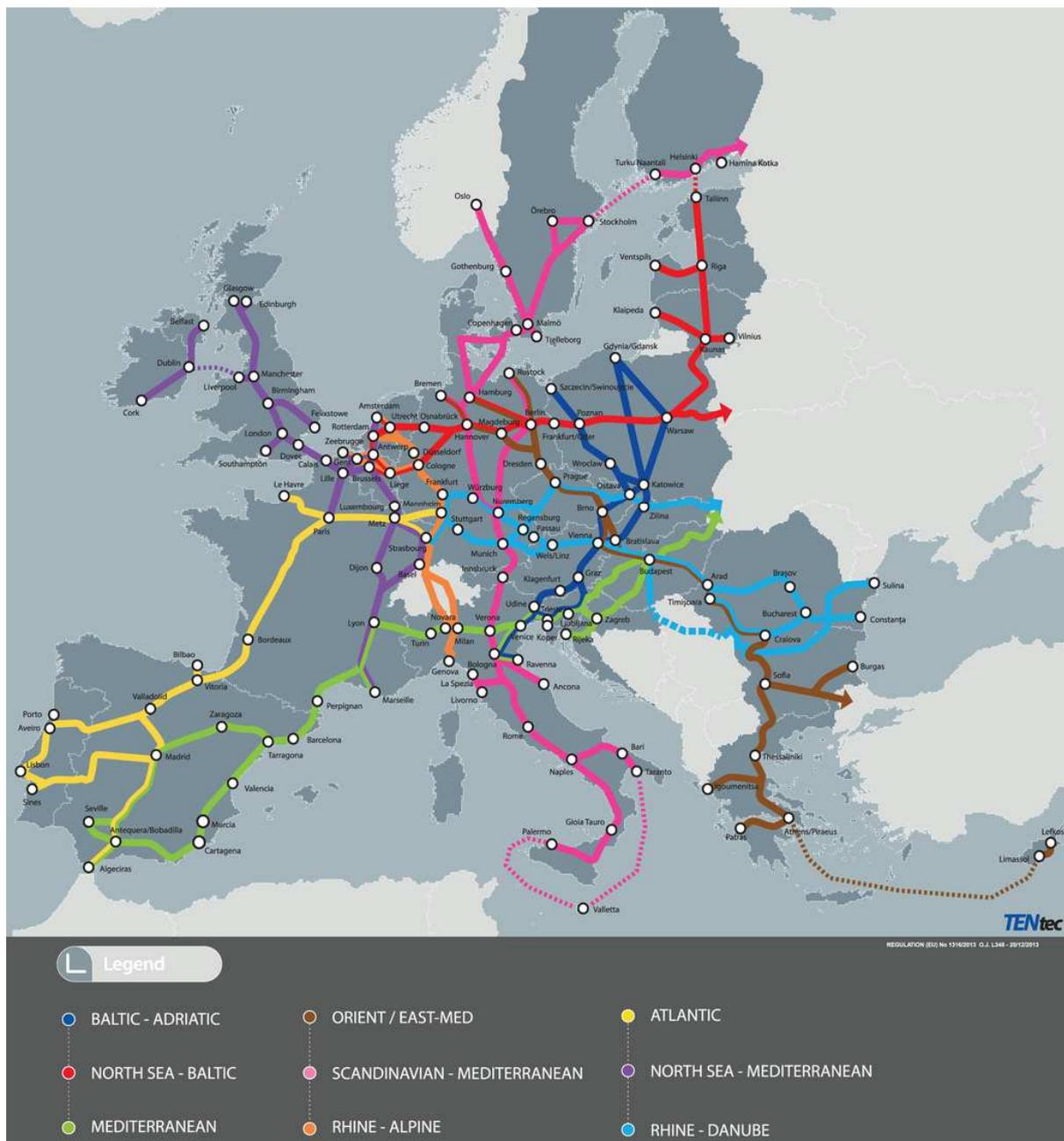
¹⁸⁷ Akademie für Raumforschung und Landesplanung: Spatial and Transport Development in European Corridors – Example Corridor: Orient/East-Med, Position Paper of the ARL, S. 7, Hannover, 2019

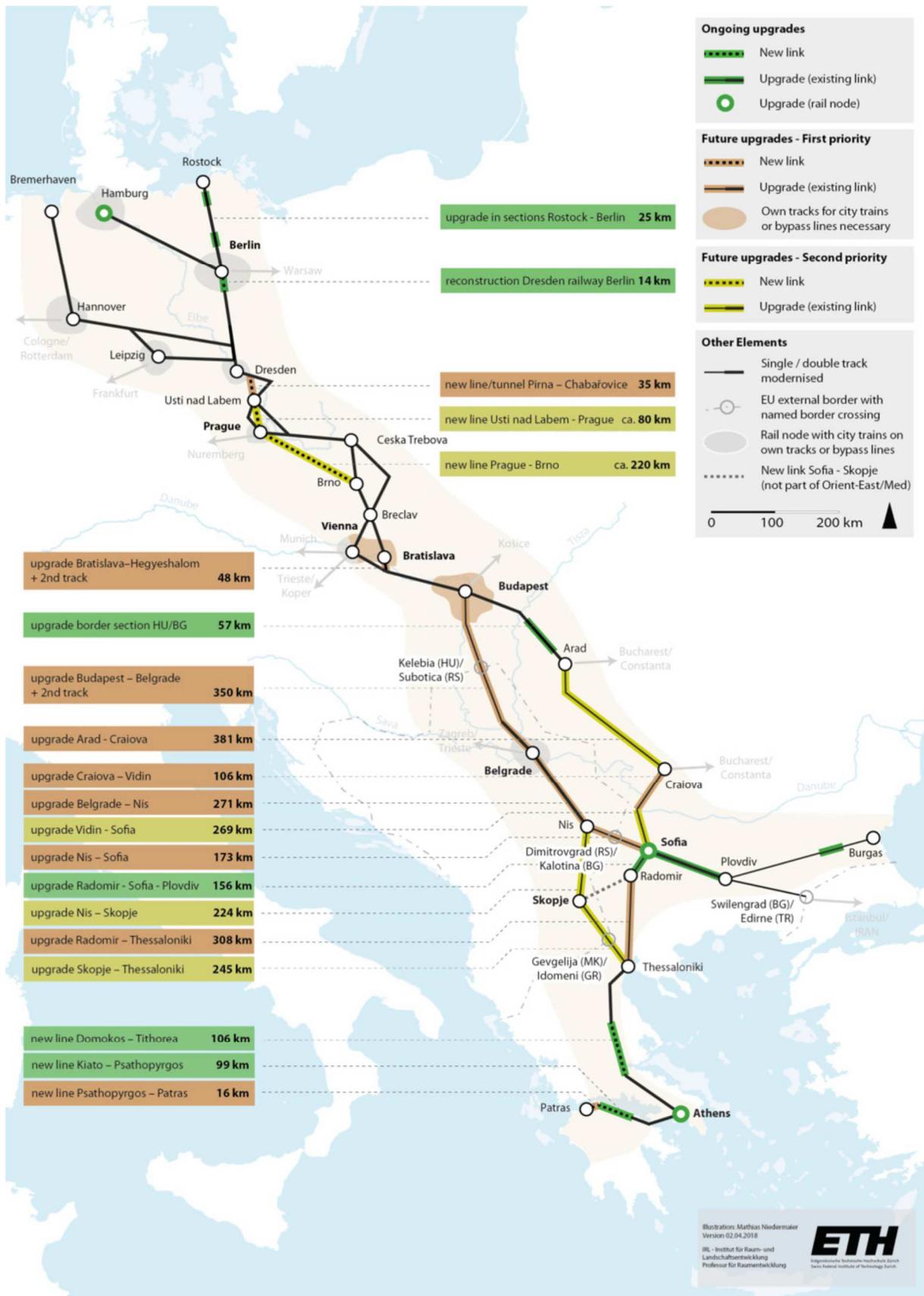
¹⁸⁸ Akademie für Raumforschung und Landesplanung: Spatial and Transport Development in European Corridors – Example Corridor: Orient/East-Med, Position Paper of the ARL, S. 5, Hannover, 2019

¹⁸⁹ Interview mit Mag. Gerrit Thell, MA 23, 14.1.2019

¹⁹⁰ Mario Holzner, Philipp Heimberger, Artem Kochnev: Die „Europäische Seidenstraße“, Wien, Juli 2018

In den Ausbauplänen der EU für die TEN-T kommt **Österreich** bei 4 der 9 Korridore Bedeutung zu: WIEN, Graz und Villach im *Ostsee-Adria-Korridor*, WIEN beim *Orient-Östliches Mittelmeer-Korridor*, Innsbruck beim *Skandinavien-Mittelmeer-Korridor* sowie Linz und wiederum WIEN beim *Rhein-Donau-Korridor*. Das benachbarte **Ungarn** (mit Budapest) ist in 3 Korridore eingebunden: den *Mittelmeer-Korridor*, den *Orient-Östliches Mittelmeer-Korridor* und den *Rhein-Donau-Korridor*. Die **Slowakei** ist in 2 Korridore eingebunden: durch Bratislava in den *Orient-Östliches Mittelmeer-Korridor* sowie durch Zilina und Kosice in den *Rhein-Donau-Korridor*.





Österreich und die „Neue Seidenstraße“

Österreichs Handel mit China

China ist - hinter Deutschland, Italien, der Schweiz und den USA - der fünftgrößte Handelspartner Österreichs mit einem Handelsvolumen von mehr als 12 Mrd. Euro. Der Handel mit China hat ein größeres Volumen erreicht als z.B. jener mit Japan oder Russland, Frankreich oder Kanada oder mit ganz Afrika.¹⁹¹

Österreich importierte aus China 2017 Waren im Wert von 8,5 Mrd. Euro. Es waren vor allem elektronische Geräte wie Mobiltelefone (Wert ca. 1 Mrd. Euro p.a.), Geräte zur Datenverarbeitung wie Laptops, Elektromotoren und elektrische Generatoren, medizintechnische Instrumente, Beleuchtungskörper und Glühlampen.

Österreich exportierte nach China 2017 Waren im Wert von 3,7 Mrd. Euro. Es waren vor allem Kraftfahrzeuge, medizintechnische Produkte, Maschinenteile, Elektromotoren und elektrische Generatoren, Flüssigkeitspumpen und Hebewerke, Kunststoffserzeugnisse, Pharmaprodukte sowie hochwertige Stahlprodukte. Zu den erfolgreichsten österreichischen Unternehmen in China gehören der weltweit führende Leiterplattenhersteller *AT&S*, der Weltmarktführer für Industrietechnologien *Andritz*, der führende Motoren- und Maschinenteilproduzent *Miba*, der Faserhersteller *Lenzing*, der Technologiekonzern *Siemens*, der Stahlerzeuger *VOEST*, der Maschinenbauer *Engel* oder der Antriebsentwickler *AVL*.¹⁹²

Österreichs Wirtschaft hat in China beachtliche Erfolge erzielt und dabei viele Jahre lang auch von billigen Arbeitskräften in China profitiert: die österreichischen Direktinvestitionen in China belaufen sich auf etwa 4 Mrd. Euro mit rund 900 Niederlassungen und 14.000 Beschäftigten.¹⁹³ **Andererseits ist im Handel mit China noch „viel Luft nach oben“.**¹⁹⁴ Die Wirtschaftskammer ist Gründungsmitglied der *Silk Road Chambers of Commerce*, einer Initiative der *China Chamber for the Promotion for International Trade (CCPIT)*, der Handelskammern von Ländern entlang der *Neuen Seidenstraße* angehören. Die Wirtschaftskammer WIEN unterzeichnete im Herbst 2017 ein Abkommen, welches österreichischen Firmen einen besseren Zugang zu Ausschreibungen von Infrastruktur und Technologieprojekten in China ermöglichen soll.¹⁹⁵ ¹⁹⁶ Allerdings haben auch andere Städte (wie Rom, Belgrad, Bukarest, Teheran oder Singapur) solche Abkommen erhalten. Aufgrund enormer Nachfrage in China hat Österreichs Wirtschaft beispielsweise Chancen in den Bereichen Umweltschutz, erneuerbare Energieerzeugung, e-Mobility, Luft- und Raumfahrt, Smart-City-Konzepte, Solar- und Windenergieerzeugung, elektrische Fahrzeuge und Elektronik in jeder Form.¹⁹⁷ Mit einem Wachstum von 15 Prozent birgt der Umwelttechnikmarkt in China

¹⁹¹ Heinz Fischer, Vorwort, in : Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 13

¹⁹² Hannes Androsch: Welthandel kann und darf nie eine Einbahnstraße sein, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 197

¹⁹³ Christoph Matznetter: Aodili war sehr willkommen, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 211

¹⁹⁴ Heinz Fischer, Vorwort, in : Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 12

¹⁹⁵ Wiener Zeitung, 24.10.2017, S. 17

¹⁹⁶ Martin Glatz: Die Neue Seidenstraße – Anschlussstellen für Österreichs Wirtschaft, in : Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 65

¹⁹⁷ Christoph Matznetter: Aodili war sehr willkommen, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 211

auch für Österreich Exportpotential.¹⁹⁸ **Österreichs Außenhandel** könnte nach Schätzungen der *Oesterreichischen Nationalbank* **um 6 bis 9 % expandieren**, wenn alle wesentlichen *OBOR*-Projekte, insbesondere die transeurasische Eisenbahnstrecke, fertiggestellt sind.^{199 200}

Chinesische Investitionen in Österreich werden noch meist skeptisch betrachtet wie die Übernahme des oberösterreichischen Flugzeugkomponentenherstellers *FACC* (ca. 3.400 Beschäftigte und 750 Mio. Euro Jahresumsatz)²⁰¹ bereits im Jahr 2009, von *Steyr Motors* 2012 oder von *Austria Druckguss* im Jahr 2016.²⁰² China hat Interesse am Standort Österreich. Es wird geschätzt, dass Österreich neutral, sicher und ein funktionierender Rechtsstaat ist, mit großartiger Lebensqualität und einer geostrategisch günstigen Lage zwischen Ost und West hat.²⁰³ 2016 hat der größte Schienenfahrzeughersteller der Welt, die chinesische *CRRC*, in WIEN ein Büro eröffnet und ist auf der Suche nach Kooperationspartnern in Europa. *Bombardier* ist bereits an Bord. *Midea*, ein chinesischer Innovationsführer im Haushaltsgerätebereich, hat 2017 sein europäisches Forschungszentrum in Graz errichtet. Auch die *China Electronics Technology Group Corporation (CETC)*, eines der zehn größten Unternehmen Chinas, hat Graz als Standort seiner Europazentrale ausgewählt, seine erste Niederlassung außerhalb Asiens überhaupt.²⁰⁴ Auch die *Bank of China* hat sich 2018 in WIEN niedergelassen. Schon länger vertreten ist *Hutchison*, der Betreiber des Mobilfunknetzes „3“.

In **WIEN** empfiehlt jedenfalls auch die *Wirtschaftsagentur*, die Stadt als Standort für chinesische Unternehmen zu etablieren. WIEN habe einen exzellenten Ruf, eine hervorragende geopolitische Lage und verfüge bereits über 200 Unternehmen, die von hier aus vor allem ihre Agenden in Mittel- und Osteuropa leiten.²⁰⁵ In der Wiener Stadtverwaltung empfiehlt eine hochrangige Arbeitsgruppe jedoch keinen Verkauf von Infrastruktur der öffentlichen Daseinsvorsorge und auch keine Errichtung von ebensolcher durch Dritte.

Bewertung der „Neuen Seidenstraße“ für Österreich

Nach Einschätzung der Wirtschaftskammer steigen durch das Abkommen mit China aus dem Jahr 2017 Österreichs Chancen wieder, auch beim Großprojekt *Neue Seidenstraße* eine aktivere Rolle zu spielen. Denn hier kann Österreich seine Expertise im Tunnelbau, im Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken, bei Weichenanlagen, aber auch bei Gebirgsspeicherkraftwerken einbringen.²⁰⁶

¹⁹⁸ Josef Baum: Wird die Neue Seidenstraße grau oder grün?, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 111

¹⁹⁹ Präsentation Doz. Mag. Dr. Stephan Barisitz (OeNB) beim ÖVG-Forum „Die Neue Seidenstraße“ am 31.1.2018

²⁰⁰ Stefan Barisitz (OeNB), Präsentation bei einer EURAC-Tagung am 31.5.2018 in Bozen: <http://www.eurac.edu/de/research/center-for-advanced-studies/Conferences/Pages/silkroad.aspx>

²⁰¹ <https://de.wikipedia.org/wiki/FACC>

²⁰² <http://www.austriadruckguss.com/>

²⁰³ Zhan Weiping: Die Chance wird nicht auf Österreich warten., in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 216

²⁰⁴ Martin Glatz: Die Neue Seidenstraße – Anschlussstellen für Österreichs Wirtschaft, in : Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 64

²⁰⁵ Interview mit Mag. Gerhard Hirczi, dem Geschäftsführer der Wirtschaftsagentur Wien, am 18.1.2019

²⁰⁶ Julia Grübler, Robert Stehrer: Wirtschaftliche Potenziale für Österreich entlang der Neuen Seidenstraße, in : Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 39

Karten, die den Verlauf der *Neuen Seidenstraße* zu Land nachzeichnen, zeigen Österreich derzeit nur am Rand der geplanten großen Transportkorridore.²⁰⁷ Die leistungsfähige Hauptachse des Bahnverkehrs zwischen China und Europa verläuft schon heute über Russland, Weißrussland und Polen nach Mittel- und Westeuropa. Österreich oder WIEN werden noch keine zentrale Rolle als Verkehrsknoten zugeordnet. Der Bahnweg durch die Ukraine nach Mitteleuropa ist weniger leistungsfähig und sein Ausbau wegen der gespannten Beziehungen zwischen Russland und der Ukraine unsicher.



Die Voraussetzungen Österreichs als Logistikdrehscheibe sind sehr gut. Österreich wird von der *Weltbank* in einem Logistikranking schon heute als eines der erfolgreichsten Länder der Welt bewertet.²⁰⁸ Noch erfolgreicher sind weltweit nur Deutschland, Schweden und Belgien.

Österreich war 2017 unter allen EU-Staaten das Land mit dem höchsten Transitaufkommen auf der Schiene (31,2 Mio. Tonnen). Österreich hat schon heute eine große Bedeutung im europäischen Güterverkehr auf der Schiene. Insgesamt wurden 2017 in und durch Österreich 107,6 Mio. Tonnen Güter auf der Bahn transportiert, womit Österreich nach Deutschland (348,6 Mio. Tonnen) und Polen (234,0 Mio. Tonnen) an dritter Stelle unter allen EU-Staaten lag. Knapp hinter Österreich folgte Tschechien (96,5 Mio. Tonnen). In und durch Ungarn (52,7 Mio. Tonnen) bzw. die Slowakei (47,7 Mio. Tonnen) wurden 2017 nur etwa halb so viele Güter auf der Schiene transportiert wie in Österreich. Signifikant zugenommen hat der Gütertransport auf der Schiene 2017 vor allem in Polen, Ungarn, Litauen und Rumänien gefolgt von Österreich.²⁰⁹ Hochwertige Güter machen nur einen geringen Anteil aus.

²⁰⁷ Martin Glatz: Die Neue Seidenstraße – Anschlussstellen für Österreichs Wirtschaft, in : Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 58

²⁰⁸ <https://lpi.worldbank.org/international/global>

²⁰⁹ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics

Der Gütertransport auf der Straße ist in Österreich (mit rund 500 Mio. Tonnen jährlich) allerdings wesentlich umfangreicher und bedeutender.²¹⁰ Der Schiffsverkehr hat in Österreich beim Gütertransport mit etwa 20 Mio. Tonnen pro Jahr dagegen eine eher untergeordnete Rolle ebenso wie das Luftfrachtaufkommen am Flughafen Wien (etwa 250.000 Tonnen p.a.).^{211 212}

Vertreter Chinas haben schon mehrfach geäußert, dass es wünschenswert wäre, wenn von Österreich etwas mehr getan würde, um *OBOR* weiter zu entwickeln.²¹³ **Vertreter Chinas meinen, Österreich sollte eine Vorreiterrolle in der Verbindung zur Neuen Seidenstraße über Osteuropa übernehmen.** Seine geographische und wirtschaftliche Verbundenheit zu Osteuropa, sein technologisches Niveau und die Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten seien gute Voraussetzungen.

WIEN ist ein Verkehrsknoten von europäischer Bedeutung: hier kreuzen sich derzeit 3 der 9 zentralen multimodalen europäischen Transportkorridore (TEN-T-Kernnetzkorridore), ebenso viele allerdings auch in Budapest. Durch den Ausbau der TEN-T werden Österreich und vor allem WIEN noch bedeutendere Knotenpunkte kontinentaler Bahnverbindungen. Ob WIEN auch ein Umschlagknotenpunkt für stärkeren Warenverkehr aus dem Hafen Piräus über die „Balkan-Seidenstraße“ nach Mitteleuropa wird, wird sich weisen und von entsprechenden weiteren Investitionen an den in Frage kommenden Standorten (WIEN, Budapest, Prag oder Bratislava) abhängen.²¹⁴

Interessant für Österreich werden die Investitionen und Entwicklungen am Westbalkan jedenfalls sein: weil Österreich schon heute mehr in den Westbalkan exportiert als es aus dieser Region importiert, wird es mit den durch Investitionen steigenden Einkommen auch von einer erhöhten Nachfrage aus dieser Region und damit einhergehenden höheren Nettoexporten profitieren, sofern nicht überwiegend chinesische Unternehmen zum Zug kommen.²¹⁵

Österreich sollte seinen Blick aber auch Richtung Adria lenken: Interessant für Österreich wären nach Ansicht Chinas etwa auch die Entwicklung der Hafenlogistik in Koper und Rijeka sowie der Bahnausbau über Ljubljana bzw. Zagreb weiter nach Österreich, um das Land als zentralen mitteleuropäischen Logistiknotenpunkt zu stärken.²¹⁶ Chinas Vertreter regen auch an, Logistikzentren in Kärnten und Burgenland zu prüfen. Die Adria Häfen haben jedenfalls schon das Potential erkannt, bedeutendere Umschlagknoten vom Seeweg nach Mittel- und Nordeuropa zu werden, und bauen ihre Kapazitäten aus. Auch die Rail Cargo Austria unterhält regelmäßige Güterzugverbindungen von Koper nach Österreich, Bratislava und Budapest sowie von Triest nach Österreich und Deutschland.²¹⁷

Aktuelle **Bahnprojekte der ÖBB Richtung Ost- und Südeuropa** sehen derzeit den Ausbau der Bahnverbindung durch das Marchfeld nach Bratislava bis 2023 vor. Die „*Twin City Rail*“ soll die beiden Hauptstädte rascher verbinden und den *Rhein-Donau-Korridor* stärken. Aktuell erfolgt ein zweigleisiger Ausbau von

²¹⁰ Verkehrsprognose Österreich 2025+ - Kapitel 5 Güterverkehr, S. 27

²¹¹ Verkehrsprognose Österreich 2025+ - Kapitel 5 Güterverkehr, S. 52

²¹² Verkehrsprognose Österreich 2025+ - Kapitel 5 Güterverkehr, S. 54

²¹³ Bernhard Müller: One Belt, One Road, Many Cities? Die Bedeutung der Neuen Seidenstraße für die urbanen Zentren, in: Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 171

²¹⁴ Laszlo Flamm: Mittel- und Osteuropa und die Neue Seidenstraße, in : Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 76

²¹⁵ Julia Grübler, Robert Stehrer: Wirtschaftliche Potenziale für Österreich entlang der Neuen Seidenstraße, in : Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 45

²¹⁶ Laszlo Flamm: Mittel- und Osteuropa und die Neue Seidenstraße, in : Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 77

²¹⁷ <https://www.railcargo.com/de/transnet/transfer-maritim>

WIEN bis an die Staatsgrenze.²¹⁸ Ab 2021 soll die Nordbahn von WIEN Richtung Bernhardsthal ausgebaut, Prag schneller erreicht und der *Baltisch-Adriatische* wie auch der *Orient-östliches Mittelmeer-Korridor* gestärkt werden.²¹⁹ Ab 2026 sollen vor allem der 27 km-lange Semmering-Basistunnel²²⁰ und etwa zur gleichen Zeit auch die 130 km-lange Koralmbahn²²¹ mit dem 17 km-langen Koralmtunnel (im August 2018 erfolgte der Tunneldurchstich) zwischen Kärnten und der Steiermark den wichtigen *Baltisch-Adriatischen Korridor* erheblich stärken.

²¹⁸ <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/weststrecke-wien-salzburg/ausbau-wien-bratislava>

²¹⁹ <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach/ausbau-nordbahn>

²²⁰ <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach/semmering-basistunnel>

²²¹ <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach/koralmbahn>

Das Breitspur-Projekt nach Österreich

Das Projekt und sein aktueller Stand



Die Verlängerung der russischen Breitspur durch die Slowakei nach Österreich ist KEIN Projekt, an dem China im Rahmen der „Neuen Seidenstraße“ besonderes Interesse zeigt. China sieht die Rolle Österreichs eher im „Land and Sea Express“. ²²² Es ist ein Projekt, an dem vor allem Russland Interesse hat. Die russische Staatsbahn RZD hat angekündigt, dass sie eine Verlängerung durch die Slowakei mit 2 bis 3 Mrd. USD mitfinanzieren wolle. Bereits 2007 unterzeichneten die RZD und das slowakische Verkehrsministerium eine Absichtserklärung, die Breitspur von Kosice in den Raum Bratislava zu verlängern. Dem Projekt traten in der Folge die Eisenbahngesellschaften der Ukraine, der Slowakei und Österreichs bei. Gemeinsam haben die Gesellschaften der vier Staaten eine **Breitspur-Planungsgesellschaft** eingerichtet, welche ab 2010 die Machbarkeit in verschiedenen Verkehrs-, Technischen Machbarkeits- und Wirtschaftlichen Studien geprüft hat. ²²³ Sie alle (u.a. *Roland Berger* und zuletzt *Deloitte*) kommen zum Ergebnis, dass das Projekt **technisch und rechtlich machbar sowie volks- wie betriebswirtschaftlich sinnvoll** ist, weil es tausende zusätzliche Arbeitsplätze und Wertschöpfung schaffen würde. ²²⁴ Allerdings werden die Querung

²²² Hans Häuslmayer, Manfred Gronalt: Standortdiskurs 1520 – Management Summary, S. 6

²²³ <http://www.breitspur.com/company.html>

²²⁴ Präsentation ÖBB-Infra „Strategische Prüfung Verkehr Raum östlich von Wien – Staatsgrenze bei Kittsee, November 2018

eines Nationalparks in der Slowakei sowie der Donau als besondere Umweltherausforderungen gesehen.

Konkret geht es um den Neubau einer etwa 400 km langen Breitspur-Bahnstrecke von Kosice bis Ostösterreich, eingleisig, ausschließlich für den Güterverkehr und mit Kosten von etwa 6,5 Mrd. Euro. Die Strecke würde südlich an Bratislava vorbei und über die Donau führen und die österreichische Staatsgrenze bei Kittsee/B erreichen und überqueren. Die Streckenführung in Österreich ist südlich der Donau geplant. Bei Bratislava (Nove Zamky) und in Ostösterreich sollten zwei große Güterterminals errichtet werden, die langfristig tausende Arbeitsplätze schaffen und sichern sollen. Am Terminal in Ostösterreich würden Umladeeinrichtungen für Container errichtet (keine Anlagen für einen Achswechsel!), die etwa 60 Züge pro Tag abfertigen könnten.^{225 226} Insbesondere würden die heimische Automobilzuliefer-, Bau-, Papier- und Verpackungsindustrie durch schnellere Verbindungen in den Osten profitieren.²²⁷ Die meisten Transporte würden auf Container, Metalle und Schüttgut wie Eisenerz entfallen.

Nach Einschätzung der Wirtschaftskammer (insbesondere der Speditionswirtschaft) und der ÖBB würde die Verlängerung der russisch-ukrainischen Breitspurbahn unser Land durch die Schaffung einer **NEUEN Verbindung zwischen Europa und Asien als zentrale Logistkdrehscheibe zwischen Ost und West, Süd und Nord stärken**. Wirtschaftskammer und ÖBB sind wesentliche Promotoren des Projekts. Das Container-Umladen mitsamt der sogenannten „Veredelungsindustrie“ (Verpackung, Weiterverarbeitung usw.) sollten also von Kosice nach Österreich gebracht werden. Aktuelle Studien der Kammer (aus dem November 2018) würden zudem belegen, dass $\frac{3}{4}$ der Wiener Bevölkerung und auch $\frac{3}{4}$ der Wiener Wirtschaft dem Projekt der *Neuen Seidenstraße* positiv gegenüber stünden.²²⁸ Im Februar 2018 fand in WIEN erstmals außerhalb eines Breitspurlandes eine zweitägige Konferenz *Strategic Partnership 1520* statt.



ÖBB-Vorstand Thomas Kargl, Chinas Botschafter Li Xiaosi, der kasachische Botschafter Kairat Sarybay und WKW-Präsident Walter Ruck Ende November 2018 in Wien

Die ÖBB gehen von einer Inbetriebnahme „in ca. 15 Jahren“, also etwa „ab 2033“ und einer Verdoppelung bis Verdreifachung des Frachtvolumens durch die Slowakei nach Österreich auf 21,5 Mio. Tonnen pro Jahr bis zur Jahrtausendmitte aus.^{229 230 231} Die ÖBB argumentieren das Projekt insbesondere damit,

- die zusätzlichen Verkehrs- und Warenströme von der Straße auf die Schiene verlagern zu können und damit umweltfreundlichen Transport zu fördern und einen Beitrag zur CO²-Reduktion zu leisten

²²⁵ Präsentation ÖBB-Infra „Strategische Prüfung Verkehr Raum östlich von Wien – Staatsgrenze bei Kittsee, November 2018

²²⁶ Interview mit Dipl.Ing. Heinz Gschnitzer, dem Gesamtprojektleiter Breitspur bei den ÖBB, am 10.1.2019

²²⁷ „12 für Wien – Die Neue Seidenstraße“, Papier der WK-Wien, Nov. 2017, S.8

²²⁸ Wiener Zeitung, 24./25.11.2018, S. 7

²²⁹ Präsentation Dipl.Ing. Heinz Gschnitzer beim ÖVG-Forum „Die Neue Seidenstraße“ am 31.1.2018

²³⁰ http://www.breitspur.com/pdf/final_report.pdf

²³¹ Verkehrsstudie der Prognos AG vom Herbst 2017

- und dass Ostösterreich ein Logistikzentrum von europäischer Bedeutung für die Verteilung von Gütern von und nach Europa auf der Bahn werden könnte.
- Dadurch würde zusätzliche Wertschöpfung am Standort Österreich entstehen. Die ÖBB schätzen – auf Grundlage von Studien - die Wertschöpfung in der Region Österreich – Slowakei aufgrund der Schaffung langfristiger Arbeitsplätze durch Terminal inkl. Instandhaltung sowie Logistikbetriebe und Versorgungsunternehmen (zum Umpacken, Weiterverarbeiten von Produkten usw.) auf jährlich 450 Mio. Euro.
- Sie rechnen außerdem mit 3.500 zusätzlichen Arbeitsplätzen durch Bau und Betrieb in Österreich, etwa 17.500 zusätzlichen Arbeitsplätzen durch Bau und Betrieb in der Slowakei, wobei die starken Effekte durch den Bau in der Slowakei langfristig wieder wegfallen würden.
- Die österreichische Rail Cargo Group ist nach der Deutschen Bahn die zweitgrößte Güterbahn Europas mit fast 9.000 MitarbeiterInnen und in 18 Ländern Europas vertreten, womit sie bereits eine sehr gute Marktposition im europäischen Güterverkehr hat.²³² Sie gilt als eine der pünktlichsten Bahnen der Welt und bietet maßgeschneiderte Logistiklösungen. 2018 hat sie bereits je 200 Güterzüge von Europa nach Asien und retour abgewickelt. Die RCG gehen von etwa 1.000 Zügen bereits im Jahr 2020 und langfristig einer Verzehnfachung des Gütertransports auf der Bahn zwischen Europa und Asien aus.²³³ Das Beratungsunternehmen *Roland Berger* spricht von einer Vervierfachung der derzeitigen Züge zwischen Europa und China von etwa 2.500 auf 10.000 p.a. bis 2030.²³⁴ Im April 2018 kam der erste Güterzug der *Rail Cargo Group* aus Chengdu in WIEN an.²³⁵ Beladen war er mit Elektronikgeräten, Maschinenteilen und Schlafsäcken.²³⁶ Die RCA unterhält von und durch Österreich regelmäßige Zugverbindungen zu wichtigen europäischen Häfen wie den Nord- und Ostseehäfen Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam und Danzig sowie zu den Mittelmeerhäfen Triest und Koper. Mit ihrer ungarischen Tochter *Rail Cargo Hungaria* verbindet sie auch Budapest einerseits mit den Häfen Koper, Rotterdam und Neuss am Rhein, andererseits auch mit den Logistikknoten Lodz (Polen), Ploiesti (Rumänien) und Istanbul (Türkei).^{237 238} Sie ist in Österreich und in Ungarn das marktbeherrschende Gütertransportunternehmen auf der Schiene und interessiert, die südlich in Europa liegenden Bahnrouen zu stärken.²³⁹

Die ÖBB sehen im Projekt die Chance für Österreich, die Breitspur „*nicht an der Peripherie*“, sondern an **einen leistungsfähigen Normalspur-Knoten in Mitteleuropa (bei WIEN) anzuschließen**.²⁴⁰ Österreich habe hervorragende Voraussetzungen als Logistikknotenpunkt und ein im internationalen Vergleich sehr leistungsfähiges Bahnnetz. Der Raum WIEN weise gegenüber Kosice auch wesentlich höhere Sicherheitsstandards auf, was bei wertvollen Gütern ein wichtiges Kriterium ist. Ein weiteres wesentliches Argument der ÖBB ist: wer den Terminal hat, steuert den Verkehr. Die Beteiligung der vier Bahngesellschaften an einer gemeinsamen Terminalgesellschaft stelle sicher, dass die Warenströme auch tatsächlich fließen.

²³² Präsentation ÖBB-VD Ing. Mag. Andreas Matthä beim ÖVG-Forum „Die Neue Seidenstraße“ am 31.1.2018

²³³ Interview mit Dipl.Ing. Heinz Gschnitzer, dem Gesamtprojektleiter Breitspur bei den ÖBB, am 10.1.2019

²³⁴ Zukunftswege für Österreich – Mit der Breitspurbahn zur Logistik-Drehscheibe zwischen Europa und Asien, Breitspur-Planungsgesellschaft

²³⁵ Präsentation ÖBB-Infra „Strategische Prüfung Verkehr Raum östlich von Wien – Staatsgrenze bei Kittsee, November 2018

²³⁶ APA0023 Do, 12. Apr 2018

²³⁷ <https://www.railcargo.com/de/transnet/transfer-maritim>

²³⁸ <https://www.railcargo.com/de/transnet/transfer-kontinental>

²³⁹ Dipl. Ing. Osman Erol, Geschäftsführer der Rail Cargo Logistics, am 14.12.2018 bei der OeNB-Konferenz „Connecting Europe and Asia“

²⁴⁰ Interview mit Dipl.Ing. Heinz Gschnitzer, dem Gesamtprojektleiter Breitspur bei den ÖBB, am 10.1.2019

Die Errichtung einer Breitspurbahn nach WIEN ist mittlerweile auch im Programm 2017-2022 der Österreichischen Bundesregierung verankert. Der Ministerrat hat am 16.2.2018 ergänzend festgestellt, dass das Projekt „aus österreichischer Sicht primär nicht aus infrastrukturellen Gesichtspunkten, sondern vor allem im volkswirtschaftlichen, makroökonomischen, standort-, verkehrs- und arbeitsmarktpolitischen Kontext relevant“ ist. Die Verknüpfung von Breit- und Normalspur im Großraum WIEN würde diesen zur intermodalen Drehscheibe zwischen Europa und Asien machen und weitere Betriebsansiedlungen, Arbeitsplätze und Wertschöpfung mit sich bringen. Die Verwirklichung des Projekts könne aber „jedenfalls nur im Konsens mit den betroffenen Bundesländern stattfinden“.²⁴¹

In der Folge haben im Februar 2018 der österreichische und der russische Verkehrsminister ein Abkommen über eine „letzte Studienphase“ unterzeichnet. Das Verkehrsministerium soll vor allem die Finanzierung, Wirtschaftlichkeit und das Geschäftsmodell des Projekts eingehender prüfen, nachdem es hier noch keinen Konsens der Projektpartner gibt. Nach Vorstellung Russlands könnte die Finanzierung in einer Kombination von Weltbank, Fonds und institutionellen Investoren aus Europa, Russland und Asien erfolgen. Österreich will in dieser Frage jedenfalls keine Investitionen im Ausland mitzahlen und auch eine Abstimmung mit der EU-Kommission.

Die ÖBB haben im November 2018 beim BMVIT eine Strategische Prüfung des Projektes innerhalb Österreichs (Eisenbahnstrecke im Korridor Raum östlich von WIEN bis zur Staatsgrenze bei Kittsee/Strecke und Güterterminal) eingeleitet. Dabei werden vor allem erhebliche Umweltauswirkungen untersucht, Verkehrsträgerübergreifende Alternativen geprüft sowie Umweltstellen, die Öffentlichkeit und auch Drittstaaten beteiligt und schließlich ein Umweltbericht erarbeitet.²⁴² Entscheidet das BMVIT positiv, so verordnet es die Strecke und den Terminal. Die ÖBB rechnen mit einer Prüfung bis zur Hochleistungsstrecken-Verordnung von etwa einem Jahr und hoffen auf eine Entscheidung des BMVIT und danach durch den Ministerrat schon im Herbst 2019. Danach könnten konkrete Planungen durch die ÖBB (das Trassenauswahlverfahren) erfolgen, die sie in enger Abstimmung mit betroffenen Ländern und Gemeinden vornehmen wollen. Die Phase der Planung und des Einholens erforderlicher Bewilligungen würde bis etwa 2025 dauern, erst danach würde der Bau beginnen können und 2032 abgeschlossen werden.²⁴³

Die betroffenen Bundesländer Wien, NÖ und das Burgenland haben sich bislang allerdings abwartend bis ablehnend geäußert. WIEN hat in seiner Stellungnahme an das BMVIT erklärt, dass noch wesentliche strategische Dokumente Wiens (wie die *Smart City Wien Rahmenstrategie*, das *Klimaschutzprogramm* sowie die Fachkonzepte des STEP) berücksichtigt, Wirkungen auf die Umwelt nachvollziehbar dargelegt und Auswirkungen auf das schon jetzt hochbelastete Bahnnetz im Raum WIEN vollständig untersucht werden müssten.²⁴⁴ Ähnlich fiel die Stellungnahme des Landes Niederösterreich aus, das vor allem Dokumente zur Raumordnung insbesondere im Wiener Umland berücksichtigt und eine raum- und umweltverträgliche Abwicklung des Gesamtverkehrs haben möchte.²⁴⁵ Das Land Burgenland dagegen lehnt „das Projekt und insbesondere die Errichtung des Güterterminals samt Logistikzentrum in den geplanten Dimensionen“ ab, vor allem aus Umwelt- und Naturschutzüberlegungen ab, nachdem man noch bis Jahresmitte 2018 dafür war.²⁴⁶

²⁴¹ Präsentation ÖBB-Infra „Strategische Prüfung Verkehr Raum östlich von Wien – Staatsgrenze bei Kittsee, November 2018

²⁴² https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/strategische_pruefung/spv_leitfaden.html

²⁴³ Präsentation ÖBB-Infra „Strategische Prüfung Verkehr Raum östlich von Wien – Staatsgrenze bei Kittsee, November 2018

²⁴⁴ Stellungnahme im Rahmen der Konsultation vom 4.1.2019 durch die MD-BD an das BMVIT

²⁴⁵ Stellungnahme im Rahmen der Konsultation vom 7.1.2019 durch die Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr im Amt der nö. Landesregierung

²⁴⁶ Stellungnahme im Rahmen der Konsultation vom 7.1.2019 durch die Abt. 2 des Amts der Bgld. Landesregierung an das BMVIT

Auch in der Slowakei wurde das Behördenverfahren eingeleitet. Russland und die Ukraine würden bereits an den Zulaufstrecken umgerechnet mehr als 100 Mio. Euro investieren, um die Breitspur bis Kosice 2-gleisig auszubauen.²⁴⁷ Das ist aber nur ein Hinweis darauf, dass Kosice jedenfalls als Umschlagknoten größere Bedeutung zukommen wird, noch kein Beleg dafür, dass der Breitspur-Ausbau bis Österreich auch tatsächlich stattfinden wird.

Bewertung des Breitspur-Projekts

In Mittel- und Osteuropa verfügen derzeit Polen, die Slowakei, Ungarn und Rumänien über Schnittstellen zum russischen Breitspursystem (1.520 mm).

- In Polen gibt es mit 12 die meisten, überwiegend aber kurze Strecken, die als Breitspur aus Russland, Weißrussland und der Ukraine kommen. Die längste führt mit fast 400 km Länge seit den späten 1970er-Jahren bis in die Kohle- und Stahlreviere Schlesiens in Südpolen.
- In der Slowakei führt seit den 1960er-Jahren eine einspurige Breitspurstrecke von Uschhorod an der ukrainischen Grenze fast 90 km bis Kosice, die derzeit mit maximal 60 km/h befahren werden darf. Sie diene hauptsächlich dem Transport von Eisenerz aus der Ukraine in das Stahlwerk Kosice und sollte aufwändiges Umladen des Schüttguts ersparen.
- Auch in Ungarn führt eine Breitspurstrecke aus der Ukraine etwa 35 km ins Landesinnere. Im ukrainischen Tschop befindet sich ein wichtiger Grenzbahnhof und Eisenbahnknotenpunkt Richtung Budapest und Westeuropa mit einer Umspuranlage von Breit- auf Normalspur im nahen ungarischen Zahony.
- In Rumänien führt bis Galati ein kurzer Ausläufer der Breitspur aus Moldawien ins Land, der nur für den Güterverkehr genutzt wird.²⁴⁸

Somit haben alle vier Länder grundsätzlich Voraussetzungen, Umschlagknotenpunkte von Breitspur- auf Normalspur (1.435 mm) für den vermehrten Güterverkehr auf der Bahn zwischen Asien und Europa zu werden, sofern dort leistungsfähigere Umladeterminale und Anbindungen an die großen Transportkorridore bestehen. Die russische Staatsbahn RZD jedenfalls möchte seit Jahren die Breitspuren nach Europa verlängern und würde damit – so Kritiker – auch militärstrategische Ziele verfolgen.

Außer in der Slowakei gibt es derzeit keine Pläne, die Breitspuren Richtung Westen zu verlängern.

- Ungarn konzentriert sich auf die Normalspur-Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Belgrad bzw. zum Hafen Piräus, um Endpunkt der „Balkan-Seidenstraße“ zu werden. Der Breitspurausbau spielt im aktuellen Bahnbauprogramm Ungarns keine Rolle.²⁴⁹ Lediglich 1999 wurde angedacht, den Umschlagknoten Zahony auszubauen. Die Pläne wurden seither aber nicht weiterverfolgt. Denn die bedeutenderen Warenströme werden von den Mittelmeerhäfen kommen und nicht aus der Ukraine.
- Auch Rumänien konzentriert sich auf den Bau von Normalspur-Hochgeschwindigkeitsstrecken durch das Land, einerseits zu seinen Schwarzmeerhäfen, andererseits in Richtung Westeuropa.
- Und auch Polen baut massiv sein Normalspur-Eisenbahnnetz aus und schafft vermehrt Hochgeschwindigkeitsstrecken wie zwischen Posen und Warschau (mit Geschwindigkeiten bis zu 300

²⁴⁷ Interview mit Dipl.Ing. Heinz Gschnitzer, dem Gesamtprojektleiter Breitspur bei den ÖBB, am 10.1.2019

²⁴⁸ https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Spurweiten#Spurweiten_1500_bis_1599_mm

²⁴⁹ <https://www.budapester.hu/2017/10/04/eisenbahntwicklungen-bis-2020>

km/h). Diese ist der Hauptast des *Nordsee-Ostsee-Korridors* zwischen West und Ost, der sich in Warschau teilt und einerseits in die baltischen Staaten, andererseits über Brest und Weißrussland Richtung Russland und China verläuft.²⁵⁰ In Brest erfolgt auch die Umspurung der Güterzüge zwischen Normal- und (weiß)russischer Breitspur. Auf dieser leistungsfähigen Bahnverbindung durch Polen wird schon heute der Großteil der Gütertransporte auf der Schiene zwischen Westeuropa bzw. Russland und Asien abgewickelt.²⁵¹ Auch die österreichische *Rail Cargo Group* fährt derzeit via Brest nach China.²⁵² Noch bilden die Terminals und Grenzübergänge zwischen Weißrussland und Polen „Engpässe“ auf dieser Route.²⁵³ Polen hat 2016 mit der fertiggestellten Bahnverbindung von Chengdu nach Lodz einen Meilenstein für strategische Anliegen Chinas gesetzt.²⁵⁴ Weitere Ausbaupläne gehen von Warschau vor allem in Richtung seiner Ostseehäfen Danzig und Stettin, eine auch Richtung Süden nach Krakau.

Länder mit Breitspuren investieren in Normalspuren. Die baltischen Staaten haben historisch bedingt Breitspuren. Von Warschau ausgehend soll jedoch eine zweigleisige Normalspur über Kaunas (Litauen) und Riga (Lettland) nach Tallinn (Estland) um rd. 5,8 Mrd. Euro neu gebaut werden. Sie wird Teil des *Baltisch-Adriatischen Korridors*, soll mindestens 3 Terminals entlang der Strecke haben und 2026 fertiggestellt sein.²⁵⁵

Wo der neue Güterterminal (und damit die Breitspur-Trasse) auf österreichischem Boden sein wird, ist noch nicht entschieden. Für den Terminal mitsamt Logistikzentrum wird ein Flächenbedarf von etwa 200 Hektar (2km²) angenommen.

- Das burgenländische Parndorf, das bis ins Frühjahr 2018 häufig genannt wurde – zuletzt auch im Vortrag an den Ministerrat vom Februar 2018 –, hat sich im Mai 2018 gemeinsam mit den zwei benachbarten Gemeinden Bruckneudorf und Neudorf strikt gegen das Projekt eines Güterterminals ausgesprochen. Im Jänner 2019 hat sich etwas überraschend auch das Land Burgenland im Zuge der Konsultation durch das BMVIT klar gegen einen Standort im Bundesland ausgesprochen, weil dieser vor allem Umwelt- und Naturschutz-Entwicklungskonzepten des Landes zuwiderlaufe. Noch bei der Tagung im April 2018 hatten sich alle VerkehrsreferentInnen der Bundesländer einstimmig für das Projekt ausgesprochen.²⁵⁶
- Auch im Wiener Stadtgebiet – vor allem im Osten und Süden – wäre ein Flächenbedarf dieser Größenordnung nicht mehr bereitzustellen, sagen Experten der Stadt.²⁵⁷ Und da auch die Kapazität des Terminal Inzersdorf (zumindest auf Wiener Gebiet) nicht ausreichend sei, würden die ÖBB ihre Suche und Planungen nun auf einen
- Standort in NÖ fokussieren.²⁵⁸ Und hier vorrangig auf das Gebiet südlich der Donau, weil ein Breitspurausbau durch die Marchauen schwierig, durch Bratislava technisch kaum möglich bzw. mit einem Tunnel durch die Karpaten zu teuer wäre.²⁵⁹

²⁵⁰ https://de.wikipedia.org/wiki/Polskie_Koleje_Pa%C5%84stwowe

²⁵¹ <https://de.wikipedia.org/wiki/Schnellfahrstrecke#%C3%96sterreich>

²⁵² Interview mit Ing. Mag. Marko Koren, ÖBB-Infrastruktur AG, am 26.1.2019

²⁵³ Hans Häuslmayer, Manfred Gronalt: Standortdiskurs 1520 – Management Summary, S. 5

²⁵⁴ Laszlo Flamm: Mittel- und Osteuropa und die Neue Seidenstraße, in : Die Neue Seidenstraße, urban future edition, 2018, S. 73

²⁵⁵ Hans Häuslmayer, Manfred Gronalt: Standortdiskurs 1520 – Management Summary, S. 6

²⁵⁶ APA0506 Fr, 27. Apr 2018

²⁵⁷ Interview mit Hafendirektor Mag. Fritz Lehr am 10.1.2019

²⁵⁸ <https://kurier.at/chronik/burgenland/nach-protesten-der-burgenlaendischen-anrainergemeinden-schwenken-ministerium-und-oebb-auf-noe-um/400036414>

²⁵⁹ Interviews mit AStR a.D. Dipl. Ing. Rudolf Schicker sowie Planungsdirektor Dipl. Ing. Thomas Madreiter am 24.1.2019

WIEN ist bereits eine bedeutende Schnittstelle von drei transeuropäischen Schienenverkehrsachsen. WIEN verfügt bereits über zahlreiche erfolgreiche Logistikunternehmen. WIEN ist Quelle und Ziel zahlreicher sogenannter „Loco-Verkehre“, wodurch Wertschöpfung und Bedeutung des Standortes bereits hoch sind.²⁶⁰ WIEN ist eine bedeutende und wachsende Metropolregion Mitteleuropas und verfügt über eine hohe Osteuropa-Kompetenz. WIEN ist Sitz von rund 200 internationalen Unternehmen, die von hier aus ihre Osteuropa-Agenden betreiben. Kein anderer Flughafen hat mehr Direktverbindungen nach Mittel- und Osteuropa als WIEN-Schwechat, auch nicht große wie Frankfurt oder München.²⁶¹ Ein Logistikzentrum für die Breitspur bei WIEN wäre natürlich für die Region und für WIEN tätig und wirksam.²⁶² Aber WIEN ist als Umschlagplatz von Breitspur- auf Normalspur eigentlich nur Richtung Bayern und Norditalien relevant. Alle anderen Destinationen in Europa können per Bahn auf anderen Wegen rascher erreicht werden.²⁶³

WIEN bzw. seine Stadtpolitik waren dem Projekt Breitspurausbau nach Österreich gegenüber bisher zurückhaltend. WIEN habe sogar den Wiener Hafen als Logistikzentrum von einem Breitspur-Engagement abgehalten, wird behauptet.²⁶⁴ Tatsächlich ist im Bereich des Hafens aber kein ausreichender Platz mehr für einen so großen neuen Umschlageterminal. Im *Wiener Hafen* bestehen große Lagerflächen. Hier werden jährlich über 6 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen und über 400.000 TEU Standardcontainer. Ein Umschlag von der bzw. auf die Wasserstraße Donau erfolgt hier vorrangig von Stahl, Baustoffen, Agrarprodukten und Erdölzeugnissen, aber auch von über 60.000 Fahrzeugen (2017.)²⁶⁵ Die ÖBB planen daher auch Normalspur-Anbindungen an den Wiener Hafen ebenso wie zum Güterbahnhof Inzersdorf.²⁶⁶ Als ein großes Logistikzentrum hat der *Wiener Hafen* das Knowhow, die Größe und auch ein Interesse, selbst ein Mitbetreiber eines solchen neuen Güterterminals zu sein.²⁶⁷

Die ÖBB haben das Ziel, dass vom neuen Terminal zwei Drittel der Güter auf dem Bahnweg weitertransportiert werden und nur ein Drittel auf der Straße.²⁶⁸ Vertreter der Arbeiterkammer befürchten allerdings, dass auf Österreichs Straßen erhebliche zusätzliche Belastungen auftreten könnten.²⁶⁹ Dem entgegen die ÖBB, dass durch die Lage des neuen Terminals nahe der Ostautobahn trotz höherem Güteraufkommen kein Ausbau der Autobahn erforderlich wäre.²⁷⁰

Risiken für das Projekt

Die ablehnende Haltung des Burgenlands erschwert nun die Umsetzung des Projekts. Die aus topographischen Gründen geplante Trassenführung südlich an Bratislava vorbei führt fast zwingend durch das Gebiet burgenländischer wie Gemeinden Kittsee oder Edelstal.

²⁶⁰ Hans Häuslmayer, Manfred Gronalt: Standortdiskurs 1520 – Management Summary, S. 4

²⁶¹ Wiens „Osteuropa-Kompetenz“ als Standort-USP, Europaforum Wien, 2015

²⁶² Hans Häuslmayer, Manfred Gronalt: Standortdiskurs 1520 – Management Summary, S. 5

²⁶³ Interview mit Ing. Mag. Marko Koren, ÖBB-Infrastruktur AAG, am 26.1.2019

²⁶⁴ Der Standard, 27.11.2017, S. 3

²⁶⁵ Interview mit Dipl.Ing. Thomas Madreiter, Planungsdirektor von Wien, am 17.1.2019 und <https://www.hafen-wien.com/de/home/logistik-lager/umschlag>

²⁶⁶ Interview mit Dipl.Ing. Heinz Gschnitzer, dem Gesamtprojektleiter Breitspur bei den ÖBB, am 10.1.2019

²⁶⁷ Interview mit Hafendirektor Mag. Fritz Lehr am 10.1.2019

²⁶⁸ Zukunftswege für Österreich – Mit der Breitspurbahn zur Logistik-Drehscheibe zwischen Europa und Asien, Breitspur-Planungsgesellschaft

²⁶⁹ <https://awblog.at/neue-seidenstrasse/>

²⁷⁰ Interview mit Dipl.Ing. Heinz Gschnitzer, dem Gesamtprojektleiter Breitspur bei den ÖBB, am 10.1.2019

Auch in der Slowakei hängen die Ausbaupläne für die Breitspur von der Politik ab. Im Juni 2010 kündigte die damals neue slowakische Mitte-Rechts-Regierung an, aus dem Breitspur-Projekt wieder aussteigen zu wollen.²⁷¹ Investitionen in den Flughafen Bratislava und die slowakische Güterbahn schienen damals vorrangiger. Die derzeitige SMER-SD geführte Regierung verfolgt das Projekt dagegen weiter, ist nach Skandalen jedoch politisch schwer angeschlagen. Die nächsten Parlamentswahlen finden im Frühjahr 2020 statt und könnten wiederum zu einem politischen Wechsel führen.

Kosice selbst ist in einer strategisch günstigen und chancenreichen Position als Umschlagknoten: der Bahnhof Kosice ist ein Schnittpunkt mehrerer nationaler und internationaler Bahnstrecken und Teil des *Rhein-Donau-Korridors*. Durch ihn läuft die Magistrale Bratislava – Kiew. Kosice ist ein bedeutender Güterbahnhof und nicht zuletzt bereits ein Umschlag- und Verteilknoten von der Breit- auf die Normalspur einerseits Richtung Österreich und weiter nach Südeuropa, und andererseits Richtung Tschechien und Deutschland und Westeuropa. Überlegungen, in Kosice einen dritten Terminal zu bauen, wurden vorerst allerdings verworfen.²⁷² Um die Slowakei dennoch beim Projekt einer Verlagerung eines Umschlagterminals nach Österreich zu halten, wirbt Österreich damit und dafür, dass es ein Projekt der Twin-City-Region WIEN-Bratislava wird mit je einem Umschlagterminal bei Bratislava und WIEN.²⁷³

Käme das Projekt nach Österreich nicht zustande, steigt die Möglichkeit, dass sich Budapest um eine Verlängerung der Breitspur bemüht und seine Bedeutung als europäischer Verkehrsknoten aufwertet. Dies aber auch nur dann, wenn die zunehmenden Warenströme nicht mehr auf dem nach Westeuropa schnelleren und kürzeren Nordsee-Ostsee-Korridor durch Polen bewältigt werden können und eine Alternative Richtung Balkan, Süddeutschland, Italien, Südfrankreich oder Spanien eröffnet werden soll. Westungarn verfügt über ein leistungsfähiges Bahnnetz. In Ungarn wäre aufgrund der günstigen Topographie entweder der Ausbau der Breitspur von Kosice nach Budapest (Entfernung nur etwa 250 km) eine Variante oder auch von der ukrainisch-ungarischen Grenze bei Tschop und Zahony in Ungarns Hauptstadt (Entfernung rund 300 km). Der Ausbau der Umspuranlage im ungarischen Zahony wurde jedenfalls schon Ende der 1990er von Ungarn angedacht, dann aber auf Eis gelegt.

Noch gibt es keine Einigung über die Finanzierung und das Geschäftsmodell. Österreich will nicht ein Viertel der Gesamtkosten tragen, sondern nur den auf Österreich entfallenden Teil.²⁷⁴ Für Österreich führt das BMVIT die Gespräche nach dem Grundsatz, dass nur in Österreich investiert wird. Die anhaltenden Konflikte zwischen Russland und der Ukraine erleichtern das Zustandekommen einer Lösung auch nicht.

Beim Breitspur-Projekt nach Österreich besteht mittlerweile ein Zeitverzug gegenüber anderen europäischen Hubs von mindestens 10 Jahren. Das gibt Mitwerbern ausreichend Zeit, ihre Positionen weiter zu stärken und den Markt bzw. die Routen zu besetzen. Das Alleinstellungsmerkmal eines Breitspuranschlusses könnte bis zur Inbetriebnahme 2033 abhandengekommen sein. Dadurch können andererseits auch Fehler und Fehlinvestitionen als First Mover vermieden werden.^{275 276}

Technologischer Wandel durch Umspurssysteme: In Polen wurde bereits in den 1990er eine Technik entwickelt, die den Breitspurbau (bzw. das Umladen oder den Achswechsel) überhaupt überflüssig macht:

²⁷¹ <https://derstandard.at/1277336655601/Slowakei-steigt-bei-Breitspur-Bahn-nach-Oesterreich-aus>

²⁷² Interview mit Hafendirektor Mag. Fritz Lehr am 10.1.2019

²⁷³ Wiener Zeitung, 24./25.11.2018, S. 7

²⁷⁴ <https://derstandard.at/2000063540052/Partnerlaender-uneins-bei-Breitspurbahn>

²⁷⁵ Hans Häuslmayer, Manfred Gronalt: Standortdiskurs 1520 – Management Summary, S. 6

²⁷⁶ Hans Häuslmayer, Manfred Gronalt: Standortdiskurs 1520 – Management Summary, S. 7

bei der Umspurtechnik SUM 2000 werden die Radscheiben auf der starren Achse entriegelt, in die jeweilige Endstellung verschoben und anschließend wieder verriegelt. Mit dieser Technik wurden bereits Züge von Litauen in die Ukraine ausgestattet, was enorme Zeitersparnis brachte.²⁷⁷

Ein ähnliches, mittlerweile aber noch viel weiter verbreitetes und auch weiterentwickeltes Umspursystem ist TALGO, das eine Veränderung der Spurweite der Schienenfahrzeuge sogar während der Fahrt erlaubt. Derartige Züge sind sehr leistungsfähig und werden mittlerweile auch auf Hochgeschwindigkeitsstrecken eingesetzt. TALGO-Züge kommen im Fernverkehr zwischen Berlin und Moskau seit 2016 zum Einsatz. Talgo-Züge verkehren heute auch in Spanien, Portugal, Russland, Kasachstan, Usbekistan, Kanada, den USA und in Bosnien-Herzegowina. Ein Einsatz in Saudi-Arabien auf der Schnellfahrstrecke Medina – Mekka ist geplant. Bislang wird das System nur im Personenverkehr eingesetzt und in absehbarer Zeit nicht im Güterverkehr.^{278 279} Kommt es allerdings auch dort zum Einsatz, so erübrigt sich der Bau von Strecken mit anderen Spurweiten.

²⁷⁷ https://de.wikipedia.org/wiki/SUW_2000

²⁷⁸ <https://de.wikipedia.org/wiki/Talgo>

²⁷⁹ Interview mit Dipl.Ing. Heinz Gschnitzer, dem Gesamtprojektleiter Breitspur bei den ÖBB, am 10.1.2019

Die "Österreichische Gesellschaft für Politikberatung und Politikentwicklung" (ÖGPP) ist ein gemeinnütziger Verein, der 2001 gegründet wurde zur Förderung der Allgemeinheit auf geistigem und politischem Gebiet und sich mit grundsätzlichen Fragen der Politikberatung und Politikentwicklung sowie der Trend- und Zukunftsforschung befasst.

Die ÖGPP veröffentlicht ihre Arbeiten kostenlos auf ihrer Internet-Homepage www.politikberatung.or.at.

Die ÖGPP dankt allen Förderern ihrer Arbeit.

Der Autor der Studie:

Dr. Andreas Höferl

Vizepräsident, Generalsekretär und wissenschaftlicher Leiter der ÖGPP.

Berufliche Tätigkeiten in der Arbeiterkammer, der Wiener Stadtverwaltung und im Finanzministerium.

Kontakt: andreas.hoefler@politikberatung.or.at

www.politikberatung.or.at

Mobil: +43/664/1427727