



Bericht GSV-Forum „Jetzt erst recht? Die Neue Seidenstraße im Höhenflug?“

Wir leben in turbulenten geopolitischen Zeiten, mit zunehmenden handelspolitischen Konflikten zwischen China, USA und der EU. Es ist abzusehen, dass China den Warenaustausch mit der EU im Rahmen der Neuen Seidenstraßeninitiative (*Belt and Road Initiative*, kurz *BRI*) intensivieren wird. Die BRI wurde 2013 von Staatspräsident Xi Jinping ins Leben gerufen und gilt als das wichtigste außenpolitische und außenwirtschaftliche Projekt Chinas auf dem Weg zur Weltspitze. In diesem Rahmen wurden die Verkehrsverbindungen zwischen China und der EU intensiviert und ausgebaut, insbesondere auf der Schiene („Iron Silk Road“), welche durch die Russische Invasion in der Ukraine jäh unterbrochen wurde. Im Rahmen des GSV-Forums „Jetzt erst recht? Die Neue Seidenstraße im Höhenflug?“ Ende April 2025 in der Wirtschaftskammer Österreich wurde schnell deutlich, dass die BRI weit über Verkehrsverbindungen hinaus geht und China viel weiter denkt, wie **Gudrun Hager**, Regionalmanagerin in der Außenwirtschaft AUSTRIA in ihren Eröffnungsworten betont: „Die BRI ist aktuell das wichtigste außenpolitische und außenwirtschaftliche Projekt der Volksrepublik China und es geht um viel mehr als Infrastruktur und Handelsströme voranzutreiben und mit befreundeten Staaten zu verbessern: China möchte in der neuen globalen Weltordnung Einfluss gewinnen, mehr Verbündete an sich binden und die eigene Stellung stärken. Österreich und China verbindet eine freundschaftliche strategische Partnerschaft. Zwar ist Österreich kein offizieller Unterzeichner der BRI-Initiative, aber es existiert ein Memorandum of Understanding zwischen den damaligen Wirtschaftsministerien, in dem der Wunsch nach einer Kooperation zwischen österreichischen und chinesischen Unternehmen festgehalten ist und es wird auch auf die Belt and Road Initiative Bezug genommen. Damit wird aus chinesischer Perspektive Österreich freundschaftlicher betrachtet als die meisten europäischen Länder.“

RBI: Es gilt die eigenen Interessen zu wahren

Gunter Deuber, Chef-Ökonom der RBI, bringt einige wirtschaftliche Fakten ein: „Bereits heute verfügt China über die meisten globalen Handelsbeziehungen und ist für 120 Länder der wichtigste Wirtschaftspartner. In Europa sind wir vor allem auf Deutschland konzentriert und über die Niederlande direkt mit China im Sinne der wichtigsten Handelsströme verbunden. Die BRI-Initiative ist prinzipiell legitim, wir sollten aber sehr vorsichtig sein, da es sich um kein rein kommerzielles Projekt handelt, es geht um Geopolitik und auch militärstrategische Überlegungen - Sie brauchen sich nur anschauen, wo gewisse Hafenstützpunkte gebaut werden etc. Aktuell gibt es Versuche, dieses Projekt umweltfreundlicher darzustellen, was natürlich damit zu tun hat, dass China bei Solarmotoren, Windturbinen, Batterien und Elektrofahrzeugen der dominante Player in der Weltwirtschaft ist.“

Deuber sieht Trump als Elfmeter für China und erwartet viele Anstrengungen, diesen auch einzulochen. Neben den USA sind auch alle anderen G7 Länder keine Unterzeichner der BRI-Initiative. Auch Italien habe es nicht geschafft, ausbalancierte Interessen zu erreichen. Das sollte uns laut Deuber eine Lektion sein. Deuber: „Bisher basiert das BRI-Engagement Chinas in Europa vor allem auch auf bilateraler Basis, es gibt mit der EU keine wirklich tieferen, belastbaren Gespräche und das muss uns vorsichtig stimmen.“

Die meisten Projektinvestitionen wurden übrigens in Russland, Türkei, Belarus, Serbien und der Ukraine getätigt. Die Ukraine ist spannend, da die USA nicht wolle, dass China in irgendeiner Weise vom Wiederaufbau der Ukraine profitiert. Noch ein Fakt: China war bei uns unter den Top 10 Importpartnern, ist aber nicht unter den Top 10 Exportpartnern Österreichs. Inzwischen ist China in vielen Ländern ein wichtiger Importpartner. Es gebe allerdings auch in Regionen, die sich zeitweise stärker der BRI zugewandt haben, zunehmend eine gewisse Skepsis, weil man auch dort das Gefühl

habe, der chinesische Markt sei nicht so offen, wie es die Märkte bei uns sind. Das einzige europäische Land, das vordergründig relativ ausbalancierte Handelsbeziehungen mit China hat, war und ist Deutschland. Deuber: „Und wenn Sie sich die Handelsanteile in Europa anschauen, sehen Sie, dass China auf Kosten Deutschlands zunehmend Außenhandel in die EU gewinnt, und zwar in den Produktgruppen, wo Deutschland traditionell stark ist. Der Außenhandel Europas mit China hat eigentlich schon ein Niveau erreicht, wo es sein sollte, das Steigerungspotenzial ist begrenzt. Wenn, dann geht es eher um eine Ausbalancierung. Ich bin skeptisch, ob diese wirklich gelingt. Wir sollten aber lernen, eine an Eigeninteressen orientierte Investitions- und Industriepolitik zu betreiben und auch auf die BRI-Projekte mit einem aufgeklärten Eigeninteresse zu schauen, kommerziell und technisch, um unsere strategischen Abhängigkeiten im Blick zu haben.“

wiiw: China arbeitet verstärkt mit ausländischen Investoren zusammen

Waltraut Urban, Senior Research Associate, Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche (wiiw), ergänzt dass derzeit 150 Länder Teil der Seidenstraßeninitiative sind und laufend welche dazukommen wie beispielsweise Kolumbien (2025). In Afrika sind nahezu alle Länder Mitglieder der BRI. Russland hat kein Memorandum of Understanding bezüglich der Seidenstraße unterzeichnet, ist aber aufgrund vieler Projekte sehr eng mit China verbunden. Generell habe die BRI einen fulminanten Start hingelegt, nach drei bis vier Jahren wurden schon 500 Milliarden US-Dollar investiert. Seit 2019 gab es hingegen einen deutlichen Einbruch. Einerseits wegen der COVID-Krise, andererseits wegen der Kritik an gewissen Seidenstraßenprojekten und der hohen Verschuldung vieler Seidenstraßenländer. Dies führte zu einem Umdenken der chinesischen Regierung, was die Struktur und Form der zukünftigen Seidenstraßenprojekte betrifft. So arbeitet man seitdem viel öfter als früher mit ausländischen Investoren zusammen. Beispiele sind:

- Die chinesische Power Construction Corporation und Alstom aus Frankreich bauen gemeinsam eine Metro-Linie in Belgrad.
- Baufirmen aus China und Aserbaidschan haben eine der schwierigsten Straßenbrücken in Bosnien-Herzegowina gebaut, im Rahmen einer wichtigen Transversale, die auch von der EU finanziert wird.
- Der Chancay Port, der größte, modernste und kapazitätsmäßig wichtigste Hafen an der Westküste von Südamerika, wurde von der China Cosco Shipping Co. (60%) in Kooperation mit der peruanischen Minengesellschaft Volcan (40%) entwickelt. Er fungiert als Chinas Tor zu Südamerika, für Exporte, aber insbesondere für den Import von Rohstoffen.
- Chinesische und malaysische Firmen bauen zusammen die East Coast Railway Line in Malaysia.
- China bewirbt sich auch für diverse Weltbankprojekte, zum Beispiel eine Straße von Kitale nach Lodwar in Kenia, wo China überhaupt sehr stark engagiert ist, oder zwei Kontrolltürme für zwei Flughäfen auf den Solomon Inseln.

Auf EU-Ebene gibt es bezüglich BRI-Kooperation lediglich die seit 2016 existierende sogenannte Connectivity-Plattform, wo man sich bei den Verkehrsverbindungen zwischen China und Europa koordinieren und auch natürlich gemeinsam bauen will. Das wurde damals von den Chinesen einfach nicht wahrgenommen und daher hat sich die EU zurückgezogen. Um China nicht alle Straßen, Verkehrsverbindungen und Infrastrukturprojekte im ‚Globalen Süden‘ zu überlassen, hat die EU 2021 die Global Gateway Infrastruktur Initiative ins Leben gerufen. Das Motto lautet: „Wir machen es besser, wir machen es kooperativer, wir machen es für die betroffenen Länder günstiger, als es die Chinesen machen.“ Als Beispiel wäre die EU-Central Asia Connectivity Initiative („Middle Corridor“) zu erwähnen. Die EU nimmt auch an der Partnership for Global Infrastructure Investment der G7-Staaten, wo sich vor allem die USA und Japan engagieren, teil. Ein Beispiel ist der India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC), der auch als Gegenprojekt zur BRI gedacht ist.

In der anschließenden Podiumsdiskussion wird auf weitere Punkte eingegangen:

Andreas Breinbauer, Rektor, FH des BFI Wien, präzisiert zur BRI: „Die BRI ist viel mehr als ein Infrastrukturentwicklungsprojekt, es ist ein Label für Kooperationsbereitschaft und Kooperationsprojekte zu allen Themen. Es gibt keine Einschränkungen. Alles ist Belt and Road. Es gibt auch keinen Verlauf der Seidenstraßen-Initiative. Aus chinesischer Sicht ist das ein Mega-Erfolg. Die Chinesen haben innerhalb von zehn Jahren 150 Länder de facto an sich gebunden. Das Handelsvolumen mit Lateinamerika liegt bei 500 Milliarden US- Dollar. Das ist ungefähr so viel, wie die Chinesen mit den USA handeln. In Afrika haben sie sich alle Silizium Minen mit internationaler Beteiligung gesichert. Sie haben die komplette Supply- Chain gesichert, weltweit in allen Zukunftsaspekten. Und das hat die EU leider komplett verschlafen. Auch diese EU- Connectivity- Plattform ist ein Beweis dafür.“

Mittelkorridor auf der Eisenbahn als Herausforderung

Christoph Grasl, CCO der Rail Cargo Group, betont, dass sein Unternehmen als Second Mover auf der Iron Silk Road war: „Anfangs war der Fokus auf der Nordroute, das heißt, mit der Eisenbahn durch Russland durchzufahren, gemeinsam mit der russischen Staatsbahn. Das hat sich ab dem Jahr 2017/18 als sehr erfolgreich herausgestellt. Wir hatten ein enormes Geschäftswachstum, um China und Europa über diese Route zu verbinden. Natürlich hat dann der russische Überfall auf die Ukraine im Februar 2022 alles verändert. Wir mussten dann in Richtung Mittelkorridor gehen, um die Südumfahrung von Russland auf der Eisenbahn zu schaffen. Im Mittelkorridor muss man durch Kasachstan durch, dann das Kaspische Meer überqueren, welches letzten Winter mehrere Wochen aufgrund des Wetters bzw. des enormen Windes und Wellengangs nicht passierbar war. Es folgt etwas Breitspur, dann muss man durch Azerbaidschan, durch Georgien. Dann folgt per Schiff das Schwarze Meer oder man bleibt auf der Eisenbahn und fährt durch die Türkei. An der georgisch-türkischen Route müssen die Container wieder von der Breitspur auf die Normalspur umgeladen werden und so gelangt man dann von Istanbul aus in unser europäisches Netzwerk. Man erkennt, dass es hier ein, zwei Themen gibt, die die Strecke herausfordernd machen“

Mittelkorridor benötigt viel mehr politisches Engagement seitens Europa

Alexander Schierhuber, Bordmitglied der kasachischen Eisenbahn, betont die wenigen Kooperationen der EU mit Kasachstan. Obwohl Präsident Toqajew als außenpolitische Agenda eine sogenannte multivektorale Außenpolitik verfolge, mit Europa als wesentlichem Vektor. Das Mittelkorridor- Projekt wäre sicherlich eines der Instrumente, um diesen Vektor am Leben zu erhalten, allerdings sei seitens der EU nichts passiert. Schierhuber: „Für uns in Kasachstan eine schwierige Situation. Der einzige Anlass etwas zu tun, ist die außenpolitische Agenda des Präsidenten.“

Die kasachische Eisenbahn ist prinzipiell ein profitables, staatliches Eisenbahnunternehmen mit 112.000 Mitarbeitern und einem Schienennetz von 15.000 Kilometern, was in etwa dem österreichischen mit 12.000 Kilometern inklusive Nebenbahnen entspricht. Für das neuntgrößte Land der Welt eher bescheiden, aber es funktioniert. 80 Prozent des Geschäftes macht das Unternehmen in der Logistik, 20 Prozent im Personenverkehr. Das ist bei der ÖBB mehr oder weniger umgekehrt. Einer der wesentlichen Cash-Cows der kasachischen Eisenbahn ist der neue Nord-Süd-Korridor zwischen Russland und Indien, was auf den steigenden Transit zwischen Russland und China zurückzuführen ist. Schierhuber: „Wir haben im Transit letztes Jahr 1,4 Millionen TEU transportiert, davon am Mittelkorridor ungefähr 55.000 TEU. Rein kaufmännisch benötigen wir einen Ausbau des Mittelkorridors nicht. Die Energie, die wir im Management aufwenden, um da etwas weiterzubringen, ist überproportional groß. Nur, es kommt keine Antwort aus Brüssel. Viele Projekte mit Kasachstan kommen zustande, weil sich politische Vertreter darum in Kasachstan bemühen. Beispiel ist der Kauf

von 534 Waggonen bei Stadler Schweiz, auch Deutschland ist aktiv, der letzte hohe politische Vertreter Österreichs war 2012 vor Ort. Wir sprechen von einem Land mit seltenen Erden, von in Wahrheit allen Rohstoffen, die wir für die globale wirtschaftliche Transformation brauchen - und es kümmert sich keiner darum. Dabei würde es mit entsprechendem politischen Willen relativ schnell gehen. Das Bottleneck Kaspisches Meer ist angesprochen worden. Wir bräuchten dringend eine Kapazitätserweiterung am Kaspischen Meer bei unseren Häfen und in Baku in Aserbaidschan. Das wären Projekte, wo wir aus weltwirtschaftlicher Sicht nicht über sehr hohe Investitionen sprechen. Das wäre alles stemmbar und auch mit europäischem Know-how umsetzbar. Wir müssten einmal damit anfangen.“

Reeder konnten sich aufgrund hoher Gewinne leicht in Infrastruktur einkaufen

Alexander Till, Repräsentant Hafen Hamburg, Österreich/Ungarn, erklärt kurz die Bedeutung vom Hafen Hamburg als größter Eisenbahnhafen Europas, der die meisten Vor- und Nachläufe über die Eisenbahn von und nach Hamburg abfertigen kann. Vom Umschlag her gesehen kann Hamburg mit 8 Millionen TEU im Jahr nicht mit Rotterdam (14 Millionen) und Antwerpen (11 Millionen) mithalten.

Zum medial stark präsenten Übernahmeversuch der China Ocean Shipping Company (Cosco) am Hafen Hamburg betont Till, dass ursprünglich tatsächlich 50 Prozent eines der vier Terminals übernommen werden sollte. Das wurde jedoch auf 26 Prozent reduziert, inklusive einem Sideletter, in dem festgehalten ist, dass Cosco in keinsten Weise Mitspracherecht im Management habe. Die in Genf ansässige Reederei MSC, die eine italienische Eigentümerfamilie hat, hat es 2024 ohne großes Aufsehen geschafft, 49,5 Prozent der gesamten Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) zu erwerben, inklusive der Tochterunternehmen, wie dem größten Bahnoperator Europas, der Firma Metrans.

Möglich machen das die Rekordgewinne der Reeder seit der Covid Krise (*Anmerkung: Der ganze Container Welthandel ist in der Hand von drei Allianzen und einer MSC, die alleine fährt.*) Maersk oder Hapag-Lloyd, also Nummer 4 und Nummer 2 der Welt, haben pro Jahr in den Corona- Jahren zwischen 20 und 30 Milliarden Euro Gewinn gemacht. Gewinn, Ebit-Marge von 60 Prozent und darüber. Damit war der Kauf der 50 Prozent der HALA mit kolportierten 680 Millionen Euro vergleichsweise erschwinglich, dieser lag rund beim dreifachen Preis eines Containerschiffes mit 25.000 TEU-Fassungsvermögen. Auch bei anderen Häfen wie Piräus oder in Zeebrugge haben sich die Reeder eingekauft. Das könnte andere Interessenten an diesen Häfen auch verschrecken. Till: „Als EU haben wir verabsäumt, die Schiffgrößen zu reglementieren. Die Containerschiffe haben jetzt 25.000 TEU-Fassungsvermögen. Vor 15 Jahren hatten wir es noch 12.000 TEU. Wir haben solche Spitzen, weil wir in den Häfen nicht doppelt so groß in der Fläche werden können.“ In dieser Hinsicht ist zu hinterfragen, ob das endlos so weitergehen könne.

Buy Europe Initiative soll China bremsen

Stefan Stantejsky, Regionalmanager Asien, AWO, hebt hervor, dass China der viertwichtigste Markt für Österreich weltweit ist und der wichtigste in Asien. Problematisch sei hingegen das weltweit größte Handelsbilanzdefizit zwischen Österreich und China von 10 Milliarden Euro. Auch auf EU-Ebene haben wir ein massives Handelsbilanzdefizit von 300 Milliarden Euro. Stantejsky: „Was wir in den letzten zwei Jahren beobachtet haben, sind starke Bemühungen der chinesischen Seite, die Bande wieder zu stärken und die Beziehungen noch intensiver zu machen. Und diese Charme-Offensive wird grundsätzlich auch von offizieller österreichischer Seite erwidert.“

Auf EU-Ebene sieht man China als Partner, als Wettbewerber und als geostrategischen Rivalen. Als Partner im Bereich humanitäre Hilfe, Klimawandel, Wissenschaftsaustausch, Wettbewerber im Bereich der Wirtschaft und geopolitischer Widersacher bzw. Rivale bezüglich internationaler Normen,

Völkerrecht, Menschenrechte, etc. Stantejsky: „Durch die Änderungen in der amerikanischen Politik sehen wir, dass Europa und China mehr den partnerschaftlichen Bereich voranbringen möchten, daher also die gegenseitige Charme-Offensive. Das heißt, Kooperationen in Wissenschaft, in Bildung und auch in der Wirtschaft werden voraussichtlich zunehmen. Der dritte Bereich, die Rivalität, wird eher zurückgehen. Wenn sich der amerikanische Markt schließt, wird ein großer Teil des Handels nicht nur nach Südostasien gehen, sondern auch die Importe von China nach Europa werden um 5 - 6% weiter zunehmen. China ist mittlerweile in fast allen Produktkategorien stark, auch dort, wo wir es sind. In diesem Bereich müssen wir darauf achten, dass der Handel nicht noch unbalancierter wird, als er es bereits ist. Die EU will dagegen einige Maßnahmen ergreifen und überlegt sich auch, ob man nicht vielleicht Zölle erhöht, wie zum Beispiel bei den E- Autos im Jahr 2024, oder gewisse Kontingente verabschiedet. In Entstehung ist auch eine Buy Europe-Initiative, wo es für gewisse Produktkategorien im Bereich Umwelttechnologie eine 40-prozentige Quote geben soll, dass europäische Produkte verwendet werden müssen - als Gegenstück zur Buy China-Initiative.“

Wie sollten wir es künftig intelligenter angehen?

Breinbauer hofft, dass wir die Fehler der Vergangenheit nicht wiederholen: „Chancen wie in Lateinamerika und Afrika müssen genutzt werden. Beispielsweise wurde seitens der EU angekündigt, dass in Afrika 150 Milliarden US-Dollar fließen sollen, passiert ist bislang kaum etwas. Wir sollten auch kritisch bei Zusammenarbeit und Investitionen, wo Europa führend ist, sein. Da wurde in der Vergangenheit viel falsch gemacht. Wir müssen viel selbstbewusster und optimalerweise geeinter, oder zumindest gemeinsam mit ein paar Ländern selbstbewusster auftreten. In Afrika und Lateinamerika die ganze Palette an ethischen Normen, die wir haben, vorzudeklinieren und möglicherweise noch Machbarkeitsstudien durchzuführen, kostet unglaublich viel Zeit. Da kann man von den Chinesen wahnsinnig viel lernen. Strategisch ist China meiner Meinung nach aber mit Abstand die Nummer eins, auch, wie sie auf der Mikro-Ebene agieren. Und auf der medialen Ebene sollten die Europäer irgendwann den Anspruch an sich selber stellen, die Nummer 1 zu werden. Aber da höre ich überhaupt nichts.“

Die Chinesen haben die Vorgangsweise mit der BRI clever gewählt, ist Breinbauer überzeugt: „Sie haben etwa die Transporte zu 40 Prozent mitfinanziert. 2011 hat es 11 Züge gegeben, 2022 15.000. Der Modalsplit hatte sich vor dem Einmarsch Russlands in die Ukraine so von der Seefahrt in Richtung Schiene verlagert, dass ungefähr 8 Prozent auf der Schiene transportiert worden sind. Das war schon bemerkenswert.“

Mengen auf der Schiene sind deutlich zurückgegangen

Grasl ergänzt, dass die glorreichen Zeiten, wo es einen 8% Modalsplit gegeben hat, leider vorbei seien. Auch die extrem hohen Seefrachtpreise haben sich wieder geglättet und sind weitaus niedriger als vor ein paar Jahren. Grasl: „Wir hören aus China, sie wollen heuer am Mittelkorridor 80.000 TEU abwickeln. Das sind nicht einmal vier große Containerschiffe. Trotzdem ist es für uns interessant: Wir sind mit Abstand Marktführer zwischen der Türkei und Mitteleuropa. Wenn man sich ansieht, was China in den letzten 25 Jahren aufgebaut hat, und wie es in den nächsten 25 Jahre weitergehen könnte, sollte sich Europa wirklich stärker positionieren.“

Mittelkorridor soll auch ohne Europa ertüchtigt werden

Schierhuber berichtet, dass es trotz seiner vorherigen kritischen Äußerungen wesentliche Ausbaugedanken und Harmonisierungsgedanken, wie der Mittelkorridor funktionieren kann, gibt. Durch verstärkte Digitalisierung soll es beispielsweise gemeinsam mit PSA Singapur gelingen, den Mittelkorridor Schritt für Schritt papierfrei zu machen, eingebettet in ein trilaterales joint venture mit

den Aseris und mit den Georgiern. Schierhuber: „Wir wollen, dass wir zumindest von der chinesisch-kasachischen Grenze über das Kaspische Meer bis zum Schwarzen Meer ein Produkt anbieten können, das berechenbar ist und in einer größeren Kostenstruktur mitgedacht werden kann. Weiter planen wir auch das Refurbishment von 11.000 Schienenkilometern plus den Bau von 5.000 weiteren. Ich hoffe als Europäer und als Österreicher, dass wir verstehen, dass Zentralasien ein Partner auf Augenhöhe ist und wir gemeinsam mit der Türkei den kaspischen Raum mit Zentralasien zu einer Achse aufbauen können, die uns im geopolitischen Gleichgewicht wieder auf Augenhöhe mit den Amerikanern und Chinesen bringt.“

Till geht kurz auf den Suez-Kanal ein: „Wie wahrscheinlich die meisten hier wissen, haben die Angriffe der Huthi Rebellen dazu geführt, dass die Container-Carrier rund um Afrika fahren. Viele Versicherungsunternehmen sollen sich weigern, Containerschiffe zu versichern, wenn sie durch den Suez fahren. Im Falle der Reeder fällt auch die Überkapazität so nicht auf, die wir derzeit schon haben. Nichts fürchtet der Reeder mehr als Überkapazität. Deswegen glaube ich, dass wir das Szenario noch länger haben werden. Wenn die Schiffe um Afrika herumfahren, dann werden sie nicht mehr bevorzugt in die Adria Häfen zurückfahren, sondern gleich mit dem großen Schiff nach Hamburg oder Rotterdam und weiter, was sich auf existierende Verkehrswege definitiv auswirkt.“

Stantejsky fasst zusammen: „Wir müssen strikt darauf achten, dass unsere Vorhaben im österreichischen und im europäischen Interesse sind. Handel ist gut, solange er offen und fair ist, alle den gleichen Spielregeln folgen und er einigermaßen ausgeglichen ist. Ein Weg nach vorne, entweder im Bereich Handel oder auch bei den Investitionen, wäre, glaube ich, dass man versucht, China stärker dazu zu bewegen, auch in Europa mehr zu investieren.“

Bernhard Weiner, GSV, 19.8.2025