

Die neue Seidenstraße, Vision und Wirklichkeit: die Chancen und Risiken für Österreich

Chinas neue Führung unter dem Präsidenten Xi Jinping strebt eine dominierende Position in der Welt an, sowohl in der Politik, wie auch in der Wirtschaft. Man fühlt sich stark, um diese Ansprüche stellen zu können und setzt dazu auch den über langjährige Exportüberschüsse angesammelten Devisenschatz ein. Man kann damit eine Expansion und Bedeutungserhöhung auch finanzieren. Im Zuge dieser Bestrebungen werden auch Wege gesucht nach Südasien und Afrika, besonders aber nach Europa. Man sieht das auch in den aktuellen Kontroversen mit den USA als deutliche Alternative. Diese programmatischen Absichten wurden 2013 unter dem Begriff einer „Neuen Seidenstraße“ zusammengefasst, der „Belt and Road Initiative“, wobei unter „belt“ (= Gürtel) die Landverbindungen verstanden werden, während „road“ für die Seeverbindungen via Suez nach Südeuropa steht. Die alte Kulturnation China greift dabei auf alte historische Bestrebungen zurück. Die Kaiser der Han-Dynastie (206 v. Chr. bis 220 n. Chr.) haben den Landweg nach Westen bereits unter ihre Herrschaft gebracht und bis zur heutigen Westprovinz Hsingkiang militärisch gesichert und mit chinesischen Siedlungspunkten versehen. Mit diesen historischen, für China auch heute wesentlichen Bezügen beginnt Herr Mag. Otto Schwetz, Senatsrat der Stadt Wien, sein Referat zu obigem Thema im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der Sparte Industrie der Wirtschaftskammer Österreich, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft am 7.11.2018 im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz.

Der Begriff „Seidenstraße“ stammt nicht, wie man meinen sollte, von den Römern oder Byzantinern, welche auf diesen Wegen aus China eben die damals so seltene und wertvolle Seide bezogen hatten. Auch Marco Polo hat keinen Anteil an diesem Begriff für die Landroute nach China, welche er benützt hatte. Der deutsche Geograph Freiherr von Richthofen, der den Landweg von Nordchina über die Oasen zwischen den Wüsten Gobi und Takla Makan nach Ost Turkestan (heutige Provinz Hsingkiang) und weiter über Zentralasien Richtung Europa wissenschaftlich bearbeitet hatte, prägte 1877 den Begriff „Seidenstraße“.

Die aktuellen Überlegungen zum Landweg zwischen Nordchina und Europa gehen von folgenden Routen aus:

- Die jetzt voll benutzbare Route von Peking über die Mongolei (Ulan Bator) zur russischen Grenze als Normalspurstrecke der Eisenbahn, sodann über die Transsibirische Eisenbahn in russischer Breitspur über Irkutsk, Nowosibirsk, Jekaterinenburg und Kasan nach Moskau, weiter zur weißrussisch/polnischen Grenze nach Brest Litowsk. Als Normalspurstrecke wird sie fortgesetzt über Warschau und Berlin nach Duisburg, wo die meisten Züge aus China gegenwärtig ihre Endstation haben. Diese Strecke erfordert ein zweimaliges Umladen Normalspur/russische Breitspur und wieder zurück zur Normalspur. Der zweite Umladevorgang wäre zu vermeiden, wenn man von Moskau über Kiew vorhandene Breitspurstrecken nach Kosice in der Ostslowakei benützt. Von dort soll im Sinne eines ursprünglich von Österreich eingebrachten Vorschlags eine neue Breitspurstrecke über Bratislava nach Wien errichtet werden.
- Die von China offenbar bevorzugte Strecke verläuft in China von Xian und Lanzhou im Sinne der historischen Seidenstraße über Urumchi (Hauptstadt der Provinz Hsingkiang) nach der Grenzstation zu Kasachstan, Khorgos, in Normalspur. In Khorgos ist durch Kasachstan ein hochmodernes Umladezentrum errichtet worden. Auf russischer Breitspur verläuft die vorhandene Strecke über Almaty und Astana nach Kasan und Moskau bzw. weiter wie im Punkt vorher.
- Will man Russland umgehen bzw. sogar die in China vorhandene Normalspur über neu zu bauende Bahnstrecken in dieser Spurweite quer durch Kasachstan verlängern, besteht die Überlegung, eine solche Strecke von Khorgos über Almaty

und die südkasachischen Wüstengebiete nach Aktau am Kaspischen Meer anzulegen. Von dort ist das Kaspische Meer zu überqueren, möglicherweise per Eisenbahn - Trajekt nach Baku. Über Aserbajdschan und Armenien gelangt man in die Türkei (neue Strecken wären in Normalspur zweckmäßig) und von der Türkei erreicht man über Istanbul und die Balkanstaaten Mitteleuropa. Eine weitere Möglichkeit ist die Durchquerung von Aserbajdschan und Georgien ab Baku nach Batumi oder Poti, den beiden georgischen Häfen am Schwarzen Meer. Eine Überquerung des Schwarzen Meeres nach Varna oder Burgas in Bulgarien, nach Constanza in Rumänien oder Odessa in der Ukraine wäre die Fortsetzung. Von Constanza weg ist für den Vortragenden, Senatsrat Schwetz als Vizepräsident von „Pro Danube Austria“, natürlich der Weg über die Donau nicht zu vergessen. Die Bayerischen Donauhäfen und insbesondere Nürnberg hätten schon vor der chinesischen Seidenstraßeninitiative in China diesbezüglich vorgefühlt.

Der Seeweg nach den Vorstellungen Chinas sollte via Suez Kanal in den Mittelmeerhäfen enden um für die Schiffe Zeit zu sparen, verglichen mit dem Weg via Gibraltar nach den großen Häfen an der Nordsee. In diesem Sinne hat die Chinesische Staatsreederei Cosco den Containerhafen von Piräus gekauft und auch einen Hafenteil von Saloniki erworben. Mit chinesischem Geld, aber auch chinesischer Ingenieurleistung wird die Eisenbahnstrecke Athen - Saloniki modernisiert und die Fortsetzung über Mazedonien und Serbien nach Belgrad und Novisad ausgebaut (2. Gleis Belgrad-Novisad). Die Fortsetzung nach Budapest ist Gegenstand aktueller Verhandlungen zwischen den Chinesen und Ungarn.

Aktuelle Unterwegszeiten zwischen China und Nordwesteuropa sind:

Per Schiff	40 Tage
Per Bahn über Sibirien	16 Tage
Per Lkw	11 Tage.

Die Dauer des LKW-Transports ist aber durch die Zollbehandlung an den diversen Grenzen sehr beeinflusst, was bei der Bahn weniger Probleme macht und beim Schiff überhaupt wegfällt. Der Landtransport ist besonders vorteilhaft für die westchinesischen Provinzen, insbesondere Hsingkiang, weil von dort der Weg zu den chinesischen Häfen am Gelben Meer etwa so weit ist wie die Strecke ins europäische Russland, wo man also bereits in Osteuropa ist.

Die chinesische „Belt and Road Initiative“ umfasst aber auch einige Verkehrskorridore außerhalb der historischen Seidenstraßenroute, nämlich:

- Die Verbindung von Westchina (Hsingkiang) über das Hochland von Pamir und den Karakorum nach Pakistan bis zum Hafen von Gwardar am Persischen (arabischen) Golf, der bereits in chinesischen Händen ist und von China ausgebaut wird (auch zum militärischen Stützpunkt). Diese Route führt über topographisch extremes Terrain im Hochgebirge (Pässe über 5.200 m Seehöhe) und es erhebt sich die Frage, wie man diese Herausforderungen auch technisch bewältigen kann. Die Route könnte allerdings die Meerferne Westchinas mildern.
- Gleiches gilt hinsichtlich der topographischen Herausforderungen für den Korridor von der chinesischen Provinz Yünnan über Myanmar (Burma) nach Bangladesch bzw. Nordostindien (Assam).
- Schließlich ist ein Korridor vorgesehen von Südchina über Indochina (Vietnam, Laos) nach Malaysia bis Singapur.

Die Seeroute Richtung Mittelmeer kennt Abzweigungen, insbesondere nach Ostafrika, wo China mit großen Investitionen präsent ist (Kenia, Uganda, Ägypten), wie auch nach Vorderasien.

Für den Verkehr China-Europa und umgekehrt laufen gegenwärtig 95 % der Mengen über den Seeweg, während der Landweg vorläufig bloß von 5 % Mengenanteil benützt wird.

Allerdings wird der Landweg forciert, besonders von dafür interessierten chinesischen Provinzen (Shensi, Shanxi, Sechuan), gleichsam die Ausgangsregionen der historischen Seidenstraße in Mittelchina, welche auch die Abgangsbahnhöfe der Containerzüge ausbauen und deren Betrieb subventionieren. Für die Bahnen, auch für die ÖBB, ist der Landverkehr mit China eine Vorzeigeleistung, mit welcher man die eigene Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen möchte.

Als Hilfe für die Finanzierung der Seidenstraßenprojekte wurde auf chinesische Initiative die „Asian Infrastructure Investment Bank“ gegründet und mit einem Kapital von 100 Mrd. \$ ausgestattet. Hauptkapitalgeber ist mit 30 % China, Österreich ist Gründungsmitglied mit einer Kapitaleinlage von 500,8 Mio. \$ (= 0,5207 %). Unter den Beteiligten der Bank befinden sich praktisch alle Staaten der eurasischen Landmasse mit Ausnahme der Ukraine, von Tschechien und der Slowakei. Außerhalb von Asien und Europa sind Australien, Südafrika und Brasilien beteiligt, während bewusst nicht beteiligt die USA, Japan und Kolumbien sind. Die Gründung dieser Bank kann auch als Gegenstück zur von den USA traditionell dominierten Weltbank betrachtet werden. Österreich hat sich an dieser Bank beteiligt, weil sowohl die Politik, wie auch die Wirtschaft an der Angelegenheit sehr interessiert sind. Auch sind österreichische Firmen in China in bedeutender Weise aktiv. Schließlich möchte auch Wien zu einem logistischen Knoten am europäischen Ende dieser transkontinentalen Verkehrsrouten werden, wie überhaupt die Funktion von logistischen Knoten und multimodalen Hubs auch für die Chinesen von herausragender Bedeutung ist.

Gegenwärtig hat die „Asian Infrastructure Investment Bank“ folgende Projekte finanziert:

- Auf der Verbindung China-Pakistan ein Autobahnteilstück von 64 km,
- Die Fernstraße Duschambe in Tadschikistan nach Usbekistan,
- Eine Ringstraße in Almaty in Kasachstan,
- Die Bahnverbindung Piräus-Belgrad-Budapest.

Die Neue Seidenstraßen-Initiative bietet die folgenden Chancen:

- Die direkte Anbindung des zentralen Donauraums an die Neue Seidenstraße, sowohl an den maritimen Zweig im Mittelmeer (ÖBB fährt Containerzüge von Piräus nach Budapest), wie an den kontinentalen Zweig (ÖBB betreibt einen Containerzug von Chengdu/Provinz Sechuan nach Wien);
- Man hofft an chinesischen Investitionen in Häfen und Infrastrukturausbauten partizipieren zu können;
- Das Seidenstraßenprojekt ist Treibstoff für die Weiterentwicklung einer weiträumigen Verkehrsinfrastruktur;
- Der Ausbau der Häfen bringt wirtschaftliche Prosperität zu den Hafenstädten;
- Unternehmensansiedlungen entlang der Bahnlinien und der Wasserstraße können erwartet werden;
- Förderung der umweltfreundlichen Schiffs- und Bahntransporte;
- Ausbau der Häfen zu multimodalen Hubs;
- Förderung der Multimodalität durch die projektimmanente Synchromodalität.

Als Risiken der Neuen Seidenstraßen-Initiative sind zu sehen:

- Die Gefahr der Abhängigkeit vom chinesischen Investor;
- Die Einschränkung der Eigenständigkeit;
- Ein Unterlaufen EU-rechtlicher Regularien im Ausschreibungs- und Bieterprozess;
- Die Gefahr der Spaltung der EU durch eigene, bloß auf Osteuropa bezogene Investitionen;
- Nur geringe Wertschöpfung im Inland.

Die EU hat inzwischen auf die Neue Seidenstraßen-Initiative reagiert, indem sie gemeinsame Plattformen mit China geschaffen hat (z. B.: EU-China Connectivity

Plattform), um Synergien zwischen der Chinesischen „Belt and Road Initiative“ und den TEN-Netzen in Europa zu diskutieren.

Welche Chancen für Wien und die Wiener Wirtschaft ergeben sich durch die Neue Seidenstraße?

Diesbezüglich gibt es eine Untersuchung durch Prof. Dr. Andreas Breinbauer von der Fachhochschule des Berufsförderungsinstituts in Wien. Ein Wunschtraum wäre eine Normalspur-Eisenbahnverbindung von Westchina über Kasachstan, Südrussland und die Ukraine nach Rumänien, womit eine einheitliche Normalspurverbindung von China nach Wien zustande käme. So etwas ist in absehbarer Zeit wohl nicht zu erwarten! Eine weitere, schon realistischere Variante ist eine Verlängerung der bis Kosice in der Ostslowakei reichenden russischen Breitspur über eine Neubaustrecke in Breitspur über die Südslowakei nach Bratislava und weiter nach Wien. Diesbezüglich gibt es mit Russland und den russischen Eisenbahnen Kontakte und danach Projektüberlegungen, welche schon vor der Neuen Seidenstraßen-Initiative begonnen wurden und noch keinen Abschluss gefunden haben. Ein Problem, das inzwischen heraufdämmert, ist der Endbahnhof dieser Breitspurbahn mit seinem großen Bedarf an ebenen Flächen, dem Erfordernis nach günstigen Anschlüssen an die bestehenden Bahnstrecken und das höherrangige Straßennetz. Die Stadt Wien auf ihrem Territorium scheidet dafür komplett aus. Das Burgenland mit Parndorf hat sich für diese Aufgabe seinerzeit heftig beworben, doch dürfte man inzwischen abgekommen sein. Trassenstudien sind im Entstehen, aber noch nicht bekannt. Als Investitionssumme werden 5 Mrd. € genannt, davon 4 Mrd. € für den slowakischen Teil. Bekannt ist hingegen die Gegnerschaft der EU, welche keine Breitspurbahn sehen möchte in Mitgliedsländern mit einem Normalspurnetz. Andererseits gibt es die Bestrebung der EU eine Normalspurbahn zu errichten von Polen über Litauen (Vilnius, Kaunas) und Riga in Lettland nach Tallin in Estland und zwar als Teil der Baltisch/Adriatischen Eisenbahnachse, wengleich die Baltischen Staaten das russische Breitspurnetz besitzen. Senatsrat Schwetz als Vortragender betrachtet die Breitspurbahn nach Wien, insbesondere für den Containerverkehr und für Schüttgüter, welche relativ leicht technisch umgeladen werden können, als unnötig. Leicht ist Wien hingegen anzuschließen an die von den Chinesen favorisierte Bahnachse ab dem von ihnen betriebenen Hafen Piräus über Saloniki und Belgrad nach Budapest.

Am Schluss behandelte der Vortragende die Beziehungen zwischen China und Österreich nach den Ansichten des chinesischen Botschafters in Österreich Li Xiaosi. Diese sind zu sehen vor dem Hintergrund der Beziehungen zwischen der EU und China, die als strategische Partner in regelmäßigen Mechanismen mehr als 70 Themenbereiche behandeln, regelmäßig einen hochrangigen strategischen Dialog zwischen der EU und China führen und inzwischen einen Handelsaustausch von 547 Mrd. \$ (Zahlen von 2016) zustande gebracht haben. Die Seidenstraßen-Initiative betrifft insgesamt rund 100 Länder, umfasst 40 Kooperationsabkommen, in 20 Anrainerstaaten mit 56 Kooperationszonen wurden Investitionen von 18,5 Mrd. \$ getätigt und ein „Belt and Road Forum for International Cooperation“ besteht in Beijing. Für Österreich ist China inzwischen der fünftgrößte Handelspartner, das bilaterale Handelsvolumen beträgt aktuell 7,2 Mrd. \$, 650 österreichische Firmen mit über 900 Niederlassungen in China haben dort 2 Mrd. \$ in 1200 Projekte gesteckt. Andererseits haben 40 chinesische Unternehmen 500 Mio. \$ in Österreich investiert, 2016 sind 12 neue chinesische Niederlassungen in Österreich entstanden mit Investitionen von 166 Mio. \$, wobei in den letzten 3 Jahren jeweils in Folge über 100 Mio. \$ in Österreich investiert worden sind.

Im Bezug zu China ist der kulturelle Austausch von hoher Bedeutung:

Das Neujahrskonzert der Wiener Philharmoniker wird seit 30 Jahren live nach China übertragen;

Die Wiener Symphoniker konzertieren regelmäßig in China und chinesische Musiker sind in Wien tätig;
Die Sissi-Filme sind in China äußerst populär;
Über 2.000 Chinesen studieren in Österreich;
600 Österreicher leben ständig in China;
Österreich weist inzwischen 959.000 Gästenächtingungen aus China auf und China ist zweitgrößtes Herkunftsland unserer Gäste.

China schätzt an Österreich den hochentwickelten Status, das innovative Klima und generell die Schönheit des Landes. Österreich wird geschätzt als Gründungsmitglied der „Asian Infrastructure Investment Bank“ und als Drehscheibe zwischen Ost und West. Die großen Themen, mit welchen China gegenwärtig beschäftigt ist, sind: der Strukturwandel der Wirtschaft, die nötigen Qualitäts- und Effizienzsteigerungen, die Seidenstraßen-Initiativen und die Winterolympiade 2022. Schließlich möchte man mit Österreich zusammenarbeiten und sieht große Chancen auf folgenden Gebieten:

High- Tech - Industrien,
Finanzen,
Energieeffizienz,
Umweltschutz,
Transport und Logistik,
Biolandwirtschaft,
Kultur,
Tourismus und Wintersport.

Herr Senatsrat Schwetz wurde für seinen beeindruckenden Vortrag herzlich bedankt und eine angeregte Diskussion bewies das Interesse der Zuhörer. Hinsichtlich der Seidenstraßenprojekte wurde eine große Abhängigkeit von Russland und China für alle Landwegvarianten diskutiert. Es kam auch die Ansicht hoch, dass China den Weg über Kasachstan, also ohne Russland zu berühren, favorisieren würde. Die Bahnstrecke über Kasachstan wäre auch für die davon berührten Länder (Aserbaidschan, Georgien, Armenien, Türkei) von einem sehr hohen Aufschließungswert und ebenso wäre diese Route für die Fortsetzung in Europa (Balkan) raumordnungspolitisch vorzüglich. Prof. Fallner stellte in seinem diesbezüglichen Beitrag fest, dass bei solchen weiträumigen Projekten die „Länder in der Mitte“ am meisten begünstigt wären. Die „Asian Infrastructure Investment Bank“ ist eindeutig als Gegner der Weltbank konzipiert und ein Instrument Chinas gegen die wirtschaftliche Dominanz der USA. Schließlich wurde in der Diskussion noch eingeworfen, dass die Drehgestelle der Normalspur- Eisenbahnwaggons in China konstruktiv etwas differieren zu den in Europa üblichen Drehgestellen, es also hier Unterschiede bestehen würden. Die anwesenden Fachleute einigten sich aber dahingehend, dass diese Unterschiede unbedeutend wären und ein Wechselverkehr möglich sein müsste.

Dr. Karl Frohner 13. 11. 2018